

جامعة أبوبكر بلقايد - تلمسان
كلية الحقوق

الاتجاه الموضوعي في المسؤولية
المدنية عن حوادث السيارات ودور التأمين

رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص

من إعداد

الطالب: كيجل كمال

تحت إشراف

الأستاذ الدكتور كحلولة محمد

أعضاء لجنة المناقشة

- | | | |
|--------------------------|-------------------|---------|
| 1- أ.د. بموسى عبد الوهاب | جامعة سيدي بلعباس | رئيسا. |
| 2- أ.د. كحلولة محمد | جامعة تلمسان | مقرا. |
| 3- د. فتات فوزي | جامعة سيدي بلعباس | مناقشا. |
| 4- د. يوسف فتيحة | جامعة تلمسان | مناقشة. |

2007-2006

إلى من أنزلني بنور العلم
روح عوالي رحمة الله
و
والدتي أطال الله في عمرها
كما أهديتها إلى
زوجتي وابنتي الحبيبتين
و
إخوتي
وأهديتها إلى
كل من سار في طريق العلم

شكر وتقدير

أشكر الله العلي القدير الذي وفقتي إلى إنجاز
هذا العمل العلمي

كما أتفضل بالشكر الخاص للسيد المشرف الأستاذ الدكتور
كحلولة محمد على إشرافه وحسن توجيهه لي.

وكل من ساعدني من قريب أو بعيد في إنجاز هذه
الرسالة.

المقدمة:

تعتبر المسؤولية المدنية في الوقت الحاضر مهد مشكلات القانون المدني، ولازال الخلاف قائم حول أمهات مسائلها، وظلت تبعاً لذلك، مجالاً واسعاً للاجتهاد، بغية حسم النزاع فيها بالوصول إلى حلول مرضية، ولا غرابة في ذلك، فموضوعات المسؤولية المدنية ترجمة لواقع الحياة من منازعات وخصومات يومية بين الأفراد، وأحكامها تمثل الحلول القانونية لتلك المنازعات.

ونظراً لكون الحياة في تطور، وترتب على هذا التطور الإكثار المستمر لفرص وقوع الأضرار، فكان من آثار ذلك عدم الثبات النسبي لأحكام وقواعد المسؤولية المدنية، تابعة في تغييرها لازدياد الأخطار والأحداث التي يتعرض لها الإنسان في جسمه وممتلكاته، حتى ليحق لنا أن نقول أنها باتت مركز الحساسية من جميع النظم القانونية.

ومن الموضوعات القانونية الهامة التي أثارت خلافاً بين الفقهاء في هذا الإطار، وأثارت انقسامهم وتعدد وجهات نظرهم، وكذلك اختلاف الأحكام القضائية والحلول التشريعية حولها، موضوع تعويض الأضرار التي تلحق بضحايا حوادث السيارات، خاصة الأضرار الجسمانية منها. وهكذا احتلت المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات حيزاً كبيراً ومتطوراً في النظام القانوني المعاصر، فكانت من أهم الأسباب التي ساهمت في إرساء قواعد المسؤولية عن فعل الأشياء.

ويعتبر أساس المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات الموضوع الذي تدور حوله أهم مشكلاتها، إذ يتنازعه مبدآن أساسيان، الأول شخصي يتطلب بضرورة ثبوت خطأ المتسبب في الضرر، بينما الثاني مادي يقضي بكفاية الضرر لمساءلة محدثه والزامه بالتعويض.

ولقد جهد رجال القانون من فقهاء وقضاة من أجل إيجاد أفضل السبل بغية الوصول بالمسؤولية إلى أداء وظيفتها في ضمان تعويض المضرورين من حوادث السيارات بأيسر السبل، فكانت الخطوة الأولى عام 1896 أين عدلت محكمة النقض الفرنسية عن تطلب إثبات الخطأ وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية المدنية وتبنت فكرة الخطأ المفترض، ثم بعد ذلك فكرة الخطأ الثابت، ولم يعد يجيز للحارس أن يتخلص من المسؤولية بنفي الخطأ، بل فقط بإثبات السبب الأجنبي الذي لا ينسب إليه، لكنه بقي يقصر فعل الشيء على حالة حدوث الضرر بسبب عيب في الشيء أو خلل فيه.

المقدمة

ولقد شعر القضاء الفرنسي بأن الأخذ بالمعنى السابق لفعل الشيء يضيق إلى حد كبير من نطاق المسؤولية عن الأخطاء، كما أنه يؤدي إلى مواجهة المضرور بعبء إثبات خطأ قد لا تتوفر له في كل مرة وسائل إثباته، فتحول عن قضائه السابق، فقررت محكمة النقض بتاريخ 22 فبراير 1930 أن أحكام المسؤولية عن الأخطاء تطبق ولو لم يكن الضرر ناشئاً عن عيب في الشيء بغير تفرقة بين كون الشيء الذي أحدث الضرر مسيراً بواسطة الإنسان وكونه غير مسير بها، وبغض النظر عن شرط العيب والخطورة.

وهكذا أنثرت جهود الفقه والقضاء على اعتبار فعل السيارة أساساً قانونياً تبنى عليه المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، وبالتالي مساءلة الحارس عن كل تدخل مادي من السيارة في تحقيق الضرر، سواء كان يرجع في الحقيقة إلى فعل السيارة ذاته أم إلى فعل قائدها، بل المهم أن يكون هذا التدخل فعال أي هو السبب الحقيقي للضرر.

ولا يشترط أن يكون هناك اتصال مادي بين السيارة والمضرور أو أن تكون السيارة في حالة حركة، وكل ما يتطلبه القضاء للدلالة على هذه الفكرة هو إثبات أن السيارة هي التي أحدثت الضرر. وهو يكتفي في ذلك بإثبات المضرور للتدخل المادي للسيارة واشتراكها في الحادث الذي نتج عنه الضرر، ليقوم قرينة على وجود فعل السيارة؛ ويمكن أن يتم هذا الإثبات بكافة الوسائل، وعلى وجه الخصوص عن طريق القرائن الموضوعية، التي يستخلصها قاضي الموضوع من وقائع كل دعوى.

ومن فعل السيارة امتدت جهود الفقه والقضاء لتشمل السببية، لأن فعل السيارة لا يكفي وحده لقيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، بل ينبغي أن تكون السيارة في تدخلها فاعلة في إحداث الضرر، أو في التسبب فيه، ولا يكفي أن تكون السيارة محلاً للحادث الضار أو فرصة أو شرطاً لحصوله. وبهذا يكون على المضرور أن يثبت أن لفعل السيارة دور سببي منتج للضرر. وليس من المتطلب لتحقيق هذا الدور السببي أن تكون السيارة وقت إحداثها للضرر في حالة حركة، بل يمكن أن يكون لها هذا الدور وهي ساكنة في موقعها بوضعية غير مألوفة. فكل تدخل مهما كان نوعه أو ظروفه يدخل في الاعتبار متى كان له دور فاعل في حصول الضرر، أما إذا كان الحادث قد وقع بمعزل عن هذا الدور، فلا يمكن مساءلة حارس السيارة عما وقع.

ويعبر الفقه والقضاء عن هذا التدخل السببي للسيارة في إحداث الضرر باصطلاح الدور

الإيجابي.

المقدمة

وتعتبر علاقة السببية العنصر الأكثر أهمية في المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، حيث أن القضاء لا يتطلب شرطاً خاصاً في فعل السيارة وتدخلها في تحقيق الضرر سوى أن يكون هذا التدخل منتجاً للضرر، فهذه المسؤولية تقوم على ركنين فقط هما الضرر وحدثه من السيارة.

غير أن تكليف المضرور بإثبات أن تدخل السيارة في إحداث الضرر كان إيجابياً يحمله بعبء ثقيل قد يؤدي إلى رفض دعواه إذا تذر عليه إقامة الدليل على علاقة السببية، لهذا تدخل القضاء من أجل تخليص المضرور من هذا العبء، وأقام قرينة أخرى لصالح المضرور تسمى قرينة السببية، وأصبح يكفي بمجرد إثبات المضرور لفعل السيارة، أي اشتراكها وتدخلها في الحادث، ليفترض القضاء أن هذا التدخل هو السبب المنتج للحادث، وهذه القرينة تتفق مع الحاجات العملية لأنها تيسر الطريق للمضرور إلى مساءلة المسئول عن الحادث.

غير أن إثبات فعل السيارة وعلاقة السببية لا ينهي الأمر بالنسبة للمضرور، إذ يجب عليه البحث عن الملزم بتعويض المضرور الذي سببته السيارة، والذي يتحملة حارسها حسب نص المادة 1/138 مدني جزائري.

فالحارس طبقاً لنص هذه المادة هو المسئول عن هذه الأضرار، والملزم بتعويض المضرور عما أصابه من ضرر ناتج عن فعل السيارة. والمقصود بالحراسة طبقاً لما أرادته المشرع الجزائري، والقضاء الفرنسي بعد تردد طويل، هو السلطة الفعلية على السيارة بما تخول من استعمال وتسيير ورقابه، وحارس السيارة هو من كانت له هذه السلطة الفعلية عليها وقت الحادث، سواء كانت هذه السلطة تستند إلى حق مشروع أو غير مشروع، لذلك تتحقق الحراسة في جانب سارق السيارة طالما كان يسيطر عليها سيطرة فعلية، كما تتحقق لدى حارسها القانوني إذا كان يمارس عليها سلطة فعلية.

وإمعاناً في حماية المضرور، أقام القضاء قرينة أخرى لصالحه تسمى قرينة الإسناد، مفادها أن حادث السيارة يسند إلى حارسها. ويبقى على المضرور بعد هذه القرينة أن يثبت أن السيارة التي أحدثت الضرر كانت في حراسة المدعى عليه وقت الحادث، وهو ما قد يحول دون حصول المضرور على التعويض إذا لم يتمكن من إثبات ذلك، خاصة وأن الحراسة تثبت لصاحب السلطة الفعلية، لهذا تدخل القضاء وأقام قرينة أخرى أكثر أهمية مقتضاها أن مالك السيارة هو

المقدمة

حارسها الفعلي، ولهذا الأخير أن يثبت أنه لم يكن حارساً لها وقت الحادث بأن نقلها إلى غيره قبل ذلك أو سلبت منه.

وبالنظر إلى القرائن السابقة التي جاء بها القضاء بغية تسهيل إثبات عناصر المسؤولية المدنية وتحديد الحارس المسئول عنها، أصبحت القاعدة هي مسؤولية حارس السيارة بمجرد وقوع الحادث وحصول الضرر من السيارة، لكن هذا لا يعني ثبوت مسؤولية الحارس بصفة نهائية، إذ يستطيع هذا الأخير التخلص منها بإثباته للسبب الأجنبي الذي لا ينسب إليه، فيكون عبء الإثبات انتقل في هذه المسؤولية من المضرور إلى الحارس.

لهذا تحولت أهمية دراسة المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات من مرحلة قيامها إلى مرحلة الإعفاء منها، وأصبح مدى هذه المسؤولية يتوقف على مدى الإعفاء منها ومجاله، فاجتهد الفقه والقضاء في مجال إسقاط المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، فحددوا الأسباب التي تدفع بها هذه المسؤولية، وبيّنوا آثارها منفردة أو مجتمعة مع غيرها.

ويطلق تعبير السبب الأجنبي على كل فعل أو واقعة تسببت في تدخل السيارة وحدث الضرر ولا تسند إلى الحارس، فقد تكون هذه الواقعة من فعل الطبيعة ويطلق عليها اصطلاح القوة القاهرة، وقد تكون من فعل الإنسان غير الحارس، والتي لا تخرج عن كونها من فعل المدعي في دعوى المسؤولية ذاتها، وهي ما يسمى بفعل المضرور، وقد تكون من فعل غير المضرور وتسمى بفعل الغير.

وإذا كان المشرع الجزائري قد نص على السبب الأجنبي بقوته الإعفائية في المسؤولية عن الأشياء، وذكر صورته المختلفة في المادة: 138 فقرة 2 من القانون المدني، فإن المشرع الفرنسي لم ينص على ذلك.

وبناء عليه لم تستقر فكرة السبب الأجنبي في أوساط القضاء الفرنسي إلا بعد تردد شديد بين اعتبار افتراض الخطأ الوارد في المادة 1/1384 مدني فرنسي قائماً على قرينة بسيطة تهدم بإثبات انعدام الخطأ، وبين اعتبارها لا تقبل إثبات العكس لا يكون للحارس أن ينفي المسؤولية إلا إذا أثبت السبب الأجنبي الذي لا يدل عليه فيه. واستمر هذا التردد إلى غاية 1914، إذ بدأ يستقر القضاء الفرنسي على الإعفاء من المسؤولية عن حوادث السيارات فقط بالإثبات المحدد للسبب الأجنبي.

المقدمة

ولقد كانت بداية هذا الاستقرار بصدور حكمين من محكمة النقض، أحدهما من دائرة العرائض في 17 يناير 1914، والثاني من الدائرة المدنية في 21 يناير 1919، حيث قرر القضاء الفرنسي أن انعدام خطأ الحارس لا يكفي لإعفائه من المسؤولية المدنية، وهو المبدأ الذي أكدت عليه الغرف المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية في قرارها الحاسم الصادر بشأن قضية جاندير بتاريخ 13 فبراير 1930.

غير أن إثبات الواقعة المستند عليها كسبب أجنبي وإن كان يترتب عليه هدم رابطة إسناد فعل السيارة إلى الحارس، فإن ذلك لا يعني غياب كل علاقة بين السبب الأجنبي وفكرة الخطأ، حيث يتعين على الحارس في حالة نشوء السبب الأجنبي الذي يكون مستقلاً تماماً عنه ولا يسند إليه، أن يكون مسلكه تجاه هذه الواقعة خالياً من كل خطأ أو تقصير.

وإذا كان المشرع الجزائري قد ذكر في المادة: 138 فقرة 2 مدني جزائري مختلف صور السبب الأجنبي المتمثلة في القوة القاهرة أو الحالة الطارئة وفعل المضرور وفعل الغير، فإن الأمر خلاف ذلك بالنسبة للمشرع الفرنسي الذي اكتفى بذكر عبارة عامة هي "السبب الأجنبي" في نص المادة 1147 مدني فرنسي، وهو يتعلق بالعقود، ولم يرد له مثل في مجال المسؤولية التقصيرية. لهذا أجمع الفقه والقضاء فقط على اعتبار القوة القاهرة كسبب أجنبي، واختلف حول مدى اعتبار كل من فعل المضرور وفعل الغير كسببين أجنبيين مستقلين عن القوة القاهرة، وبقي الفقه مختلفاً حول هذه المسألة؛ أما القضاء، سواء في الجزائر أو في فرنسا، فقد ثبت منذ مدة طويلة على اعتبار فعل الغير وفعل المضرور سببين أجنبيين مستقلين عن الحادث الفجائي والقوة القاهرة.

ولقد تطور القضاء الفرنسي فيما يتعلق بالفعل الإنساني المكون للسبب الأجنبي، إذا كان يتطلب فيه عنصر الخطأ، ثم تنازل عنه مكتفياً فقط بفعل الغير سواء كان خاطئاً أو غير خاطئ. هكذا، وبعد استقرار فكرة السبب الأجنبي داخل أوساط كل من الفقه والقضاء، بدأت تشهد بعض التطورات من حيث الشروط المتطلبة لتحقيقها، فكان أول وأهم شرط هو السببية، أي أن يكون السبب الأجنبي هو الذي يسند إليه تدخل السيارة في الحادث.

ويقتضى هذا الشرط، أنه حتى يقبل من الحارس هدم قرينة إسناد فعل السيارة إليه، عليه أن يقيم الدليل على أن تدخل السيارة في الحادث يرجع إلى سبب أجنبي عنه، أي في الوقت الذي

المقدمة

يقوم فيه بإثبات علاقة السببية بين هذه الواقعة وفعل السيارة، فإنه يقوم بهدم قرينة الإسناد التي يفترض فيها القضاء أن سبب تدخل السيارة في الحادث يرجع إلى الحارس فيسأل عنه.

وبناء عليه يجب على الحارس أن يقيم الدليل على وجود واقعة ما، محددة، سواء كانت قوة قاهرة أو حادثاً فجائياً أو فعل المضرور أو فعل، ويثبت وجود السببية بين هذه الواقعة وتدخل السيارة في الحادث، فإذا انتفت هذه العلاقة تعذر اعتبار ذلك الفعل سبباً أجنبياً.

وإلى جانب شرط السببية أصبح يتطلب القضاء في الواقعة المستند عليها كسبب أجنبي أن تكون خارجية بالنسبة إلى الحارس، وأيضاً بالنسبة إلى السيارة التي تدخلت في إحداث الضرر، بل أن بعض الفقهاء نادوا بالخارجية بالنسبة لجميع ظروف تسيير السيارة، فأروا أن العيب في الطريق إذا سبب الحادث، فإنه لا يعتبر سبباً أجنبياً معفياً من المسؤولية.

وواصل القضاء الفرنسي تطوره فيما يتعلق بشروط السبب الأجنبي، فبعد أن كان يتطلب لاعتبار الواقعة سبباً أجنبياً أن تكون غير ممكنة التوقع وغير ممكنة الدفع معاً، تطور موقفه وأصبح يقبل إعفاء الحارس إذا كانت الواقعة التي يستند عليها هذا الأخير إما غير ممكنة التوقع وإما غير ممكنة الدفع. وكان القضاء يتشدد بالنسبة لتقدير هذه الصفات، حيث كان يتطلب عدم إمكان التوقع والدفع بصفة مطلقة، ثم أصبح يتساهل في ذلك، مكتفياً بعدم إمكانية الدفع حسب معيار الرجل العادي.

وتطبيقاً لمعيار الاعتياد، يتعين بحث ما إذا كان يجب على الحارس توقع ودفع السبب الأجنبي، وليس ما إذا كان يستطيع توقعه أو دفعه، فيعتبر كمتوقع السبب الذي يقدم احتمالاً كبيراً وكافياً في نظر الرجل العادي على إمكانية تحققه، ويعتبر ممكن الدفع السبب الذي يستطيع هذا الأخير دفعه.

أما عن موقف المشرع الجزائري من صفتي عدم إمكانية التوقع والدفع، فيظهر من نص المادة: 138 فقرة 2 مدني جزائري أنه اقتصر فقط على ذكر عدم إمكانية التوقع دون عدم إمكانية الدفع، لأنه رأى أن في تطبيق القواعد العامة للمسئولية الخطئية الكفاية للوصول إلى النتيجة التي يوصلنا إليها شرط عدم إمكان الدفع، فنقوم مسؤليته استناداً إلى هذه القواعد إذا ثبت أنه كان يستطيع تجنب إحداث الواقعة المدعاة كسبب أجنبي للضرر.

وبهذا، يتضح أن تطلب صفتي عدم إمكان التوقع والدفع ليس باعتبارهما شرطين في السبب الأجنبي، وإنما باعتبارهما دليلاً على عدم وجود ما يمكن نسبته وإسناده إلى الحارس، إذ أن

المقدمة

إثبات السبب الأجنبي عن طريق شرطي السببية والخارجية يبين أنه لا يوجد ما يمكن إسناده للحارس من فعل شخصي أو فعل ذاتي للسيارة، وإثبات صفتي عدم إمكان التوقع والدفع يبين أنه سلك سلوكاً سليماً في مواجهة السبب الأجنبي أي لم يقصر في دفعه، وبالتالي لا يبقى ما يمكن نسبته إلى الحارس.

وتطور القضاء أيضاً فيما يتعلق بآثار السبب الأجنبي، فكان في بادئ الأمر يعطيه قوة إعفائية كاملة، لا ترك مجالاً لقسمة المسؤولية، فإما أن ينجح في إثبات السبب الأجنبي فيتحلل من كل المسؤولية، وإما أن يفشل في ذلك فيلزم بتعويض المضرور تعويضاً كاملاً.

وظل القضاء الفرنسي محافظاً على موقفه السابق إلى غاية حدوث تحول هام بمقتضى حكم دائرة العرائض، ومقتضى هذا التحول أن الحارس لم يصبح بالإمكان إعفاؤه كلياً إلا إذا أثبت أن هذا السبب الأجنبي هو السبب الوحيد للضرر، وأن السبب الأجنبي لا يكون كذلك إلا إذا كان غير ممكن التوقع وغير ممكن الدفع من جانب الحارس؛ وخلاف ذلك لا يكون إعفاء الحارس سوى جزئياً.

وإذا كانت حركية تطور المسؤولية المدنية تسير نحو حماية المضرور بتسهيل قيام مسؤولية الحارس، غير أن الوقوف عند هذا الحد لم يكن له أثر ايجابي وفعال على مصلحة المضرور الذي يصعب عليه اقتضاء حقه في التعويض متعثرًا بين ماطلة المسئول وإعساره.

لهذا عمل المشرع على ضمان حصول المضرور على حقه في التعويض عن الضرر بأيسر وأسرع الوسائل، فجاء بنظام التأمين على السيارات وجعله إلزامياً، ورتب مسؤولية جزائية على مخالفة هذا الالتزام.

ووفقاً للقواعد العامة لا توجد علاقة قانونية مباشرة بين المضرور وشركة التأمين لأن المضرور ليس طرفاً في عقد التأمين، ولا هو ممثل فيه، وإنما توجد علاقتين منفصلتين الأولى بين المضرور والمؤمن له المسئول وتحكمها دعوى المسئولة التقصيرية، والثانية بين المؤمن له والمؤمن ويحكمها عقد التأمين من المسؤولية والذي يلتزم بموجبه المؤمن بسداد التعويض عن المسئول إلى المضرور مقابل قسط التأمين.

وتطبيقاً للقواعد العامة أيضاً، يستطيع المضرور أن يرفع دعوى غير مباشرة على المؤمن لمطالبته بالتعويض بصفته مدين مدينة الذي هو المؤمن له. غير أن المشرع لاحظ أن الدعوى

المقدمة

غير المباشرة لا توفر للمضروب الحماية الكافية، لأنه قد لا يحصل من خلالها على التعويض كاملاً نظراً لمزاحمته من طرف دائني المؤمن له، وفي نفس الوقت هو معرض لدفوع شركة التأمين التي تكون لها قبل المؤمن له.

لهذه الاعتبارات، وحرصاً من المشرع على حصول المضروب من حوادث السيارات على حقه من التعويض كاملاً، منحه الحق في دعوى مباشرة يرجع بها على شركة التأمين بالتعويض المستحق له في ذمة المؤمن له أو في ذمة كل يغطي التأمين مسؤوليته. فبفضل هذه الدعوى المباشرة يتجنب المضروب مزاحمة المؤمن له ودائنيه له.

وتجد الدعوى المباشرة مصدرها في قانون إلزامية التأمين على السيارات، والذي يعتبر كل حادث سير سبب أضراراً جسمية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها، كما يمنع الاحتجاج على المضروب بالدفوع التي تكون للمؤمن قبل المؤمن له.

ولقد حدد المشرع المحكمة المختصة محلياً ونوعياً بالفصل في الدعوى المباشرة وبين أطرافها وطبيعتها وآثارها التي تتطلب توضيح مجال انتقال مبلغ التأمين إلى المضروب وحالة تعدد المضروبين في مواجهة المؤمن، ثم حالة تزامم المضروب ومؤمنه من الأضرار.

وإمعاناً من المشرع في حماية المضروب من حوادث السيارات أعطى للتأمين الإلزامي على السيارات طابعاً عينياً، فألزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية لكل من مالك السيارة والمكاتب بعقد التأمين عليها، وكذلك مسؤولية كل شخص مأذون له بقيادة أو حراسة السيارة، وكذلك مسؤولية السارق ومستعمل العنف. كما يغطي أيضاً هذا التأمين المسؤولية المدنية لمشتري السيارة وورثة مالك السيارة.

ولقد وسع المشرع من مجال المضروبين المستفيدين من التأمين على السيارات، حيث أفاد به الغير سواء كانوا من المشاة أو ركاب السيارة التي دخلت في إحداث الضرر أو ركاب السيارات الأخرى.

وأفاد كذلك السائق المتضرر من السيارة المؤمن عليها سواء كان هو المالك لها أو المكاتب بعقد التأمين عليها أو غيرهما، غير أن التزام المؤمن في هذه الحالة ليس إلزام مطلق بل مقيد بحسب الأصل بالألا يكون من يطالب فيهم بالتعويض مسؤولاً عن الحادث وألا يكون هناك ما يمكن نسبته إليه.

المقدمة

وبالإضافة إلى المتضررين المباشرين من حوادث السيارات، أفاد المشرع المتضررين بالارتداد وهم ذوي حقوق الأشخاص السالف ذكرهم في حالة وفاتهم.

ولقد تدخل المشرع في تحديد الأخطار التي تدخل في ضمان التأمين الإلزامي على السيارات، فألزم المؤمن بتعويض المضرور عن الأضرار الجسمانية في حالة الإصابة محدداً الأضرار القابلة للتعويض في هذه الحالة وكيفية حسابه. كما ألزم المؤمن بتعويض ذوي حقوق المضرور في حالة وفاته، فميز بين حالة وفاة ضحية قاصرة وحالة وفاة ضحية بالغة، وحدد المستفيدون من التعويض في كل حالة وكيفية حسابه بالنسبة لكل مستفيد.

وتدخل المشرع أيضاً محدداً بدقة الأضرار المستثناة من الضمان بقوة القانون، الأضرار التي لا تضمن إلا بالاتفاق.

ولم يتوقف المشرع عند هذه الحدود من الحماية للمضرورين حوادث السيارات، فوسع ضمان تعويضهم ليشمل حالات سقوط حق المؤمن له المسئول عن الحادث في الضمان، فحظر على المؤمن التمسك في مواجهة المضرور بأوجه سقوط حق المؤمن له في الضمان سواء كان السقوط قانوني أو اتفاقي، وألزمه بسداد مبلغ التأمين للمضرور مباشرة مع تخويله حق الرجوع على المؤمن له بما دفعه للمضرور من تعويض. وهكذا أجاز المشرع للمؤمن الرجوع بما أداه من تعويض للمضرور على كل من المؤمن له وغيره ممن يغطي التأمين الإلزامي على السيارات مسئوليته عن الحادث وسقط حقه في الضمان.

ويلاحظ في الأخير، أن قانون التأمين الإلزامي على السيارات ألزم المؤمن بالتعويض عن الأضرار التي تلحق بالمؤمن له نفسه أو كان شخص غيره مستفيد من غطاء التأمين من المسؤولية المدنية. وفي هذه الحالة يفترض أن الحادث وقع بخطأ من الغير أو بفعله الموجب لمسئوليته، ولا يستطيع المؤمن أن يتصل من إزمه هذا مستنداً في ذلك إلى أن المضرور يملك الرجوع بالتعويض على الغير المسئول عن الحادث.

غير أن المشرع، وحرصاً منه على أن لا يكون نظام التأمين وسيلة للإفلات من المسؤولية، وما قد يؤدي ذلك إلى عدم الحرص على سلامة الأشخاص، أجاز للمؤمن الرجوع على الغير بما أداه عنه من تعويض وهذا لأنه المسئول الحقيقي عن الضرر، فيجب أن يتحمل العبء النهائي للتعويض.

المقدمة

ولا ينكر أحد ما ينطوي عليه موضوع المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ونظام التعويض عن الأضرار الناتجة عنها من أهمية، لما ينطوي عليه في بحثه من مشكلات بالغة في دقتها، فالباحث في هذا الموضوع يستشعر فيه جدلاً كبيراً، ويتلمس تغييراً يتلاحق لا يقف عند حد، فالقضاء يتطور بشأنه باستمرار استجابة لمنطق العصر بظروفه ومتغيراته.

وما زاد من أهمية هذا الموضوع هو المكانة التي أخذت تحتلها السيارة في حياتنا اليومية، فتوسعت استخداماتها وتبعاً لذلك زادت أهميتها، فأصبحت من أكثر الأشياء، إحدائاً للضرر إذ لا يمر يوم دون أن توافينا صفحات الجرائد بحوادث السيارات وما تسببه من وفيات وإعاقات، والازدياد المطرد لتلك الحوادث جعلها من أهم المشكلات في الوقت الحالي والتي أثارت اهتمام الدول فأعدت النظر في العديد من تشريعاتها، خاصة منها الجزائر التي تحتل أحد المراتب الأولى من حيث كثرة حوادث السيارات فيها.

ولقد وقع اختياري على هذا الموضوع باعتباره أحد التطبيقات الهامة للمسؤولية المدنية، إذ أن الواقع يبين أن حوادث السيارات في تزايد مستمر وتتعدد الأضرار الناتجة عنها، فمنها ما يلحق المضرور شخصياً، ومنها ما يمتد إلى باقي أفراد أسرته، حتى وصفت بالحوادث الاجتماعية، وهو الأمر الذي يدعو إلى تركيز الجهد وتعميق البحث حول نظام المسؤولية المدنية عن هذه الحوادث ونظام التأمين منها لاستخراج الوسائل التي من شأنها تحقيق حماية فعالة للمضرورين من هذه الحوادث.

لهذا فإن أغلب الدول لجأت إلى تعديل شرائعها بما يتماشى ودرجة تقدمها الصناعي، فأصدرت قوانين تقوم على مبادئ لا تؤيدها القوانين القديمة، كما كان للفقهاء والقضاء دور في تفسير تلك النصوص بطريقة تعطيها نوع من الليونة لمواجهة مستجدات الحياة، فتم التوصل إلى العديد من الوسائل والطرق لحماية المضرور من حوادث السيارات.

هذا ورغم اتساع وتشعب الإشكاليات التي يطرحها هذا الموضوع، فإنه يبدو لنا أنه يرتبط بالإجابة على بعض التساؤلات. ما هو أساس قيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات؟ وما هي كيفية إثباتها وأسباب دفعها؟ وماهي الوسائل التي جاء بها المشرع لحماية المضرور من حوادث السيارات، ومدى فعاليتها؟

المقدمة

للإجابة على هذه التساؤلات، سوف أعتمد في هذا البحث على المنهج الوصفي عن طريق وصف النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات، ونظام التأمين الإلزامي على السيارات.

كما أعتمد أيضاً على المنهج التحليلي الذي يتطلب تحليل نظامي المسؤولية والتأمين وتقييمهما، وباعتبار البحث القانوني المتكامل يكون بحثاً مقارناً، سأقرن المنهجين الوصفي والتحليلي بالمنهج المقارن، حتى نتعرض لهذا النظام من أصوله التي ظهرت وتطورت في فرنسا، وتتاح لنا فرصة تقويم نظامنا الوطني.

من هذا المنطلق، ستشمل دراسة هذا الموضوع شروط قيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، باعتباره المجال الذي نال القسط الأكبر من العناية والاهتمام من طرف رجال القانون، وشمله الجانب المهم من التطور. فأقيمت المسؤولية هنا على أساس فعل السيارة، وأعفي المضرور من عبء إثبات خطأ المتسبب في الحادث، كما استفاد من تسهيلات لإثبات فعل السيارة بتطلبه فقط تدخل السيارة وإشراكها في إحداث الضرر بكل طرق الإثبات، وبمجرد حصول هذا الإثبات يفترض القضاء أن هذا التدخل هو السبب المنتج للحادث، حيث يقيم في هذا الصدد قرينة السببية.

وباعتبار هذا الإثبات الأخير لا يكفي لتحديد الملزم بتعويض الضرر الناجم عن حادث السيارة، فلقد أقام القضاء قرينة أخرى لصالح المضرور مفادها أن حادث السيارة يسند إلى حارسها وهي ما تسمى بقرينة السببية، وأضاف إليها قرينة أخرى مفادها أن مالك السيارة هو حارسها، حتى يتجنب المضرور عبء إثبات الحراسة.

وسأركز في هذا الجانب من الدراسة على استخراج نقاط الحماية التي أفاد بها القضاء المضرور في مرحلة قيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات.

كما أوضح في هذه الدراسة مرحلة الإعفاء من هذه المسؤولية، لأن مداها أصبح يتوقف على مدى الإعفاء منها ومجاله، لهذا اجتهد الفقه والقضاء في مجال إسقاط المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، فحددوا الأسباب التي تدفع بها هذه المسؤولية، ثم حللوا الأسباب الأجنبية الثلاثة وهي القوة القاهرة وفعل المضرور وفعل الغير، وبينوا آثارها منفردة أو مجتمعة مع غيرها في دفع هذه المسؤولية (الباب الأول).

المقدمة

وتتضمن هذه الدراسة أيضا نظام التأمين الإلزامي على السيارات، باعتباره الوسيلة التي جاء بها المشرع لضمان تحصيل المضرور للتعويضات المناسبة لجبر الضرر اللاحق به، فأصبح الالتزام بالتعويض عن الأضرار الناتجة عن حوادث السيارات لا يقتصر على حارس السيارة، بل امتد ليشمل مسئول تبعي يلزم أيضاً بهذا الأداء المالي، وهو المؤمن، الذي هو عادة أكثر ملاءمة من حارس السيارة، وتقوم مسؤوليته غالباً بانعقاد مسؤولية الحارس.

كما أبين الوسائل التي جاء بها المشرع في حماية المضرور من حوادث السيارات، بنظام التأمين، بما فيها الحق في الدعوى المباشرة في مواجهة المؤمن، كما أبين الحالات التي تدخل في الضمان والحالات التي تخرج من نطاقه، ثم أشير إلى حالات رجوع المؤمن على المؤمن له في بسبب سقوط حقه في الضمان وأثر ذلك على المضرور، وأعرض في الأخير لرجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث كوسيلة لردع المسئول (الباب الثاني).

وبذلك سأقسم دراستي إلى بابين:

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

الباب الأول:

النظام القانوني للمسئولية
المدنية عن حوادث السيارات.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

إذا كانت الفكرة السائدة في مجال المسئولية المدنية هي البحث عن المسئول لإلزامه بالتعويض على أساس الخطأ الذي ارتكبه، فإن فكرة الخطأ سرعان ما تقلص دورها في مجال حوادث السيارات، ولم يعد المضرور ملزماً بإثبات الخطأ، وإنما يتعين على المسئول إثبات أنه لم يرتكب خطأ لإسقاط المسئولية عن نفسه، ثم تطورت المسئولية في هذا المجال إلى مسئولية مجردة تماماً من الخطأ قائمة على أساس موضوعي يكفي فيها إسناد الضرر إلى الفعل لقيام المسئولية المدنية، سواء كان هذا الفعل خطأ أو غير خطأ، أي يكفي الضرر وعلاقته السببية لقيام المسئولية المدنية عن حوادث السيارات، ومساءلة حارس السيارة عن الأضرار التي لحقت بالمضرور.

وبناء على هذا الأساس الموضوعي أعفي المضرور من حوادث السيارات في غالبية الدول، سواء بالنص التشريعي أو بالتفسير القضائي، من عبء الإثبات الذي يقع عليه تطبيقاً للقواعد العامة في المسئولية التقصيرية فأقيمت قرينة السببية التي تفترض أن تدخل السيارة في الحادث يرجع إلى فعلها، وأقيمت كذلك قرينة الحراسة التي تفترض أن فعل السيارة يسند إلى حارسها القانوني وهو مالكها (الفصل الأول).

وبهذا أصبحت هذه القرائن من أهم مميزات المسئولية الموضوعية، فأصبحت مسئولية الحارس تنقرر بمجرد وقوع الحادث من السيارة محل حراسته، والذي لا يستطيع التخلص منها إلا بإثباته للسبب الأجنبي الذي لا ينسب إليه، وبذلك يكون عبء الإثبات قد انتقل في هذه المسئولية من المضرور إلى الحارس، لهذا تحولت الأهمية العملية والقانونية للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات من مرحلة قيام وإثبات هذه المسئولية إلى مرحلة الإعفاء منها، ففي هذه المرحلة يتركز دفاع الأطراف و مناقشاتهم (الفصل الثاني).

الفصل الأول: شروط قيام المسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

لكي تقوم المسئولية المدنية عن حادث سيارة لا بد من توافر الشروط التي تبرر قيامها، وهي تتلخص في أن يكون هناك ضرر، وأن يقع هذا الضرر بفعل السيارة (المبحث الأول)، ولا يكفي أي تدخل من السيارة في إحداث الضرر، بل يجب أن يكون تدخلها إيجابياً وفاعلاً في إحداث الضرر، وهو ما يسمى بعلاقة السببية (المبحث الثاني)، ويشترط أخيراً أن تكون السيارة في حراسة المدعى عليه (المبحث الثالث).

المبحث الأول: فعل السيارة كأساس لقيام المسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

تقرر المادة 1/138 مدني جزائري، التي تنظم المسئولية عن الأشياء، مبدأ مسئولية الحارس عن فعل الشيء محل حراسته، وتنص كذلك المادتين 1/1384 مدني فرنسي والمادة 178 مدني مصري على مسئولية الحارس عن فعل الأشياء محل حراسته، ونجد تطبيقات قضائية كثيرة لهذا المبدأ، كما تناول الفقه هذا الموضوع بالشرح والتحليل.

ولقد اختلف الفقه و القضاء حول تحديد المقصود بفعل السيارة (المطلب الأول)، وحول معيار وجوده (المطلب الثاني)، وكذلك حول الشروط المتطلبية فيه (المطلب الثالث).

المطلب الأول: تحديد المقصود بفعل السيارة.

لإمكان تطبيق أحكام المسئولية التي تقرها المادتين 1/138 مدني جزائري و1/1384 مدني فرنسي يشترط وجود فعل للسيارة تشترك به في الحادث وما ينتج عنه من ضرر يصيب المضرور، وهذا ما يشترطه الفقه والقضاء أيضاً كأساس لبحت المسئولية عن الأشياء. وهكذا لا تطبق أحكام المسئولية عن الأشياء إلا على الأضرار التي تحدثها هذه الأشياء، وتستوجب هذه الأحكام فعل السيارة بالنسبة للمسئولية عن حوادث السيارات، والتي ظهرت وتطورت بهدف توفير الحماية للمضرور بتخليصه من العبء إثبات الخطأ كل هذا يتطلب ضرورة تحديد مضمون فكرة فعل السيارة (الفرع الأول)، وكذلك مضمون الإثبات الملقى على عاتق المضرور وطريقته (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مضمون فكرة فعل السيارة.

اختلف الفقهاء حول مضمون فعل السيارة، فهناك من اعتبره امتداد لفعل الشخص (البند الأول)، وهناك من اعتبره مستقل عن فعل الشخص (البند الثاني)، لهذا يتعين تحديد المضمون الحقيقي لهذه الفكرة (البند الثالث).

البند الأول: فعل الشيء امتداد لفعل الشخص.

من أنصار هذا الاتجاه العميد جورج ريبير (G. RIPERT) الذي لا يعترف بفعل الشيء كفكرة قانونية مستقلة عن فعل الشخص، ويرى أن تطلب فعل الشيء كأساس للمسئولية عن الأشياء غير صحيح وظاهري بحت، فالشخص لا يسأل لمجرد تسبب الشيء في إحداث الضرر، وإنما يسأل لأن هذا التدخل يدل على خطأ الحارس فيكون فعل الشيء قرينة على خطأ الحارس. ويبرر هذا الفقيه موقفه بقوله أن الشيء يعتبر أداة ووسيلة للضرر ولا يمكن أن يكون السبب، لأن الشيء ليست له حياة، وقوته الداخلية من إنشاء الإنسان¹.

ويقول الأستاذ ريبير (G. RIPERT) أن عبارة المسئولية عن فعل الشيء تعني ببساطة أنه في بحث المسئولية عن الأشياء يمكن تسهيل عبء إثبات خطأ الفاعل الملقى وفقاً للقواعد العامة على عاتق المضرور، ذلك أن الخطأ يتواجد بالنسبة لهذه المسئولية في حالة عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة حتى لا يحدث الشيء ضرراً بالغير، فإذا استحال اتخاذ هذه الاحتياطات فالخطأ يتمثل حينئذ في استخدام شيء خطر، ولا يسأل الحارس لمجرد أن الشيء هو السبب في الضرر، وإنما لأن طبيعة الضرر الناشئ توضح مباشرة خطأ الحارس، ففعل الشيء في ذاته قرينة على خطأ الحارس، وإذا ثبت أن مسلكه لا يشوبه أي خطأ أدى بالشيء إلى إحداث الضرر، فإنه في هذه الحالة يعفى من المسئولية².

وفي نفس الاتجاه السابق يرى الأستاذ دافيد (DAVID) أن الفعل والحركة لا يقعان في الشيء إلا بفعل الإنسان، الذي يجب اللجوء إليه دون غيره لاكتشاف أصل الفعل الضار، وبالتالي لا يمكن قبول أن الشيء يستطيع أن يحدث ضرراً إذا لم يتدخل الشخص في تحقيقه. ويطبق الأستاذ دافيد (DAVID) هذه القاعدة على حوادث السيارات، ويرى أنها ترجع إما إلى خطأ الحارس أو إلى خطأ من الصانع، وبهذا يصل إلى القول بأن فعل الإنسان يعتبر السبب الأصلي والحقيقي للحادثة الناتج عن السيارة، لأنه يوجد دائماً خلف فعلها. وينتهي في الأخير إلى وضع مبدأ أن كل فعل للسيارة ليس في الحقيقة إلا فعل الشخص، ففعل الشيء عند هذا الفقيه ليس نشاطاً أو سبباً وإنما نتيجة، ولا يكون من الناحية العملية سوى الأضرار التي يسببها³.

¹ G. RIPERT, la règle morale dans les obligations civiles, 4^{ème} ed., paris, 1949, N°124, P225 et s.

² G. RIPERT, la règle morale dans les obligations civiles, op. cit., N°124, P227.

³ DAVID, la notion du fait de la chose dans l'article 1384/1, thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue à l'université de Lille, en 1934, P.204.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

وبناء على ما قال به أنصار هذا الاتجاه، لجأوا إلى مساءلة الحارس بإسناد فعل الشيء إليه، وأخذوا بفكرة الإسناد المعنوي وليس الإسناد المادي، ويتحقق هذا الإسناد إذا كان فعل الشيء (السيارة) معبراً ودالاً على خطأ الحارس، وإذا انتفى ذلك الخطأ انتفت معه مسئولية الحارس¹. ولا يقبل هذا الاتجاه فكرة السببية المادية، ويبرر موقفه بأنه ما دام يوجد وراء فعل الشيء دائماً فعل الشخص، فلا يجب ربط معيار المسئولية بالفعل الضار فقط، دون بحث لمسالك الشخص، حيث أن الأول مجرد فعل مادي، والثاني يمكن أن يكون له معنى ومضموناً معنوياً، وبالتالي دليل ومعنى حقيقي في مسألة الإسناد، لأن فعل الشيء في ذاته لا يهيم ولا يعتد به إلا إذا كان دالاً على فعل الشخص، وكان هذا الفعل الشخصي خاطئاً تماشياً مع نظريتهم في أساس المسئولية عن الأشياء وهي النظرية الخطئية².

غير أن هذا الاتجاه لم يلقى تأييداً داخل أوساط الفقه والقضاء، خاصة فيما يتعلق بربط فعل الشيء بفعل الإنسان، فهو يؤدي إلى إعفاء الحارس من المسئولية بمجرد إثبات أن مسلكه لا يشوبه أي خطأ، مما يبقي المضرور متخبطاً في القواعد التقليدية للمسئولية المدنية التي تؤدي إلى تحميله أغلب الأضرار التي تتسبب فيها الأشياء بسبب عجزه عن إثبات الخطأ في بعض الأحيان، وعدم وجود الخطأ في حالات أخرى.

البند الثاني: فعل الشيء مستقل عن فعل الشخص.

من أنصار هذا الاتجاه الفقيه الفرنسي ماكس فيتري (M. VITRY)³، الذي يرى أن فعل الشيء قد يتميز تماماً عن فعل الشخص، في الحالات التي يحدث فيها الشيء ضرراً بالغير دون تدخل من النشاط الإنساني، ويبرر هذا الفقيه موقفه بقوله أن الأشياء تملك بلا شك بعض النشاط الذاتي الذي يكمن في تكوينها أو تركيبها أو في إطاعتها للقوى الطبيعية والمادية التي تسيروها، ويذكر صور الفعل الذاتي المستقل للشيء، ويرى أنها تتمثل على وجه الخصوص في حالة وجود عيب خفي في الشيء، وكذلك في الحالات التي يحدث فيها الشيء ضرراً بالغير دون أي تدخل من الحارس بأن أفلت من سيطرته أو كان خارج يده، ويعرف بناء على ذلك فعل الشيء بالنتائج الضارة التي تحدث في هاتين الصورتين.

¹ DAVID, thèse, p. cit., P.218.

² G. RIPERT, la règle morale dans les obligations civiles, op. cit., N°124, P225.

³ M. VITRY, La détermination du fait de l'homme, du fait de l'animal, et du fait de la chose thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue à l'université de rennes, en 1922, P.107 et s.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

وذهب البعض من أنصار هذا الاتجاه إلى التمييز بين الشيء الذي يكون طبعاً بيد الإنسان، وبين الذي يكون خارجاً عن سيطرته الفعلية ليخلص إلى أنه في الحالة الأولى يكون فعل الإنسان المصدر المحدث للضرر فيكون أساس المسؤولية هنا الفعل الشخصي، وفي الحالة الثانية يكون فعل الشيء هو العامل المسبب للضرر فتقام المسؤولية على أساسه، ومثال ذلك: إذا أحدثت سيارة ضرراً دون أن تمسها يد الإنسان¹.

ولقد أخذ القضاء الفرنسي بهذا الاتجاه الفقهي في بعض قراراته، إذ قرر أن الضرر يعتبر ناتجاً عن فعل الشيء ولو كان الشيء وقت حدوث الضرر مسيراً بيد الإنسان إذا كان مترتباً على عيب بالشيء أو خلل فيه².

ومع هذا الاتجاه كان من الواجب على المضرور أن يثبت خطأ الشخص الذي يسأله عن فعله كلما كان مرد ضرره إلى هذا الفعل، وإن كانت هذه السيارة بيد الإنسان وقت حصول الضرر، هذا من جهة ومن جهة أخرى فإن هذا المعنى لفعل الشيء يؤدي إلى تضيق مجال تطبيق أحكام المسؤولية عن الأشياء كونه يقصرها على حالة وجود عيب بالشيء أو كونه خارجاً عن سيطرته.

البند الثالث: المعنى الحقيقي لفعل السيارة.

قبل تحديد المقصود بفعل السيارة، تجدر الإشارة إلى أن تدخل السيارة في الحادث تدخلاً مادياً الذي يتعين على المضرور إثباته لمساءلة الحارس، يتميز عن فعل السيارة الذي يعتبر أساس المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات.

والملاحظ هنا أن القضاء تسهلاً منه لعبء الإثبات على المضرور، اعتبر أن تدخل السيارة المادي في إحداث الضرر قرينه على أن هذا التدخل هو السبب الحقيقي للضرر، أي مكون لفعل السيارة³.

¹ H. et L. MAZEAUD, traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle, tome 2, 3^{ème} édition, librairie du recueil Sirey, Paris 1969, N°1213, P222 et N°1225, P234.

² تنظر القرارات التي أشار إليها: محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، دراسة في القانون المدني المصري مقارناً بالقانون الفرنسي، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1957، ف122، ص143.

³ V. par exemple, civ., 2^{ème}, 02 avril 1997, Bull. civ., 2, N°109; V. aussi: les exemples et les références données par: Philippe Le TOURNEAU et Loïc CADIET, droit de la responsabilité, édition Dalloz, paris, 1996, N°3816 et s, P787 et s.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

قد يقصد بفعل السيارة أن تكون هذه الأخيرة مجرد وسيلة أو أداة مادية لحدوث الضرر، أي مجرد وسيلة طيعة في يد الإنسان، فيكون فعل الإنسان هو المصدر المحدث للضرر، أما السيارة فلا ينسب إليها الضرر إلا ظاهرياً¹، وهنا لا نكون أمام مسئولية عن فعل الأشياء بالمعنى الدقيق، وإنما نكون أمام مسئولية عن الفعل الشخصي التي تقوم على إثبات الخطأ، وهذا الفرض غالباً ما يكون نظرياً، مثل حالة تعمد إحداث الضرر بواسطة سيارة².

وقد نكون أمام معنى آخر لفعل السيارة تكون فيه السيارة هي السبب الحقيقي المنشئ للضرر، ولا يقتصر دورها على اعتباره وسيلة أو آلة للضرر، فيكون هنا فعل السيارة هو العامل المسبب للضرر، فتتحقق المسئولية عن الأشياء على أساسه³.

من خلال ما سبق، يمكن القول بأن تدخل السيارة في إحداث الضرر يكون إما نتيجة فعل السائق خاطئاً كان أو غير خاطئ، وإما نتيجة فعل السيارة الذاتي.

بناء على هذا العرض، يمكن تحديد المقصود بفعل السيارة باعتباره فكرة قانونية وأساساً قانونياً تبنى عليه المسئولية المدنية عن حوادث السيارات بأنه كل تدخل مادي من السيارة في تحقيق الضرر، سواء كان يرجع في الحقيقة إلى فعل السيارة ذاته أم إلى فعل قائدها ما دام هذا التدخل فعال أي هو السبب الحقيقي للضرر، وهو ما يفترضه القضاء بمجرد تدخلها في الحادث.

ولقد شعر القضاء الفرنسي بأن الأخذ بالمعنى السابق لفعل الشيء يضيق إلى حد كبير من نطاق المسئولية عن الأشياء، فحاول أن يتفادى هذا التطبيق، كما تأثر القضاء أيضاً بكثرة حوادث السيارات ومواجهة المتضرر منها بعبء إثبات خطأ قد لا تتوفر له في كل مرة وسائل إثباته، فأدى ذلك إلى تحول محكمة النقض الفرنسية عن قضائها السابق، فقررت بتاريخ 13 فبراير 1930 أن أحكام المسئولية عن الأشياء تطبق ولو لم يكن الضرر ناشئاً عن عيب في الشيء بغير تفرقة بين كون الشيء الذي أحدث الضرر مسيراً بواسطة الإنسان وكونه غير مسير⁴، وبهذا

¹ محمد نصر الدين منصور، ضمان تعويض المضرورين "بين قواعد المسئولية الفردية واعتبارات التضامن الاجتماعي"، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2001، ص102-103؛ وانظر كذلك: عاطف النقيب، النظرية العامة للمسئولية عن فعل الأشياء، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية، 1981، ص181.

² إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الإعفاء من المسئولية المدنية عن حوادث السيارات، رسالة دكتوراه، مقدمة إلى كلية الحقوق بجامعة عين شمس، سنة 1975، ص446.

³ عاطف النقيب، مرجع سابق، ص181.

⁴ Chambres réunies, 13 février 1930, Sirey 1930-1372.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

استبعد القضاء الفرنسي التفريق بين فعل الشيء وفعل الإنسان، وقبل وجود فعل الشيء وبالتالي تطبيق أحكام المسؤولية عن فعل الأشياء وإن كان الإنسان هو الذي يحركه. أما القضاء الجزائري فبدأ منذ الاستقلال بالأخذ بعدم التفرقة بين فعل الشيء وفعل الشخص واستقر على ذلك الموقف معتبراً الضرر ناشئاً عن الشيء، وطبق المادة 138 من القانون المدني ولو كان هذا الشيء وقت حدوث الضرر مسيراً بواسطة الإنسان ولم يكن به عيب¹.

الفرع الثاني: مضمون إثبات فعل السيارة وكيفيته.

البند الأول: مضمون إثبات فعل السيارة.

مضمون الإثبات الذي يكلف المضرور من حادث السيارة بإقامة الدليل عليه، هو فعل السيارة، وفكرة فعل السيارة فكرة يسودها الغموض وعدم التحديد، وكانت ولا تزال محل اختلاف بين الفقه والقضاء.

وكل ما يتطلبه القضاء للدلالة على هذه الفكرة هو إثبات أن السيارة هي التي أحدثت الضرر، وهو يكفي في ذلك بإثبات المضرور للتدخل المادي للسيارة واشتراكها في الحادث الذي نتج عنه الضرر، ليقوم قرينة على أن هذا التدخل هو السبب المنشئ للضرر²، كما في حالة وجود دماء المصاب على السيارة.

ولا يكفي مجرد وجود السيارة بمكان الحادث، كما لا يشترط أن يكون هناك اتصال أو احتكاك مادي بين السيارة والمضرور، ويستوي أن تكون السيارة في حالة حركة أو في حالة سكون طالما أنها تدخلت في إحداث الضرر.

البند الثاني: كيفية إثبات فعل السيارة

¹ ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 05 فبراير 1969، ملف رقم 1969141، قرار غير منشور؛ قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 17 جوان 1987، ملف رقم 48727، قرار منشور في المجلة القضائية، العدد3، سنة 1991، ص22؛ قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 25 ماي 1988، ملف رقم 53010، قرار منشور في المجلة القضائية، العدد2، سنة 1992، ص11؛ قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 16 فبراير 2000، ملف رقم 215653، قرار منشور في المجلة القضائية، العدد1، سنة 2001، ص127.

² H. et L. MAZEAUD, op. cit., N°1211-2, P177 et s.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

تطبيقاً للقواعد العامة في الإثبات، يتعين على المضرور الذي يدعي أن ما أصابه من ضرر يرجع إلى حادث سيارة معينة، أن يثبت فعلها. و يكتفي القضاء لذلك بمجرد إثبات تدخل السيارة في تحقيق الضرر، أي تدخلها في الحادث، وهو ما يمكن أن يتم هذا الإثبات بكافة طرق الإثبات، وعلى وجه الخصوص عن طريق القرائن الموضوعية التي يستخلصها قاضي الموضوع من وقائع وظروف كل دعوى.

وفيما يتعلق بموقف القضاء الفرنسي من حيث مدى قبوله للإثبات المتقدم من المضرور، يمكن التمييز بين مرحلتين:

- **المرحلة الأولى:** تمتد إلى غاية اكتشاف القضاء الفرنسي لفكرة الدور السلبي للسيارة عام 1939 كسبب معفي للحارس من المسئولية المدنية، وكان القضاء في هذه المرحلة يتشدد بعض الشيء في قبوله للإثبات المقدم من المضرور للدلالة على وجود فعل السيارة¹. ويرجع سبب تشدد القضاء في قبول هذا الإثبات إلى أنه لم يكن قد توصل بعد لفكرة الدور السلبي، وكان هناك تخوف من التساهل في قبول وجود فعل السيارة بداءة، دون الترخيص للحارس بإثبات عكس ذلك، فكان القضاة يستبعدون قواعد المسئولية الموضوعية في حالة عدم تأكدهم التام من وجود فعل السيارة.

- **المرحلة الثانية:** بدأ القضاء في هذه المرحلة يتساهل في قبول إثبات المضرور لتدخل السيارة في إحداث الضرر، ويرجع سبب ذلك أن القضاء أصبح يسمح للحارس إثبات الدور السلبي للسيارة أي عدم وجود فعل السيارة المنشئ للمسئولية مقابل تساهله لقبول وجود فعل السيارة بداءة².

المطلب الثاني: معيار وجود فعل السيارة.

¹ أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص475-476، الذي يعرض أمثلة على ذلك: قرار الغرفة المدنية بمحكمة النقض الفرنسية بتاريخ 06 فبراير 1929، وكذلك قرار دائرة العرائض بتاريخ 28 مايو 1935.

² أنظر في عرض ذلك: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص476-477 القرار الذي أشار إليه على سبيل المثال، الصادر عن الدائرة المدنية بتاريخ 20 يوليو 1955، أين أيدت محكمة النقض الفرنسية الحكم الذي لكي يضع عبء المسئولية على = كاهل سائق عربة نقل كان قد تخطى سيارة، فانكسر زجاجها الأمامي أثناء هذا التخطي، وضح أنه قبل تخطي عربة النقل للسيارة كان زجاجها سليماً، كما أنه لم تمر في ذلك الوقت سيارة أخرى.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

بعد تحديد المقصود بفعل السيارة، توصلنا إلى القول بأن فعل السيارة لا يقتصر على حالة حدوث الضرر دون تدخل من الإنسان، لأن ذلك سيؤدي إلى تضيق نطاق تطبيق المادة 1/138 مدني جزائري (1/1384) مدني فرنسي.

و من هنا يتحتم علينا البحث عن معايير الفصل بين المسؤولية عن الفعل الشخصي والمسئولية عن فعل السيارة، الأمر الذي يظهر جلياً وبالغ الأهمية لدى أنصار نظرية الخطأ، وإن كان بدرجة أقل لدى أنصار النظرية الموضوعية.

و في هذا الإطار جهد الفقه والقضاء الفرنسي لإيجاد معيار لتحديد فعل الشيء تتمثل أهمها فيما يلي:

الفرع الأول: العيب الذاتي أو الداخلي في السيارة.

أولاً: عرض المعيار.

تعرض القضاء الفرنسي لمسألة تدخل كل من فعل السيارة وفعل قائدها في إحداث الضرر، وتطور موقفه فيما يتعلق بهذه الجزئية، فكان يشترط في البداية لإعمال أحكام المسؤولية دون خطأ الفعل المستقل للسيارة دون أي تدخل من الإنسان مثل انفجار إطار سيارة، ولكن سرعان ما طرأ تغيير على مفهوم الفعل المستقل، فأصبح من الممكن أن تتدخل يد الإنسان بشرط أن يكون هناك عيب خاص في السيارة¹.

وأخذ القضاء الفرنسي بهذا المعيار في قرار محكمة النقض الصادر في 16 يونيو 1896²، وكان هذا أول تحول تجاه المسؤولية غير الخطئية في فرنسا، وأصبحت محكمة النقض تتطلب لتطبيق أحكام المسؤولية عن الأشياء، وجود عيب ذاتي في الشيء (السيارة) أو على الأقل وجود فعل للشيء مستقل عن فعل الإنسان الذي يستخدمه.

وبررت محكمة النقض الفرنسية قضاءها هذا، بأن وجود العيب هو دليل على انتقاء القوة القاهرة، وأن هذا الموقف يتفق مع مفهوم المسؤولية عن الأشياء، ففيها لا يسأل الإنسان عن فعله

¹ أنظر في عرض ذلك: محمد نصر رفاعي، الضرر كأساس للمسئولية المدنية في المجتمع المعاصر، رسالة دكتوراه نوقشت بكلية الحقوق، جامعة القاهرة، سنة 1978، ص 547.

² Civ., 16 juin 1896, Dalloz, 1949, 3, 826, note E. vergé et G. RIPERT;

أنظر في عرض ذلك أيضاً: سهير سيد منتصر، تحديد مدلول الحراسة في المسؤولية عن الأشياء، رسالة دكتوراه، نوقشت بكلية الحقوق لجامعة عين شمس سنة 1977، ص 37.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

الشخصي، لكنه يسأل عن فعل الشيء، أي عن الفعل المستقل للشيء الذي يتحقق إذا تضمن الشيء عيباً ذاتياً، فالعيب الذاتي يساوي فعل الشيء.

وتجدر الإشارة إلى أن القضاء الفرنسي لم يستخرج معيار العيب الذاتي للشيء من المادة: 1/1384 مدني فرنسي (1/138 مدني جزائري)، وإنما قياساً على المادة 1386 الخاصة بتهدم البناء، التي تشترط وجود عيب في تركيب الشيء أو نقص في صيانتته.

واستمر القضاء الفرنسي في تطبيق هذا المعيار في إصابات العمل وباقي الحوادث الأخرى الناشئة عن الأشياء إلى غاية سنة 1919¹.

ثانياً: نقد معيار العيب الذاتي.

وجه الفقه عدة انتقادات لمعيار العيب الذاتي، نوجز أهمها فيما يلي:

1- أن هذا المعيار يحتم على المضرور إثبات العيب الذاتي في السيارة، وهو إثبات يتطلب منه الاستعانة بأهل الخبرة، هذا من جهة، ومن جهة أخرى قد يستحيل في حالات كثيرة إثبات وجود هذا العيب، إذ قد تهلك السيارة التي أحدثت الضرر هلاكاً كلياً، ولا يكون هناك من وسيلة لإثبات هذا العيب².

2- أن المادة 1386 الخاصة بتهدم البناء تشترط وجود عيب في تركيب الشيء أو نقص في صيانتته، أما المادة 1384 مدني فرنسي فلم تشير إطلاقاً إلى هذا العيب، كما أن المادة 1386 تخضع لحالات مختلفة، ويترتب على ذلك عدم جواز استخدام القياس على هذه الأخيرة لتفسير المادة 1384³.

ثالثاً: مصير معيار العيب الذاتي.

نظراً لازدياد حوادث السيارات، ومما يترتب على أعمال شرط العيب الذاتي من حرمان المضرور في أغلب الأحيان من حقه في التعويض، بدأ القضاء الفرنسي يتراجع عن موقفه المتشدد بشأن اشتراط العيب الذاتي في السيارة لإعمال أحكام المسؤولية عن الأشياء، فأعفى في بادئ الأمر المضرور من عبء إثبات هذا العيب، مفترضاً وجود ذلك العيب في السيارة بمجرد

¹ أنظر في عرض ذلك: محمد نصر رفاعي، رسالته، ص92؛ وانظر على سبيل المثال قرار الغرفة المدنية بمحكمة النقض الفرنسية بتاريخ 29 مارس 1911 رفض تعويض المضرور لفشله في إثبات العيب الداخلي في السيارة، هذا القرار أشارت إليه سهير سيد منتصر، رسالتها، ص38.

² أنظر في عرض ذلك: سهير سيد منتصر، رسالتها، ص38؛ محمد نصر رفاعي، رسالته، ص93.

³ أنظر في عرض ذلك: محمد نصر رفاعي، رسالته، ص92-93.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

تدخلها في إحداه الضرر، فرفضت محكمة النقض الفرنسية هذا الشرط في قرارها الصادر بتاريخ 21 يناير 1919، المتعلق بقضية انفجار عربة قطار في محطة شرق باريس فاتجهت المحكمة إلى افتراض وجود عيب ذاتي في القطار¹، وبذا تكون قد أعفت المضرور من عبء الإثبات. وتواصل تطور القضاء الفرنسي في هذا الشأن، إذ سرعان ما أعلن استبعاده الكلي لهذا المعيار، إذ أعلنت محكمة النقض في قرارها الصادر بتاريخ 16 نوفمبر 1920 رفضها لاشتراط وجود عيب في السيارة، حيث قررت "أنه ليس ضرورياً أن يكون بالشيء عيب ملازم لطبيعته من شأنه إحداث الضرر، لأن المادة 1384 تربط المسئولية بحراسة الشيء وليس بالشيء ذاته"²، وهكذا فإن القضاء الفرنسي بهجره لمعيار العيب الذاتي للسيارة، يكون قد وسع من مجال أعمال أحكام المسئولية عن الأشياء.

الفرع الثاني: معيار فقد الرقابة على السيارة.

أولاً: عرض المعيار.

قال بهذا المعيار الفقيه هنري مازو (H. MAZEAUD)، وأخذ به كل من الأستاذ بيسون (A. BESSON) والأستاذ عبد الرزاق السنهوري:

1- يرى الأستاذ هنري مازو (H. MAZEAUD) أن المادة: 1384 فقرة 1 مدني فرنسي تفرض على حارس الشيء التزام قانوني خاص ومحدد بنتيجة، هو الالتزام بالحراسة، مضمونه عدم ترك السيارة تفلت من رقابته وتحدث ضرراً بالغير. فإذا ما وقع حادث ونتج عنه ضرراً بالغير، كان مؤدى ذلك إفلات السيارة من رقابة الحارس، ويتحقق معه الخطأ في الحراسة لعدم تنفيذ الالتزام المفروض عليه فتطبق المادة 1384 فقرة 1 مدني فرنسي، أما إذا أطاع الشيء حارسه فإنه لا يوجد فعل الشيء وإنما فعل شخصي فقط، وحينئذ تطبيق المادة: 1382 مدني فرنسي³.

ولتحديد معيار الرقابة، يرى الأستاذ هنري مازو (H. MAZEAUD) أن المقصود به أن الشيء قد أفلت من حراسة ورقابة حارسه المادية والذي يتحقق بمجرد حدوث الضرر، ويسأل

¹ أنظر في عرض ذلك: سهير سيد منتصر، رسالتها، ص38.

² أنظر في عرض ذلك: محمد نصر رفاعي، رسالته، ص39؛ راجع كذلك: عاطف النقيب، مرجع سابق، ص181.

³ H. MAZEAUD, cours de droit civil approfondi, les grands arrêts de la cour de cassation dans le domaine de la responsabilité quasi délictuelle d u fait des choses inanimées, paris, 1952-1953, P156.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

الحارس عند فقد الرقابة المادية على الشيء، لأنه لم يفقد سلطة الأمر عليه أي التوجيه المعنوي عليه، وهي السلطة التي على أساسها فرضت المسؤولية، فرغم أن الشيء لم يطع حارسه، إلا أنه يبقى هو المسيطر عليه، وبالتالي يبقى الالتزام بالحراسة قائماً¹.

وخلاصة القول أن السيارة تعتبر قد فلتت من رقابة حارسها، كلما وقع ضرر ناتج عن حادث سيارة، أيًا كان سببه، حتى ولو كان راجعاً إلى عيب خفي فيها كانفجار أحد إطاراتها الذي أدى إلى فقد الرقابة على السيارة، أو كان راجعاً إلى قوى الطبيعة مثل الرياح، فهنا فقط تطبق أحكام المسؤولية عن الأشياء، أما إذا حدث الضرر نتيجة تعمد الحارس أو نتيجة خطأ بمعنى المادة 1382 مدني فرنسي، فإن الشيء يعتبر قد أطاع حارسه، وبالتالي لا يوجد فعل الشيء، وإنما فعل شخصي فقط، وحينئذ تطبق أحكام المسؤولية عن الفعل الشخصي حسب المادة: 1382 مدني فرنسي، وبمعنى آخر لتحقق فعل الشيء يجب ألا يكون الشيء في تدخله الضار خاضعاً لنشاط الشخص وإلا لما وجد فعل الشيء².

ويرى الأستاذ هنري مازو (H. MAZEAUD) أن معيار فقد الرقابة على الشيء يتفق مع إقرار مسؤولية الحارس عن العيب في الشيء، لأن سلطته عليه تستلزم منه التحقق من كل عيب فيه، كما أن الالتزام بالحراسة يلتزم به من له سلطة الأمر على الشيء فيكون وحده المسئول المعرض لارتكاب الخطأ في الحراسة بخروج الشيء من سلطته ورقابته، ويتفق هذا المعيار كذلك مع شروط إعمال المسؤولية عن فعل الشيء والتي يكفي فيها إفلات الشيء من رقابة حارسه دون التمييز بين ما إذا كان الشيء خطراً أو غير خطر³.

2- أخذ الأستاذ بيسون (A. BESSON) كذلك بمعيار فقد الرقابة على الشيء ولكن مع بعض الاختلاف عما قال به الأستاذ مازو (H. MAZEAUD)، فيرى الأستاذ بيسون (A. BESSON) أنه يتعين البحث عن طبيعة الشيء عند تطبيق معيار فقد الرقابة، ويميز هنا بين نوعين من الأشياء: الأشياء غير الكاملة أو المعيبة، التي بسبب عدم كمالها لا تطيع الإنسان إطاعة كاملة ويكون لها بعض الاستقلال عن نشاط الحارس، والأشياء الكاملة غير المعيبة والتي

¹ Voir: Paul CAHIERRE, les choses inanimées soumises à l'obligation de garde, thèse pour le doctorat présentée et soutenue à la Faculté de droit, Université de rennes le 04/07/1929, P60 et 61.

أنظر كذلك في شرح هذا الرأي: بلحاج العربي، المسؤولية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، مجلة الشرطة، صادرة عن المديرية العامة للأمن الوطني، العدد 49، أكتوبر 1992، ص20.

² H. et L. MAZEAUD, op. cit., N°1245, P229 et s.

³ H. et L. MAZEAUD, op. cit., N°1247-1248, P233 et s.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

تطبع الإنسان دائماً وبالتالي تتحمل سلبياً نشاط الحارس، ويصل الأستاذ بيسون (A. BESSON) بعد هذا التمييز إلى القول بأن أحكام المسئولية عن الأشياء، ومعها معيار فقد الرقابة تطبق فقط بالنسبة للحالات التي يكون فيها نشاط الشخص على الشيء غير كامل بسبب عدكم كمال الشيء نفسه¹، أما الأستاذ مازو (H. MAZEAUD) فيرى أن أحكام المسئولية عن الأشياء ومعها معيار فقد الرقابة قابلة للتطبيق على كل الأشياء، وما يهم فقط البحث عما إذا كان الشيء قد فر من رقابة حارسه وقت الحادث أو كان قد أطاعه².

3- وأخذ الفقيه السنهوري كذلك بمعيار فقد الرقابة دون أن يتبسط في شرحه، فقال بأن الشيء إذا ألحق ضرراً بالغير فيفترض أنه قد أفلت من يد حارسه، وهذا هو الخطأ في الحراسة، وهو خطأ مفترض لا يقبل إثبات العكس³.

ثانياً: نقد معيار فقد الرقابة على السيارة.

لم يسلم معيار فقد الرقابة على السيارة من النقد والاعتراض فوجهت إليه الانتقادات التالية:

- أن الالتزام بنتيجة الملقى على عاتق الحارس والذي مقتضاه منع الشيء من الإفلات من الرقابة أو من الأضرار بالغير لا وجود له، وليس في نصوص القانون ما يشير إليه⁴، وأن الأخذ بذلك يؤدي بنا إلى القول أن المادة 1382 تفترض هي الأخرى التزاماً مؤداه ألا يحدث المرء بفعله ضرراً للغير، وبهذا يحصل الخطأ بمجرد حصول الضرر⁵.

- أن هذا المعيار يجعل الأشخاص الذين ليست لهم سلطة التوجيه المادي على الشيء مسئولين وفقاً لأحكام المسئولية عن الأشياء بحجة أن الحارس لم يفقد سلطة الأمر على الشيء

¹ A. BESSON, la notion de la garde dans la responsabilité du fait des choses, thèse de doctorat, présentée et soutenue à la Faculté de droit, Université de Dijon, en 1927, P62.

² H. et L. MAZEAUD, op. cit., N°1245, P229 et s, N°1247, P233 et s.

³ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، في مصادر الالتزام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 1998، ص 1096 وما يليها.

⁴ أنظر في عرض ذلك: محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص 277 وبعدها؛ سهير سيد منتصر، رسالتها، ص 92.

CF: B STARCK, essai d'une théorie générale de la responsabilité civile considérée en sa double fonction de garantie et de peine privée, thèse de doctorat, présentée et soutenue à la faculté de droit université de paris, 1947, P133.

⁵ حسين عامر، المسئولية المدنية التصيرية والعقدية، مطبعة مصر، القاهرة، الطبعة الأولى، 1956، فقرة 744، ص 757.

CF: P. LARTIGUE, essai sur le domaine de la responsabilité du fait des choses inanimées, thèse de doctorat, présentée et soutenue à l'université de Toulouse, Faculté de droit, 1931, P93.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

أي التوجيه المعنوي عليه، وهنا يظهر جانب من التناقض، فكيف ينسب إلى الحارس أنه سمح للشيء بالإفلات من رقابته المادية، ويحاسب على ذلك مع أنه لا يملك هذه الرقابة في هذه اللحظة بما أن الشيء أفلت من رقابته¹.

- وانتقد هذا المعيار أيضاً لكونه لا يضع حداً حاسماً بين حالة إفلات الشيء من رقابة حارسه وحالة احتفاظ الحارس بهذه الرقابة، فالأستاذ هنري مازو (H. MAZEAUD) يرى أن السيارة التي تسير بسرعة جد مرتفعة لا يكون لقائدها الرقابة التامة عليها، فإذا صدمت شخصاً فإن الضرر يعتبر حاصلًا منها، لأنها أفلتت من رقابة حارسها وقت وقوع الضرر، ولكن السيارة عندما وصلت سرعتها إلى ذلك الحد كانت مطيعة لقائدها².

- عيب على هذا المعيار أنه غير عملي، ذلك أنه يؤدي إلى رفع الحماية عن المضرور في حالة ثبوت خطأ الحارس أو تعمده إحداث الضرر، إذ تطبق عليه قواعد المسئولية عن الفعل الشخصي، فيعامل المضرور في هذه الحالة معاملة أسوأ من حالة عدم طاعة السيارة لحارسها التي تطبق فيها أحكام المسئولية عن الأشياء³.

ثالثاً: مصير معيار فقد الرقابة على السيارة.

بالنظر إلى الانتقادات الموجهة إلى معيار فقد الرقابة على الشيء، تخلى عنه القضاء الفرنسي وكان الحكم الحاسم في هذا الشأن هو حكم الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية الصادر في 03 فبراير 1930 في قضية جاندير (JAND'HEUR)، حيث قررت أن القانون لا يميز بين الحالة التي يكون فيها الشيء مسيراً بواسطة الإنسان والحالة التي لا يكون مسيراً فيها من طرفه، وأنه لا يلزم لتطبيق أحكام المسئولية عن الأشياء، أن يكون بالشيء عيب ملازم لطبيعته من شأنه إحداث الضرر⁴.

¹ P. CAHIERRE, thèse, p.cit., P60.

² محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، ص 147-148.

³ Le FLOCH, la notion du fait de la chose dans l'article 1384/1, thèse de doctorat, présentée et soutenue à l'université de rennes, faculté de droit, 1942, P68.

⁴ Dalloz, 1930-1-57, note G. RIPERT.

أنظر في عرض ذلك أيضاً: عاطف النقيب، مرجع سابق، ص 181.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

واطرده القضاء الفرنسي بعد ذلك على اعتبار الضرر ناشئاً عن الشيء، وتطبيق المادة 1384 فقرة 1 عليه ولو كان وقت حصول الضرر مسيراً بيد الإنسان أو أداة طيعة بيده، ولو لم يكن به عيب أو خلل مما يعني عدم تحقق الإفلات بالمعنى السابق¹. وبهذا فشل أنصار معيار فقد الرقابة على السيارة في محاولتهم للتفرقة بين فعل الإنسان وفعل الشيء من أجل حجب المسؤولية عن فعل الشيء كلما كان لفعل الإنسان دخل في الحادث وهكذا بدا جلياً عدم كفاية هذا المعيار لتحديد مجال تطبيق أحكام المسؤولية عن الأشياء.

الفرع الثالث: معيار القوة أو الحركة الذاتية للشيء.

أولاً: عرض معيار القوة الذاتية.

قال بهذا المعيار العميد جورج ريبير (G. RIPERT)، الذي حصر فعل الشيء أو المسؤولية عن الأشياء في نطاق الفعل الصادر من الشيء الذي يتمتع بقوة دفع ذاتية، وهي بصفة أساسية السيارة، ويرى أن الأشياء التي تتمتع بقوة دفع ذاتية هي أشياء خطيرة، وهي وحدها التي تحتاج إلى الحراسة بسبب المخاطر التي يمكن أن تحدثها للغير مما يستوجب مساءلة حراسها، أما الأضرار الناشئة عن الأشياء غير الخطرة فتخضع الأضرار الناشئة عنها للقواعد العامة التي تلزم المضرور بإثبات خطأ الفاعل².

ولقد عرفت بعض المحاكم الأشياء الخطرة بأنها تلك التي لها نشاط داخلي أو حركة ذاتية³، وعرفتها محاكم أخرى بأنها تلك التي تهدد بخطر إحداث ضرر سواء بطبيعتها أو بسبب الظروف التي وضعت فيها، أو بفعل الإنسان⁴، أما محكمة النقض الفرنسية فتجنبت إعطاء تفسير للشيء الخطر⁵.

¹ Dijon, 22 novembre 1966, Gazette du palais, 1967-1-169; Civ, 2^{ème}, 21 décembre 1964, Gazette du palais, 1964-2-159; Civ, 2^{ème}, 05 février 1958, Gazette du palais, 1959-1-359; Civ., 1^{ère}, 28 mars 1974, Bull. civ., 2, N°115; Civ., 1^{ère}, 20 avril 1974, Bull. civ., 2, N°178.

² أنظر أيضاً في عرض هذا الاتجاه: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص436؛ راجع أيضاً: عاطف النقيب، مرجع سابق، ص119-120؛ محمد نصر رفاعي، رسالته، ص95؛ أنظر أيضاً سهير سيد منتصر، رسالتها، ص40-41.

CF. M. VITRY, thèse, p. cit., P100 et 102; G. MARTY et P. RAYNAUD, les obligations, tome 1, les sources, 2^{ème} édition, Sirey, Paris, 1988, N°441, P466 et s; G. RIPERT, la règle morale dans les obligations civiles, op. cit., N°124, P227.

³ V. par exemple les arrêts cités par: H. et L. MAZEAUD, op. cit., N°1230, P218; Seine, 01 décembre 1927; Seine, 23 mai 1928; Colmar, 10 octobre 1929.

⁴ Dijon, 16 octobre 1928, Dalloz, 1929, 141.

⁵ أنظر: محمد نصر رفاعي، رسالته، ص100.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

كما أن الفقيه ريبير (G. RIPERT) نفسه لم يعط تعريفاً دقيقاً للشيء الخطر، بل اكتفى فقط بذكر ثلاثة أنواع للأشياء الخطرة وهي¹:

- 1- أشياء تحركها الطاقة، مما لا يجعل للإنسان السيطرة المطلقة عليها، مثل السيارات.
- 2- الأشياء التي تقوم بتحريكها القوى البشرية، مثل الدراجات، فهي على الرغم من أنها غير مزودة بمحرك، إلا أنها تضاعف من سرعة الإنسان ولا تتوقف إلا تدريجياً.
- 3- أشياء خطيرة نتيجة قوة تأثيرها، وعلى سبيل المثال عربة دون محرك تسقط من منحدر.

يتبين من موقف الأستاذ ريبير (G. RIPERT)، أن تحديد ما إذا كان الشيء خطراً أم لا يقوم على أساس موضوعي، إذ ينظر إلى الشيء في ذاته لا إلى كيفية استعماله وقت حصول الضرر، ولا يعتد بظروف الحادث للقول بالصفة الخطرة، بل يجب إثبات أن الشيء خطر بطبيعته، وهو ما يؤدي إلى تطبيق أحكام المسؤولية عن الأشياء. ولمعرفة هذه الصفة الخطرة يتعين الرجوع إلى الصور السابقة، أما في حالة عدم تطابق تلك الصور على الشيء المتسبب في الحادث فتستبعد أحكام المسؤولية عن الأشياء، ولقد استخرج هذا الفقيه هذه الصور من مواقف محكمة النقض الفرنسية أثناء رقابتها على أحكام المحاكم بشأن تحديد الأشياء الخطرة.

¹ أنظر في عرض ذلك: سهير سيد منتصر، رسالتها، ص39-40؛ محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، مرجع سابق، ف132، وبعدها، ص154 وبعدها.

ثانياً: نقد معيار القوة الذاتية.

تعرض معيار القوة الذاتية الذي يقوم على خطورة الشيء إلى عدة انتقادات نوجز أهمها

في الآتي:

1- إن خطورة الشيء معيار لتحديد الأشياء التي تنطبق عليها قواعد المسؤولية عن الأشياء أكثر منها معيار لتحديد فعل الشيء، إذ لا يكفي لتطبيق أحكام هذه المسؤولية تواجدها أمام أحد الأشياء الخطرة، وإنما يشترط أيضاً وجود فعل منها، وباعتبار السيارات من الأشياء الخطرة، فهذا المعيار لا يدلنا على تحديد متى نكون أمام فعل السيارة، وإنما يفيد فقط في تصنيفها ضمن الأشياء الخطرة¹.

2- إن هذا المعيار ليس له أي أساس قانوني، إذ أن المادة 1/1384 مدني فرنسي (1/138 مدني جزائري) تشير إلى الأشياء التي تحت الحراسة، ولم تقصر الحراسة على الأشياء الخطرة دون غيرها، وبالتالي فهذا المعيار يضيق من مجال تطبيق أحكام المسؤولية عن الأشياء².

3- إن معيار الخطورة يصعب تطبيقه من الناحية العملية، لأن الشيء الواحد قد يعد خطراً أو غير خطر تبعاً للظروف والملابسات التي تحيط به عند وقوع الحادث³.

4- إن شرط الخطورة هو عودة غير مباشرة لنظرية الخطأ الواجب الإثبات، لأن الأخذ به يؤدي إلى تكليف المضرور بإثبات الطبيعة الخطرة للشيء، وهذا الإثبات يعادل من حيث العبء إثبات خطأ المتسبب في الحادث⁴.

ثالثاً: مصير معيار القوة الذاتية.

أحرز هذا المعيار نجاحاً كبيراً في القضاء الفرنسي، إذ تأثر به القضاء الإداري في قضية خاصة بحادث وقع من سيارة عسكرية، حيث قرر مجلس الدولة الفرنسي أن ظروف المرور الخطرة في الوقت الحاضر تستلزم إقامة قرينة على خطأ السائق الذي تسبب في الحادث "هذه القرينة التي لا تستطيع الإدارة في مواجهتها أن تثبت أن السائق لم يرتكب خطأ"⁵.

¹ H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1235, P222 et s.

² H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1236, P223 et s.

³ B. STARCK, Droit civil, Les obligations, Librairies Techniques, Paris, 1972, N°375, P156;

⁴ سهير سيد منتصر، رسالتها، ص42.

⁵ أنظر: محمد نصر رفاعي، رسالته، ص96.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

وتأثرت محكمة النقض الفرنسية كذلك بهذا المعيار في القرار الذي أصدرته بتاريخ 21 فبراير 1927، الذي نقضت بموجبه الحكم الذي أصدرته محكمة بيزانسون (Besançon) بتاريخ 29 ديسمبر 1925، الذي كان يفرق بين الضرر الذي يحدث من سيارة متوقفة والضرر الذي يحدث من سيارة بقيادة سائقها، وكان يقتصر تطبيق أحكام المسئولية عن الأشياء على الحالة الأولى، فأكدت محكمة النقض رفضها لهذه التفرقة، وأضافت أن المسئولية عن الأشياء لا تتحقق إلا إذا كان الشيء مما يستلزم حراسة خاصة بسبب ما يمكن أن يحدثه من ضرر للغير¹.

وطبقت المحاكم الفرنسية معيار الخطر في أحكامها لعدة سنوات خاصة بين 1927 و1929، وشمل السيارات، حيث أكدت المحاكم أنها تخضع لضرورة الحراسة بسبب الخطر الذي يمكن أن تحدثه للغير، بالنظر إلى حركتها وسرعتها، ثم توسع تطبيق هذا المعيار ليشمل الأسلحة النارية وشمل أيضاً بعض الأشياء التي تتضح خطورتها بجلاء مثل المتفجرات وبعض المواد الكيميائية والطائرات².

على الرغم من النجاح الذي لقيه هذا المعيار في السنوات الأولى لظهوره، إلا أن الصعوبات العملية التي كانت تعترض القضاة بسبب الاختلاف الفقهي الشديد حول تحديد معنى الخطورة، دفع القضاء إلى هجره، وكان هذا في قرار الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية في حكمها الشهير الذي أصدرته في 13 فبراير 1930 في قضية جاندير (JAND'HEUR)، الذي أكد على وجوب تطبيق أحكام المسئولية عن الأشياء في جميع حالات الأضرار الناشئة عن الأشياء دون تفرقة بين الأشياء الخطرة وغير الخطرة³.

الفرع الرابع: المعيار الحقيقي لفعل السيارة.

من خلال عرض المعايير السابقة لفعل السيارة وتقييمها، ومن مراجعة ما استقر عليه القضاء الفرنسي في هذا المجال، يتبين أنه بمجرد تدخل السيارة في تحقيق الضرر يفترض القضاء أن السيارة كانت السبب المنشئ له، ما لم يثبت الحارس خلاف ذلك.

¹ أنظر في عرض ذلك: سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، القسم الثاني، المسئوليات المفترضة، المجلد الثاني، بدون دار وبلد النشر، سنة 1992، ص 1014-1015.

² V. les arrêts cites par: René. SAVATIER, traité de la responsabilité civile, tome 1, les sources de la responsabilité civile, L.G.D.J, Paris, 1939, N°349, P468 et s; Par exemple: Civ., 09 avril 1927, véhicules; Civ., 25 juillet 1927 (concerne les armes à feu), Req., 28 juin 1920 (concerne l'explosion de grenades).

³ سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، القسم الثاني، المجلد الثاني، مرجع سابق، ص 1014-1015؛ راجع أيضاً: عاطف النقيب، مرجع سابق، ص 181.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

ولقد استقر القضاء الفرنسي منذ قضية جاندير (JAND'HEUR) على تطبيق أحكام المسؤولية عن الأشياء في جميع الحالات التي يشترك فيها الشيء في إحداث الضرر، ولم يعد يهم تحديد مصدر فعل الشيء وتدخله في إحداث الضرر، وما إذا كان قد تحقق نتيجة نشاط الإنسان أو بفعله الذاتي¹.

وهكذا فإنه لا يشترط في فعل السيارة أي شرط، بل يكفي مجرد تدخلها المادي في الحادث كدليل ومعيار لفعل السيارة.

وبهذا المعنى يأخذ الأستاذ فافيه، إذ يقول أن المعيار الوحيد المقبول هو الذي يتوقف على مجرد اشتراك الشيء في الضرر، ففعل الشيء لا يعني سوى تدخله في إحداث الضرر².

وهذا التحليل يتماشى مع صياغة المادة 1384 مدني فرنسي، وكذلك المادة 1/1381 مدني جزائري حيث ذكرت هذه الأخيرة العبارة التالية:

"كل من تولى حراسة شيء... يعتبر مسئولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء".

يتبين من هذا النص أن فعل الشيء يتحقق في كل مرة يتدخل فيها الشيء مادياً في إحداث الضرر، غير أن هذا التدخل يكفي فقط باعتباره ممثلاً لفعل السيارة، ولا يكفي لقيام المسؤولية عنه، والتي يشترط فيها أن يكون الضرر قد نتج فعلاً من الواقعة التي تعتبر أساساً للمسئولية أي أن يكون هذا التدخل هو السبب الحقيقي للضرر، أي لا بد من توافر علاقة سببية، وهذا ما سأتناوله بالدراسة في المبحث الموالي.

المطلب الثالث: شروط فعل السيارة.

اختلف الفقهاء حول تحديد متى يكون الشيء قد تدخل في إحداث الضرر، فوضعوا شروطاً بتوافرها يتحقق فعل السيارة، وينتفي بانتفائها.

فاشترط البعض لوجود فعل السيارة أن تكون قد اتصلت اتصالاً مباشراً بالمضروب أو بمحل الضرر بتحقيق التلامس المادي بينهما (الفرع الأول)، ويرى البعض الآخر أن فعل السيارة لا يتحقق إلا إذا كانت وقت حدوث الضرر في حالة حركة (الفرع الثاني).

¹ أنظر في عرض وشرح ذلك: عاطف النقيب، مرجع سابق، ص 181.

² أنظر في عرض ذلك: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص 447.

الفرع الأول: شرط التلامس.

البند الأول: مضمون شرط التلامس.

يرى بعض الفقهاء أن فعل السيارة أساس تطبيق أحكام المسئولية الموضوعية، لا يتصور وجوده إلا إذا كان هناك اتصال مادي أو تلامس بين السيارة والمضروب، وإذا لم يتحقق هذا التلامس انعدم فعل الشيء، وبالتالي يستبعد تطبيق أحكام المسئولية عن الأشياء، لتطبق القواعد العامة في المسئولية التقصيرية، التي تلقي بعبء إثبات خطأ المتسبب على عاتق المضروب¹. ويتساهل أنصار هذا الاتجاه في قبولهم لفكرة التلامس، إذ تتحقق عندهم هذه الفكرة حتى ولو لم يتم الاتصال أو الاحتكاك بين السيارة ذاتها والمضروب، فيتحقق شرط التلامس مثلاً في حالة كسر زجاج واجهة محل من مسمار تطاير نتيجة سير السيارة أمام المحل، ويتحقق كذلك في حالة إصابة شخص بداخل سيارة صدمتها سيارة أخرى، ويتحقق كذلك في حالة تخطي سيارة لراكب دراجة بطريقة فجائية، مما ترتب عليه سقوطه نتيجة انزعاجه أو مضايقته من تخطي السيارة له².

فيكفي عند هؤلاء الفقهاء ليتحقق شرط التلامس، الاتصال المادي بين المضروب وبين شيء آخر ناتج عن الشيء الأصلي (السيارة)، أما ما قد ينشأ عن السيارة، وما تسببه من تأثير نفسي قد يؤثر في مسلك المضروب ويسبب له الضرر، فلا يتحقق معه فعل السيارة نظراً لعدم وجود أي تلامس بين السيارة أو ملحقاتها والمضروب، فلا يمكن للمضروب في هذه الحالة التمسك بالقواعد الموضوعية في المسئولية عن الأشياء.

¹René. SAVATIER, traité de la responsabilité civile, tome 2, les conséquences de la responsabilité civile, L.G.D.J, Paris, 1939, P505.

انظر أيضاً: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص450؛ وأورد الأستاذ الدسوقي أمثلة عن الفقهاء الذين يشترطون التلامس وهم: اسمان (ESMEIN)، سافاتييه (R. SAVATIER) ه، روديير (RODIERRE).

² انظر: عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، ف728، ص1232؛ محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، ف178، ص162؛ أنور سلطان، النظرية العامة للالتزام، الجزء الأول، مصادر الالتزام، دار المعارف، مصر، 1962، ف569، ص621؛ غازي عبد الرحمن ناجي، المسئولية عن الأشياء غير الحية وتطبيقاتها القضائية، مجلة العدالة، العدد الثاني، السنة السابعة، بغداد، 1981، ص163؛ نعمان خليل جمعة، دروس في الواقعة القانونية، المصادر غير الإدارية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1972، ص116.

البند الثاني: موقف القضاء الفرنسي من شرط التلامس.

أكدت محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ 22 يناير 1940، عدم اشتراط التلامس بين السيارة مصدر الضرر والشئ أو الإنسان المضرور لوجود فعل السيارة، وبالتالي تطبيق أحكام المسئولية عن الأشياء¹.

كما أكدت الغرفة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ 04 نوفمبر 1956 على عدم تطلب مثل هذا الشرط، إذ قضت في قضية قائد السيارة الذي حرك عجلة القيادة فجأة فتسبب ذلك في رعب قائد الدراجة مما جعله يفقد توازنه، مسبباً سقوطه على الأرض، بأن هذا يكفي لانعقاد مسئولية قائد السيارة².

وحتى الأحكام التي رفضت تطبيق أحكام المسئولية عن الأشياء في حالة عدم الاتصال بين السيارة والضرر، يتضح من خلال تحليلها أن ذلك ليس بسبب انعدام التلامس - كما زعم أنصار الاتجاه السابق - وإنما كان ذلك لأن فعل السيارة لم يكن هو السبب في حدوث الضرر، كما هو الحال بالنسبة لقرار محكمة النقض الفرنسية الصادر بتاريخ 24 مايو 1957 الذي رفضت فيه تطبيق أحكام المسئولية عن الأشياء بالنسبة لحادث سقوط راكب دراجة لحظة تجاوز سيارة له، وكذلك الحال بالنسبة للقرار الصادر عن محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 19 يناير 1956، الذي رفضت فيه تطبيق المادة 1/1384 مدني فرنسي في حادث سيارة لم يتم فيه التلامس بين السيارة والمضرور، مبررة حكمها بأن سبب الضرر كان حركة خاطئة من المضرور³.

البند الثالث: تقييم شرط التلامس.

بالرغم من اشتراط بعض الفقهاء التلامس أو الاتصال المادي بين السيارة والمضرور لإمكان وجود فعل السيارة، إلا أن ما جاؤوا به من أحكام قضائية لا يكفي لتبرير موقفهم - كما سبق توضيحه - لهذا رفض غالبية الفقه هذا الشرط مقررين إمكان وجود فعل السيارة في حالة عدم التلامس أو الاتصال المادي بين السيارة والمضرور، فيرى الأستاذ بودان (BEUDANT) أن هذا التلامس ليس بشرط ضروري، كما أنه غير كاف لوجود فعل الشئ وتطبيق أحكام المسئولية عن

¹ أنظر في عرض ذلك: محمد نصر الدين منصور، مرجع سابق، ص 110؛ راجع أيضاً: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص 453.

² Dalloz, 1957-74.

³ أنظر في عرض ذلك: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص 455-456.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

الأشياء، حيث أن التلامس لا يترتب عليه بالضرورة مسئولية الحارس الذي يكون له في جميع الحالات إثبات أن السيارة لم تكن السبب الحقيقي في الضرر¹.

ويرى عاطف النقيب أن فعل السيارة يتحقق في ثلاثة حالات²:

الحالة الأولى: وهي الأكثر وضوحاً والأسهل إثباتاً، وتتمثل في الاتصال المادي بين السيارة والمتضرر أو الاحتكاك بينهما، فيكون هذا الاتصال عند ثبوته دليلاً على فعل السيارة وتدخلها في الحادث بالصورة الظاهرة الملموسة.

الحالة الثانية: يتحقق فعل السيارة إذا وفر السبيل إلى حصول الضرر، إذا أدى إلى حصول الضرر من غير احتكاك أو اتصال مادي بين السيارة والمضرور، كما لو أن سائق شاحنة مثقلة بحمولتها مر بشكل سريع ملتوي متمائل الذي أفقد سائق السيارة الآتية بمواجهته القدرة التي تجب لضبط حركة سيارته بفعل الخوف الذي انتابه، فجنح إلى الحافة ليرتطم بحائط فيتضرر من كان في سيارته، فيكون للشاحنة تدخل في الحادث، وإن لم تلمس السيارة. ويحصل التدخل كذلك عندما تتساقط من شاحنته قوارير معدنية لم يحكم ربطها، فيعمد السائق الآتي بعد الشاحنة في سيرها إلى الابتعاد مستعجلاً عن القوارير المتساقطة تبعثراً في الطريق، فيختل التوازن في حركة سيارته، فيصطدم بحاجز أو بشجرة في جانب الطريق، فيتضرر أشخاص في سيارته، فيكون للقوارير كذلك تدخل في الحادث وإن لم تصل إلى السيارة.

الحالة الثالثة: يتحقق فعل السيارة كذلك في حالة التلامس أو الاتصال المادي بين المضرور وجسم الإنسان الذي يستعمل السيارة، لأن السيارة والإنسان الذي يستعملها يشكلان أثناء سير السيارة كلا متحركاً، كسائق السيارة الذي يمد ذراعه من نافذة السيارة فتلامس شخصاً ماراً على الطريق أو راكب دراجة فيسقط ويلحق به ضرر.

من خلال عرضنا لرأي الفقه، يتبين لنا بأن الخلاف بين رافضي شرط التلامس ومؤيديه، يكمن في حالة تأثير السيارة على سلوك المضرور، الذي ارتبك فحصل الضرر نتيجة لذلك، فبينما يرى الأولون أنه لا يوجد ما يمنع في هذه الحالة من تحقق فعل السيارة، فإن الآخرين يرون العكس نظراً لعدم وجود تلامس بين الشيء أو ملحقاته والمضرور، فلا يمكن أن يكون هناك فعل للشيء،

¹ أنظر في عرض ذلك: سمير سهيل دنون، المسئولية المدنية عن فعل الآلات الميكانيكية والتأمين الإلزامي عليها، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، 2005، ص 53-54.

² عاطف النقيب، مرجع سابق، ص 141-142؛ أنظر في نفس المعنى: عبد السميع عبد الوهاب أبو الخير، الحراسة وعلاقة السببية في المسئولية عن الأشياء، مكتبة وهبة، مصر، 1988، ص 121-122.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

فيلزم المضرور لحصوله على التعويض إثبات خطأ المدعي عليه وتطبيق القواعد العامة في المسئولية التقصيرية.

ويعرف الأستاذ أدولف التأثير النفسي هنا بأنه النتيجة التي تترتب على خطر حال غير متوقع، والذي يفقد الشخص فيها سيطرته على نفسه أو على الشيء الذي في حراسته¹.
وخلاصة القول أن التلامس بين السيارة التي سببت الضرر والمضرور، أو محل الضرر، ليس بشرط لوجود فعل السيارة الذي قد يوجد رغم انعدام التلامس، لأن المقصود بفعل السيارة هو أن تكون السيارة سبباً حقيقياً في الضرر، ومما لا شك فيه أن عدم التلامس بين السيارة والمضرور لا يمنع من إمكان تدخلها أو اشتراكها إيجابياً في إحداث الضرر.

والملاحظ في الأخير، أن رفض فكرة التلامس كشرط لوجود فعل السيارة، وتطبيق أحكام المسئولية عن الأشياء، لا يعني أن فكرة التلامس ليست لها أية فائدة، إذ لها أهمية كبيرة في مجال الإثبات، فإثبات تدخل السيارة في الحادث ليس معقد كلما كانت السيارة قد اتصلت مادياً بالمتضرر أو بمحل الضرر، غير أن هذا الإثبات يصعب عندما يكون الادعاء متناولاً تدخلًا من السيارة في الضرر دون اتصال مادي بينه وبين المضرور، وإذا لم يقدّم المضرور بهذا الإثبات رفضت دعواه².

الفرع الثاني: شرط نشاط أو حركة السيارة.

الفكرة التي يقوم عليها هذا الشرط هي أن فعل السيارة يتحقق إذا كانت متحركة وقت حدوث الضرر، أما السيارة الساكنة، فلا ينتج عنها ضرر، فيكون تدخلها دائماً سلبياً.
ولقد كان لنظرية السكون حظاً في القبول عند ظهورها من الفقه والقضاء، لكن سرعان ما تم العدول عنها لما لحقها من نقد³.

البند الأول: مضمون شرط السكون.

¹ انظر في عرض هذا الرأي: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص453.

² انظر في هذا المعنى: سمير سهيل دنون، مرجع سابق، ص56، انظر أيضاً: عاطف النقيب، مرجع سابق، ص144؛ وفي نفس المعنى: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص458؛ انظر كذلك: محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص151.

³ H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1211-4, P180 et s.

أنظر أيضاً في هذا الاتجاه: أمجد محمد منصور، المسئولية عن الأضرار الناجمة عن الجمادات، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، الدار العالمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان-الأردن، طبعة 2002، ص95.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

تقوم فكرة السكون على أساس أن تدخل السيارة يكون إيجابياً إذا كانت متحركة وقت حدوث الضرر أو على الأقل في موضع الحركة، أما إذا كانت السيارة ساكنة فإنه لا يمكن أن ينتج عنها ضرر إذ لا يمكن أن يكون تدخلها إلا سلبياً، وهو ما لا يتحقق معه فعل السيارة وعلاقة السببية¹.

ولقد ظهر هذا الاتجاه في القضاء الفرنسي خاصة في مستوى محاكم الاستئناف بعد حكم الدوائر المجتمعة الصادر في 13 فبراير 1930²، ثم تبناه عدد من الشراح الفرنسيين أمثال لالو (LALOU)، فلور (FLOUR)، سافاتييه (R. SAVATIER)، مازو (MAZEAUD)، اسمان (ESMEIN)³ ولم يهتم الفقه والقضاء بوضع تعريف للسكون، ويظهر من استقراء آراء الفقهاء وأحكام القضاء ربط السكون والثبات بعدم الحركة من السيارة، حيث يرون أن السيارة تعتبر ساكنة إذا كانت وقت الحادث الذي نتج عنه الضرر في حالة ثبات على الرغم أنها في ذاتها قابلة للحركة، وتتميز بالحركة الذاتية، ومثال ذلك السيارة الواقعة التي تصطمم بها سيارة أخرى⁴.

¹ أنظر عرض ذلك: عبد السميع عبد الوهاب أبو الخير، مرجع سابق، ص 113.

² أنظر في عرض ذلك: حسن الخطيب، نطاق المسئولية المدنية التصيرية والمسئولية التعاقدية، مطبعة حداد، البصرة، العراق، بدون سنة الطبع، ص 156 وما يليها.

³ أنظر في عرض ذلك: أمجد محمد منصور، المسئولية المدنية عن حراسة الأشياء، رسالة دكتوراه، مقدمة إلى كلية الحقوق بجامعة المنصورة، ص 107 الهامش 2، 1؛ أنظر أيضاً: سمير سهيل دنون، مرجع سابق، ص 49 الهامش 1؛ أنظر كذلك: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص 463-464، الذي عرض موقف الفقهاء الفرنسيين كما يلي: يرى الأستاذ لالو (LALOU) أن الخطأ في الحراسة مجرد شرط لتطبيق المادة 1/1384 التي تتطلب أيضاً فعل الشيء الذي لا يتحقق عندما يكون الشيء ساكناً لأنه لا يوجد له فعل، ويصل إلى هذه النتيجة بعد تشبيه فعل الشيء بفعل الحيوان.

وأما الأستاذ اسمان (ESMEIN)، وهو من أنصار نظرية الخطأ المفترض، يرى أن حركة الشيء ونشاطه تسمح فقط بافتراض خطأ الحارس وقيام قرينة الخطأ ضده، أما في حالة الأشياء الساكنة فإنه لا يوجد ما يستدعي قيام هذه القرينة وافتراض الخطأ من جانب الحارس، بل توجد قرينة بوجود سبب أجنبي عن الحارس والشيء ينسب إليه الضرر.

أما الأستاذ فلور (FLOUR) فيرى أن نظرية المخاطر تهدف إلى علاج عدم المساواة في المراكز بين المضرور والمتسبب، ونكون أمام عدم المساواة عندما يكون الشيء في الحركة وعندئذ يكون الحارس في مركز أقوى من المضرور، وليس الأمر كذلك في حالة الشيء الساكن؛ ويرى الأستاذ سافاتييه (R. SAVATIER) أن الخطأ هو أساس المسئولية المدنية عن الأضرار التي تحدثها الأشياء الساكنة فتطبق المادة 1382 وليس 1384 فقرة 1؛ ويستند في ذلك على الأحكام القضائية والتي وإن طبقت المادة 1/1384 إلا أنها كانت تعتمد على وجود خطأ.

⁴ أنظر في عرض ذلك: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص 462-463؛ أنظر أيضاً: سمير سهيل دنون، مرجع سابق،

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

وينطبق هذا المعنى للسكون حتى على الأشياء التي تعتبر ساكنة بطبيعتها، إذ العبرة في تحديد وتقدير ثبات الشيء لمعرفة ما إذا ساكن أم لا ليس بطبيعة الشيء وحالته الأصلية وإنما بحالته وقت حدوث الضرر.

وشبه البعض السكون بالسلبية، فيرون أن الشيء غير المتحرك ليس من المتصور أن يكون عاملاً فاعلاً في إحداث الضرر إذا كان في وضعه الطبيعي، إذ أن احتمال الضرر ليس مما يلزمه عادة، فيكون سلبياً في دوره وهذا ما جاء في حكم محكمة دويه الصادر بتاريخ 16 مارس 1937 من أنه "حيث أن الشيء ظل حالة سكون، أي كان سلبياً بحثاً، فإن الضرر لا يمكن أن يكون قد حدث منه"¹.

والحقيقة أن الصفة الإيجابية أو السلبية لتدخل السيارة ليست مرتبطة بحالتها من حيث الحركة أو السكون، بل قد يعتبر السكون فقط قرينة على سلبية السيارة وانعدام دورها الفعال في تحقيق الضرر.

البند الثاني: مبررات شرط السكون.

استند أنصار نظرية السكون إلى مبررات بعضها مستمد من المادة 1/1384 مدني فرنسي (1/138 مدني جزائري) وبعضها الآخر متعلق بالتطبيق العملي لهذه الفكرة.

أولاً: الحجج المستمدة من نص المادة 1384 مدني فرنسي.

يرى أنصار هذه النظرية أن القواعد المرعية التي تقرها المادة: 1/ 1384 مدني فرنسي تلازم فعل الشيء، وفسروا تبعاً لذلك فعل الشيء باشتراكه ايجابياً في تحقيق الضرر، وهذا المعنى لا يتحقق، حسب وجهة نظرهم، إلا إذا كان الشيء في حالة حركة أما الشيء الساكن فلا يتصور أن يصدر منه فعل إيجابي، ويصل الأستاذ لالو إلى نفس النتيجة بمقابلة المادة 1/1384 مع المادة 1385 المتعلقة بفعل الحيوان، فيقول أنه لا يمكن تصور فعل الشيء المقابل لفعل الحيوان من الشيء الساكن².

ثانياً: الحجج المستمدة من التطبيق العملي لفكرة السكون.

تتمثل الحجة الأولى تتمثل في عدم فائدة تطبيق المادة 1/1384 على الأشياء الساكنة، والثانية في عدم وجود ضرر من استبعاد تطبيقها على الأشياء الساكنة كذلك.

¹ أنظر في عرض ذلك: سمير سهيل دنون، مرجع سابق، ص48.

² أنظر في عرض هذه الحجة: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص465-466.

1- عدم فائدة تطبيق المادة 1384 /1 على الأشياء الساكنة:

يرى أنصار هذه النظرية أنه ليست هناك أية فائدة من تطبيق أحكام المادة 1384 /1 مدني فرنسي على الأشياء الساكنة، إذا اعتبرناها تقيم مسئولية الحارس على أساس الخطأ المفترض، لأن السيارة الساكنة غير قادرة بذاتها على إحداث الضرر، و الغالب أن يكون الخطأ صادر من المضرور في حالة اصطدامه بها، فيترتب على ذلك إعفاء الحارس في أغلب الحالات، فلا يكون هناك أي مبرر لحماية المضرور في هذه الحالة لأنه ليس مركز أضعف من مركز الحارس، كما لا توجد أية فائدة منها لأن الحارس سوف يعفى من المسئولية في أغلب الأحيان باعتبار الضرر غالبا ما ينسب إلى المضرور.

أما إذا اعتبرنا هذه المادة تقيم مسئولية الحارس على أساس موضوعي بعيد عن فكرة الخطأ، بهدف توفير حماية فعالة للمضرورين من حوادث السيارات، فيكون لهذا الأساس الأخير ما يبرره في حالة السيارة المتحركة، حيث يكون المضرور في مركز أضعف من مركز الحارس، خاصة و أن الأضرار التي تحدثها السيارات غالبا ما تحصل أثناء قيادتها. وليس الأمر كذلك في حالة السيارة الساكنة التي تكون غير قادرة على إحداث الضرر بذاتها و دورها ليس إلا سلبيا، فلا يبقى أي مبرر لتلك الحماية، ولا تكون أية فائدة منها¹.

2- استبعاد تطبيق المادة 1384 على الأشياء الساكنة لا يضر بمصلحة المسئول و

المضرور:

يرى أنصار نظرية السكون أن استبعاد تطبيق أحكام المسئولية عن الأشياء على الأشياء الساكنة وتطبيق محلها أحكام المسئولية عن الفعل الشخصي، لا يرتب أي ضرر إذ لا يؤدي بالضرورة إلى إعفاء الحارس في جميع الحالات، فعند حصول ضرر من فعل شيء ساكن، يسهل الوصول إلى مرتكب الخطأ لأنه إما أن يكون الحارس أو المضرور.

فبالنسبة لقيام مسئولية الحارس، فالتمسك بالمادة 1382 يمكن المضرور من الحصول على التعويض، أما بالنسبة للإعفاء من المسئولية في حالة خطأ المضرور فهي نفسها سواء طبقنا أحكام المسئولية عن الأشياء أو أحكام المسئولية الفعل الشخصي².

¹ أنظر في عرض ذلك: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص466-467.

² أنظر في عرض ذلك: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص465-467.

البند الثالث: موقف القضاء الفرنسي من شرط السكون.

منذ اكتشاف القضاء الفرنسي للمادة 1/1384 مدني فرنسي، ظهر صراع قوي بين محكمة النقض ومحاكم الاستئناف حول مجال تطبيق هذه المادة فقد دأبت محكمة النقض الفرنسية على رفض القيود والشروط التي تضعها محاكم الاستئناف قصد تضيق نطاق تطبيق هذا النص، فقضت في قرارها الصادر في 13 فبراير 1930 في قضية جاندير (JAND'HEUR) بتطبيق أحكام المسؤولية عن الأشياء سواء كان الشيء الذي أحدث الضرر به عيب أم خالي من العيوب، يدار بيد الإنسان أم ذاتي الحركة خطر أم غير خطر.

وأمام هذا الموقف لمحكمة النقض الفرنسية اتجهت محاكم الاستئناف إلى تضيق نطاق تطبيق المادة 1/1384 من زاوية أخرى، ليس بتحديد الأشياء التي تنطبق عليها وإنما بتحديد المقصود بفعل الشيء أساس تطبيق أحكام المسؤولية عن الأشياء، فقامت محاكم الاستئناف بتفسير كلمة فعل الشيء تفسيراً خاصاً مقيداً بما يصدر عنه من ضرر وهو في حالة حركة، فاستبعدت هذه المحاكم تطبيق المادة 1/1384 على الأشياء الساكنة حيث لا يلعب الشيء في تحقيق الضرر إلا دوراً سلبياً، ولم يعد يمكن مساءلة الحارس في هذه حالة إلا بمقتضى القواعد العامة في المسؤولية المدنية التي تلزم المضرور بإثبات خطأ الحارس¹.

فقضت محكمة ديجون عام 1935² ومحكمة باريس في 14 يناير 1935³ أن المادة 1384 تقرر فقط مسؤولية عن فعل الشيء، وعلقت تطبيق هذه المادة على إثبات أن الشيء قام بدور إيجابي في تحقيق الضرر قاصدة بذلك ألا يظل الشيء ساكناً وسلبياً.

وكانت محاكم الاستئناف تبرر التفرقة بين الأشياء الساكنة والأشياء المتحركة بأن الأشياء المتحركة هي فقط التي يمكن أن تكون سبباً في الضرر أما الشيء الساكن فلا يمكن أن يكون

¹ أنظر في عرض هذا الموقف للقضاء الفرنسي: محمد نصر رفاعي، رسالته، ص 102-103؛ أنظر أيضاً: محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص 154-155.

² أنظر في عرض هذا الحكم: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص 460؛ يشير كذلك إلى قرار محكمة كولمار (Colmar) بتاريخ 15 فبراير 1936 التي قررت أن المادة: 1/1384 تعلق صراحة مسؤولية حارس الشيء غير الحي على الفعل من هذا الشيء، "وهذه الكلمة، فعل الشيء، تتضمن في ذاتها نشاطاً وحركة من الشيء...".

³ أنظر في عرض هذا الحكم: محمد نصر رفاعي، رسالته، ص 103 الهامش رقم 1.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

كذلك وإنما الضرر يرجع فقط إلى خطأ المضرور أو على الأقل فعله، بالتالي لا يمكن افتراض مسئولية حارس الشيء الساكن تجاه من جاء واصطدم بهذا الشيء¹.

وإذا كانت غالبية أحكام محاكم الاستئناف قد قصرت تطبيق المادة 1384 /1 على الأشياء المتحركة وقت الحادث، فإننا نجد أحكاماً كثيرة تطبق هذه المادة على الأشياء الساكنة معترفة بذلك بإمكان وجود فعل الشيء بالنسبة لهذه الأشياء².

وقد أنهت الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية في حكمها الذي أصدرته بتاريخ 19 فبراير 1941 كل خلاف حول هذه المسألة حين رفضت لتطبيق المادة: 1/1384 مدني فرنسي التفرقة بين الأشياء الساكنة والأشياء المتحركة³، ثم استقر القضاء الفرنسي على ذلك⁴.

وهكذا استطاع القضاء الفرنسي إزالة جميع العقبات التي وضعت للحد من التوسع في تطبيق أحكام المسئولية عن الأشياء غير الحية، فأصبح نطاقها واسعاً يسري على الأشياء ساكنة كانت أو متحركة، بها عيب ذاتي أم لا مسيرة أو غير مسيرة بيد الإنسان، منقولاً أو عقاراً، كما طبقت على حالات دار بشأنها الخلاف مثل حالات التصادم أو النقل بالمجان.

البند الرابع: تقييم شرط السكون.

تعرضت فكرة السكون التي تستبعد الأشياء الساكنة من نطاق أحكام المسئولية عن الأشياء لعدم تصور وجود فعل الشيء بالنسبة لها، للعديد من النقد فقد عيب عليها ما يلي:
أولاً: أن التفرقة بين الأشياء الساكنة و الأشياء المتحركة تفرقة تعسفية، إذ قد توجد أشياء ساكنة يكون أثرها في تحقيق الضرر أهم بكثير من تلك الأشياء المتحركة، كما إذا اصطدم قائد

¹ أنظر في عرض ذلك: أنظر إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص461 الهامش رقم 923 الذي أشار إلى حكم محكمة استئناف باريس بتاريخ 06 مارس 1935 الذي قضى بما يلي: "عندما يكون الشيء ساكناً، فإن الحادث يرجع فقط إلى خطأ المضرور أو على الأقل إلى فعله، فهو لا يرجع إذن إلى فعل الشيء ولا يمكن الادعاء أن فعل الشيء كان سبب الضرر".

راجع أيضاً: محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص154-155.

² أنظر في عرض ذلك: سمير سهيل دنون، مرجع سابق، ص48؛ محمد نصر رفاعي، رسالته، ص105 الهامش رقم 03 الذي أشار فيه إلى قرار بيزانسون (Besançon) بتاريخ 15 ديسمبر 1909، وعرائض فرنسي بتاريخ 03 مارس 1930 التي رفضت التفرقة بين الأشياء الساكنة والأشياء المتحركة.

³ أنظر في عرض ذلك: محمد نصر رفاعي، رسالته، ص105-106.

⁴ أنظر في تبرير ذلك الاستقرار للقضاء الفرنسي: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص462 الهامش رقم 927.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

دراجة بسيارة واقفة في منتصف الطريق, فإن الضرر هنا يعتبر بلا شك ناشئ عن السيارة رغم أنها لم تكن في حالة حركة وقت وقوع الحادث¹.

ثانياً: أن فكرة السكون غير دقيقة، وذلك لأن تقدير ما إذا كان الشيء متحركاً أو ساكناً وقت الحادث ليس بالأمر الهين, فمثلاً سقوط سيارة متوقفة على حافة جرف، فهل نقول بأنها كانت ساكنة أم أننا نعتبرها في حالة حركة لأن السقوط يعتبر حركة².

ثالثاً: أن شرط السكون يتعارض مع مصلحة المضرور ويحرمه من مزايا المسؤولية الموضوعية، سواء من حيث القاعدة الموضوعية التي تقرها أو من حيث تسهيل عبء الإثبات, إذ تعرضه لمشقة إثبات ركن الخطأ وعلاقة السببية، بينما باستبعاد معيار السكون يكلف المضرور فقط بإثبات تدخل السيارة في إحداث الضرر³.

رابعاً: أن شرط السكون ليس له ما يبرره، لأن من الممكن أن يكون للشيء المتحرك فقط دور سلبي أو ثانوي في حدوث الضرر، كما في حالة سقوط احد عمال البناء على سيارة تسير في طريقها، فلا يمكن القول بان السيارة هي التي أنتجت الضرر، بل أن السبب الحقيقي يرجع إما إلى حركة خاطئة منه أو عدم متانة السقالات التي كان يعمل عليها؛ وعلى العكس من ذلك، قد يكون للشيء الساكن دور إيجابي في حصول الضرر، كما إذا اصطدم قائد دراجة بسارة واقفة في منتصف الطريق، فالصفة الإيجابية أو السلبية لتدخل السيارة ليست مرتبطة بحالتها من حيث الحركة أو السكون⁴.

خامساً: أن التفرقة بين الأشياء الساكنة و الأشياء المتحركة تتعارض مع نص المادة 1/ 1384 التي تشترط شروطاً تفيد قصر مضمونها على الأشياء المتحركة دون الساكنة، ففكرة

¹ محمد نصر رفاعي، رسالته، ص104؛ أنظر أيضاً: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص468 الذي يذكر مثلاً آخر على تعسف هذه النظرية ويعرض تعليق للأستاذ هوان على حكم الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية الصادر بتاريخ 02 نوفمبر 1938 الذي قرر تطبيق المادة 1/1384 على مالك السيارة التي تعطلت في طريق مغطى بطبقة سميكة من الجليد والزامه بتعويض أحد الأشخاص عن الضرر الذي أصابه أثناء معاونته لفائدة السيارة في دفعها، حيث زلت قدمه وأصيب، وكان تعليق المحكمة لذلك أن الحادث تم والسيارة في حالة حركة، لاحظ الأستاذ هوان أن المضرور يستطيع الاستناد على المادة 1/1384 لمجرد تحرك السيارة ولو بضعة سنتيمترات، وعلى العكس يحرم من هذه الميزة، وفقاً لمعيار السكون إذا ظلت السيارة ساكنة، فمضير المضرور يتوقف على هذا التحرك اليسير الصعب الإثبات.

² محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص155.

³ محمد نصر رفاعي، رسالته، ص105.

⁴ محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص155-156.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

فعل الشيء لا تعني سوى أن يكون الشيء هو السبب الحقيقي في الضرر، ولا تعنى بالضرورة فكرة الحركة.

وخلاصة القول أن نظرية السكون التي تشترط لتطبيق أحكام المسؤولية الموضوعية أن يكون الشيء (السيارة) في حالة حركة رفضت من قبل غالبية الشراح، بل نجد أن بعض كبار أنصار هذه النظرية قد تخلى عنها لعجزها عن مواجهة الانتقادات التي وجهت إليها¹، لهذا يمكن أن نستخلص أن كون السيارة في وضع ساكن، لا يقف عائقاً في سبيل تطبيق أحكام المسؤولية الموضوعية عن فعل الشيء.

ومن خلال عرض فعل السيارة كأساس لقيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات يمكن القول بأن القضاء، بفضل تطوره المستمر، أخذ يتوسع في تطبيق أحكام المسؤولية عن الأشياء على حوادث السيارات رافضاً كل تفرقة بين ما إذا كانت السيارة مسيرة أو غير مسيرة بيد الإنسان، بها عيب ملازم لها أو ليس بها عيب، مصنفة ضمن الأشياء الخطرة أم غير الخطرة، كما لم يشترط أي شرط خاص في فعل السيارة، فلا يشترط التلامس أو الاحتكاك بين السيارة والمضروب، كما لا يشترط حركة السيارة أثناء حدوث الضرر لوجود فعلها، وإنما يتعين على المضروب فقط إثبات تدخل السيارة في تحقيق الضرر، ليستخلص القضاء من ذلك أن هذا التدخل هو الذي سبب الضرر.

¹ سمير سهيل دنون، مرجع سابق، ص53؛ أنظر أيضاً: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص471، ويورد مثلاً عن عارضها أمثال مازو ينظر الهامش رقم 947، ص471، ويورد كذلك مثلاً عن تخلوا عنها من كبار أنصارها أمثال لالو، ينظر الهامش رقم 948، ص471.

المبحث الثاني: علاقة السببية.

تستلزم المسئولية المدنية عن حوادث السيارات أن تكون السيارة قد تدخلت في إحداث الضرر، وهذا الشرط ضروري، لكنه لا يكفي لقيام المسئولية، بل يشترط أيضا وجود رابطة وعلاقة سببية بين هذا التدخل والضرر، إذ ينبغي أن تكون السيارة في تدخلها فاعلة في إحداث الضرر، وبمعنى آخر يشترط توافر علاقة سببية بين تدخل السيارة وما نتج عنه من ضرر (المطلب الأول)؛ ويعتبر موضوع السببية من المواضيع الدقيقة التي اختلف بشأنها الفقه والقضاء، خاصة فيما يتعلق بتحديد معيارها (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تحديد المقصود بعلاقة السببية في المسئولية المدنية عن

حوادث السيارات.

نظرا للطابع المادي في المسئولية المدنية عن حوادث السيارات، كونها لا تقوم على فكرة الخطأ، يحتل شرط السببية أهمية بالغة فيها (الفرع الأول)، واختلف الفقه حول تحديد طبيعة هذه العلاقة (الفرع الثاني)، كما وضع القضاء قرائن في هذه العلاقة، وهذا لتسهيل عبء إثباتها على المضرور (الفرع الثالث).

الفرع الأول: أهمية علاقة السببية في المسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

لا تقوم المسئولية المدنية عن فعل السيارة إلا إذا كانت هذه السيارة هي التي سببت الضرر أو أحدثته، أي كان لها الدور الفاعل في التسبب فيه أو إحداثه، وهذا ما قدره المشرع الجزائري في المادة 1/138 من القانون المدني، إذا ربط المسئولية بفعل السيارة فيما وضعه من عنوان للمادة، وفيما استعمله فيها من ألفاظ تعبر عن شيء (سيارة) يحدث الضرر، فقصده المشرع من هذه الألفاظ أن الشيء يكون له دور مولد للضرر إذا كان له دور فاعل في إحداثه أو في التسبب فيه.

وهكذا يتبين أن فعل السيارة لا يكفي وحده لقيام المسئولية المدنية عن حوادث السيارات، إذ ينبغي أن تكون السيارة، في تدخلها فاعلة في إحداث الضرر، أو في التسبب فيه ولا يكفي

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

كذلك أن تكون السيارة محلاً للحدث الضار أو فرصة أو شرطاً لحصوله، وإنما يجب أن يثبت أنه كان له الدور الإيجابي أو المولد في حصول الضرر¹.

وليس من المشروط أن يكون تدخل السيارة حاصلًا بشكل معين أو طبق تسلسل خاص لإقامة الرابطة بين السيارة والضرر، فتتحقق هذه الرابطة بأوجه متنوعة تبعاً لظروف الضرر الحاصل بفعل السيارة، فقد تكون السيارة في تحركها هي التي أحدثت الضرر بتدخلها في الواقعة الضارة، فيكون لها الدور الفاعل أصلاً في إحداثه وقد تكون السيارة الساكنة في موقعها بوضعية غير مألوفة هي العامل الذي سبب حصول الضرر، فيكون لهذه السيارة الدور الفاعل تسبباً في حصوله².

وقد يستلزم تدخل السيارة عاملاً يرافقه ليبرز به دوره الفاعل أو السببي في إحداث الضرر، فإن انطلق شخص بدراجته ثم انقلب بها على الطريق في اللحظة التي كانت تمر فيها سيارة في الطريق ذاتها فصدته بعد وقوعه، فإن هذا الحادث يتطلب البحث عن العامل الذي أدى في تلك اللحظة إلى وقوعه فجأة وحصول الاصطدام به، فإن كان قد وقع نتيجة تصرف رعونة أو إهمال سائق الدراجة فانقلب وفاجأ سائق السيارة بانقلابه على صورة لم يكن بإمكان هذا الأخير توقعها ولا تداركها، فلا يكون لسيارته دور فاعل في التسبب في الحادث، أما إذا كانت السيارة هي التي بحركاتها غير العادية قد أربكت سائق الدراجة بالشكل الذي أدى إلى انقلابه بها، فإن هذا العامل الراجع إلى السيارة في تحركها يجعل لها دوراً فاعلاً في حصول الحادث³.

¹ H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N° 1211-2 et 1211-3, P177 et s.

وأورد الأستاذين مازو مثلاً على تطلب محكمة النقض الفرنسية لهذا الشرط في قرارها الصادر بتاريخ 20 مارس 1933 الذي جاء فيه ما يلي:

"Attendu que la présomption de la responsabilité édictée par l'article 1384/1 a l'encontre du gardien de la chose est subordonnée dans son application à la seule condition que le dommage ait été causé par le fait de celle-ci".

² أورد الأستاذان مازو (H. et L. MAZEAUD) مثلاً آخر على تطلب الدور الإيجابي للسيارة بقولهما أن السائق ولو لم يرتكب خطأ ما، ولو أنه التزم يمين الشارع ولم ينحرف فجأة إلى يساره، إلا أن سيارته قد يكون لها بالرغم من كل ذلك دور إيجابي في وقوع الحادث إذ أن انتفاء الخطأ لا يعني أن السيارة لعبت دوراً سلبياً، ذلك أن حارس السيارة مسئول عن الضرر الذي تحدثه هذه السيارة بصرف النظر عن أي خطأ شخصي قد يصدر من جانبه. أنظر: في عرض هذا المثال فؤاد وصفي أبو الذهب، قسم التعليقات على الأحكام الأجنبية، مجلة إدارة قضايا الحكومة، السنة الرابعة، العدد الرابع، أكتوبر-ديسمبر، دار القاهرة للطباعة، 1960، ص115.

³ عاطف النقيب، مرجع سابق، ص145.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

فكل تدخل مهما كان نوعه أو ظرفه، يدخل في الاعتبار متى حصل فعلاً فكان لحصوله دور في حدوث الضرر، أما إذا كان الحادث قد وقع بمعزل عن هذا الدور الفاعل، فلا يمكن مساءلة حارس السيارة عما وقع¹.

ومن المصطلحات المستعملة في الفقه والقضاء للتعبير عن التدخل المنتج أو التدخل السببي له في إحداث الضرر اصطلاح الدور الإيجابي للسيارة، ويقابله الدور السلبي لها، ويتحقق دور السيارة السلبي عندما يبقى دون أثر فاعل في حصول الضرر، فلا يتصل به إلا سببياً، ومن مظاهر هذا الدور أن تكون السيارة هي التي تلقت الصدمة من غير أن يكون لها شأن في وقوعها².

تتميز علاقة السببية في المسئولية المدنية عن حوادث السيارات بأهمية خاصة، لأن القانون لا يتطلب لإمكان مساءلة المدعى عليه والزامه بالتعويض ثبوت الضرر وإسناده إليه، أي علاقة السببية بين هذا الأخير والضرر كما لا يشترط ثبوت خطئه و وإنما يكفي بمجرد إحداث السيارة للضرر، حيث لا يتطلب القضاء شرطاً خاصاً في فعل السيارة وتدخلها في تحقيق الضرر سوى أن يكون هذا التدخل منتجاً للضرر، لهذا اعتبرت السببية العنصر الأكثر أهمية وتأخذ المكان الأول، خاصة وأن هذه المسئولية تقوم على ركنين فقط وهما الضرر وحدثه من السيارة. كما تتميز علاقة السببية في المسئولية المدنية عن حوادث السيارات بافتراض القضاء لها، إعفاء المضرور من عبء إثباتها، وهو ما يسمى بقريضة السببية التي تعتبر قريضة بسيطة يستطيع الحارس إثبات عكسها، بإقامة الدليل أن السيارة لم تكن هي السبب الحقيقي في وقوع الضرر، وهذا بإثبات الدور السلبي لها في الحادث³.

الفرع الثاني: طبيعة علاقة السببية.

اختلف الفقهاء حول تحديد طبيعة علاقة السببية، فهناك اتجاه مادي، واتجاه آخر معنوي وثالث يجمع بين الاتجاه المادي والمعنوي.

أولاً: الطبيعة المادية لعلاقة السببية.

¹ سمير سهيل دنون، مرجع سابق، ص42؛ راجع أيضاً عاطف النقيب، المرجع السابق، ص145.

² H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N° 1211-3, P179-180.

³ أنظر: إسماعيل محمد علي المحاقري، الإعفاء من المسئولية المدنية في القانون اليمني، رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق بجامعة القاهرة، عام 1996، ص90-91؛ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص481.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

يرى أنصار هذا الاتجاه أنه إذا ثبت أن تدخل السيارة هو الذي أحدث الضرر، تجسد ركن علاقة السببية وانعقدت معه المسئولية المدنية بغض النظر عن سبب تدخل السيارة في الحادث، هل يرجع إلى فعلها الذاتي أم إلى فعل حارسها أم إلى سبب أجنبي عنها حارسها، إذ أن هذا البحث الأخير يهدف إلى تحديد فكرة أخرى وهي فكرة الإسناد، أي إسناد فعل السيارة ذاته وتدخلها في الحادث إلى السبب الحقيقي له، فإذا كان تدخلها في الحادث يرجع إلى السيارة ذاتها أو إلى حارسها فيسند هذا الفعل إلى الحارس، وتتعد بذلك مسئوليته المدنية عن الضرر الناتج عنه¹.

فوفقاً لهذا الاتجاه يقصد بالسببية مجرد الاشتراك المادي، الإيجابي للسيارة في تحقيق الضرر، أي مجرد التسبب المادي دون التعمق في البحث فيما وراء ذلك، وبصرف النظر عن السبب الذي يرجع إليه فعل السيارة واشتراكها في الحادث، أي إسناد فعلها إلى من تسبب فيه، وبصرف النظر عما إذا كان ذلك يرجع إلى حارسها أم لا.

ويبرر أنصار هذا الاتجاه موقفهم بأن السببية في المسئولية المدنية عن الأشياء كالمسئولية ذاتها مادية وليست معنوية².

ثانياً: الطبيعة المعنوية لعلاقة السببية.

يرى الأستاذ دافيد³ وهو من زعماء هذه النظرية، وأحد أنصار نظرية الخطأ، أنه من الضروري اللجوء إلى فكرة الإسناد المعنوي، إذ لا يمكن البحث في الفعل المادي للسيارة عن دليل على الإسناد، لأن فعل السيارة فكرة مجردة من كل معنى أدبي وغير كافية لبحث الإسناد.

وينضم إلى هذا التفكير الفقيه ريبير (G. RIPERT) ويبرر موقفه بأن فعل الشخص يوجد دائماً خلف فعل الشيء، فلا يمكن بذلك ربط معيار المسئولية بالفعل المادي فقط مغفلين فعل الشخص، خاصة وأن الأول مجرد فعل مادي بعكس الثاني الذي يمكن أن يكون له معنى ومضمون أدبي، وبالتالي دليل ومعنى حقيقي في مسألة الإسناد، لأن المسئولية تقوم لديهم على أساس الخطأ، فلا بد من ربط علاقة السببية بالخطأ أيضاً وليس بالفعل المادي.

ويضيف الأستاذ اسمان قائلاً أن الاكتفاء بالسببية المادية هو تشبيه للشيء بالكائن الحي وفيه إغفال لبحث مسلك الحارس، ويرى هذا الفقه أن بحث الدور الذي قامت به السيارة ما إذا كان إيجابياً أو سلبياً ما هو سوى تقدير لمسلك الحارس وليس تقدير لعلاقة السببية بين الشيء

¹ P. Le TOURNEAU et L. CADIET, op. cit., N°3637 et s, P747 et s, N°3805 et s, P784 et s.

² R. SAVATIER, op. cit., T1, N°330 et s, P445 et s.

³ G. RIPERT, la règle morale dans les obligations civiles, op. cit., N°117.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

والضرر، لأن هذه العلاقة تتواجد بمجرد قيامه بدور مادي في تحقيق الضرر، حيث يرى أن المقصود بالدور السلبي للسيارة إثبات الحارس للسبب الأجنبي الذي لا يسند إليه، أي انعدام الخطأ¹.

ثالثاً: الطبيعة المختلطة لعلاقة السببية.

يرى الأستاذين مازو (H. et L. MAZEAUD) أن علاقة السببية في المسئولية المدنية عن حوادث السيارات تجمع بين الطبيعة المادية والطبيعة المعنوية، ويريان أنه توجد علاقتين للسببية².

- العلاقة الأولى هي السببية العادية التي تعتبر شرطاً أساسياً للمسئولية المدنية في جميع المجالات، وهي تربط الضرر بنشاط الحارس سواء كان خاطئاً أو غير خاطئ، بحسب الأساس الذي تقوم عليه المسئولية، وباعتبار هذا الأساس لدى الأستاذين مازو (H. et L. MAZEAUD) هو الخطأ، فيجب البحث في سلوك الحارس عن عنصر الخطأ، ثم تقدير مدى ارتباط هذا العنصر سببياً بالضرر. وهذه السببية مفترضة من جانب القضاء، وتسقط أمام إثبات الحارس للسبب الأجنبي.

- أما العلاقة الثانية فهي خاصة بالمسئولية عن الأشياء، وتربط الضرر بالشيء ذاته وتتميز بالمادية، وبناء عليه يتعين لمساءلة الحارس أن يكون للسيارة دوراً منشئاً ومنتجاً للضرر، فالسبب الحقيقي حسب رأيهما هو السبب المولد للضرر.

يبرر الأستاذين مازو (H. et L. MAZEAUD) هذه السببية بقولهما أن الشخص وإن كان دائماً وراء الشيء، إلا أن هذا لا يمنع من أن نتصور إلى جانب علاقة السببية التي تربط الشخص بالضرر، علاقة سببية، وهي علاقة سببية حقيقية، تربط السيارة بالضرر. فأحياناً تتدخل السيارة في تحقيق الضرر دون أن تنتجه، وهذا يعني أنها لم تسببه، وأحياناً، بالعكس من ذلك تدخل السيارة يكون "منشئاً" فيكون "سبب" الضرر وأنتجه، ويذكران مثلاً على ذلك الشجرة التي تسقط على سيارة تعتبر سبب الحادث، وهي علاقة سببية تختلف عن تلك التي يجب أن تربط حارس الشجرة بالضرر³.

¹ أنظر في عرض ذلك الرأي: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص484-485.

² H. et L. MAZEAUD, tome2op. cit., N°1211-8, P187-188.

³ H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1211-8, P189.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

ويبحث هذه السببية حسب الأستاذين مازو (H. et L. MAZEAUD) هو مادي لا يعتد فيه بمسلك الحارس، وهي أيضاً مفترضة عند القضاء، وهذه السببية تختلف عن السببية الأولى في وجودها، إذ أن تقديرها تقدير مادي لا يراعي مسلك الحارس، كما تختلف عنها في انقضائها بالدور السلبي للسيارة، على خلاف الأولى التي تنقض بإثبات أحد صور السبب الأجنبي.

وهكذا فإن موقف الأستاذين مازو (H. et L. MAZEAUD) هو اتجاه نحو إعطاء دور للجانب الشخصي في المسؤولية الموضوعية، وذلك بالاعتداد بالمسلك الشخصي إلى جانب فعل الشيء (السيارة).

وانتقد موقف الأستاذين مازو (H. et L. MAZEAUD) بشأن العلاقة التي تربط الضرر بالحارس، بأن هذه العلاقة يجب أن تربط مسلك الحارس ليس بالضرر مباشرة وإنما بفعل السيارة ذاته، إذ لو كانت هذه العلاقة بين الحارس والضرر فلا يكون هناك فائدة من بحث العلاقة التي تربط السيارة بالضرر، ولا يكون هناك مبرر لوجودها، ويكفي لمساءلة الحارس اللجوء إلى العلاقة الثانية التي تنسب الضرر إلى الحارس، خاصة وأن الأستاذين مازو يرجعا في تقدير هذه العلاقة إلى مسلك الحارس، فيسأل إذا كان مسلكه خاطئاً، وبعد إيجاد المسلك الخاطئ للحارس لا تبقى هناك فائدة من بحث العلاقة بين السيارة و الضرر¹.

بعد هذا العرض حول طبيعة علاقة السببية نصل إلى القول بأن الاتجاه المادي هو الجدير بالأخذ به، فيكفي لوجود علاقة السببية بين السيارة والضرر مجرد التسبب المادي، أي مجرد اشتراكها في الحادث اشتراكاً إيجابياً فعلاً، بصرف النظر عن بحث وجود خطأ من عدمه في جانب الحارس، لأن تقدير مسلك هذا الأخير خاص بفكرة الخطأ وهو ركن آخر من أركان المسؤولية المدنية ولا يعتبر أساساً للمسئولية عن الأشياء، بينما ما نحن بصدده الآن هو ركن السببية.

كما أن الرابطة بين الإنسان والضرر لا يتم بحثها مباشرة بالنسبة للمسئولية عن الأشياء، وإلا كنا أمام مسؤولية شخصية، بل يجب أن يتم بحثها بالنظر إلى السيارة ذاتها حتى نكون بصدد المسؤولية عن الأشياء.

¹ أنظر في عرض ذلك: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص489؛ أنظر أيضاً في الاعتراض على هذا التقييم للسببية:

André TUNC, force majeure et absence de faute en matière délictuelle, article publié dans la revue trimestrielle de droit civil, 1946-1-201.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

ويمكن تبرير هذا الموقف من تحليل نص المادة 138/1¹ من القانون المدني الجزائري، والذي نستخرج منه علاقيتين، الأولى تربط السيارة بالضرر وتسمى علاقة السببية، والثانية تربط فعل السيارة بالحارس وتسمى علاقة الإسناد، وتطبيقاً لذلك بمجرد إثبات المضرور لفعل السيارة بإقامته الدليل عن تدخلها واشتراكها في الحادث، فإن القضاء يفترض هذا التدخل كان إيجابياً منشئاً للضرر، أي يفترض وجود علاقة سببية بين السيارة والضرر، ولكن هذا لا يكفي لمساءلة الحارس مدنياً، بل يجب أيضاً أن يسند إليه هذا التدخل.

ويتحقق هذا الإسناد سواء كان فعل السيارة المنشي للضرر يرجع إلى الفعل الذاتي لها أو إلى نشاط الحارس خاطئاً كان أو غير خاطئ، ويعفى من المسؤولية إذا كان تدخل السيارة في الحادث يسند إلى سبب أجنبي عنه وعن السيارة.

والملاحظ أن كلتا القرينتين مستمدتان من نفس المصدر وهو فعل السيارة، فهما تظهران معاً وتختلفان معاً أيضاً، فالإثبات العكسي أو غير المباشر للسبب الأجنبي يهدم قرينة السببية في نفس الوقت يهدم قرينة الإسناد، فهما مرتبطتان ارتباطاً تاماً.

الفرع الثالث: قرينة السببية ودورها في حماية المضرور.

يقصد بعلاقة السببية هنا، وكما سبق توضيحه، علاقة السببية التي تربط الضرر بالسيارة أي معرفة ما إذا كانت السيارة هي السبب في الضرر أم لا، وليس المقصود تلك العلاقة التي تربط فعل السيارة بالحارس، والتي سبق تسميتها قرينة الإسناد، وسماها بعض الفقهاء قرينة المسؤولية.

ولقد رأيت دراسة هذه القرينة قبل دراسة معيار فعل السيارة، لأن إعمالها يؤدي إلى افتراض وجود علاقة السببية بمجرد تدخلها المادي في إحداث الضرر أي قبل البحث عن توافر هذه العلاقة حقيقة أم لا. وبمعنى آخر فإن بحث هذه العلاقة يكون عند محاولة هدمها من طرف الحارس، ففي هذه المرحلة فقط يبحث القاضي مدى توافر فعل السيارة ودوره في إحداث الضرر وسط الأفعال المتنوعة المحيطة بالحادث.

¹ أو نصها كم يلي: " كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال و التسيير و الرقابة، يعتبر مسئولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء ".

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

ولما كانت القاعدة العامة في الإثبات أن البينة على من ادعى، فإنه يقع على المضرور مدعي المسؤولية أن يثبت توافر جميع أركان المسؤولية.

وتطبيقاً لهذه القاعدة يتعين القول أن إثبات تدخل السيارة في حدوث الضرر لا يكفي لقيام رابطة السببية، ذلك انه يشترط في هذا التدخل أن يكون إيجابياً.

لكن من مراجعة أحكام القضاة الفرنسي والجزائري في هذا الإطار، نلاحظ أن بمجرد إثبات المضرور لفعل السيارة أي لاشتراكها وتدخلها في الحادث، يفترض القضاء أن هذا التدخل هو السبب المنتج في الحادث، حيث تقيم في هذا الصدد قرينة السببية¹.

وتجسدت هذه القرينة في حكم الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية الصادر في 09 يونيو 1938 الذي قرر "أنه يشترط لتطبيق المادة 1384 / 1 مدني فرنسي أن يكون الشيء هو السبب في الضرر، ولكن بمجرد إثبات اشتراك الشيء في تحقيق الضرر يفترض أنه السبب المنشئ"².

ولقد أخذ القضاء الجزائري كذلك بهذه القرينة، إذ قررت المحكمة العليا أن مسؤولية حارس الشيء مفترضة بمجرد تدخل الشيء في إحداث الضرر، ولا يعفى منها إذا أثبت أن الضرر كان بسبب الضحية أو الغير أو حصل نتيجة لحالة طارئة أو قوة قاهرة حتى ولو حكم ببراءته جزائياً³.
وقررت المحكمة العليا في قضية أخرى أخذاً بنفس القرينة أن المادة 138 من القانون المدني تعتبر قرينة لصالح الضحية الذي ليس عليه إلا أن يثبت أنه أصيب بأضرار من الشيء،

¹ فلا يكفي مجرد وجود السيارة بمكان الحادث وقت وقوعه، كما لا يشترط أن يكون هناك اتصال أو احتكاك مادي بين السيارة والمضرور، وإن كان يسهل إثبات تدخل السيارة في حدوث الضرر إذا وجد هذا الاحتكاك والاتصال، لأنه غالباً ما يترك بعض الآثار على السيارة كخدوش أو دماء، أما إذا لم يحدث احتكاك مادي فإن الإثبات يتوقف إلى حد كبير على شهادة الشهود.

² أنظر في عرض هذا القرار: محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص 163-164، ولقد أشار هذا الأخير إلى قرار آخر لمحكمة النقض الفرنسية صادر بتاريخ 15 نوفمبر 1949 الذي قررت فيه أنه: "يفترض في تدخل الشيء بمجرد ثبوته أنه هو السبب المنتج للحادث، ويقع على الحارس إثبات عكس ذلك، فإذا دهمت سيارة شخصاً ولادنت بالفرار وتركته ملقى في وسط الطريق، فصدمة سيارة أخرى فإنه يجب نقض الحكم الذي رفض القضاء بمسئولية حارس هذه السيارة الأخيرة بحجة أنه لم يثبت رابطة سببية مؤكدة بين الصدمة ووفاة المضرور، ذلك أنه ما دام الشيء قد تدخل في حصول الضرر، فإنه يقع على المدعي عليه أن يثبت أنه لم يكن هو السبب المنتج، وهو ما لم يفعله" وهو قرار ذكره محمد لبيب شنب، نفس المرجع السابق، ص 163-164.

³ ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 17 مارس 1982، ملف رقم 43237، قرار منشور في المجلة القضائية، العدد 1، سنة 1989، ص 68.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

وأن حارس هذا الشيء، وعملاً بالفقرة الثانية من نفس المادة، له أن يثبت أن السبب يرجع إلى عمل الضحية أو عمل الغير أو حالة الطارئة أو القوة القاهرة¹.

وتطبيقاً لهذه القرينة قررت المحكمة العليا أن المادة 138 من القانون المدني الجزائري تنص على المسئولية المفترضة. فتعفي الضحية من عبء الإثبات بافتراضها أن تدخل السيارة في الحادث يسند إلى حارسها، الذي لا يعفى من المسئولية إلا إذا أثبت أن الضرر حدث بسبب عمل الضحية أو عمل الغير أو قوة القاهرة².

وافترض إيجابية تدخل السيارة في إحداث الضرر يتفق مع الحاجات العملية لأنه ييسر للمضروب الطريق إلى مساءلة الحارس، فنكليف المضروب بإثبات أن تدخل السيارة كان إيجابياً يحمله بعبء ثقيل قد يؤدي إلى رفض دعواه إذا تعذر عليه إقامة الدليل على علاقة السببية. ومن جهة أخرى فإن هذه القرينة تتفق مع القواعد العامة للإثبات، التي تضع عبء الإثبات على من يدعي خلاف الظاهر، فإثبات تدخل السيارة في حدوث الضرر يجعل الظاهر أن هذه السيارة هي السبب المنتج له، لذلك يقع على الحارس الذي يدعي خلاف هذا الظاهر أن يثبت دعواه³.

ولا يعتبر هذا الافتراض قاطعاً، إذ هو مجرد قرينة بسيطة يستطيع الحارس أن يهدمها بإثبات أن السيارة وان تدخلت في حصول الضرر، إلا أنها لم تكن السبب المنتج له إذا أن تدخلها في الحادث كان ظاهرياً أي سلبياً فقط، اقتصر على تحمل النشاط الخارجي للسبب الأجنبي المتمثل في فعل المضروب أو فعل الغير أو القوة القاهرة أو الحادث الفجائي⁴.

وبناء على ما سبق يمكن القول أنه على ضوء قواعد الإثبات التي تميز علاقة السببية في المسئولية المدنية عن الأشياء غير الحية، يصبح من الواضح أن السببية تختفي من مجال الإثبات وتظهر بجلاء في مجال النفي، وخاصة عند تعدد الأسباب فتظهر أهميتها البالغة بالنسبة للمدعى عليه والقاضي معاً، إذ بواسطتها يمكن تحديد دور فعل السيارة في إحداث الضرر وسط الأفعال المتنوعة المحيطة بالحادث.

¹ ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 14 ماي 1986، ملف رقم 43237، قرار منشور في المجلة القضائية، العدد 1، سنة 1989، ص 68.

² ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 16 فبراير 2000، ملف رقم 215653، قرار منشور في المجلة القضائية، العدد 1، سنة 2001، ص 127.

³ إسماعيل محمد علي المحاقري، رسالته، ص 90-91؛ أنظر كذلك: محمد نصر رفاعي، رسالته، فقرة 430، ص 544-545.

⁴ أنظر في تفصيل ذلك: الفصل الثاني من هذا الباب.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

وباعتبار علاقة السببية تستخلص من وقائع مادية، فإن ما يستخرجه قاضي الموضوع منها لا يخضع لرقابة المحكمة العليا، أما التكييف القانوني لهذه الوقائع من حيث كفايتها لتوفير رابطة السببية بين السيارة والضرر، فهو مسألة قانونية تخضع لرقابة المحكمة العليا¹.

المطلب الثاني: معيار علاقة السببية.

وفقاً لنظرية السببية الفعالة التي لقيت قبول داخل أوساط الفقه والقضاء، يجب التمييز بين الشروط التي لم تكن تستطيع إحداث الضرر إلا باشتراك استثنائي وغير متوقع لبعض الظروف الأخرى، والشروط التي يمكنها إحداث الضرر وفقاً للمجري المعتاد للأمور. وهذه الأخيرة فقط هي التي تعتبر أسباباً قانونية لأنها تضمن على الأقل احتمالاً كبيراً وكافياً لإحداث الضرر. و تطبيقاً لهذه النظرية على حوادث السيارات، لا تتوافر علاقة السببية بين السيارة والضرر إلا إذا كان تدخلها الشرط أو أحد الشروط التي تحدث الضرر وفقاً للمجري المعتاد للأمور، أي إذا كانت سبباً فعالاً في الحادث وليس مجرد شرط ضروري لحوثه.

والسؤال الذي يطرح هنا هو ما هو معيار السببية الفعالة؟

غير أن الإشكال الذي يبقى مطروحاً يتعلق بتحديد معيار السببية الفعالة، والذي ظهر بشأنه معيار الفعل الإيجابي (الفرع الأول)، ومعيار عدم الإعتياد (الفرع الثاني)، ومعيار الخطورة والحركة (تمت دراستهما و تقييمهما في معايير فعل السيارة).

الفرع الأول: معيار الفعل الإيجابي للسيارة.

أولاً: مضمون معيار الفعل الإيجابي للسيارة.

قال بهذا المعيار الأستاذين مازو (H. et L. MAZEAUD)، فلا يكفي حسب رأيهما فعل السيارة، ومعياره لديهما فقد الرقابة، لقيام المسئولية عن حوادث السيارات، بل يشترط أن يكون هذا الفعل إيجابياً، وهو ما يعبر عنه القضاء بأن تكون السيارة السبب المنتج للضرر.

ويوضح الأستاذين مازو (H. et L. MAZEAUD) الفعل الإيجابي للسيارة أو السبب المنتج للضرر بقولهما أنه لكي يعتبر فعل ما "سبب" لحادث معين، لا يكفي أن يقوم بدور أيّاً كان في تحقيقه، وإنما يجب أن يقوم بدور خلاق أو منتج للحادث، إذ السبب هو الذي ينتج الأثر، ويرى أن السبب الحقيقي هو السبب المولد أو المنتج للضرر.

¹ محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص 164.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

ومن هذا المنطلق يطرح الأستاذين مازو (H. et L. MAZEAUD) التساؤل التالي: ألا يمكن القول بأن الشيء "ينتج" ضرر؟ وهل يمكن أن يلعب دور خلاق في تحقيق الضرر؟ يجب الأستاذين مازو على هذا التساؤل بقولهما "أكد أن الإنسان يكون دائماً وراء الشيء، لكن هذا لا يمنع من تصور سببية حقيقية تربط الشيء بالضرر إلى جانب السببية التي تربط الضرر بالحارس¹.

ويبرر الأستاذين مازو (H. et L. MAZEAUD) موقفيهما بقولهما "أحياناً يتدخل الشيء في تحقيق الضرر دون أن ينتجه، فلا يمكن أن يكون سبباً له لأنه ليس السبب المنتج، وأحياناً أخرى بالعكس من ذلك يكون تدخل الشيء "خلاق"، فيكون سبب الضرر، لأنه السبب المنتج له"². و استناداً لهذا المعيار، فإن الدور الذي يمكن أي تلعبه السيارة في تحقيق الضرر يكون أحياناً "سببي"، خلاق ومنتج، وأحياناً أخرى "غير سببي" أي غير منتج.

والمعيار الحقيقي لمعرفة ما إذا كانت السيارة هي السبب المنتج من عدمه يتمثل في بحث ما إذا كانت السيارة وقت الحادث قد قامت بدور إيجابي أم سلبي، فتكون سبباً في الضرر إذا قامت في تحقيقه بدور إيجابي، و يخلص في الأخير إلى تعريف التدخل الإيجابي بأنه التدخل الذي "يسبب" الضرر، بمعنى ينتجه، والتي يسميانها كذلك "النشاط المدمر أو المضر للشيء"³، أما التدخل السلبي فهو الذي ليست له علاقة سببية مع الضرر أي التدخل الذي لم ينتج الضرر. ويجب عدم الخلط بين إيجابية ونشاط الشيء المتحرك وبين إيجابية تدخل الشيء في إحداث الضرر، فالإيجابية في المعنى الأول تكون بالنسبة للشيء في ذاته وطبيعته، أما في المعنى الثاني فتكون بالنسبة لدور الشيء في إحداث الضرر وليس بالنسبة للشيء في ذاته⁴.

ثانياً: نقد معيار الفعل الإيجابي للسيارة.

وجه الفقه عدة انتقادات لمعيار الفعل الإيجابي للسيارة، نوجز أهمها فيما يلي:

¹ H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1211-8, P189.

² H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1211-8, P189.

ويذكر الأستاذين مازو مثلاً على السبب المنتج الشجرة التي تسقط على سيارة، تعتبر سبب الحادث، وهي سببية تختلف عن تلك التي تربط حارس الشجرة بالضرر.

³ H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1211-8, P189.

ويذكر مثلاً تطبيقاً لهذا المعنى حكم محكمة كولمار (Colmar) بتاريخ 23 جوان 1937.

⁴ سمير سهيل دنون، مرجع سابق، ص45-46.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

1) قيل أن معيار الفعل الإيجابي للسيارة ليس بشرط جديد لتطبيق أحكام المسؤولية عن الأشياء، وإنما هو مجرد تقرير لشرط فعل السيارة، أي لفقد الرقابة عليها وفق رأي الأستاذين مازو (H. et L. MAZEAUD)، وبالتالي فإن القضاء في اشتراطه أن يكون فعل السيارة فعلاً إيجابياً، لم يأت بأي تقييد حقيقي لأحكام المسؤولية عن الأشياء¹.

2) أن معيار الفعل الإيجابي يتضمن اعتداء كبيراً على أحكام المسؤولية عن الأشياء يصل إلى حد إلغائها والعودة إلى تطبيق أحكام المسؤولية عن الفعل الشخصي. واستند خصوم هذا المعيار إلى أحكام الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية، التي كانت تبحث في موضع أو مسلك السيارة لتقدير ما إذا كانت قد قامت بدور إيجابي أم بدور سلبي، فإن وجدت السيارة وقت الحادث في وضع قابل لإحداث الضرر يكون فعلها إيجابياً، ويكون الحارس بوضعه السيارة أو تركها بهذه الكيفية قد ارتكب إهمالاً أو تقصيراً، إذن لتطبيق أحكام المسؤولية عن الأشياء يبحث القضاء عما إذا كان هناك خطأ أم لا، الذي يظهر من وضع ومسلك السيارة أثناء الحادث².

ولقد قام الأستاذين مازو (H. et L. MAZEAUD) بالرد على هذين الانتقادين كما يلي:

1- بالنسبة لنقذ الأول الذي يواجه معيار الفعل الإيجابي باعتباره مجرد ترديد لشرط فعل السيارة، يجيب الأستاذين مازو (H. et L. MAZEAUD) على ذلك بأن الفعل الإيجابي للسيارة، شرط متميز ومنفصل تماماً عن شرط فعل السيارة -ومعياره فقد الرقابة عليها- ولا بد من توافرها لإمكان تطبيق أحكام المسؤولية عن الأشياء، كما قد يشتركان معاً في استبعادها³.

ويعرضان مثلاً لغياب فعل السيارة والفعل الإيجابي لها معاً السيارة المتوقفة بجانب الطريق وفقاً للتعليمات والتي اصدم بها أحد الأشخاص، ففي هذه الحالة يرى انه لا يوجد فعل إيجابي للسيارة بل هو تدخل سلبي، حيث أنها لم تكن السبب الحقيقي للضرر الذي أصاب صاحب الدراجة، أي لم تكن السبب المنشئ للحادث، ولا يوجد فعل السيارة، لأن السيارة لم تفلت من رقابة حارسها⁴.

¹ H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1211-8, P187 et s.

² أنظر في عرض ذلك: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص499.

³ H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1211-8, P189, 12 11-9, P192 et s.

⁴ H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1211-9, P190.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

كما يرى الأستاذ هنري مازو (H. MAZEAUD) انه قد يوجد فعل السيارة دون وجود دور إيجابي لها، وبالتالي يمكن أن يوجد الدور السلبي مع وجود فعل السيارة، كما في حالة قطع السيارة للطريق فجأة على "موتوسيكل" ولكي يتفادى سائقه الاصطدام بالسيارة ألقى بنفسه على الأرض، فأصاب "الموتوسيكل" أحد المارة فهنا "الموتوسيكل" تحمل فقط نشاطا أجنبيا عنه، وتكون السيارة هي السبب الحقيقي في الضرر، ففي هذا المثال لم يكن هناك فعل إيجابي "للموتوسيكل" لأنه لم يكن السبب الحقيقي في الضرر. ولكن هذا لا يمنع لدى الأستاذين مازو (H. et L. MAZEAUD) من وجود فعل للموتوسيكل لأنه فر من رقابة حارسه، ولكن هذا الفعل عديم الفائدة لأنه لم يكن إيجابياً¹؛ ويعرض الأستاذين مازو (H. et L. MAZEAUD) مثالا آخر لهذه الحالة تجاوز سيارة لسيارة قبلها، فقام سائق هذه الأخيرة بالزيادة في السرعة أو الانحراف يساراً أثناء عملية التجاوز².

ويرى الأستاذين مازو (H. et L. MAZEAUD) أنه قد يوجد فعل للسيارة مع كون هذا الفعل إيجابي، وهذه هي الحالة الغالبة، ويعرضان مثالا لذلك حالة السيارة التي تركها حارسها في وسط الطريق في الليل ودون استعمال الأضواء التي يتطلبها القانون في هذه الحالة، فوقع أن اصطدمت بها سيارة أخرى، فيرى أنه في هذه الحالة يوجد تدخل إيجابي للسيارة في الحادث لأنها سببت الضرر، فيرى أن وضعيتها هي التي أحدثت الضرر، ويرى أن في هذه الحالة لا يهم بحث مسلك الحارس إذا كان خاطئاً أم لا³.

2- أما بالنسبة للنقد الثاني⁴ لمعيار الفعل الإيجابي، والذي جاء في مضمونه أن الأخذ بهذا المعيار يؤدي إلى تعطيل أحكام المسؤولية عن الأشياء وإعمال محلها أحكام المسؤولية عن الفعل الشخصي، حيث أن الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية كانت تبحث موضع ومسلك السيارة وقت الحادث لتقدير ما إذا كان فعلها إيجابياً أم سلبياً، ويبحث هذا المسلك هو بحث لمسلك الحارس، وتقرير سلبية دور السيارة في تحقيق الضرر معناه انعدام خطأ الحارس.

يرى الأستاذين مازو (H. et L. MAZEAUD) في رد على هذا النقد أنه غير صحيح، لأن محكمة النقض تفترض بمجرد فعل السيارة، أن هذا الفعل كان إيجابياً في تحقيق الضرر، فإذا كان الفعل الإيجابي للسيارة ليس إلا دليلاً على خطأ حارسها وأنهما يعنيان شيئاً واحداً، فإن في

¹ H. MAZEAUD, cours de droit civil approfondi, op. cit., P197 et s.

² H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1211-9, P192.

³ H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1211-8, P190 et s.

⁴ H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1211-9, P191 et s.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

ذلك اعتراف من القضاء بأن المادة 1384 / 1 تقترض قرينة على خطأ الحارس. ومع هذا التفسير لا توجد عودة للمادة 1382, لأن هذا النص الأخير لا يفترض أية قرينة بل يتطلب إثبات الخطأ لإمكان الاستناد عليه؛ أما في حالة الفعل الإيجابي، فإنه لا ضرورة لهذا الإثبات، ويعفى المضرور منه، كما أنه لا يكفي لإعفاء الحارس إثبات انعدام الخطأ بل لا بد من إثبات السبب الأجنبي الذي لا يسند إليه.

كما يرى الأستاذين مازو (H. et L. MAZEAUD) أنه لا تلازم بين الفعل الإيجابي للسيارة وخطأ الحارس، إذ قد يوجد مسلك السيارة غير المعتاد دون أن يكون هناك خطأ من حارسها، مثال ذلك إذا توقفت سيارة فجأة نتيجة عيب ميكانيكي مجهول من الحارس فاصطدمت بها سيارة أخرى كانت تسير خلفها، فلا شك هنا أن السيارة الأولى توجد في موضع غير معتاد، ولكن ذلك لا يرجع بالضرورة إلى خطأ الحارس.

وعكس ذلك كذلك صحيح، بمعنى أن إثبات أن السيارة كانت في موضع معتاد ليس معناه إثبات انتفاء خطأ الحارس لأنه يدل فقط على انعدام الخطأ بالنسبة لموقف أو مركز معين، ولا يعني بالضرورة الانعدام التام المطلق للخطأ، إذ قد يوجد هناك خطأ آخر.

ثالثاً: تقدير معيار الفعل الإيجابي للسيارة.

لا خلاف حول ضرورة الفعل الإيجابي لقيام المسئولية المدنية عن حوادث السيارات، لأنه يؤكد شرط السببية بين السيارة والضرر، والتي تعني أن يكون الضرر قد حدث فعلاً من السيارة، ولكن على الرغم من أهمية هذا الشرط إلا أنه ينقصه التحديد، لأن من قال به اكتفى فقط باشتراطه دون أن يحدد متى يتحقق الفعل الإيجابي.

فالفعل الإيجابي ليس بمعيار وإنما مجرد تسمية لشرط السببية، وهو يحتاج إلى معيار لتحديده، لأن المطلوب في هذا الموضوع هو معرفة متى تكون السيارة سبباً للضرر أي متى يكون فعلها إيجابياً، وإذا قلنا أن فعل السيارة يكون سبباً في الضرر إذا قام بدور إيجابي في إحداثه، فهذا مصادرة على المطلوب، وبالتالي فإن التساؤل المتعلق بتحديد معيار للسببية يبقى مطروحاً مع الفعل الإيجابي¹.

الفرع الثاني: معيار عدم الاعتقاد.

¹ أنظر في نفس المعنى: محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص 153-154.

أولاً: موقف الفقه من معيار عدم الاعتیاد.

رأى بعض الفقهاء أن معيار السببية أو الفعل الإيجابي للسيارة يكمن في عدم اعتیاد مسلك السيارة ووضعها الشاذ أو غير المألوف وقت حدوث الضرر، وبصفة عامة عدم اعتیاد تدخله في تحقيق الضرر. فإذا ما أما ثبت تدخل السيارة في الحادث، وكان هذا التدخل غير معتاد، كان معنى ذلك أن السيارة هي السبب الحقيقي في الضرر، وتحقق بذلك مسئولية حارسها، أما إذا كانت السيارة معتادة في موضعها ومسلكها فإن الحارس يعفى من المسئولية، أي أن الإعفاء يجد سببه في اعتیاد مسلك السيارة¹.

ولقد استند هؤلاء الفقهاء في تبرير موقفهم إلى أحكام محكمة النقض الفرنسية التي صدرت بعد عام 1939، وأعفت الحارس من المسئولية التي تقع عليه بمقتضى المادة: 1/1384 إذا ثبت أن السيارة لم تقم في تحقيق الضرر سوى بدور سلبي بحت، وكانت محكمة النقض تبحث عن سلبية دور السيارة في تحقيق الضرر في وضعها ومسلكها وقت حدوث الضرر². أما الأستاذ ستارك فيربط الاعتیاد ويفسره بفكرة الضمان، أساس المسئولية لديه، ويرى أن الحاجة إلى الضمان لا تجد لها مبرراً في حالة سير الأمور طبقاً للوضع المعتاد في الحياة، بل فقط عند إهدار الثقة المشروعة للمضروب³.

¹ أنظر في عرض ذلك: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص 509-510؛ أنظر أيضاً: يحي أحمد موافي، المسئولية عن الأشياء في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1992، ص 123-124؛ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، ف 728، ص 1132؛ سهير سيد منتصر، رسالتها، ص 43-46؛ راجع أيضاً: أمجد محمد منصور، مرجع سابق، ص 96، ويذكر مثالها وضع غير المألوف، وقف سيارة ليلاً في الطريق العام خالية من الإضاءة، فإذا ما حدث ضرر من هذه السيارة وهي بحالتها هذه فإن حارسها يكون مسئولاً عن الأضرار التي تصيب الغير. وانظر في تأييد هذا الاتجاه: محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، ف 134، ص 157؛ نعمان خليل جمعة، مرجع سابق، ص 116؛ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، ف 729، ص 1090.

² أنظر في عرض ذلك: سهير سيد منتصر، رسالتها، ص 43، التي تشير إلى قرار محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 19 فبراير 1941، وتتخلص وقائع موضوع القضية في أن سيدة أصيبت بدوار أثناء استحمامها في أحد حمامات البلدية بمدينة كولمار مما أدى إلى سقوطها فوق جهاز التدفئة المركزي... فقضت الدائرة المدنية برفض الدعوى على أساس أن الشيء لم يكن هو سبب حدوث الضرر، وقررت المحكمة في هذا الخصوص أن جهاز التدفئة الذي سقطت فوقه المدعية كان قائماً في ظروف طبيعية وأن السبب المنتج للضرر يكمن بصفة كاملة في حالة الدوار التي أصابت المدعية.

= أنظر أيضاً: محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص 157-158، الذي أشار إلى قرار محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 05 مارس 1947 الذي قضى بمسئولية حارس السيارة الواقعة ليلاً في الطريق العام إذا كانت غير مزودة بإضاءة تسمح للغير برؤيتها لأنها لا تعتبر موضوعة في ظروف عادية.

³ B. STARCK, thèse p.cit., P105.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

وهكذا يكون الفقه قد اتخذ من عدم الاعتقاد معياراً للفعل الإيجابي للسببي للسيارة، وأدى هذا المعيار إلى ظهور فكرة المسلك المعتاد كمعيار للدور السلبي للسيارة الذي يهدم قرينة السببية ويعفي الحارس من المسئولية المدنية، بعكس المعيار الأول الذي يؤدي إلى قيام علاقة السببية والمسئولية المدنية لحارس السيارة.

ويذهب جانب من الفقه العربي والفرنسي إلى اعتبار معيار الوضع المألوف للشيء ليس سوى تطبيق لنظرية السبب الفعال في نطاق خاص هو المسئولية عن الأشياء. فالشيء الذي يكون وقت الحادث في وضع من شأنه أن يؤدي إلى الضرر عادة يعتبر هو السبب الفعال أو المنتج لهذا الضرر¹.

ثانياً: موقف القضاء الفرنسي من معيار عدم الاعتقاد.

جرت محكمة النقض الفرنسية على اعتبار تدخل السيارة إيجابياً إذا كانت وقت الحادث في وضع غير معتاد أو غير مألوف، وكان من شأن هذا الوضع أن يؤدي إلى حدوث الضرر بحكم السير العادي للأمر، واعتبار هذا التدخل سلبياً إذا كانت السيارة في وضع مألوف ليس من شأنه إحداث الضرر عادة.

وقد ظهرت هذه الفكرة في حكم لمحكمة النقض الفرنسية الصادر بتاريخ 19 فبراير 1941 في قضية سيدة أصيبت بدوار أثناء استحمامها في أحد حمامات مدينة كولمار (Colmar) مما أدى إلى سقوطها فوق جهاز التدفئة المركزي، فأصيبت على إثر ذلك بحروق ورفعت دعوى التعويض ضد البلدية مستندة على قواعد المسئولية عن الأشياء على اعتبار أن البلدية حارسة لجهاز التدفئة المركزي الذي سبب الضرر، فقضت الدائرة المدنية برفض الدعوى على أساس أن الشيء لم يكن هو سبب حدوث الضرر، وبررت حكمها بأن جهاز التدفئة الذي سقطت فوقه المدعية كان قائماً في ظروف طبيعة، وأن السبب المنتج للضرر يكمن بصفة كاملة في حالة الدوار التي أصابت المدعية².

¹ أنظر في عرض ذلك: عبد القادر الفار، أساس مسئولية حارس الأشياء، رسالة دكتوراه، مقدمة إلى كلية الحقوق بجامعة القاهرة، بدون سنة، ص 81.

² أنظر في عرض ذلك: سهير سيد منتصر، رسالتها، ص 43-44؛ عبد القادر الفار، رسالته، ص 77 الهامش رقم 1.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

وتطبيقاً لهذا المعيار رفضت محكمة النقض الفرنسية مساءلة حارس السيارة التي كانت في وضعها المعتاد في الطريق وقت وقوع الحادث لأنها لم تقم إلا بدور سلبي¹.
وبالعكس من ذلك قضت بمسئولية حارس السيارة الواقعة ليلاً في الطريق العام إذا كانت غير مزودة بإضاءة تسمح للغير برؤيتها، لأنها لا تعتبر موضوعة في ظروف عادية².
ونلاحظ من القضاء السابق أن معيار وجود السيارة في وضع غير مألوف يتعلق بقيام رابطة السببية بين السيارة والضرر، لأنه ينصب على تقدير الظروف التي وقع فيها الحادث لتحديد مدى الدور الذي لعبته السيارة في إحداث الضرر. وتطبيقاً لمعيار الوضع غير المألوف أو الشاذ تتحقق علاقة السببية سواء كانت السيارة التي تدخلت في إحداث الضرر ساكنة أو متحركة، إذ قد تكون متحركة ومع ذلك لا يتحقق التدخل الإيجابي كسائق الدراجة الذي ينحرف في اتجاه سيارة تسير بطريقة منظمة، فيصطدم بها من أحد جوانبها، والعكس قد تكون السيارة في حالة سكون ومع ذلك تكون هي السبب الحقيقي الذي أدى إلى الضرر، كما لو اصطدمت سيارة بأخرى واقفة في منتصف الطريق³.

كما لا يشترط وفقاً لهذا المعيار لتحقق علاقة السببية حصول الضرر باحتكاك أو اتصال بين السيارة والمضروب، فقد تقطع السيارة الطريق بأسلوب غير عادي على راكب دراجة فيرتبك ويسقط قبل أن يصل إلى السيارة التي باغته بذلك الأسلوب، فهنا كانت السيارة في وضع غير مألوف، وهذا الوضع غير المألوف أو الشاذ هو الذي يجعل منها عاملاً منتجاً في حصول الحادث⁴.

¹ أنظر: عبد القادر الفار، رسالته، ص77-78، القرار الذي أشار إليه الصادر عن الغرفة المدنية بمحكمة النقض الفرنسية بتاريخ 23 يناير 1945.

² محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص157-158 الذي أشار إلى قرار الغرفة المدنية بمحكمة النقض الفرنسية الصادر بتاريخ 05 مارس 1947، وكذلك قرار محكمة لاسين بتاريخ 19 ديسمبر 1941 المشار إليه في ص158 الهامش رقم 1؛ أنظر أيضاً: أمجد محمد منصور، مرجع سابق، ص96.

³ أنظر: عبد القادر الفار، رسالته، ص79، في قرارات محكمة النقض الفرنسية المشار إليها في الهوامش 1، 2، 3، الصادرة بتاريخ 14/05/1956، 29/05/1956، 20/12/1972.

⁴ محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، ف129، ص150؛ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، ف729، ص .

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

كما يمكن مساءلة حارس سيارة آتية في الجهة المقابلة ليلا ومضاءه بأنوارها شديدة الإضاءة أي بشكل غير مألوف، وهذا ما قضت به محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1958/01/22¹.

ثالثاً: معيار تمييز عدم الاعتياد.

يكتفي غالبية الفقهاء بتحديد عدم الاعتياد بتواجد السيارة في وضع أو حالة غير تلك التي يجب أن تكون عليها دون إعطاء توضيح دقيق لهذه الفكرة. وقد ربط بعض الفقهاء بين عدم الاعتياد والخطأ فيرى الأستاذ بلفويت (P. VOET) أن عدم الاعتياد هو كل مخالفة للاستعمال المحدد بالقانون أو التنظيم أو العرف، أما الأستاذ بودان (BEUDANT) فيرجع عدم الاعتياد إلى فكرة عدم التوقع².

ويميز بعض الفقهاء بين عدم الاعتياد الشخصي وعدم الاعتياد الموضوعي، ويتمثل عدم الاعتياد الموضوعي في المسلك غير المنتظم للسيارة كسيرها على يسار الطريق أو توقفها الفجائي. وعدم الاعتياد الموضوعي غالباً ما يكون دليل على عدم الاعتياد الشخصي الذي يتكون في الخطأ، لكن هذا ليس بأمر حتمي إذ أن هذا الخطأ قد يكون ظاهري فقط في بعض الأحيان فقد يرجع المسلك غير المعتاد إلى قوة قاهرة أو فعل الغير³.

وإذا كان عدم الاعتياد يقترب من الخطأ ويختلط به من حيث إمكانية إحداث الضرر، ومن حيث كونها غير متوقعين من الأفراد، إلا أنهما يختلفان من حيث أن الخطأ وإن كان موقف غير معتاد، إلا أنه يتميز بكونه يأتي مباشرة من الإرادة الإنسانية ويكون الأثر المباشرة لها، أما الفعل غير المعتاد للشيء فيصدر أصلاً عن الشيء، ولا يمكن القول "بخطأ السيارة" لأننا بصدد بحث عدم اعتياد وضعية وحالة السيارة وقت الحادث⁴.

¹ أنظر: عبد القادر الفار، رسالته، ص 79-80؛ وفي نفس المعنى: يحي أحمد موافي، مرجع سابق، ص 115-116؛ سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، القسم الثاني، المجلد الثاني، مرجع سابق، ف 343، ص 1064.

² أنظر في عرض هذه الآراء: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص 511-512، والذي ذكر أنصاره في الفقه الفرنسي وهم:

ناست، بودان (BEUDANT)، لوفلوش (Le FLOCH)، تونك (A. TUNC)، ستارك (B. STARCK)، أشار إلى رأي الأستاذ

بودان (BEUDANT) بقوله أن إحداث الشيء للضرر يكون متوقعاً ومعتاداً عندما يكون الشيء ذاته غير معتاد، وعلى العكس إذا كان الشيء معتاداً من جميع الوجوه فإن سبب الضرر يكون غير معتاد ولا يمكن بالتالي أن يكون ممكن التوقع والدفع.

³ René THERY, le lien de cause à effet en matière de responsabilité du fait des choses, Dalloz, 1947-221.

⁴ أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص 513 في تحليله لموقف الأستاذ روش.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

ونصل في الأخير إلى القول بأن معيار المجرى العادي للأمر هو المعيار الأنسب لتمييز عدم الاعتياد، فتكون السيارة في وضع معتاد إذا كان هذا الوضع يؤدي عادة إلى إحداث الضرر، ويقدر القاضي هذا الوضع وفقاً لخبرته العامة المجردة، ولا يعتد بخبرة الحارس الشخصية ولا برأي المضرور¹.

رابعاً: تقدير معيار عدم الاعتياد.

انتقد بعض الشراح معيار الوضع غير المألوف للسيارة وقالوا بما يلي:

أولاً: أن هذا المعيار يخلط بين رابطة السببية والخطأ، فهو يتطلب البحث عن الخطأ في مسلك الحارس، بدلاً من البحث عن توافر علاقة السببية بين السيارة والضرر.

ويقولون بأن اعتناق محكمة النقض الفرنسية لمعيار عدم الاعتياد الذي يعادل إهمال الحارس وتقصيره، تكون بذلك قد عادت إلى فكرة الخطأ كأساس للمسئولية عن الأشياء، وتكون قد جعلت من خطأ الحارس معياراً لتوافر علاقة السببية بين السيارة والضرر، وفي ذلك خلط بين فكرتي الخطأ وعلاقة السببية، بحيث تبيح للحارس بطريقة ملتوية أن يدفع مسئوليته بإثبات عدم وقوع خطأ منه، وهو ما لا تسمح له به صراحة².

وتبريراً لموقفهم هذا يقولون بأن القاضي عندما يبحث إذا كانت السيارة في موضع غير مألوف، إنما يبحث في الواقع عما إذا كان الحارس قد أخطأ في تركها في هذا الموضع، لأن السيارة لا يكون لها مسلك غير معتاد إلا بفعل الحارس وبالتالي فإن هذا المسلك الشاذ، غير المألوف، دليل على خطأ حارسها، فما دام المقصود شيء غير حي فإن مسلكه لا يمكن أن يكون إلا من الحارس. وعلى ذلك فالقاضي إذا قرر أن السيارة كانت في وضع غير مألوف أو غير طبيعي فهو يقرر في نفس الوقت أنه قد ارتكب خطأ، ولذلك يكون مسئولاً عما يترتب على السيارة من أضرار، وإذا قرر أن السيارة كانت في موضعها الطبيعي، وانتهى إلى رفض الحكم عليه بالتعويض فإنه يؤسس حكمه على انتفاء الخطأ من جانب الحارس³.

ولقد قام بعض الفقهاء بالدفاع على نظرية الوضع غير المألوف للسيارة بالرد على هذا الانتقاد بقولهم أن هذا النقد لا يستقيم مع الواقع دائماً، لأن وجود السيارة في وضع غير مألوف وإن أمكن إرجاعه في بعض الحالات إلى خطأ من الحارس فقد يتحقق رغم عدم إمكان نسبة أي

¹ محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص158.

² عبد القادر الفار، رسالته، ص81-82؛ محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص159.

³ أنظر في عرض هذا الانتقاد: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ف341، ص514.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

خطأ إليه. وضرب الأستاذ مازو (H. MAZEAUD) مثلاً لذلك: إذ تعطلت سيارة فجأة لعطب أصاب آلاتها مما أدى إلى اصطدام السيارة التي تتبعها بها، فإنه لا شك أن السيارة في هذه الحالة وجدت في وضع غير طبيعي، ولكن وجودها في ذلك الوضع لا يرجع بالضرورة إلى خطأ ارتكبه الحارس، فإن كان الحارس قد قام بفحص سيارته وصيانتها فلا يمكن نسبة أي خطأ إليه. ففي هذا المثال يوجد فعل إيجابي للسيارة إذا كانت في وضع غير طبيعي وغير مألوف، ولكن هذا الوضع لم يكن نتيجة خطأ من الحارس، وهكذا يتبين أن البحث عما إذا كان هناك وضع غير مألوف للسيارة يختلف عن البحث عما إذا كان قد وقع خطأ من الحارس¹.

ويضيف الأستاذ مازو (H. MAZEAUD) قائلاً بأنه يمكن أن نتلافى الخلط بين رابطة السببية والخطأ إذا فهمنا جيداً أن لتقدير ما إذا كانت السيارة هي السبب المنتج للضرر فإنه يجب البحث عن الوضع الذي كانت تشغله وقت الحادث، دون البحث عن سبب وجود السيارة في هذا الوضع².

ثانياً: قيل أيضاً في نقد معيار الوضع غير المعتاد، أن القاضي في تطبيقه لهذا المعيار سيضطر إلى أن يفحص في كل حالة وقائع وظروف الحادث حتى يصل إلى حقيقة وضع ومسلك السيارة، ويكون للقاضي في ذلك حرية كاملة في التقدير، وهذا قد يؤدي إلى تناقض الأحكام³.
ويجيب الأستاذ لوفلوش (Le FLOCH) عن هذا الانتقاد بقوله بأنه وأن كانت هناك حرية للقاضي في تقدير وجود علاقة السببية من عدمه، فإنه يتمتع بنفس الحرية لتقرير ما إذا كان هناك خطأ من عدمه⁴.

وخلاصة بحثنا لمعيار الوضع غير المعتاد، باعتباره دليلاً ومعياراً أو لوجود علاقة السببية بين السيارة والضرر، هو معيار غير قاطع وغير كاف لتحقيق علاقة السببية وإنما هو مجرد مرشد وموجه للقاضي للاستئناس به، فيمكن للقاضي استناداً إليه أن يقرر أن السيارة هي السبب المنتج

¹ عاطف النقيب، مرجع سابق، ص 163، الذي يرى أن الخطأ إن كان يفترض الشواذ مظهراً من مظاهره، فإن الوضع الشاذ لا ينصهر دائماً في تعريف الخطأ، إذ قد يظل له كيانه خارج هذا التعريف أو في الحد الذي يفصل بين السلوك العادي أو المألوف وبين التصرف الخاطئ.

CF: H. MAZEAUD, cours de droit civil approfondi, op. cit., P204.

وإن كان الأستاذ هنري مازي يقول بمعيار الفعل الإيجابي، إلا أنه يعتبر الوضع غير المعتاد دليلاً على الفعل الإيجابي.

² H. et L. Mazeaud, tome2, op. cit., N°1211-9, P190 et s.

³ أنظر في عرض هذا الانتقاد: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص 515.

⁴ أنظر في عرض هذا الرد: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص 517.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

للضرر، ولكنه يستطيع أيضا أن يقرر عكس ذلك إذا وجد في ظروف الحادث ما يمكن أن يستخلص منه أن السيارة وإن كانت في وضع غير معتاد، لم تكن هي السبب المنتج للضرر، كذلك يستطيع القاضي أن يقرر أن تدخل السيارة كان إيجابياً ولو أن وضعها كان معتاداً¹. وهكذا نصل إلى رفض معيار عدم الاعتياد كمعيار أكيد وقاطع الدلالة على توافر ركن السببية، الذي يجب أن يترك تقديره لقاضي الموضوع وفقاً لظروف كل دعوى، دون أن نقيده بنظرية معينة، لأن السببية ليست شيئاً يرى ويلمس ولكنها تستنتج من ظروف الحال بعملية عقلية².

¹ V. dans ce sens; R. SAVATIER, op. cit., T2, N°555, P560; H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1211-9, P190 et s.

² أنظر في نفس المعنى: لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص160-161.

المبحث الثالث: حراسة السيارة.

تقوم المسئولية المدنية عن حوادث السيارات تطبيقاً لقواعد المسئولية عن الأشياء بمجرد تدخل السيارة في إحداث الضرر، بشرط أن يكون هذا التدخل إيجابياً فعالاً تتوافر معه علاقة سببية بين السيارة والحادثة وما يترتب عليه من إصابات وأضرار.

وإذا انعقدت المسئولية المدنية عن حوادث السيارات استناداً إلى قواعد المسئولية عن الأشياء، فإن الالتزام بالتعويض لا يقع بالضرورة على قائد السيارة، وإنما يقع على حارسها سواء كان هو قائدها أم غيره، وسواء كان مباشراً للضرر أم غير مباشر له.

بناءً على ما سبق، فإن الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات وفقاً لقواعد المسئولية عن الأشياء يجب أن يكون حارساً للسيارة وقت الحادث.

لهذا يجب علينا تحديد فكرة الحراسة (المطلب الأول)، ثم تبين مدى اشتراط التمييز لدى الحارس (المطلب الثاني)، و أخيراً دراسة قرينة الحراسة و كيفية هدمها (المطلب الثالث).

المطلب الأول: تحديد فكرة الحراسة.

ظهرت المسئولية عن الأشياء غير الحية في فرنسا، وتطورت مرتبطة بفكرة حراستها أي لقاءً على عاتق حارسها، وانتقلت فكرة الحراسة والحارس من فرنسا إلى غيرها من البلاد التي اقتبست منها هذه المسئولية كالجائر، معتقدة إياها بنفس المعنى والمفهوم الذي انتهى إليه تطور القضاء الفرنسي، وبصفة خاصة فيما يتعلق بتحديد الحارس الذي يتحمل المسئولية.

والمقصود بالحراسة طبقاً لما أراه كل من المشرع الفرنسي 1/1384 من القانون المدني و المشرع الجزائري في المادة: 1/ 138 من القانون المدني، هو السلطة الفعلية على السيارة، والحارس هو من يملك هذه السيطرة سواء كانت هذه تستند إلى حق مشروع أو غير مشروع.

ولم يثبت الفقه والقضاء في فرنسا على هذا المعنى للحراسة، إلا بعد حكم الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية بتاريخ 02 ديسمبر 1941 في قضية فرانك (FRANCK).

و من المفيد لتحديد فكرة الحراسة عرض تطور هذه الفكرة في القضاء الفرنسي، من الحراسة القانونية إلى الحراسة الفعلية، حتى نتعرف على مبررات ما استقر عليه القضاء والتشريعات التي نحت نحوه.

الفرع الأول: نظرية الحراسة القانونية.

أولاً: عرض النظرية.

يتزعم هذه النظرية الأستاذ هنري مازو¹ (H. MAZEAUD), وتتحدد الحراسة استناداً لهذه النظرية بالسلطة القانونية للشخص على الشيء، سواء كان مصدر هذه السلطة مستمداً من حق عيني على الشيء أو من حق شخصي متعلق به، ودافع عن هذه النظرية ليون مازو² (H. MAZEAUD) وأندريه بيسون³ (A. BESSON).

والحارس وفق هذه النظرية هو صاحب السلطة القانونية على الشيء بناء على عقد أو على نص في القانون أو أي مصدر آخر من مصادر الحقوق، ومضمون هذه السلطة هو حق الرقابة والتوجيه والاستعمال الذي يكون للحارس على الشيء. ومن ثم فإن مجرد الحيازة المادية للشيء، أو توافر السلطة الفعلية عليه دون استناد ذلك إلى حق قانوني لا يعتبر محققاً لمفهوم الحراسة في هذا الصدد⁴، ويتضح من ذلك أن هذه النظرية تربط بين وجود السلطة القانونية على الشيء وبين ثبوت المسؤولية عن حراسته، فكلما وجدت السلطة الأولى تحقق مفهوم الثانية، كما أن انتفاءها يستتبع عدم وجود الأخيرة.

فالحراسة القانونية تتركز إذن فيمن له على الشيء الحق في الإدارة والرقابة والاستعمال، فيجب أن تستند الإدارة والرقابة إلى حق قانوني، ولا يكفي أن تكون الإدارة والرقابة مجرد سلطة فعلية دون حق في إصدار الأوامر والتعليمات الخاصة باستخدام الشيء في نشاط خاص به، أي لا يخضع لسلطة شخص آخر فيما يتعلق باستخدام هذا الشيء، ويستطيع الحارس بناء على هذه السلطة أن يمنع حدوث أي ضرر ناتج من استخدام الشيء⁵.

وتجدر الإشارة إلى أن الحراسة القانونية تفترض استعمال الشيء وإدارته على يد من له السلطة عليه استناداً إلى حق مشروع، ولا تنتقل منه إلى غيره إلا بعمل قانوني إرادي يعبر به عن انتقالها بمقوماتها المميزة لها. وبناء على ذلك أقام القضاء مؤيد من الفقه قرينه على اعتبار المالك

¹ Henri MAZEAUD, la faute dans la garde, Revue trimestrielle de droit civil, 1925, P793;

² H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1159, P25.

³ A. BESSON, thèse, p. cit., N°83, P30.

⁴ أنظر في شرح هذا الرأي: محمود السيد عبد المعطي خيال، العلاقة بين مسؤولية المتبوع ومسئولية حارس الأشياء غير الحية، رسالة دكتوراه، مقدمة إلى كلية الحقوق بجامعة عين شمس، بدون سنة، ص84؛ زهدي يكن، المسؤولية المدنية، الطبعة الأولى، منشورات المكتبة العصرية، صيدا، بيروت، بدون سنة، ص163-164-165؛ محمد نصر رفاعي، رسالته، ص535 وما بعدها؛ محمد نصر الدين منصور، مرجع سابق، ص130-131؛ سمير سهيل دنون، مرجع سابق، ص68-69.

⁵ Henri MAZEAUD, la faute dans la garde, article, p. cit., P793 et s; H. et L. Mazeaud, tome2, op. cit., N°1160, P126.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

حارساً للشيء، بحيث يعفى المضرور من إثبات حراسته، ويقع على عاتق المالك عبء إثبات انتقال الحراسة لشخص آخر بصورة مؤكدة¹.

وتطبيقاً لهذه النظرية، لا تنتقل الحراسة بالسرقة إلى السارق لأن حيازته لا تستند إلى حق قانوني وتظل الحراسة لمالك الشيء المسروق، ولقد حاول الفقيه جوسران (JOSSERAND) تبرير هذه الحالة بقوله "أن انتقال الحراسة إلى السارق لا يستقيم وطبيعة حراسة الأشياء، وهي ذات طابع قانوني لا مادي فيكون انتقالها بموجب عمل قانوني، ويبقى الحائز الشرعي للسيارة حارسها ولو سرقت منه، ولا تنتقل الحراسة إلى السارق" ويرى أنه يمكن للحارس التخلص من المسؤولية إذا أثبت أن خطأ السارق، باعتباره من الغير لا يمكن توقعه ولا دفعه².

ويترتب على نظرية الحراسة القانونية أن التابع لا يكون حارساً للشيء الذي يسلم إليه بواسطة المتبوع لاستخدامه في ممارسة وظيفته، لأن مجرد الحيازة المادية لا تكفي لاكتساب الحراسة، والتابع لا يملك على الشيء الإدارة والرقابة بل له فقط تسييره لحساب متبوعه، فهناك تعارض بين صفة الحارس وصفة التابع³.

ثانياً: مبررات وحجج الحراسة القانونية.

جاء أنصار هذه النظرية بعدة حجج لتعزيز موقفهم، تتمثل أهم هذه الحجج فيما يلي:

1- أن الحراسة القانونية تتفق مع صياغة الفقرة الأولى من المادة: 1384 مدني فرنسي، لأن تعبير الحراسة الوارد فيها مقصود في معناه القانوني، ويتضح هذا المعنى على وجه الخصوص في نص المادة 1385 مدني فرنسي المتعلقة بالمسئولية عن فعل الحيوان، فهذا النص الأخير يقرر مسئولية مالك أو من يستخدم الحيوان حتى ولو ضل الحيوان أو تسرب، فقد برر أنصار هذه النظرية بقاء الحراسة في هذه الحالة بأن الحارس وإن فقد حيازة الشيء المادية إلا أنه لم يفقد سلطته القانونية التي تبقى له رغم تسرب الحيوان أو فقده، فالاعتداد إذن يكون بهذه السلطة القانونية⁴.

2- أن فكرة الحراسة القانونية تتفق مع الخطأ في الحراسة كأساس للمسئولية عن فعل الأشياء، و الذي لا يؤدي إلى ربط المسئولية بالحراسة المادية، ذلك أنه عند وقوع حادث ما، لا

¹ H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1163, P130.

² أنظر في عرض هذا التحليل للفقيه جوسران (JOSSERAND): يحيى أحمد موافي، مرجع سابق، ص43؛ سمير سهيل دنون، مرجع سابق، ص69؛ محمد نصر رفاعي، رسالته، ص537.

³ H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1160, P126 et s.

⁴ A. BESSON, thèse, P. cit., P40; H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1159, P125.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

يتم البحث عما إذا كان الشيء في حراسة شخص ما من الناحية الواقعية، ولكن يتم البحث عما إذا كان هناك التزام بحراسة هذا الشيء، فالمسألة إذن في كون المسؤولية عن الأشياء تعتمد على أساس أخلاقي وقانوني، فالمادتين 1/1384 و 1385 تتضمنان واجباً خاصاً برقابة الأشياء والحيوانات، فعلى الحارس التزام باتخاذ الاحتياطات الخاصة بمنع إضرار هذه الأشياء بالغير¹.

ثالثاً: موقف القضاء الفرنسي من الحراسة القانونية.

ظهرت تطبيقات الحراسة القانونية في القضاء الفرنسي في عدة أحكام منذ بداية الثلاثينات، ومن ذلك ما قضت به محكمة باريس بتاريخ 18 يوليو 1930 من أن الحارس هو من له الحراسة القانونية، وأن هذه الحراسة تتميز بالاستقلال الكامل في السيطرة على الشيء²، وكذلك ما أخذت به محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر في 15 ديسمبر 1930 الذي قضت فيه بأن الحارس هو من له التوجيه والحراسة القانونية³.

ومن ذلك أيضاً ما قضت به محكمة أميان (Amiens) بتاريخ 04 يناير 1933، حيث أضافت إلى التعريف السابق أن الحراسة القانونية لا تختلط بالحراسة المادية، فهذه الأخيرة تتمثل في مجرد وضع اليد، فحين أن الحراسة القانونية تخول سلطة الأمر والتوجيه للشيء⁴.

رابعاً: تقييم نظرية الحراسة القانونية.

ظلت نظرية الحراسة القانونية سائدة فترة من الزمن ثم بدأت تنهار تحت تأثير الانتقادات التي وجهت إليها والتمثلة فيما يلي:

أولاً: أن الربط بين الحراسة ووجود سلطة قانونية على الشيء، هو أمر لا يستند على أساس من القانون لأن المادة 1385 مدني فرنسي لا تفيد بالضرورة أن مناط الحراسة هو السلطة القانونية، و لكون المادة نفسها جاء فيها بعد كلمة الحارس عبارة " ولو لم يكن مالكا له " مما يفيد أنه لا يشترط في الحارس أن يكون صاحب حق أيا كان على الشيء⁵.

¹ H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1164, P131.

² أنظر في عرض ذلك: سهير سيد منتصر، رسالتها، ص101.

³ أنظر في عرض ذلك: محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، المرجع السابق، ص78.

⁴ أنظر في عرض ذلك: سهير سيد منتصر، رسالتها، ص101؛ محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص78 الهامش رقم 2.

⁵ محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص79؛ عبد السميع عبد الوهاب أبو الخير، مرجع سابق، ص18؛ محمود السيد عبد المعطي خيال، رسالته، ص86؛ سمير سهيل دنون، مرجع سابق، ص70.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

ثانياً: أنها تؤدي إلى نتائج عملية تجافي العدالة، إذ أنها تجعل المالك مسئولاً عن حراسة ما سرق منه، وحيث أن السارق لا يستطيع نقل حراسة الشيء المسروق إلى شخص آخر ولو كان حسن النية لانعدام سلطته القانونية على الشيء، وهذا يؤدي إلى بقاء المالك المسروق منه حارساً رغم انتقال الحيازة المادية للشيء بين عدة أشخاص، فتجتمع على الحارس بذلك مصيبة سلب ماله وتبعية استعمالها من قبل الحائز غير الشرعي، ولا شك أن هذه النتيجة تتنافى مع العدالة وروح القانون¹.

أمام الانتقادات التي وجهت إلى نظرية الحراسة القانونية فقد تخطى عنها الفقه والقضاء، وشيد نظرية الحراسة الفعلية التي حلت محلها، وكان الحكم الحاسم في هذا الشأن هو حكم الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية الصادر في 2 ديسمبر 1941، الذي قرر أن "المالك الذي سرقته منه سيارته لا يكون مسئولاً بوصفه حارسها عن الحادث الذي يقع من سيارته أثناء قيادة السارق لها لأنه يكون محروماً من استعمالها وتوجيهها ورقابتها" فدل هذا الحكم على أن مجرد كون الشخص صاحب حق على شيء لا يكفي لاعتباره حارساً، وبذلك قضى على نظرية الحراسة القانونية².

الفرع الثاني: نظرية الحراسة الفعلية.

وبمقتضى هذه النظرية تتحدد الحراسة بالسلطة الفعلية على الشيء، سواء كانت هذه السلطة قائمة على حق على الشيء أم لم تكن قائمة على حق، وبعبارة أخرى لا يشترط في هذه السلطة أن تكون قانونية بل يكفي أن تكون واقعية وفعلية لاعتبار من يمارسها حارساً للشيء³.

¹ سمير سهيل دنون، مرجع سابق، ص 70-71؛ محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص 80؛ سهير سيد منتصر، رسالتها، ص 104؛ عبد السميع عبد الوهاب أبو الخير، مرجع سابق، ص 19.

CF: R. SAVATIER, op. cit., T1, N°364, P487.

² Paul ROUBIER, l'arrêt des chambres réunies du 02 décembre 1941, et la théorie générale de la responsabilité, J.C.P. 1942-1-257.

³ René CHAPUS, responsabilité publique et responsabilité privée, thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue à l'université de Paris, en 1954, N°312, P221; R. SAVATIER, op. cit., T1, N°364 et s, P487 et s.

وأنظر في الفقه المصري: عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، ف726، ص1086؛ محمد كامل مرسي، شرح القانون المدني الجديد، الجزء الثاني، الالتزامات، المطبعة العالمية، القاهرة، 1955، ف155، ص276؛ عبد الحي حجازي، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، الجزء الثاني، المصادر غير الإرادية، مطبعة نهضة مصر، القاهرة، 1958، ص551؛ حشمت أبو سنتيت، نظرية الالتزام في القانون المدني الجديد، الكتاب الأول، مصادر الالتزام، مطبعة مصر، الطبعة الثانية،

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

وكان القرار الحاسم لصالح هذه النظرية هو قرار الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية الصادر في 02 ديسمبر 1941 في قضية الطبيب فرانك (FRANCK)، والتي تتمثل وقائعها فيما يلي¹:

أعطى الدكتور فرانك (FRANCK) سيارته لابنه كلود لقضاء ليلة عيد الميلاد ليلة 25 ديسمبر 1929 في مدينة نانسي (Nancy)، فترك الابن السيارة أمام محل للرقص، وبعد خروجه من الملهى اكتشف أن السيارة قد سرقت، وبالبحث عنها عثر عليها متروكة في مكان آخر، وتبين أن شخصاً قد سرقها وصدّم بها موزع البريد المدعو كانو (CANNOT) وهرب، وقد توفي موزع البريد على إثر الصدمة.

رفعت أرملة كانو (CANNOT) دعوى مدنية ضد الدكتور فرانك (FRANCK) أمام محكمة نانسي (Nancy) مطالبة إياه بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بها من جراء وفاة زوجها، وأسست طلبها على المادة: 1/1384 مدني فرنسي، معللة ذلك بأنها تنطبق على الدكتور فرانك (FRANCK) الذي يعتبر مسئول بموجبها باعتباره مالك السيارة فيكون بذلك حارسها، كما أسست طلبها بشكل فرعي على المادة: 1/1382 مدني فرنسي وعلته في هذا الجانب بأن العناية اللازمة لم تؤخذ للمحافظة على السيارة من السرقة مما يشكل خطأ حسب أحكام المادة: 1382 مدني فرنسي.

فقضت محكمة نانسي (Nancy) الابتدائية بتاريخ 21 كانون الثاني 1931 برفض دعوى المدعية وعدم تطبيق المادة: 1/1384 على أساس أن مالك السيارة المسروقة لا يعتبر حارساً لها، وإنما كانت تحت حراسة سارقها المجهول الهوية، ومن جهة أخرى على اعتبار ترك السيارة دون حراسة لا يكون خطأ من جانب فرانك (FRANCK) بموجب أحكام المادة: 1382 مدني فرنسي. طعنتم المحكوم ضدها في الحكم المذكور بالاستئناف، فقضت محكمة استئناف نانسي (Nancy) بتاريخ 10 يوليو 1931 بتأييد حكم أول درجة.

1954، ف1/552، ص508؛ سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، القسم الثاني، المجلد الثاني، مرجع سابق، ف344، ص1066 وبعدها.

¹ أنظر في تفصيل هذه الوقائع: عبد العزيز اللصاينة، المسئولية التقصيرية، الدار العلمية الدولية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2002، ص249-250؛ حسن الخطيب، مرجع سابق، ص175.

Gaston De LESTANG, garde et préposition, thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue à la faculté de droit et des sciences économiques, université de bordeaux, le 28 juin 1961, P24-25; Jaques FLOUR, Jean-Luc AUBERT, Eric SAVAUX, les obligations, tome2, Le fait juridique, 9^{eme} édition, Dalloz, Paris, 2001, P244-245; P. ROUBIER, article, p. cit., J.C.P. 1942-1-257.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

طعنت أرملة كانو (CANNOT) في الحكم بالنقض، فقضت الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية في 03 مارس 1936 نقض الحكم مقرررة أن حارس الشيء يكون مسئولاً عما يحدثه من ضرر، إلا إذا أثبت أنه لم يكن بوسعه أن يمنع الضرر أو أنه لم يتصور وقوعه، وهو ما لم يثبتته فرانك (FRANCK) إذ أن السرقة لا تعتبر في ذاتها حادثاً مفاجئاً أو قوة قاهرة.

أحيلت الدعوى إلى محكمة استئناف بيزانسون (Besançon) لتقضي فيها من جديد، فقضت هذه الأخيرة بتاريخ 25 فبراير 1938 رافضة موقف محكمة النقض، ومؤيدة لقضاء محكمة استئناف نانسي (Nancy)، حيث قضت برفض الدعوى مبررة قضاءها هذا من جانبين¹:

الجانب الأول: يتعلق بتطبيق المادة: 1/1384 مدني فرنسي فقررت بشأنه مما يلي:

".....ومع كون، بأن التعريف المقرر بأن الحراسة للشيء تعني المحافظة والمراقبة الفعلية، فإن هذه الحراسة تفقد أو تنتقطع في حالة تعذر المراقبة والمحافظة. أما وصف "القانون" الذي يضاف إلى كلمة الحراسة فهو لا يغير التعبير أو التعريف، لأن الحراسة شيء مادي و لا يمكن بهذا الوصف أن تتحول إلى تكوين قانوني، وإلا كان في ذلك تحريف لتعريف الحراسة، وينتج من هذا بأن المالك أو الحائز للشيء الذي يمارس سلطة مراقبته سواء بنفسه أو بواسطة تابع له يفقد بذلك صفة الحراسة.....".

وأكدت المحكمة رفضها لفكرة الحراسة القانونية مقرررة بأن فكرة الحراسة هي نفسها في المادة: 1/ 1384 و 1385 تكون لمن يستعمل الشيء (حيوان أو سيارة) وليس لمالك الشيء، فلو أن المشرع أراد تبني الحراسة القانونية ما كان من اللازم أن ينص صراحة في المادة 1385 على مسئولية صاحب الحيوان أو من يستخدمه في حالة إذا ما تسرب الحيوان أو ضل، فالمشرع حيث أجرى المقابلة بين فرض من يملك الحيوان أو من يستخدمه وبين ما إذا ضل الحيوان أو تسرب، فإنه أراد أن يعتبر ضمناً وبطريقة لا تقبل المناقشة أن الشيء الذي يخرج من رقابة حارسه لا يبقى في حراسته.

ويترتب على ذلك أن فرانك (FRANCK) يكون قد فقد الحراسة لأن الشيء سرق منه، وتكون بذلك الحراسة قد انتقلت إلى السارق الذي يتعامل في صدد الشيء كالمالك ويتحمل لذلك مخاطره.

¹ أنظر في عرض هذه التفاصيل: سهير سيد منتصر، رسالتها، ص111-112؛ محمود السيد عبد المعطي خيال، رسالته، ص88؛ عبد القادر الفار، رسالته، ص33-34؛ حسن الخطيب، مرجع سابق، ص178-179.

الجانب الثاني: يتعلق بتطبيق المادة: 1382 مدني فرنسي قررت المحكمة ما يلي:

"..... ومع كون عمل سائق السيارة بترك سيارته على الطريق في حالة عدم وجود قرار

يخالف هذا الفعل (الوقوف في مكان غير ممنوع) لا يكون بنفسه خطأ".

وحتى في حالة ترك السيارة في مكان ممنوع التوقف فيه واعتبار ذلك، خطأ فإن المحكمة

رفضت القول بوجود علاقة مباشرة أو رابطة سببية بين السرقة وحادثة القتل¹.

طعن في هذا الحكم بالنقض مرة أخرى، واستدعى الأمر عرض القضية على الدوائر

المجتمعة لمحكمة النقض، فقضت في 02 ديسمبر 1941 برفض الطعن، مؤيدة ما ذهب إلى

محاكم الاستئناف، وبذلك انتهت إلى رفض فكرة الحراسة القانونية التي تجعل من مالك الشيء

المسروق حارساً له. وجاء في حكم الدوائر المجتمعة أن فرانك (FRANCK) فقد سيارته بحكم

السرقة، مما جعله محروماً من استعمال وتوجيه ورقابة سيارته، وبالتالي لم يعد حارساً لها ولا

يخضع بذلك لقرينة المسئولية المنصوص عليها في المادة: 1384 / 1 من القانون المدني².

ويلاحظ أن هذا الحكم رفض فكرة الحراسة القانونية ونفى وصف الحارس عن مالك

السيارة المسروقة، وأعطاه للسارق بناء على فكرة الحراسة المادية أو الفعلية، هذا من جهة، ومن

جهة أخرى أن محكمة النقض الفرنسية وضعت ثلاث سلطات يتحدد على إثرها الحارس، وهي

الاستعمال والتوجيه والرقابة.

ويرى الفقه³ في هذا القضاء تحولا عن نظرية الحراسة القانونية التي مناطها وجود حق

الشخص على الشيء إلى الأخذ بنظرية الحراسة الفعلية، وقوامها السيطرة أو السلطة الفعلية التي

¹ حسن الخطيب، مرجع سابق، ص 178-179؛ سهير سيد منتصر، رسالتها، ص 112-113.

² P. ROUBIER, article, p. cit., J.C.P. 1942-1-257; CF: Patrice JOURDAIN, les principes de la responsabilité civile, 5^{ème} édition, Dalloz, Paris, 2000, P95-96.

ولقد جاء قرارها فيما يتعلق بأحكام المادة: 1/1384 مدني فرنسي كما يلي: "...ومع كون رفض طلب أرملة كانو (CANNOT)،

فالقرار الصادر يصرح بأنه في حالة وقوع الاصطدام فإن فرانك (FRANCK) كان مجرداً من سيارته بفعل السرقة، وكان بمعزل

واستحالة من أن يمارس واجب المحافظة والاعتناء بالسيارة، وبأن في حالة الملاحظة ينتج بأن فرانك (FRANCK) كان قد حرم من

استعمال السيارة ومن قيادتها والمراقبة عليها، لا يكون في هذه الحالة حارساً لها. وعليه =فلا يخضع إلى قرينة المسئولية

المنصوص بأحكام المادة: 1/1384. وعلى هذا فمحكمة الاستئناف في قرارها الصادر لم تنتهك حرمة النصوص القانونية".

³ محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص 80-81؛ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المسئولية المدنية بين التقبيد

والإطلاق، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980، ص 208-209؛ محمود السيد عبد المعطي خيال، رسالته، ص 88-89 والقرارات

التي أشار إليها: نقض مدني 05 يوليو 1948، الدائرة المختلطة 26 مارس 1971، نقض مدني 04 ديسمبر 1981.

V. aussi les arrêts cités par: Jaques FLOUR, Jean-Luc AUBERT, Eric SAVAUX , T2, op. cit., P245.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

تكون للشخص على الشيء ولو ولم يستند في سيطرته على حق ما بل ولو كانت سلطته على الشيء غير مشروعة كالسارق وذلك دون اشتراط أن يكون واضعاً يده على الشيء، وبالإضافة إلى ذلك يجب أن يمارس هذه السلطة بصفة مستقلة، وأن الاستقلال هو الصفة الثانية للسلطة الفعلية بمعنى الاستقلال الفعلي.

الفرع الثالث: تحديد فكرة الحراسة في القانون والقضاء الجزائري.

تنص المادة: 1/138 مدني جزائري على ما يلي: "كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة يعتبر مسئولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء". من مراجعة هذا النص، يتبين أن المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن الأشياء غير الحية مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بفكرة الحراسة، فالحارس طبقاً لنص المادة: 138 مدني جزائري، هو المسئول عن هذه الأضرار والملزم بتعويض المضرور عما أصابه من ضرر ناتج عن فعل الشيء. والمقصود بالحراسة طبقاً لما أراده المشرع الجزائري هو السلطة الفعلية على الشيء، والقدرة على استعماله وتسييره ورقابته، وحارس الشيء غير الحي هو ما كانت له هذه السلطة الفعلية على الشيء سواء كانت هذه السلطة تستند إلى حق مشروع أو لا¹. وإذا كان الفقه والقضاء الفرنسي قد تحولوا عن نظرية الحراسة القانونية إلى الحراسة الفعلية، فإن آراء الفقه وأحكام القضاء في الجزائر قد استقرت منذ بداية تطبيق المادة: 1/138 مدني جزائري على ما وصلت إليه الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية بهذا الشأن، مقررّة أن المقصود بالحراسة هو الحراسة الفعلية، رغم أن المشرع لم يعرف الحراسة ولم يبين المقصود بالحارس.

ولقد قضت المحكمة العليا أن الحراسة تثبت لمن كانت له القدرة الفعلية على الإدارة والحراسة و المراقبة²، وقررت أيضاً أن المسؤولية لا تقع دائماً على الحارس القانوني أي مالك الشيء، بل تنتقل إلى من له سلطة فعلية للتسيير والتوجيه والرقابة¹.

في القرار الذي أشار إليه الصادر بتاريخ 18 جوان 1997 عن الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية، وقرارات أخرى تؤكد استقرار الحراسة الفعلية في قضاء محكمة النقض الفرنسية.

¹ محمود جلال حمزة، المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص254.

² ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 25 جوان 1969، ملف رقم 1969277، قرار غير منشور.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

ولقد قضت المحكمة العليا بأنه في حالة تسليم الشيء إلى قائد يعمل لدى المالك، فإن الحراسة لا تنتقل إلى هذا التابع رغم انه قد يمارس السلطة الفعلية على الشيء، وتظل الحراسة للمالك أي المتبوع، والعكس في حالة استعمال التابع للشيء لمصلحته فإنه يصبح هو الحارس لأنه المنتفع من الشيء².

من تحليل هذا القرار يتبين أن الحارس وفقاً للقضاء الجزائري هو الشخص الذي تكون له سلطة فعلية على الشيء يمارسها بصفة مستقلة، ولا تنتقل منه إلى تابعه المنوط به استعمال الشيء، لأنه وإن كان للتابع السيطرة المادية على الشيء وقت استعماله، إلا انه إذ يعمل لحساب متبوعة ولمصلحته ويأتمر بأوامره ويتلقى تعليماته فإنه يكون خاضعاً للمتبوع، مما يفقده العنصر المعنوي للحراسة ويجعل المتبوع وحده الحارس للشيء كما لو كان هو الذي يستعمله، ذلك أن العبرة في قيام الحراسة الموجبة للمسئولية هي سيطرة الشخص على الشيء سيطرة فعلية لحساب نفسه.

كما قضت أحكام أخرى بأن الحراسة الموجبة للمسئولية طبقاً لنص المادة: 1/138 مدني تتحقق بسيطرة الشخص على الشيء سيطرة فعلية في الاستعمال والتوجيه و الرقابة³. وبهذا نجد أن القضاء الجزائري شأنه شأن القضاء الفرنسي، لجأ في تحديد الحراسة إلى تفكير موضوعي يبتعد عن فكرة الخطأ ويقترّب من تحمل التبعية، لأنه يربط الحراسة بالسلطة الفعلية المستقلة في استعمال وتوجيه ورقابة الشيء، وبهذا يكون قد أكد بأن الملكية لا تدل حتماً على الحراسة، إذ أن مالك الشيء قد يفقد الحراسة عندما يحرم من السلطة الفعلية عليه. وبناء على العرض السابق نصل إلى تحديد فكرة الحراسة بأنها تعني السيطرة الفعلية على الشيء ولو لم تكن هذه السيطرة قانونية، أي ولو لم تستند إلى حق أو سند من القانون، لذلك

¹ ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 01 جويلية 1981، ملف رقم 21313، قرار منشور في نشرة القضاء، العدد 18، سنة 1982، ص 121.

² قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 1983/05/25، ملف رقم 32817، الذي جاء فيه ما يلي: "من المقرر قانوناً أن المتبوع يكون مسئولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه متى كان واقعاً منه بمناسبة تأدية وظيفته أو بسببها، ولما كان قضاء الموضوع قسواً بمسئولية المتبوع المدنية عن فعل مستخدمه الذي أخذ في غيابه السيارة خلسة من المستودع واستعملها لأغراض شخصية لا صلة لها بالوظيفة فإنهم بقضائهم هذا قد أخطأوا في تطبيق القانون"، قرار منشور في المجلة القضائية، العدد 2 سنة 1990

³ أنظر حكم محكمة الغزوات الصادر عن القسم المدني بتاريخ 1999/04/12 فاصل في قضية رقم 99/40، حكم غير منشور.

أنظر أيضاً: قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا الصادر بتاريخ 1996/05/14، ملف رقم 43237، قرار غير منشور.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

تتحقق الحراسة في جانب سارق الشيء أو مغتصبه طالما سيطر على الشيء سيطرة فعلية توارت معها سلطة الأمر على الشيء، ولا يحول دون اعتباره حارساً أن تكون سيطرته هذه قانونية. والعبرة في تحقق الحراسة بالسطيرة أو سلطة الأمر ذاتها وليس مباشرتها، فهي تقوم بمجرد توافر سلطة الأمر على الشيء والسيطرة عليه، بصرف النظر عن مباشرة هذه السلطة، لذلك فلا أهمية في قيام الحراسة بوجود أو عدم وجود الشيء تحت يد من له السيطرة عليه.

المطلب الثاني: عناصر الحراسة.

لكي تتوافر السيطرة الفعلية لشخص على السيارة يجب أن تكون لهذا الشخص سلطة استعمال لهذا السيارة وتوجيهها ورقابتها. وهذا هو العنصر المادي للحراسة (الفرع الأول)، وأن يباشر الشخص هذه السلطة لحسابه الخاص، أي بقصد تحقيق مصلحة شخصية له، وهذا هو العنصر المعنوي للحراسة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: العنصر المادي للحراسة.

مقتضى العنصر المادي للحراسة أن يكون للشخص سلطة استعمال الشيء وتوجيهه ورقابته. ولقد ذكر المشرع الجزائري في المادة: 138 هذه السلطات دون أن يبين المعنى المقصود منها، كما أن القضاء سواء الجزائري أو الفرنسي لم يبين المقصود بكل منها (البند الأول)، كما لم يبين مدى تطلب اجتماع هذه السلطات عند الحارس (البند الثاني).

البند الأول: المقصود بسلطات الاستعمال والتوجيه والرقابة.

أولاً: الاستعمال:

هو استخدام السيارة كأداة لتحقيق غرض معين، ويستوي أن يكون هذا الغرض مادياً أو معنوياً¹، ويترتب على ذلك أن مالك السيارة الذي يتطوع بنقل صديق له من مكان إلى آخر

¹ محمد لبيب شنب، موجز في مصادر الالتزام، المصادر غير الإرادية (الأعمال غير المباحة-الكسب غير المشروع)، دار النهضة العربية، بيروت لبنان، طبعة 1969، ص89؛ عبد القادر الفار، رسالته، ص36.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

مجاملة له، يستعمل سيارته ولو انه لم يجن فائدة مادية من وراء هذا الاستعمال¹. واستعمال السيارة يكون بركوبها والتنقل بها من مكان إلى آخر أو يكون بتحميلها بضائع.

وليس المقصود بالاستعمال هذا الاستعمال المادي للسيارة، بل يكفي أن يكون في مقدوره في أي وقت أن يباشر هذا الاستعمال دون أن يمنعه أحد، وبمعنى آخر يكفي أن يكون للشخص سلطة استعمال السيارة على الصورة التي توفر الغرض منها أي في الحدود التي يحصل فيها عادة استعمالها للغاية المحددة لها².

ويترتب على هذا القول أن الحراسة تبقى بين صاحب سلطة الاستعمال على الرغم من الاستعمال المادي لها من قبل شخص آخر، وكذلك يبقى حارسا لها حتى ولو كانت متوقفة ما دام لم يفقد سلطة الاستعمال لها بتصرف قانوني أو مادي غير مشروع³.

وسلطة الاستعمال قد تثبت للشخص بمقتضى حق عيني له على السيارة كالملكية، وقد تكون للشخص بناء على حق شخصي يستمد من عقد يخوله هذه السلطة، كحق المستأجر والمستعير على السيارة، وقد يستند إلى قرار إداري أو حكم قضائي كالمصادرة، وقد لا يستند الاستعمال إلى حق ما كما هو الحال بالنسبة للحائز، بل قد يثبت الاستعمال نتيجة عمل غير مشروع كالسرقة⁴.

وقد يتعدد مستعملو السيارة الواحدة، فيقتضى في هذه الحالة تحديد من له السلطة على السيارة إدارة وتوجيها وقت استعمالها، كما لو استعملت السيارة مثلا من قبل مالكها والتابع له، وابنه ففي هذه الحالة تثبت الحراسة للمالك إذا كان يستعمل السيارة بنفسه أو بواسطة تابعه، لكن يختلف الأمر فيما لو استعملها الابن لغرض شخصي له، لا علاقة لوالده به، فالحراسة تثبت للابن في هذه الحالة، ويكون انتقالها إليه بفعل إعاره مفترضة تبررها العلاقة العائلية⁵.

ثانيا: التوجيه أو التسيير:

¹ ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 1982/01/20، ملف رقم 21286، المجلة القضائية، العدد 2، سنة 1989، ص15.

² يحي أحمد موافي، مرجع سابق، ص45-46؛ محمود جلال حمزة، مرجع سابق، ص269-270؛ سمير سهيل دنون، مرجع سابق، ص72.

³ عاطف النقيب، مرجع سابق، ص24؛ محمد الكشور، حراسة الأشياء، طبيعتها وآثارها، مطبعة النجاح الجديدة، المغرب، 1990، ص77-78.

⁴ محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص87-88.

⁵ عبد القادر الفار، رسالته، ص54؛ سمير سهيل دنون، مرجع سابق، ص73؛ أمجد محمد منصور، مرجع سابق، ص54.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

على خلاف المادة: 1/1384 مدني فرنسي تضمنت المادة: 1/138 مدني جزائري، وكذلك حكم الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية لعام 1941 عنصرا آخر للحراسة هو التوجيه أو التسيير أو الإدارة.

والمقصود بالتوجيه ليس المدلول المادي الذي يعني وضع اليد على السيارة لإدارتها وتسييرها فعليا، بل يقصد هنا المدلول المعنوي والذي مضمونه سلطة الأمر في توجيه السيارة، بمعنى أن التسيير هو السلطة أو القدرة على تقرير كيف يتم الاستعمال كتحديد طريقة الاستعمال وزمانه، ومكانه والغرض منه وتحديد الأشخاص الذين يباشرونه¹.

وعلى أساس ما لحارس السيارة من سلطة التوجيه، فله أن يحدد تشغيلها من عدمه وتحديد خط السير والأماكن التي تمر عليها والشخص الذي يسمح له بقيادتها².

والمدلول المعنوي للتوجيه يعطي لهذه الكلمة معنى يكفي ليستوعب الحالات التي لا تكون السيارة تحت يد مالكة أو تحت نظره مع بقاء سلطته عليها وعلى من يستعملها، فلو ترك شخص سيارته في ساحة البناية التي يسكنها وانتقل إلى منزل آخر مدة من الزمن، فإن التوجيه بمدلوله المعنوي يظل له مادام أن في قدرته أن يعود لاستلام السيارة أو يكلف أحدا بإحضاره إليه³. ونظراً لارتباط سلطة التوجيه بسلطة الاستعمال، فإنها تكون عادة للشخص الذي له استعمال السيارة فعلاً، ولذلك يغفل بعض الفقهاء الإشارة إليها اكتفاء بسلطة الاستعمال ذاتها⁴.

ثالثاً: الرقابة:

تقع الرقابة على الشيء ذاته لا على استعماله، وتعني سلطة فحص السيارة وتعهدتها بالصيانة والإصلاح بما يضمن سلامتها الدائمة، لتكون صالحة للغرض الذي أعدت له، فيكون لحارسها الحق في استبدال الأجزاء التي تتلف بأخرى سليمة⁵.

¹ H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1160 P126; B. STARCK, thèse, p. cit., P246.

علي علي سليمان، دراسات في المسئولية المدنية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994، ص116؛ محمود جلال حمزة، مرجع سابق، ص270-271.

² أمجد محمد منصور، مرجع سابق، ص55؛ سهير سيد منتصر، رسالتها، ص120.

³ يحي أحمد موافي، مرجع سابق، ص47؛ عاطف النقيب، مرجع سابق، ص24-25؛ سمير سهيل دنون، مرجع سابق، ص73-74.

⁴ محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص88.

⁵ أمجد محمد منصور، مرجع سابق، ص55؛ عبد القادر الفار، رسالته، ص38-39.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

وهذه الرقابة لا تعني بالضرورة بقاء الحارس إلى جانب السيارة يلاحظها ويعاينها، فقد يعهد صاحب السيارة إلى تابع له أو متعاقد معه بمراقبة السيارة فعليا أثناء استعمالها ويظل الحارس لها طالما أن سلطة التابع والمتعاقد تأتي امتداداً لسلطة الحارس¹.

بعد عرض هذه السلطات، يمكن القول بأنها تعتبر مظاهر مادية للسيطرة الفعلية إن توافرت عند شخص معين أمكن اعتباره حارساً للسيارة التي يمارس عليها هذه السلطات، بشرط توافر العنصر المعنوي للحراسة.

¹ عاطف النقيب، مرجع سابق، ص26؛ محمود جلال حمزة، مرجع سابق، ص272؛

البند الثاني: مدى تطلب اجتماع هذه السلطات عند الحارس.

قد تجتمع سلطات الاستعمال والتوجيه والرقابة في يد شخص واحد، وهذا الوضع لا يثير خلافاً بالنسبة لتحديد الحارس، غير أن بعض هذه السلطات قد يفصل من البعض الآخر حيث تتوزع بين أشخاص متعددين، وفي هذه الحالة يجب أن نبحت عن له الهيمنة الغالبة على السيارة لاعتباره حارساً لها.

فقد تتفصل سلطتا الاستعمال والتوجيه، فيكون الاستعمال لشخص والتوجيه لشخص آخر، كما إذا أجر شخص سيارته لشخص آخر فانتمت إلى المستأجر سلطة الاستعمال، لكن المؤجر احتفظ لنفسه بسلطة التوجيه، فاشتراط ألا يقودها شخص غير المستأجر، وألا تسير في طريق غير معبدة وألا تنقل بضائع.

يتجه الفقه في فرنسا إلى اعتبار المؤجر هو الحارس مادام يباشر سلطته في توجيه استعمال السيارة¹، ويفترض أن المالك قد احتفظ لنفسه بسلطة التوجيه إذا كان موجوداً وقت استعمال الشيء، كما إذا جلس في السيارة المعارة إلى جانب المستعير أو إذا قدم تابعاً له ليقوم بقيادة السيارة دون أن يخضع في ذلك لأوامر أو تعليمات المستعير أو المستأجر².

كذلك قد تتفصل سلطتا الاستعمال والرقابة، كما إذا أجر شخص سيارته لآخر وكانت سلطة المستأجر لا تتعدى استعمال السيارة، ولا تمتد إلى صيانتها وإصلاحها، تعرف هذه المشكلة في الفقه باسم مشكلة تجزئة الحراسة.

يرى جانب من الفقه ضرورة تجزئة الحراسة في هذه الحالة إلى حراسة تلازم الاستعمال وتكون لمستعمل السيارة إذا كان الضرر راجعاً إلى استعمالها، وحراسة تنصب على البنية أو التكوين وتظل لمالك السيارة أو لصانعها إذا كان الضرر راجعاً إلى عيب في تكوين السيارة أو تركيبها أو إلى خلل في أحد أجزائها³.

ورغم الأحكام التي صدرت عن القضاء الفرنسي مؤيدة فكرة تجزئة الحراسة، إلا أنها لم تلقى قبولاً داخل أوساط الفقه نظراً لكونها تعود إلى الفكرة التقليدية للخطأ إذ أنها لا تقرر مسئولية

¹ H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1174, P141.

² H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1180, P150 et s; A. BESSON, thèse, p. cit., P37.

³ حشمت أبو ستيت، مرجع سابق، ف1/551، ص509؛ عبد الحي حجازي، الجزء الثاني، المصادر غير الإرادية، مرجع سابق، ص560؛ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، الهامش رقم 1088.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

صاحب سلطة الرقابة إلا إذا كان الضرر قد نتج عن عيب في السيارة، إذ يمكن نسبة هذا العيب إلى إهمال منه في صيانة السيارة و إصلاحها¹.

كما يمكننا الاستناد في رفض فكرة تجزئة الحراسة إلى ما توصلت إليه محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ 1935/6/26، والذي قررت فيه بأن المسؤولية عن فعل الأشياء الجامدة تجد أساسا لها في مفهوم الحراسة بمعزل الصفات الذاتية للشيء².

تبعاً لما سبق نصل إلى القول بأن الحراسة لا تتجزأ، فإما أن تثبت كلها أو لا تثبت مطلقاً، وان تثبت كلها فيمكن أن تثبت لأكثر من شخص، فتكون مشتركة بينهم كما سنرى، فالحراسة تتبدل ولا تتعدد استناداً إلى حراسات متنوعة أو متعددة أي استناداً إلى سلطات مختلفة يملكها كل منهم، فإذا انفصلت سلطة الاستعمال عن سلطة الرقابة أو عن سلطة التوجيه، فإن حراسة السيارة في هذه الحالة تكون لشخص واحد هو من يملك السلطة الفعلية التي إما أن تثبت لمن له سلطة الإشراف والتوجيه وإما لمن له سلطة الاستعمال، ولا يهم إذا كان الضرر ناشئاً عن الشيء أو عن استعماله، إذ يبقى الحارس في الحالتين واحد لا يتغير، وهكذا يقال أن الحراسة عند انتقالها تتبدل لا تجتمع عندما تستند إلى سلطات مختلفة، أما إذا كانت الحراسة تستند إلى نفس السلطة فيمكن أن تثبت لأكثر من شخص³.

وخلاصة القول أن حارس السيارة يسأل عن الأضرار التي تحدثها هذه الأخيرة بالغير، إذا كانت له سلطة فعلية عليها، ويقدر القاضي مدى توافر هذه السيطرة على السيارة من اجتماع سلطات الإستعمال و التسيير و الرقابة، أو من تحقق بعضها أو إحداها، وذلك حسب ظروف كل دعوى ولا يخضع في ذلك لرقابة المحكمة العليا، بمعنى أن استخلاص هذه السلطات يخضع للسلطة التقديرية للقاضي، أما تكييف هذه السلطات حسب ماذا كانت تصل إلى حد هيمنته وسيطرته على السيارة أي سلطة الأمر عليها أم لا، فهي مسألة قانونية يخضع القاضي فيها لرقابة المحكمة العليا⁴.

¹ سمير سهيل دنون، مرجع سابق، ص89؛ عاطف النقيب، مرجع سابق، ص82؛ محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص93.

² عاطف النقيب، مرجع سابق، ص80-81.

³ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بالتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات، ذات السلاسل، الكويت، 1985، ص130.
CF: R. SAVATIER, op. cit., T1, N°368, P493.

⁴ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص126 الهامش رقم 2.

البند الثالث: الحراسة المشتركة أو تعدد الحارسين للسيارة.

وصلنا من خلال ما سبق إلى القول بأن مناط الحراسة هو السلطة الفعلية على السيارة، هذه السلطة يمكن أن تثبت لأكثر من شخص مادامت حراساتهم تستند إلى نفس السلطة، وهذا ما يحدث بالنسبة للملاك على الشيوخ أو المستأجرين لسيارة واحدة وتكون مسئولية الحراسة هنا مسئولية تضامنية إعمالاً لقاعدة التضامن عند تعدد المسؤولين، والتي نظمها المشرع الجزائري في المادة: 126 من القانون المدني¹.

أولاً: طبيعة التضامن في حالة تعدد الحراس.

عندما يتعدد المدينون في مواجهة الدائن فإن الأصل أن ينقسم الدين بينهم، إلا إذا تدخل المشرع وقرر تضامن هؤلاء المدينين، كما فعل المشرع الجزائري في المادة: 126 من القانون المدني، أو اتفق المدينون على هذا التضامن، لكن في فرنسا بسبب غياب النص القانوني الذي يقضي بالتضامن، جهد كل من الفقه والقضاء على إنشاء هذا التضامن مبررين موقفهم بأن طبيعة الأشياء قد تفرض أن يكون كل مدين من المدينين المتعددين ملتزم بكل الدين، في الوقت نفسه الذي لا يكون للدائن سوى تلقي الوفاء مرة واحدة، و باعتبار التضامن لا يتقرر إلا بنص أو اتفاق فقد اتجه الفقه والقضاء إلى القول أن الالتزام في هذه الحالة يكون التزاماً تضامنياً².

ويميز الفقه الفرنسي بين الالتزام التضامني والالتزام التضاممي خاصة من حيث الآثار، قائلاً أنه بالنسبة للتضامن توجد مصلحة مشتركة بين المدينين وبالتالي نيابة تبادلية فيما بينهم، هذا الاختلاف الجوهرى هو الذي دفع القضاء الفرنسي إلى الالتجاء إلى فكرة الالتزام التضاممي خارج نطاق كل اتفاق أو نص في القانون، وكذلك لعدم الاصطدام بمبدأ عدم افتراض التضامن³.

ونرى أن معيار المصلحة لا نجده في جميع الأحوال، فإذا كان ممكن التصور في حالة تعدد السيارات التي سببت الحادث، فإن هذا بعيد عن التصور في حالة تعدد الحارسين للسيارة

¹ تنص المادة: 126 من القانون المدني الجزائري على ما يلي: "إذا تعدد المسئولون عن فعل ضار كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر، وتكون المسئولية فيما بينهم بالتساوي إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم في الالتزام بالتعويض".

² أنظر في عرض ذلك: محسن البيه، التضامن والتضام في قضاء محكمة الاستئناف العليا الكويتية مقارناً بالقضائين الفرنسي والمصري، الجزء الأول، مجلة الحقوق صادرة عن مجلس النشر العلمي بجامعة الكويت، العدد 3، سنة 1989، ص18 وبعدها. راجع أيضاً: علي علي سليمان، تعدد المسئولية في القضاء الفرنسي والقانون المدني الجزائري، مجلة الشرطة، العدد 43، سنة 1990، ص10.

³ نبيل إبراهيم سعد، التضام ومبدأ عدم افتراض التضامن، دراسة تحليلية مقارنة، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1987، ص37؛ راجع أيضاً: حسين عامر وعبد الرحيم عامر، المسئولية المدنية، دار المعارف، مصر، الطبعة الثانية، 1979، ص451-452.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

الواحدة لأنه لا يمكن أن تنتفي المصلحة المشتركة فيما بينهم، بالتالي يكون المشرع الجزائري قد سد النقص التشريعي الموجود في القانون الفرنسي، وبالتالي تفادى التعارض مع القاعدة القانونية التي تنص على أن التضامن لا يكون إلا بنص قانوني أو اتفاق المدينين.

ثانياً: شروط قيام التضامن بين الحارسين للسيارة.

جاء نص المادة: 126 من القانون المدني الجزائري بمبدأ يخالف ذلك المعمول به في مجال المسؤولية التعاقدية التي لا يفترض فيها التضامن، بل يتم ذلك بموجب شرط اتفاقي أو نص قانوني، فنجد أن التشريع جاء في مجال المسؤولية التقصيرية بمبدأ عام يقضي بالتضامن في حالة تعدد المسؤولين، ويشترط لقيام هذا التضامن ما يلي:

1- وحدة الضرر:

إن ما يبرر الالتزام التضامني في المسؤولية التقصيرية هو وحدة الضرر الذي تسبب فيه كل واحد من المسؤولين، لأنه وقع أثناء السيطرة الفعلية على السيارة من قبل كل هؤلاء الأشخاص في نفس الوقت¹.

ويترتب على هذا الأمر أن الدائن يستطيع أن يطالب أياً من المدينين منفرداً بكل الدين أو يطالبهم مجتمعين بهذا الدين، وإذا وفى أحد المدينين بكل الدين تبرأ ذمة الآخرين، وإذا كان الوفاء جزئياً فينقضي به الالتزام بقدر هذا الوفاء.

وهذا الشرط بديهي في حالة تعدد الحارسين للسيارة الواحدة، وتبدو أهميته في حالة تعدد السيارات التي باشرت الحادث، حيث يمكن أن يتعدد المحل فينتفي التضامن².

2- تعدد الحارسين للسيارة:

يشترط لقيام التضامن تعدد الحارسين للسيارة استناداً إلى نفس الحراسة أو إلى نفس السلطة وهي السلطة الفعلية، أما إذا اختلفت السلطات أو الحراسات فإن التضامن يكون بين من كانت لهم السلطة الفعلية وقت الحادث³.

3- التدخل الإيجابي للسيارة في إحداث الضرر:

¹ محسن البيه، التضامن والتضام في قضاء محكمة الاستئناف العليا الكويتية مقارناً بالقضائين الفرنسي والمصري، الجزء الثاني، مجلة الحقوق صادرة عن مجلس النشر العلمي بجامعة الكويت، العدد 4، سنة 1989، ص103 وبعدها.

² عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، ص921-926 الهامش رقم 4.

³ Henry SOLUS et Roger PERROT, droit judiciaire privé, tome2, La compétence, Paris, 1964, P15.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

بمعنى لا يكفي أي تدخل لهذه السيارة لمسائلة حارسها بالتضامن، بل يشترط أن يكون هذا التدخل إيجابياً فعلاً في إحداث الضرر، ويستخلص القاضي هذا الدور السببي من وقائع مادية دون أن يخضع لرقابة المحكمة العليا.

الفرع الثاني: العنصر المعنوي للحراسة.

لاكتمال معنى الحراسة يجب أن تباشر السلطة على السيارة للحساب الخاص للحارس، ويعبر الفقهاء عن هذا الشرط بقولهم أن الحارس يجب أن يكون مستقلاً في سيطرته على السيارة غير تابع لغيره، فإن باشر سلطة غير مستقلة أي لحساب غيره أو امتداد لها فلا يكتمل معنى الحراسة، لأن السلطة الفعلية تتنافى مع التبعية و الخضوع¹(البند الأول).
و بالإضافة إلى ذلك، تطرح بمناسبة دراسة العنصر المعنوي للحراسة مسألة تتعلق بمدى اشتراط التمييز لدى الحارس(البند الثاني).

البند الأول: استقلال سلطة الحارس.

ولتوضيح العنصر المعنوي للحراسة المتمثل في استقلال سلطة الحارس، رأيت تحديد مدى مسئولية المتبوع عن حوادث السيارات التي تتطلب وجود علاقة تبعية بين مباشر الضرر وصاحب سلطة الأمر والتوجيه وهو المتبوع، وكذلك أن يقع الحادث أثناء تأدية المتبوع لوظيفته أو بسببها، وسوف أبين هذين الشرطين فيما يلي:

أولاً: علاقة التبعية بين مباشر الضرر وصاحب سلطة الأمر.

معنى التبعية استناد إلى نص المادة: 136² مدني جزائري هو السلطة الفعلية التي تثبت للمتبوع على مباشر الضرر، أي تتحقق التبعية في الحالة التي يكون فيها مرتكب الحادث الضار خاضعاً لرقابة وتوجيه شخص آخر فلا يكون مستقلاً في قيادة السيارة، وإنما يقودها لمصلحة المتبوع الذي يتمتع بسلطة إعطاء الأوامر والتعليمات³.

¹ H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1158-1159, P124 et s; R. SAVATIER, op. cit., T1, N°361, P482 et s.

² تنص المادة: 136 مدني جزائري: "يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار متى كان واقعاً منه في حال تأدية وظيفته أو بسببها أو بمناسبةها.

وتتحقق علاقة التبعية ولو لم يكن المتبوع حرّاً في اختيار تابعه متى كان هذا الأخيرة يعمل لحساب المتبوع".

³ R. SAVATIER, op. cit., T1, N°361, P488 et s.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

والمقصود هنا بالتوجيه، ليس القيادة أو التوجيه الفني وإنما يكفي التوجيه الإداري¹، فتتحقق التبعية ولو لم يكن المتبوع ملما بقيادتها أي حتى ولو لم يكن قادرا على إصدار التعليمات والأوامر الفنية، فإن تحققت السلطة الفعلية في الرقابة والتوجيه تحققت التبعية والعكس صحيح². ولا يشترط استناد هذه التبعية على عقد عمل، بل متى توافرت السلطة الفعلية قامت التبعية³، بغض النظر عن مصدرها، سواء وجد هناك عقد أم لم يوجد، وسواء كان العقد إن وجد صحيحا أم باطلاً، بمعنى لا يشترط أن تستند الرقابة والتوجيه على سند شرعي يخول القيام بها، فيكفي وجود السلطة من حيث الفعل والواقع، فتتحقق بالنسبة لتبعية الإبن لأبيه حيث يقوم بعمل لحساب أبيه ويأمر عليه هذا الأخير سلطة الرقابة والتوجيه بالفعل، والصديق تابع لصديقه الذي يتناوب القيادة أثناء رحلة مشتركة تحت توجيه وإرشاد مالك السيارة⁴. وتجدر الإشارة إلى أن علاقة التبعية تعتبر قائمة ولو لم يكن المتبوع حرا في اختيار تابعه بل فرض عليه، متى وجدت له عليه سلطة فعلية في مراقبته و إدارته⁵. وتتميز علاقة التبعية، بعكس فكرة الحراسة بإمكان تجزئتها، بمعنى أن يكون الشخص تابعا لأكثر من متبوع واحد طالما كان يقوم لكل منهم بأعمال خاصة متفرقة، وذلك كالسائق الذي يعمل لدى أكثر من شخص، فلا يكون تابعا لأي منهم إلا في الوقت الذي يؤدي فيه عملا خاصا به، أما إذا كانت قيادة السائق للسيارة تمثل عملا مشتركا لعدة أشخاص، دون أن ينفرد أحد منهم بالرقابة والإشراف عليه فإن السلطة الفعلية هنا تتوزع عليهم جميعا، ويكونوا جميعا متبوعين له، ومن ثم يسألوا عن فعله الضار بالتضامن فيما بينهم⁶.

ويستوي في المصلحة أن تكون مادية أو أدبية فالعبارة في استقلال المصلحة وليس بطبيعتها، وعلى ذلك فإن مالك السيارة الذي يقودها لمجرد النزهة أو الترويح على النفس يكون حارسا لها، وكذلك إذا قام بتوصيل صديق أو قريب مجاملة، ففي كلتا الحالتين يحقق المالك مصلحة أو فائدة أدبية؛ أنظر: محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص 98.

¹ محمد لبيب شنب، موجز في مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص 62-63؛ راجع كذلك محمد الكشور، مرجع سابق، ص 86-87.

² Gaston De LESTANG, thèse, p. cit., P24; CF: P. ROUBIER, article, p. cit., , J.C.P. 1942-1-257.

³ محمد لبيب شنب، موجز في مصادر الالتزام، مرجع سابق، ص 64-65.

CF: P. ROUBIER, article, p. cit., , J.C.P. 1942-1-257.

⁴ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص 193 الهامش رقم 1؛ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، ص 1148.

⁵ أنظر المادة: 136 فقرة 2 من القانون المدني الجزائري.

⁶ B. STARCK, thèse, p. cit., P246; R. SAVATIER, op. cit., T1, N°366, P490 et s.

ثانياً: علاقة السببية.

بالإضافة إلى علاقة التبعية، يشترط لمساءلة المتبوع عن الضرر الذي أحدثه التابع، وجود علاقة سببية بين الحادث و العمل الذي يقوم به التابع لصالح المتبوع، أي يكون حادث السيارة مرتبطاً بالعمل المكلف به التابع، والسؤال الذي يطرح هنا متى يعتبر الحادث الضار مرتبطاً بعمل التابع ؟

الإجابة على هذا التساؤل نجدها في نص المادة: 136 من القانون المدني الجزائري التي تفسر علاقة السببية بالحادث الواقع أثناء تأدية التابع لوظيفية أو بسببها أو بمناسبة، وهو الاتجاه الموسع لمسئولية المتبوع¹.

1- وقوع الحادث أثناء تأدية التابع لوظيفته (أثناء علاقة التبعية).

تتحقق علاقة السببية هنا إذا وقع الحادث الضار أثناء قيام التابع بعمل بصفته تابعاً، فإذا تحقق هذا الشرط يسأل المتبوع عن حادث السيارة التي يقودها التابع بصرف النظر عن موقف المتبوع فيما يتعلق بطريقة إنجاز العمل، أي سواء طلب المتبوع من التابع الإسراع بالسيارة أم لا، ويسأل المتبوع حتى ولو أساء التابع القيام بالعمل المكلف به ما دام هذا العمل يعتبر من أعمال التبعية².

فالمهم هنا أن يكون مباشر الضرر في تبعية لرب العمل (المتبوع) حقيقة أو حكماً، ومعيار التبعية هو الذي يوضح وقوع الحادث أثناء الوظيفة من عدمه³.

¹ جلال محمد إبراهيم، الحادث أثناء وبسبب العمل، دراسة مقارنة، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، كلية الحقوق، العدد 2، سنة 1987، ص244.

²Marguerite MERCIER, Les accidents de la circulation, Les Editions Sociales Française, Paris, 1960, P11.

³ بدر جاسم اليعقوب، حوادث الطريق ومدى اعتبارها إصابات عمل، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، كلية الحقوق، العدد 4، سنة 1981، ص153-154.

2- وقوع الضرر بسبب الوظيفة (بسبب التبعية):

الحادث الذي يباشره التابع والذي لم يقع أثناء تنفيذ الوظيفة، يترتب مسؤولية المتبوع ما دام هذا الحادث وقع بسبب هذه الوظيفة، بحيث يمكن القول لولا علاقة التبعية ما تمكن التابع من أحداث الضرر، فالتبعية هي التي مكنته من ذلك نظراً لأن شخص آخر غير التابع لا يمكنه إحداث الضرر بنفس الكيفية التي أحدثه بها التابع¹.

ويشترط هنا أن تكون السببية مباشرة. مثال ذلك، مالك السيارة الذي يكلف تابعه بقيادة سيارة لقضاء مهمة محددة فيستعملها لقضاء عمل شخصي فيرتكب حادثاً يصيب أحد المارة، فهذا الحادث رغم انه لم يقع أثناء تنفيذ الوظيفة، إلا أنه مرتبط بها، فلولا تبعية مباشر الضرر لمتبوعه ما تمكن من قيادة السيارة وارتكاب الحادث، وبالتالي تتحقق علاقة السببية بين الضرر وعلاقة التبعية.

3- وقوع الضرر بمناسبة الوظيفة:

إذا كانت التبعية مجرد مناسبة لوقوع الحادث الضار، وليست سبباً مباشراً في وقوعه، فيسأل رغم ذلك المتبوع، لأن الضرر وقع بمناسبة قيام التابع بأعمال تبعية، ومثال ذلك التابع الذي يستولي على سيارة متبوعة خلسة دون علم منه، أثناء تركها بحضيرتها أو بمكان آخر ويقوم هذا التابع بها أو بقضاء عمال خاص، حيث يقع الحادث، فهنا يسأل مالك السيارة، لأن الأخير لا يسأل عن الضرر لتوافر علاقة السببية بين الضرر ورابطة التبعية، كون التبعية هنا هيأت فرصة أو مناسبة وقوع الضرر².

وهكذا نلاحظ أن في القانون الجزائري تتسع علاقة السببية بين الضرر والتبعية لتشمل ليس فقط الضرر الواقع أثناء الوظيفة، وإنما أيضاً الضرر الواقع بسبب الوظيفة أو بمناسبة، لذلك كثيراً ما تتحقق علاقة السببية بين الضرر الناتج عن التعسف في الوظيفة وعلاقة التبعية، إما لأن الضرر وقع أثناء تنفيذ عمل من أعمال الوظيفة وأما لأنه وقع بسبب تنفيذ هذا العمل أو بمناسبة وذلك يكفي لمساءلة المتبوع.

¹ جلال محمد إبراهيم، الحادث أثناء وبسبب العمل، مقال سابق، ص 244 وبعدها.

² بدر جاسم اليعقوب، حوادث الطريق ومدى اعتبارها إصابات عمل، مقال سابق، ص 154 وبعدها.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

خلاصة ما سبق أن المتبوع لا يسأل عن أفعال تابعه الضارة إلا إذا وقعت هذه الأفعال في أداء تبعيته أو بسببها، وكذلك عن الأفعال التي تقع بمناسبة هذه التبعة، أي التي تقتصر التبعة على تهيئة الفرصة والمناسبة لوقوعها.

ثالثاً: التمييز بين قواعد الحراسة وقواعد التبعية.

السؤال الذي يطرح هنا هو هل يمكن مساءلة المتبوع تبعاً لمسئولية التابع باعتباره حارساً للسيارة التي يقودها ؟

يذهب الفقه الغالب في فرنسا ومصر إلى أن الشخص لا يكون في نفس الوقت تابعاً وحارساً للسيارة المسلمة إليه لتنفيذ أعمال تبعيته، لأن الحراسة تتنافى مع التبعية والخضوع استناداً إلى قاعدة الحراسة والتبعية لا يجتمعان، لذلك يرى أنصار الاتجاه السابق عدم إمكان مساءلة المتبوع تبعاً لقيام مسئولية تابعه باعتباره حارساً للسيارة التي يقودها، ذلك انه بمجرد أن يصبح التابع حارساً للسيارة، يفقد صفة التبعية، ومن ثم تتعذر مساءلة المتبوع باعتباره كذلك¹.

ويترتب على هذا الاتجاه عدم إمكانية المضرار الرجوع على مالك السيارة، لا باعتباره حارساً، لأن الحراسة في هذا الفرض تكون قد انتقلت إلى التابع، ولا باعتباره متبوعاً لفقده هذه الصفة بمجرد أن أصبح التابع حارساً².

¹ R. SAVATIER, op. cit., T1, N°361, P482 et s; H. et L. MAZEAUD, T2, op. cit., N°1158-1159, P124 et s; AUBRY et RAU, Cours de droit civil français, tome 6, 5^{eme} édition., refondu par ESMEIN, Paris, 1951, N°418, P652; G. MARTY et P. RAYNAUD, op. cit., T2, N°423.

وانظر في الفقه المصري: حسين عامر وعبد الرحيم عامر، مرجع سابق، ص702؛ سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، القسم الثاني، المجلد الثاني، مرجع سابق، ص1085؛ أحمد شوقي عبد الرحمان، مسئولية المتبوع باعتباره حارساً، المطبعة العربية الحديثة، مصر، 1976، ص79؛ محمود خيال، خطأ التابع والجمع بين المسئوليات عن فعل الغير، بدون دار نشر، سنة 1994، ص50 وبعدها.

قارن مع ذلك:

H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1775.

الذي يرى أن الأصل اعتبار التابع حارساً للشيء الذي يملكه، لأن المتبوع وإن كانت له السلطة على تابعه، إلا أن هذه السلطة لا تمتد إلى الشيء الذي يستخدمه التابع كالسيارة أو الدراجة.

غير أن هذا الرأي لم يقبله الاتجاه السابق على أساس أن التابع وإن كان مالكا للشيء، إلا أن خضوعه لسلطة المتبوع من حيث الرقابة والتوجيه في أداء العمل المنوط به لحساب المتبوع يرفع عنه سلطة الأمر المستقلة على الشيء الذي يملكه، مما ينفي الحراسة عنه ويكون المتبوع هو الحارس المسئول.

² أنظر في عرض هذا الاتجاه وتأبيده: أحمد شوقي عبد الرحمان، مرجع سابق، ص77.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

بناء على هذه الاعتبارات، ظهر اتجاه آخر يرى إمكان مساءلة مالك السيارة باعتباره متبوعاً لتابعه قائد السيارة، حتى ولو أصبح هذا الأخير حارساً، ويتحقق ذلك في الحالة التي يخرج فيها التابع عن أوامر متبوعه ويستعمل السيارة لقضاء حاجات شخصية، فيصبح حارساً للسيارة بسيطرته عليها سيطرة فعلية مستقلة. في هذه الحالة، وفي كل الحالات التي يصبح فيها التابع حارساً، يسأل مالك السيارة باعتباره متبوعاً، دون حاجة لإثبات خطأ في جانب تابعة قائد السيارة لأن هذا الأخير أصبح حارساً¹.

وهكذا يمكن القول أن مسؤولية المتبوع يمكن أن تقام استناداً وتبعاً لقيام مسؤولية تابعة باعتباره حارساً للسيارة التي يقودها والتي أحدثت الضرر، ودون حاجة إلى إثبات خطأ هذا الأخير وتبرير ذلك أن مسؤولية المتبوع في القانون الجزائري وغيره من التشريعات مسؤولية تبعية و ليست أصلية، بمعنى أنها تقوم تبعاً لقيام مسؤولية التابع، فطالما قامت مسؤولية التابع قامت تبعاً ووفقاً لها مسؤولية المتبوع بصرف النظر عن كيفية قيام الأولى هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإن القول بمسئولية المتبوع تبعاً لمسئولية تابعه باعتباره حارساً للسيارة دون حاجة لإثبات الخطأ، يتماشى مع نص المادة: 136 من القانون المدني الجزائري باعتبار الضرر الناشئ عن حوادث السيارات والأشياء غير الحية -بصفة عامة- هو عمل غير مشروع ينسب إلى حارسها ويتوجب مسؤوليته عنه.

¹ أنظر في عرض تفصيل لهذا الاتجاه وتأبيده: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص 207-208.

وجاء فيه أيضاً: لإزالة تعارض هذا الاتجاه الأخير مع قاعدة عدم الجمع بين الحراسة والتبعية، لجأ هذا الاتجاه إلى التمييز بين نوعين من التبعية، النوع الأول يسمى بالتبعية المادية أو الموضوعية، بمعنى التبعية في مباشرة السيطرة والهيمنة على السيارة والتي تتحقق عندما يكون الشخص في قيادته للسيارة وسيطرته عليها خاضعاً لسيطرة متبوعة، ومن ثم فلا يكون الحارس حراً ولا مستقلاً في قيادته وسيطرته على السيارة، بل يقتصر على تنفيذ ومباشرة سلطة وسيطرة متبوعة على السيارة، فيكون مجرد أداة أو مظهر لسيطرة متبوعة على السيارة، أمّا النوع الثاني من التبعية، وهي ما تسمى بالتبعية الشخصية، ويقصد بها تلك التي تربط بين شخصين، تمنح أحدهما سلطة التوجيه والرقابة والإشراف على الآخر، فهي التبعية العادية المألوفة التي تحقق مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه.

ويرى هذا الاتجاه أن التبعية الأولى فقط، أي التبعية المادية أو الموضوعية أو التبعية في مباشرة السيطرة على السيارة، هي التي لا يمكن أن تجتمع مع الحراسة على أساس قاعدة أن الحراسة والتبعية لا تجتمعان.

أما التبعية الشخصية، فلا تتعارض بالضرورة مع الحراسة على السيارة، لأنها تعمل بمجرد ذاتها في مجال آخر غير مجال الحراسة، هو سيطرة شخص على آخر، بينما ما تواجهه الحراسة هو سيطرة شخص على السيارة.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

البند الثاني: مدى اشتراط التمييز لدى الحارس.

إذا كانت القاعدة فيما يتعلق بمسئولية عديم التمييز عن أفعاله الشخصية هي عدم مسئوليته¹, فإن الموضوع محل جدل في مجال المسئولية عن الأشياء، خاصة وأن القاصر يكون في الغالب خاضعا لمن له سلطة الرقابة والإشراف عليه، وبالتالي لا تكون له سلطة مستقلة على الشيء.

فهل يمكن القول بأن القاصر لا يمكن أن يكون حارسا للسيارة التي يملكها بسبب الولاية القانونية للأب و للأُم عليه؟

أولاً: موقف القضاء الفرنسي من أهلية الحارس.

قرر القضاء الفرنسي في مرحلة أولى أن الولاية الأبوية تتعارض مع إسناد سلطة التوجيه إلى القاصر².

يتبين من هذا القضاء أن عديم التمييز لصغر سنه لا يمكن أن تكون له صفة الحارس بالنسبة للشيء الذي يحوزه لأنه غالباً ما يكون خاضعا لمن له سلطة الرقابة والإشراف عليه، وبالتالي لا تكون له سلطة مستقلة على الشيء، شأنه في ذلك شأن التابع، فالخضوع يتعارض مع الاستقلال المميز للحراسة.

ولقد أصر القضاء الفرنسي على هذا الاتجاه، إذ قضت محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ 15 أكتوبر 1956 أن الطفل عديم التمييز لا يمكن أن يكون حارسا للشيء الذي يستعمله لأنه يكون خاضعا بالضرورة للرقابة المستمرة، وإنما تكون الحراسة للشخص المكلف بالرقابة والإشراف عليه³.

واستمرت محكمة النقض الفرنسية في تأكيدها لهذا الحل في قرارها الصادر بتاريخ 23 نوفمبر 1978 الذي جاء فيه "وإن كان الطفل هو الحائز المادي لأداة الضرر، فإن والدته تحتفظ مع ذلك بسلطة الأمر المعنوي ومن ثم إشرافها على اللعب، ويكون لها سلطة الأمر وحراسة الشيء"⁴.

¹ تنص المادة: 125 من القانون المدني الجزائري على ما يلي: "لا يسأل المتسبب في الضرر الذي يحدثه بفعله أو امتناعه أو بإهمال منه أو عدم حيطته إلا إذا كان مميزاً".

² Civ., 1^{ère}, 15 juin 1948, Dalloz, 1948-485, qui décide que: "La Puissance paternelle était incompatible avec l'attribution du pouvoir de direction à l'enfant".

³ Civ., 1^{ère}, 15 octobre 1956, Bull. civ., 2, N°341.

⁴ Civ., 2^{ème}, 23 novembre 1978, Bull. civ., 2, N°351

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

بالنظر إلى هذا القضاء لمحكمة النقض الفرنسية، يمكن القول بأن الطفل عديم التمييز لا يمكن أن يكون حارساً للشيء الذي أحدث به الضرر، وبالتالي لا تقوم مسؤوليته على أساس قواعد المسؤولية عن الأشياء. و بهذا بقيت مسألة عديم التمييز الحصن الأخير الذي لم تفتح المادة 1/1384 مدني فرنسي.

لكن هذا القضاء الذي أقام علاقة بين التزام الآباء برقابة القاصر والالتزام برقابة الشيء تعرض إلى نقد شديد من جانب الفقه كونه يؤدي إلى الخلط بين مجال تطبيق أحكام المسؤولية عن الأشياء والأحكام الخاصة بمسئولية الأب والأم، كما أنه يعتبر صاحب الحق القانوني هو الحارس فحين أن الحراسة هي سلطة فعلية وليست سلطة قانونية¹.

لم يصمد القضاء الفرنسي أمام النقد الموجه إليه، فعدل عن موقفه في حكم شهير أصدرته الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية في 04 مايو 1988 في قضية تتلخص وقائعها في أن طفلاً في الثالث من عمره يمسك بيده قطعة من الخشب فسقط على زميله وهو ممسك بقطعة الخشب ففقد عينه وأصابه بعور، فثار التساؤل حينئذ حول مدى انطباق قواعد المسؤولية عن فعل الشيء، ووصلت القضية إلى الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية التي قررت ما يلي: "حيث أن الطفل ثبت له الاستعمال والإدارة والرقابة على العصا، فليس هناك مجال لأن نبحت على الرغم من صغر السن، ما إذا كان هذا الطفل الصغير يملك الإدراك والتمييز، فهذا الطفل على الرغم من كونه غير مدرك وغير مميز يعتبر الحال كذلك حارساً، أما كونه لا يدرك معاني أعماله ونتائج أفعاله كونه لا يستطيع أن يزن الأمور ولا يستطيع أن يدرك معانيها فإن هذا يبقى غير ذي معنى، ولا أهمية له فيما يتعلق بتقرير مسؤوليته عن فعل الشيء"².

وبجوز أن تنتقل الحراسة إلى غير المالك ولو كان شخصاً فاقد التمييز كما إذا سرق مجنون سيارة آخر وارتكب بها حادثاً³.

وبهذا يكون الاجتهاد القضائي الفرنسي قد قبل بأن الولاية الأبوية لا تمنع القاصر الخاضع لها من ممارسة سلطات التوجيه والرقابة على الشيء الذي له استعماله، بمعنى أن

¹ أنظر في عرض هذه الانتقادات: محمود السيد عبد المعطي خيال، رسالته، ص136 وبعدها.

² أنظر في عرض تفاصيل هذا القرار وشرحه: محمد نصر الدين منصور، مرجع سابق، ص160-161.

³ يحي أحمد موافي، المرجع السابق، ص61.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

التمييز ليس ضرورياً توافره لثبوت الحراسة للشخص بالمعنى المقصود في مسؤولية حارس الشيء عن الضرر الذي يقع بفعل هذا الشيء مسؤولية مفترضة¹.

ثانياً: موقف القانون الجزائري من أهلية الحارس.

اشترطت الفقرة الأولى المادة 125 القانون المدني الجزائري لمساءلة مرتكب الفعل الضار ضرورة توافر التمييز لديه، فإذا لم تتوفر هذه الصفة انتقت مسؤوليته ويترتب على ما تقدم أن الصغير غير المميز والمجنون والمعتوه لا يسألون عما يحدثونه من ضرر بأفعالهم أو امتناعهم أو بإهمال منهم أو عدم احتياطهم، وذلك لعدم توفر شرط المسؤولية في حقهم وهو التمييز².

و فيما يتعلق بالمسئولية عن فعل الأشياء، فيمكن أن يتحملها عديم التمييز، و إذا كان هذا الأخير غير قادر على مباشر السلطة الفعلية على السيارة بنفسه، فله أن ينيب عنه من يقوم مقامه في مباشرتها. و بهذا لا تتعارض الولاية على القاصر مع ممارسة هذا الأخير للسلطة الفعلية على السيارة، لأن القانون لم يميز بين الأسباب التي تقوم عليها مسؤولية الأبناء.

وهذا الحل الأخير يساهم في إرساء دعائم مسؤولية موضوعية عن فعل الشيء بما ترمي إليه من تدعيم للمضرورين، كما يدفع أولياء الأمور ومتولوا الرقابة لتكثيف رقابتهم وتشديدها منعاً لوقوع الضرر من أصله³.

¹ سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، القسم الثاني، المجلد الثاني، مرجع سابق، ص1085.

² عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، ص800 وما بعدها؛ ويرى أن هذه المسؤولية مشروطة ومخففة، فهي مشروطة بالألا يكون لغير المميز من هو مسئول عنه أو تعذر الحصول على تعويض من المسئول عنه، وهي مخففة كون المشرع لم يحمل غير المميز المسؤولية كلها، إذ ترك للقاضي تقدير التعويض آخذاً بعين الاعتبار حالة الخصوم المادية مع مراعاة الظروف التي تحيط بالقضية.

³ سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، القسم الثاني، المجلد الثاني، مرجع سابق، ص1085؛ محمود السيد عبد المعطي خيال، رسالته، ص147، ويؤكد هذا التحليل كذلك الأستاذ محمد لبيب شنب الذي يرى أن الحارس لا يشترط فيه أن يكون مميزاً، فضلاً عن أن أساس مسؤولية الحارس ليس هو الخطأ، فإن السيطرة الفعلية التي هي مناط الحراسة يمكن أن تتوفر للشخص ولو كان عديم التمييز، فالصبي غير المميز أو المجنون يستطيع استعمال الشيء تحقيقاً لمصلحة شخصيته، فهذا الاستعمال لا يتطلب التمييز، وحتى إذا كان عديم التمييز غير قادراً على مباشرة السلطة على الشيء فعلاً فإن نائبه من ولي أو وصي أقيم ينوب عنه في مباشرة هذه السلطة، فالحارس في ذلك شأنه شأن المتبوع الذي يصح أن يكون غير مميز، وبالتالي غير قادر على مباشرة سلطة الرقابة والتوجيه على تابعه، فالحارس لا يشترط فيه أن يكون مميزاً، فغير المميز يمكن اعتباره حارساً إذا توافرت له السيطرة الفعلية على الشيء ولو كان يبشر هذه السيطرة بواسطة نائبه؛ ينظر محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، مرجع سابق، ف81، ص99 وبعدها.

المطلب الثالث: قرينة الحراسة وهدمها.

بالإضافة إلى قرينة السببية، جاء القضاء بقرينة أخرى لصالح المضرور تجنبه عبء البحث عن المسئول عن الحادث (الفرع الأول)، غير أن هذه القرينة ليست قاطعة إذ يجوز هدمها بعدة طرق (الفرع الثاني).

الفرع الأول: قرينة الحراسة.

القاعدة العامة فيما يتعلق بعبء، الإثبات أن على المدعي إثبات مصدر الالتزام، ثم يجيء دور المدين ليقوم بإثبات التخلص منه.

وتطبيقاً لهذه القاعدة في دعوى المسئولية عن الأشياء، يجب على المدعي أن يقيم الدليل على توافر أركان هذه المسئولية؛ ويكتفي القضاء من المضرور في هذا الإطار كما سبقت الإشارة إليه، بمجرد إثبات تدخل السيارة في إحداث الضرر، و يعتبر ذلك قرينة على كونه السبب في حدوث الضرر و هي ما سبقت تسميتها بقرينة السببية.

لكن هذا الإثبات لا يكفي لتحديد الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن هذا الحادث، ولهذا أقام القضاء قرينة ثانية لصالح المضرور مفادها أن حادث السيارة يستند إلى حارسها. و يبقى على المضرور بعد هذه القرينة الثانية التي تسمى بقرينة الإسناد، أن يثبت أن السيارة التي أحدثت الضرر كانت في حراسة المدعي عليه وقت الحادث. ونظراً لأن الحراسة تقوم على عناصر واقعية تدل على السيطرة الفعلية لشخص على السيارة، وليس على المركز القانوني لهذا الشخص، فإن إثبات وجودها يكون بكافة طرق الإثبات¹.

ولقد أوجد القضاء عدة قرائن تساعد المضرور على إثبات توافر الحراسة للمدعي عليه، ومن هذه القرائن أن من تكون له الحراسة في وقت معين، ولو سابق على وقوع الحادث، يفترض فيه أنه ظل محتفظاً بها، وعلى ذلك يكفي أن يثبت المدعي أن الحراسة كانت للمدعي عليه في وقت سابق على وقوع الضرر، وإذا ادعى هذا الأخير أن الحراسة قد انتقلت منه أو أنه فقدتها فيجب عليه أن يقيم الدليل على ذلك².

¹ سهير سيد منتصر، رسالتها، ص192؛ مصطفى الجمال، تقييم موقف الفقه والقضاء من أحكام المسئولية التقصيرية في قانون

المعاملات المدنية، مجلة الأمن والقانون، تصدرها كلية شرطة دبي، العدد الأول، يناير 1996، ص 198-199.

² أنظر في عرض هذه القرينة: محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص136؛ سهير سيد منتصر، رسالتها،

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

وبالإضافة إلى القرينة السابقة، فقد سلم القضاء بقيام قرينة أخرى أكثر أهمية مقتضاها أن مالك السيارة يكون هو حارسها في الأصل. وتبرير هذه القرينة الأخيرة أن حق الملكية يتضمن بصفة عامة سلطات الاستعمال والتوجيه والرقابة على السيارة موضوع الحراسة، فيخول صاحبه (المالك) السلطة الفعلية والمستقلة على السيارة، وهذا ما جعل التماثل قائماً بين الحراسة والملكية¹. وتتفق هذه القرينة مع القواعد العامة في الإثبات، إذ تتماشى مع القاعدة التي تضع عبء الإثبات على عاتق من يدعي خلاف الظاهر، والتي تقضي أن تكون لمالك السيارة سلطة استعمالها وتوجيهها ورقابتها، كما تتماشى مع الحاجات العملية إذ تسهل على المضرور الحصول على حقه، كما يمكنه بفضلها تحديد المسئول، خاصة عندما لا تمارس السلطة على السيارة فعلاً، أو عندما يثور شك حول الشخص الذي يمارس السلطة الفعلية عليها².

وتجدر الإشارة في الأخير إلى أن قرينة الحراسة التي تقع على عاتق المالك هي مجرد قرينة بسيطة، يمكن لهذا الأخير إثبات عكسها إذا أقام الدليل أنه لم يكن الحارس وقت حصول الضرر، لأنه لم يكن يمارس عليها السلطة الفعلية والمستقلة بأن نقلها إلى غيره قبل ذلك بإرادته أو سلبت منه³.

ويستقل قاضي الموضوع في تقدير العناصر المكونة للحراسة، دون أن يخضع في ذلك لرقابة المحكمة العليا، فإذا توصل القاضي إلى أن المدعي عليه كان يستعمل السيارة وقت الحادث، فليس للمحكمة العليا أن تقرر خلاف ذلك، أما تقدير كفاية هذه العناصر لإصباح صفة الحارس على المدعي عليه وتكييفها القانوني، فيخضع لرقابة المحكمة العليا⁴.

الفرع الثاني: هدم قرينة الحراسة.

سبق القول بأن الحراسة تثبت لمن يتمتع بسلطة الأمر والسيطرة المستقلة على السيارة، بصرف النظر عما إذا كانت السلطة الفعلية تستند على سند من القانون أم لا.

¹ أنظر في عرض هذه القرينة: محمود السيد عبد المعطي خيال، رسالته، ص 97-98؛ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، فقرة 726، ص 1230.

² محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص 137.

³ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، فقرة 726 ص 1230؛ محمود السيد عبد المعطي خيال، رسالته، ص 100.

⁴ محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص 138.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

وإذا كان مالك السيارة هو الذي يتمتع بحسب الأصل بالسيطرة الفعلية والقانونية عليها وهو الحارس المعتاد لها، فإن هذا مجرد افتراض بسيط يقبل إثبات العكس، لذلك فقرينة احتفاظ المالك بالحراسة هي قرينة بسيطة وليست مطلقة، يستطيع المالك أن يثبت عكسها بأن يقيم الدليل بأنه نقلها إلى الغير بموجب تصرف رضائي كالبيع أو الهبة أو عارية الاستعمال أو بتأجير السيارة (البند الأول) كما تتحول الحراسة رغماً عن إرادة المالك إلى السارق أو إلى الهيئة التي قامت بمصادرة السيارة¹ (البند الثاني).

البند الأول: نقل الحراسة.

يستطيع الحارس القانوني أن ينقل السلطات التي يتمتع بها عن طريق تصرف قانوني يكسب الغير سلطة الأمر على السيارة، وتتمثل أهم تطبيقات نقل الحراسة فيما يلي:
أولاً: تأجير السيارة.

الأصل أن يصبح مستأجر السيارة حارساً لها، ذلك أنه غالباً ما يترتب على الإيجار انتقال السلطة الفعلية من حيث الاستعمال والرقابة والتوجيه إلى المستأجر الذي يقوم بنفسه بقيادة السيارة².

غير أن إيجار السيارة لا يترتب عليه بالضرورة وفي جميع الحالات انتقال الحراسة إلى المستأجر، وإنما يتوقف ذلك على انتقال السلطة عليها إليه فعلاً، لذلك فالدقيق والصحيح القول أن إيجار السيارة دون سائقها يعد مجرد قرينة على نقل الحراسة من المؤجر إلى المستأجر³.
أما إذا كان تأجير السيارة مع سائقها فالقرينة السابقة تصبح معكوسة، فتبقى الحراسة بحسب الأصل بيد المؤجر لأن السائق هنا يكون تابعاً للمؤجر الذي تكون له عليه سلطات الإشراف والتوجيه والرقابة، ولا تنتقل الحراسة إلى المستأجر طالما أن السلطة الفعلية على السيارة يباشرها المؤجر بواسطة تابعه (السائق) الذي يتلقى تعليماته وأوامره فيما يتعلق بقيادة السيارة⁴.

¹ عاطف النقيب، مرجع سابق، ص 49.

CF: Jaques FLOUR, Jean-Luc AUBERT, Eric SAVAUX, op. cit., T2, N°255, P246.

² إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص 136، والذي ذكر أيضاً موقف محكمة النقض الفرنسية التي قبلته منذ زمن بعيد، حيث قررت انتقال الحراسة إلى المستأجر حتى ولو كان الضرر يرجع إلى عيب في السيارة، وهي بقضائها هذا تكون رفضت التمييز في الحراسة بين حراسة الاستعمال حراسة التكوين أو الصنع.

³ A. WEILL et F. TERRE, Droit civil, Les Obligations, 2^{ème} édition, Dalloz, Paris, 1975, N°723, P771; Civ., 3^{ème}, 28 mars 1973, Bull. civ., 3, N°246; Civ., 2^{ème}, 19 juin 1975, Bull. civ., 2, N°190.

⁴ H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1178, P147.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

و أخيراً نصل إلى القول بان نقل الحراسة هنا ليس العبرة فيه بعقد الإيجار ذاته، بل يتعين هنا تحليل كافة شروط هذا العقد لاستخلاص ما إذا كان المؤجر قد أراد فعلاً نقل الحراسة إلى المستأجر أم استبقاها لنفسه. ولتقدير ذلك يلجأ القضاء أحياناً إلى فكرة الحراسة ذاتها، وأحياناً أخرى إلى فكرة تبعية السائق للمؤجر.

ثانياً: بيع السيارة.

يترتب على عقد البيع نقل الحراسة إلى المشتري من اليوم الذي تسلم فيه السيارة، وليس من يوم نقل الملكية، حتى ولو لم يستوف هذا البيع الإجراءات الإدارية، إذ يكفي أن يكتسب المشتري السلطة الفعلية والمستقلة على السيارة حتى يسمى حارساً لها¹.
ونفس أحكام عقد البيع تنطبق على الهبة فيما يتعلق بنقل الحراسة.

ثالثاً: مستعير السيارة.

من المسلم به أنه عند إعارة السيارة لا تنقل السلطات عليها إلى المستعير استناداً إلى طبيعة عقد إعارة الاستعمال وإنما استناداً إلى مدى حق المعير في الإشراف على السيارة ومدى السلطة التي يمتلكها المستعير عليها، فإذا كان لهذا الأخير السلطة والسيطرة على السيارة كاملة فإنه يصبح حارساً².

و تجدر الإشارة إلى أن مجرد الترخيص باستعمال السيارة يعد إعارة استعمال لها، فإذا اتجهت نية المعير إلى تخويل المستعير السلطة والسيطرة كاملة على السيارة يصبح بذلك هذا الأخير حارساً لها ولا يهم إذا كان للمعير مصلحة في ذلك الاستعمال أم لا. أما إذا اتجهت نية المعير إلى الاحتفاظ بسلطة الإشراف والرقابة على استعمال السيارة فيبقى الحراسة له ولا تنتقل، ويتحقق ذلك بصفة خاصة إذا حدد المعير للمستعير أوقات استعمال السيارة، وخط السير الذي يسلكه أو الغرض من الاستعمال، كذلك إذا كان يحتل مكاناً بالسيارة، وأيضا في حالة إعارة سيارة بسائقها مع بقاء السائق تحت سلطة متبوعة معير السيارة.

محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، مرجع سابق، ف92-93، ص108 وبعدها؛ أحمد شوقي عبد الرحمن، مرجع سابق، ف126، ص116.

¹ R. SAVATIER, op. cit., T1, N°363, P486; B. STARCK, les obligations, op. cit., N°500, P194.
CF: Civ., 2^{ème}, 22 mars 1946, Dalloz, 1946-306.

² عاطف النقيب، مرجع سابق، ص49.

CF: civ., 2^{ème}, 24 mai 1975, Bull. civ., 2, N°149; Civ., 2^{ème}, 16 mai 1979, Bull. civ., 2, N°143; Civ., 2^{ème}, 24 janvier 1999, Bull. civ., 2, N°13, revue trimestrielle de droit civil, 1999-2-630.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

ونشير كذلك إلى انه إذا انتقلت الحراسة إلى المستعير فإنها تنتقل كاملة وليست مجزأة إلى حراسة استعمال وحراسه صنع أو هيكل، فيسأل المستعير تبعاً لذلك عن الأضرار التي تحدثها السيارة ولو رجعت إلى عيب فيها.

وأخيراً فإن تقرير انتقال الحراسة من عدمه إلى المستعير يترك لقاضي الموضوع الذي يقدره حسب ظروف الإعارة.

رابعاً: المودع لديه السيارة ومصالحها.

الوديعة عقد بمقتضاه يتسلم شخص شيئاً من آخر بقصد حفظه ورده عينا، وهي باعتبارها من عقود الأمانة لا تخول المودع لديه حق استعمال السيارة.

لكن تنفيذ المودع لديه لالتزامه بالمحافظة على السيارة قد يتطلب منه الانتقال بها من مكان إلى آخر أي استعمالها، كما قد يختلط هذا الالتزام مع سلطة الرقابة والإشراف، كل هذا يثير التساؤل عما إذا كان المودع لديه يعتبر حارساً للسيارة أم لا ؟

يذهب الرأي السائد فقها في فرنسا إلى اعتبار حراسة السيارة تنتقل إلى المودع لديه، سواء كان حفظ السيارة هو الغرض الأصلي لتسليمها إليه أم كان هذا الحفظ تابعاً لغرض آخر، كما لو عهد شخص بسيارته إلى آخر لإصلاحها، فإن متعهد التصليح يكون ملزماً بالمحافظة على السيارة وردها بعد إتمام عمله وذلك فضلا عن التزامه الأصلي بإصلاحها، ولا يفرق هذا الرأي بين الوديعة المجانية والوديعة بأجر، إذ يكون المودع لديه هو حارس السيارة في الحالتين¹.

وفي حقيقة الأمر، أن المودع لديه وإن كان يلتزم بالمحافظة على السيارة، إلا أن ذلك لا يخوله سلطة الرقابة عليها بما تقتضيه هذه السلطة من فحص السيارة وإصلاحها تغيير الأجزاء التالفة منها بأخرى سليمة، وحتى فيما يتعلق بمصلح السيارة الذي يقترن التزامه بحفظها بالتزامه بإصلاحها وصيانتها، فإن هذه الالتزام الأخير مجرد امتداد لسلطة المالك لا يخول المصلح أية سيطرة على السيارة، خاصة وأن المودع لديه لا يستطيع أن يستعمل السيارة المسلمة إليه كوديعة في غيرها يتطلبه الحفظ من استعمال².

غير أن عدم اعتبار المودع لديه حارساً ليس بأمر حتمي، إذ يمكن أن ينقل المالك للمودع لديه مؤقتاً السلطة الفعلية على السيارة، فيصبح هذا الأخير بناء على ذلك حارساً لها، لأن

¹ H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1180-2, P151; R. SAVATIER, op. cit., T1,N°369, P494 et s.

² ينظر نص المادة: 591 من القانون المدني الجزائري.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

العبرة في الحراسة بالسيطرة الفعلية على السيارة، فإذا توافرت هذه السيطرة للمودع لديه أصبح حارساً لها والعكس صحيح، ويترك تقدير ذلك إلى قاضي الموضوع ليبحث في كل حالة على حدة، ما إذا كانت السيطرة الفعلية قد انتقلت إلى المودع لديه فيصبح حارساً، أم لم تنتقل إليه فلا يكون كذلك.

خامساً: معلم القيادة.

جعل القضاء الفرنسي من محكم القيادة -كقاعدة عامة- حارساً للسيارة التي يتم التعليم عليها، وبصفة خاصة إذا كانت السيارة المستخدمة في التعليم مملوكة لمعلم القيادة¹، أما إذا كان معلم القيادة مجرد تابع لمدرسة قيادة السيارات فإن الحراسة في هذه الحالة تثبت للمدرسة باعتبارها متبوعة².

أما إذا كانت السيارة ملك للمتعلم فهو الذي يعتبر حارساً لها لأنه هو الذي يسيطر عليها سيطرة فعلية، فهو الذي يستعملها في تعلم القيادة، وهو الذي يوجه هذا الاستعمال بتقرير وقته واختيار المعلم، وهو الذي يراقب السيارة فيعمل على صيانتها وإصلاحها. ولا يغير من هذا المركز أن متعلم القيادة لا يعرف السياقة ويخضع في تسييرها لإرشادات المعلم، لأن هذه الإرشادات لا توفر للمعلم السيطرة على السيارة نفسها³.

وتثبت الحراسة لمتعلم القيادة كذلك عندما تكون السيارة المستخدمة في التعليم ملكاً لمعلم القيادة أو لمدرسة السياقة، وهذا الحالة التي يتكرر فيها المتعلم لتعليمات المعلم يعصى أوامره وإرشاداته عصيانياً تاماً، ويصل ذلك إلى درجة عدم مقدرة المعلم التحكم في السيارة لتفادي عصيان المتعلم، فيفقد السيطرة الفعلية عليها لينتقل إلى متعلم القيادة الذي يصبح حارساً لها⁴.

¹ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص 149.

² إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص 150.

³ محمد لييب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص 113.

⁴ ويشبهه عبد الفتاح عبد الباقي، مركز المتعلم هنا بمركز السارق ويمد إليه حكمه، أما إبراهيم الدسوقي أبو الليل فيرى إبقاء الحراسة للمعلم في هذه الحالة، والاقتصار على اعتبار فعل المتعلم وعصيانه في هذه الحالة سبباً أجنبياً يدفع به مسئوليته. أنظر في هذين الرأيين: مرجع إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص 149، الهامش رقم 3.

ويرى أحمد شوقي عبد الرحمان، أن سلطة المعلم تبقى بصرف النظر عن تنفيذ أو عدم تنفيذ أوامره، أنظر مرجعه سابق الإشارة إليه، ص 104-105.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

ونشير أخيراً إلى أنه إذا وقع الحادث أثناء إجراء اختيار الحصول على ترخيص القيادة، فتكون الحراسة لطالب الترخيص الذي يحتفظ على السيارة بسلطة وسيطرة فعلية¹.

البند الثاني: فقدان الحراسة.

قد يفقد مالك السيارة حراستها رغماً عن إرادته، وتنتقل بالتالي إلى من تسبب في فقدان هذه السيطرة الفعلية كالسارق والإدارة التي صادرتها، ونوضح هاتين الحالتين على التوالي فيما يلي:
أولاً: سرقة السيارة.

فصل القضاء الفرنسي بموجب قرار قضية فرانك (FRANCK) سألقة الذكر في مسئولية سارق السيارة باعتباره حارساً، وأخذ بالسلطة الفعلية التي اعتبرها الأساس الذي يتحدد بموجبه المسئول على حوادث السيارات، وينطبق حكم السرقة فيما يتعلق بالحراسة على من استولى على سيارة غير مملوكة له لقيادتها فترة من الزمن ثم يعيدها إلى صاحبها، كما ينطبق هذا الحكم أيضاً على التابع غير الأمين².

ثانياً: مصادرة السيارة.

لمصادرة السيارة فيما يتعلق بانتقال الحراسة نفس آثار عقد البيع إذا كان موضوعها مصادرة الملكية، وتطبق عليها أحكام تأجير السيارة أو إعارتها إذا تعلق الأمر بمصادرة حق الاستعمال بصفة مؤقتة، فتنقل الحراسة في الحالتين إلى السلطة الإدارية التي قامت بمصادرة الملكية أو الاستعمال³.

يتضح من خلال ما سبق عرضه في هذا الفصل، أن المسئولية المدنية عن حوادث السيارات مرت بمراحل تطور هامة في اتجاه حماية المضرور من هذه الحوادث، فبدأ الأمر بتجريد هذه المسئولية من عنصر الخطأ وإقامتها على أساس موضوعي يتمثل في فعل السيارة؛ ثم تخفيف عبء إثبات هذا الفعل على المضرور و الاكتفاء بكل تدخل مادي للسيارة في إحداث

¹ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، فقرة 726، ص 1230؛ محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص 114.

CF: H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1177, P134.

² P. ROUBIER, article, p. cit., J.C.P., 1941-1-257; R. SAVATIER, op. cit., T1, N°364, P487 et s.

³ Marguerite MERCIER, op. cit., P96; Voir dans le même sens: Jean BEDOUR, précis des accidents d'automobile, 5^{ème} édition, 84 rue d'amrémont, Paris, 1968, P251-252.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

الضرر، ثم إقامة قرينة السببية و التي مفادها أن تدخل السيارة في إحداث الضرر يرجع إلى فعلها.

ولم يقف القضاء عند هذا الحد، حيث جنب المضرور عناء البحث عن الملزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات، فأقام قرينة مفادها أن فعل السيارة يسند إلى حارسها، الذي يفترض أن يكون مالكاها إلا إذا اثبت أنها نقلها إلى غيره أو أنها سلبت منه.

و بهذه القرائن التي تميز المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، أصبحت مسؤولية الحارس تتعدّد بمجرد تدخل السيارة في إحداث الضرر و الذي لا يمكنه التخلص منها إلا اذا اثبت أن هذا التدخل ينسب إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.

وبناء على ما سبق تحولت الأهمية العملية والقانونية للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات من مرحلة قيامها إلى مرحلة الإعفاء منها، والتي أصبح يتركز فيها دفاع الأطراف. وهكذا تتبين أهمية تحديد مجال وحدود هذا الإعفاء (الفصل الثاني).

الفصل الثاني: الإعفاء من المسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

بعد ظهور قرينة السببية وقرينة الإسناد، أصبحت القاعد هي مسئولية حارس السيارة بمجرد وقوع الحادث وحصول الضرر من السيارة، لكن هذا لا يعني ثبوت مسئولية الحارس بصفة نهائية، إذ يستطيع هذا الأخير التخلص منها بإثباته للسبب الأجنبي الذي لا ينسب إليه، فيكون عبء الإثبات قد انتقل في هذه المسئولية من المضرور إلى الحارس، لهذا تحولت أهمية دراسة المسئولية المدنية عن حوادث السيارات من مرحلة قيامها إلى مرحلة الإعفاء منها، وأصبح مدى هذه المسئولية يتوقف على مدى الإعفاء منها ومجاله.

و من الواضح أن الحارس لا يكلف بإثبات السبب الأجنبي إلا إذا قام المضرور بإثبات حصول الضرر نتيجة تدخل السيارة ويتساهل القضاء في قبول هذا الإثبات، ويأخذ بالظاهر إذ يفترض بمجرد تدخل السيارة في الحادث أن الضرر نتج عنها وتترتب عليه مسئولية حارسها، ومقابل هذا التسهيل في الإثبات مكن القضاء حارس السيارة إثبات حقيقة ما هو ظاهر بالإثبات المحدد للسبب الأجنبي عنه الذي لا يد له فيه والذي تنسب إليه المسئولية حقيقة، وهو ما يسمى بالإثبات المباشر للسبب الأجنبي (المبحث الأول).

و السبب الأجنبي لا يترتب عليه إعفاء الحارس إلا إذا استوفى شروطه، المتمثلة في السببية و الخارجية، وعدم إمكان التوقع والدفع. غير أن هذا الإعفاء لا يكون كلياً إلا إذا كان السبب الأجنبي هو السبب الوحيد للحادث، أما إذا اشترك مع فعل الحارس أو فعل السيارة فلا يهدم قرينة الإسناد إلا جزئياً (المبحث الثاني).

المبحث الأول: تحديد المقصود بالسبب الأجنبي.

من المؤكد أن ليس كل تدخل للسيارة يرجع إلى حارسها ويمكن إسناده إليه، بل يسأل فقط إذا وجد ما يمكن نسبته إليه، كأن كان تدخل السيارة في الحادث يرجع إلى فعله خاطئاً، كان أم لا، أو كان راجعاً إلى السيارة ذاتها سواء بفعلها الذاتي أم لوجود عيب بها. لكن القضاء لما افترض أن تدخل السيارة واشتراكها في الحادث يرجع إما إلى فعل الحارس وإما إلى فعل السيارة، أو إليهما معاً، وأقام بذلك قرينة على أن هذا التدخل يسند إلى الحارس، غير أن ذلك لا يعني أنه جرد هذا الأخير من الوسائل التي تمكنه من دفع المسؤولية، فبإمكانه أن ينازع فيها بأن يقيم الدليل على أن تدخل السيارة في الحادث لا يرجع إلى أي فعل يسأل عنه، بل يرجع إلى سبب آخر أجنبي عنه، لا يمكن أن يسأل عنه لأنه لا يسند إليه (المطلب الأول).

وقد يظهر هذا السبب الأجنبي صورة القوة القاهرة أو الحادث الفجائي، وإما أن يكون فعلاً للمضروب أو فعلاً للغير (المطلب الثاني).

المطلب الأول: فكرة السبب الأجنبي.

تتضح فكرة السبب الأجنبي باعتباره وسيلة لإعفاء حارس السيارة، بتحديد تعريفه (الفرع الأول)، ثم عرض نشأته وتطوره (الفرع الثاني)، وفي الأخير بتحديد تكييفه أو طبيعته القانونية (الفرع الثالث).

الفرع الأول: تعريف السبب الأجنبي.

ذكر المشرع الجزائري وسائل الإعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الفقرة الثانية من المادة 138 من القانون المدني¹، وهذا النص يشابه في صياغته النص المنظم للمسئولية عن العمل الشخصي في المادة 127 من القانون المدني².

¹ ونصها كالاتي: "ويعفي من هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية، أو عمل الغير، أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة".

² ونص هذه المادة كالاتي: إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ، أو قوة القاهرة، أو خطأ صدر من المضروب أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

ونلاحظ من خلال هذين النصين، أن المشرع الجزائري اكتفى بذكر صور السبب الأجنبي المعفي من المسؤولية دون أن يحدد تعريفا له، كما أن القضاء الجزائري في تطبيقاته للسبب الأجنبي لم يورد تعريفا محددًا له بل اكتفى فقط بذكر صورته¹.

أما في فرنسا فنلاحظ أن نص المادة 1384 فقرة 1 الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، لم ترد به إشارة إلى فكرة السبب الأجنبي، فكان الاجتهاد هو الذي وضع للإعفاء من هذا المسؤولية أسبابه و قواعده²، كذلك المادة 178 مدني مصري اقتصر على ذكر إمكان دفع مسؤولية الحارس بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يدلّه فيه، إلا أنها كذلك لم تحدد المقصود به³.

لذلك علينا أن نلجأ إلى الفقه القانوني لتحديد ماذا يقصد بفكرة السبب الأجنبي كوسيلة تعفي الحارس من المسؤولية التي تقع عليه، وعلى الرغم من الأهمية الخاصة لهذه الفكرة، فلم يتناولها الشراح بالتفصيل والاهتمام الكافيين، فإن بعضهم استعمل هذا التعبير دون تحديد لمضمونه⁴، والبعض الآخر اكتفى بمحاكاة نص القانون وما يردده القضاء، فيذكر تطبيقاته أو صورته⁵، فنجد الأستاذين هنري وليون مازو (H. et L. MAZEAUD) يريان أن هذا التعبير يضم كل من فعل المضرور وفعل الغير والقوة القاهرة⁶.

¹ ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا رقم: 24/192 بتاريخ: 82/03/17 منشور في المجلة القضائية، العدد 1 سنة 1991، ص228؛ قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 16 فبراير 2000، ملف رقم 215653، منشور في المجلة القضائية، العدد 1، سنة 2001، ص127؛ قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 17 مارس 1983، ملف رقم 24192، منشور في المجلة القضائية، العدد 2، سنة 1989، ص20.

² وأكد الاجتهاد القضائي الفرنسي اعتبار القوة القاهرة سبب إعفاء من المسؤولية عن فعل الشيء في قرار صدر عن محكمة التمييز، غرفها مجتمع، في 13/02/1930، ومن بعد هذا القرار أجمع القضاء على هذه الوجهة (سيراى 1930، 1، 121)، ولقد أشار إلى هذين القرارين: عاطف النقيب، مرجع سابق، ص298.

³ ونصها كما يلي: "كل من تولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية يكون مسئولاً عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر، ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه.....".

⁴ A. COLIN et H. CAPITANT, cours élémentaire de droit civil français, par Julliot de la Morandière, 2^{ème} édition, Paris, 1959, P369.

⁵ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الثاني، في الإثبات وآثار الالتزام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 1998، ف585، ص1223؛ عبد الحي حجازي، الجزء الثاني، المصادر غير الإرادية، مرجع سابق، ص478.

⁶ H. et L. MAZEAUD, T2, op. cit., N°1429, P389, N°1540, P514, N°1544, P516, N°1594, P552, N°1652, P593.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

وكذلك الأستاذين "لوتورتو" و"كاديت" (P. Le TOURNEAU et L. CADIET) الذين يريان أن في جميع أحوال المسئولية المدنية، لا يحصل المضرور على تعريض كامل لجبر الضرر اللاحق، إذا كان الأخير ناتجا عن قوة قاهرة، فعل الغير، أو الفعل الشخصي للمضرور¹. ومن القليلين الذين عرفوا السبب الأجنبي، الأستاذ ريني سافاتييه² (R. SAVATIER) الذي يعرفه بأنه كل حادث خارجي عن نشاط الشيء، وعن نشاط الحارس ومستخدميه وتابعيه. كما عرفه الأستاذ سليمان مرقس "بأنه: فعل أو حادث معين لا ينسب إلى المدعى عليه، ويكون قد جعل منع وقوع الفعل الضار مستحيلا"³.

وعرفه الأستاذ "نعمان خليل جمعه" بأنه "كل ظرف أو حدث يكون قد توفر فيه شرطان: الأول استقلاله عن شخص المدعى عليه والثاني إحداثه أو مشاركته في إحداث الضرر"⁴. وعرفه أيضاً الأستاذ محمد كامل مرسي بأنه "كل حادث ليس من فعل المسئول المطالب بالتعويض يكون سبب إحداث الضرر، وقد يكون حادثاً فجائياً أو قوة قاهرة وقد يكون خطأ المضرور أو خطأ الغير"⁵.

وعرفه الأستاذ "زهدي يكن" بقوله "السبب الأجنبي هو كل حادث لا ينسب إلى فعل المسئول"⁶ غير أن هذا التعريف الأخير يعاب عليه كونه جاء مطلقاً ولم يحدد بدقة السبب الأجنبي المعفي للحارس من المسئولية، ولا يفيد تفسير النصوص القانونية المتعلقة بالسبب الأجنبي في شيء كونه من يعتبر سوى نقل لها.

يتبين من التعاريف السابقة للسبب الأجنبي، أنها تدور كلها حول هدم قرينة الإسناد التي تسند وتنسب تدخل السيارة الإيجابي في الحادث إلى حارسها، ويقع عبء هدم هذه القرينة على الحارس الذي يتعين عليه تحديد السبب الحقيقي في تدخل السيارة واشتراكها في الحادث، ثم إثبات أن هذا السبب لا يسأل عنه الحارس، لأنه لا ينسب إليه.

¹ P. Le TOURNEAU et L. CADIET, op. cit., N°895, P259.

وفي نفس المعنى:

G. MARTY et P. RAYNAUD, T1, op. cit., N°551, P692 et 693.

² R. SAVATIER, op. cit., T1, N°384, P513.

³ سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، القسم الأول، الأحكام العامة، المجلد الثاني، بدون دار وبلد النشر، سنة 1992، ص172، ص417؛ وفي نفس المعنى: محمد لبيب شنب، موجز في مصادر الالتزام، مرجع سابق، ص100.

⁴ نعمان خليل جمعة، مرجع سابق، ص75.

⁵ محمد كامل مرسي، الجزء الثاني، الالتزامات، مرجع سابق، ف57، ص128.

⁶ زهدي يكن، المسئولية المدنية، مرجع سابق، ص99.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

و على ضوء ما سبق يمكن تعريف السبب الأجنبي، بالنسبة للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات، بأنه كل واقعة لا يد للحارس فيها، جعلت من حدوث الضرر أمرا محتملا لا يمكن لهذا الأخير تجنبه.

من هذا التعريف الذي اخترته للسبب الأجنبي، ومن التعاريف السابقة، يتبين أن للسبب الأجنبي ركنين:

الركن الأول: يتمثل في انتفاء الإسناد، بمعنى أن يكون سبب الحادث أجنبيا عن المدعى عليه وعن من يسأل عنهم، بأن يكون غير قادر على توقعه، وغير قادر على تجنبه أو دفعه بمعيار موضوعي.

الركن الثاني: يتمثل في السببية، أي أن تكون الواقعة المدعاة كسبب أجنبي سببا في فعل السيارة الذي أحدث الضرر.

فالعبارة في تحديد وتعريف السبب الأجنبي هو أولا كون الواقعة المستند عليها " سببا " في فعل السيارة الذي أحدث الضرر، وكونها ثانيا " أجنبية " أو " خارجية" عن الحارس وعن السيارة، وبالتالي فلا تسند إليه ولا يمكن مساءلته عنها.

ويطلق تعبير " السبب الأجنبي " على كل فعل أو واقعة تسببت في تدخل السيارة وحدث الضرر ولا تسند إلى الحارس، فقد تكون هذه الواقعة من فعل الطبيعة ويطلق عليها اصطلاح القوة القاهرة، وقد تكون من فعل الإنسان غير الحارس، والتي لا تخرج عن كونها من فعل المدعى في دعوى المسئولية ذاتها، وهي ما يسمى بفعل المضرور، وقد تكون من فعل غير المضرور وتسمى بفعل الغير.

فكل من القوة القاهرة وفعل المضرور وفعل الغير يعتبر صورة أو تطبيق للسبب الأجنبي، وكل منها يمكن اعتباره سببا أجنبيا مستقلا¹. ولقد ذكرت هذه التطبيقات الثلاثة في المادة: 138 فترة 2 مدني جزائري، وهي تحتوي وتشمل كل أنواع وصور السبب الأجنبي.

¹ بعكس ما ذهب إليه الأستاذ تونك من جعل السبب الأجنبي وسيلة مستقلة لإعفاء الحارس بجانب القوة القاهرة والحادثة الفجائي، وتشمل كل من فعل المضرور وفعل الغير.

V. aussi :A. TUNC, force majeure et absence de faute en matière délictuelle, article p. cit., 1946-1-171 et s.

= راجع مقاله بالمجلة الفصلية للقانون المدني 1946 رقم 9، 10 مشار إليه في مرجع إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص154 الهامش رقم 260.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

وخلاصة لما سبق، نرى أن العبرة في تعريف السبب الأجنبي هي كون الواقعة التي يتمسك بها المدعى عليه، سبباً في فعل السيارة الذي أحدث الضرر، وكونها ثانياً خارجية عن الحارس وعن السيارة، ولا يمكن مساءلته عنها، أيما كانت هذه الواقعة، يستوي أن تكون فعلاً صادراً من الغير أو من المضرور ذاته أو مكوناً لواقعة طبيعية، فالمهم أن لا يسند هذا الفعل إلى الحارس، وسأحدد معنى كل صورة من صور السبب الأجنبي في المبحث الموالي.

الفرع الثاني: نشأة وتطور السبب الأجنبي.

تطبيقاً لفكرة السبب الأجنبي، لا يمكن لحارس الشيء غير الحي أن يعفى من مسؤوليته المدنية إذا أثبت عدم الخطأ في جانبه، فليس له من سبيل للتخلص منها سوى بإثباته أن سبب الحادث يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه. فكيف نشأت فكرة السبب الأجنبي وكيف تطورت؟

البند الأول: ظهور فكرة السبب الأجنبي.

ظهرت فكرة السبب الأجنبي قبل ظهور المسؤولية عن الأشياء، لأنها فكرة عامة في المسؤولية المدنية وليست مقصورة على نوع منها، ويرجع أصل هذه الفكرة إلى القانون الروماني الذي جاء ببعض الأحكام المشددة في المسؤولية التعاقدية التي لا يكفي فيها لإعفاء المدين إثبات عدم خطئه، بل يلزم إثبات السبب الأجنبي عنه من قوة قاهرة أو حادث فجائي.

أما في القانون الفرنسي، فلم يرد ذكر للسبب الأجنبي إلا في المادة 1147 من القانون المدني¹ بمناسبة عدم الوفاء بالالتزامات التعاقدية، ولقد تضمن هذا النص القاعدة العامة بالنسبة للعقود، ولم يرد له مثيل في مادة المسؤولية التقصيرية.

وفسر بعض الشراح² هذا القصور بسبب تاريخي، ذلك أن دفع المسؤولية بالسبب الأجنبي لا تظهر أهميته إلا في الحالات التي يعفى فيها المدعي من عبء الإثبات كله أو بعضه، والتي لا يجوز فيها للمدعى عليه أن يتخلص من المسؤولية بنفي الخطأ عن نفسه، ولما كان واضعوا القانون المدني الفرنسي، حسب هؤلاء الشراح وما أخذت به المحاكم في بادئ الأمر، لم ينشئوا

¹ و نص المادة 1147 مدني فرنسي كما يلي:

" Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n' y ait aucune mauvaise foi de sa part".

² H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1542, 1543 P515, 516.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

في مادة المسئولية التقصيرية إلا قرائن بسيطة تسقط بنفي الخطأ، لم يروا داعياً للنص على السبب الأجنبي إلا في مادة العقود¹.

ثم انتقلت فكرة السبب الأجنبي إلى المسئولية عن الأضرار التي تحدثها الحيوانات، التي تنص عليها المادة ك1385 مدني فرنسي²، والتي فسرها أنصار النظرية التقليدية بأنها تقييم هذه المسئولية على أساس افتراض التقصير في رقابة الحيوان، وينبني على ذلك أن هذا الفرض يسقط بمجرد قيام الدليل العكسي، هو انتفاء الخطأ. وقد اتبعت هذا الرأي المحاكم الفرنسية إلى غاية سنة 1885³.

وأمام كثرة حوادث العربات التي تجره الدواب في ذلك الوقت، اعترض جانب من الفقه على هذا القضاء وعلى رأسهم "أوبري" و "رو" (AUBRY et RAU) اللذين قالوا أنه يجب قياساً على المادة 1733 مدني فرنسي اشتراط إقامة الدليل على حصول حادث فجائي أو قوة قاهرة⁴، ولقد اتجهت محكمة النقض الفرنسية نحو الاكتفاء بنفي الخطأ لإسقاط افتراض أو قرينة الخطأ، واشترطت صراحة وجوب إقامة الدليل على حادث فجائي أو خطأ المضرور⁵.

واختصاراً، في مجال المسئولية عن فعل الحيوان، كانت بداية ظهور فكرة السبب الأجنبي في المسئولية التقصيرية، كوسيلة للإعفاء منها بعد أن كان القضاء يكتفي بإثبات الحارس لانعدام خطئه.

ومن المسئولية عن الحيوانات، انتقلت فكرة السبب الأجنبي إلى المسئولية عن الأشياء غير الحية، إذ أن محكمة النقض الفرنسية منذ بدأت في سنة 1896 تعتبر أن المادة 1384 فقرة

¹ H. et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1592, P551.

² نص هذه المادة كما يلي:

"Le propriétaire d'un animal, ou celui qui s'en sert, pendant qu'il est à son usage, est responsable du dommage que l'animal a causé, soit que l'animal fût sous sa garde, soit qu'il fût égaré ou échappé".

³ أنظر نقض فرنسي (عرائض) 23 ديسمبر 1879 سيري 1880-1-462 دالوز 1880-1-134، أشار إليه سليمان مرقس، في نظرية دفع المسئولية المدنية، رسالة دكتوراه، الجامعة المصرية، كلية الحقوق، 1936، ص125.

⁴ AUBRY et RAU, T6, op. cit., N°448, P438.

و تنص المادة 1733 مدني فرنسي على ما يلي:

"Il répond de l'incendie, à moins qu'il ne prouve que l'incendie est arrivé par cas fortuit ou force majeure, ou par vice de construction, ou que le feu a été communiqué par une maison voisine".

⁵ نقض مدني فرنسي، 27 أكتوبر 1885 سيري 1886-1-33 دالوز 1886-1-207، جازيت دي باليه 1885-2-630 أشار

إليه سليمان مرقس، رسالته، ص126 الهامش رقم 2.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

أولى تتضمن قرينة على الخطأ مبنية على وجود عيب في تركيب الشيء أو نقص في صيانتته، أنزلت حكمها منزلة القرينة التي تنطوي عليها المادة 1385، أي أنها اشترطت إقامة الدليل على حصول الضرر بقوة قاهرة أو بخطأ المضرور¹. وبهذا يكون قد اقترن ظهور فكرة السبب الأجنبي في مجال المسؤولية عن الأشياء الجامدة بظهور هذه المسؤولية ذاتها، بل أن ظهور هذه الفكرة كان دليلاً على اعتناق القضاء لأول مرة لمبدأ المسؤولية عن الأشياء، بتقريره عدم إعفاء الحارس إلا بالإثبات المحدد للسبب الأجنبي وعدم كفاية انعدام الخطأ.

غير أن فكرة السبب الأجنبي لم تستقر في أوساط القضاء الفرنسي بعد قرار 1896 إلا بعد تردد شديد عم محكمة النقض الفرنسية بين اعتبار افتراض الخطأ الوارد في المادة: 1/1384 قائماً على قرينة بسيطة تهدم بإثبات انعدام الخطأ، وبين اعتبارها لا تقبل إثبات العكس، فلا يكون للحارس أن ينفي المسؤولية إلا إذا أثبت السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه، واستمر هذا التردد إلى غاية 1914 إذ بدأ يستقر القضاء الفرنسي على الإعفاء من المسؤولية عن الأشياء فقط بالإثبات المحدد للسبب الأجنبي²

وبالنسبة للمسئولية عن حوادث السيارات، بصفة خاصة، فقد تأخر ظهور فكرة السبب الأجنبي لعدة سنوات نظراً لتأخر القضاء في قبول تطبيق أحكام المسؤولية عن الأشياء على حوادث السيارات التي تقع أثناء قيادتها، والذي يعتبر المجال الحقيقي والعملي لهذه المسؤولية. وكانت بداية استقرار القضاء الفرنسي في مجال حوادث السيارات على مبدأ عدم إعفاء الحارس إلا بإثباته للسبب الأجنبي الذي لا يسند إليه، بصدر حكيمين أحدهما من دائرة العرائض في 17 جانفي 1914، والثاني من الدائرة المدنية في 21 يناير 1919، حيث قرر القضاء الفرنسي أن انعدام خطأ الحارس لا يكفي لإعفائه من المسؤولية المدنية، وهو المبدأ الذي أكد عليه الغرف المجتمعمة لمحكمة النقض الفرنسية في قضية جاندير (JAND'HEUR) بتاريخ 13 فبراير 1930.³

¹ Civ., 16 juin 1896, Dalloz, 1949, 3, 826, note E. vergé et G. RIPERT; CF. A. WEILL et F. TERRE, op.cit., P782 et s; H. et L. MAZEAUD, tome2, op.cit., N°1593, P551-552.

راجع أيضاً: سليمان مرقس، رسالته، ص50، 51، 128؛ إبراهيم عساف، المسؤولية المدنية التقصيرية و التعاقدية الناتجة عن استعمال السيارة، الطبعة الأولى، مطابع فتى العرب، دمشق، 1959، ف7، ص12.

² أنظر في عرض ذلك هذه المرحلة: محمود جلال حمزة، مرجع سابق، ص484-485.

³ Voir; Jaques FLOUR, Jean-Luc AUBERT, Eric SAVAUX, T2, op.cit., P260.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

وبالنسبة للقضاء الجزائري فإنه مستقر على عدم إعفاء حارس السيارة إلا بإثباته للسبب الأجنبي الذي لا يدل له فيه¹.

البند الثاني: تطور فكرة السبب الأجنبي.

قبل قرار محكمة النقض الفرنسية الصادر بتاريخ 21 يناير 1919، كان القضاء الفرنسي يكتفي لإعفاء الحارس أن يكون سبب الضرر مجهولاً، ولكن ابتداء من هذا التاريخ تشددت الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية، وقررت "أن قرينة الخطأ التي تفرضها المادة 1384 فقرة أولى لا يمكن إسقاطها إلا بإثبات حصول حادث فجائي أو قوة قاهرة أو أي سبب أجنبي، وأنه لا يكفي أن ينفي الحارس الخطأ عن نفسه، ولا أن يثبت أن سبب الضرر بقي مجهولاً"².

وهذا يعني أن القضاء الفرنسي تشدد وأصبح يتطلب الإثبات المحدد للسبب الأجنبي. وطبق هذه الفكرة بالنسبة لحوادث السيارات أثناء قيادتها³.

وهذا ما تطلبه أيضاً القضاء الجزائري صراحة في القرارات الصادر عن المحكمة العليا قبل صدور القانون المدني الجزائري وبعده، فكانت تتطلب لإعفاء الحارس إثباته للسبب الأجنبي، ولا تقبل منه إثبات عدم خطئه لإعفائه من المسؤولية المدنية⁴.

هكذا، وبعد استقرار فكرة السبب الأجنبي داخل أوساط كل من الفقه والقضاء، بدأت تشهد بعض التطورات من حيث الشروط المتطلبة لتحقيقها، فنجد أن القضاء الفرنسي الذي كان يتطلب

¹ ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 25 مايو 1988، ملف رقم 53010، منشور في المجلة القضائية، العدد 2، سنة 1992، ص 11؛ قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 02 ديسمبر 1992، ملف رقم 94034، منشور في المجلة القضائية، العدد 2، سنة 1995، ص 74؛ قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 16 فبراير 2000؛ ملف رقم 215653، منشور في المجلة القضائية، العدد 1، سنة 2001، ص 127.

² أنظر قرار الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1919/01/21؛ وانظر أيضاً: القرار الصادر في 15 مارس 1921، المشار إليهما في كتاب محمود جلال حمزة، مرجع سابق، ص 485 الهامش رقم 44؛ عن دالكوز 1-1922-25، سيري 1922-1-265، راجع أيضاً:

A. WEILL et F. TERRE, op.cit., N°730, P783.

³ أنظر قرار محكمة النقض الفرنسية (الغرفة المدنية) بتاريخ 21 فبراير 1927، سيري 1927-1-137 المشار إليه في سليمان مرقس، رسالته، ص 130 الهامش رقم 2.

Civ., 24 avril 1929, Dalloz, 1949, 3, 827; Ch. Reun, 13 février 1930, Dalloz, 1949, 3, 827; Paris, 18 juillet 1930, Dalloz, 1949, 3, 827

⁴ ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 05 فبراير 1969، ملف رقم 1969141، منشور في نشرة داخلية لوزارة العدل، سنة 1969؛ قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 25 جوان 1969، ملف رقم 24192، منشور في المجلة القضائية، العدد 2، سنة 1989، ص 20.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

لاعتبار الواقعة سبباً أجنبياً أن تكون غير ممكنة التوقع وغير ممكنة الدفع معاً، تطور موقفه وأصبح يقبل إعفاء الحارس إذا كانت الواقعة التي يستند عليها هذا الأخير إما غير ممكنة التوقع وإما غير ممكنة الدفع¹ وكان القضاء يتشدد بالنسبة لتقدير هذه الصفات، حيث كان يتطلب عدم إمكان التوقع والدفع بصفة مطلقة²، ثم أصبح يتساهل في ذلك، بعد انتقاد الفقه له، مكتفياً بعدم إمكانية الدفع حسب معيار الرجل العادي³.

وواصل القضاء الفرنسي تطوره في مجال شروط السبب الأجنبي، وأصبح يتطلب في الواقعة المستند عليها كسبب أجنبي، أن تكون خارجية بالنسبة إلى الحارس، بالنسبة إلى السيارة التي تدخلت في إحداث الضرر⁴. بل أن بعض الشراح نادوا بالخارجية بالنسبة لجميع ظروف تسيير السيارة، أمثال الفقيه ستارك⁵ (B. STARCK) فرأى أنه إذا كان في طريق سير السيارة عيب، وكان هو السبب في الحادث، فإنه لا يعتبر سبباً أجنبياً معفياً من المسئولية قياساً على العيب الذي يصيب قضبان السكك الحديدية بالنسبة إلى سير القطار، فإن هذا لا يعتبر سبباً أجنبياً خارجياً، وبالتالي لا يعفى الحارس من المسئولية.

ولقد تطور القضاء الفرنسي أيضاً فيما يتعلق بالفعل الإنساني المكون السبب الأجنبي، إذ كان يتطلب فيه عنصر الخطأ، ثم تنازل عنه مكتفياً فقط بفعل الغير سواء كان خاطئاً أم غير خاطئ⁶.

أما بالنسبة لأثر إثبات السبب الأجنبي على مسئولية حارس السيارة، فبعد أن كان القضاء الفرنسي لا يرتب إلا الإعفاء التام و إلا فلا إعفاء، ويقرر مسئولية الحارس كاملة، بدأ يقبل بإمكان الإعفاء الجزئي بالنسبة للصور المختلفة للسبب الأجنبي⁷.

¹ أنظر في عرض ذلك: علي علي سليمان، دراسات في المسئولية المدنية في القانون المدني الجزائري، مرجع سابق، ص145.

² H. et L. MAZEAUD, tome2, op.cit., N°1596-1597, P554, 555, 556; G. MARTY et P. RAYNAUD, op. cit., T1, P693.

³ Civ., 20 mars 1941, gazette du palais, 1941-1-301; Civ., 11 mars 1940, gazette du palais, 1940-2-15.

⁴ Civ., 11 mars 1940, gazette du palais, 1940, 2, 15; Civ., 2^{ème}, 24 mars 1980, Bull, civ., 2, n 70; Civ., 2^{ème}, 01 avril 1999, Bull, civ., 2, n 65.

⁵ B. STARCK, Les rayons et les ombres d'une esquisse de loi sur les accidents de la circulation, revue trimestrielle de droit civil, 1966, P635.

⁶ Req., 22 janvier 1908, Dalloz, 1914, 1, 180; Civ., 21 décembre 1970, Dalloz, 1971, 1, 381; Civ., 29 janvier 1980, Dalloz, 1980, 1, 305.

ولمزيد من التفصيل حول هذا التطور أنظر فيما يلي صور السبب الأجنبي (فعل المضرور وفعل الغير).

⁷ أنظر حكم الدائرة المدني الثانية لمحكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1957/03/13 بعنوان حكم La houillère

الفرع الثالث: تكييف أو طبيعة السبب الأجنبي.

اختلف الفقه حول تحديد الطبيعة القانونية للسبب الأجنبي، ويرتبط هذا الاختلاف بالاختلاف حول الأساس الذي تقوم عليه المسئولية المدنية عن حوادث السيارات، ولقد نتج عن هذا الاختلاف ثلاث اتجاهات أعرضها فيها يلي:

الاتجاه الأول: أصحاب هذا الاتجاه هم من أنصار النظرية الشخصية في المسئولية المدنية، ومن بين من نادى بهذا الاتجاه في الفقه الفرنسي الفقهاء روديير، رادوان وتونك الذين يرون أن إثبات السبب الأجنبي ما هو سوى إثبات لانعدام خطأ الحارس، والاختلاف بينهما يكمن فقط في طريقة الإثبات إذا أن إثبات انعدام الخطأ هو إثبات سلبي أما إثبات السبب الأجنبي فهو إثبات إيجابي ينصب على واقعة محددة¹.

ومن أنصار هذا التفكير في الفقه المصري كل من الأساتذة حشمت أبو ستيت²، إسماعيل غانم³، فرج الصده⁴.

ويصل أنصار هذا الاتجاه إلى حد القول بالتطابق التام بين السبب الأجنبي وبين انتفاء الخطأ فيرون أن انعدام الخطأ شرط لتوافر السبب الأجنبي وهذا يعني أن السبب الأجنبي يمحو الخطأ، محواً، فهم لا يتصورون الوجود المشترك للسبب الأجنبي، وخطأ الحارس معاً، وبناء عليه إذا اشترك السبب الأجنبي مع خطأ الحارس في إحداث الضرر، كان الحارس مسئولاً مسئولية كاملة⁵.

لهذا نجد أن هذه النظرية لا تعند بالواقعة المكونة للسبب الأجنبي في ذاتها، وإنما بمسلك الحارس حيالها، فلا تعتبر الواقعة سبباً أجنبياً إلا إذا كان موقف الحارس حيالها خالياً من كل

أنظر أيضاً حكم الدائرة التجارية في 19/06/1951 بعنوان حكم "La morciere" المشار إليهما في كتاب علي سليمان، دراسات في المسئولية المدنية، مرجع سابق، ص 147 هامش 1، 2.

¹ RADOUANT, du cas fortuit et de la force majeure, thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue à l'université de Paris, Faculté de droit, en 1920, P133.

² حشمت أبو ستيت، مرجع سابق، ف366.

³ إسماعيل غانم، النظرية العامة للالتزام، الجزء الثاني، مكتبة عبد الله وهبة، القاهرة، 1976، ص436.

⁴ عبد المنعم فرج الصده، مصادر الالتزام، شركة ومطبعة مصطفى البابي الحلبي وأولاده، القاهرة، 1958، ف463.

⁵ عبد المنعم فرج الصده، مرجع سابق، رقم 463.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

خطأ، فيجب أن تدل هذه الواقعة على انتفاء الخطأ. لذلك قال هؤلاء الفقهاء أن السبب الأجنبي يبدأ حيث ينتهي الخطأ.

ويلاحظ أن الكثرة من الشراح الذين قالوا بمطابقة انتفاء الخطأ والحادث الفجائي، تدفعهم إلى ذلك رغبتهم في مساعدة المدين بأن يسهلوا له إثبات الحادث الفجائي أو القوة القاهرة، ويقبلوا منه أن يدفع المسئولية بإقامة الدليل على اتخاذه جميع الإحتياطات اللازمة وعلى أنه لم يقع منه أي تقصير، وأنه من المستحيل بناء على ذلك أن يكون الحادث ناشئاً عن سبب غير الحادث الفجائي أو القوة القاهرة.

فهؤلاء الشراح يجيزون بذلك إدخال السبب المجهول والفعل غير الخاطئ ضمن دائرة السبب الأجنبي¹، فهم إذ ينزلون بالسبب الأجنبي إلى درجة انتفاء الخطأ، يضيقون من دائرة المسئولية بقدر ما ييسرون أسباب دفعها.

ولقد انتقدت هذه النظرية كونها تخلط بين السبب الأجنبي وبين انتفاء الخطأ وتعتبر دائرتيهما متطابقتين تمام المطابقة، إذ يترتب على ذلك أن إثبات الحارس لانعدام خطئه يكفي لإعفائه من المسئولية التي تقع عليه، وهذا مالا يقبله القضاء في فرنسا أو في الجزائر وكذلك في مصر، حيث نجد أن القضاء لا يقبل من حارس السيارة أن يتحرر من المسئولية بنفي الخطأ عن نفسه مقرراً أن إثبات السبب الأجنبي الذي لا يد للحارس فيه هو السبيل الوحيد لدفع المسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

كما تتعارض هذه النظرية مع أحكام القضاء التي قررت في بعض الحالات الإعفاء الجزئي رغم ثبوت السبب الأجنبي².

الاتجاه الثاني: ومن أهم أنصار هذا الاتجاه الأستاذين هنري وليون مازو³ (H. et L. MAZEAUD)، والأستاذ بيسون⁴ (A. BESSON)، الذين يربطون السبب الأجنبي بعلاقة السببية وليس بانعدام الخطأ، فمن رأيهم أن الحادث في ذاته يدل على حصول خطأ، وهو خطأ

¹ Pierre WIGNY, Responsabilité contractuelle et force majeure, revue trimestrielle de droit civil, 1935, P20.

وقد أخذ القضاء الفرنسي بهذا المذهب في وقت ما كما هو الشأن في قرار دائرة العرائض بمحكمة النقض في 30 مارس 1987، أشار إليه محمود جلال حمزة، مرجع سابق، ص 109.

² أنظر المطلب الثاني من المبحث الثاني من هذا الفصل.

³ H. et L. MAZEAUD, tome2, op.cit., N°1429 et suite et 1319.

⁴ A. BESSON, thèse, p. cit., P37,46,87,95,138.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

ثابت يجعل كل محاولة لا قامة الدليل العكسي غير مقبولة، وهذا الخطأ عبارة عن الإخلال بواجب الحراسة الذي يفرضه القانون على من يستعمل الشيء، فتطبق المادة 1384 فقرة أولى التي تفترض أن الخطأ في الحراسة هو السبب في حصول الضرر¹، ولذلك لا يقبل من الحارس أن ينفي الخطأ عن نفسه، وإنما يجوز له إسقاط قرينة السببية إما بإثبات انقطاع السببية بين الحارس والضرر، وإما بإقامة الدليل على وجود سبب أجنبي لا شأن له فيه، ويقول روستايرت² (J. RUSTAERT) في ذلك أن الإنسان المفترض أو المثبت خطؤه يجب عليه من ناحية أن يثبت أن الفعل الضار ليس فعله إلا في الظاهر، وإنما حقيقة الأمر أنه هو ذاته ناشئ عن حادث فجائي أو قوة قاهرة، وهذا الإثبات الأخير يمكن أن يكون معناه انعدام خطأ الحارس.

وفي نفس المعنى يقول الأستاذ سليمان مرقس بأن الخطأ أساس لا بد منه للمسئولية عن فعل الأشياء، وأن مجرد الإخلال بواجب الحراسة الذي يفرضه القانون يعتبر خطأ ثابتاً، وأن الحارس إذا ادعى عليه أن الشيء أقلت من حراسته، فله أن ينفي عن نفسه حصول ذلك، كما أن له أن يثبت أن واجب حراسة الشيء كان قد انتقل منه إلى غيره وقت حدوث الضرر من هذا الشيء، ولكن متى ثبت أمر إفلات الشيء من حراسته، فلا يقبل منه نفي الخطأ ولا يبقى له إلا أن يثبت انقطاع السببية أو وجود سبب أجنبي لا شأن له فيه³.

فهذه النظرية تأخذ السبب الأجنبي على أنه فعل أو واقعة مستقلة أحدثت الضرر، لذلك لا يوجد ما يمنع إمكان تواجده مشتركاً مع خطأ الحارس⁴.

الاتجاه الثالث: يأخذ هذا الاتجاه موقفاً وسطاً بين الاتجاهين السابقين، ومن أهم أنصاره الأستاذ لالا¹، الذي يرى أنه وإن كان السبب الأجنبي قد يعني انعدام خطأ الحارس، إلا أن هذا

¹ غير أن موقف الأستاذين مازو يختلف نوعاً ما عن موقف الأستاذ بيسون، فالأستاذين مازو يريان أنه بحدوث الضرر يكون الحارس قد فقد سيطرته المادية على الشيء الذي أحدث الضرر، وأن فقدان السيطرة يجب إثباته أو افتراضه بحسب الأحوال، أما الأستاذ بيسون فلا يرى داعياً لإثبات خروج الشيء عن سيطرة حارسه المادية، ويقول بثبوت الخطأ لمجرد وقوع الضرر، فالخطأ حسب رأي الأستاذ بيسون ينشأ عن حصول الضرر، أما حسب الأستاذين هنري وليون مازو فينشأ عن إقامة الدليل على خروج الشيء عن سيطرة حارسه، وبمجردة إقامة هذا الدليل؛ أنظر:

H et L. MAZEAUD, tome2, op. cit., N°1319, 1429; A. BESSON, thèse p. cit., P46.

² J. RUSTAERT, le fondement de la responsabilité civile extra contractuelle, paris, 1930, P117.

³ سليمان مرقس، رسالته، ص142؛ أنظر أيضاً عبد الحي حجازي، الجزء الثاني، المصادر غير الإرادية، مرجع سابق، ف695، ص71.

راجع أيضاً محمد كامل مرسي، الجزء الثاني، الالتزامات، مرجع سابق، ف58، ص128.

⁴B. STARCK, les obligations, op.Cit., N°735.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

ليس مطلقاً أي لا يكون في جميع الحالات. ولتوضيح ذلك يقول أنه لكي يتعادل السبب الأجنبي مع انعدام الخطأ تعادلاً تاماً، يجب التأكد من انعدام خطأ الحارس فعلاً، لأن السبب الأجنبي لا يستبعد بالضرورة خطأ الحارس بل يؤدي فقط إلى احتمال انعدامه، ويمكن أن يشترك معه في إحداث الضرر بشرط ألا يكون الخطأ هو الذي سبب السبب الأجنبي مباشرة، لأن إثبات السبب الأجنبي ينفي خطأ الحارس فقط في نطاق هذا السبب، أما خارجه فيمكن أن يكون هناك محل لخطأ الحارس إذا الخطأ في هذه الحالة الأخيرة يكون من طبيعة مختلفة ومستقلاً في وجوده عن السبب الأجنبي.

وعلى العكس من ذلك إذا نشأ السبب الأجنبي بخطأ من الحارس فلا يمكن القول باشتراكه في إحداث الضرر، ولا يمكن للحارس أن يتمسك بالسبب الأجنبي للتخلص من المسؤولية، إذ لا يمكن قبول إعفاء شخص بالاستناد إلى واقعة تسبب فيها بخطئة لأن السبب الحقيقي في الضرر هنا ليس هذه الواقعة وإنما الخطأ ذاته، ولا يمكن للحارس التمسك بواقعة كسبب أجنبي معفي من المسؤولية إلا إذا كانت لا تسند إليه².

و خلاصة القول أن طبيعة السبب الأجنبي باعتباره وسيلة لدفع المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، تتحدد تبعاً لأساس هذه المسؤولية. وباعتبار هذه المسؤولية لا تقوم على أساس الخطأ، ولا يكفي نفيه لإعفاء الحارس، فإنه ليس هناك تعادل بين السبب الأجنبي، الوسيلة القانونية لإعفاء الحارس، وانعدام خطئه. ويتمشى هذا الموقف مع أحكام القضاء³ الجزائري التي لا تقبل من الحارس إثبات انعدام خطئه للتخلص من مسؤوليته، بل فقط بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يسند إليه.

إذن يمكن القول تبعاً للأساس الحقيقي للمسئولية عن حوادث السيارات، أن إثبات الحارس للسبب الأجنبي لن يكون له من معنى سوى هدم قرينة إسناد فعل السيارة الذي سبب الضرر إلى الحارس، ليسند في هذه الحالة إلى الواقعة المدعاة كسبب أجنبي. بمعنى أن إثبات السبب الأجنبي

¹ LALA, La force majeure en matière de responsabilité civile, thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue à l'université de Paris, Faculté de droit, en 1963, N°120 et s.

² LALA, thèse p.Cit., N°120 et s.

³ ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 01 جويلية 1981، ملف رقم 21830، منشور في نشرة القضاء، العدد 2، سنة 1982، ص 125؛ قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 14 ماي 1986، ملف رقم 43237، منشور في المجلة القضائية، العدد 1، سنة 1989، ص 68.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

المعفي دليل على أن تدخل السيارة في تحقيق الضرر لا يرجع إلى الحارس، وإنما إلى واقعة أخرى أجنبية عنه ولا تسند إليه.

لذلك فالقول الأدق والأصح أن السبب الأجنبي يثير فكرة أو علاقة الإسناد وليس السببية، لأن السببية خاصة بالعلاقة بين السيارة والضرر، أما الإسناد فهو خاص بالعلاقة بين الحارس وفعل السيارة.

وتجدر الإشارة إلى أن ما سبق ذكره لا يعني عدم وجود أية علاقة بين السبب الأجنبي وانعدام خطأ الحارس، إذ أنه في حالة وجود السبب الأجنبي فإنه للإعفاء التام للحارس من المسؤولية عن الفعل الضار للسيارة، ينبغي فحص مسلك هذا الأخير إزاء السبب الأجنبي، فإن كان مسلكه خالياً من كل خطأ أو تقصير فيعفى من المسؤولية، وخلاف ذلك يسأل على أساس هذا الخطأ.

وبهذا نصل إلى القول حول تحديد طبيعة دور السبب الأجنبي، أن إثبات الواقعة المستند عليها كسبب أجنبي يترتب عليه هدم رابطة إسناد فعل السيارة إلى الحارس، على أن ذلك لا يعني غياب كل علاقة بين السبب الأجنبي وفكرة الخطأ، حيث يتعين على الحارس في حالة نشوء السبب الأجنبي الذي يكون مستقلاً تماماً عنه ولا يسند إليه، أن يكون مسلكه تجاه هذه الواقعة خالياً من كل خطأ أو تقصير.

المطلب الثاني: صور السبب الأجنبي.

ذكر المشرع الجزائري في الفقرة الثانية من المادة 138 من القانون المدني القاهرة أو الحالة الطارئة، وفعل المضرور، وفعل الغير كأسباب أجنبية معفية للحارس من المسئولية المدنية، غير أنه يلاحظ أن الصياغة التي جاءت بها هذه المادة توحى بأن صور السبب الأجنبي المذكورة جاءت على سبيل المثال وليس على سبيل الحصر، إلا أننا نرى أنه لا فائدة من هذه الصياغة لأن صور السبب الأجنبي لا تتعدى تلك الصور التي ذكرها المشرع في المادة 138 فقرة 2 وكذا في المادة 127 من القانون المدني، كما أن الاجتهاد القضائي والفقهاء مستقر على هذه الصور دون غيرها.

وبهذا أرى أن السبب الأجنبي لا يخرج عن كونه حادث فجائي أو قوة القاهرة (الفرع الأول)، أو من فعل الإنسان كفعل الغير (الفرع الثاني)، وفعل المضرور (الفرع الثالث).

الفرع الأول: القوة القاهرة والحادث الفجائي.

لم يبين التشريع المقصود بكل من القوة القاهرة والحادث الفجائي، لهذا تدخل الفقه والقضاء لتوضيحهما (البند الأول)، وتحديد العلاقة بينهما (البند الثاني).

البند الأول: تحديد المقصود بالقوة القاهرة والحادث الفجائي.

استعمل المشرع الجزائري في المادة: 138 من القانون المدني عبارة " الحالة الطارئة " مكان الحادث الفجائي، الأمر الذي قد يؤدي إلى اتحاد حكم الحالة الطارئة، مع الظروف الطارئة التي تؤدي فقط إلى جعل تنفيذ الالتزام مرهقا، على خلاف الحادث المفاجئ الذي يجعل تنفيذ غير ممكن.

ولهذا يبدو من الأفضل استعمال تعبير " الحادث الفجائي " وهو التعبير السائد في الفقه والقضاء، بالإضافة إلى كونه نفس التعبير الذي استعمله المشرع الجزائري في مواد أخرى مثل المواد، 127-168 فقرة 1 من القانون المدني.

ولتوضيح معنى القوة القاهرة أو الحادث الفجائي يمكن القول أن الضرر قد لا يكون ناتجا عن فعل أي شخص، فيكون له سبب خارجي عن المدعى عليه، كما هو خارجي عن كل شخص

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

غيره، إذن لا يلزم المدعى عليه بجبر هذا الضرر ونقول في هذه الحالة أننا أمام " قوة قاهرة " أو " حادث فجائي"¹.

وما يجعل بحث هذا الموضوع صعبا أو غامضا نوعا ما، أنه في حالات كثيرة عندما تكون القوة القاهرة هي السبب الأول للضرر، يكون فعل الحارس أو فعل الشيء هو السبب الثاني له لهذا نجد أن الضحية يقيم دعواه ضد هذا الأخير²، ففي وجود القوة القاهرة يوجد فعل الشيء، لكن فعل الشخص أو فعل الشيء لم يكن إلا أداة للقضاء والقدر فإذا كان يوجد فعل الشيء مع القوة القاهرة إلا أن السبب الوحيد للحادث والذي يجب أن يبقى بصدد المسؤولية هو حادث القوة القاهرة³، ففعل الشيء لم يكن إلا تحت تأثير القوة القاهرة، بمعنى أن تدخل الشيء في إحداث الضرر جاء نتيجة لحادث القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ.

أما عندما تتدخل القوة القاهرة وتحدث الضرر مباشرة مثل الزلزال الذي يهدم سكنا، أو الإعصار الذي يقتلع أشجار فان الضحية لا يستطيع مطالبة أي شخص بجبر الضرر، وبالتالي لا تتور مشكلة المسؤولية المدنية⁴.

وفيما يتعلق بتعريف القوة القاهرة أو الحادث الفجائي نلاحظ أن التشريعات خاصة الجزائرية والفرنسية لم يرد فيهما نص صريح خاص بتعريفهما، لهذا رأيت من المفيد عرض بعض التعاريف الفقهية لهذين المصطلحين.

فيعرف الأساتذة مازو القوة القاهرة أو الحادث الفجائي بأنها حادثة مجهولة، غير متوقعة وغير ممكنة الدفع⁵، كما يعرفها الأستاذ ليبب شب بأنها حادث خارجي لا يمكن توقعه ولا دفعه

¹ RADOUANT, thèse p.Cit., P 134.

CF. A. BESSON, cas fortuit et force majeure dans les accidents d'automobiles, revue générale des assurances terrestre, 1931, P273 et s; Esmein, la cause étrangère et la théorie du risque dans la responsabilité civile, Dalloz hebdomadaire, 1934, P53 et s; Léon MARRE, essai sur les notions de cas fortuit et de force majeure, thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue à l'université de Paris, en 1910, P23 et s; Geneviève VINEY et Patrice JOURDAIN, traité de droit civil, les conditions de la responsabilité, 2^{ème} édition, L. G. D. J, Paris, 1998, P230 et s.

² H. et L. MAZEAUD, tome2, op.cit., N°1541, P514 et s.

³ H. et L. MAZEAUD et TUNC (A), traité théorique et pratique de la Responsabilité civile délictuelle et contractuelle, tome1, 6^{ème} édition, Montchrestien, paris, 1965, P666.

⁴ G. VINEY et P. JOURDAIN, op. cit., N°392, P230.

⁵ Henri et Léon et Jean MAZENUD et François CHABAS, leçons de droit civil, tome 2, volume 1, obligations, éditions delta, Paris, 2000, P663, N°573.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

يؤدي مباشرة إلى حصول الضرر¹، كما يعرفها الأستاذ عاطف النقيب بأنها الحدث الذي ليس بالا مكان عادة توقعه أو ترقبه ولا بالمستطاع دفعه أو تلافيه، والذي يحصل من غير أن يكون للحارس يد فيه أو للشئ دخل به، فيكون بمصدره خارجاً عن هذا وذلك².

بناء على هذه التعاريف يتبين لنا أن القوة القاهرة أو الحادث الفجائي تحدد في أي الحالات يكون الضرر أجنبياً عن الحارس وعن السيارة، وحتى تترتب على القوة القاهرة أثارها في إعفاء الحارس من المسؤولية يجب أن يكون حادث القوة القاهرة أجنبياً عن الحارس وعن السيارة، وتطبيقاً لذلك قرر القضاء الفرنسي أن انفجار إطار سيارة³، ووجود عيب تركيبها⁴، لا يمكن اعتبارهما قوة القاهرة أو حادث فجائي تعفي حارس السيارة من المسؤولية المدنية. كما يجب أن يكون حادث القوة القاهرة غير ممكن التوقع وغير ممكن الدفع عادة⁵.

وخلاصة القول أن مدلول القوة القاهرة أو الحادث الفجائي، باعتبارهما وسيلة لإعفاء حارس السيارة من المسؤولية المدنية، يختلف حسب النظرية التي نأخذ بها في المسؤولية، ففي النظرية التقليدية التي تقيم المسؤولية على أساس فكرة الخطأ، كل ما لا يكون خطأً يكون حادثاً فجائياً أو قوة القاهرة، أما حسب الاتجاه الذي أخذنا به في أساس هذه المسؤولية فإن القوة القاهرة أو الحادث الفجائي يجب أن ترتبط بانتفاء الإسناد المادي لحادث السير إلى الحارس، أي بغياب القرينة القضائية لإسناد فعل السيارة إلى حارسها، وذلك بوجود واقعة غير ممكنة التوقع وغير ممكنة الدفع وخارجية عن السيارة التي باشرت الحادث. وبالتالي هذه الواقعة المستند عليها كواقعة

¹ أنظر محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، مرجع سابق، فقرة 305، ص 233؛ وانظر في نفس المعنى علي عبيد عودة، العلاقة السببية بين الخطأ والضرر وتطبيقاتها القضائية، رسالة ماجستير، جامعة بغداد، 1977، ص 390؛ وفي نفس المعنى حسين عامر، مرجع سابق، ص 356.

² عاطف النقيب، مرجع سابق، ص 303.

وفي نفس المعنى يحي أحمد موافي، مرجع سابق، ص 180.

³ Cour de Paris, 18/07/1930, Gazette du palais 1930-2-674; Req. 22 janvier 1945, Sirey. 1945, 1, 57 (Rupture de direction); Civ., 2^{ème}, 04 décembre 1969, Bull. civ., 2, N°339 (éclatement d'un Pneu); Ch. Mixte, 4 décembre 1981, revue trimestrielle de droit civil, 1982, 609, N°4 (Fait de grève, interne à une entreprise).

⁴ Civ., 16 juin 1896, Dalloz, 1949, 3, P826.

⁵ Civ., 2^{ème}, 12 février 1970; Civ., 1, 26 janvier 1971; Civ., 26 novembre 1985; Cité par P. Le TOURNEAU et L. CADIET, op. cit., N°911, P263.

أنظر أيضاً: قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 02 ديسمبر 1982، ملف رقم 94034، منشور في المجلة القضائية، العدد 2، سنة 1995، ص 74؛ قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 02 مارس 1983، ملف رقم 20310، منشور في نشرة القضاة، العدد 1، سنة 1987، ص 64.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

معفية للحارس من المسؤولية، تتحدد بعض النظر عن فكرة الخطأ التي تعبير أساساً لمسئولية حارس السيارة، وبالتالي يمكن القول بأن القوة القاهرة تلازم انتفاء الإسناد المادي بظهور واقعة غير ممكنة التوقع وغير ممكنة الدفع، وخارجية عن الحارس وعن السيارة التي باشرت الحادث، وأهم مظاهر القوة القاهرة تتمثل في حوادث الطبيعة وحالة الحرب¹.

والقوة القاهرة يمكن أن تكون في واقعة تجد مصدرها في الفعل الإنساني، كالانتفاضات الشعبية والحروب، كما يمكن أن تعتبر قوة قاهرة أو حادثاً فجائياً، حسب التطبيقات القضائية، الظواهر والحوادث الطبيعية مثل الرياح والمطر وأشعة الشمس والجليد والضباب، كما تتمثل في الظواهر الأخرى التي تؤثر في سير السيارة ولم تكن راجعة إلى فعل الطبيعة مثل انبثاق الدخان الأسود من قاطرة أو من مصنع على طريق سير السيارات².

و يبدو من الأفضل إطلاق تعبير الحوادث أو الظواهر الطبيعية أو فعل الطبيعة على القوة القاهرة أو الحادث الفجائي، عندئذ يكون أساس تمييز صور السبب الأجنبي هو مصدر الواقعة المكونة له هل هو فعل المضرور أم فعل الغير أم فعل الطبيعة.

البند الثاني: وحدة القوة القاهرة والحادث الفجائي.

درج الفقه والقضاء على ذكر تعبير القوة القاهرة والحادث الفجائي معاً، لهذا يثور التساؤل عما إذا كان كل من هذين التعبيرين يخص سبباً أجنبياً مستقلاً، أم أنهما مترادفان يعبران عن معنى واحد.

الرأي الأول: يجب التفرقة بين الحادث الفجائي والقوة القاهرة.

ذهب أنصار هذا الاتجاه إلى القول بضرورة التفرقة بين الحادث الفجائي والقوة، إلا أنهم اختلفوا حول المعيار الذي يمكن على أساسه قيام هذه التفرقة.

فقال الفقيه بيدان (BEUDANT) أن الحادث الفجائي هو حادث طبيعي يسبب الضرر مثل الفيضان أو الزلزال، أما القوة القاهرة فهي ليست بحادث طبيعي، وإنما صادر من إرادة

¹ أنظر في نفس المعنى زهدي يكن، مرجع سابق، ص104؛ وانظر أيضاً عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، ص879-880.

² أنظر فيما يلي/ التطبيقات العملية للقوة القاهرة والحادث الفجائي (البند الرابع).

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

شخص غير ذلك الذي يريد المضرور الحصول منه على التعويض عن الضرر، مثل أن يسبب ضرراً نتيجة تنفيذه لأوامر أو دفاعاً عن القانون¹.

وهناك من قال بمعيار الأهمية، فاعتبر الحوادث الأكثر أهمية قوة القاهرة، أما الحوادث الأقل أهمية فاعتبرها حوادث فجائية².

وذهب بعض الفقهاء كذلك إلى التمييز بين القوة القاهرة والحادثة الفجائية بالوقوف على المعنى الدقيق للمصطلحين، فلاحظوا أن عبارة "القوة القاهرة" تبين وتوضح القوة والإكراه الذي وضع فيه المدعى عليه، حيث خضع لقوة لم يكن يستطيع مقاومتها، فحين عبارة "حادثة فجائية" توضح خاصية عدم إمكان التوقع للحادثة، ويعتبر كلا منهما سبباً أجنبياً مستقلاً ومعقياً للحارس، فنكون التفرقة هنا تقتصر على المعنى واللفظ دون الأثر والنتيجة³.

ولقد ذهب فريق من الشراح أمثال "أكسنر" (EXNER) و "سالي" (SALEILLES) و "جوسران"⁴ (JOSSERAND) إلى القول بمعيار "الخارجية" للتفرقة بين القوة القاهرة والحادثة

¹ C. BEUDANT, cours de droit civil français, Tome 4, 2^{ème} édition, Par RODIERE, Paris 1952, N°1174, P485.

² H. et L. MAZEAUD, tome2, op.cit., N°1553, P520 أنظر في عرض هذا الاتجاه:

³ RADOUANT, thèse p.Cit., P173 et s; G. MARTY et P. RAYNAUD, T1, op.cit., N°552, P693.

عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، فقرة 586، ص 876.

⁴ ويرى "أكسنر" (EXNER) أن شرط الخروج المادي للحادثة واستقلاله عن المدين يقصد به أنه لم تكن له أية صلة بحدوث القوة القاهرة، ولكن إذا كان الحادث قد وقع داخل منشآت المدين فلا يستطيع أن ينفي كل شك حول صلته بالحادثة، أما الفقيه سالي يستعمل تعبير الحادث الفجائي فقط، حيث يقسمه إلى حادث فجائي خاص وهو ما عبر عنه أكسنر (EXNER) بالقوة القاهرة، وهذا الحادث يقصد به السبب الواقع من الخارج بغير أن تكون له أية صلة -من حيث أصله- بالأدوات المستعملة أو بإدارتها مثل الحوادث الطبيعية أو أي سبب آخر، وهذا الحادث يترتب عليها الإغفاء من المسؤولية، وحادثة فجائية عام، ويقصد به كل سبب غير معلوم ولا يستفاد منه وجود عيب في تركيب الآلة، ولا وقوع خطأ من صاحبها، ويعبر عنه بمخاطر الحرفة، ويقول أنه لا تدفع به مسؤولية الحارس.

أما الفقيه جوسران (JOSSERAND) فيرى أن معيار الخارجية لا يعني الخارجية المادية المتعلقة بالحيز وإنما يعني الخارجية القانونية التي لا تتوفر فيها أية صلة مع نشاط المدين، لأن الحادث قد تكون له صلة مع فعل المدين على الرغم من توافر الخارجية المادية.

انظر في عرض هذه الآراء بالتفصيل: سليمان مرقس، رسالته، ص 221 وما بعدها؛ وانظر أيضاً عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، ص 877؛ وانظر كذلك سليمان مرقس، الفعل الضار والمسئولية المدنية، القسم الأول، المجلد الثاني، مرجع سابق، ص 488-489.

وانظر أيضاً في تأييد هذا الاتجاه: عادل علي المقدادي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، مكتبة دار الثقافة، عمان، الأردن، 1997، ص 196.

CF. G. MARTY et P. RAYNAUD, T1, op.cit., N°552, P694.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

الفجائي، ولاسيما فيها يتعلق بحوادث المصانع ووسائل النقل، واعتبروا الحوادث الخارجة عن هذه المشروعات قوة قاهرة كالعاصفة والزلازل، والحوادث التي ترجع إلى أمر داخلي كامن في الشيء ذاته كانهجار آلة في مصنع أو انفجار أحد أجهزة السيارة، وخروج قطار عن الطريق حوادث فجائية، لهذا رتبوا دفع المسؤولية بسبب القوة القاهرة دون الحادث الفجائي.

ولقد وجد الفقيه جوسران (JOSSERAND) ما يؤيد نظريته في أحكام القضاء الصادرة بشأن حوادث السيارات، كالحوادث الناشئة عن انفجار إحدى عجلات المطاط وانكسار أية أداة من الأدوات المهمة في السيارة، حيث رفضت المحاكم اعتبار مثل هذه الأسباب من أحوال القوة القاهرة، مع كونها غير ممكن توقعها ولا تلافيتها، وذلك لأن تلك الأسباب وما ينشأ عنها من أضرار هي من المخاطر الملازمة للسيارة، فلم تكتف المحاكم بعدم إمكان توقع الحادث وتلافيه، بل اشترطت أيضاً أن يكون أجنبياً عن السيارة، وطالبت حارس السيارة بإقامة الدليل على أن الحادث وقع بسبب خارج عن السيارة، فرأى جوسران¹ (JOSSERAND) في ذلك شرط الخروج الذي عبر عنه بانقطاع الصلة بين أصل الحادث الضار وبين السيارة.

وأضاف الفقيه "أكسنر"² (EXNER) إلى معيار "الخروج المادي" معيار "الأهمية والشهرة" للتمييز بين الحادث الفجائي والقوة القاهرة، وبرر ذلك بأن شهرة الحادث فيها ما يؤكد وقوعه، أما أهمية الحادث ففيها ما يدل على استحالة تفادي نتائجه، وهذا الشرط لا يتوافر في الحوادث الفجائية العادية، لهذا يرى بأنها لا تكتسي الأثر المعفي من المسؤولية المدنية.

لكن فكرة الخروج المادي التي قال بها هؤلاء الفقهاء، للتمييز بين القوة القاهرة والحادث الفجائي، لا يمكن قبولها لأن شرط الخروج المادي قد يتوافر في الحادث الفجائي، كما يتوافر في القوة القاهرة، بل أن الحادث الذي يتوافر فيه شرط الخروج المادي قد يعتبر حادثاً فجائياً في بعض الظروف، ويحسب قوة قاهرة في البعض الآخر، ومثال ذلك السرقة تعتبر حادثاً فجائياً مع توافر

¹ أنظر ما أشار إليه سليمان مرقس، رسالته، ص227-228.

² أنظر أيضاً في عرض هذا الاتجاه عبد الرشيد مأمون، علاقة السببية في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون سنة الطبع، فقرة 79، ص90-91؛ وانظر أيضاً سليمان مرقس، رسالته، ص222.

Voir aussi : G. MARTY et P. RAYNAUD, T1, op.cit., N° 552, P694.

ويقول أكسنر (EXNER) بأن الحادث يعد مشهوراً إذا أمكن أن يراه عن بعد كثير من الناس، ويعتبر مهماً إذا بلغ درجة من الشدة تفوق ما تعود الناس في ظروف الحياة العادية، فالحوادث غير العادية وحدها هي التي تعتبر قوة قاهرة تدفع بها مسؤولية الحارس، وليس للحوادث الفجائية العادية مثل هذا الأثر.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

شرط الخروج المادي فيها، ويسأل عنها صاحب الفندق مثلا إذا كانت عادية، بينما هي تعتبر قوة قاهرة و لا يسأل عنها صاحب الفندق إذا تمت بواسطة القوة المسلحة¹.

نلاحظ بعد عرضنا السابق للرأي الذي يفرق بين القوة القاهرة والحادثة الفجائي، أن أنصار هذا الرأي لم يتفقوا على المعيار الذي يمكن استعماله في هذه التفرقة، كما لم يتفقوا على الهدف الذي من أجله قد نادوا بها، فالبعض يرى أن هذه التفرقة بدون هدف معين ولا توجد قيمة عملية لها وإنما هي تفرقة لفظية فقط، فحين ذهب البعض الآخر التي أن هذه التفرقة تهدف إلى التقليل من حالات إعفاء المدعي عليه.

وبهذا تتعارض هذه التفرقة مع المنطق السليم الذي لا يستقيم إذا أقمنا نظرية معينة دون أن يترتب عليها أية فائدة²، كما أن الذين قالوا بأن هذه التفرقة تهدف إلى التقليل من حالات إعفاء المدعي عليه بإزالة الأثر المعفي عن الحادث الفجائي، فلا يمكن الأخذ برأيهم لأن المشرع اعتبر الحادث الفجائي سببا معفيا للحارس من المسؤولية، كما أن القضاء والفقهاء أجمعوا على ضرورة شرط الخارجية عن الإنسان وعن ظروف سير السيارة، وبالتالي فلن يكون هناك فارق بين القوة القاهرة والحادث الفجائي وإنما هما فقط تعبيرين لمعنى واحد.

الرأي الراجح: لا فرق بين القوة القاهرة والحادث الفجائي:

يرى الاتجاه السائد في الفقه عدم التفرقة بين القوة القاهرة والحادث الفجائي، لا من حيث الأثر ولا من حيث المعنى³، إذ اتفقت كلمتهم جميعا على الأثر القانوني الذي يترتب على مدلول هاتين العبارتين، وهو إعفاء المدعي عليه من مسؤوليته، كما اعتبروا عبارتي القوة القاهرة والحادث

¹ سليمان مرقس، رسالته، ص223، عن كولان في دالوز 1904-2-73.

² H. et L. MAZEAUD, tome2, op.cit., N°1552-1553, P520.

³ أنظر في هذا الاتجاه من الفقه الفرنسي:

H. et L. MAZEAUD, tome2, op.cit., N°1559-1561, P523 et 526; R. SAVATIER, T2, op.cit., N°809; G. MARTY et P. RAYNAUD, T1, op.cit., N°483; P. Le TOURNEAU et L. CADIET, op.cit., N° 900, P260; Jaques FLOUR, Jean-Luc AUBERT, Eric SAVAUX, T2, , op.cit., P265 et s.

ومن الفقه المصري:

سليمان مرقس، رسالته، ص192 وما بعدها؛ والوافي في شرح القانون المدني، القسم الأول، المجلد الثاني، مرجع سابق، فقرة 176، ص489؛ عبد المنعم فرج الصده، مرجع سابق، ص500-501؛ إبراهيم عساف، المسؤولية التعاقدية في عقد نقل الأشخاص، مجلة القانون، العدد السابع، السنة التاسعة، 1958، دمشق، ص131؛ محمود جمال الدين زكي، الوجيز في نظرية التزام في القانون المدني المصري، الجزء الأول، مطبعة جامعة القاهرة، الطبعة الثانية، 1976، فقرة 194، ص360؛ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، ف586، ص995 وهو يرى أن التمييز بين القوة القاهرة والحادث الفجائي لا يقوم على أساس صحيح.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

الفجائي مترادفتين، يجوز استعمالهما معاً، كما يجوز الاكتفاء بواحدة منهما، كما أن نصوص القانون المدني التي ورد فيها ذكر للحدث الفجائي أو القوة القاهرة أو كليهما معاً لا تعطي أي تلميح في اختلاف الحادث الفجائي عن القوة القاهرة، ولا ترتب أية آثار على أحدهما مختلفة عن الآخر وعلى سبيل المثال المواد 1138-1302-1147-1148 مدني فرنسي، فإذا أضفنا إلى ذلك أن المحاكم جرت باستمرار على اعتبار العبارتين مترادفتين، وعلى استعمال أيتها منفردة أو كليهما مجتمعين¹، جاز لنا أن نضرب صفحاً عن التفرقة بين الحادث الفجائي والقوة القاهرة، وأن نقرر أنهما شيئاً واحداً، سواء أكان ذلك من حيث أصله وطبيعته أم من حيث نتائجه وآثاره.

وليس هذا مقصورياً على القانون الفرنسي بل الأمر كذلك أيضاً في القانون الجزائري إذ أن المواد 127، 2/138، 2/162، من القانون المدني الجزائري لا تشير إلى أية تفرقة بين القوة القاهرة والحادث الفجائي، كما أن المحاكم لم تقم بعمل أية تفرقة بينهما، إذ كثيراً ما تجمع بين العبارتين وتذكرهما كمترادفين.

و بعد هذا العرض، يمكن القول بعدم وجود أي فرق بين القوة القاهرة والحادث الفجائي، وكل محاولة للتفرقة بينهما مآلها الفشل، لهذا فإنني سأقوم بذكرهما كمترادفين.

البند الثالث: حالة الضرورة والقوة القاهرة أو الحادث الفجائي.

كثيراً ما يثور التساؤل حول ما إذا كانت حالة الضرورة يمكن اعتبارها قوة القاهرة أم لا، ويقصد بحالة الضرورة موقف من أحدث ضرراً نتيجة فعل منه كان الوسيلة الوحيدة لتفادي ضرراً أكبر، كما في حالة سائق السيارة الذي صدم قطيعاً من الماشية لتفادي الاصطدام المميت بأحد الأشخاص².

وفي نفس هذا المعنى يعرفها الأستاذ سافاتييه (R. SAVATIER) بأنها الحالة التي يكون فيها الشخص، ويتبين فيها بوضوح بأن الوسيلة الوحيدة لتجنب ضرر أكبر أو مساوٍ هي التسبب في ضرر أقل منه أو مساوٍ له مثل سائق السيارة الذي يصدم سيارة أخرى لتفادي حادث مميت³.

¹ Civ., 30 octobre 1957, Dalloz 1958, CF. civ. 06 mars 1959, gazette du palais, 1959-2-12.

ينظر أيضاً: قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 01 جويلية 1981، ملف رقم 21830، منشور في نشرة القضاة، العدد 2، سنة 1982، ص 125؛ قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 14 ماي 1986، ملف رقم 43237، منشور في المجلة القضائية، العدد 1، سنة 1989، ص 68.

² يحي أحمد موافي، مرجع سابق، ص 191.

³ R. SAVATIER, T1, op. cit., N°98, P125.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

ويتناول الأستاذ سافاتييه (R. SAVATIER) حالة الضرورة من زاوية فكرة الخطأ، فيرى أنه من حيث المبدأ ينتفي الخطأ عند الشخص الذي لم يسبب ضرراً إلا لتفادي ضرر آخر أكبر منه أو مساوٍ له¹.

ويرى الأستاذين مازو (H. et L. MAZEAUD) أن حالة الضرورة تأتي في مرتبة أدنى من القوة القاهرة، إذ أن هذه الأخيرة لا تعطي له فرصة الخيار لتجنب الضرر الأشد². ولتكيف حالة الضرورة ومعرفة ما إذا كانت تعتبر قوة قاهرة من عدمه، يجب عدم الوقوف عند حالة الضرورة ذاتها، بل يجب الرجوع إلى السبب الذي أوجد هذه الحالة فحالة الضرورة تستوجب بالحثم وجود سبب سابق لها وضع قائد السيارة في هذه الحالة، هذا السبب قد يكون راجعاً إليه شخصياً أو إلى السيارة ذاتها أو إلى فعل الغير أو فعل المضرور أو إلى قوة قاهرة³.

ويجب تكيف حالة الضرورة على ضوء السبب المنشئ لها، فإذا فوجئ قائد السيارة بظهور شخص أمامه مما دفعه، تفادياً للاصطدام به، إلى يساراً أو يميناً، الأمر الذي ترتب عليه إصابة سيارة أخرى إصابة خفيفة، فلا شك في هذه الحالة من وجود السائق في حالة ضرورة مرجعها فعل الغير، ولذلك يمكن القول مباشرة وجود السائق أمام " فعلاً للغير " أو سبباً أجيباً صورته فعل الغير، أما إذا فوجئ قائد السيارة أثناء سيره بسقوط شجرة فوق سيارته مما دفعه إلى الانحراف عن مساره القانوني، وترتب على ذلك حدوث ضرر أخف لسيارة أخرى لا يتناسب مع ما كان معرضاً للإصابة به من أضرار، فإن السائق يوجد أمام قوة قاهرة⁴.

بعد هذا العرض لحالة الضرورة لا نجد هناك أي مبرر لإعطائها أحكام خاصة من حيث المسئولية والتعويض⁵، خاصة وأنها تكون راجعة لسبب أجنبي.

البند الرابع: تطبيقات عملية للقوة القاهرة والحادثة الفجائي.

¹ R.SAVATIER, T1, op. cit., N°98, P125; CF. H. et L. MAZEAUD, T1, op. cit., N°492.

² H. et L. MAZEAUD, tome1, op. cit., N°493.

³ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته ص200.

⁴ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص200.

⁵ أنظر المادة: 130 مدني جزائري التي تنص على ما يلي:

"من سبب ضرراً للغير ليتفادي ضرراً أكبر، محدقاً به أو بغيره، لا يكون ملزماً إلا بالتعويض الذي يراه القاضي مناسباً".

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

يظهر من تتبع الاجتهاد القضائي أن مفهوم القوة القاهرة ليس محدد الإطار على وجه الدقة فيه، إنما الملاحظ أن القضاء يحرص على التثبيت من اكتمال شروط القوة القاهرة للقول بها، وقد يتأثر أحيانا بالوقائع لاستخلاص وجهته من هذا التثبيت.

ففي قضايا تجلد طبقة من الثلج أو الماء على الطريق، اتخذت محكمة النقض الفرنسية أكثر من وجهة تبعاً للوقائع المروضة، ففي قضية أولى كان سائق سيارة قد توقف بعد أن لاحظ الجليد وأراد أن ينبه السيارات الآتية بعده فصدمة سيارة كانت إطارات عجلاتها مستهلكة ولقي حتفه، فرفعت زوجته دعوى على أساس الخطأ والحراسة معاً، فردت دعواها من جانب الحراسة لأن طبقة الجليد كانت وجها من أوجه القوة القاهرة، وكذلك فيما يتعلق بالخطأ لأن قدم إطارات العجلات لم يكن له شأن في الحادث¹.

وفي قضية ثانية اعتبرت محكمة النقض الفرنسية انزلاق سيارة بسبب رفاق الجليد يعتبر قوة القاهرة، إذا شكل بصفة مفاجئة أثناء المرور بالطريق، أما إذا كان موجود قبل إقلاع السيارة فلا تعتبر كذلك².

بالنسبة إلى الفيضان فاعتبرته المحكمة العليا في الجزائر قوة القاهرة في قضية تتمثل وقائعها في أن مقاوله أشغال قامت بتحويل مجرى مياه وادي بفتح ثغرة قطرها عشرة أمتار بحافة الوادي، مما أدى بمياه الأمطار التي سقطت تتصرف من تلك الثغرة وتغمر مساكن الحي المجاور لذلك الوادي³.

وبالنسبة إلى العاصفة الشديدة ومدى تجمع خصائص القوة القاهرة فيها، فإن القضاء الفرنسي لم يجمع على خط موحد في تقدير عناصرها، ففي حادث اقتلاع لوحة إعلانات بفعل عاصفة شديدة ووقوع هذه اللوحة على سيارة، اعتبرت محكمة النقض الفرنسية أن هذه العاصفة كانت استثنائية في قوتها فاكتسبت بذلك خصائص القوة القاهرة⁴.

¹ نقض مدني فرنسي 1966/06/21، الأسبوع القانوني، 1968، 2، 14931 مشار إليه في عاطف النقيب، مرجع سابق، ص320.

² Paris, 17 novembre 1966; Civ., 3^{ème}, 19 novembre 1975; Civ., 3^{ème}, 24 mars 1993, cité par P. Le TOURNEAU et L. CADIET, op. cit., N°926, P268; Civ., 2^{ème}, 06 février 1980, Bull. civ., 2, N°29.

³ ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 25 مايو 1988، ملف رقم 53010، منشور في المجلة القضائية، العدد 2، سنة 1992، ص11.

⁴ نقض مدني فرنسي 1975/04/17 دالوز 1975، مشار إليه في عاطف النقيب، مرجع سابق، ص320.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

وفي قضية أخرى استبعدت محكمة "لاسان" (Seine) أن تكون العاصفة مستجمعة شروط القوة القاهرة، واستندت في وجهتها هذه على عناصر استقتها من أجهزة الأرصاد الجوية حول متوسط قوة الرياح، فوافقتها محكمة النقض على ذلك¹، وقررت أيضاً أن العاصفة التي لا تتجاوز كثيراً سرعة 17 متر في الثانية تحدث باستمرار في ضاحية باريس، فهي لا تشكل واقعة غير ممكنة التوقع والتجنب²

ويدرج القضاء تحت القوة القاهرة، تلك الحوادث التي ترجع إلى وجود حيوانات بالطريق الذي تسير عليه السيارات، وذلك إذا ما توفرت فيها شروط السبب الأجنبي المعفي³.

كما قرر القضاء الفرنسي الانزلاق فوق طريق مزيتة ورطبة يمكن أن يكون متوقفاً، فلا يشكل قوة القاهرة، لكن هذا ليس بقاعدة عامة أي لا يعني أن انزلاق السيارة لا يشكل قوة القاهرة، بل يمكن أن يكون كذلك إذا كان غير ممكن توقعه ولا تجنبه⁴، أما إذا كان هذا الانزلاق راجع إلى سرعة السيارة أو أن حالة السيارة لا تتحمل تلك السرعة، أو كان راجعاً لعبء في السيارة فلا يمكن اعتباره قوة القاهرة أو حادثاً فجائياً، بل يرتب مسؤولية الحارس⁵.

وهناك العديد من القرارات القضائية ترفض اعتبار واقعة معينة حادث فجائي أو قوة القاهرة إذا لم تكن خارجية عن السيارة التي أحدثت الضرر، فرفضت اعتبار قوة القاهرة حادث ناتج عن انفجار إطارات السيارة⁶.

غير أن القضاء الفرنسي لم يصل إلى درجة وضع مبدأ أو قاعدة تقضي بعدم اعتبار انفجار إطارات السيارة في جميع الحالات قوة القاهرة، فقضت محكمة النقض الفرنسية بأنه يمكن أن يكون انفجار إطار السيارة غير متوقع وغير ممكن الدفع، مثلاً إذا كان ناتجاً عن المرور فوق قطعة من زجاج أو حجرة حادة⁷، لكن ينبغي أن نعترف هنا بأن الحارس يجد صعوبة كبيرة في

¹ نقض مدني فرنسي 1974/03/13 مشار إليه في عاطف النقيب، مرجع سابق، ص 321.

Civ., 2^{ème}, 05 janvier 1994, Bull. civ., 2, N°13; Civ., 3^{ème}, 11 mai 1994, Bull. civ., 3, N°94.

² Paris, 26 novembre 1946, cité par: P. Le TOURNEAU et L. CADIET, op. cit., N°923, P267.

³ Civ. 10 avril 1961, Revue trimestrielle de droit civil, 1964-3-746.

وفي هذا الحكم قام سائق السيارة بحركة فجائية من جهاز القيادة لتجنب كلب في وسط الطريق

CF. H. et L. MAZEAUD, tome2, op.cit., N°1598, P556.

⁴ Requête, 05 mai 1942, Sirey. 1942, 1, 125; T. Civ., seine, 11 mai 1946, gazette du palais, 1946, 1, 268.

⁵ V. les arrêts cités par: Marguerite MERCIER, op. cit., P103.

⁶ Paris 18 juillet 1930, gazette du palais 1930, 2, 674; Civ., 12 février 1970, Revue trimestrielle de droit civil, 1970, 2, 78.

⁷ Requête, 12 juillet 1933, gazette du palais, 1933, 2, 709.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

إثبات وجود صفتي عدم إمكان التوقع وعدم إمكان الدفع، أما القضاء الجزائري فاعتبر أن ثقب إطار سيارة من الحوادث العادية التي يجب أن يحتاط لها السائق، وذلك بالسير بسرعة عادية، وبالتأكيد باستمرار من عدم تلفها¹ أما فيما يتعلق بالحوادث الناتجة عن كسر أحد أجزاء ومركبات السيارة مثل: جهاز التوجيه أو الفرامل، فنجد أن القضاء الفرنسي كان دائماً يحمل الحارس المسئولية المدنية عن الحوادث الناجمة عنها².

أما فيما يتعلق بالعيب الداخلي في السيارة، فقرر القضاء الفرنسي عدم اعتباره سبب أجنبي معفي للحارس في مواجهة المضرور³، وقرر أن هذا العيب لا يسمح له سوى بإمكانية مقاضاة المسئول عن هذا العيب في مواجهته⁴.

الفرع الثاني: فعل الغير.

لتوضيح فكرة فعل الغير باعتباره سبباً أجنبياً معفياً لحارس السيارة، يتعين بتحديد المقصود به (البند الأول)، ثم بيان موقف التشريع والفقهاء والقضاء من كونه سبباً أجنبياً مستقلاً أم لا (البند الثاني)، ثم تعيين الصفات المميزة لهذا السبب الأجنبي (البند الثالث)، وفي الأخير سأقوم بعرض أهم تطبيقاته العملية في مجال المسئولية المدنية عن حوادث السيارات (البند الرابع).

البند الأول: تحديد المقصود بفعل الغير.

قد يكون الضرر الذي أصاب المدعي ناشئاً لا عن حادث فجائي أو قوة قاهرة، بل حاصلًا بفعل شخص أجنبي عنه وعن المدعي عليه، فيدفع حارس السيارة التي تدخلت في إحداث الضرر أن الضرر حدث بفعل الغير ولا شأن له فيه، سواء كان ذلك الفعل خطأ أم غير خطأ. ويعرف فعل الغير بالفعل الذي يصدر عن شخص متدخل في حادث شكاه منه المتضرر المدعي، في وجه المدعي عليه الذي اختصمه طلباً للتعويض عن ضرره من غير أن يشترك في الخصومة الغير الذي أتى ذلك الفعل⁵.

¹ ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 09 جويلية 1981، ملف رقم 21184، منشور في نشرة القضاء، العدد 44، ص103.

² Requête, 02 mai 1933, gazette du palais, 1933, 1, 1039; Requête, 8 mars 1937, gazette du palais, 1937, 1, 840; Civ., 11 mars 1940, gazette du palais, 1940, 2, 15.

³ Paris, 13 juin 1931; Requête, 22 janvier 1945; Civ., 02 juillet 1946, ces arrêts sont cités par: P. Le TOURNEAU et L. CADIET, op. cit., N°918, P265 et s.

⁴ Civ., 2^{ème}, 11 décembre 1968, Bull. civ., 2, P217; Civ., 2^{ème}, 16 juillet 1969, Bull. civ., 2, P253.

⁵ عاطف النقيب، مرجع سابق، ص358؛ وفي نفس المعنى إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المسئولية المدنية بين التقييد والإطلاق، مرجع سابق، ص263-264.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

ومثال ذلك إذا اصطدمت سيارة بأخرى، وانقلبت أو ألاهها على رصيف الطريق، فأصابت أحد المارة، ثم دفع سائق السيارة الأولى دعوى التعويض بأن المسئول عن التصادم سائق السيارة الثانية، وطلب بناء على ذلك إعفاءه من المسئولية التقصيرية.

ويقصد بالغير في هذا المجال كل شخص غير المضرور وغير الحارس وغير الأشخاص الذين يسأل عنهم الحارس قانوناً، فلو كان هذا الغير ولداً للمدعى عليه أو تلميذاً أو تابعاً له، فلا يكون للفعل الصادر منه أثر في مسئولية المدعى عليه نحو المضرور، وهذا ما قال به غالبية الفقهاء¹، وما قضت به المحاكم².

ولقد ذكرت المادتين 134-136 مدني جزائري الأشخاص الذين يسأل عنهم غيرهم مسئولية تقصيرية وهم: بالنسبة للمكلف بالرقابة، كل شخص في حاجة إلى الرقابة بسبب قصره أو بسبب حالته العقلية أو الجسمية، وبالنسبة للمتبوع، التابع في قيامة بوظيفته أو بسببها أو بمناسبةها. فالأبناء والتابعين لا يعتبرون أجانب بالنسبة لمسئولية الأشخاص الذين هم في رعايتهم، فلا تعتبر بعض أفعالهم من أفعال الغير التي تدفع بها المسئولية المقررة ابتداء، بل هي بعكس ذلك تستوجب مسئولية الأشخاص المكلفين برعايتهم، وقد عين القانون أفعالهم التي تترتب عليها هذه المسئولية

¹ محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، ف219، ص249؛ وفي نفس المعنى انظر عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، 897 فقرة 597؛ سليمان مرقس، رسالته، ص408؛ حشمت أبو ستيت، مرجع سابق، ص450 فقرة 479؛ ثروت أنيس الأسيوطي، مسئولية الناقل الجوي في القانون المقارن، رسالة دكتوراه، القاهرة، 1960، ف360، ص499. CF. H. et L. MAZEAUD, tome2, op.cit., N°1630, P526; CF. G. MARTY et P. RAYNAUD, T1, op.cit., P704; R. SAVATIER, T1, op.cit., N°396, P530 et s.

ويعبر سافتييه (R. SAVATIER) عن الغير بالأشخاص الأجانب عن المخاطر التي يتحملها.

أنظر أيضاً حسين عامر، مرجع سابق، فقرة 391، ص383.

CF. Tribunal de paris, 28 novembre, 1938 gazette du palais 1939, 1, 297.

² ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 25 جوان 1969، ملف رقم 1969272، قرار غير منشور (يتعلق بعدم اعتبار فعل التابع فعلاً للغير)؛ قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 02 مارس 1983، ملف رقم 30064، قرار منشور في نشرة القضاة، العدد 1، سنة 1987، ص27 (يتعلق بعدم اعتبار الأولاد القصر غيراً بالنسبة لأبيهم)؛ قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 24 نوفمبر 1971، ملف رقم 1971032، منشور في نشرة القضاة، العدد 7، سنة 1976، ص32 (يتعلق بعدم اعتبار الابن القاصر فعلاً للغير).

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

الاستثنائية¹، أما فيما عدا هذه الأفعال المعينة، فيعتبر هؤلاء الأشخاص أجنباً بالنسبة للمكلفين برعايتهم، الذين يجوز لهم أن يدفعوا عن أنفسهم المسؤولية بفعل أولئك باعتباره من فعل الغير. ويرى الأستاذ إبراهيم الدسوقي أبو الليل عدم استبعاد الأشخاص الذين يسأل عنهم الحارس وفقاً لنصوص القانون المدني من عداد الغير، مخالفاً بذلك لما يراه الفقه في فرنسا ومصر، ويبرر موقفه بقوله بأن فعل هؤلاء الأشخاص إما أن يكون خاطئاً وإما أن يكون غير خاطئ. ففي الحالة الأولى تنقرر مسؤولية المدعي عليه، حارس السيارة، بصفته مسئولاً عن فعل ذلك الذي ثبت خطؤه، أي باعتباره متبوعاً أو متولياً للرقابة أو أباءاً أما في الحالة الثانية، فلا تنقرر مسؤولية المدعي عليه لا باعتباره مسئولاً مدنياً عن أعمال من يسأل عنهم قانوناً، لعدم ثبوت الخطأ أساس هذه المسؤولية في جانبهم، ولا باعتباره حارساً لوجود فعل الغير.

ويرى الأستاذ إبراهيم الدسوقي أبو الليل أن القول بغير ذلك حرماناً للحارس من الاستناد على فعل الغير الذي لا خطأ فيه ليطالب بالإعفاء من المسؤولية، لذلك يصل إلى القول بأن الغير في المسؤولية عن الأشياء هو كل شخص غير الحارس وغير المضرور، ويستطيع الحارس الاستناد على فعل من يسأل عنهم مدنياً مادام هذا الفعل غير خاطئ².

غير أن الأستاذ ملوكي يورد معارضة منطقية لهذا الرأي، حيث يرى أن في الحالة التي يكون فيها فعل الأشخاص الذين يسأل عنهم الحارس خاطئاً فإن مسؤولية الحارس عن فعل الشيء تنقرر ابتداءً بمجرد تدخل الشيء في إحداث الضرر، أما مسؤوليته عن فعل التابع فلا تنقرر إلا بثبوت خطأ الأخير، وبذلك فإن مسؤولية الحارس باعتباره حارساً تسبق مسؤوليته باعتباره متبوعاً، كما أن المضرور يفضل دائماً الرجوع على حارس الشيء باعتباره حارساً أكثر من رجوعه عليه باعتباره متبوعاً، لأنه في الحالة الأخيرة مكلف بإثبات خطأ التابع أما الحالة الثانية حيث لا يكون

¹ فيما يتعلق بأفعال الأبناء يرى الفقه على أن الأب يسأل وبعد وفاته الأم عن الضرر الذي يسببه أفعال أبنائهما القصر المقيمين معهما، وليس المقصود بالإقامة هنا واقعة الإقامة المادية، إذ أن الأب يبقى مسئولاً عن أعمال ولده ولو كان قد طرده من منزله، أو كان الولد قد فر من والده، وإنما أراد المشرع بذلك أن تنتهي مسؤولية الأب متى أصبح الولد في غير رعايته رسمياً. أما فيما يخص أفعال التلاميذ والمتمرنين، فلا يعتبرون من الغير أثناء مراقبة وملاحظة المعلمين والمؤدبين وأرباب الحرف لهم، أما الأفعال التي تصدر منهم خارج هذا الإطار فتعتبر من أفعال الغير التي يجوز أن تدفع بها مسؤولية المعلمين والمؤدبين وأرباب الحرف.

أما فيما يتعلق بأفعال التابعين فلا تعتبر من أفعال الغير إذا توفر شرطين، فيجب أولاً أن يثبت للشخص الذي وقع منه الفعل الضار صفة التابع، ويجب ثانياً أن يكون الفعل الضار داخلياً في ضمن أعمال وظيفته، أو حاصلًا بسببها أو بمناسبتها.

² إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، فقرة 146، ص 204-205.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

فعل هؤلاء الأشخاص خاطئاً، فيرى أن ذلك يجب أن لا يؤثر على مسئولية الحارس باعتباره حارساً. فإذا كان الحارس لا يستطيع دفع مسئوليته استناداً إلى فعل الغير، فإن ذلك يمكن أن يتحقق بوسائل أخرى والأمر لا يتعدى احتمالين: الأول: أن الحادث يرجع في حقيقته إلى عيب داخلي في الشيء، في هذه الحالة لا يعفى الحارس من المسئولية لعدم تحقيق شرط انتفاء الإسناد، والثاني أن الحادث يرجع إلى سبب أجنبي، وفي هذه الحالة يتمكن الحارس من دفع مسئوليته بإثبات شروط السبب الأجنبي¹.

ولقد خرج القضاء الفرنسي من جهته عن قاعدة اعتبار الغير كل شخص غير الحارس وغير المضرور وغير الأشخاص الذين يسأل عنهم قانوناً، فرفض أن يعتبر بعض الأفراد من الغير، رغم أنهم لا يدخلون في طائفة الأشخاص الذين يجب على الحارس ضمانهم. مثل ذلك ما قضت به بعض الأحكام من رفض إعفاء الحارس استناداً إلى فعل البائع أو الصانع في حالة تسليم سيارة وبها عيب خفي دون إخطاره بذلك².

ويبرر الأستاذ تونك (A. TUNC) عدم الإعفاء بفكرة ضمان الحارس لعيوب الشيء التي يسأل عنها³، أما الأستاذ لبيب شنب فيرى أن عدم الإعفاء في هذه الحالة ليس لأن هؤلاء الأشخاص لا يعتبرون من الغير، بل كون خطأهم غير قاطع لرابطة السببية، فتسليم الشيء وبه عيب فني يعتبر خطأ في مواجهة المستلم، الذي يستطيع أن يطالب من سلمه له بتعويض ما يترتب على هذا العيب من ضرر، ويقتصر أثر هذا الخطأ على ذلك⁴.

ويرى الأستاذ سافاتييه (R. SAVATIER) أن الحارس لا يستطيع أن يتمسك بخطأ الصانع للإعفاء من مسئوليته المدنية باعتباره فعلاً للغير، لأن الحارس هو المكلف بعبء مخاطر السيارة، والتي تتضمن على وجه الخصوص العيب في السيارة التي أحدثت الضرر، وهذا العيب

¹ إيد ملوكي، المسئولية عن الأشياء وتطبيقها على الأشخاص المعنوية بشكل خاص، مطبعة بابل، بغداد، 1980، ص250-251.

² Paris, 8 juin 1929, gazette du palais, 1929, 2, 386; Paris, 13 juin 1931, Sirey, 1932, 2, 111; Civ., 02 mai 1933, gazette du palais, 1933, 1, 1039; Civ., 02 juillet 1946, cité par P. Le TOURNEAU et L. CADIET, op. cit., N°918, P265 et s; Civ., 2^{ème}, 11 décembre 1968, Bull. civ., 2, P217; Civ., 2^{ème}, 16 juillet 1969, Bull. civ., 2, P253.

³ H. et L. MAZEAUD et TUNC (A), tome2, op. cit., N°1630.

⁴ ويبررها الأستاذ محمد لبيب شنب بقوله أن المخاطر الناشئة عن وجود عيب أو خلل بالشيء من أولى المخاطر التي يضمنها الحارس ولو كان ذلك العيب يرجع إلى خطأ شخص آخر؛ أنظر محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، فقرة 220، ص250.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

وإن كان ينفي الخطأ عن الحارس، إلا أن ذلك لا يمنع من قيام مسئوليته على مخاطر الشيء الذي في حراسته¹.

ويمكن القول أن فعل الصانع أو البائع يعد فعلا للغير، لكنه لا يعفي الحارس في هذه الحالة بالاستناد على وجود عيب في السيارة لعدم توافر شرط الخارجية باعتبارها أحد شروط السبب الأجنبي، أما مسئولية الصانع أو البائع فتقتصر على تعويض الحارس ما يترتب على هذا العيب من ضرر مباشر، أما مسئولية المشتري الحارس للسيارة فتغطي كل ما يترتب على استعمالها من ضرر للغير.

هذا وفيما عدا ما سبق، نجد أن القضاء الفرنسي ذهب إلى حد أبعد في تحديد الغير، حيث قضت بعض الأحكام أن الحارس إذا صرح باستعمال السيارة لشخص آخر ولو لم يكن لهذا الأخير صفة التابع، فلا يستطيع التمسك بفعله للإعفاء من المسئولية، ومن ذلك ما قضى به من أنه إذا عهدت امرأة متزوجة إلى زوجها بقيادة سيارتها واحتفظت بحراسها، فليس لها أن تحتج بفعل زوجها لكي تتخلص من المسئولية، إذ لا يكمن اعتباره من الغير².

وكذلك راكب السيارة لا يمكن اعتباره غيرا، ولا يترتب على فعله إعفاء لحارس السيارة³، ونفس الشيء بالنسبة للشخص الذي يسلم عجلة قيادة السيارة للشخص الذي يريد أن يشتريها منه⁴، وأيضا بالنسبة للشخص الذي يحصل على تصريح بقيادة سيارة صديق له لرحلة معينة، لا يعتبر من الغير ولا يعتبر حارسا للسيارة، ويكون مالك السيارة مسئولا عن الحادث الذي يقع من صديقه⁵. ويرى الأستاذ لبيب شب إمام أن نعتير هؤلاء الأشخاص حراسا للسيارة، وإما أن نعتبر أن المالك هو الحارس وفي هذه الحال يكون هؤلاء الأشخاص من الغير بالنسبة إليه، فيؤدي فعلهم إلى إعفائه من المسئولية، إلا إذا أمكن اعتبارهم تابعين له، فلا يكونوا من الغير وبالتالي لا تنتفي مسئولية الحارس، ويرى أن القضاء قد أخذ بذلك ضمنا عندما رفض اعتبار الزوج والصديق من الغير⁶.

البند الثاني: موقف كل من التشريع والفقهاء والقضاء من فعل الغير كسبب أجنبي

¹ R. SAVATIER, op.cit.,T1, N°395, P528 et s.

² Requête, 16 décembre 1929 Dalloz 1931, 1, 49.

³ Aix, 7 novembre 1935, semaine juridique, 1936, 202.

⁴ Civ., 24 octobre 1935, gazette du palais, 1935, 2, 809.

⁵ Paris., 25 janvier 1935, gazette du palais, 1935, 1, 574.

⁶ محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، فقرة 220، ص251؛ ولمزيد من التفصيل أنظر فيما سبق فيما يتعلق بالحراسة والتبعية.

أولاً: التشريع:

لم يرد في نصوص القانون المدني الفرنسي أن فعل الغير يعتبر سبباً للإعفاء من المسئولية المدنية لحارس الشيء، ونجد فقط القاعدة العامة في الالتزامات التعاقدية التي جاءت بها المادة 1147 مدني فرنسي¹، وقد تضمن هذا النص القاعدة العامة بالنسبة للعقود، ولم يرد له مثيل في مادة المسئولية التقصيرية.

وحيث أن المشرع الفرنسي قد وضع عبارة عامة يمكن أن تتسع لمختلف أسباب الإعفاء²، وبالتالي يعتبر فعل الغير من أسباب دفع المسئولية التعاقدية بصفة عامة. أما فيما يتعلق بالمسئولية التقصيرية فإن المبادئ الأساسية في مجموعة القوانين الفرنسية تجعلها منطبقة أيضاً في أحوال المسئولية التقصيرية، ذلك أن هذه المجموعة اتبعت قاعدة أن المرء لا يسأل إلا عن خطئه الشخصي، ولم تجعل الإنسان مسئولاً عن أعمال غيره إلا في حالات استثنائية، بناء على نص في القانون أو بموجب اتفاق صريح أو ضمني. فإذا استثنينا هذه الحالات وجب ألا يسأل المرء عن فعل غيره أبداً، وعلى ذلك يعتبر فعل الغير بالنسبة للمسئولية عن الأشياء سبباً أجنبياً عن المدعى عليه، ما دام ذلك الغير ليس ممن يلزم المدعى عليه ضمانهم³.

أما في مصر، فإن المشرع قد ذكر في المادة 178 من القانون المدني عبارة المشرع الفرنسي، التي وردت في المادة 1147 من القانون المدني، وهي عبارة "سبب أجنبي لا يدل عليه"، وبالتالي ينطبق نفس التحليل السابق ونصل إلى نفس النتيجة.

وبالنسبة للمشرع الجزائري، فلقد نص في المادة 138 من القانون المدني على فعل الغير كسبب أجنبي مستقل يعفي الحارس من المسئولية إلى جانب القوة القاهرة أو الحادث الفجائي وفعل المضرور، وبالتالي لا يطرح الإشكال السابق في التشريع الجزائري.

ثانياً: الفقه والقضاء:

¹ تنص المادة: 1147 مدني فرنسي على ما يلي: "أن المدين يحكم عليه بالتعويض كلما عجز أن يبرهن على أن عدم الوفاء ينشأ عن سبب أجنبي لا شأن له فيه".

² H. et L. MAZEAUD, tome2, op.cit., N°1624, P577.

³ محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، ف219، ص249؛ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، ف597، ص897.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

ذهب الفقه الفرنسي في بداية بحث فعل الغير، إلى اعتباره كالحادث الفجائي والقوة القاهرة، فقال ديمولومب (DEMOLOMBE) أنه لكي يعتبر فعل الغير الذي نشأ عنه الضرر حادثاً فجائياً، يجب أن يكون هذا الغير ممن لا يسأل عنهم الحارس¹.

أما أوبري و رو (AUBRY et RAU)، فقد أشارا إلى فعل الغير بمناسبة تعريفهما للحادث الفجائي، فعرفاه بأنه كل سبب أجنبي عن المدين (الحارس) ولا شأن له فيه، واعتبرا فعل الغير حادثاً فجائياً بهذا المعنى العام².

وقال هيك (T. HUC)، أن فعل الغير يعتبر قوة القاهرة، بشرط ألا يكون ذلك الغير ممن يسأل عنهم المدعى عليه³.

وبهذا فإن الفقه الفرنسي لم يرى في فعل الغير سوى صورة للقوة القاهرة أو الحادث الفجائي، وبالتالي لا يعفى الحارس إلا إذا توافرت في فعل الغير كل صفات القوة القاهرة بمعنى إذا كان فعل الغير غير ممكن التوقع وغير ممكن الدفع وينفي كل خطأ من جانب الحارس⁴.

أما القضاء سواء في الجزائر أو في فرنسا فقد ثبت منذ مدة طويلة على اعتبار فعل الغير سبباً أجنبياً مستقلاً عن الحادث الفجائي والقوة القاهرة⁵.

البند الثالث: الصفات المميزة لفعل الغير.

أولاً: مدى اشتراط الخطأ في فعل الغير:

يتعين التفريق هنا بين ما إذا كان فعل الغير هو السبب الوحيد للضرر، وبين حالة اشتراك أسباب أخرى مع فعل الغير.

هناك اتفاق في الفقه حول عدم اشتراط الخطأ في فعل الغير إذا كان هذا الأخير هو السبب الوحيد في الضرر، فإن الحارس يمكن أن يعفى بدون أن نبحث عن كون فعله خاطئاً أم لا، فمسئولية الحارس لا تؤخذ في هذه الحالة بعين الاعتبار لأنها ليست أبداً سبب الضرر الذي يرجع كليه إلى الغير⁶.

¹ أنظر في عرض ذلك: سليمان مرقس، رسالته، ص 379-380.

² AUBRY et RAU, T4, op. cit., P166.

³ أنظر في عرض ذلك: سليمان مرقس، رسالته، ص 380.

⁴ R. SAVATIER, T1, op. cit., N° 396, P532.

⁵ أنظر فيما سبق: الأحكام المشار إليها في تحديد المقصود بفعل الغير.

⁶ H. et L. MAZEAUD, tome2, op.cit., N°1632, P581 et s; Jaques FLOUR, Jean-Luc AUBERT, Eric SAVAUX, T2, , op.cit., N°282, P273; CF.D. AGUILA, la causalité dans la responsabilité en droit

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

أما إذا كان الضرر قد حصل نتيجة اشتراك فعل الغير مع خطأ المدعى عليه، فقد اختلف الفقه، فالبعض يشترط لإمكان اعتبار فعل الغير في هذه الحالة سبباً أجنبياً أن يتصف هذا الفعل بالخطأ، وإلا فإن الحارس يتحمل المسؤولية وحده طالما لم يثبت وجود خطأ من الغير¹، والبعض الآخر² يرى أن فعل الغير إذا لم يكن خاطئاً وساهم في إحداث الضرر مع خطأ الحارس، فإنه يجب أن يؤدي إلى تخفيف مسؤولية الحارس، حيث لا يتحمل المسؤولية كلها بل تكون مسؤولية جزئية.

وخلاصة القول أن فعل الغير يكفي لإعفاء الحارس من المسؤولية، وهذا بغض النظر عن فكرة الخطأ، ودليلي في هذا أن المشرع الجزائري اكتفي في نص المادة: 138 من القانون المدني بذكر فعل الغير وفعل المضرور إلى جانب القوة القاهرة، ولو قصد تحديد فعل الغير المعفي للحارس من المسؤولية بالفعل، المنحرف عن سلوك الرجل العادي، لقرن هذا الفعل بلفظ الخطأ كما فعل في النص الذي يعفي من المسؤولية عن الخطأ الشخصي، حيث اشترط في نص المادة 127 في فعل الغير أن يكون خاطئاً حتى يرتب إعفاء المسئول من المسؤولية المدنية، ولا يمكن قياس أو تفسير نص المادة 138 بالمادة: 127 من القانون المدني، لأن الأول يتعلق بالإعفاء من المسؤولية عن الأشياء، والثاني يتعلق بالإعفاء من المسؤولية عن الفعل الشخصي.

comparé français et chilien, thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue à l'université de Toulouse, Faculté de droit, en 1967, P621.

وفي نفس المعنى سليمان مرقس، رسالته، ص391؛ الوافي في شرح القانون المدني، القسم الأول، المجلد الثاني، مرجع سابق، فقرة 88، ص116؛ أنظر أيضاً: عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، فقرة 597، ص896.

¹ H. et L. MAZEAUD, tome2, op.cit., 1632, P582.

أنظر أيضاً: حسين عامر وعبد الرحيم عامر، مرجع سابق، ص368-369.

² G. MARTY et P. RAYNAUD, T1, op.cit., P706.

ثانياً: مدى اشتراط تعيين الغير:

اختلفت الآراء في شأن هذا الشرط بين مؤيد ومعارض فقد قال الأستاذ سليمان مرقس بضرورة التفرقة بين ما إذا كان فعل ذلك الغير خاطئاً والفعل الذي لا خطأ فيه، ففي الحالة الأولى لا بد أن يكون الغير معيناً كافياً للتعرف عليه، لأنه بغير ذلك لا يمكن الحكم بأن خطأ الغير يعتبر في ذاته سبباً أجنبيّاً، لتعذر الجزم بأن ذلك الغير. أجنبي عن المدعى عليه، وليس ممن يلزمه ضمانهم، فالغير الذي لم تعرف شخصيته ربما كان تابعاً للمدعى عليه أو أحد أعوانه. وبما أنه بعدم تعيينه لم يقدّم أي دليل يرجح نفي هذا الاحتمال، فينبغي اعتبار الضرر الناشئ عن خطئه كالأضرار الناشئة عن حادث ليس الأصل فيه أن يعتبر من الحوادث الفجائية، أو عن فعل من أفعال الغير التي لا خطأ فيها، فإذا عجز المدعى عليه عن تعيين شخص الغير لم يعد بوسعه دفع مسؤوليته بخطأ ذلك الغير المجهول، إلا إذا أثبت أن ذلك الحادث أو الفعل كان غير ممكن توقعه وتلافيه¹.

أما في الحالة الثانية حيث يكون فعل الغير لا خطأ فيه فلا داعي لتعيين شخص الغير، لكن يجب في هذه الحالة أن يقوم الدليل على انتفاء توقع فعله وانتفاء تلافيه². ولكن معظم الشراح لم يقبلوا شرط تعيين الغير الذي تدفع المسؤولية بفعله بلا التفرقة السابقة. فيرى الأستاذ لبيب شنب أن الحارس لما كان هو الملزم بإثبات السبب الأجنبي الذي يدعيه، فإنه يقع عليه إثبات أن الخطأ الذي سبب الضرر قد ارتكبه شخص أجنبي عنه، وهو ما يكتفي بإثباته دون أن يكون هذا الشخص معروفاً ومعيناً، ووصف الخطأ قد يتحقق في فعل ذلك الشخص ولو في غير مواجهته، وظروف الحادث تساعد على إثبات ذلك، فإذا قذف أحد المارة سيارة سائرة بمديّة فاستقرت في أحد إطاراتها، فانفجر ونتج عن ذلك أن اختلت عجلة القيادة في يد السائق فصدم شخصاً ما، فإنه لا يكون مسئولاً عن الحادث ولو لم يعرف من قذف المديّة³.

¹ سليمان مرقس، رسالته، ص 418-419.

وفي تطلب تعيين شخص الغير، أنظر: يحي أحمد موافي، مرجع سابق، ص 208.

² سليمان مرقس، رسالته، ص 117. ويعرض لذلك المثال التالي: إذا صدمت سيارة عربية وسببت ضرراً لركابها، فدفع صاحب العربة مسؤوليته قبل الركاب بأن الضرر ناشئ عن خطأ سائق السيارة، وجب عليه أن يعين السيارة التي صدمت عربته حتى يصل إلى تعيين الشخص الذي كان يقودها وقت وقوع الحادث. أما إن اكتفى بدفع مسؤوليته بفعل سائق السيارة، دون أن يدعي وقوع خطأ منه، أصبح في غنى عن تعيين شخص السائق من جهة، ولكن وجب عليه من جهة أخرى إثبات انتفاء توقع فعله وانتفاء تلافيه.

³ محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، مرجع سابق، فقرة 222، ص 252-253.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

ويرى الأستاذين مازو (H. et L. MAZEAUD) أنه ليس شرط في اعتبار فعل الغير أن يكون ذلك الغير شخصاً معلوماً، إذ يكفي التحقق من وقوع الضرر بفعل شخص، وأنه شك في سهولة التحقق من ذلك لو أمكن تعيين الفاعل، ولكن هذا ليس معناه أن التحقق لا يكون بغير تعيين الشخص¹.

ويمكن تأييد الوجهة التي سلكها معظم الفقهاء واستقر عليها القضاء² و المتمثلة في عدم اشتراط أن يكون شخص الغير معيناً لأننا هنا في مجال إعفاء المدعى عليه من المسؤولية، وليس الغير هو الذي يعفي من المسؤولية وإنما فعله، فشخصية الغير إذن لا تهم، فالذي يهم القاضي هو التأكد أن المدعى عليه لم يكن السبب في وقوع الضرر، وأن شخصاً آخر هو الذي سبب ذلك.

البند الرابع: تطبيقات قضائية لفعل الغير.

من خلال تخصص أحكام القضاء نجد عدة تطبيقات قضائية لفعل الغير في مجال المسؤولية عن حوادث السيارات، نذكر بعضها فيما يلي:

إذا أصيب طفل بفعل عربة نقل ذات دولابين كانت محملة بقطع القرميد، وكان الحادث قد حصل له لما أخذ أولاد يتأرجحون عليها، فإن مالك العربة، وهو حارسها، يعفي من التبعة عن فعلها إذا أثبت أن الحادث مرده فعل الأولاد الذين حركوا ركيزتها، إذا أن هذا الوضع يفضي إلى انتفاء التبعة عن الحارس لأن مصدر الضرر يمكن في فعل الغير وحده³.

وإذا قام راكب سيارة وفتح بابها، في غياب سائقها، من جهة الطريق فاصطدم بها شخص راكب دراجة نتيجة فتحه الباب، فإن الراكب يعد من الغير الذي يمكن للسائق أن يحتج عليه بفعله في وجه المدعي وإن ربط بينهما عقد النقل⁴.

ويظهر من قرار آخر لمحكمة النقض الفرنسية أنها قررت أن فتح باب السيارة من قبل الراكب لا يؤلف بالنسبة للسائق فعلاً لا يمكن توقعه ولا التغلب عليه⁵.

¹ H. et L. MAZEAUD, tome2, op.cit., N°1631, P580 et s; CF. D. AGUILA, thèse p.cit., P620.

وانظر في نفس المعنى: عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، ف597، ص896-897؛ وكذلك: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، فقرة 148، ص208-209؛ وكذلك عبد المعين لطفي جمعة، موسوعة القضاء في المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، الكتاب الأول، الجزء الأول، الهيئة العامة المصرية للكتاب، 1988، ص383؛ وانظر أيضاً: حسين عامر، مرجع سابق، ف392، ص384.

² Civ., 12 décembre 1942, gazette du palais, 1943, 1, 48; Civ., 10 janvier 1973, la semaine juridique 1973, 4, 76.

³ Civ., 10/02/1931, gazette du palais, 1931, 1, 627.

⁴ Cass. Civ., fran du 01/07/1955, Dalloz, 1955, 772.

⁵ Cass. Civ., fran du 27 février 1974, la semaine juridique, 1974, 4, 135.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

كذلك إذا قفز ولد طفل فجأة إلى عرض الشارع وباعت السائق المعتدل في سيره حتى أربكه وجعله يتمايل ليتفاداه، فأدى الأمر إلى اصطدام سيارته بأخرى، فإن فعل الولد يعتبر سبباً لإعفاء السائق من المسؤولية ما دام أنه غير ممكن توقعه ولا تفاديه¹.

كما أعفت محكمة النقض الفرنسية حارس السيارة التي أحدثت الضرر وكان الضرر ناتجاً عن انفجار إطار السيارة بسبب طعنة سكين من طرف شخص أجنبي².

ولقد رفض القضاء الفرنسي للزوجة الاحتجاج بخطأ زوجها الذي عهدت إليه بقيادة سيارتها باعتباره غيراً³، وكذلك رفض اعتبار الشخص الذي يحصل على تصريح لقيادة سيارة صديق له لرحلة معينة غيراً، وقرر مسؤولية مالك السيارة في هذه الحالة⁴.

كما رفض القضاء الفرنسي أيضاً إعفاء الحارس استناداً إلى فعل البائع أو الصانع في حالة تسليم سيارة وبها عيب خفي⁵.

أما من يتعلم القيادة فإن القضاء الفرنسي يعتبره غيراً، ولكنه يقصر إعفاء المعلم على حالة صدور خطأ شخصي جسيم، غير فني، ممن يتعلم القيادة، لأن المتعلم يكون عديم الخبرة، ومن المتوقع أن يصدر منه إهمال أو تقصير، وهو ما يجب أن يتوقعه المعلم فيسأل إذا حدث الضرر مسؤولية كاملة⁶، كما أن المعلم لا يسأل كذلك في حالة عدم طاعة المتعلم له⁷.

كما قضت محكمة النقض الفرنسية بأن الأمر الصادر من شرطة المرور إلى السائق بمخالفة حق الأولوية، حيث وقع الحادث ونتج الضرر، يكون سبباً أجنبياً يعفي السائق من المسؤولية مادام قد أثبت حسن مسلكه ولم يكن يملك شيئاً إزاء هذا الأمر⁸.

¹ Cass. Civ., fran du 20 novembre 1969, la semaine juridique, 1969, 4, 325.

² Requête, 12 juillet 1933, gazette du palais, 1933, 2, 709.

³ Requête, 16 décembre 1929, Dalloz, 1931, 1, 49.

⁴ Cour de Paris, 25 janvier 1925, gazette du palais, 1925, 1, 74.

⁵ Paris, 08 juin 1929, gazette du palais, 1929, 2, 386; Paris, 13 juin 1931, Sirey, 1932, 2, 111; Civ., 02 mai 1933, gazette du palais, 1933, 1, 1039; Civ., 2^{ème}, 11 décembre 1968, Bull. civ., 2, P217; Civ., 2^{ème}, 16 juillet 1969, Bull. civ., 2, P253.

⁶ Renne 12 février 1925, gazette du palais, 1925, 1, 499.

ويبدو أن عدم الإعفاء هنا ليس لعدم اعتبار فعل المتعلم فعلاً للغير، وإنما لعدم توافر شروط الإعفاء في هذا الغير والمتمثل في إمكانية توقعه ودفعه، كما أن مهمة المعلم هي توقع وتصحيح أخطاء من يقوم بتعليمهم، ويلقنهم كيفية تفاديه.

⁷ Paris 02 juillet 1932, gazette du palais, 1932, 2, 661.

ويبدو أن عدم مسؤولية المعلم هنا هو لأنه يفقد السلطة الفعلية عليها وبالتالي يفقد الحراسة ويصبح التلميذ هو الحارس لها.

⁸ Civ., du 14 novembre 1963, la semaine juridique, 1964, 2, 1349; Civ., 2^{ème}, 18 mai 1966, Bull. civ., 2, N°586; Civ., 2^{ème}, 25 mai 1972, Bull. civ., 2, N°157.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

وقرر القضاء الفرنسي أيضا أن إضاءة الأنوار الكاشفة من قبل سيارة قادمة من الاتجاه المضاد فترتب عليه وقوع حادث ضار، لا يترتب عليه إعفاء السائق الذي فقد السيطرة على سيارته نتيجة تلك الأضواء وتدخلها في إحداث الضرر¹.

وقرر القضاء الفرنسي كذلك اعتبار فعل الغير المعفي من المسئولية المدنية التجاوز الذي يقوم به سائق سيارة في طريق ثلاثية الممر وكان قد سبقه في التجاوز سائق سيارة قادمة من الاتجاه المعاكس².

وقرر القضاء الجزائري أن تضرر أحد المسافرين بالقطار الذي فقد عينه نتيجة رمية بالحجارة، لا يجيز للحارس التمسك بفعل الغير للإعفاء من المسئولية المدنية لأن رمي الحجارة يدل على نقص الجدية والمراقبة لصالح المدعى عليها في القطار، أي أنها لم تتخذ سلوكاً سليماً تجاه هذا الفعل لتجنبه أو دفعه³.

الفرع الثالث: فعل المضرور.

يشهد الواقع العملي بأن المضرور يساهم في معظم الحوادث في إحداث الضرر الذي يصيبه، فقليلاً ما يتسبب الفاعل وحده في إحداث الضرر، بل الغالب أن يساهم معه المضرور في ذلك، ولهذا تثير مسألة فعل المضرور دائماً كثيراً من الجدل والاختلاف في الفقه والقضاء(البند الأول).

ويتساهل القضاء في قبول وجود فعل المضرور، كما أن إثباته أقل صعوبة من إثبات باقي صور السبب الأجنبي(البند الثاني)، وتعتبر المسئولية المدنية عن حوادث السيارات المجال الخصب لفكرة فعل المضرور، إذ نجده السبب الأجنبي الغالب في هذا المجال ويقوم بدور هام في نظرية السبب الأجنبي (البند الثالث).

البند الأول: فكرة فعل المضرور.

¹ Requête, 06 janvier 1952, Dalloz, 1952, 197.

ويبدو أن سبب المسئولية هنا ليس عدم توافر فعل الغير، وإنما ثبوت الخطأ في جانب سائق السيارة الذي يتمثل في عدم تفاعله وتجنبه هذا الفعل بتقليل السرعة أو بالتوقف كلية.

² Civ., 2^{ème}, 17 janvier 1973, gazette du palais, 1973, 1, 374.

³ ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 02 ديسمبر 1992، ملف رقم 94034، منشور في المجلة القضائية، العدد 2، سنة 1995، ص74.

1- تعريف فعل المضرور:

عندما يصيب أحد الأشخاص ضرر ما بفعل شخص آخر، فإن ذلك لا يعني بالضرورة أن الفاعل وحده هو المسئول عن هذا الضرر، ذلك أن الواقع يشهد بأن المضرور يساهم في كثير من الأحوال بقدر ما في إحداث الضرر، فتصدر عنه تصرفات منها ما يأخذ شكل السلوك غير المألوف أو الخروج عن قواعد مفروضة نظاماً أو موضوعه تعارفاً أو بمخالفة قانون أو بإهمال أو تسرع في غير موضعه أو بقبول المخاطر مع العلم مسبقاً بنتائجها المحتملة¹.

وقد يكون الفعل الذي يصدر عن المضرور ويساهم في إحداث الضرر خاطئاً أو غير خاطئ، وسواء كان إيجابياً أم سلبياً، بل أن فعل المضرور قد يتسبب وحده في إحداث الضرر، وهو الأمر الذي يعني اعتبار المضرور مسئولاً تجاه نفسه عما أصابه من ضرر.

وبناء على ذلك فإن فعل المضرور إذا توافرت فيه شروط معينة، يمكن أن يلعب دوراً هاماً في المسئولية المدنية، غير أن إعفاء المدعى عليه من المسئولية يستلزم التسليم بمسئولية المضرور تجاه نفسه².

ومن الأمثلة على فعل المضرور المعفي للحارس من المسئولية المدنية، عبور المضرور من غير المكان المخصص لعبور المشاة، وخاصة إذا ما وجد هذا المكان بالقرب منه، يعد خطأ يؤدي إلى إعفاء الحارس من المسئولية عن الأضرار التي تصيب هذا العابر³.

كما اعتبر القضاء في فرنسا من باب خطأ المضرور تركه للرصيف المخصص للراجلين، وسيره في وسط الطريق المخصص للسيارات، دون أي عذر مقبول منه⁴.

¹ عاطف النقيب، مرجع سابق، ص336؛ وانظر أيضاً: يحي أحمد موافي، مرجع سابق، ص194.

² أيمن إبراهيم العشاوي، فعل المضرور والإعفاء الجزئي من المسئولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999، ص11.

³ Cass, Civ., fran du 11 janvier 1963, gazette du palais, 1963, 1, 81.

⁴ Civ., 15 novembre 1961, D.H 1961, 46.

ثانياً: فعل المضرور على ضوء التطور التاريخي.

لقد كان القانون الروماني يطبق قاعدة صارمة في هذا المجال، تقضي بأن المضرور الذي ساهم في إحداث الضرر الذي وقع عليه يتحمل وحده نتيجة ذلك، ولا فرق بين أن يكون فعل المضرور قد أحدث الضرر وحده أو أن تكون هناك أسباب أخرى ساهمت معه في ذلك¹. ولقد أخذ فقهاء القانون الفرنسي بهذه القاعدة، فذهب دوماً إلى رفض تعويض الشخص الذي استفز كلباً مما دفعه إلى عضه، وطبق ورجون ذلك على صاحب الفندق فقال بإعفائه من المسؤولية في حالة سرقة أمتعة أحد النزلاء إذا ثبت ارتكاب النزيل لخطأ جسيم أدى إلى حدوث السرقة².

ولما صدر القانون المدني الفرنسي، فلم يضع نصاً خاصاً يعالج اشتراك المضرور في إحداث الضرر كسبب للإعفاء، مما فتح الباب أمام المناقشات الواسعة داخل أو ساط الفقه. ولكن خارج نصوص القانون المدني، تدخل المشرع الفرنسي بنصوص خاصة واعتبر فعل المضرور سبباً للإعفاء من المسؤولية المدنية للمستغل الجوي، وكذلك بخصوص تصادم السفن، و أيضاً بالنسبة للأضرار المسببة من استعمال التفريك³.

وبعيداً عن هذه النصوص الاستثنائية فإن القضاء هو الذي وضع الحلول المناسبة في حالة تدخل فعل المضرور في إحداث ضرر ما، وذلك بتحديد الشروط التي يجب توافرها في فعل المضرور حتى يمكن أن يكون سبباً للإعفاء من المسؤولية⁴.

ولقد مر القضاء الفرنسي عند تعرضه لمشكلة تحديد الآثار المترتبة على فعل المضرور بعدة مراحل تاريخية يمكن رصدها في ثلاث مراحل زمنية الأولى فترة ما قبل 1934، أين اتجه القضاء نحو حرمان المضرور كلية من أي تعويض مادام قد ارتكب خطأ، ثم تحول في مرحلة ثانية منذ 13 أبريل 1934 إلى إمكان قسمه المسؤولية بين المضرور المخطئ والمدعى عليه، ليعاود الميل بعد ذلك إلى إعفاء الحارس كلية من التعويض في مرحلة ثالثة.

¹ أنظر في عرض ذلك: أيمن إبراهيم العشماوي، مرجع سابق، ص24؛ سليمان مرقس، رسالته، ص323.

² V: H. et L. MAZEAUD et TUNC (A), tome2, op.cit., N°145, P435.

³ V: D. AGUILA, thèse p.cit., P655 et s.

⁴ عبد الرشيد مأمون، مرجع سابق، ص69.

المرحلة الأولى: الفترة السابقة على 1934.

في هذه المرحلة كان المضرور يتمسك في مطالبته بالتعويض بالقرنية المقررة بالمادة 1384، التي كانت تسمى قرينة خطأ في جانب الحارس، ولم يكن قد استقر القضاء بشأنها، بينما كان الحارس - بدوره - يتمسك بأن المضرور لم يتخذ الحيطة والحذر، فكان القضاء يعفي الحارس من كل مسؤوليته، باستبعاد كليه القرنية المقررة بالمادة 1/1384 حيث كان يرى منذ وقت مبكر في هذه القرنية، قرينة خطأ من جانب الحارس يمكن هدمها بإثبات خطأ المضرور¹.

وهكذا كان القضاء في تلك الفترة يعطي لخطأ المضرور قوة إعفائية كاملة، لا تترك ثمة مجال لقسمة المسؤولية. ولكنه لم يكن يعفي المدعي عليه، إلا إذا كانت مسؤولية المضرور بادية بوضوح، كأن يكون متجردا تماما من أي خطأ أو إذا ارتكب خطأ جسيماً أو إذا كان خطؤه السبب الوحيد لحدوث الضرر.

لكن هذا الاتجاه لم يمنع من ظهور بعض المقاومة من جانب بعض الأحكام، و التي أثبتت الواقع العملي فيما بعد أنها كانت بمثابة التمهيد للتحويل القضائي الذي اتخذته محكمة النقض سنة 1934 كما سنرى.

المرحلة الثانية: ابتداء من 13 أبريل 1934:

جاء هذا التحويل بمبدأين أحدهما يتصل بفعل المضرور والثاني يتعلق بالسبب الأجنبي بوجه عام.

وفيما يتعلق بفعل المضرور يتلخص ما جاء به هذا التحويل القضائي في أن الحارس لا يعفى إلا جزئياً أمام خطأ المضرور طالما أن هذا الخطأ لم يكن هو السبب الوحيد للحادثة، ومن هذه الناحية يمكن القول بأن هذا الحكم لم يقدم جديداً، كون هذا الشرط جرى عليه الاتجاه القضائي السابق، لكن الجديد هنا، أن الأحكام السابقة كانت تستلزم إلى جانب الشرط السابق، أن يكون الحارس بدوره متجردا تماما من أي خطأ فأضاف التحويل القضائي شرطا جديدا بدونه لا يكون إعفاء الحارس إلا جزئياً، هذا الشرط الجديد هو ضرورة أن يثبت الحارس أن خطأ المضرور غير ممكن التوقع وغير ممكن الدفع، بمعنى أن خطأ المضرور لن يعتبر السبب الوحيد للضرر، حسب التحويل الجديد، إلا إذا كان غير ممكن التوقع ومستحيل الدفع من جانب الحارس، وبهذا

¹ يوسف أحمد حسن النعمة، دفع المسؤولية المدنية بخطأ المضرور، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1991، ص 288-289.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

يكون القضاء في إطار هذا التحول قبل قسمة المسؤولية بين المضرور والحارس إذا لم تتوافر في خطأ المضرور الشروط السابقة، لكن القضاء لم يبين نظاماً لهذه القسمة¹.

ومن جهة أخرى يستخلص أن القضاء الفرنسي في هذه المرحلة كان يقرب خطأ المضرور من فكرة القوة القاهرة، ومن ثم يستلزم أن تتوافر فيه خصائص هذه الأخيرة من حيث عدم قابليته التوقع من جانب الحارس واستحالته للدفع، بحسبان ذلك هو الدليل الأكيد على أن خطأ المضرور كان هو السبب الوحيد للضرر.

ولقد تأثر القضاء الجزائري بهذه المرحلة قبل صدور القانون المدني الجزائري، حيث كان يطبق نصوص القانون الفرنسي التي كانت سارية في فترة الاستعمار، فقرر أن إعفاء حارس الشيء كلياً من المسؤولية المفروضة عليه، بمقتضى المادة 1384 من القانون المدني، يلزم أن يكون خطأ الضحية السبب الوحيد للضرر وذا طابع القوة القاهرة، وفي الأحوال الأخرى يبقى الحارس مسئولاً بنسبة مساهمة الشيء في تحقيق الضرر²، ويبقى القضاء الجزائري متأثراً بهذا الاتجاه حتى بعد صدور القانون المدني الجزائري³.

المرحلة الثالثة: ابتداء من 13 ديسمبر 1963⁴.

في هذه المرحلة، وبسبب تطور المسؤولية الموضوعية، انتقل فعل المضرور إلى مجال السببية، إذ أصبح الأمر يتعلق بالتسبب في حدوث الضرر وبالتالي فإن أي فعل يصدر عن المضرور صار بالإمكان أن يؤثر في مركز المسئول ومدى تحميله للمسئولية، إذ قرر القضاء الفرنسي أن فعل المضرور ولم يكن خاطئاً، ولو كان ممكن التوقع والدفع، يعفي الحارس جزئياً من المسؤولية إذا ثبت أنه لم يكن بعيداً عن تحقيق الضرر⁵.

¹ أنظر في عرض هذه المرحلة: عبد الرشيد مأمون، مرجع سابق، ص 69؛ وانظر أيضاً: أيمن إبراهيم العشماوي، مرجع سابق، ص 25.

² ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 25 فبراير 1969، ملف رقم 1969141، قرار غير منشور.

³ ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 12 ماي 1982، ملف رقم 24771، منشور في المجلة القضائية، العدد 2، سنة 1982، ص 155؛ قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 03 مارس 1982، ملف رقم 24509، منشور في المجلة القضائية، العدد 1، سنة 1989، ص 26.

⁴ يوسف أحمد حسن النعمة، رسالته، ص 295 وبعدها.

⁵ صدر هذا القرار عن الدائرة المدنية الثانية لمحكمة النقض ويتعلق بشخص كان ممتداً بالطريق، قريباً من درجته البخارية، لم يلحظه قائد سيارة تسيير بالطريق إلا متأخراً جداً الأمر الذي ترتب عليه عدم إمكانية تجنبه ووفاته نتيجة دهس السيارة له. والحقيقة أن هذا المبدأ قد قبلته الدائرة المدنية في حكمها الصادر في 20 يناير 1961 وهو خاص بالفعل غير الخاطئ للمضرور.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

وهذا على خلاف القضاء الجزائري الذي ظل متمسكاً بوصف الخطأ في فعل المضرور، على الرغم من أن المادة 138 فقرة 2 مدني جزائري لم تشمل عبارة خطأ المضرور كسبب أجنبي معفي لحارس الشيء من المسؤولية المدنية، بل نص على فعل المضرور، وبقي القضاء الجزائري في نفس الوقت متمسكاً كذلك بصفتي عدم إمكان التوقع والدفع لفعل المضرور¹.
غير أن هذا لا يعني عدم وجود قرارات قليلة تكتفي بأي فعل صادر من المضرور لإعفاء الحارس من المسؤولية المدنية².

ثالثاً: مدى اعتبار فعل المضرور سبب أجنبي مستقل.

لم يرد في نصوص القانون المدني الفرنسي نص خاص يعالج فعل المضرور كسبب من أسباب دفع المسؤولية المدنية، إلا أن المشرع الفرنسي قد نص على ذلك في بعض القوانين الخاصة، اللاحقة لصدور القانون المدني فنص في قانون الملاحة الجوية الصادر في 31 مايو 1924 على أن من يستغل طائرة ما يمكن أن يعفى من المسؤولية التقصيرية، بعضها أو كلها، إذا أقام الدليل على خطأ المصاب (المادة: 53 منه)، وكذلك قانون 30 أكتوبر 1946 الخاص بحوادث العمل، نص في المادة 64 منه أن مسؤولية رب العمل تدفع كلياً أو جزئياً إذا كان وقوع الحادث بسبب خطأ عمد أو خطأ جسيم من العامل المصاب، ونص أيضاً على خطأ المضرور في مرسوم 30 نوفمبر 1955 الخاص بالأضرار التي تحدث بسبب الطائرات، وأيضاً المادة: 6 من قانون 8 يونيو 1941 الخاص بالأضرار المسببة عن استعمال التلفزيون³.

ولقد ظل الحال على هذا النحو في التشريع الفرنسي حتى سنة 1985، حيث صدر في 05 يوليو من تلك السنة قانوناً شهيراً، نظم الدفع بخطأ المضرور في مجال حوادث السير تنظيمياً

=أنظر في عرض هذا القرار، إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص238، الهامش 467.

¹ ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 17 جوان 1987، ملف رقم 48727، منشور في المجلة القضائية، العدد 3، سنة 1991، ص22؛ قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 17 ماي 1989، ملف رقم 53009، منشور في المجلة القضائية، العدد 2، سنة 1991، ص23.

² ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 16 فبراير 2000، ملف رقم 215653، منشور في المجلة القضائية، العدد 1، سنة 2001، 127.

³ انظر في عرض ذلك: أيمن إبراهيم العشماوي، مرجع سابق، ص25-26؛ وراجع كذلك: عبد الرشيد مأمون، مرجع سابق، ص84.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

خاصاً، ولقد برر البعض صدور هذا القانون بكون حوادث المرور أكثر من أي مصدر آخر للحوادث، تشكل بلية أو مصيبة اجتماعية كبرى¹.

أما التشريع المصري فلم يتضمن تنظيمياً خاصاً للدفع بخطأ المضرور في نطاق المسئولية عن حوادث السير، ولا في نطاق المسئولية عن الأشياء التي خلت من أي نص يقرر صراحة جواز دفع المسئولية بفعل المضرور، حيث اكتفى المشرع المصري بالنص في المادة 178 من القانون المدني على أن حارس الشيء يستطيع أن يتحلل من المسئولية المدنية إذا أثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه دون أن بصدد صورته.

غير أن الفقه والقضاء في فرنسا مجمعان، مع عدم وجود النص القانوني، على أن فعل المضرور يعتبر سبباً أجنبياً تدفع به المسئولية التقصيرية لحارس الشيء.

أما المشرع الجزائري، فجاء بنص واضح وصريح في مجال المسئولية عن الأشياء غير الحية، نص فيه على اعتبار فعل المضرور سبباً أجنبياً مستقلاً يعفي الحارس من المسئولية المدنية عن الأضرار التي يحدثها الشيء الذي في حراسته، وهذا ما جاء في نص المادة: 138 فقرة 2 من القانون المدني الجزائري.

البند الثاني: الصفات المميزة لفعل المضرور.

أولاً: مدى اشتراط الخطأ في فعل المضرور.

تختلف وجهة نظر الفقهاء بالنسبة لفعل المضرور باعتباره سبباً أجنبياً معفياً لحارس السيارة، فالبعض يشترطون فيه أن يكون خاطئاً حتى يكون سبباً لإعفاء الحارس، والبعض الآخر يرى أن فعل المضرور سواء كان خاطئاً أم لا، يكون سبباً أجنبياً معفياً، إذا كان السبب الوحيد للضرر، أما إذا كان مشتركاً مع غيره في حدوثه فيشترط لإمكان اعتباره سبباً أجنبياً معفياً أن يكون خاطئاً، وهناك رأي ثالث يقيم إعفاء الحارس بسبب فعل المضرور سواء كان خاطئاً أم لا.

الاتجاه الأول: يقول به بعض الفقهاء الفرنسيين² وأغلب الفقهاء المصريين¹ الذين يرون

أن فعل المضرور لا يمكن أن يكون سبباً أجنبياً معفياً لحارس السيارة إذا كان غير خاطئ ويبرر

¹ G. VIEDERKEHR, de la loi du 05 juillet 1985 et de son caractère autonome, Dalloz 1986-chr-P255.

² R. SAVATIER, T1, op.cit., N°389, P518; CF. G. MARTY et P. RAYNAUD, T1, op.cit., N°566, P707 et 708; H. et L. MAZEAUD et TUNC (A), tome 2, op.cit., N°1463, P414.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

البعض موقفهم بقولهم أن سبب الإعفاء هنا يكمن في أن هذا الفعل الخاطئ يكون خطأ صادر من المضرور تجاه نفسه، يرتب مسؤوليته، وبذلك يعفى الحارس لأن التعويض يجب أن يتحملة الشخص المخطئ، فحين يبزر البعض الآخر ذلك بأن خطأ المضرور دليل على انعدام خطأ الحارس، وبالتالي يترتب عليه الإعفاء من المسؤولية، ويأخذ بهذا التبرير الأخير أنصار نظرية الخطأ كأساس للمسئولية عن الأشياء، ويبزر آخرون ذلك بفكرة الجزاء قائلين بأن خطأ المضرور يعتبر إخلال بالاستقرار فيكون من الضروري أن يقابله جزاء يستهدف في غرضه، تدارك الأخطاء مستقبلاً، ويتناول في أثره أمر التعويض تخفيضاً منه أو رفضاً له تبعاً لأثر الخطأ في إحداث الضرر.²

وخطأ المضرور قد يكون مجرد إهمال بسيط وقد يكون مخالفة للقوانين واللوائح³، ولقد قبل القضاء اعتبار كل مخالفة للالتزامات التي تفرضها القوانين واللوائح على عابري الطريق مكونة لخطأ منهم⁴، فيعتبر المصاب مخطئاً إذا كان قد قصر فيها يجب عليه من الحيطة والتبصر، أو إذا لم يبذل كل ما في وسعه لتلافي حصول الضرر بعد أن شعر بقرب وقوعه، أو قصد أن يصيبه ضرر من فعل غيره، أو عرض نفسه للخطر⁵.

ويجب الرجوع إلى معيار الرجل المعتاد لتقدير متى يكون هناك خطأ من المضرور، فيجب لاعتبار المصاب غير مخطئ أن يكون سلك مسلكاً عادياً، لأن كل واحد له الحق في أن ينتظر من غيره أن يسلك مسلك الرجل اليقظ المتبصر، وله أن يثق من ذلك وأن يرتب مسلكه عن تلك الثقة المشروعة، فإذا كان مسلك المصاب مطابقاً لما كان يجب أن يتوقعه الفاعل فلا خطأ من ذلك على المصاب، أما إذا كان في مسلكه انحراف عما يجب على غيره أن ينتظره، أعتبر هذا الانحراف خطأ منه⁶.

¹ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، ص 881؛ راجع أيضاً: حسين عامر وعبد الرحيم عامر، مرجع سابق، ص 336؛ وفي نفس المعنى: علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص 148؛ زهدي يكن، مرجع سابق، ص 100.

² عاطف النقيب، مرجع سابق، ص 327؛ سمير سهيل دنون، مرجع سابق، ص 199.

³ R. SAVATIER, T1, op.cit., N°390, P520 et 521.

⁴ Paris, 04 février 1960, gazette du palais, 1960, 1, 158; Montpellier, 15 décembre 1963, gazette du palais, 1964, 1, 58.

⁵ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، فقرة 592، ص 881؛ عاطف النقيب، مرجع سابق، ص 326.

⁶ يحي أحمد موافي، مرجع سابق، ص 194؛ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، فقرة 592، ص 881.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

ولا يجوز افتراض خطأ من جانب المصاب لأن قرائن المسئولية إنما جعلت لصالح المصابين قصد تخفيف عبء الإثبات عنهم، وتيسير حصولهم على التعويض لا للتشديد في معاملتهم بما قد يؤدي إلى حرمانهم من التعويض كلية أو من جزء منه¹. وفي هذا الإطار قررت المحكمة العليا: "متى كانت مسئولية حارس الشيء مفترضة قانوناً، وسمح له التخلص منها بإثبات خطأ الضحية وأي سبب أجنبي آخر، فلا يمكن تكليف الضحية أو ذوي حقوقها بجلب محضر التحقيق الخاص بالحادثة لإثبات هذا السبب الأجنبي لأن عبء إثباته يقع على عاتق حارس الشيء²."

ولقد كان القضاء الفرنسي يشترط لإمكان اعتبار فعل المضرور سبباً أجنبياً أن يكون هذا الفعل خاطئاً، وهذا إلى غاية صدور قرار محكمة النقض بتاريخ 17 ديسمبر 1963، وكذلك القضاء الجزائري اشترط الخطأ في فعل المضرور في أغلب قراراته³.

الاتجاه الثاني: يتزعمه الأستاذين مازو (H. et L MAZEAUD)، ويفرقان بين حالتين:

- **الحالة الأولى:** وفيها يكون فعل المضرور هو السبب الوحيد للضرر. وفي هذه الحالة لا يشترط فيه أن يكون خاطئاً. ويترتب عليه في جميع الأحوال إعفاء الحارس من المسئولية لأن فعله لم يكن السبب في حدوث الضرر. ويترتب على الفعل غير الخاطئ للمضرور الذي يعتبر السبب الوحيد للضرر، إعفاء الحارس إذا كان غير ممكن توقعه وغير ممكن تفاديه⁴، لأن الحارس الحارس عليه واجب توقع أفعال المصاب التي لا خطأ فيها، ولكنه غير ملزم بتوقع أفعاله الخاطئة، لأن القول بغير ذلك يجعل المدعي عليه مسئولاً عن أخطاء غيره بدون مبرر. فإذا استحال على المدعي عليه توقعه يعفى من المسئولية بناء على "أن المستحيل لا يلزم" ووجب عليه أن يقيم الدليل على استحالة توقع ذلك الفعل⁵ وتفاديه.

¹ محمد الكشور، مرجع سابق، ص45.

² ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 14 ماي 1986، ملف رقم 43237، منشور في المجلة القضائية، العدد 1، سنة 1989، ص68.

³ أنظر فيما سبق: فعل المضرور على ضوء التطور التاريخي.

⁴ نلاحظ أن القضاء الفرنسي أخذ بهذا الشرط في أحد مراحل تطوره مقررًا أن فعل المضرور لا يرتب إعفاء الحارس إلا إذا كان السبب الوحيد للضرر، ولا يكون كذلك إلا إذا كان غير ممكن التوقع وغير ممكن الدفع، أنظر فيما سبق: فعل المضرور على ضوء التطور التاريخي.

⁵ H. et L. MAZEAUD, tome2, op.cit., N°1462, 1463, 1464, P413 et s.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

- **الحالة الثانية:** يكون فيها فعل المضرور فقط أحد أسباب الضرر ومشاركاً مع غيره في حدوثه، وهنا يشترط لإمكان اعتباره سبباً أجنبياً أن يكون خاطئاً، ولا يشترط أن يكون غير ممكن التوقع والدفع¹. ويأخذ بهذا الاتجاه أيضاً بعض الفقهاء المصريين، بقولهم أن فعل المضرور غير الخاطئ لا يعتبر سبباً أجنبياً معنياً إلا إذا كان السبب الوحيد في وقوع الضرر².
فهذا الاتجاه يميز بين خطأ المضرور وفعله الذي لا خطأ فيه، فيعتبر الأول في ذاته سبباً أجنبياً عن الحارس، أما الثاني فلا يعتبر كذلك إلا إذا ثبت انتفاء توقعه وانتفاء تفادي نتائجه الضارة³. فالفعل غير الخاطئ يشبه القوة القاهرة في أنه يجب أن يتوافر فيه انتفاء التوقع وانتفاء التلافي، أما خطأ المضرور فيعتبر في ذاته سبباً من أسباب دفع المسؤولية ومستقلاً عن القوة القاهرة أو الحادث الفجائي⁴.

- **الاتجاه الثالث:** ويقول بهذا الاتجاه الأستاذ إبراهيم الدسوقي، الذي يرى أنه يكفي في فعل المضرور لكي يعتبر سبباً أجنبياً معنياً لحارس السيارة، أن يكون فعلاً سبباً منتجاً للضرر نتيجة اشتراكه الإيجابي في تحقيق الحادث، وذلك بتسببه المباشر في تدخل السيارة في الحادث الذي نجم عنه الضرر. ويرى أن بهذا التحديد يمكن التغلب على ما قد يوجه إلى عدم اشتراط صفة الخطأ في فعل المضرور، من أن هذا الفعل شرط في الضرر ويشترك دائماً في تحقيقه، كما يرى بعدم اشتراط عدم الاعتياذ في فعل المضرور وهذا لأن في الأخذ به يتعين تحديد مضمونه إما بإعطائه معنى حقيقياً، وفي هذه الحالة تقترب من العودة إلى اشتراط الخطأ في فعل المضرور، وإما أن نحرمه من كل معنى ونصف فعل المضرور بأنه غير معتاد لمجرد أنه اشترك في إحداث الضرر، وفي هذه الحالة لا يعتبر شرطاً وإنما تقريراً ووصفاً لما حدث⁵.

ولقد سار القضاء الفرنسي على هذا الاتجاه الأخير ابتداء من قرار الدائرة المدنية الثانية لمحكمة النقض الصادر في 17 ديسمبر 1963، ثم توالى الأحكام بعد ذلك مقررة أن فعل المضرور ولم يكن خاطئاً، ولو كان ممكن التوقع والدفع، يعفي الحارس جزئياً من المسؤولية إذا ثبت أنه لم يكن بعيداً عن تحقيق الضرر، وأن الحارس في هذه الحالة لا يكون مسئولاً مسؤولية

¹ H. et L. MAZEAUD, tome2, op.cit., N°1463, P414.

² سليمان مرقس، رسالته، ص 291 وما بعدها؛ محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص 240، هامش 1؛ عبد المنعم فرج الصده، مرجع سابق، رقم 464، ص 502؛ نعمان خليل جمعة، مرجع سابق، ص 70-71.

³ H. et L. MAZEAUD, tome2, op.cit., N°1463, P414.

⁴ سليمان مرقس، رسالته، ص 292-293.

⁵ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص 242-243.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

كاملة دون التأكد من أن فعل المضرور - ولو غير الخاطئ - لم يشترك إيجابياً في تحقيق الضرر الذي أصابه¹.

ونحن نرى من خلال التمعن في تحليل نص المادة 138 فقرة 2 من القانون المدني الجزائري، عدم اشتراط صفة الخطأ في فعل المضرور، فهذا النص ذكر صور السبب الأجنبي الثلاثة، وهي القوة القاهرة أو الحادث الفجائي وفعل المضرور وفعل الغير، وحيث أن هذا النص جاء مطلقاً ولم يشترط صفة الخطأ في صور السبب الأجنبي، كما أن المسؤولية عن حوادث السيارات هي مسؤولية موضوعية تقوم على التسبب في حدوث الضرر وليس على الخطأ، فتكون الحكمة من الإعفاء من المسؤولية تتمثل في هدم قرينة الإسناد التي تفترض إسناد تدخل السيارة وإحداثها للضرر إلى حارسها، وذلك بتحديد السبب الحقيقي للحادث، وبالتالي فإن أي فعل يصدر عن المضرور يمكن أن يؤثر في مركز المسئول ومدى تحمله للمسئولية، سواء كان خاطئاً أو غير خاطئ، والمهم هنا توافر شرطي السببية والخارجية.

وبهذا لا يمكن أن نجد تبريراً لأحكام القضاء ومواقف الفقه في تضيق مجال إعفاء الحارس باشتراط وصف الخطأ إلا في اهتمامهم ورعايتهم لمصلحة المضرور، الفكرة التي كانت السبب في ظهور المسؤولية عن الأشياء، لكن هذه الفكرة ليست سوى هدفا يسعى كل من القضاء والفقه إلى تحقيقه، ولا يصلح أساساً قانونياً لعدم قبول إعفاء الحارس استناداً على فعل المضرور غير الخاطئ.

وخلاصة القول أن فعل المضرور الذي يتوافر فيه شرطي السببية والخارجية يترتب عليه إعفاء الحارس من المسؤولية، بغض النظر عن وصف الخطأ من عدمه، غير أن المضرور يحتفظ بحقه في التعويض إذا أثبت أن الحارس كان الفرصة الأخيرة لتجنب الضرر، أي أن المسئول هو ذلك الذي كان آخر من يستطيع منع الضرر من أن يتحقق.

ثانياً: مدى اشتراط التمييز في المضرور.

¹ ويتعلق الحكم بدعوى تتلخص وقائها في أن سائق دراجة بخارية سقط على الطريق فاقداً الوعي، فمرت فوقه سيارة مما أدى إلى وفاته، DALLOZ, 1964, P569

أنظر في ذلك أيضاً: أيمن إبراهيم العشاوي، مرجع سابق، ص 103-104؛ وانظر أيضاً في شرح ذلك: عبد الرشيد مأمون، مرجع سابق، ص 84؛ سمير سهيل دنون، مرجع سابق، ص 211-212.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

يشترط بعض الفقهاء في فعل المضرور لإمكان اعتباره سبباً أجنبياً معنياً أن يكون صادراً عن شخص مميز، إذ أن أعمال الصبي غير المميز والمجنون لا تعتبر خاطئة مهما كانت شاذة، ويرى الأستاذ لبيب شنب بأن ذلك لا يعني بقاء الحارس مسئولاً في جميع الأحوال، ذلك أن فعل المجنون أو فعل الصبي غير المميز يعتبر من الحوادث المفاجئة والقوى القاهرة إذا كان غير ممكن التوقع ولا الدفع، ويؤدي هكذا إلى إعفاء الحارس، كما يمكن لهذا الأخير أن يتمسك بإهمال من تجب عليهم رقابة غير المميز، باعتباره خطأ صادر من الغير¹.

ويرى الأستاذ سليمان مرقس كذلك أن خطأ المصاب يقاس بالمعيار الموضوعي، وبناء عليه يجب لاعتبار المصاب غير مخطئ أن يكون قد سلك مسلكاً عادياً مطابقاً لما كان يجب أن يتوقعه الحارس، والحارس عليه أن يتوقع من الصبي أو المجنون مسلكاً شاداً وأن يرتب مسلكه الشخصي تبعاً لذلك، فإن لم يفعل فيكون قد قصر في واجبه، وأصبح ذلك المسلك الشاذ لا يمكن اعتباره سبباً أجنبياً عنه ولا شأن له فيه، أما إذا كان الصبي قد جاوز سن التمييز أو كان جنونه غير ظاهر، فقد حق للحارس أن ينتظر منهما مسلكاً عادياً، ويقدر هذا المسلك العادي بالنسبة للمجنون بمسلك الرجل العادي المتوسط اليقظة والتبصر، وفيها يتعلق بالصغير المميز يقدر بالنسبة لمسلك صغير عادي معادل للمصاب من حيث السن الذي يقتضي التجاوز عن بعض الإهمال الذي يعتبر عادياً في مسلك الصغار المعادلين له في السن².

أما القضاء الفرنسي، فلم يتردد كثيراً في الأخذ بالفعل الخاطئ الصادر عن صغار السن وعديمي التمييز لإعفاء الحارس³، غير أن القضاء الجزائري في أحد تطبيقاته لفعل المضرور، مقررراً بأن كل حادث يقع قرب مدرسة يتحمل مسئوليته السائق، لأن الطفل غير قادر على التفكير والتنبؤ بنتائج تصرفاته⁴

¹ محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، فقرة 212، ص240؛ محمد الكشور، مرجع سابق، ص47-48؛ وفي نفس المعنى: عاطف النقيب، مرجع سابق، ص347.

R. SAVATIER, T1, op.cit., N°393, P526 et 527; CF. G. VINEY et P. JOURDAIN, op. cit., N°433, P297 et s.

² سليمان مرقس، رسالته، ص294-295-276.

³ Civ., 2^{ème}, 20 novembre 1969, bull. civ., 2,234; Civ., 2^{ème}, 18 octobre 1956, gazette du palais, 1956, 2, 365; Civ., 2^{ème}, 08 avril 1957, la semaine juridique, 1957, 4, 77; Civ., 2^{ème}, 29 janvier 1970, Dalloz, 1970, 305; V. Aussi les arrêts cités par: R. SAVATIER, T1, op. cit., N°393, P526.

⁴ ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 24 ديسمبر 1981، ملف رقم 19985، منشور في نشرة القضاء، العدد 44، ص97.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

ويمكن القول بأن المسئولية المدنية عن حوادث السيارات باعتبارها تقوم على أساس موضوعي، وما سبق لنا قوله من أن صفة الخطأ غير متطلبة لاعتبار فعل سببا أجنبيا معنيا لحارس السيارة، وأن الإعفاء من هذه المسئولية يكون بنفي علاقة السببية بين الحارس والسيارة (علاقة الإسناد)، فإن أي فعل يصدر من المضرور ويكون السبب الفعال والمنتج للضرر يرتب الإعفاء بهذه الصفة، أي بصفته فعلا للمضرور لا باعتباره قوة قاهرة أو فعلا للغير، سواء كان المضرور مميزا أو غير مميز، فعدم إمكان مساءلة المضرور غير المميز لا يؤثر إذن في تكييف فعله باعتباره فعلا للمضرور.

البند الثالث: تطبيقات عملية لفعل المضرور.

هناك أمثلة كثيرة على فعل المضرور في حوادث السيارات، فقبل القضاء الفرنسي وجود خطأ من المضرور في حالة مخالفته الواجبات التي يفرضها عليه قانون المرور ومثال ذلك: عبور الطريق من غير الأماكن المخصصة لعبور المشاة، خاصة إذا وجد هذا المكان بالقرب منه، ورتب القضاء على هذا الفعل إعفاء الحارس إعفاء تاماً أو جزئياً بقدر اشتراك المضرور في إحداث الضرر¹.

غير أن العبور من الأماكن المخصصة لعبور المشاة يلزم العابر باليقظة والتبصر أثناء عبوره، لهذا نجد أن القضاء الفرنسي قبل وجود خطأ المضرور لعبوره الطريق من ممر المشاة، ولكن أثناء مرور السيارات²، كما قبل القضاء أيضا وجود الخطأ في حالة مخالفة المضرور للإشارات الضوئية المخصصة لعبور المشاة أو مخالفة تعليمات رجل المرور³.

كما اعتبر المضرور مخطئا إذا بدأ العبور وتوقف وسط الطريق أثناء مرور السيارات مترددا بين التوقف ومواصلة السير⁴ أما إذا كان التردد نتيجة الاستعمال الفجائي لآلة التنبيه من قائد السيارة، فلا يعتبر فعلا للمضرور معفياً لحارس السيارة التي تدخلت في إحداث الضرر⁵.

من الأمثلة كذلك على فعل المضرور التي تعرض لها القضاء الفرنسي، ترك المشاة للرصيف وسيرهم بحافة الطريق، إذ تعرض هذا القضاء لقضية تتلخص وقائعها في أن أحد المشاة

¹ Civ., 11 janvier 1963, gazette du palais, 1963, 1, 81.

² Crim, 12 mars 1964, gazette du palais, 1964, 258.

³ Civ., 2^{ème}, 20 octobre 1970, la semaine juridique, 1970, 4, 293; Civ., 2^{ème}, 11 janvier 1963, gazette du palais, 1963, 1, 81.

⁴ Civ., 2^{ème}, 30 octobre 1964, la semaine juridique, 1964, 4, 155.

⁵ Bordeaux, 21 juillet 1932, gazette du palais, 1932, 2, 734.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

كان يسير على الرصيف وانحرف خارج حافته وهو يتحدث مع زوجة أخيه التي انحرفت هي الأخرى خارج الرصيف وهي تتابع ذلك الحديث، وفي هذه الأثناء صدمتها سيارة كانت تسير على الطريق قريبا من الرصيف، وترتب على ذلك الحادث وفاة الرجل وإصابة زوجة أخيه بجروح، فرأت محكمة النقض أن الضحايا قد ساهموا بفعلهم في حدوث الضرر، ولا يمكن التسليم بأن هذا الفعل كان بلا تأثير على مسئولية سائق السيارة¹.

يبدو واضحا من هذا الحكم الأخير أن القضاء الفرنسي اكتفى بفعل المضرور دون أن يشترط الخطأ، واعتبر الانحراف خارج المنطقة المخصصة للمشاة فعلا ساهم في حدوث الضرر، مما يعني أنه يجد مكانه في مجال السببية، وهذا ما قضى به القضاء الفرنسي بموجب قرارات لاحقة أيضا².

كما قرر القضاء الفرنسي أن ترك الرصيف والسير بالطريق لا يؤدي حتما إلى إعفاء الحارس، إذ قرر أنه لا يعتبر خطأ من جانب المضرور تركه للرصيف وسيره بالطريق في مكان كان فيه الرصيف ضيق للغاية³.

ومن التطبيقات العملية الفعل المضرور في القضاء الفرنسي، نجد أعمال الإنقاذ، والتي تبرز عندما يبادر شخص إلى القيام بعمل إنقاذ أو دفع خطر فيصيبه الضرر فيما بادر إليه، كأن يتضرر لما يحاول رفع سيارة بعد انقلابها إثر حادث تصادم، أو إخراج مصاب من داخل سيارة عقب حادث لها، ففي هذه الحالات وغيرها، رفض القضاء الفرنسي اعتبار فعل المنقذ سببا أجنبيا حتى ولو كان تدخل المنقذ ضد إرادة الحارس⁴.

وقبل القضاء من الشخص الذي سارع إلى الإنقاذ أن يدعي بضرره ضد حارس السيارة، لو أن الوضع الذي استوجب عملية الإنقاذ كان نتيجة فعل تلك السيارة⁵.

أما القضاء الجزائري فقرر إعفاء الحارس استناداً إلى فعل الضحية التي تسببت في وقوع الحادث، بحيث أنها اصطدمت مباشرة بالشاحنة المتجهة في الجهة المعاكسة لسيارة الضحية¹.

¹ Civ., 2^{ème}, 16 juin 1965, Dalloz, 1965, 662; CF. Civ., 2^{ème}, 19 juin 1968, bull. civ., 2, N° 182; CF. Civ., 2^{ème}, 12 mai 1969, Dalloz, 1969, 115.

² Civ., 2^{ème}, 22 octobre 1969, Dalloz, 1970, 49.

³ Colmar, 13 février 1930, gazette du palais, 1930, 1, 621.

⁴ Civ., 2^{ème}, 11 juillet 1962, Dalloz, 1963, 40; Requête, 17 décembre 1959, la semaine juridique, 1960, 2, 1598; Requête, 04 décembre 1940, gazette du palais, 1940, 2, 328; Civ., 2^{ème}; 09 décembre 1992, Revue de la responsabilité civile et assurance, 1993, N°73, P168.

⁵ Civ., 2^{ème}, 23 avril 1953, la semaine juridique, 1953, 2, 657; Civ., 2^{ème}, 16 janvier 1974, Dalloz, 1974, P350.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

¹ ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 05 فبراير 1969، ملف رقم 141/1969، قرار غير منشور.

المبحث الثاني: أحكام السبب الأجنبي.

لا يمكن للواقعة التي يتمسك بها الحارس، باعتبارها سبب أجنبي، أن ترتب إعفاءه من المسئولية المدنية عن حوادث السيارات إلا إذا أقام الدليل على أنها السبب في فعل السيارة، بأن يثبت وجود علاقة سببية بين هذه الواقعة وتدخل السيارة في الحادث، ومتى توافر في الواقعة المدعاة كسبب أجنبي الشرط السابق، تعين البحث فيها أيضاً عن شرط الخارجية أو انتفاء الإسناد، وبمعنى أنها أي لا ترتب مسئولية الحارس عنها إلا إذا كانت عنه وعن السيارة وعن الطريق التي تسير عليها، ولكن هذين الشرطين غير كافيين لإعفاء الحارس إذ يجب أن تكون تلك الواقعة غير ممكنة التوقع وغير ممكنة الدفع (المطلب الأول).

يترتب على اكتمال شروط السبب الأجنبي السابق ذكرها، إعفاء الحارس من المسئولية المدنية التي تقع عليه لأن إثبات السبب الأجنبي يهدم قرينة إسناد فعل السيارة إليه بإسناده إلى السبب الأجنبي، وبالتالي لا يبقى أي مبرر لمساءلة الحارس.

لكن هذا الإعفاء لا يكون كاملاً في جميع الحالات، إذ اشترط الفقه لتحقيق الإعفاء التام أن يكون السبب الأجنبي هو السبب الوحيد للحادث لأنه يهدم قرينة الإسناد هدمًا كاملاً، أما إذا لم يتحقق هذا الشرط فمعني ذلك أن الحادث يسند إلى من الحارس والسبب الأجنبي في نفس الوقت فلن يكون هدم قرينة الإسناد إلا جزئياً، ويترتب على ذلك أن إعفاء الحارس يكون جزئياً فقط وليس تاماً (المطلب الثاني).

المطلب الأول: شروط السبب الأجنبي.

لا ينتج السبب الأجنبي أثره في إعفاء الحارس من المسئولية إلا إذا أحدث الضرر، أي أن تكون بينه وبين الضرر علاقة سببية، فإذا لم يكن للسبب الأجنبي شأن في حصول الضرر، فلا يترتب عليه أثر ما، ويشترط في السبب الأجنبي كذلك أن يكون خارجياً أو أجنبياً عن الشيء وحارسه، ويجب في الأخير أن تكون الواقعة المدعاة لسبب أجنبي غير ممكنة التوقع وغير ممكنة الدفع.

وبهذا فإن شروط السبب الأجنبي لا تخرج عن ثلاثة وهي:

1- السببية (الفرع الأول).

2- الخارجية أو انتفاء الإسناد (الفرع الثاني).

3- عدم إمكان التوقع والدفع (الفرع الثالث).

الفرع الأول: شرط السببية.

اختلف الفقهاء بشأن تحديد المقصود بشرط السببية (البند الأول)، وكذلك فيما يتعلق بتحديد طبيعة السببية (البند الثاني)، وثار جدل كبير حول معيار السببية (البند الثالث).

البند الأول: المقصود بشرط السببية.

يقيم القضاء في مجال المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات قرينة مضمونها أن تدخل السيارة في إحداث الضرر يرجع إلى حارسها¹، لأنه مسئول عن فعله وعن فعل السيارة محل حراسته. هذه القرينة هي ما نسميه بقرينة إسناد فعل السيارة إلى حارسها أو علاقة السببية بين فعل الحارس و الضرر.

ولقد أقام القضاء قرينة الإسناد أو قرينة السببية لحماية المضرور بتخفيف عبء الإثبات عليه، إلا أن هذه القرينة لا تخرج عن القواعد العامة في نظام القرائن، والتي تقضي باعتبار القرينة قابلة لإثبات العكس ما لم يوجد نص يقضي باعتبارها مطلقة، وبهذا يستطيع الحارس أن يهدم هذه القرينة القضائية بإقامته الدليل على أن تدخل السيارة في الحادث يرجع إلى سبب أجنبي عنه، أي في الوقت الذي يقوم فيه بإثبات علاقة السببية بين هذه الواقعة وفعل السيارة، فإنه يقوم في الوقت ذاته بهدم قرينة الإسناد التي يفترض فيها القضاء أن سبب تدخل السيارة يرجع إلى الحارس ويسأل عنه².

ولذلك كان أول وأهم شروط السبب الأجنبي أن يكون سببا حقيقيا لتدخل السيارة في الحادث، أي يجب على الحارس أن يقيم الدليل على وجود واقعة ما، محده³، سواء كانت قوة قاهرة أو حادثاً فجائياً أو فعل المضرور أو فعل الغير، ويثبت وجود السببية بين هذه الواقعة تدخل السيارة في الحادث، فإذا انتفت هذه العلاقة تعذر اعتبار ذلك الفعل سببا أجنبياً⁴.

¹ ينظر القرار الصادر عن الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 1982/01/20 منشور بالمجلة القضائية سنة 1989، العدد 2، ص15.

² ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 14 ماي 1986، ملف رقم 43237، منشور في المجلة القضائية، العدد 1، سنة 1989، ص68.

³ R. SAVATIER, T1, op.cit., N° 386, P515.

⁴ سليمان مرقس، رسالته، ص384.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

ويتعين علينا بغية التوضيح أن نميز بين رابطة الإسناد، التي تربط بين تدخل السيارة في الحادث والواقعة المسببة لهذا التدخل، وعلاقة السببية، بمعناها الضيق التي تربط بين فعل السيارة وحدث الضرر، التي تعتبر شرطاً أساسياً لقيام هذا النوع من المسؤولية، ويتم بحث هذه العلاقة الأخيرة قبل البحث عن المسئول عن فعل السيارة.

فتختلف علاقة السببية عن رابطة الإسناد في مدى افتراض القضاء لكل منهما، إذ أوجب على المضرور أن يقيم الدليل على وجود فعل السيارة وتدخلها في الحادث ليقوم القضاء من هذا التدخل قرينة، يفترض من خلالها أنه تدخل إيجابي منشئ للضرر، وهذا على خلاف رابطة الإسناد التي يفترضها القضاء بصفة كاملة دون إلقاء أي عبء على المضرور فيما يتعلق بإثباتها¹.

ولتحقق رابطة إسناد فعل السيارة إلى سبب أجنبي، لا يكفي أن تكون الواقعة شرطاً ضرورياً في إحداث الضرر، بل يجب أن تكون سبباً حقيقياً له أي السبب المنتج في إحداث الضرر، فزيادة فرصة وقوع الحادث لا يكفي لهدم رابطة إسناد فعل السيارة إلى حارسها.

غير أنه إذا توافرت السببية بين الضرر والسبب الأجنبي، فإن ذلك لا يمنع أن يكون الحارس قد أسهم بفعله في حدوث ذلك الضرر، فإذا كان السبب الأجنبي وفعل الحارس كلاهما مستقل عن الآخر حيث منشؤه ومن حيث نتائجه، ترتبت على كل منهما مسؤولية خاصة، وبالتالي لا يترتب على السبب الأجنبي هنا سوى إعفاء جزئي. وتتحدد المسؤولية الجزئية وفقاً لدرجة علاقة السببية لكل سبب، أما إذا كان بين الفعلين علاقة سببية، اعتبر الفعل الباعث للآخر السبب الحقيقي لوقوع الضرر، أما الفعل الآخر، فلا يكون سبباً إلا في الظاهر فقط².

وشرط السببية بين فعل السيارة والسبب الأجنبي يستخلص بوضوح من نص المادة: 138 مدني جزائري التي نصت على إعفاء الحارس إذا أثبت أن الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه.

البند الثاني: طبيعة السببية بين فعل السيارة والسبب الأجنبي.

يرى بعض الفقهاء أن علاقة السببية التي تربط السبب الأجنبي أو الحارس بتدخل السيارة في الحادث تقوم على الجانب النفسي أو الإنساني، فيشترط أن يكون تدخل السيارة في الحادث

¹ أنظر فيما سبق، علاقة السببية، المبحث الثاني من الفصل الأول من هذا الباب.

² H. et L. MAZEAUD, tome2, op.cit., N°1636, 1637, P584 et s.

في نفس المعنى: سليمان مرقس، رسالته، ص385.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

راجع إلى خطأ الحارس أو خطأ المضرور أو خطأ الغير، وهي ما يطلق عليها السببية المعنوية أو القانونية¹.

لكن باعتبار المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات - كما سبق القول - لا تقوم على أساس شخصي، وإنما يكفي فيها مجرد التسبب المادي للسيارة في إحداث الضرر، فلا يمكن أن تكون علاقة السببية بين فعل السيارة والسبب الأجنبي أو بين فعل السيارة والحارس إلا علاقة مادية بحتة لا تتطلب عنصر الخطأ من جانب الحارس لإسناد فعلها إليه، كما لا تتطلب من الحارس إثبات خطأ المضرور أو خطأ الغير، لأن المقصود بإثبات السبب الأجنبي هو نفي المسؤولية بهدم القرينة التي تسند تدخل السيارة إلى الحارس، وهذا بتحديد المتسبب الحقيقي في تدخل السيارة في إحداث الضرر.

ويمكن تبرير هذا التحليل بنص المادة: 138 فقرة 2 مدني جزائري، التي تكتفي من الحارس لإعفائه من المسؤولية أن يثبت الترابط السببي بين فعل السيارة والسبب الأجنبي ولم تشترط عنصر الخطأ.

البند الثالث: معيار إسناد فعل السيارة إلى سبب أجنبي.

يمكن القول أن الواقعة التي يستند عليها الحارس تعتبر السبب في تدخل السيارة في إحداث الضرر إذا كانت السبب المنتج له، تطبيقاً لنظرية السببية الفعالة التي لا تعتبر كل العوامل والظروف التي ساهمت في إحداث الضرر متساوية في قوتها السببية في إحداث النتيجة الضارة، كذلك لا يمكن القول بأن السبب الأخير هو المسئول عن وقوع الضرر، إذ ربما كان السبب تافهاً غير منتج للضرر، ولا يبقى بعد ذلك سوى القول بأن السبب الذي ساهم في إحداث الضرر على نحو منتج وفعال هو الذي يمكن الاعتداد به².

الفرع الثاني: شرط الخارجية.

لا يكفي في الواقعة المدعاة كسبب أجنبي أن تكون سبباً في الحادث أياً كان مصدره، وإنما يشترط فيها لترتب إعفاء الحارس من المسؤولية المدنية أن تكون أجنبية أو خارجية عنه أي لا تتسبب إليه، ويظهر ذلك من الشق الثاني من تسمية السبب الأجنبي ذاتها (البند الأول).

¹ أنظر فيما سبق الشروط الخاصة بفعل الغير والشروط الخاصة بفعل المضرور.

² أنظر في تفصيل ذلك الفصل الأول فيما يتعلق بشرط السببية.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

ولقد اختلف الفقه حول تحديد مجال شرط الخارجية (البند الثاني)، وكذلك حول وضع معيار له (البند الثالث).

البند الأول: تحديد معنى الخارجية.

يسأل الحارس عن الضرر الناجم عن تدخل السيارة، إذا كان هذا التدخل راجعاً إلى فعله أو إلى فعل السيارة ذاتها، وفي هاتين الحالتين لا يمكن تصور وجود أي سبب أجنبي، وفي هذا المجال يقصد بالخارجية ألا يكون سبب الضرر راجعاً إلى أي من الحالتين السابقتين، وبصفة عامة لا يكون راجعاً إلى واقعة يمكن إستادها إلى الحارس ولو مادياً، ولذلك فالخارجية تعتبر فكرة مادية بحتة لا تقتصر على الإسناد الأدبي بل تمتد إلى الإسناد المادي¹.

وبهذا فإن مقتضى هذا الشرط لتحقيق السبب الأجنبي المعفي للحارس من المسؤولية المدنية أن يكون عاملاً أجنبياً لا يرتبط بالسيارة² ولا بحارسها، أي أن يكون خارجاً عنهما معاً، فلا يرتد إلى تكوين السيارة أو إلى عيب فيها ولا إلى الحارس، كان يفقد مؤقتاً قدراته الجسدية أو المعنوية³.

واشترط الخارجية يفترض تحليلاً للرابطة السببية بين الضرر الحاصل وبين العوامل المتدخلة في حصوله، فلو كان في السيارة عيب عند تدخلها في الواقعة الضارة، وكان لهذا العيب تأثيره السببي في إحداث هذه الواقعة، فإنه ليس لحارس السيارة أن يحتج بسبب أجنبي يرد إليه الضرر.

وهذه الحالة تكشف ترابطاً بين الضرر وبين العيب في السيارة، وتتطوي على زهول من حارس السيارة عن تفحصه لتلافي كل خلل قد يجده فيه، هذا ما يجعل من غير المعقول تمكين الحارس من التمسك بالسبب الأجنبي للإعفاء المسؤولية، فمن هنا كان تبرير الاشتراط بأن يكون السبب الأجنبي خارجاً بذاته عن السيارة، إذ ليس من المنطق تحرير الحارس من نتيجة وضع شاذ

¹ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص 270.

CF. A. WEILL et F. TERRE, op.cit., N°734, P788 et s; CF. G. MARTY et P. RAYNAUD, T1, op.cit., N°557, P698 et s; G. RIPERT, la règle morale dans les obligations civiles, op. cit., N°384 P513.

² Jaques FLOUR, Jean-Luc AUBERT, Eric SAVAUX, T2, , op.cit., N°270, P262; G. RIPERT, la règle morale dans les obligations civiles, op. cit., N°388, P516 et s; CF: Civ., 11 mars 1940, gazette du palais, 1940, 2, 15; Crim, 08 juillet 1971, Dalloz, 1971, 625, note ROBERT; Req. 22 janvier 1945, Sirey, 1945, 1, 57; Civ., 2^{ème}, 11 juin 1953, la semaine juridique, 1953, 2, 7825 note A. WEILL (vice d'une automobile).

³ Civ., 2^{ème}, 18 décembre 1964, Dalloz, 1965, 191 not ESMEIN; Civ., 2^{ème}, 21 janvier 1966, gazette du palais, 1966, 1, 384.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

بالسيارة - وهو العيب فيها - وقد تركه من غير أن يتدارك خطره المحتمل حتى تحقق لهذا الاحتمال ظرفه، وكان عليه أن يتقصى في الشيء عن كل عيب ليوفر الوضع الطبيعي له¹، كما أن العيب في الشيء يعتبر أولى المخاطر التي يتعين على الحارس ضمانها كونها تتعلق بالشيء ذاته².

كما أن الفقه³ والقضاء⁴ يجمعان على أن الخارجية لا تقتصر فقط على السيارة بل تمتد أيضاً إلى الحارس، فإذا كان مرد الحادث إلى ما طرأ فجأة عليه من انهيار عصبي أو عجز جسماني في الوقت الذي كانت فيه السيارة تحت يده، فعجز عن متابعة توجيه السيارة أو إحكام السيطرة عليها، فأدى هذا الوضع إلى إحداث الضرر بالغير، فلا يمكن للحارس أن يتذرع بهذا المرض باعتباره سبباً أجنبياً معفياً له من المسئولية المدنية، وتبرير هذا الاجتهاد أن الوضع الذي طرأ على الحارس مرجعه إليه فمن باب أولى أن تترتب مسئوليته عنه.

يتبين من اتساع نطاق شرط الخارجية من السيارة إلى حارسها، الرغبة في تحديد أو التضييق من أسباب الإعفاء من المسئولية. وفي هذا الإطار يضيف الفقيه ستارك (STARCK) ضرورة توسيع شرط الخارجية ليشمل الخارجية عن الطريق التي تسير عليها السيارة، ولهذا يرى أن وجود عقبة في الطريق التي تسير عليها السيارة وتسببها في إحداث الضرر، مهما كانت هذه العقبة، لا يمكن اعتبارها، حسب رأيه؛ سبباً أجنبياً معفياً لعدم توفرها على شرط الخارجية⁵.

وشرط الخارجية هو شرط مستقل عن شرط السببية أو الإسناد، فبحث شرط الخارجية لا يكون إلا بعد التأكد من أن الواقعة هي السبب الحقيقي في الضرر، هذا بالإضافة إلى أن بحث الخارجية يكون في العلاقة بين هذه الواقعة والحارس، أي ينصب على ما إذا كانت الواقعة تنسب

¹ عاطف النقيب، مرجع سابق، ص310، ويعتبر هذا التبرير منطلقاً من نظرية الخطأ المفترض.

² وهذا التبرير يتماشى مع الأساس الموضوعي لهذه المسئولية.

³ G. MARTY et P. RAYNAUD, T1, op.cit., N°557, P659; A. WEILL et F. TERRE, op.cit., N°734, P789. H. et L. MAZEAUD, tome2, op.cit., N°1451, 1566, 1594, 1604 et 1629.

⁴ Com, 23 janvier 1968, revue trimestrielle de droit civil, 1969, 1, 136; Civ., 2^{ème}, 18 décembre 1964, Dalloz, 1965, 191, note ESMEIN; Civ., 01 mars 1967, la semaine juridique 1967, 4, 55; Civ., 13 février 1974, revue trimestrielle droit civil, 1974, N°2, P422; Civ., 2^{ème}, 18 décembre 1964, la semaine juridique 1965, 2, 14304.

وهذا القرار يتعلق بقضية تريشار (Trichard)، وتتعلق بسائق سيارة أصيب بالصرع فجأة فأدى تحرك سيارته، بعد الذي أصابه، إلى حدوث ضرر بالغير، فاستبعدت محكمة النقض الفرنسية وجود السبب الأجنبي في هذه الحالة.

⁵B. SARCK, les rayons et les ombres d'une esquisse de loi sur les accidents de la circulation, article p.cit., N°25, P644, et du même auteur, les obligations, op. cit., N°538 et s.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

إلى الحارس من عدمه، أما بحث السببية فيكون بالنسبة للعلاقة بين الواقعة المدعاة سبب أجنبي وتدخل السيارة في الحادث.

غير أن هذه التفرقة بين السببية والخارجية، لا تعني انعدام كل صلة بينهما، نظراً لهما لما من غرض واحد، فإذا كانت السببية تعني الإسناد أي إيجاد رابطة بين الواقعة المستند عليها للإعفاء وفعل السيارة، فإن الخارجية باعتبارها تعني انعدام الإسناد، فهي تصل إلى نفس النتيجة ولكن بطريق غير مباشر، عن طريق نفي وجود رابطة بين فعل السيارة وبين الحارس، فهي بذلك تؤكد الإسناد إلى الواقعة الأجنبية¹. وهكذا ينتهي شرط الخارجية بتأكيد إسناد الضرر إلى السبب الأجنبي، ونفي إسناده إلى الحارس.

البند الثاني: مجال شرط الخارجية.

يرى بعض الفقهاء أن شرط الخارجية يمكن إعماله فقط في القوة القاهرة أو الحادث الفجائي، ولا يخص باقي صور السبب الأجنبي مثل فعل المضرور وفعل الغير². غير أن غالبية الفقهاء يرون بأن شرط الخارجية عام بالنسبة لجميع صور السبب الأجنبي:

ففيما يتعلق بفعل المضرور، يجب أن يكون خارجياً عن الحارس، فقد يحدث وأن يتسبب الحارس في فعل المضرور، ففي هذه الحالة لا يمكن اعتبار فعل المضرور سبباً أجنبياً معافياً للحارس. وتتحقق هذه الحالة خاصة عندما يكون المضرور في خدمة الحارس، واتباع توجيهاته بدقة، مثلاً إتباع توجيهات الحارس أثناء عملية إنقاذ ففي هذه الحالة لا يمكن اعتبار فعل المضرور سبباً أجنبياً معافياً لحارس السيارة من المسئولية المدنية، وهذا إعمالاً لشرط الخارجية الذي يتطلب ألا ينسب هذا الفعل إلى الحارس³.

¹ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص 277-278.

² G. DURRY, note sur civ., 25 mai 1971, Revue trimestrielle de droit civil, 1972, N°9, P141; A. TUNC, force majeure et absence de faute en matière délictuelle, article p.cit., 1946-1-171.

³ H. et L. MAZEAUD, tome2, op.cit., N°1461 et 1503, P412 et 413 et 467; G. VINEY et P. JOURDAIN, op. cit., N°387, P20; CF; Civ., 2^{ème}, 09 décembre 1992, Revue de la Responsabilité civile et assurance, 1993, N°73, P168.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

أما فيما يتعلق بفعل الغير، فمن البديهي بأنه مثل المضرور كذلك يمكن أن يتسبب فيه الحارس. وفي هذه الحالة، هذا الفعل لا يعتبر سبب أجنبي لا يسأل عنه الحارس¹، وهذا تطبيقاً لشرط الخارجية التي يتطلب أن يكون فعل الغير خارجياً عن الحارس، بمعنى ألا يمكن نسبته إليه، فإذا كان فعل الحارس قد سبب فعل الغير فإن هذا الأخير لا يكون أجنبياً عن الحارس، ولا يكون السبب الحقيقي للضرر.

ويرى فيني و جوردان (G. VINEY et P. JOURDAIN) أن أهمية شرط الخارجية تظهر كذلك في استبعاد أفعال الأشخاص الذين يسأل عنهم الحارس مدنياً، فيكون بذلك شرط الخارجية مجرد تطبيق للمبدأ الذي يمنع الحارس من التمسك بأفعال الأشخاص الذين يسأل عنهم للإعفاء من مسؤوليته المدنية².

وأخيراً فيما يتعلق بالقوة القاهرة أو الحادث الفجائي، فكانت المجال الغالب لتطبيقات شرط الخارجية فاستعملت للدلالة عليها عبارات حوادث الطبيعة، الحروب، الانتفاضات الشعبية. ويجب لاعتبار الواقعة قوة القاهرة أن تكون ذات مصدر خارجي أي لا تنسب إلى الحارس ولا إلى السيارة، معنى ذلك أن العيب الذي يكون في السيارة لا يمكن أن يرتب إعفاء الحارس، كما أن المرض الجسماني أو العقلي كذلك لا يعتبر قوة القاهرة³.

البند الثالث: معيار الخارجية.

بعد تحديد مجال الخارجية باعتبارها تشمل مختلف صور السبب الأجنبي، يتعين علينا تحديد المعيار الذي بموجبه يمكن التمييز بين الواقعة الداخلية التي لا تعتبر سبباً أجنبياً والواقعة الخارجية التي تعتبر سبباً أجنبياً.

لقد بدأ القضاء بمعيار موضوعي باشتراطه في الواقعة لاعتبارها سبباً أجنبياً أن تكون خارجية عن السيارة ذاتها، ثم امتد معيار الخارجية إلى شخص الحارس، باعتباره يلعب دوراً كبيراً وراء تدخل السيارة في الحادث، فأصبح السبب الأجنبي يشترط فيه أن يكون خارجياً عن السيارة وعن حارسها.

¹ H. et L. MAZEAUD, tome2, op.cit., N°1629; V. par exemple: Civ., 3^{ème}, 20 novembre 1985, Bull. civ., 3, N°148; Civ., 1^{er}, 03 février 1993, Bull. Civ., 1, N°61; Soc., 02 avril 1997, Dalloz, 1997, P103.

² G. VINEY et P. JOURDAIN, op. cit., N° 388, P221.

Civ., 2^{ème}, 04 novembre 1965, Revue trimestrielle de droit civil, 1966, 299, obs. RODIERE.

³A. WEILL et F. TERRE, op.cit., N°734, P788 et s.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

وبالإضافة إلى المعيارين السابقين، اقترح بعض الفقهاء مد الخارجية أيضا إلى مجال سير السيارة معتبرين وجود حاجز في الطريق لا يمكن اعتباره سببا أجنبيا معفيا للحارس، لأنه لا يعتبر خارجيا عن حركة السيارة ولا عن الطريق التي تسير عليها. وبهذا فإن معيار الخارجية يتمثل في الخارجية بالنسبة للسيارة وبالنسبة للحارس، وكذلك بالنسبة للطريق التي تسير عليها، وسوف أتناول بالشرح هذه المعايير فيما يلي:

أولاً: الخارجية بالنسبة للسيارة.

ظهر هذه المعيار منذ بداية تطبيق القضاء الفرنسي لأحكام المسؤولية عن الأشياء، حيث جاء في قرار محكمة النقض الفرنسية الصادر بتاريخ: 16 جوان 1896 أن الشخص يسأل كذلك عن فعل الشيء الذي في حراسته وما يكون فيه من عيب في صنعه، ولو كان هذا العيب غير معلوم من الحارس¹.

ويجد هذا المعيار تبريره في أحكام المسؤولية عن الأشياء في حد ذاتها التي ترتب مسؤولية الحارس عن الضرر الناجم عن تدخل السيارة في الحادث، إذا كان هذا التدخل راجع إلى فعل السيارة ذاتها أو إلى فعله، وأن كل ما يجد مصدره في السيارة يكون من فعلها². وتطبيقاً لذلك لا يعفى الحارس من المسؤولية المدنية إلا إذا أثبت أن الحادث يرجع إلى واقعة لا يسأل عنها، أي ألا تكون الواقعة المسببة لتدخل السيارة من فعله ولا من فعل السيارة. ومعنى الخارجية عن السيارة أن تكون الواقعة المدعاة كسبب أجنبي من فعل أو سبب خارجي عن السيارة ذاتها، وإلا اعتبر من فعلها، وتحققت مسؤولية الحارس تبعاً لذلك، لأن السبب الداخلي يعطي للسيارة دور في إحداث الضرر، واستثناء السبب الداخلي يؤدي إلى اعتبار السبب الأجنبي المصدر الحقيقي للضرر، فتأتي رابطة السببية جامعة بينهما³.

وتطبيقاً لمعيار الخارجية، قرر القضاء أنه إذا وجد عيب في السيارة عند تدخلها في الواقعة الضارة، وكان لهذا العيب تأثيره السببي في إحداث هذه الواقعة، وإن كان قد ركز على عامل طبيعي جاء في ظرفه فجائياً فجعل العيب يتفاعل أو زاد من احتمال مخاطره دون أن يحجبه عن الضرر، فإنه لا يمكن مع مثل هذا العيب ودوره ربط الحادث سببياً بالسبب الأجنبي، ولا استخلاص سبب إعفاء منها. فيظل حارس السيارة التي كمن فيها العيب مسئولاً عن الضرر

¹ Civ., 16 juin 1896, Dalloz, 1949, 3, P826.

² A. BESSON, fortuit et force majeure, article, p. cit., P294.

³ Jaques FLOUR, Jean-Luc AUBERT, Eric SAVAUX, T2, op.cit., N°270, P262; V. par exemple, ch. Mixte, 04 décembre 1981, Revue trimestrielle de droit civil, 1982, N°4, P609.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

الحاصل¹, حتى ولو كان هذا العيب غير ممكن التوقع والدفع، كما اعتبر القضاء أن الانفجار الحاصل في السيارة يفترض أن مصدر الضرر كامن في السيارة بالذات وليس في خارجها، ومثال ذلك انفجار أحد إطارات السيارة², غير أن هذا الافتراض ليس حاسماً إذ يمكن للحارس أن يعفى من المسؤولية إذا أثبت أن عاملاً خارجياً هو الذي سبب الانفجار من غير أن يكون متوقعاً³.
وقرر القضاء كذلك بأن انقطاع حبل الفرامل⁴, أو انفصال عجلة التوجيه⁵, لا يمكن اعتبارهما عاملين خارجين عن السيارة، وبالتالي لا يترتب عليهما إعفاء الحارس من المسؤولية المدنية. واعتبر القضاء انزلاق السيارة سبباً داخلياً لصيقاً بالسيارة، وليس سبباً أجنبي يعفي الحارس من المسؤولية المدنية حتى ولو كان غير ممكن التوقع والدفع، خاصة إذا كان يرجع إلى حالة السيارة من حيث سرعتها أو حالة إطاراتها⁶.

كما قرر القضاء تطبيقاً لشرط الخارجية، أن وجود حجر أو مسمار أو غيرهما من الأشياء الموجودة بالطريق وقذفهم من طرف السيارة لا يمكن اعتباره واقعة أجنبية عن السيارة قابلة لإعفاء حارسها من المسؤولية لأن السيارة هي التي قذفتها، وبالتالي تعتبر سبب تدخل الأشياء المقذوفة في إحداث الضرر ولم يكن الحجر أو غيره سوى وسيلة أو آلة مطيعة لنشاط السيارة، ولم يقم في واقعة القذف إلا بدور سلبي بحث. وإذا كان المقصود بالخارجية عن السيارة ألا ينسب

¹ Req. 22 janvier 1945; Civ. 02 juillet 1946, ces arrêts sont cités par: P. Le TOURNEAU et L. CADIET, op. cit., N°918, P265 et s; Civ., 2^{ème}, 16 juillet 1969, Bull. Civ., 2, P253; Civ., 2^{ème}, 05 mai 1975, Revue trimestrielle de droit civil, 1975, 4, P717; Civ., 16 juin 1896, Dalloz, 1949, 3, P826; Civ., 2^{ème}, 11 décembre 1968, Bull. civ., 2, P217; Civ., 1^{ère}, 09 novembre 1999, Dalloz, 2000, P117.

وقرر القضاء أيضاً في هذا القرار أن: العيب في الصنع لا يجيز للحارس سوى مقاضاة الصانع.

ويعتقد الأستاذ هنري مازو أن محكمة النقض تطلبت شرط الخارجية رغبة منها في عدم السماح للحارس بإثبات أنه مجهل العيب الخفي الذي لم يكن هو المتسبب فيه، إذ أن هذا الإثبات قريب من إثبات انعدام الخطأ الذي لا يكفي لإعفاء الحارس وهي تخشى من تساهل المحاكم في قبول ذلك الإثبات أنظر في ذلك:

H. MAZEAUD, cours de droit civil approfondi, op. cit., P428; Dans ce sens, AUBRY et RAU, T4, op. cit., N°136.

ويلاحظ أن الأستاذ هنري مازو (H. MAZEAUD) يرى بهذا التبرير رغم أن محكمة النقض الفرنسية أشارت إلى شرط الخارجية في حكمها الصادر في 16 جوان 1896، أي عندما لا يسمع للحارس بالإعفاء بمجرد إثبات انعدام الخطأ كقاعدة عامة.

² Paris, 18 juin 1930, gazette du palais, 1930, 2, 674, Dalloz, 1949, 3, 826; Civ., 2^{ème}, 04 décembre 1969, Bull. Civ., 2, N°339; Civ., 12 février 1970, Revue trimestrielle de droit civil, 1970, N°1, P78.

³ عاطف النقيب، مرجع سابق، ص 311.

⁴ Civ., 11 mars 1940, gazette du palais, 1940, 2, 15; Crin, 08 juillet 1971, Dalloz, 1971-625; V. aussi les exemples donnés par : Marguerite MERCIER, op. cit., P103.

⁵ Requette, 22 janvier 1945, Sirey, 1945, 1, 57.

⁶ Com, 30 juin 1933, la semaine juridique, 1953, 2, 7811; Paris, 22 juin 1931, Dalloz hebdomadaire, 1931, 3, 21.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

الضرر إليها، فهذا غير متحقق في هذه الحالة، لأن السبب الحقيقي للضرر هو قذف السيارة للشيء الذي كان موجوداً بالطريق، فيكون فهو ناتج عن فعل السيارة لا غير¹.

ثانياً: الخارجية بالنسبة للحارس.

لتحقق الخارجية لا يكفي أن يكون السبب المدعى به للإعفاء خارجياً عن السيارة، بل يجب أيضاً أن يكون خارجياً عن الحارس نفسه أي لا يسند إليه.

ويرى البعض أن الخارجية هي فكرة شخصية، فيرى الأستاذ "رادوان" (RADOUANT) أن المقصود بها الخارجية عن إرادة الحارس وليس عن شخصه المادي، بمعنى أن الأسباب المستقلة عن الإرادة تكون لديه أسباب أجنبية، وبها يتحقق انعدام الإسناد القانوني، ولذلك فهو لا يفرق بين شرط الخارجية وصفتي عدم إمكان التوقع والدفع، إذ كلاهما يعني لديه انعدام الخطأ². وفي نفس الاتجاه يرى الأستاذ سليمان مرقس أن الخارجية يقصد بها انتفاء الإسناد المعنوي، الذي يتحقق عندما لا يكون للحارس بالذات أو بالواسطة شأن في حصول الحادث، بالإضافة إلى كون الحادث غير متوقع وغير ممكن تفاديه³.

وفي الحقيقة الخارجية هنا هي فكرة موضوعية ترتبط بعدم الإسناد المادي وليس الأدبي فقط، فيكون المقصود بها هنا هو عدم الإسناد بمعناه العام أو المادي، فيشترط ألا يمكن إسناد السبب في تدخل السيارة الذي أنتج الضرر إسناداً مادياً لكي تتوافر صفة الخارجية، فإذا أسند سبب الضرر إسناداً مادياً فلا تكون أمام سبب أجنبي.

وتطبيقاً لمعيار الخارجية أو عدم الإسناد المادي للحارس أخذ القضاء يستبعد السبب الأجنبي كلما كان مرد الحادث إلى ما طرأ فجأة على الحارس، من علة مرضية أو خلل عقلي أو انهيار عصبي أو نوبة صرعية أو إصابته بإغماء مفاجئ، وغير ذلك من الأسباب التي ترجع إلى

¹ Civ., 2^{ème}, 20 novembre 1974, la semaine juridique, 1975, 4, P10 à jugé que le jet d'un gravillon provoqué par l'automobile dont le défendeur était gardien n'était pas une cause étrangère susceptible de l'exonérer.

CF. H. et L. MAZEAUD, tome2, op.cit., N°1365; A. BESSON, fortuit et force majeure, article, p. cit., P292; V. aussi les exemples et les références données par P. Le TOURNEAU et L. CADIET, op. cit., N°929-930.

² RADOUANT, thèse p.Cit., P221 et s.

³ سليمان مرقس، المسئولية المدنية في تقنيات البلاد العربية، القسم الأول، معهد الدراسات العربية العالمية، 1971، ف174، ص487 وما بعدها.

وفي نفس المعنى أنظر محمد كامل مرسي، الجزء الثاني، الالتزامات، مرجع سابق، ص128؛ نعمان خليل جمعة، مرجع سابق، ص69، حيث يرى أن الخارجية عن الحارس يقصد بها أن يكون السبب الأجنبي خارجياً عن إرادة المدعى عليه وليس عن جسده.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

حالة الشخص ذاته في الوقت الذي كانت فيه السيارة تحت يده، فعجز عن متابعة تحركها أو توجيهها أو إحكام السيطرة عليها، فأدى هذا الوضع الخاص الذي استجد إلى حادث أضر بشخص آخر¹.

وتبرير الاجتهاد القضائي لما استبعده هو أن الوضع الذي طرأ على الحارس نتيجة هذه الحوادث لا يعتبر سبباً أجنبياً عن الحارس، بل هي أسباب داخلية لصيقة به لا يمكن معها هدم رابطة الإسناد بينما وبين فعل السيارة وتدخلها في إحداث الضرر، لأنها لا تثبت أن الحادث والضرر لا يرجع إلى الحارس ولا إلى فعله².

وبدأت هذه الوجهة من الاجتهاد تستقر في أوساط القضاء الفرنسي ابتداء من قرار محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 18 ديسمبر 1964 في قضية تريشار (Trichard)، والتي تتعلق بسائق سيارة أصيب بالصرع فجأة، فأدى تحرك سيارته، بعد الذي أصابه، إلى إحداث ضرر بالغير، فقررت محكمة النقض أن فقد الحارس لملاكته الذهنية أو الجسمانية لا يعتبر سبباً خارجياً وبالتالي لا يشكل سبباً أجنبياً معفياً من المسئولية المدنية، وأضافت في نفس القرار بأن الشخص الذي يمارس على الشيء سلطات الاستعمال والتوجيه والرقابة يحتفظ بصفته كحارس حتى ولو لم يكن في استطاعته ممارسة تلك السلطات بطريقة صحيحة وبأحسن وجه³، ولقد استقر القضاء الفرنسي على هذا الاتجاه في قراراته الموالية رافضاً اعتبار حالة الحارس المرضية سبباً أجنبياً معفياً له⁴.

وتجدر الإشارة إلى أن إذا كان فقد الملكات الذهنية والجسمانية للسائق يرجع إلى سبب خارجي عنه، كقذف حجر من الغير تسبب في فقد الإدراك، فتعتبر هذه الواقعة أجنبية عن

¹ G. VINEY et P. JOURDAIN, op. cit., N°390, P224 et s; P. Le TOURNEAU et L. CADIET, op. cit., N° 920, P266.

² عاطف النقيب، مرجع سابق، ص312.

³ Civ., 2^{ème}, 18 décembre 1964, Dalloz, 1965, 191, note Esmein, la semaine juridique, 1965, 2, 14304.

⁴ Civ., 2^{ème}, 04 novembre 1965, Revue trimestrielle de droit civil, 1966, 299; Civ., 2^{ème}, 21 janvier 1966, gazette du palais, 1966, 1, 384; Civ., 01 mars 1967, la semaine juridique, 1967, 4, 55; Civ., 24 octobre 1973, gazette du palais, 1974, 1, 105.

= ولقد تدخل المشرع الفرنسي بوضعه المادة 489 فقرة 2 من القانون المدني بموجب قانون 03 جانفي 1968، وأكد صراحة عدم إمكان الإعفاء من المسئولية المدنية بسبب الخلل العقلي، والتي نصت على ما يلي:

"Celui qui à causé un dommage alors qu'il était sous l'empire d'un trouble mental n'en est pas moins obligé à réparation".

فيكون المشرع الفرنسي بهذا النص منع بكل وضوح من التمسك بالخلل العقلي من أجل استبعاد أو التخفيف من المسئولية المدنية للمجنون.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

الحارس تعفيه من المسئولية فيسند إليها الضرر، والمسألة هنا تتعلق ببحث حالة تسلسل الأسباب لتحديد بأي منها يعتد بالخارجية¹.

ثالثاً: الخارجية بالنسبة للطريق.

قال بهذا المعيار الفقيه ستارك (STARCK) مطالباً بأن يمتد شرط الخارجية إلى كل العناصر اللازمة لسير السيارة، ولا يقتصر فقط على السيارة والحارس، لأن الخارجية يجب أن تكون حسب رأيه بالنسبة للأفعال والوقائع والأشياء التي لا تشترك إطلاقاً في تحديد النشاط الضار، وهي ما يسميه بعناصر تسيير السيارة².

ويرى أن عناصر تسيير السيارة تتمثل في السائق والسيارة والطريق، ولتحقق شرط الخارجية يجب أن يكون سبب الضرر خارجياً عن هذه العناصر الثلاثة، وبهذا فإن العيب أو العائق الموجود بالطريق لا يعتبر سبباً خارجياً بالنسبة للسيارة، على الأقل في حالة تسييرها، لأن الطريق تعتبر عاملاً هاماً وضرورياً بالنسبة لاستخدام السيارة وتسييرها³.

وبذلك يصل الأستاذ ستارك إلى القول بأن مخاطر الطريق لا يمكن أن تكون معفية لحارس السيارة، فحالة الطريق السيئة وما بها من عوائق وأحجار، والعواصف والرؤية الواضحة، والحيوانات الشاردة المملوكة للغير، وكذلك المشاة وراكبي الدراجات والمصادمات حتى ولو كانت نتيجة خطأ غير متوقع من السائق، كل هذه الأسباب يعتبرها ستارك من مخاطر الطريق، وبالتالي فهي أسباب داخلية وليست أسباباً أجنبية معفية لحارس السيارة لأن المسئولية عن الأشياء ترتبط بواقعة مرور السيارة وتسييرها، لهذا فإن كل عناصر وعوامل المرور تعتبر أسباباً داخلية، وتجزئ للحارس فقط دعوى الرجوع على المتسبب الحقيقي في الحادث⁴.

غير أن القضاء الفرنسي رفض هذه الفكرة، واعتبر حالة الطريق سبباً أجنبياً خارجياً عن حارس السيارة، وقضى بإعفاء الحارس من المسئولية الحوادث التي تقع بسبب حالة الطريق، فقرر إعفاء الحارس في حالة وجود حيوانات بالطريق أو لوجود بقع زيت بالطريق⁵.

¹ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص 298-299.

² B. SARCK, les rayons et les ombres d'une esquisse de loi sur les accidents de la circulation, article p.cit., N°25, P644.

³ B. SARCK, Les obligations, op.cit., P538.

⁴ B. STARCK, Les rayons et les ombres d'une esquisse de loi sur les accidents de la circulation, article p.cit., N°25 et 29.

⁵ Civ., 2^{ème}, 08 mars 1957, Dalloz, 1957, 394; Civ., 2^{ème}, 17 décembre 1963, Dalloz, 1964, 566, note A. TUNC; Civ., 2^{ème}, 28 octobre 1965, Dalloz, 1966, 137, note A. TUNC .

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

وأرى بالرجوع إلى نصوص القانون المدني الجزائري خاصة المادة: 138 منه، والقانون المدني الفرنسي المادة 1384 منه أنه لا يوجد ما يبرر التضييق في تفسير شرط الخارجية باشتراط الخارجية عن الطريق، إذ أن هذين النصين يتضمنان مسئولية الحارس عن فعل الشيء، وباعتبار تدخل السيارة ينسب إلى الحارس إذا كان هذا التدخل راجعاً إلى فعله أو إلى فعل السيارة ذاتها، فالخارجية يقصد بها منطقياً ألا يكون سبب الضرر راجعاً إلى فعل الحارس ولا إلى فعل السيارة ذاتها، أما بالنسبة لحالة الطريق فإن النصين السابقين لا يسعانها، وبالتالي لا يوجد أي مبرر لمساءلة الحارس عن حالة الطريق واعتبارها سبباً داخلياً.

الفرع الثالث: شرط عدم إمكانية التوقع والدفع.

بالإضافة إلى شرطي السببية والخارجية، يضيف بعض الفقهاء وجانب من أحكام القضاء شرطاً ثالثاً هو عدم إمكانية التوقع والدفع، غير أنهم اختلفوا حول تحديد المقصود به (البند الأول)، وكذلك حول وضع معيار له (البند الثاني)، وهذا ما يتطلب ضرورة تقييم دور كل من عدم إمكان التوقع وعدم إمكان الدفع ومدى لزومهما (البند الثالث).

البند الأول: تحديد المقصود بعدم إمكانية التوقع والدفع.

سوف أبدأ فيما يلي بتحديد المقصود بصفة عدم إمكانية التوقع، ثم عدم إمكانية الدفع.

أولاً: عدم إمكان التوقع.

يكون الحادث غير متوقع عندما لا يكون أي سبب خاص للقول أنه سيحدث¹، وتكرار وقوع الحادث يمكن أن يسمح بتحديد إمكانية توقعه، وفجائية الحادث تسمح بتحديد عدم إمكانية توقعه²، كما أن مجرد إمكان تحقق الواقعة لا يرفع عن الحادث عدم إمكان التوقع³. وليس المقصود بانتفاء التوقع أن يكون الحادث لم يدخل فعلا في حساب الحارس، إذ لو أخذنا بذلك لوجب اعتبار كل ما لم يحصل توقعه حادثا فجائيا، وقد أجمع الفقه والقضاء على أن الحادث لا يكفي فيه أنه لم يحصل توقعه، بل لابد أن يكون غير ممكن توقعه⁴. ويرى الأستاذ سليمان مرقس أن ذلك لا يعني أن كل ما يمكن توقعه يتوافر فيه الإسناد المانع من اعتبار الحادث سبباً أجنبياً، إذ أن المرء غير مطالب بكل ما في وسعه، بل يسأل فقط عما كان يجب عليه توقعه، أي في حالة وجود واجب يفرض عليه التوقع الممكن، وليس عن ما كان في إمكانه توقعه⁵.

أما الأستاذ رادوان (RADOUANT) فيرى أن عدم إمكانية التوقع لها علاقة مباشرة باحتمالات تحقق حادث معين، فيكون الحادث متوقعا إذا كان مؤكدا الوقوع أو هناك احتمال كبيراً لتحقيقه، أما الاحتمال العادي أو الضئيل فلا يتحقق معه شرط عدم إمكان التوقع⁶. ويمكن تبرير شرط عدم إمكان التوقع بأن الحارس الذي كان في إمكانه أن يتوقع الحادث، يكون في إمكانه أن يتخذ الاحتياطات اللازمة لتفادي وقوعه، فلا شك أن إمكان أو عدم إمكان دفع السبب الأجنبي يتوقف إلى حد كبير على مدى توقعه من الحارس. فالسبب المتوقع في حدوثه يعطي للحارس فرصة كبيرة لاتخاذ اللازم نحو دفعه وتلافيه، بعكس الحادث الفجائي المتوقع⁷.

¹ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص314.

CF. H. et L. MAZEAUD, tome2, op.cit., N°1576; R. DEMOGUE, traité des obligations en général, Tome VI, Paris, 1923, N°538; G. DUPONT, de la responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles, thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue à l'université de Caen, en 1910, P426.

² Radouan, op.cit., P150; D. AGUILA, thèse p.cit., P474.

³ A. WEILL et F. TERRE, op.cit., P790 et s.

⁴ P. WIGNY, Responsabilité contractuelle et force majeure, article p.cit., P24 et s.

سليمان مرقس، رسالته، ص205، وانظر أيضاً في نفس المرجع القرارات القضائية وأراء الفقهاء التي أشار إليها.

⁵ سليمان مرقس، رسالته، ص206؛ وفي نفس المعنى عبد الرشيد مأمون، مرجع سابق، ص105.

⁶ RADOUANT, thèse p.Cit., P160.

⁷ H. et L. MAZEAUD, tome2, op.cit., N°1576; CF. RADOUANT, thèse p.Cit., P137 et s. =

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

غير أن هذا لا يعني أن شرط عدم التوقع لو تحقق يستتبع لزوما استحالة الدفع، فقد يكون الحادث غير متوقع في توقيت حصوله، وإنما يأتي في ظرفه قابلاً لتداركه على يد الحارس، كما لو فوجئ سائق سيارة بأمطار وسيول جارفة وهو يسير في مكان آمن، كما فعل من سبقه، ولكنه ظل مندفعاً فانزلقت سيارته بفعل تلك السيول فتضرر من فيها، أو أن صخرة سقطت على السيارة بفعل السيول القوية، فإنه لا يكون له في هذه الحالة أن يرد الحادث إلى القوة القاهرة، وإن كانت السيول غير متوقعة، مادام أنه كان باستطاعته أن يتجنب مخاطرها¹.

وتجدر الإشارة إلى أن عدم التوقع يجب أن يقاس لحظة وقوع الحادث، لا بعده ولا قبله²، والعبرة في عدم إمكان التوقع ليست بعدم توقع السبب الأجنبي ذاته وإنما بإمكان تأثيره وتسببه في الحادث.

وتطبيقاً لشرط عدم إمكان التوقع في المسئولية عن الأشياء، قرر القضاء الجزائري أن حارس الأدواح الصببانية يبقى مسئولاً عن الضرر الذي يلحق أحد الأطفال بسبب الدوخة التي أصابته، كون دوخة الصبب متوقعة في مثل هذه الألعاب³.

= عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الثاني، ف587، مرجع سابق، ص1226؛ حسين عامر، مرجع سابق، ف386، ص259؛ عبد المنعم فرج الصده، مرجع سابق، ف461، ص500.

¹ عاطف النقيب، مرجع سابق، ص308.

² عبد المنعم فرج الصده، مرجع سابق، رقم 471، ص500؛ محمد كامل مرسي، الجزء الثاني، الالتزامات مرجع سابق، ف58، ص128؛ محمود جمال الدين زكي، الوجيز في نظرية الالتزام، مرجع سابق، ص363.

³ ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 01 جويلية 1981، ملف رقم 21830، منشور في نشرة القضاة، العدد 32، سنة 1992، ص125؛ ينظر كذلك قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 17 جوان 1987، ملف رقم 48727، منشور في المجلة القضائية، العدد 3، سنة 1997، ص22؛ قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 09 جويلية 1981، ملف رقم 23184، منشور في نشرة القضاة، العدد 44، ص103.

ثانياً: عدم إمكان الدفع.

تطلب الفقه¹ و القضاة الفرنسي² والجزائري³، في الواقعة لاعتبارها سببا أجنبياً، بالإضافة إلى كونها غير ممكنة التوقع، أن تكون غير ممكنة الدفع، والمقصود بعدم إمكانية الدفع هو أن يعجز الحارس عن الواقعة بحيث لا يستطيع أن يفعل شيئاً أمامها، فلم يكن في استطاعته أن يتصرف بخلاف ما تصرف⁴.

ويربط الأستاذين مازو (H. et L. MAZEAUD) بين عدم إمكان الدفع والالتزام بالحراسة، فيقولان بأن شرط عدم إمكان الدفع يتحقق إذا استحال على الحارس تنفيذ التزامه بالحراسة بمنع السيارة من الإفلات من رقابته المادية⁵.

أما الأستاذ تونك (TUNC) فيرى أن هذا الشرط يتحقق إذا كان رب الأسرة المعني بأموره الموجود في نفس ظروف الحارس لا يستطيع أن يمنع نشاط السبب الأجنبي⁶.

ويرى الفقيه رادوان (RADOUANT) أن عدم إمكانية الدفع تعبر عن فكرتين مختلفتين، فمن ناحية يعتبر الحادث أنه لا يمكن مقاومته من حيث وقوعه، إذا كان لا يمكن منع حصوله، ومن ناحية أخرى يعتبر أنه لا يمكن مقاومته من حيث نتائجه إذا لم يكن التغلب عليه. فمن الناحية الأولى يكون الحادث غير ممكن تلافيه (inevitable) ومن الناحية الثانية يكون غير ممكن التغلب عليه (insurmontable)⁷.

¹ حسين عامر، مرجع سابق، ف378، ص213؛ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الثاني، مرجع سابق، ف589، ص1228؛ سمير سهيل دنون، مرجع سابق، ص195؛ سليمان مرقس، رسالته، ص208 وما بعدها.

CF. G. MARTY et P. RAYNAUD, op.cit., N°554, P695; B. SARCK, Les obligations, op.cit., N°542, P261; H. et L. MAZEAUD et TUNC (A), tome2, op.cit., t2 N°1596, P720.

² Paris, 09 juin 1961, Dalloz, 1962, 297; Com. 27 janvier 1981, Dalloz, 1982, P110; Civ., 1^{ère}, 09 mars 1994, Bull. Civ., 1, N°91; Civ., 2^{ème}, 29 mai 1996, Bull. Civ., 2, N°117; Civ., 25 novembre 1997, Bull. Civ., 4, N°43; Civ., 01 juillet 1955, Dalloz, 1955, 773.

³ ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 02 مارس 1983، ملف رقم 20310، منشور في نشرة القضاة، العدد 31، سنة 1987، ص64؛ ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 02 ديسمبر 1992، ملف رقم 94034، منشور في المجلة القضائية، العدد 2، سنة 1995، ص4؛ قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 16 فبراير 2000، ملف رقم 215653، منشور في المجلة القضائية، العدد 1، سنة 2001، ص127.

⁴ D. AGUILA, thèse p.cit., P484 et s; P. WIGNY, Responsabilité contractuelle et force majeure, article p. cit., P73; RADOUANT, thèse p.Cit., P17 et s; G. MARTY et P. RAYNAUD, T1, op.cit., P791.

⁵ H. et L. MAZEAUD, tome2, op.cit., N°1596 et 1597.

⁶ A. TUNC, force majeure et absence de faute en matière délictuelle, article p. cit., 1946-1-171.

⁷ RADOUANT, thèse p.Cit., P137 et s; V. Aussi: G. VINEY et P. JOURDAIN, op. cit., N°395, P233 et s.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

ويرى الأستاذ رادوان (RADOUANT) أن هاتين الفكرتين تقابلهما فترتان مختلفتان فإن تلافي الحادث معناه منع وقوعه، أما التغلب على الحادث ومقاومته فيفترض حصوله ويقصد به تذايل العقبات الناشئة عنه، لهذا يصل إلى القول بأن وصف عدم إمكان تلافي الحادث ووصف عدم إمكان التغلب على العقبة الناشئة عنه يدلان على ما يقصد بعبارة عدم إمكان الدفع، وهو امتناع كل السبل على المرء لمواجهة ذلك الحادث¹، وبهذا فإن العبرة في عدم إمكان الدفع أو التجنب بمدى إمكان تجنب وقوع الحادث ذاته الذي ينشأ عنه الضرر.

وفي الحقيقة فإن المقصود بعدم إمكانية الدفع كما يتبين من تسميتها، هو مجرد بحث موقف ومسلك الحارس في مواجهة السبب الأجنبي، فيجب على الحارس بذل كل جهده لمنع إضرار السبب الأجنبي بالغير بواسطة السيارة التي في حراسته، بمعنى على الحارس أن يسلك أمام السبب الأجنبي مسلكاً حسناً لا يشوبه أي تقصير. وبهذا يكون المقصود من شرط عدم إمكان التوقع وعدم إمكان الدفع هو التأكد من أن الحارس لم يرتكب أي تقصير في مواجهة السبب الأجنبي، أي أنه لم يرتكب أي خطأ في مواجهته.

البند الثاني: معيار عدم إمكان التوقع والدفع.

تقدر عدم إمكانية الدفع بطريقة مجردة، شأنها في ذلك شأن عدم إمكانية التوقع، فلا يكفي أن يكون الحادث غير ممكن توقعه بالنسبة للحارس وحده²، بل يجب أن يكون الحادث مما لا يمكن لأي شخص لو وجد في نفس ظروف الحارس الخارجية أن يتجنب نتائج الحادث، ولا يشترط أن تكون عدم إمكانية التوقع والدفع مطلقة، وهو ما يعبر عنه بعدم إمكانية التوقع والدفع عادة³.

¹RADOUANT, thèse p.Cit., P138; V. dans le même sens: P. Le TOURNEAU et L. CADIET, op. cit., N° 905, P261 et s.

ويرى الفقيه رادوان أنه في الواقع يصعب غالباً التمييز بين هاتين الصفتين لأنهما متصلتان اتصالاً وثيقاً.

² لا يمكن أن تقاس عدم إمكانية التوقع والدفع بالمعيار الشخصي الذي يقوم على الصفات النفسية والمادية للحارس، خاصة وأنه سبق العقل في شرط الخارجية أن هذه العوامل تنفي عن السبب صفة الخارجية عن الحارس، وبالتالي لا يمكن بعد استبعادها في تحديد السبب الأجنبي اللجوء إليها داخل نفس الموضوع وهو شروط السبب الأجنبي.

³A. WEILL et F. TERRE, op.cit., N°734, P790; CF. G. VINEY et P. JOURDAIN, op. cit., N°399, P242; CF. P. Le TOURNEAU et L. CADIET, op.cit., N°913, P264 et s. =

= يحيي أحمد موافي، مرجع سابق، ص 183؛ نعمان خليل جمعة، مرجع سابق، ص 67؛ محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص 234، رقم 407؛ سليمان مرقس، رسالته، ص 205؛ ويقصد الأستاذ عبد الرزاق السنهوري فيما يتعلق بشرط عدم إمكان التوقع فيطلب فيه أن يكون غير ممكن التوقع من جانب أشد الناس يقضة وتبصراً بالأمر، فهو لا يكتفي بالشخص

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

وبمعنى آخر يجب تقدير صفتي عدم إمكان التوقع والدفع تقديراً موضوعياً حسب معيار الرجل المعتاد، الذي يأخذ بعين الاعتبار الظروف الخارجية المستقلة عن شخص الحارس، وليس العناصر الشخصية له.

وتطبيقاً لهذا المعيار، يتعين بحث ما إذا كان يجب على الحارس توقع ودفع السبب الأجنبي، وليس ما إذا كان يستطيع توقعه أو دفعه¹، فيعتبر كمتوقع السبب الذي يقدم احتمالاً كثيراً وكافياً في نظر الشخص المعتاد على إمكانية تحققه².

ويرتبط إمكان توقع الحادث أو عدم توقعه بنذرته أو كثرته³، أو بوجود أو عدم وجود لافتات وإشارات في أماكن الخطر لتحذير السائقين مما قد يهددهم بوقوع الحوادث، وبناء عليه قرر القضاء الفرنسي أن عبور شخص الطريق مسرعاً بعد خروجه من مدرسة وإصابته من عربة نقل لا يعتبر الحادث لا غير متوقع ولا غير ممكن الدفع بالنسبة لحارس العربة، لوجود لوحة توضح خروج المدارس، وأيضاً كان هناك تلاميذ يلهون ويلعبون على الرصيف، فالسائق كان عليه أن يراعي ذلك ويكون على استعداد للتوقف في أية لحظة⁴.

فيتعين لتحديد هاتين الصفتين البحث في الظروف الواقعة وباقي الظروف من زمان ومكان وغيرها عما إذا كانت الواقعة المستند عليها كسب أجنبي قابلة لأن تكون متوقعة وممكن دفعها من الرجل العادي أم لا، ويكفي أن توضح تلك الظروف بكفاية تامة إمكان تحقق السبب الأجنبي لكي يعتبر متوقفاً، وهي مسألة يترك تقديرها لقاضي الموضوع الذي يكون له مطلق التقدير في ذلك⁵.

ويعرف الأستاذ لالا (LALA) الاعتياد بما هو جار وما يمكن أن يتوقع، ويبنى على قدرة الإنسان الواقعية، التي تستخدم دون غيرها لإرشاد القاضي في تحديده لصفتي عدم إمكان التوقع

العادي، إذ يتطلب أن يكون عدم الإمكان مطلقاً لا نسبياً، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، فقرة 588، ص 878؛ أنظر أيضاً: فؤاد وصفي أبو الذهب، مقال سابق، ص 117.

¹ H. MAZEAUD, cours de droit civil approfondi, op.cit., P416; CF.A. TUNC, force majeure et absence de faute en matière délictuelle, article p. cit., 1945, N°13.

² إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، ص 321.

³ D. AGUILA, thèse p.cit., P487.

محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، فقرة 207، ص 235.

⁴ Civ 2^{ème}, 08 mars 1956, Dalloz, 1956, 340; Civ 2^{ème}, 29 juillet 1966, Dalloz, 1966, 123.

⁵ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، فقرة 225، ص 322.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

والدفع¹، وفي نفس المعنى يرى الأستاذ رادوان (RADOUANT) أن الشخص العادي عليه أن يتوقع كل ما هو معتاد، ولا يتوقع ما هو استثنائي².

ولقد اعتنقت محكمة النقض الفرنسية معيار الاعتياد ابتداء من عام 1955، واستمرت المحاكم على ذلك فأصبحت تكتفي بأن يثبت الحارس بأنه كان عدم إمكانية تجنب الضرر على إثر سبب أجنبي لا ينسب إليه وما كان يمكنه عادة توقعه³، وقضت أحكام أخرى، بإعفاء الحارس عندما لا يمكن للتوقع المعقول أن يقدر وقوع الحادث⁴.

ولقد ذهب فريق من الفقهاء إلى أن محكمة النقض الفرنسية تراجعت عن معيار الاعتياد في قضية ديمار (Desmares)، حيث اقتصر على ذكر أن الحادث غير ممكن التوقع ويستحيل الدفع، ولم تستخدم عبارة عادة⁵، بينما ذهب فريق آخر من الفقه إلى أن السبب الأجنبي ما يزال يتصف بعدم إمكانية التوقع واستحالة الدفع عادة، وأن حكم ديمار (Desmares) لم يلغي مرونة السبب الأجنبي الذي يتميز بها في مجال المسؤولية عن الأشياء غير الحية⁶.

ويرى الفقه دفاعاً عن معيار الاعتياد أنه معيار أكثر إنسانية للتوقع حيث أنه يترك للحارس إمكانية التصرف بحرية كشخص عادي⁷، ويمكننا القول كذلك أن هذا المعيار يتماشى مع مع الغرض من تطلب صفتي عدم إمكان التوقع وعدم إمكان الدفع، وهو مجرد التأكد من عدم وجود خطأ من جانب الحارس في مواجهة السبب الأجنبي، ولا يعني هذا المعيار العودة إلى فكرة الخطأ الذي هو الأساس التقليدي للمسئولية المدنية إذ أن تطلب عدم الخطأ نتيجة معيار الاعتياد يكون بعد إثبات الحارس للسبب الأجنبي وفي مجال محدود أي فقط في مواجهة السبب الأجنبي الذي تم إثباته، كما أن انعدام الخطأ في مجاله الواسع لا يكفي لإعفاء الحارس من المسؤولية⁸.

¹ LALA, thèse p.cit., N°67; V. dans le même sens: P. Le TOURNEAU et L. CADIET, op. cit., N°13, P264.

² RADOUANT, thèse p.Cit., P153.

³ Civ., 09 novembre 1955, la semaine juridique, 1955, 4, 174; Civ., 18 octobre 1956, gaztte du palais, 1956, 2, 365; Civ., 14 juin 1957, la semaine juridique, 1957, 2, 210; Civ., 2^{ème}, 16 juin 1972, Dalloz, 1972, P546; Civ., 2^{ème}, 21 janvier 1981, JCP, 1982, 2, 19814.

⁴ Pau, 29 mai 1962, Dalloz, 1962, 461; Civ. 1^{ère}, 26 janvier 1971, Bull. Civ., 1, N°27; Com, 06 mars 1985, Bull. Civ., 4, N°90.

⁵ G. VINEY et P. JOURDAIN, op. cit., N°399-400, P241 et s.

⁶ Starck, les Obligations, op. cit., N°450, P261.

⁷ D. AGUILA, thèse p.cit., P487.

⁸ و الملاحظ أن النص الفرنسي للمادة 138 فقرة 2 من القانون المدني الجزائري نص صراحة على معيار الاعتياد، ولم يرد ذكره في النص العربي:

"...que le dommage et dû à une cause qu'il ne pouvait normalement prévoir..."

البند الثالث: تقدير شرط عدم إمكان التوقع والدفع.

نص المشرع الجزائري في الفترة الثانية من المادة 138 من القانون المدني على إعفاء الشيء من المسؤولية المدنية إذا أثبت أن الضرر حدث بسبب أجنبي لم يكن يتوقعه، ولم ينص على عدم إمكان الدفع، مما يستدعي البحث حول مدى لزوم عدم إمكانية التوقع وعدم إمكانية الدفع لاعتبار الواقعة سببا أجنبياً؟

أولاً: تقدير شرط عدم إمكان التوقع.

شرط عدم إمكان التوقع له علاقة مع شرط عدم إمكان الدفع، إذ يعين القاضي في بحث مدى حقيقة الصفة الثانية وهي عدم إمكان الدفع، لأن إمكان أو عدم إمكان دفع السبب الأجنبي يتوقف إلى كبير على مدى توقعه من الحارس، فالسبب المتوقع حدوثه يعطي للحارس فرصة كبيرة لاتخاذ ما هو لازم لدفعه وتلافيه، بعكس الحادث الفجائي غير المتوقع.

ولقد اختلف الفقهاء حول مدى تطلب عدم إمكانية التوقع في السبب الأجنبي، فيرى الأستاذ رادوان (RADOUANT) أن في أكثر الأحوال يكون توقع الحادث هو الذي يجعل مقاومته ممكنة، أما الحادث الذي لا يمكن توقعه، فمن الطبيعي أن يعتبر مما لا يمكن تلافيه، لأن عدم توقعه لا يجعل مقاومته ممكنة، فليست صفة عدم إمكان التوقع في الواقع سوى توكيد لصفة عدم إمكان التلافي، فيرى أن انتفاء التوقع ليست العامل الوحيد في توافر الوصف الثاني فهي مجرد قرينة على انتفاء المقاومة، ويبقى هذا الشرط الأخير هو الجوهرى والوحيد، ويترتب على ذلك أن القاضي إذا استطاع بأية وسيلة أخرى التأكد من عدم إمكان مقاومة الحادث، أمكنه أن يستغني عن البحث في انتفاء توقعه¹.

ويرى الأستاذ إبراهيم الدسوقي أبو الليل أن العبرة دائماً بعدم الدفع، بحيث أنه يمكننا القول بإمكان الاستغناء عن صفة عدم إمكان التوقع والاكتماء بعدم إمكان الدفع في السبب الأجنبي، حيث أن الأولى مجرد وسيلة للوصول الثانية، ولكنها مجرد وسيلة مع غيرها، إذ يمكن الوصول إلى ذلك بشتى الطرق، خاصة وأن الأولى وحدها لا تكفي وعدمها لا يؤثر².

¹ RADOUANT, thèse p.Cit., P166; CF. H. MAZEAUD, cours de droit civil approfondi, op.cit., P417.

² إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، فقرة 239، ص 242-243.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

أما الأستاذ بروزان (BRUZIN) فيرى أن انتفاء التوقع عنصر جوهري من عناصر السبب الأجنبي، ولكنه لا يزيد على أنه أحد العناصر، فلا قيمة له ما لم يقترن باستحالة تلافي وقوع الحادث، وبهذا فإنه يشترط وجوب اجتماع انتفاء التوقع وانتفاء المقاومة¹.
والحقيقة أن جمهور الفقه²، وكذلك القضاة الفرنسي³ والجزائري⁴، يتطلبون بالضرورة توفر عدم إمكان التوقع إلى جانب عدم إمكان الدفع من أجل تكوين السبب الأجنبي، فالحادث لكي يعتبر سبباً أجنبياً لا بد أن يخرج من دائرة التوقع وإلا لكان بإمكان الحارس تفاديه.
كذلك لا يكون شرط عدم إمكان التوقع لو تحقق مستتبعا بالضرورة عدم إمكانية الدفع، فكل من الشرطين كياناً، فقد يكون الحادث غير متوقع في توقيت حصوله إنما يأتي في ظرفه قابلاً لتداركه على يد الحارس.

وهذا الموقف الأخير يبدو أنه يتماشى مع موقف المشرع الجزائري، إذ تطلب في الفقرة الثانية من المادة 138 من القانون المدني بكل وضوح شرط عدم إمكان التوقع، وبالتالي يمكن اعتباره شرط مستقل قائم بذاته، فإذا كان السبب الأجنبي متوقعا ولكنه غير ممكن الدفع فلا تكون له قوة إعفائية للحارس إذ بتوقعه للحادث كان بإمكانه تفاديه، أما إذا كان السبب الأجنبي غير متوقع ولكنه ممكن الدفع فلا نكون كذلك بصدد سبب أجنبي معفي للحارس.

ثانياً: تقدير شرط عدم إمكانية الدفع.

يتطلب جمهور الفقه القانوني¹، مع القضاة الفرنسي² والجزائري³، عدم إمكان الدفع كشرط ضروري لقيام السبب الأجنبي، فإذا ثبت أن الشخص في مواجهته للحادث قد قام

¹ BRUZIN, la notion d'imprévision et son rôle en matière contractuelle, thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue à l'université de Bordeaux, en 1922, P28 et s.

² عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، فقرة 588، ص 878؛ حسين عامر، مرجع سابق، ص 259؛ عبد المنعم فرج الصده، مرجع سابق، فقرة 471، ص 500؛ عاطف النقيب، مرجع سابق، ص 308؛ محمد علي عمران، الالتزام بضمان السلامة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980، ص 219، الهامش.

³ Civ., 2^{ème}, 15 janvier 1960, Dalloz, 1960, 680; Civ., 2^{ème}, 10 février 1962, Dalloz, 1962, 90; Civ., 2^{ème}, 01 avril 1999, Bull. Civ., 2, N°65; Civ., 2^{ème}, 27 mars 1999, Bull. Civ., 2, N°104; Civ. 1^{ère}, 17 novembre 1999, Bull. Civ., N°307; Civ. 2^{ème}, 13 juillet 2000, Revue trimestrielle de droit civil, 2000, 4, 847.

⁴ ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 09 جويلية 1981، ملف رقم 23184، منشور في نشرة القضاة، العدد 44، ص 103؛ قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 02 مارس 1983، ملف رقم 20310، منشور في نشرة القضاة، العدد 31، سنة 1987، ص 64؛ قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 02 ديسمبر 1992، ملف رقم 94034، منشور في المجلة القضائية، العدد 2، سنة 1995، ص 4؛ قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 16 فبراير 2000، ملف رقم 215653، منشور في المجلة القضائية، العدد 1، سنة 2000، ص 127

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

بالاحتياطات الكافية لمنع وقوعه والتغلب على نتائجه، ورغم ذلك وقع فإنه يكون أمام سبب أجنبي لا ينسب إليه.

والغرض من اشتراط عدم إمكان الدفع في السبب الأجنبي هو التأكد من أن مسلك الحارس حياله ليس فيه أي تقصير، أي لم يرتكب أي خطأ في مواجهته، أي لنفي إمكان تقرير مسئوليته لسبب آخر وبالتحديد بسبب الخطأ. وهنا الخطأ هو خطأ سلبي يتمثل في عدم اتخاذ الحارس الإجراءات اللازمة لدفع السبب الذي كان يجب عليه دفعه، ولكنه قصر في ذلك فثبت خطؤه، وهو خطأ مستقل عن نشأة السبب الأجنبي⁴.

وفي نفس التحليل يرى الأستاذ هنري مازو (H. MAZEAUD) أن السبب الذي يدعيه الحارس كسبب أجنبي لا يمكن أن يعتبر كذلك إذا كان يستطيع أن يدفعه ويتجنبه، لأنه قد ارتكب خطأ حيث لم يف بالالتزام الذي فرضه عليه القانون بمنع الشيء من الإفلات من رقابته⁵.
غير أن المشرع الجزائري لم ينص على صفة عدم إمكانية الدفع، لأنه رأى أن في تطبيق القواعد العامة للمسئولية الخطيئة الكافية للوصول إلى نفس النتيجة التي نصل إليها عند تطبيق شرط عدم إمكان الدفع، لأنه إذا كان في إثبات الحارس للسبب الأجنبي دليل على أن تدخل السيارة في تحقيق الحادث لا يسند إليه فهذا لا يمنع من قيام مسئوليته من ناحية أخرى وفقا للقواعد العامة للمسئولية الخطيئة إذا ثبت أنه كان يستطيع تجنب إحداث هذا السبب للضرر، ولم يقم بذلك.

¹ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، فقرة 588، ص 878؛ سليمان مرقس، رسالته، ص 213 وما بعدها؛ حسين عامر، مرجع سابق، ف 378، ص 263؛ يحي أحمد موافي، مرجع سابق، ص 183؛ نعمان خليل جمعة، مرجع سابق، ص 67.

CF: Jaques FLOUR, Jean-Luc AUBERT, Eric SAVAUX, T2, , op.cit., N°270, P261 et s; G. MARTY et P. RAYNAUD, T1, op. cit., N°556, P698.

² Civ., 3^{ème}, 29 juin 1988, Bull. civ., 3, N°119, Civ., 3^{ème}, 12 décembre 1990, Bull. Civ., 3, N°260; Civ., 2^{ème}, 25 mai 1996, Bull. Civ., 2, N°117; Civ., 2^{ème}, 18 décembre 1995, Dalloz, 1997, P188.

³ ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 02 ديسمبر 1992، ملف رقم 94034، منشور في المجلة القضائية، العدد 2، سنة 1995، ص 04؛ قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 16 فبراير 2000، ملف رقم 215653، منشور في المجلة القضائية، العدد 1، سنة 2000، ص 127.

⁴ إثبات صفتي عدم إمكان التوقع والدفع لا يعني أن السبب الأجنبي هو السبب الوحيد للضرر، فقد يشترك معه خطأ يصدر من الحارس مستقل في وجوده وفي تأثيره عن السبب الأجنبي، لذلك يكون الهدف من وراء شرطي عدم إمكان التوقع والدفع إنما هو التأكد من عدم وجود خطأ أو تقصير من الحارس في مواجهة السبب الأجنبي، والذي إذا وجد تخلف السبب الأجنبي.

⁵ H. MAZEAUD, cours de droit civil approfondi, op.cit., P457.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

وخلاصة القول أن تطلب صفتي عدم إمكان التوقع والدفع ليس باعتبارهما شرطين في السبب الأجنبي، وإنما باعتبارهما دليلاً على عدم وجود ما يمكن نسبته وإسناده إلى الحارس، إذ أن إثبات السبب الأجنبي عن طريق شرطي السببية والخارجية يبين أنه لا يوجد ما يمكن إسناده للحارس من فعل شخصي أو ذاتي للسيارة، وإثبات صفتين عدم إمكان التوقع والدفع يبين أنه سلك سلوكاً سليماً في مواجهة السبب الأجنبي أي لم يقصر في دفعه، وبالتالي لا يبقى ما يمكن نسبته إلى الحارس.

لذلك يمكن القول أن بإثبات السبب الأجنبي غير ممكن التوقع والدفع، نتواجد أمام قرينة تفترض انعدام الخطأ من الحارس، ولكن انعدام الخطأ يكون تجاه هذه السبب فقط وليس خارجه، إذ يمكن أن يشترك خطأ الحارس مع السبب الأجنبي غير المتوقع وغير ممكن الدفع في إحداث الضرر، إذ أن صفتي عدم إمكان التوقع والدفع قاصرتان على انعدام خطأ الحارس حيال هذا السبب الأجنبي فقط، فلا يمنع ذلك من إمكان وجود خطأ للحارس مستقل عن السبب الأجنبي ويعملان جنباً إلى جنب في إحداث الضرر¹.

ومثال ذلك: إذا وقع عامل طبيعي لم يكن بالإمكان توقعه ولا تفاديه، ولم يكن للحارس دخل في وقوعه، ولكنه من جانبه قد ارتكب خطأ مع ذلك العامل في الظرف ذاته، وكان لكل منهما تأثيره السببي في الحادث الذي حصل فكان حصوله بفعل ذلك الالتقاء بينهما.

ومثال ذلك أيضاً إذا كان الحارس يقود سيارته بسرعة زائدة وفوجئ بشخص يلقي بنفسه تحت عجلات سيارته، فتضرر هذا الشخص من جراء ذلك، ففعل المضرور يمكن أن يكون في هذه الحالة غير ممكن التوقع والدفع، لكن هذا لا ينفي وجود خطأ قائد السيارة بقيادته لها بسرعة زائدة مما قد يؤثر على قدرته في تجنب الضرر، فهنا اشتراك كل من خطأ الحارس والسبب الأجنبي غير ممكن التوقع والدفع في إحداث الضرر.

المطلب الثاني: آثار السبب الأجنبي.

¹ عبد الرشيد مأمون، مرجع سابق، فقرة 107، ص110؛ عبد المنعم فرج الصده، مرجع سابق، فقرة 462، ص502؛ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، فقرة 600، ص901؛ أنور سلطان، الجزء الأول، مصادر الالتزام، مرجع سابق، ص540؛ محمد لبيب شنب، دروس في نظرية الالتزام، مصادر الالتزام، مطبعة دار التأليف بالقاهرة، بدون سنة، ص263-264؛ حسام الدين كامل الأهواني، مصادر الالتزام، المصادر غير الإرادية، 1994، فقرة 124، ص117؛ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، فقرة 217، ص310-311.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

إذا اجتمعت شروط السبب الأجنبي فيتترتب عليه إعفاء الحارس من المسئولية المدنية، لكن الإشكال الذي مطروحاً يدور حول حدود هذا الإعفاء، خاصة وأن السبب الأجنبي قد يكون السبب الوحيد للحدث، فيتترتب عليه إعفاء الحارس إعفاءً كلياً (الفرع الأول)، كما قد يشترك مع فعل الحارس أو فعل السيارة، فيتترتب عليه إعفاؤه جزئياً فقط (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الإعفاء الكلي للحارس.

نكون بصدد الإعفاء الكلي للحارس إذا كان السبب الأجنبي الذي قام بإثباته هو السبب الوحيد للحدث، نظراً لما يترتب عليه من هدم تام لقرينة الإسناد. ولدراسة الإعفاء الكلي يتعين تحديد المقصود بالسبب الوحيد (البند الأول) ثم وضع معيار له (البند الثاني).

البند الأول: تحديد المقصود بالسبب الوحيد.

بمجرد تدخل السيارة في إحداث الضرر يفترض القضاء أن هذا التدخل يسند إلى حارسها وأنه السبب الوحيد في الحادث، أي أن الحادث يرجع إليه كلية، لهذا لكي يعفى الحارس إعفاء تاماً من المسئولية التي تقع عليه يجب أن يقوم بهدم قرينة الإسناد هدماً تاماً كاملاً، ويتحقق ذلك إذا كان السبب الأجنبي الذي أقام الدليل عليه هو السبب الوحيد في الحادث¹. ويقصد بالسبب الوحيد السبب الأجنبي الذي ينسب إليه وحده تدخل السيارة في الحادث، وينفي أي احتمال لاشتراك الحارس أو السيارة معه اشتراكاً إيجابياً في تحقيق الضرر، فالسبب الوحيد هو السبب الذي يهدم قرينة الإسناد هدماً تاماً². وضرورة أن يكون السبب الأجنبي هو السبب الوحيد في الحادث لكي يترتب عليه إعفاء الحارس إعفاء تاماً، مطلوب في جميع صورته من قوة قاهرة أو حادث فجائي إلى فعل المضرور وفعل الغير.

ويفسر بعض الفقهاء الإعفاء الكلي بفكرة السببية مؤكداً على أن وجود السبب الأجنبي يجعل دور الشيء سلبياً محضاً، ويدل على انعدام رابطة السببية، بين فعل الشيء والضرر

¹ H. et L. MAZEAUD, tome2, op.cit., N°1610, P516.

وفي نفس المعنى أنظر: عبد الرشيد مأمون، مرجع سابق، فقرة 106، ص 109.

² عاطف النقيب، مرجع سابق، ص 314.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

وبالتالي إلى نفي مسئولية الحارس¹. وذهب فريق آخر إلى تبرير الإعفاء التام بالسبب الأجنبي بانعدام الخطأ، فالسبب الأجنبي لديهم دليل على انعدام الخطأ², وذهب فريق ثالث إلى الأخذ بالتفسيرين معاً، قائلاً بأن السبب الأجنبي يبين أن الحارس قام فقط بدور ثانوي في تحقيق الضرر، هذا الدور يتعلق بفعل الشيء، بمعنى أن مساهمة الشيء في إحداث الضرر لا تكون ضارة إلا تحت تأثير السبب الأجنبي، بمعنى أن فعل الشيء وحسب المجرى العادي للأمر، لا يكون من شأنه أحداث الضرر، كما أن سلوك الحارس لا يكون محلاً للوم³.

وفي الحقيقة فإن تبرير الإعفاء الكلي للحارس بإثبات السبب الأجنبي الوحيد لا يفسر من وجهة شخصية، وإنما بالنظر إليه موضوعياً والقول أنه ينفي أي احتمال لاشتراك الحارس أو السيارة معه اشتراكاً إيجابياً في تحقيق الضرر، فيهدم رابطة الإسناد هدماً تاماً.

البند الثاني: معيار السبب الوحيد.

بحث معيار السبب الوحيد يقتضي الإجابة على السؤال التالي. متى يعتبر السبب الأجنبي هو السبب الوحيد في الحادث؟
أولاً: موقف الفقه.

لقد اختلف الفقهاء حول تحديد معيار السبب الوحيد، لهذا سوف أقوم بعض مختلف المعايير المقترحة للسبب الوحيد مع تقييمها.

ذهب بعض الفقهاء إلى القول بأن السبب الأجنبي يعتبر السبب الوحيد للضرر متى توافرت شروطه من سببية وخارجية وعدم إمكانية التوقع والدفعة⁴.

إلا أن هذا المعيار لا يمكن الأخذ به لأن إثبات شروط السبب الأجنبي يعني عدم وجود ما يمكن نسبة إلى الحارس تجاه هذا السبب، أما خارجه فيمكن أن يوجد ما يمكن نسبته إلى الحارس من فعل شخصي أو فعل ذاتي للسيارة فيعملان إلى جانب السبب الأجنبي في إحداث الضرر.

¹ H. Et L. MAZEAUD et TUNC (A), tome2, op.cit., N°1429 et 1430, P524 et s; H. et L. MAZEAUD, tome2, op.cit., N°1610, P516; A. WEILL et F. TERRE, op.cit., N°735, P817; G. MARTY et P. RAYNAUD, T2, op.cit., N°490, P534.

أنظر أيضاً: محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، فقرة 210؛ سليمان مرقس، رسالته، فقرة 249، ص 159.

² A. TUNC, force majeure et absence de faute en matière délictuelle, article p. cit., 1946-1- 171 et s.

³ Viney, Dalloz, 1973, P475.

⁴ AUBRY et RAU, T6, op. cit., N°459 P709 et s; CF. A. WEILL et F. TERRE, op.cit., N°735, P716.

أنظر أيضاً: محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، فقرة 210، ص 237؛ سليمان مرقس، رسالته، ص 249.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

وذهب فريق من الفقه¹، إلى تبرير رفض هذا المعيار بما قضت به محكمة النقض الفرنسية في قضية السفينة لامورسيير التي غرقت في المحيط نتيجة عاصفة شديدة، حيث أيدت محكمة النقض ما قضت محكمة الموضوع التي لم يعف حارس السفينة كلياً من المسئولية على الرغم من توافر كل شروط القوة القاهرة بما فيها عدم إمكان التوقع والدفع، والذي قضى أن العاصفة قد ساهمت في إحداث الضرر بنسبة أربعة أخماس وأن الخمس الباقي يرجع إلى فعل الشيء، وألزمت حارس السفينة بتعويض المضرورين بما يعادل خمس الضرر².

وذهب رأي آخر إلى القول بأن السبب الأجنبي يكون السبب الوحيد للحادثة إذا تمثل في الخطأ الجسيم الصادر من المضرور، أما إذا كان الخطأ يسيراً فإنه يستوجب تقسيم المسئولية. غير أن هذا المعيار يعاب عليه من جهة كونه قاصر على خطأ المضرور دون باقي صور السبب الأجنبي، ومن جهة أخرى يقتصر على السبب الأجنبي الخاطئ وبالتالي لا يصح في حالة السبب الأجنبي غير الخاطئ³.

وقال ثالث بمعيار انعدام الخطأ، فانعدام خطأ الحارس لديهم⁴ يدل على أن السبب الأجنبي السبب الوحيد في الضرر، فوفقاً لهذا الرأي يلتزم الحارس بالإضافة إلى إثبات أن الحادث يرجع سبب أجنبي عنه، أن يثبت انعدام خطئه.

فير أن هذا الاتجاه غير صحيح، لأن إثبات السبب الأجنبي وانعدام خطأ الحارس لا يكفي لإعفائه، إذ من الممكن أن يرجع سبب الحادث في نفس الوقت إلى سبب أجنبي وإلى فعل السيارة لعيب فيها مثلاً أو إلى فعل الحارس غير الخاطئ، كما أن المسئولية عن حوادث السيارات لا يقوم على أساس الخطأ وإنما تقوم على أساس موضوعي يتمثل في فعل السيارة.

ثانياً: موقف القضاء من معيار السبب الوحيد.

كان القضاء الفرنسي في بداية القرن الماضي يقيم مسئولية الحارس على قرينة الخطأ، ولم يكن يكتف لإعفائه من المسئولية بإثبات الحارس بأنه لم يرتكب خطأ، وإنما علق هذه النتيجة على شرط ثبوت سبب أجنبي للحادث لا يد للحارس فيه، وكان القضاء في تلك الفترة يعطي

¹B. STARCK, La pluralité des causes de dommage et la responsabilité civile, la semaine juridique, 1970, 1, 339; R. CHAPUS, thèse, p. cit., N°11 P 6.

² Com, 19 juillet 1951, Dalloz, 1951, 717.

³ أنظر هوان المشار إليه في: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، فقرة 248، ص360.

⁴A. TUNC, force majeure et absence de faute en matière délictuelle, article p. cit., 1946-1-171 et s.

أنظر كذلك: يوسف أحمد حسن النعمة، رسالته، ص290.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

السبب الأجنبي قوة إعفائية كاملة لا تترك ثمة مجالاً لقسمة المسؤولية، فأحد أمرين: إما أن الحارس لا يفلح في إثبات السبب الأجنبي، فيلتزم بتعويض المضرور تعويضاً كاملاً طبقاً للمادة 1384 فقرة 1 مدني فرنسي، وإما أن ينجح في ذلك فيتحمل تماماً من كل المسؤولية¹.

وظل القضاء الفرنسي محافظاً على موقفه السابق، إلى أن حدث تحول هام بمقتضى حكم لدائرة العرائض في 13 أبريل 1934، كان مقتضى هذا التحول أن استلزم القضاء شرط جديد بدونه لا يكون إعفاء الحارس إلا جزئياً، هذا الشرط الجديد هو ضرورة أن يثبت الحارس، حتى يتوصل إلى الإعفاء الكلي، سبب أجنبي غير المتوقع وغير ممكن الدفع².

وخلاصة هذا التحول أن الحارس لم يصبح بالإمكان إعفاؤه كلياً إلا إذا أثبت أن هذا السبب الأجنبي هو السبب الوحيد للضرر، وأن السبب الأجنبي لن يعتبر كذلك إلا إذا كان غير ممكن التوقع وغير ممكن الدفع من جانب الحارس³.

ولقد صدرت عدة قرارات عن محكمة النقض الفرنسية بعد هذا التحول تتطلب صفتي عدم إمكان التوقع والدفع كعيار للسبب الوحيد، وشرط لإعفاء الحارس إعفاء تاماً من المسؤولية⁴.

أما القضاء الجزائري فطبق كذلك ما توصل إليه القضاء الفرنسي من تحول سنة 1934، وكذلك ذلك أثناء تطبيقه للقوانين الفرنسية في المرحلة السابقة لصدور القانون المدني الجزائري، فقرر في قرار صادر عن الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 05 فبراير 1969 ما يلي: "الإعفاء حارس الشيء إعفاء كلياً من المسؤولية المفروضة عليه بمقتضى المادة 1384 من القانون

¹ أنظر القرارات التي أشار إليها: يوسف أحمد حسن النعمة، رسالته، ص 289، الهوامش: 1، 2، 3 وهذه القرارات هي:

Civ., 15 juillet 1902; Civ., 21 janvier 1919; Req, 13 décembre 1922; Req, 12 janvier 1927; Req, 05 février 1929.

² Req, 13 avril 1934, Dalloz, 1934, 41, note R. SAVATIER.

وتتلخص وقائع الدعوى التي صدر بشأنها هذا التحول في أن أحد المشاة صدمته سيارة وهو يعبر الشارع من خارج المكان المخصص لعبور المشاة ليموت بعد ذلك متأثراً بإصابته، ولما رفع الطعن أمام دائرة العرائض قررت أن خطأ المضرور = باعتباره لم يكن السبب الوحيد للحادث لم يزل قرينة مسؤولية حارس السيارة، كما أوضحت أن هذه القرينة لا يمكن هدمها إلا بإثبات حادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو سبب أجنبي غير ممكن التوقع وغير ممكن الدفع، وإذا لم يتوفر فيه هذين الشرطين لا يرتب سوى إعفاء جزئي.

³ وإن كان هذا لا يمنع من أن المحاكم سبق لها أن رددت هاتين الصفتين قبل هذا التاريخ، ولكن ذلك كان بمثابة إعتبارهما مجرد شرط في السبب الأجنبي للإعفاء بصفة عامة، حيث لم يكن يوجد في البداية إلا إعفاء تام دون الجزئي، وبقبول القضاء الفرنسي للإعفاء الجزئي تركت هاتين الصفتين كشرط للإعفاء التام.

⁴ Civ., 27 octobre 1948, J.C.P. 1949, 2, 4793; Civ., 6 décembre 1961, Dalloz 1962, 86; Civ., 14 octobre 1970, Dalloz, 1971, 71.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

المدني، يلزم أن يكون خطأ الضحية السبب الوحيد للضرر وذا طابع القوة القاهرة، وفي الأحوال الأخرى، يبقى الحارس مسئولاً بنسبة مساهمة الشيء في تحقيق الضرر¹.
لكن هذا المعيار الذي جاء به القضاء الفرنسي غير صحيح، لأن المقصود بصفتي عدم إمكان التوقع ليس البحث في مسلك الحارس بصفة عامة وإنما فقط في مواجهة السبب الأجنبي، ومن جهة أخرى فإن الضرر قد يكون له أكثر من سبب، بمعنى أن تدخل السيارة في الحادث قد ينسب إلى سبب أجنبي مكتمل الشروط وإلى فعل الحارس، خاطئ أو غير خاطئ، أو إلى فعل السيارة لعب فيها مثلاً في نفس الوقت، فيكون للضرر سببان السبب الأجنبي الذي لا ينسب إلى الحارس والذي لم يكن متوقعا ولا يمكن دفعه وفعل الحارس أو فعل السيارة من ناحية أخرى، وهكذا فإن صفتي عدم إمكان التوقع والدفع لا تنفيان فعل الحارس أو فعل السيارة اللذين قد يكونان سببا للحادث بالاشتراك مع غيرهما من الأسباب الأجنبية.

الفرع الثاني: الإعفاء الجزئي.

إذا كان السبب الأجنبي السبب الوحيد للضرر، ينبغي الحارس إعفاء كاملاً، لكن إذا كان تدخل السيارة الذي نتج عنه الضرر يرجع لسبب أجنبي وإلى الحارس في نفس الوقت، فهدم قرينة الإسناد في هذه الحالة لا يكون إلا جزئياً، لأن تسببه في الحادث كان جزئي فقط.
ويثير تعدد أسباب الضرر مسألتين الأولى هي المسئولية الجزئية، والثانية هي الالتزام بكامل التعويض أو الالتزام التضامني، وذلك سواء كان أحد أسباب الحادث فعل المضرور (البند الأول)، أو قوة القاهرة أو حادث فجائي (البند الثاني)، أو فعل للغير (البند الثالث).

البند الأول: الإعفاء الجزئي بفعل المضرور.

أولاً: موقف القضاء من الإعفاء الجزئي بفعل المضرور.

يمكن التمييز بشأن موقف القضاء الفرنسي من الإعفاء الجزئي للحارس بفعل المضرور

بين مرحلتين:

¹ هذا القرار يتعلق بالملف رقم 1969141، وهو غير منشور.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

الأولى فترة ما قبل 1934، والثانية فترة ما بعد التحول الهام الذي طرا على موقف القضاء، حيث استقر مدة الزمن من جانب محكمة النقض بمقتضى قرارها الصادر في 13 أبريل 1934، وسوف أتعرض فيما يلي كل فترة على حدة:

1- الفترة السابقة على 1934.

إجمالي ما يمكن قوله في هذه المرحلة أن القضاء الفرنسي كان يكتفي خلالها بأي خطأ من جانب المضرور ليعفي الحارس من كل مسؤوليته، فكان يؤدي إلى الهدم الكامل القرينة المقررة بالمادة 1/1384، حيث كانت محكمة النقض ترى منذ وقت مبكر - في هذه القرينة قرينة خطأ من جانب الحارس يمكن من ثم هدمها بإثبات خطأ المضرور أو بباقي صور السبب الأجنبي¹. وهكذا كان القضاء في تلك الفترة يعطي لخطأ المضرور قوة إعفائية كاملة لا تترك ثمة مجال لقسمة المسؤولية فأحد أمرين: إما أن الحارس لا يفلح في إثبات خطأ المضرور، حيث يجب عليه عندئذ تعويض هذا الأخير تعويضا كاملا طبقا للمادة: 1/1384، وإما أن ينجح في ذلك فيتحلل ما من كل مسؤولية تأسيسا على هذه المادة.

ولقد ظهرت في هذه المرحلة بعض الترددات من جانب القضاء، حيث قضت بعض أحكام الاستئناف بقسمة المسؤولية عن حوادث وقعت العابر طرق مخطئين بكل وضوح²، ويبدو أن هذا التحول كان تمهيدا للمرحلة اللاحقة.

2- تحول 13 أبريل 1934.

ظل القضاء الفرنسي في مجموعه أمينا على الاتجاه السابق إلى أن تحول تحولا هاما بمقتضى حكم لدائرة العرائض في 13 أبريل 1934، وتتخلص وقائع الدعوى التي صدر بشأنها هذا التحول في أن أحد المشاة صدمته سيارة وهو يعبر الشارع من خارج المكان المخصص لعبور المشاة، ليموت بعد ذلك متأثرا بإصابته، فقضت دائرة العرائض مؤيدة قضاء الموضوع فيما قرره من أن خطأ المضرور "وهو لم يكن السبب الوحيد للحادثة، لم يزل قرينة مسؤولية حارس السيارة"³.

¹ ودعمت محكمة النقض هذا الاتجاه بسلسلة أحكام: أنظر على سبيل المثال القرارات التي أشار إليها: يوسف أحمد حسن النعمة، رسالته، ص 289، الهوامش: 1، 2، 3، وهذه القرارات هي:

Civ., 15 juillet 1902; Civ., 21 janvier 1919; Civ., 16 novembre 1920.

² Toulouse, 05 décembre 1932, gazette du palais, 1932, 1, 701.

³ Paris, 15 février 1933, Sirey, 1933, 2, 120; Req 13 avril 1934, Dalloz, 1934, 41, note SAVATIER.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

وهكذا يمكن القول بأن هذا الحكم قد أرسى - فيما يتعلق بإعفاء الحارس مبدأ الإعفاء الجزئي بثبوت خطأ المضرور طالما أن هذا الخطأ لم يكن السبب الوحيد للحادثة، وتطلب هذا التحول لاعتبار فعل المضرور كذلك، أن يكون غير ممكن التوقع والدفع، بدونه لا يمكن إعفاء الحارس إلا جزئياً.

وفيما عدا بعض الأحكام الشاذة، يمكن القول بأن القضاء الفرنسي في مجموعة قد سار في هذا الاتجاه الجديد. ولقد سارت الدائرة المدنية بمحكمة النقض على هذا التحول إذ قررت صراحة في قرار لها صادر بتاريخ 1 ديسمبر 1936، أن المسؤولية عن الضرر يمكن أن تكون مقسومة بين المضرور وحارس الشيء الذي يظل مفترضا مسئولاً جزئياً، ثم في قرارها الصادر بتاريخ 03 فبراير 1938 أكدت نفس الاتجاه. وبذلك استقر للقضاء على مبدأ الإعفاء الجزئي نتيجة خطأ المضرور فقط دون باقي صور السبب الأجنبي، التي لم يقبل القضاء إمكان ترتيبها للإعفاء الجزئي¹.

أما القضاء الجزائري فيبدو أنه مستقر على إمكانية الإعفاء الجزئي بخطأ المضرور إذ قررت المحكمة العليا في قضية أن لإعفاء حارس الشيء إعفاء كلياً من المسؤولية المفروضة عليه بمقتضى أحكام المسؤولية عن الأشياء، يلزم أن يكون خطأ الضحية السبب الوحيد للضرر وذا طابع القوة القاهرة، وفي الأحوال الأخرى يبقى الحارس مسئولاً بنسبة مساهمة الشيء في تحقيق الضرر².

كما قررت المحكمة العليا في قضية أخرى أن الحكم الجزائي بإدانة السائق لا يمنع القاضي المدني من تقسيم المسؤولية إذا تبين له أن الضحية ارتكبت بعض الخطأ³
ثانياً: موقف الفقه من الإعفاء الجزئي بفعل المضرور.

انقسم الفقه بين مؤيد ومعارض لمبدأ الإعفاء الجزئي في حالة اشتراك خطأ المضرور في إحداث الضرر، فساق خصوم الإعفاء الجزئي الحجج التالية:

¹ أنظر على سبيل المثال: القرارات التي أشار إليها: يوسف أحمد حسن النعمة، رسالته، ص296-297.

V. aussi les arrêts cités par: R. SAVATIER, T1, op. cit., N°392, P523.

² ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 05 فبراير 1969، ملف رقم 1969141، قرار غير منشور.

³ ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 15 ماي 1982، ملف رقم 24771، منشور في نشرة القضاء، العدد 22، سنة 1982، ص155.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

يقول الأستاذ لبيب شنب أنه إذا كان أساس المسؤولية عن الأشياء هو القرينة، فإنها لا يمكن أن تصد أمام ثبوت خطأ المضرور، فهي تسقط ولا يسند لها احتمال وقوع خطأ من الحارس ما دام أن هذا الخطأ لم يثبت فعلاً، فلا مجال لافتراض خطأ شخص مع ثبوت خطأ شخص آخر، كما أن خطأ المضرور يؤدي إلى قطع رابطة السببية بين تدخل الشيء والضرر، وبالتالي فلا تنطبق قواعد المسؤولية لعدم توافر أحد شروطها¹.

ويرى الأستاذ سليمان مرقس أن: "الضرر الواحد قد يكون ناشئاً من عدة أسباب، وأن ثبوت الخطأ على المصاب لا ينفي احتمال وقوع أي خطأ من المدعى عليه إذا تسبب هو أيضاً في إحداث الضرر، ولكننا نعتبر غرض الشارع من إنشاء قرائن المسؤولية يتحقق بمجرد ثبوت المسؤولية على أي شخص، فلا يكون ثمة داع لافتراض مسؤولية شخص معين مع ثبوتها على غيره"².

وفي مجال السببية يرى أن خطأ المضرور يعني من المسؤولية لأن السببية المفترضة المستفادة من قرائن الأحوال على سبيل الترجيح لا على سبيل التحقيق، تسقط أمام السببية الثابتة بين خطأ المصاب والضرر، وإن كان الخطأ الذي يثبت على المضرور لا يفيد حتماً أنه السبب الوحيد في حصول الضرر، فلا ينفي أنه السبب الثابت الوحيد، وأنه يعتبر سبباً أجنبياً كافياً لجعل انتفاء السببية مفترضا من الحارس، ووجب أن يتحمل المصاب نتيجة خطئه فلا يكون له الحق في التعويض³.

فمن الفقهاء الذين دافعوا على مبدأ الإعفاء الجزئي نجد الأستاذين هنري وليون مازو (H. MAZEAUD)، إذ يقرران بأنه إذا لم يثبت الحارس المفترضة مسؤوليته انتفاء السببية من جهته، فلا يجوز إعفاؤه المسؤولية إعفاء كلياً لمجرد إثباته أن الضرر وقع بفعل المصاب أو بخطئه، بل لا بد عليه فوق ذلك أن يثبت انتفاء الخطأ من جهته⁴ أو أن ما ارتكبه من خطأ لا شأن له في حصول الضرر، وحثهم في ذلك أن خطأ المصاب لا ينفي وقوع الخطأ من المدعى عليه، كما أن إثبات سبب معين لا يمنع من وجود أسباب أخرى، فيجب أن يثير أن خطأ المصاب كان السبب الوحيد في حصول الضرر، على أنه يجوز مع ذلك أن يعفى إعفاء جزئياً إذا أثبت أن

¹ محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، مرجع سابق، فقرة 215، ص 244-245.

² سليمان مرقس، رسالته، ص 353.

³ سليمان مرقس، المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية، مرجع سابق، فقرة 177، ص 495؛ أنظر أيضاً: رسالته، ص 353.

⁴ R. SAVATIER, T1, op. cit., N°392, P523 et s.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

الضرر وقع بسبب خطأ من المصاب، ولا يكفي في ذلك أن يكون الضرر قد حصل بفعل من المصاب لا خطأ فيه¹. أما إذا أثبت الحارس انتفاء السببية من جهته، فيعفى من المسؤولية كلية سواء كان المضرور خاطئاً أو غير خاطئ².

ثالثاً: فعل المضرور بين المسؤولية الجزئية والمسئولية التضامنية.

نظم المشرح الجزائري حالة تعدد المسئولين بالمادة 126 من القانون المدني، التي تنص على ما يلي: "إذا تعدد المسئولون عن عمل ضار كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر، وتكون المسؤولية فيما بينهم بالتساوي إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم في الالتزام بالتعويض".

هذا النص جاء في مجال المسؤولية التقصيرية وهو عام التطبيق فيشمل المسؤولية عن الفعل الشخصي والمسئولية عن الأشياء³، وهو يقرر إلزام كل مسئول عن الحادث بكامل التعويض في العلاقة بينه وبين المضرور. وأساس هذه المسؤولية الكاملة هو فكرة التضامن بنص القانون، ويشترط لتطبيق هذا النص أن يكون الضرر الذي أحدثه كل من المتسببين هو ذات الضرر الذي أحدثه الآخرون، بمعنى أن يكون الضرر الذي وقع منهم واحد⁴.

ويشترط كذلك تعدد المسئولين، ولهذا الشرط أهمية كبيرة إذ بمقتضاه يستبعد التضامن في حالة تعدد الأسباب دون توفر شرط تعدد المسئولين، لذلك فإن النص السابق يستبعد في حالة اشتراك فعل المضرور، في إحداث الضرر، لعدم توافر شرط تعدد المسؤولية، إذ لن يكون أمام المضرور في هذه الحالة سوى مسئول واحد هو من اشترك معه في إحداث الضرر، وتكون مسئوليته جزئية أي فقط بقدر تسببه في أحداث الضرر، ولا يكون متضامناً مع الحارس في التزامه بالتعويض أي لا يلتزم بكامل التعويض. وبهذا فإن نص المادة: 126 من القانون المدني الذي ينص على التضامن في المسؤولية التقصيرية، لا ينطبق على حالة اشتراك فعل المضرور مع حارس السيارة في تحقيق الضرر، وبالتالي يستبعد مبدأ التضامن في حالة تعدد المسئولين ليحل محله مبدأ المسؤولية الجزئية.

¹ H. MAZEAUD, cours de droit civil approfondi, op.cit., P476.

² H. et L. MAZEAUD, tome2, op.cit., N°1526.

³ إدوارد الذهبي، تضامن المسئولين عن العمل الضار في التزامهم بالتعويض؛ مجلة إدارة قضايا الحكومة، مصر، السنة التاسعة، 1965، ص321.

⁴ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، فقرة 671، ص276.

البند الثاني: الإعفاء الجزئي بفعل القوة القاهرة أو الحادث الفجائي.

أولاً: موقف القضاء من الإعفاء الجزئي بالقوة القاهرة.

كان المبدأ السائد في أوساط القضاء الفرنسي والعديد من الفقهاء، هو أن القوة القاهرة بتحقق شروطها تستتبع إعفاء الحارس من المسؤولية، لأنه مع افتراض مساهمة الشيء بفعله معها لا يكون سبباً منتجاً، لأن هذا الفعل لم يصبح ضار إلا في ظل القوة القاهرة التي غيرت المجرى العادي للأمر، فالفعل المنسوب للشخص لم يلعب إلا دوراً سلبياً، وبإعمال نظرية السبب المنتج فإن السبب القوي يستغرق السبب العرضي، فيبقى السبب الوحيد للحادث هو القوة القاهرة¹.

غير أن هذا الحل التقليدي الذي يترتب على القوة القاهرة قد رفضته محكمة النقض الفرنسية في قضية السفينة لامورسيير (lamorcière)، والتي تتلخص وقائعها في أنه أثناء رحلة الباخرة "لامورسيير" من الجزائر إلى مارسيليا، تعرضت لعاصفة قوية أدت إلى غرقها، فرفعت أرملة أحد المفقودين من ركاب الباخرة دعوى التعويض عن هذا الحادث، وقد خلص قضاة الموضوع إلى أن غرق السفينة يرجع إلى هبوب العاصفة المكونة للقوة والى عيب في الفحم الذي كان مستخدماً لتسييرها إلى جانب احتمال عدم كفايته أيضاً.

فبالرغم من توافر شروط القوة القاهرة في العاصفة، ولاسيما صفتا عدم إمكان التوقع وعدم إمكان الدفع، فإن محكمة النقض الفرنسية أيدت حكم قاضي الموضوع الذي لم يعف حارس السفينة كلياً من المسؤولية، والذي قرر أن العاصفة قد ساهمت في إحداث الضرر بنسبة أربعة أخماس وأن الخمس الباقي يرجع إلى فعل الشيء، وأعفت الحارس من أربعة أخماس التعويض وألزمته فقط بالخمس، لأن الحادث يرجع في جانبه الأكبر إلى القوة القاهرة².

وقد أعادت محكمة النقض الأخذ بهذا الحل في قضية عرفت باسم (les houilières)، أين قررت أن القوة القاهرة ترتب الإعفاء الكلي للحارس إذا كان الضرر يرجع إليها إنفراداً، أما إذا ساهم بفعله في حصول الضرر أو جعل نتائجه تتفاقم، فإنه يكون من الجائز التخفيف من التبعة وبالتالي تخفيض التعويض³.

¹ عاطف النقيب، مرجع سابق، ص313؛ محمود السيد عبد المعطي خيال، رسالته، ص414؛ حسام الدين كامل الأهواني، مرجع

سابق، فقرة 124، ص117؛ وانظر أيضاً:

Civ., 21 janvier 1981, la semaine juridique, 1982, 2, 19814, note BATTY.

² Civ., 19 juillet 1951, Dalloz, 1951, 717, note RIPERT.

³ Civ., 13 mars 1957, Dalloz, 1958, 73, note RADOUANT.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

كما قضت أيضا محكمة الفرنسية في قرار أصدرته الغرفة التجارية بتاريخ 14 فبراير 1973، وأقرت فيه مبدأ الإعفاء الجزئي من المسؤولية لعلّة أن العاصفة ساهمت جزئياً في الحادث إلى جانب تصرف خاطئ من المدعي عليه، والقضية تتعلق انقطعت حباله بفعل العاصفة التي هبت، فاندفع مصطدماً بمركب وملحقاً به الضرر، فأوضحت المحكمة بأن يصح الاعتداد بالعاصفة للإعفاء الجزئي من المسؤولية¹.

وبهذا يكون القضاء الفرنسي قد قبل مبدأ الإعفاء الجزئي بالنسبة للقوة القاهرة، وتقسيم المسؤولية بين المتسببين المشتركين في إحداث الضرر، وذلك بجانب الإعفاء التام في حالة إثبات السبب الأجنبي الوحيد.

أما القضاء الجزائري فقل إمكان الإعفاء الجزئي بفعل القوة القاهرة، كما فعل بالنسبة لفعل المضرور، فقررت المحكمة العليا أن مشاركة الفيضان، باعتباره قوة القاهرة، في وقوع الضرر كان بنسبة الثلث، مما يتعين معه تحميل الحارس نسبة الثلثين الباقيين من المسؤولية².

ثانياً: موقف الفقه من الإعفاء الجزئي القوة القاهرة.

عارض الكثير من الفقهاء مبدأ الإعفاء الجزئي وتقسيم المسؤولية تبعاً لذلك، وقالوا بأن القوة القاهرة متى توافرت شروطها فتعتبر السبب الوحيد للضرر، ولا يمكن أن يكون الشيء سبباً في الحادث الذي يقع نتيجة للقوة القاهرة أو الحادث الفجائي³.

فإن كان أحد العوامل التي تتابعت عند إحداث الضرر ليس إلا نتيجة لعامل سابق عليه، فلا يعتبر العامل اللاحق السبب الحقيقي في حدوث الضرر، وإنما يعتبر العامل الأول السبب الحقيقي له⁴، فوجود القوة القاهرة يجعل دور الشيء سلبياً محضاً، فهو وإن تدخل في حصول الضرر إلا أنه لم يكن في ذلك سوى العوبة في يد القوة القاهرة، التي يجب أن تعتبر هي السبب الحقيقي لوقوع الحادث⁵.

¹ Com, 14 février 1973, la semaine juridique, 1973, 2, 17541.

² ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 25 ماي 1988، ملف رقم 53010، منشور في المجلة القضائية، العدد 2، سنة 1992، ص 11.

³ محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، مرجع سابق، فقرة 210 ص 237؛ سليمان مرقس، رسالته، ص 249. CF. G. VINEY et P. JOURDAIN, op. cit., N°394, P231 et s; H. et L. MAZEAUD et TUNC (A), tome2, op.cit., N°1610 et s.

⁴ سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، القسم الأول، المجلد الثاني، مرجع سابق، فقرة 82، ص 107.

⁵ محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، مرجع سابق، فقرة 210، ص 238.

CF. E. Becque, la semaine juridique, 1951, 2, 6426.

ثالثاً: القوة القاهرة بين المسئولية الجزئية والمسئولية التضامنية.

بالرجوع إلى نص المادة: 126 مدني جزائري سالف الذكر، نلاحظ أنه لقيام التضامن بين المتسببين في إحداث الضرر يجب أن يكون الضرر الذي وقع منهم واحد، فإذا سبب كل منهم ضرراً متميزاً عما سببه الآخر فلا تضامن بينهم¹.

أما شرط تعدد المسؤولين، فبمقتضاه يستبعد التضامن في حالة تعدد الأسباب نتيجة اشتراك الوقائع المكونة للقوة القاهرة أو الحادث الفجائي، لعدم توفر شرط تعدد المسؤولين، إذ أن المسئول الوحيد هنا هو الحارس والذي تتحدد مسؤليته فقط بقدر اشتراكه وتسببه في الضرر.

كما يمكن القول كذلك أن الالتزام التضامني اتخذته المشرع وسيلة لحماية وضمان حق المضرور، فلا يطبق إلا بصفة استثنائية وفي حدود الغرض الذي وضع من أجله وهو حماية المضرور وضمان مصالحه، ولكن حماية المضرور مقيدة بالألا يترتب عليها الإهدار بمصالح المدعي عليه، فإذا كان الأخذ بالتضامن اعتداء على حق المدعي عليه وجب تركها، لذلك لا يمكن تطبيق الالتزام التضامني في حالة اشتراك القوة القاهرة، حيث لا يجد المدعي عليه من يرجع عليه لاسترداد ما دفعه فوق ما تسبب فيه.

وتبقى القاعدة العامة في حالة تعدد الأسباب التي أحدثت الضرر هي المسئولية الجزئية، فلا يسأل كل سبب إلا بقدر ما أحدث من ضرر².

البند الثالث: الإعفاء الجزئي بفعل الغير.

قد يحصل الحادث نتيجة التقاء فعل السيارة أو فعل الحارس وفعل الغير في حصول الضرر، فلا يكون الغير هذا مصدراً وحيداً للحادث، فيثور التساؤل عن أثر هذا الاشتراك على مسئولية الحارس وفي مواجهة المضرور.

أولاً: موقف القضاء من الإعفاء الجزئي بفعل الغير.

كانت محكمة النقض الفرنسية تعتبر فعل الغير الخاطئ الذي لا تتوافر فيه صفتا عدم إمكانية التوقع وعدم إمكانية الدفع، ويساهم مع فعل الشيء في تحقيق الضرر يترتب عليه إعفاء الحارس جزئياً من المسئولية المدنية¹.

¹ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، فقرة 671، ص 676؛ سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، القسم الأول، المجلد الثاني، مرجع سابق، ص 124.

² إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالته، فقرة 276، ص 405.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

ويظهر من هذا القضاء أن محكمة النقض الفرنسية كانت تشترط أن يكون فعل الغير خاطئاً، وكذلك لا تتوافر فيه صفتي عدم إمكان التوقع والدفع، لتعده سبب إعفاء جزئي من المسئولية المدنية للحارس.

ثم تحولت الغرفة المدنية الثانية لمحكمة النقض الفرنسية عن ذلك القضاء وذلك الاشتراط، عندما ساوت بين فعل الغير الخاطئ وفعله غير الخاطئ، من حيث أثره على إعفاء الحارس جزئياً من المسئولية المدنية عندما لا تتوافر في فعل الغير غير الخاطئ صفات القوة القاهرة². واستمرت محكمة النقض الفرنسية في أعمال هذه المساواة بين الفعل الخاطئ للغير وفعله غير الخاطئ، من حيث أثره على إعفاء الحارس جزئياً من المسئولية عندما يشترك مع فعل الشيء في الحادثة الضارة، فكان الحارس لا يتحمل إلا جزء من التعويض³. وقبلت أحكام لاحقة للإعفاء الجزئي لحارس السيارة حتى في الحالة التي يكون فيها الغير الذي اشترك في إحداث الضرر مجهولاً⁴.

وفي 7 جوان 1968، أصدرت الدائرة المدنية الثانية لمحكمة النقض الفرنسية قراراً يقضي بأن "حارس الشيء الذي كان وسيلة الضرر يعفي جزئياً من المسئولية التي تقع عليه، إذا ما أثبت أن سبباً أجنبياً لا ينسب إليه - مثل فعل الغير ولو كان ممكن التوقع والدفع عادة - قد اشترك في إحداث الضرر"⁵.

وهذا القرار يبين أن محكمة النقض الفرنسية ظلت متمسكة بمبدأ الإعفاء الجزئي إلى أن غيرت قضائها من جديد وذلك منذ عام 1970، فقررت صراحة وبوضوح تام أن فعل الغير الذي لا تتوافر فيه صفتي عدم إمكان التوقع والدفع، لا يترتب عليه إعفاء الحارس من المسئولية في علاقته بالمضرور، ويكون للحارس الرجوع على الغير الذي ساهم بفعله في إحداث الضرر، ويحكم على الحارس بتعويض كامل تجاه المضرور حتى ولو ظل الغير مجهولاً⁶.

¹ Req, 12 juillet 1933, Dalloz, 1933, 1, 525.

² Civ., 2^{ème}, 15 janvier 1960, Dalloz, 1961, 681, note RADOUANT; V. aussi les exemples cités par H. et L. MAZEAUD et TUNC (A), tome 2, op.cit., N°1653, P765 et s.

³ Civ., 09 mai 1963, Sirey, 1963, 313; Civ., 24 avril 1964; Civ., 03 février 1965.

هذان القراران أشار إليهما: عاطف النقيب، مرجع سابق، ص 365.

⁴ Civ., 2^{ème}, 28 octobre 1968, Bull. Civ., 3, N°54.

⁵ Civ., 2^{ème}, 07 juin 1968, Bull. Civ., 2, N°165.

⁶ Civ., 2^{ème}, 04 mars 1970, Bull. Civ., 2, N°76; CF. Civ., 15 juin 1977, la semaine juridique, 1978, 2, 18780; Civ., 11 juillet 1977, Dalloz, 1977, 581; Civ., 08 mai 1978, Bull. Civ., 2, N°126; Civ., 14 février 1979, Bull. Civ., 2, N°52.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

أما القضاء الجزائري فقررت المحكمة العليا: "أن قواعد المسئولية التقصيرية تجيز للمتضرر أن ينفرد قضائياً مطالباً بكل التعويض، من أحد مسببي الضرر، على أنه يجوز للمطلوب أن يرجع على من شارك في الضرر بحصته في المسئولية"¹.

ننتهي إذن إلى أن القضاء بين الفرنسي والجزائري في حالة تعدد أسباب الضرر، وبالنسبة لفعل الغير قد قبلا بمبدأ الالتزام بالكل والتضامن بين المتسببين المشتركين في إحداث الضرر، فيحكم على أي منهم بتعويض كامل تجاه المضرور، حتى ولو ظل أحد المسئولين مجهولاً.

ثانياً: موقف الفقه من الإعفاء الجزئي بفعل الغير.

تحديد من يعتبر فعل الغير مشتركاً مع فعل الحارس هو الوجه الآخر لحالة تحديد متى يكون فعل الغير هو السبب الوحيد للضرر، وسبق القول أن الفقه متفق على عدم التمييز بين الفعل الخاطئ والفعل غير الخاطئ للغير إذا كان السبب الوحيد للضرر، فيعفى الحارس إعفاء كلياً.

أما إذا اشترك فعل الغير مع فعل الحارس أو فعل السيارة، فيرى بعض الفقهاء أن الحارس يجب أن يعفى على الأقل جزئياً ما دام أنه كان أحد أسباب الضرر². ويرى فريق آخر من الفقهاء أن الحارس يعفى من المسئولية إعفاء جزئياً إذا لم يثبت أن خطأ الغير غير متوقع وغير الدفع واكتفي بإثبات الخطأ فقط، أو أثبت صفتي عدم التوقع والدفع، ولكن الغير بدوره أثبت خطأ في جانب الحارس يكون قد نشأ مستقلاً وله علاقة بالضرر³.

ويرى الأستاذ لبيب شيب أن التعويض الجزئي لا يجب على أساس المسئولية عن الأشياء، وإنما تطبيقاً للقواعد العامة في المسئولية عن الفعل الشخصي، التي توجب تجزئة المسئولية في حالة اشتراك عدة أشخاص في إحداث الضرر⁴.

ويرى الأستاذ ستارك (B. STARCK)، الذي يعتبر من أنصار المسئولية الكاملة، أن الأحكام القضائية التي قضت بتقسيم المسئولية لم تقصد به أثر فعل الغير في العلاقة بين المضرور

¹ ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 30 مارس 1983، ملف رقم 26320، منشور في المجلة القضائية، العدد 4، سنة 1989، ص 42.

² G. MARTY et P. RAYNAUD, T1, op.cit., N°564, P706.

³ حسين عامر، مرجع سابق، ف 395، ص 387؛ محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، ف 223، ص 254؛ إسماعيل محمد علي المحاقري، رسالته، ص 300.

⁴ محمد لبيب شنب، المسئولية عن الأشياء، مرجع سابق، فقرة 223، ص 254.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

والمسبب الحادث، ولكن فقط الوجهة النهائية لهذه المسؤولية، أي في العلاقة بين الحارس والغير¹.

ثالثاً: فعل الغير بين المسؤولية الجزئية والمسئولية التضامنية.

بتفحص نص المادة: 126 مدني جزائري سالف الذكر، نجده نشترط لقيام التضامن وحده نجدة الضرر، بالإضافة إلى استبعاد التضامن في حالة تعدد أسباب الضرر دون توفر شرط تعدد المسؤولية، مما يؤدي بنا إلى عدم تطبيق نص المادة: 126 مني جزائري تعدد أسباب الحادث نتيجة اشتراك القوة القاهرة أو الحادث الفجائي في إحداث الضرر، وكذلك في حالة اشتراك فعل المضرور، وهذا لعدم توافي شرط تعدد المسؤولين إذ لن يكون أمام المضرور في هذه الحالة سوى مسئول واحد هو من اشترك معه في إحداث الضرر، ولا تكون مسؤوليته إلا بقدر تسببه في إحداث الضرر.

أما بالنسبة لفعل الغير، فإنه مستوفي لكل شروط التضامن بين المسؤولين عن الحادث الضار، فيسأل من الحارس والغير المشترك معه مسؤولية كاملة، فيلتزم من يطالبه منهم المضرور بكل التعويض في مواجهته، مع حقه في الرجوع على من اشترك معه في إحداث الضرر بقدر اشتراكه فيه.

البند الرابع: طريقة تقسيم المسؤولية.

يرى الفقيه سافاثيه (R. SAVATIER) بصدد فعل المضرور بعدم وجود أي معيار مشترك يمكن أن يوجه هذه القسمة، التي يراد لها أن تتم بين مسؤولية مؤسسة على فكرة الخطر فقط، وأخرى ناجمة عن خطأ. لهذا يرى أن تقسيم المسؤولية سيتم طبقاً للتحكم المطلق من جانب المحاكم، حيث لا وجود لأي أساس من أجل هذه القسمة. فالقاضي لن يستطيع هنا أن يقسم التعويض طبقاً لمعيار مدى جسامة الأخطاء، بما أنه بالفرض لا يعرف هنا إلا خطأ واحد، هو الخطأ الثابت في حق المضرور، ومن ثم فإن مزاج القاضي هو وحده الذي سوف يحكم هذا التقسيم، مادام أن المعيار المشار إليه لن يكون صالحاً لأن يستعمل - في أن واحد - لوزن مسؤولية عن خطر ومسئولية عن خطأ².

¹ B. STARCK, La pluralité des causes de dommage et la responsabilité civile, la semaine juridique, article p.cit., la semaine juridique, 1970, 1, 50 et s.

² R. SAVATIER, , T1, op.cit., N°396, P530 et s.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

وقال فريق آخر من الفقهاء، في سبيل التغلب على الصعوبات التي تعترض طريقة تقسيم المسئولية بين الحارس والسبب الأجنبي الذي اشترك معه في إحداث الضرر، بموجب إجراء هذه القسمة بأنصبة متساوية، ويرى أن كل محاولة التفرقة في المعاملة بين الطرفين ستكون بالضرورة مستتدة إلى تفسير تخميني لمسئوليتهما، مما يجعل الحل المنطقي الوحيد عنده هو القسمة مناصفة¹.

ودافع عن هذه الطريقة أنصار نظرية الالتزام التضاممي، وذلك عند رجوع من قام بدفع كامل التعويض على غيره من المشتركين في إحداث الضرر، على أساس أن علاقة السببية تكون غير قابلة للانقسام، وكل سبب من أسباب الضرر يجب أن يعتبر كما لو كان قد أحدث هذا الضرر في مجموعه، فكلها متعادلة من حيث إنتاج الضرر، ولا يمكن إجراء أي تمييز بينها².

لكن هذه الطريقة يعاب عليها أنها لا تأخذ بعين الاعتبار إمكان اختلاف الدور السببي لأحد أسباب الحادث بالنسبة لغيره، كما تخالف القضاء الفرنسي خاصة بالنسبة لحكم "لامورسيير" سالف الذكر الذي حمل الحارس خمس التعويض.

والطريقة التي يتعين الأخذ بها لتقسيم المسئولية بين الأسباب المختلفة التي اشتركت في إحداث الضرر، خاصة في مجال المسئولية الموضوعية التي تقوم على فكرة السبب الضار، هي تقسيم المسئولية وتوزيعها وفقاً للقوة السببية ومدى مساهمة كل سبب من الأسباب المشتركة في إحداث الضرر، ولا يمكن الأخذ بدرجة جسامه الخطأ في التقسيم، لأن جسامه الخطأ ليست دليلاً قاطعاً على قوته السببية، إذا أن الخطأ اليسير يمكن أن يحدث ضرراً كبيراً، والخطأ الجسيم يمكن أن يحدث ضرراً بسيطاً فقط.

والملاحظ أن نص المادة: 126 من القانون المدني الجزائري، يؤكد هذا الموقف فيما يتعلق بالالتزام التضاممي، إذ تنص على أن المسئولية تكون بين المتسببين بالتساوي إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم في الالتزام بالتعويض.

وهذه الطريقة يتعين الأخذ بها، سواء كنا بصدد المسئولية الجزئية أو كنا بصدد الالتزام بالكامل، حيث يتعين على القاضي في الحالتين البحث عن مدى فاعلية كل سبب وقوته السببية

¹ JOSSERAND, note sur Req, 03 juin 1904, Dalloz, 1907, 1, 178.

² H et L. MAZEAUD, T2, op.cit., N°586 et 1072, P676 et s et 1119 et s; A. BESSON, thèse, p. cit., P157.

الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

في إحداه الضرر، وإذا تعذر عليه ذلك قسم المسئولية بالتساوي بين المتسببين في إحداه الضرر.

وفي هذا الإطار قررت المحكمة العليا أن تقسيم المسئولية من اختصاص قضاة الموضوع، شريطة أن يتم ذلك التقسيم بصفة عادلة، بأن يأخذ بعين الاعتبار عند تقدير المسئولية مختلف العناصر التي يعتمد عليها في هذه الناحية، وذلك لتفادي كل إثراء بدون سبب¹.

وخلص ما سبق عرضه في هذا الباب أن حركية تطور المسئولية المدنية وجدت نفسها أحيانا ملزمة بالتراجع تاركة المكان لتقنيات أخرى للتعويض، كالتأمين على وجه الخصوص. فهذا الميكانيزم اعتمده التشريعات المعاصرة بهدف ضمان تعويض المضرورين من حوادث السيارات من طرف شخص موسر غالبا.

و هكذا، يكون نظام التأمين على السيارات مكمل لنظام المسئولية المدنية، مما يتطلب معه توضيح أثره على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات (الباب الثاني).

¹ ينظر قرار غرفة الجرح والمخالفات بالمحكمة العليا بتاريخ 28 ماي 1981، ملف رقم 22430، منشور في نشرة القضاة، العدد 44، ص 101.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

الباب الثاني:

أثر التأمين على الالتزام

بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

جاء المشرع بقانون إلزامية التأمين على السيارات لتغطية المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، وفرض الكثير من الأحكام لتغطية الأضرار التي تصيب الذمة المالية للمؤمن له نتيجة رجوع الغير عليه بالمسؤولية، فوجد المسئول في هذا التأمين ملاذاً يرفع عن كاهله عبء المسؤولية الثقيل، وبقيه من الإعسار إذا اشتد هذا العبء، كما أن المضرور بفضل هذا التأمين يستطيع أن يحصل على حقه في التعويض، وكان قبل ظهور نظام إلزامية التأمين على السيارات يصعب عليه الحصول على حقه من المسئول متعتراً بين مماطلته وإعساره.

وبهذا فإن المشرع، وسعياً منه لتوفير أكبر قدر من الحماية للمضرور من حادث السيارة، لم يتوقف عند حد تسهيل عبء إثبات مسؤولية مرتكب الحادث، بل عمل أيضاً على ضمان حصول المضرور على حقه في التعويض عن الضرر بأيسر وأسرع الوسائل، فجاء بنظام التأمين على السيارات وجعله إلزامياً، ورتب مسؤولية جزائية على مخالفة هذا الالتزام.

وبناء على هذا النظام إذا وقع الخطر المؤمن منه، التزم المؤمن بتعويض المضرور المستفيد من التأمين، وذلك عن طريق أدائه تعويض التأمين حسب المعايير والحدود التي جاء بها قانون إلزامية التأمين على السيارات.

وبهذا فإن نظام التأمين يكون قد أعطى قيمة عملية للالتزام بالتعويض حسب قواعد المسؤولية المدنية، إذ جنب المضرور مواجهة مديناً معسراً.

وحرصاً من المشرع على حصول المضرور من حوادث السيارات على حقه في التعويض، منحه الحق في دعوى مباشرة يرجع بها على شركة التأمين بالتعويض المستحق له في ذمة المؤمن له أو من يغطي التأمين مسؤوليته، وبفضل هذه الدعوى المباشرة يأمن المضرور مزاحمة المؤمن له و دائنيه له، وينال التعويض المستحق له كاملاً من شركة التأمين.

والدعوى المباشرة تتفق مع الغاية الأساسية للتأمين من المسؤولية التي تتمثل في ضمان تغطية المسؤولية المدنية للمؤمن له قبل الغير عن حادث السيارة المؤمن عليها، أي ضمان تنفيذ التزام المؤمن له بتعويض الغير المضرور من حادث مرور تسبب فيه سيارة مؤمن عليها.

وإمعاناً من المشرع في حماية المضرور من حوادث السيارات، أعطى للتأمين الإلزامي على السيارات طابعاً عينياً، فألزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية لكل من مالك السيارة والمكاتب بعقد التأمين عليها وكذلك سائقها، أي ربط المسؤولية المغطاة بالسيارة المؤمن عليها وليس بمسؤولية مالكها أو المكاتب بالتأمين عليها. و بالإضافة إلى ذلك وسع من مجال المضرورين

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

المستفيدين من التأمين حيث أفاد به الغير وذوي حقوقهم في حالة الوفاة إثر حادث مرور، وكذلك السائق المتضرر من السيارة المؤمن عليها سواء كان هو المالك أو المكتتب بعقد التأمين عليها أو غيرهما.

وحدد المشرع الأضرار التي يضمنها المؤمن، حيث ألزمه بتعويض المضرور من حادث مرور عن كامل الأضرار المادية و الجسمانية والمعنوية، حسب ما قام بتعداده في القانون، كما وضع معايير وضوابط قانونية لتقدير مبلغ التعويض عن هذه الأضرار. و رغبة من المشرع في حماية المضرور والحفاظ على نظام التأمين من السيارات، حدد بدقة الأضرار المستثناة من الضمان بقوة القانون، والأضرار التي لا تضمن إلى بالاتفاق (الفصل الأول).

ولم يتوقف المشرع عند هذه الحدود من الحماية للمضرورين من حوادث السيارات، فامتد ضمان تعويضهم ليشمل حالات سقوط حق المؤمن له المسئول عن الحادث في الضمان، فحظر على المؤمن التمسك في مواجهة المضرور بأوجه سقوط حق المؤمن له في الضمان، وألزمه بسداد مبلغ التأمين للمضرور مباشرة، مع تخويله حق الرجوع على المؤمن له بما دفعه للمضرور من تعويض.

وحفاظاً من المشرع على نظام التأمين، حتى لا يكون وسيلة لإفلات المسئول عن الحادث من مسؤوليته المدنية مما قد يؤدي إلى تعمد إحداث الضرر وبالتالي زيادة نسبة حوادث المرور، أجاز للمؤمن الرجوع على الغير المسئول عن الضرر بما أداه من تعويض للمضرور المستفيد من التأمين، لأنه المسئول الحقيقي عن الضرر والذي يجب أن يتحمل عبؤه النهائي (الفصل الثاني).

الفصل الأول: التزام المؤمن بالتعويض تجاه المضرور.

وفقاً للقواعد العامة لا توجد علاقة قانونية مباشرة بين المضرور وشركة التأمين، لأن المضرور ليس طرفاً في عقد التأمين، ولا هو ممثل فيه، وإنما توجد علاقتان منفصلتان، الأولى بين المضرور والمؤمن له المسئول وتحكمها دعوى المسؤولية التقصيرية، والثانية بين المؤمن له والمؤمن وبحكمها عقد التأمين من المسؤولية.

ومع ذلك فإن للمضرور من حوادث السيارات، بحسب قانون إلزامية التأمين على السيارات، أن يفيد من العقد المبرم بين المؤمن والمؤمن له وله حق مباشر على التعويض، هذا الحق يخوله دعوى مباشرة قبل المؤمن.

والدعوى المباشرة المقررة للمضرور لا يرفعها باسم مدينه ولحاسبه، وإنما باسمه الخاص ولفائدته بدون أن يشاركه بقية الدائنين، وبذلك تعتبر وسيلة لحماية حق المضرور الخاص تجاه المؤمن، وهي أساس العلاقة بينهما، وجوهر نظام التأمين من المسؤولية(المبحث الأول).

غير أن هذا الحق المباشر للمضرور في مواجهة المؤمن لا يعني أن التزام هذا الأخير بتعويض ضحايا حوادث السيارات هو التزام مطلق بل، هو مقيد من حيث المسئولين الذين يضمنهم، ومن حيث المضرورين المستفيدين منه. و يتقيد كذلك من حيث الأضرار التي يضمنها وقيمة ضمانها، ويتقيد في الأخير من حيث الأضرار المستثناة من الضمان(المبحث الثاني).

المبحث الأول: الدعوى المباشرة للمضور تجاه المؤمن.

يعتبر المضور هو صاحب الحق في التعويض¹، فالمؤمن وفقاً للعقد المبرم بينه وبين المؤمن له في التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث يقوم بسداد التعويض عن المسئول إلى المضور مقابل قسط التأمين، فيتحمل جميع الالتزامات الناشئة عن العقد، ويكون التأمين لمصلحة المؤمن له أو لمصلحة كل سائق يقود السيارة².

وتطبيقاً للقواعد العامة، يستطيع المضور أن يرفع دعوى غير مباشرة على شركة التأمين لمطالبتها بالتعويض بصفتها مدين مدينة المؤمن له، لأن المؤمن له دائن لشركة التأمين، وهذه الدعوى غير المباشرة لا توفر للمضور الحماية المنتظرة، لأنه لا يحصل من خلالها على تعويضه كاملاً نظراً لمزاحمة دائني المؤمن له فيما يحصل عليه من تعويض، وفي نفس الوقت معرض لدفع شركة التأمين التي تكون لها قبل المؤمن له³.

ومن هذا المنطلق يؤكد الفقه على أن العلة التي شرعت من أجلها الدعوى المباشرة هي التيسير على المضور في الحصول على حقه، إذ أن الحق الذي يحميه القانون لا ينفك عن وسيلة لحمايته⁴(المطلب الأول).

ولقد اختلف الفقه حول مدى استقلال الدعوى المباشرة عن دعوى المؤمن له(المطلب الثاني)، والتي وضع لها المشرع أحكاماً تحدد المحكمة المختصة بالفصل فيها محلياً ونوعياً، وتحدد أطرافها(المطلب الثالث).

¹ أبو زيد عبد الباقي، الصفة التعويضية في تأمين الأضرار، دراسة مقارنة في القانون المصري والفرنسي -مجلة المحاماة، العددان السابع والثامن، السنة التاسعة والخمسون، سبتمبر أكتوبر 1979، ص123.
أنظر أيضاً: كامران محمد محمد الصباغ، الصفة التعويضية في تأمين الأضرار، دراسة مقارنة في التأمين البري، رسالة دكتوراه، القاهرة، 1983، ص181.

² عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني، عقود الغرر والمقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 1998، فقرة 766، ص1535 الهامش رقم 1، فقرة 854، ص1672.

CF: PICARD (M) et BESSON (A), les assurances terrestres en droit français, le contrat d'assurance, tome 1, 5^{ème} édition L.G.D.J. 1982, P30.

³ سعد واصف، شرح قانون التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات، المطبعة العالمية، القاهرة، 1962-1963، ص158؛ عبد القادر العطير، التأمين البري في التشريع، دار الثقافة، عمان، الأردن، 2004، ص285.

⁴ أحمد شرف الدين، أحكام التأمين في القانون والقضاء، دراسة مقارنة، مطبعة حسان، القاهرة، 1987، ص31؛ أنظر أيضاً: عمر إبراهيم حسن، جماعية المسؤولية المدنية، منشورات جامعة قار يونس، ليبيا، بدون سنة الطبع، ص226.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

ويترتب على رفع الدعوى المباشرة، انتقال مبلغ التأمين إلى المضرور، وعدم جواز تمسك المؤمن في مواجهته بالدفع اللاحقة لوقوع الحادث (المطلب الرابع).

المطلب الأول: الأساس القانوني للدعوى المباشرة.

أجاز المشرع الجزائري في قانون التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات للمضرور الرجوع مباشرة على المؤمن لمطالبته بالتعويض. ولقد اتفق الفقهاء على تقرير هذا الحق للمضرور، لكنهم اختلفوا حول الأساس القانوني الذي عليه الدعوى المباشرة، ونتج عن هذا الاختلاف ظهور نظريات تقوم على فكرة الإرادة (الفرع الأول)، وأخرى تستعد إلى الأنظمة القانونية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: النظريات التي تقوم على فكرة الإرادة.

حاول جانب من الفقه والقضاء اللجوء إلى فكرة الإرادة من أجل إيجاد أساس تقوم عليه الدعوى المباشرة، فقال فريق منهم بأن هذه الدعوى تقوم على أساس الاشتراط لمصلحة الغير (البند الأول) وقال فريق آخر بأن أساسها فكرة الإنابة (البند الثاني).

البند الأول: نظرية الاشتراط لمصلحة الغير.

أولاً: عرض النظرية.

حاول جانب من الفقه تأصيل دعوى المتضرر من حوادث السيارات تجاه المؤمن على فكرة الاشتراط لمصلحة الغير، وذلك بتقريره أن مالك السيارة حينما يقوم بالتأمين عليها فإنه يهدف من وراء ذلك إلى أن يكفل للمصاب تعوضاً كاملاً، وذلك بجانب محاولة تخليصه من عواقب مسؤوليته المدنية عن الحادث، وأن شركة التأمين عند قبولها لتغطية الأخطار، تكون قد قبلت رجوع المتضرر، عليها مباشرة. و من ثم تكون إرادة كلا من المؤمن له قد اتجهت نحو تقرير حق مباشر لضحايا حوادث السيارات. وهذا هو جوهر فكرة الاشتراط لمصلحة لغير، التي تخول لشخص معين حقاً ناتجاً من علاقة قانونية لم يساهم في إنشائها¹.

¹ أنظر في عرض هذه النظرية فايز أحمد عبد الرحمان خليل، أثر التأمين على الالتزام بالتعويض، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أسبوط، مصر، 1995، ص 388-389؛ عبد الحي حجازي، النظرية العامة للالتزام وفقاً للقانون الكويتي، الجزء الأول، المجلد الثاني، مطبوعات ذات السلاسل، الكويت، 1982، ص 938 هامش 29.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

وقال بهذه النظرية في الفقه الفرنسي الأستاذ جوسران (JOSSE-RAND)، فقد جاء في أحد تعليقاته: "نرى أنه إسناد الدعوى المباشرة إلى اشتراط لمصلحة الغير.....".

ويستشهد على رأيه بموقف محكمة النقض الفرنسية من عقد النقل: "حيث استخلصت المحكمة وجود التزام بالسلامة لمصلحة المسافرين، وأن نفس التفسير يجب أن يستخدم في التأمين المبرم من صاحب المركبة لمصلحة المشاة، ومن ثم يصبح عقد التأمين مكوناً لعملية قانونية لمصلحة الغير، وهذه النتيجة لا يمكن أن تدرك إلا بفكرة الاشتراط لمصلحة الغير"¹.

وبهذا يرى أنصار هذا الاتجاه أن حق المضرور تجاه المؤمن يقوم على عقد التأمين، ويعتبر المضرور صاحب الدعوى المباشرة، كالمستفيد في الاشتراط لمصلحة الغير بافتراض المؤمن له اشترط على المؤمن أن ينصرف حقه الناشئ من عقد التأمين للمضرور المحتمل².

وإذا لم تكن هناك إرادة صريحة تفيد بتحويل المضرور حق الرجوع مباشرة على المؤمن فإن الظروف المحيطة والملمة بعقد التأمين من حوادث السيارات تحتم وجود إرادة ضمنية ملزمة لطرفي عقد التأمين، فتكون أمام اشتراط ضمني في عقد التأمين من المسؤولية يعطي المضرور الحق في رفع الدعوى المباشرة للحصول على حقه في التعويض من المؤمن³.

ثانياً: تقييم النظرية.

هناك عدة عقبات تجعل فكرة الاشتراط لمصلحة الغير غير صالحة كأساس للدعوى المباشرة، وتتمثل هذه العقبات فيما يلي:

1- لكي يمكن القول بوجود اشتراط لمصلحة الغير، يجب أن يكون هناك عقد يكسب به الغير باتفاق الطرفين حقا مباشراً⁴، وهذا يعتبر في إطار التأمين الإجباري مما يحول دون تأصيل الدعوى المباشرة على فكرة الاشتراط لمصلحة الغير لأن المشرع تولى بنفسه تنظيمها وتحديد المستفيد منها دون أن يتوقف هذا التحديد على إرادة طرفي عقد التأمين⁵.

¹ نقلًا: عن رمضان أبو السعود، الدعوى المباشرة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية سنة 1974، ص 445.

² عمر إبراهيم حسن، مرجع سابق، ص 238؛ جمال الدين جودة اللبان، الدعوى المباشرة للمضرور في حوادث السيارات قبل شركة التأمين، مجلة إدارة قضايا الحكومة، العدد الأول، السنة الثامنة عشرة، يناير-مارس 1974، ص 242.

³ سعد واصف، التأمين من المسؤولية، دراسة في عقد التأمين البري، رسالة دكتوراه، القاهرة، 1958، ص 417؛ فايز أحمد عبد الرحمان خليل، رسالته، ص 383؛ رمضان أبو السعود، رسالته، ص 445؛ عمر إبراهيم حسن، مرجع سابق، ص 238.

⁴ محمود سعد الدين الشريف، شرح القانون المدني العراقي، نظرية الالتزام، الجزء الأول، سنة 1955، ص 153.

⁵ عبد الحي حجازي، مرجع سابق، الجزء 1، المجلد 2، فقرة 552، ص 744.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

2- أن فكرة الاشتراط الضمني ما هي إلا افتراض لا يؤيده الواقع، لأن أطراف عقد التأمين من المسؤولية لا تدفعهم الرغبة في توفير حماية للغير بل الرغبة في تحقيق مصالحهم الخاصة.

كما أن فكرة الاشتراط لمصلحة الغير تقوم هنا على افتراض وجود شرط ضمني في عقد تأمين المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات مفاده اتجاه إرادة طرفي العقد بأن يكون للمصاب من حوادث السيارات حق مباشر في مواجهة المؤمن.

لكن هذا الافتراض لا يؤيده الواقع لأن أطراف عقد التأمين من المسؤولية لا تدفعهم الرغبة في توفير حماية للغير بل الرغبة في مصالحهم الخاصة¹. فالمؤمن له بإبرامه عقد التأمين يتصرف من منطلق مصلحته الشخصية ولا يفكر قطعا في الاشتراط لصالح المضرورين المحتملين، فمن ناحية المؤمن يتعهد بموجب عقد التأمين ليس قبل هؤلاء، بل تجاه المؤمن له وحده².

وفي ذلك يقول الأستاذ سعد واصف: "وليس أدل على أن المؤمن له يتعاقد لمصلحة نفسه وحدها، من أنه يقف في دعوى المضرور يدفعها بكل قوته، أو يوكل المؤمن ليدفعها عنه طبقا لشروط الدعوى، مستهدفا في ذلك الحصول على حكم برفض هذه الدعوى، أو الوصول بتعويض المضرور إلى أقل قد ممكن، وهذا هو هدف المؤمن والمؤمن له معا، وليس للمؤمن أن يعيد عن هذا الهدف، فإن حدث بعد هذا أن أفاد المضرور من هذا التأمين فهو يفيد خارج إرادة المتعاقدين وضدا لإرادتهما"³.

ومن جهة أخرى نلاحظ أن افتراض الاشتراط يؤدي بنا إلى تطبيق أحكام المشاركة، مما قد يؤثر في حق المضرور من حوادث السيارات تجاه المؤمن، لأن الاشتراط لمصلحة الغير يتطلب قبول المستفيد بضمون ما اشترط له بحيث إذا رجع المشتري عن اشتراطه قبل المستفيد،

= انظر أيضاً نص المادة: 08 من الأمر 74-15 المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار.

¹ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الثاني، في الإثبات وآثار الالتزام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ففرتين 562-563، ص 289 وبعدها؛ عبد الحي حجازي، مرجع سابق، فقرة 677، ص 905

² فيصل ذكي عبد الواحد، النظام القانوني لدعوى ضحايا حوادث المركبات الآلية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، ص 116.

³ سعد واصف، رسالته، ص 418.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

لم يعد لهذا الأخير حق قائم يستقصيه، وبهذا فإذا طبقنا الاشتراط لمصلحة الغير على عقد التأمين من حوادث السيارات فستكون النتيجة في غير صالح المضرور.

3- في الاشتراط لمصلحة الغير ليس للمستفيد من الحقوق أكثر مما للمشتراط، فيتحمل كافة الدفع التي للمتعاقد الآخر قبل المشتراط، بينما في التأمين من المسؤولية حق المضرور لا يطابق حق المؤمن له، بل له ذاتية خاصة، بدليل حرمان المؤمن من الاحتجاج على المضرور بدفع سقوط الحق في الضمان التي له قبل المؤمن له¹.

ومن هذا كله يتبين أن تأسيس الدعوى المباشرة على نظرية الاشتراط لمصلحة الغير، لا يوفر حماية فعالة للمضرور، وهذا يخالف ما اتجهت إليه إرادة المشرع ويخالف كذلك ما استقر عليه الفقه والقضاء.

البند الثاني: نظرية الإنابة.

أدى عدم قبول فكرة الاشتراط لمصلحة الغير لأن تكون أساساً لدعوى المضرور من حوادث السيارات إلى ظهور رأى آخر يقول بتأسيسها على فكرة الإنابة الناقصة.

أولاً: عرض النظرية.

ذهب جانب من الفقه والقضاء إلى القول بأن الدعوى المباشرة التي قررها المشرع لضحايا حوادث السيارات تجاه المؤمن تجد أساسها في فكرة الإنابة الناقصة، وذلك بتقريره أن المؤمن له بمجرد إبرامه لعقد التأمين يكون قد أناب عنه المؤمن في الوفاء بالتزامه بتعويض المصاب من حادث السيارة، وأن المؤمن بقبوله للتأمين يكون قد وافق على هذه الإنابة².

¹ تنظر المادة: 05 من المرسوم رقم 80-34 المؤرخ في 16 فبراير 1980 يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 7 من الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار التي تنص على ما يلي:

"... ومع ذلك لا يحتج بسقوط هذه الحقوق على المصابين أو ذوي حقوقهم...".

² ATTALLAH (B), le droit propre de la victime et son action directe contre l'assureur de la responsabilité automobile obligatoire, thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue à l'université de Paris 1967, p65.

CF: Paris, 5 juin 1930, revue générale des assurances terrestres 1930-76.

CF: Aix 27 décembre 1935, Dalloz hebdomadaire 1936-185.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

وتجدر الإشارة إلى أن الإنابة، هي إحدى صور وحالات انقضاء الالتزام بما يعادل الوفاء، وتتحقق إذا حصل المدين على رضاء الدائن بشخص أجنبي يلتزم بوفاء الدين مكان المدين¹.

وعلى ذلك فعقد الإنابة يستلزم وجود ثلاثة أشخاص وهم: المؤمن له "المنيب" و المؤمن "المناب"، والمضروب من حادث السيارة "المناب لديه"². والإنابة قد تكون ناقصة أو كاملة، والكاملة هي التي تؤدي إلى إبراء ذمة المنيب وحلول المناب محله تجاه المناب لديه، أما الإنابة الناقصة فإن التزام المناب يبقى بجانب التزام المنيب ويصبح للدائن مدينان المدين الأصلي والمدين الجديد³.

وسبب أخذ أصحاب هذه النظرية فكرة الإنابة الناقصة هو كونها تمكن من تحقيق أفضل حماية للمضروب من حوادث السيارات بإعطائه الحق في مطالبة مدينين، بحيث يلتزم فيها كل من المدين الأصلي "المؤمن له" والمدين الجديد "المؤمن" بضمان الدين، ولا يستطيع المناب أن يتمسك بالدفع الناشئة عن العلاقة بينه وبين المنيب. أما الإنابة الكاملة فتؤدي إلى براءة ذمة المدين الأصلي -المنيب- في مواجهة المناب إليه بحيث لا يستطيع هذا الأخير إلا الرجوع على المدين الجديد وهو المؤمن دون المؤمن له مما يؤثر سلبا على حقوق ضحايا حوادث السيارات⁴.

وبهذا يرى أصحاب هذه النظرية أن الإنابة الناقصة تفسر الضمان والأمن الذي تحققه الدعوى المباشرة للمصاب، حيث أنها تجعل لهذا الأخير مدينين بدلا لأمن مدين واحد⁵.

وأمام الإشكال القانوني المتعلق بضرورة وجود المناب إليه وقت قيام عقد الإنابة، وشرط قبوله بها قال أصحاب الإنابة بوجود علاقة ثلاثية، فالمؤمن له بإبرامه للعقد ينيب المؤمن الذي يتعهد بتعويض المضروب المحتمل، ولا يهم في هذا المجال الإرادة الحقيقية بل الإرادة المفيدة اجتماعياً، وتنتج الإنابة آثارها منذ تاريخ وقوع الحادث المؤمن منه⁶.

¹ تنص المادة: 294 من القانون المدني الجزائري على ما يلي: "تتم الإنابة إذا حصل المدين على رضاء الدائن بشخص أجنبي يلتزم بوفاء الدين مكان المدين.

ولا تقتضي الإنابة أن تكون هناك حتما مديونية سابقة بين المدين والغير".

² عبد المنعم البدرابي، النظرية العامة للالتزام، الجزء 2، مكتبة عبد الله وهبة، القاهرة، 1975، ص386.

³ إسماعيل غانم، مرجع سابق، فقرة 248، ص410-411.

⁴ ATTALLAH (B) –thèse p. cit., P66 et s.

⁵ فيصل ذكي عبد الواحد، النظام القانوني لدعوى ضحايا حوادث المركبات الآلية، مرجع سابق، ص123.

⁶ ATTALLAH (B) –thèse p. cit., P72 et s.

ثانياً: تقييم النظرية.

لا يمكن تأسيس الدعوى المباشرة للمضرور من حوادث السيارات في مواجهة شركات التأمين على فكرة الإنابة الناقصة، ويمكن تبرير ذلك من عدة جوانب:

الجانب الأول: يتعلق باختلاف قصد المؤمن له في التأمين من المسؤولية عن قصد المنيب في الإنابة: فالمؤمن له عندما يتعاقد مع المؤمن على تغطية مسؤولية المدنية من رجوع الغير عليه بالتعويض لا يقصد من وراء ذلك ضرورة حصول المصاب المحتمل على تعويض ما أصابه من ضرر، بل يهدف فقط تأمين ذمته المالية من رجوع الغير عليه بالتعويض وليس تأمين المضرور، أما الإنابة، فيسعى من خلالها المنيب إلى تبرئة ذمته المالية مما هو ثابت فيها من دين للمناب لديه قبل انعقاد عقد الإنابة¹.

الجانب الثاني: يتعلق بعدم وجود الدائن وقت انعقاد عقد التأمين: المضرور لم يكن موجوداً عند التعاقد بين المؤمن والمؤمن له، وبالتالي لا يستطيع له أن يحصل على رضائه بقبول المؤمن وفاء الدين عنه، إذ يلزم لانعقاد الإنابة رضاء المناب وقبول المناب إليه، وهذا لا يتحقق في علاقة المضرور عند ما لا يرجع بالدعوى المباشرة على المؤمن، فهذا الدعوى نظمها قانون التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات للمضرور دون توقف ذلك على رضاء المضرور أو قبول المؤمن².

كما أن قول أنصار هذه النظرية بأن العلاقة بين المؤمن والمضرور تنشأ منذ تاريخ وقوع الحادث، يهدمه ما هو مسلم به من أن المؤمن له ممنوع من الاعتراف بمسئوليته المدنية تجاه المضرور، وذلك بحسب ما قد يرد في وثيقة التأمين من بند يقضي بذلك لأن القول بفكرة الإنابة وقت وقوع الحادث لا يعدو وأن يكون سوى اعتراف بهذا المسؤولية، وبذلك تصطدم فكرة الإنابة مع مبدأ عدم جواز الاعتراف بالمسؤولية المدنية³.

أنظر أيضاً: فيصل ذكي عبد الواحد، النظام القانوني لدعوى ضحايا حوادث المركبات الآلية، مرجع سابق، ص122؛ جمال الدين جودة اللبان، مقال سابق، ص243.

¹ فايز أحمد عبد الرحمان خليل، رسالته، ص392؛ جمال الدين جودة اللبان، مقال سابق، ص242-243.

فلا توجد تمة إنابة اتفاقية لأن شركة التأمين لم تتجه نيتها الصريحة أو الضمنية إلى أن تصبح مناباً وإنما التزامها قاصر على تأمين مسؤولية المؤمن له من رجوع المضرور عليه بدعوى المسؤولية، كما لا توجد إنابة قانونية لعدم وجود نص قانوني يقول بها.

² فايز أحمد عبد الرحمان، التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص158.

³ سعد واصف، رسالته، ص420.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

الجانب الثالث: يتعلق بقصد المؤمن عند وفائه للمضرور من حوادث السيارات المؤمن عليها لديه، فالمؤمن عندما يوفي للمضرور بالتعويض، فإنه يوفي بدينه هو لا بدين غيره، ولكنه يوفيه للمضرور بدلا من وفائه للمؤمن له، وليس في إرادة طرفي عقد التأمين أو في نص القانون أو أحكام القضاء ما يعتبر أن الدعوى المباشرة التي للمضرور قبل المؤمن من قبيل الإنابة¹. ومن ثم فإن افتراض انصراف إرادة المؤمن نحو تعويض المصاب على أساس فكرة الإنابة عن المؤمن له افتراض تخميني ولا يقوم على دليل، كما أن القول به يترتب عليه تحويل المؤمن سلطة التخلص من التزامه بتعويض المضرور متى أثبت عدم انصراف إرادته نحو تغطية خطر معين وهذا يتنافى مع ما جاء في نصوص قانون التأمين الإلزامي، إذا أجاز المشرع للمضرور الرجوع على المؤمن في حالة سقوط حق المؤمن له في الضمان ففي هذه الحالة لا يمكن القول بأن إرادة المؤمن قد انصرفت إلى تغطية هذا الحالة، بدليل أن المشرع قد أجاز له الرجوع على المؤمن له بما دفعه من تعويض للمضرور².

و بهذا نصل إلى القول بأنه لا يمكن تأسيس الدعوى المباشرة على نظرية الإنابة الناقصة، لتعارض أحكامها مع أحكام الدعوى المباشرة.

الفرع الثاني: النظريات التي تقوم على أنظمة قانونية.

بعد فشل محاولات تأسيس الدعوى المباشرة للمضرور تجاه المؤمن على فكرة الإرادة، حاول جانب من الفقه البحث عن أساس لهذه الدعوى في الأنظمة التي جاء بها المشرع، وتتمثل أهم الأنظمة التي لجأوا إليها فيما يلي:

¹ محمد إبراهيم دسوقي، التأمين من المسؤولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995، ص251.

² رمضان أبو السعود، رسالته، ص475.

البند الأول: فكرة الحق في الحبس.

أولاً: عرض النظرية.

ذهب جانب من الفقه إلى أن الدعوى المباشرة المقررة لضحايا حوادث السيارات تجاه المؤمن، تستند في أساسها إلى حق المؤمن في حبس مبلغ التأمين المستحق في ذمته للمؤمن له عند تحقق الخطر المؤمن منه، طالما أن المضرور لم يعرض. وهذا الحق في الحبس يجد مصدره في القانون الذي يفرض التزاماً على عاتق المؤمن بحبس مبلغ التأمين لصالح المضرور من الحادث، وذلك طبقاً لنص المادة 28 من القانون الفرنسي الصادر في 1930/07/13 الخاص بعقد التأمين والتي نصت على أنه: "لا يجوز للمؤمن أن يفي لغير المصاب، بكل أو بعض ما يستحق في ذمته مادام المصاب لم يعرض بما لا يجاوز هذا المبلغ عن الأضرار التي لحقت به، والناشئة عن الأفعال الضارة التي ترتبت عليها مسؤولية المؤمن له"¹.

ولقد رأى أنصار هذه النظرية في المادة 53 أنها تفرض التزاماً على عاتق المؤمن بعدم الوفاء بالعرض لغير المصاب. هذا الالتزام القانوني يفرض على المؤمن حبس العرض تحت يديه، وأن هذا الحبس يمكن لهذا الأخير الاحتجاج به في مواجهة المؤمن له أو دائنيه². وبناء على ذلك يرى أصحاب هذا النظرية أن الدعوى المباشرة للمضرور من حوادث السيارات تجد أساسها القانوني في الحق في الحبس، لأن المشرع منع المؤمن من الوفاء لغير المصاب، وهو في المقابل منح للمصاب من خلال حبس العرض، دعوى مباشرة في مواجهة المؤمن، تخوله استقصاء حقه من مبلغ التأمين مباشرة³.

¹ PICARD et BESSION, les assurances terrestres en droit français , op.cit., N° 232.

أنظر في عرض ذلك أيضاً: رمضان أبو السعود، رسالته، ص477.

² أنظر في عرض ذلك: سعد واصف، رسالته، ص423.

ويعرف الحق في الحبس بأنه "ما يكون لمن التزم بأداء شيء من حق في أن يتمتع عن الوفاء حتى يعرض الدائن الوفاء بالالتزام عليه ترتب بسبب التزام المدين ومرتبب به".

أنظر في هذا التعريف عبد الودود يحي، الموجز في النظرية العامة للالتزامات، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 1994، ص482.

³ رمضان أبو السعود، رسالته، ص478-479.

ثانياً: تقييم النظرية.

لم يقبل غالبية الفقه بفكرة الحق في الحبس كأساس للدعوى المباشرة للمضروبين من حوادث السيارات وذلك للاعتبارات التالية:

1- أن هذه النظرية تبحث في الالتزام لتجد أساساً قانونياً للحق وهذا منطوق معكوس لأن الحق يكون أسبق في الوجود من الالتزام، ولا يمكن أن تكون واقعة لا حقه سبباً لنشوء واقعة سابقة¹.

2- حق المضروب في الرجوع مباشرة على المؤمن يختلف عن الحق في الحبس لأن هذا الأخير هو مجرد دفع يعتصم به الدائن باعتباره وسيلة فعالة من وسائل الضمان، يستخدمه الدائن مدينه على تنفيذ التزامه، بمعنى أن الحق في الحبس يشترط وجود التزامات متقابلة على عاتق كل من المدين والدائن، فإذا امتنع أحد الملتزمين عن الوفاء بما في ذمته كان للآخر أن يمتنع على الوفاء بما في ذمته. أما في مجال علاقة المؤمن بالمصاب، فلا يمكن الحديث عنها التزامات متقابلة مترتبة بعضها عن بعضها الآخر، حتى يمكن عن الإخلال بها وحق المؤمن أو المضروب في الحبس.

ومن ثم لا يصلح الأخذ بفكرة الحبس لأن ذلك يخالف أحكام الدعوى المباشرة إذ الدائن هو المصاب وليس تحت يده شيء يحبسه، والمؤمن ليس دائناً للمصاب حتى يحبس العوض².

3- أن المؤمن عندما يمتنع عن دفع مبلغ التأمين للمؤمن له لا يقصد حبسه واحتجازه، وإنما الغرض منه تعريض المضروب الذي لم يحصل على التعويض من المؤمن له³.

4- أن القانون لا يعرف ما يسمى بالالتزام بالحبس وإنما يعرف فقط الحق في الحبس⁴.

أمام الاختلاف بين الدعوى المباشرة والحق في الحبس يتعين البحث عن أساس آخر لهذه

الأخيرة.

¹ سعد واصف، رسالته، ص423.

² عبد الودود يحي، الموجز في النظرية العامة للالتزامات، مرجع سابق، ص483.

³ فايز أحمد عبد الرحمان، التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص152-153.

⁴ سعد واصف، رسالته، ص423.

البند الثاني: فكرة حجز ما للمدين الغير.

أولاً: عرض النظرية.

ذهب جانب من الفقه إلى تأسيس دعوى المضرور من حوادث السيارات تجاه المؤمن على فكرة حجز ما للمدين الغير. وعلى ذلك فالمضرور من حادث سيارة حينما يمارس الدعوى المباشرة، يكون قد أوقع حجز للمدين لدى الغير، فالمدين هو المؤمن له والغير هو المؤمن. وتطبيقاً لذلك قالوا بأن في الحجز كما هو في الدعوى المباشرة لا بد من وجود دائن ومدين ومدين المدين، كما أن حجز ما للمدين لدى الغير يهدف إلى استيفاء الدائن لحقه مباشرة من مدين مدينه كما هو الحال في الدعوى المباشرة، بالإضافة إلى أن الدائن الذي يقوم بالحجز يعمل باسمه الخاص كالمضرور الذي يرفع الدعوى المباشرة¹.

ويتم الحجز على مرحلتين:

المرحلة الأولى: تبدأ من تاريخ وقوع الحادث، وهو اليوم الذي ينشأ فيه حق المضرور في الحصول على التعويض، ومنذ هذا اليوم يحتجز مبلغ التأمين في ذمة المؤمن كما لو كان إعلان بحجز ما للمدين لدى الغير، بمعنى يترتب على اعتبار ذلك إعلان بالحجز تجنيد حق المدين "المؤمن له" وهو المحجوز عليه لدى مدين "المدين" المؤمن وهو المحجوز لديه ولا يجوز لهذا الأخير أن يتصرف فيه.

المرحلة الثانية: تبدأ هذه المرحلة عندما يرفع المضرور دعواه² المباشرة على المؤمن أي يتم التنفيذ على حق المؤمن له قبل المؤمن، ويكون الحال هنا كما لو كان هناك حكم يقصي بصحة الحجز. فكأن المضرور قد أوقع حجزاً على العوض الذي بين يدي المؤمن وهو ليس بحاجة لاتخاذ هذا الإجراء، لأن هذا الحجز قد وقع منذ تاريخ وقوع الحادث الذي أدى إلى حدوث الضرر³.

ثانياً: تقييم النظرية.

¹ أنظر في عرض ذلك: رمضان أبو السعود، رسالته، ص479.

عمر إبراهيم حسين، مرجع سابق، ص234؛ محمد عبد الخالق عمر، مبادئ التنفيذ، دار النهضة العربية، الطبعة الثالثة، 1977، فقرة 499، ص523؛ عبد الحي حجازي، مرجع سابق، فقرة 683، ص914.

² انظر في عرض ذلك: سعد واصف، رسالته، ص424؛ فيصل ذكي عبد الواحد، النظام القانوني لدعوى ضحايا حوادث المركبات الآلية، مرجع سابق، ص136؛ عمر إبراهيم حسن، مرجع سابق، ص234-235.

³ أنظر في عرض ذلك: فايز عبد الرحمان، التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص153-154.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

تختلف الدعوى المباشرة للمضروب ضد المؤمن عن حجز ما للمدين لدى الغير في النقاط

التالية:

1- أن الدعوى المباشرة تعطي دائناً معيناً حق أفضلية عن بقية الدائنين، وهو الشخص المضروب من حادث سيارة، ومن ثم لا يمكن لغيره أن يستفيد منها، بعكس حجز ما للمدين الغير لا يعطي ميزة خاصة للدائن الحاجز عن بقية الدائنين¹.

2- نظام حجز ما للمدين لدى الغير يجعل حق المضروب قبل المؤمن يمر بمرحلتين: الأولى تجميد التعويض في ذمة المؤمن والثانية انتقاله إلى المضروب. ووجود فترة زمنية بين تجميد الحق وانتقاله يعطي فرصة للمؤمن للاحتجاج على المضروب بالدفع التي تنشأ بين المرحلتين والتي تكون ضد المؤمن له، فحين أن الدعوى المباشرة التي للمضروب في ذمة المؤمن، حسب الرأي الغالب في الفقه، مستقلة عن دعوى المؤمن تجاه المؤمن له، فلا يجوز للمؤمن أن يحتج على المضروب بالدفع التي تنشأ قبل وقوع الحادث، وهذا ما جعل أنصار هذا الاتجاه يقولون بأن تجميد الحق وانتقاله يتحققان مباشرة على التوالي من يوم وقوع الحادث².

3- في الدعوى المباشرة لا يجوز للمؤمن له أن يحيل جزء من حقه قبل المؤمن، سواء قبل تحقق الخطر المؤمن منه أو بعده، لأن قبل تحقيق الخطر المؤمن منه مبلغ التأمين لا يكون من حق المؤمن له وبالتالي لا يجوز له التصرف فيه، أما بعد تحقق الخطر فلا يجوز ذلك لأن مبلغ التأمين يكون من حق المضروب، وبالتالي لا يمكن الاحتجاج على المضروب بالحوالات والحجوزات سواء السابقة أو اللاحقة لوقوع الخطر المؤمن منه.

أما في حجز ما للمدين لدى الغير فيرى أنصار هذا الاتجاه أن حسب نص المادة 303 مدني مصري يجوز للمحجوز عليه أن يحول الدين إلى الغير، ويكون وضع المحال إليه قبل الحكم بصحة حجز ما للمدين لذي الغير كما لو كان هو حاجز أيضاً، ويشترك مع الحاجز الأول، ويقسم معه الدين قسمة الغرماء³.

أمام هذه الاختلافات بين الدعوى المباشرة وحجز ما للمدين لدي الغير، فلا يمكن القول بهذه الأخيرة كأساس للأولى.

البند الثالث: فكرة المسؤولية المدنية.

¹ عمر إبراهيم حسين، مرجع سابق، ص 235.

² فيصل ذكي عبد الواحد، النظام القانوني لدعوى ضحايا حوادث المركبات الآلية، مرجع سابق، ص 136.

³ سعد واصف، رسالته، ص 425.

أولاً: عرض النظرية.

حاول بعض الفقهاء تأسيس الدعوى المباشرة للمضرور على فكرة المسؤولية المدنية معتبرين المؤمن في حكم المسئول المدني عن المؤمن له، فيلتزم بتعويض الأضرار التي يعاني منها ضحايا حوادث السيارات المؤمن عليها لديه، خاصة وإن التعويض يعتبر هدفاً حقيقياً لعقد التأمين، ومن ثم فإن دعوى المضرور تجاه المؤمن تكون لها بعض خصائص دعوى المسؤولية المدنية¹.

وفي هذا الإطار ذهب البعض إلى تبني الطبيعة المزدوجة للدعوى المباشرة، فهي في المبدأ رجوع تقصيري، ولكنها ترتبط بعقد التأمين لأنها معلقة على وجود عقد مبرم بين المؤمن وفاعل الضرر ولا يمكن مباشرتها إلا في حدوده.

وفي هذا الاتجاه الأخير يرى الأستاذ " الكوني اعبودة " أن لكل من الفعل الضار والعقد دوره الجوهرية في حكم العلاقة بين المؤمن كطرف في عقد التأمين ملزم بالتعويض والمضرور كصاحب الحق في الحصول على هذا التعويض. ليصل إلى القول بأن مسؤولية المؤمن وسلطة المضرور في إجباره على الوفاء تجد أساسها في الفعل الضار، أما عن مصدر الالتزام بالتعويض الملقى على عاتق المؤمن فهو عقد التأمين الذي أبرمه مع المؤمن له².

ثانياً: تقييم النظرية.

لم تلق هذه النظرية تأييداً من الاتجاه الغالب في الفقه بالنظر إلى الفروقات بين المسؤولية التقصيرية والدعوى المباشرة والتي تتمثل أهمها فيها يلي:

1- أن فكرة المسؤولية المدنية تقتضي وجود خطأ تقصيري إذا كانت تقوم عليه أو فعل الشيء إذا كنا بصدد مسؤولية عن الأشياء.

ولا شك أن هذا لا يمكن تصوره في العلاقة بين المضرور والمؤمن لعدم وجود علاقة تعاقدية، فلا يكن تصور خطأ تعاقدية، كما أنه لا يمكن القول بأن الأضرار التي لحقت به من

¹ أنظر في عرض هذه النظرية: رمضان أبو السعود، رسالته، ص 481.

عبد الحي حجازي، مرجع سابق، فقرة 677، ص 910.

ومن أنصار هذا الرأي في الفقه العربي: جودة اللبان، مقال سابق، ص 245.

² أنظر في عرض هذا الاتجاه: عمر إبراهيم حسين، مرجع سابق، ص 244-245.

وفي هذا المعنى قضت محكمة النقض الفرنسية بأن "حق المضرور يجد بفضل التشريع أساسه في حقه في التعويض عن الضرر الذي لحق به بسبب الحادث الذي أعتبر المؤمن له مسؤولاً عنه"، أنظر: 1-68-1939 Dalloz, 28 mars 1939 Civ.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

فعل السيارة تسند للمؤمن لأنه لم يكن له دور في وقوع الحادث، وأنه التزم فقط بتغطية الأضرار الناتجة عن حوادث السيارات المؤمن عليها لديه.

2- أن المسؤولية المدنية تتعلق بالروابط بين الأشخاص، وليس بالذمم المالية، فالشخص هو الذي يكون مسئولاً عن الحادث وليس ذمته المالية، والقول بغير ذلك يترتب عليه قلب هذا المبدأ¹.

البند الرابع: فكرة الامتياز.

أولاً: عرض النظرية.

يتزعم هذه النظرية الفقيه الفرنسي لابييه "LABBE" الذي يرى بأن الدعوى المباشرة تجد أساسها في حق الامتياز الذي يثبت للدائن على حق مدينه في ذمة مدين المدين، إذا كان هذا الحق قد ثبت للمدين مقابل غنم جناه المدين من الدائن كما في حالة الإيجار من الباطن حيث يرجع المؤجر مباشرة على المستأجر من الباطن، أو مقابل غرم تحمله الدائن بفعل المدين كما في التأمين من المسؤولية ورجوع المضرور مباشرة على شركة التأمين².

وفي نفس الاتجاه يرى الأستاذين بيكار وبيسون (PICARD et BESSON) بأن الدعوى المباشرة تعتبر ذاتها نوع من الامتياز، لأن المضرور يستأثر بمبلغ التأمين ولا يشاركه فيه غيره من دائني المؤمن له³.

ويبرر أنصار هذا الاتجاه موقفهم بأن سبب التزام المؤمن والمؤمن له بالتعويض هو الإصابة أو الوفاة، فيجب أن يكون للمضرور من الإصابة أو الوفاة امتياز على مبلغ التأمين المستحق في ذمة المؤمن للمؤمن له⁴.

وينضم بعض الفقهاء العرب إلى هذه النظرية قائلين بأن حق الامتياز يعتبر استثناء على مبدأ المساواة بين الدائنين، قرره المشرع بالنظر لطبيعته. وباعتبار الدعوى المباشرة تمنح دائناً معيناً حق أولوية فإنها تتفق مع الامتياز⁵.

ثانياً: تقييم النظرية.

¹ رمضان أبو السعود، رسالته، ص482.

فيصل ذكي عبد الواحد، النظام القانوني لدعوى ضحايا حوادث المركبات الآلية، مرجع سابق، ص139.

² أنظر في عرض هذه النظرية، عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الثاني، مرجع سابق، فقرة 562، ص989.

³ PICARD (M) et BESSON (A), les assurances terrestres en droit français, op.cit, N°232.

⁴ أنظر في عرض ذلك: سعد واصف، رسالته، ص424-425.

⁵ البشير زهرة، التأمين البري، مؤسسات عبد الكريم عبد الله، 1985، ط2، ص228.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

لم تلق نظرية الامتياز قبولا في أوساط الفقه وهذا للمبررات التالية:

- 1- أن الدعوى المباشرة وإن كانت تخول للمضروب حق الرجوع على المؤمن وأنه يفضل على باقي الدائنين الآخرين، إلا أنها لا تقرر امتياز للمضروب من حوادث السيارات لأن الامتياز لا يتقرر إلا بنص تشريعي صريح ولا يمكن أن يستتج بطريقة ضمنية¹.
- 2- أن هناك اختلاف في الهيكل القانوني بين الفكرتين، فالدائن المزود بامتياز يمارس حقا على مال موجود في ذمة مدينه، وتكون وظيفة الامتياز استبعاد الدائنين الآخرين. أما الدعوى المباشرة فهي تقرر حقا للمضروب في مواجهة المؤمن الذي لا تربطه بالمضروب أية علاقة، فهي تهدف إلى حصول المضروب على مبلغ التأمين من المؤمن دون أن يمر بذمة المؤمن له، وبالتالي لا يشارك المضروب في هذا المبلغ باقي دائني له، فهي في الواقع وسيلة دفع، ولا تقيم حق امتياز².

البند الخامس: فكرة الباعث العيني والتعويض.

أولاً: عرض النظرية.

قال بهذه النظرية الأستاذ "وينز" الذي يرى أن التأمين من المسؤولية ينطوي على باعث عيني وليس باعثاً شخصياً. بمعنى أن المصلحة المؤمن عليها هي مصلحة مادية مجردة وليست مصلحة شخصية. فإذا جمعنا بين فكرة عينية التأمين صفته التعويضية التي تهدف إلى تعويض المضروب، فإن المضروب يكون هو صاحب المصلحة الوحيد، وهذه المصلحة تهىء له دعوى مباشرة قبل المؤمن الذي لا يعدو أن يكون التزامه سوى نوعاً من الالتزام لحامله. أما مصدر التزام المؤمن فهو الإرادة المنفردة، وأن إعلان هذه الإرادة يعتبر الأساس الذي يقوم عليه المستفيد من الدعوى المباشرة³.

ثانياً: تقييم النظرية.

لم تلق فكرة الباعث العيني والتعويض قبولا لدى غالبية الفقهاء فانقدوها بشدة، واعتبروها لا تصلح لأن تكون أساساً للدعوى المباشرة للأسباب التالية:

¹ فايز أحمد عبد الرحمان، التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص 156-157.

² رمضان أبو السعود، رسالته، ص 454.

³ أنظر في عرض ذلك: جمال جودة اللبان، مقال سابق، ص 243.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

1- يؤخذ على هذه النظرية تأسيسها الحق المباشر للمضرور على التزام المؤمن، وهذا غير صحيح، لأن حق المضرور لا يتأسس على التزام المؤمن، بل إن التزام المؤمن بأداء هذا الحق أساس الحق نفسه¹.

2- كما انتقدت هذه النظرية كونها تجعل المصدر المنشئ لالتزام المؤمن هو الإرادة المنفردة، وهو غير صحيح لأن المؤمن لم يعلن عن هذه الإرادة في حال تحقق الخطر المؤمن منه، ومن ثم ينتفي حق المضرور قبله، وما لا يمكن القبول به، هذا من جهة ومن جهة أخرى ليس هناك التزام بإرادة منفردة نطاق عقد التأمين لأن عقد التأمين يتم بإرادة كل من المؤمن الذي يهدف إلى تحقيق مصالح اقتصادية، والمؤمن له الذي يسعى إلى حماية ذمته المالية من رجوع المضرور عليه بالتعويض².

البند السادس: فكرة العدالة.

أولاً: عرض النظرية.

قال بهذه الفكرة الأستاذ سعد واصف: إذ يرى أنه من المغالاة والخطأ إسناد نظام جديد في القانون إلى نظرية قديمة من نظريات القانون فالتأمين من المسؤولية - والدعوى المباشرة هي العنوان المعبر عن روحه وجوهره، مادة حديثه، وعلى ذلك فإن نظريات القانون القديمة لم تتسع لتجد الدعوى المباشرة نفسها كتطبيق من تطبيقاته ولكن يوجد أساس لها في روح وهدف القانون هو العدالة.

ويبرر هذا الأساس بأنه ليس من العدل أن يتضرر شخص ثم تحول القواعد العامة في القانون بينه وبين الوصول إلى التعويض، خصوصاً إذا تساهم في تكوين هذا التعويض وهذه قاعدة عدالة لأنها قاعدة ضرورية وتحقق أهداف التأمين وتوازن بين الذمم³.

ثانياً: تقييم النظرية.

لم يعتمد غالبية الفقهاء هذه النظرية كأساس للدعوى المباشرة، وذلك للمبررات التالية:

¹ فيصل ذكي عبد الواحد، النظام القانوني لدعوى ضحايا حوادث المركبات الآلية، مرجع سابق، ص 142-143.

² سعد واصف، رسالته، ص 422.

³ سعد واصف، رسالته، ص 427.

وفي نفس المعنى أنظر: محمد علي عرفة، دعاوى المباشرة المترتبة على عقد التأمين، مجلة القانون والاقتصاد، السنة 16، 1946، ص 605.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

1- لأن فكرة العدالة فكرة مرنة وتتخذ منها كل نصوص القانون وتمثل جوهر التشريع ومضمونة، كما متغيرة من مجتمع لآخر¹.

2- أنه لا يمكن التسليم بما يقوله أنصار هذه الفكرة من أن المضرور قد يساهم في مقدار التعويض الذي تلتزم به شركة التأمين لأنه قد يكون من عابري الطريق، ففي هذه الحالة لا يصح القول بأنه أسهم في مقدار التعويض².

يتبين من عرض النظريات السابقة أنها لا تصلح كأساس تبنى عليه الدعوى المباشرة للمضرور من حادث سيارة تجاه المؤمن، وعلى ذلك لا يمكن أن تكون الدعوى المباشرة أحد تطبيقات النظريات السابقة.

لذا يمكن القول أن أساس هذا الدعوى هو القانون الذي يصفه إلى توفير أكبر قدر من الحماية للمضرور من حادث سيارة، وهذا عن طريق ضمان حصوله على التعويض المناسب لجبر الضرر، وهذا ما جعل المشرع يعامل المضرور بطريقة تشكل استثناء على مبدأ المساواة بين الدائنين، وجعل ممارستها غير متوقف على إرادة طرفي الرابطة التأمينية، وجعلها كذلك غير مقيدة بمدى التزامات المؤمن تجاه المؤمن له.

ومصدر هذه الدعوى هو قانون التأمين الإلزامي الذي نص في المادة الثامنة منه على ما يلي "كل حادث سير سبب أضراراً جسمية، يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوى حقوقها، وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسئول مدنياً عن الحادث.

ويشمل هذه التعويض كذلك المكتتب في التأمين ومالك المركبة كما يمكن أن يشمل سائق المركبة وسبب الحادث ضمن الشروط المنصوص عليها في المادة 13 بعده³.

كما أن المادة: 05 من المرسوم 34/80 تدعم استقلالية الدعوى المباشرة وعدم جواز الاحتجاج على المضرور بالدفع التي تكون للمؤمن قبل المؤمن له⁴.

المطلب الثاني: طبيعة الدعوى المباشرة.

¹ فيصل ذكي عبد الواحد، النظام القانوني لدعوى ضحايا حوادث المركبات الآلية، مرجع سابق، ص 145.

² عمر إبراهيم حسين، مرجع سابق، ص 236.

³ ينظر الأمر 74-15 المؤرخ في 30 يناير 1974 يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31 المؤرخ في 19 يوليو 1988.

⁴ تنظر المادة: 05 من المرسوم رقم 80-34 المؤرخ في 16 فبراير 1980 يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 07 من الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

إذا وقعت حادثة من حوادث السيارات، فإنه يتولد عنها دعويان للمضرور، دعوى ضد المؤمن له، ودعوى ضد المؤمن، فيثور التساؤل هنا حول هل يستطيع المضرور أن يبادر برفع دعواه المباشرة ضد المؤمن، أم ينبغي عليه أن يترصب بالمؤمن له إلى أن يحكم في دعواه ضد المؤمن له ثم يعود فيرفع دعواه المباشرة ضد المؤمن، أم أنه يستطيع أن يخاصم كلا من المؤمن والمؤمن له في دعوى واحدة؟

للإجابة على هذه الأسئلة، لابد من عرض موقف الفقه والقضاء (الفرع الأول)، ثم تقييمهما (الفرع الثاني).

الفرع الأول: موقف الفقه والقضاء.

اختلف الفقه والقضاء حول تحديد الطبيعة القانونية للدعوى المباشرة، ونتج عن هذا الاختلاف ظهور ثلاثة مذاهب، مذهب يرى أن المضرور لا يستطيع أن يمارس دعواه المباشرة ضد المؤمن إلا إذا حصل على حكم بالتعويض ضد المؤمن له (البند الأول)، ومذهب آخر يرى أنه يكفي أن يختصم المضرور المؤمن له في دعوى واحدة (البند الثاني)، أما المذهب الثالث فيرى أن الدعوى المباشرة دعوى قائمة بذاتها وليس من الضروري سبق مخاصمة المؤمن له (البند الثالث).

البند الأول: الدعوى المباشرة تابعة لدعوى المؤمن له.

يرى أنصار هذا المذهب أن المضرور لا يمكن أن يرجع على شركة التأمين بمجرد وقوع الحادث، بل يجب عليه أن يحصل حكم نهائي بتقرير مسؤولية المؤمن له من الحادث، ثم يقدم هذا الحكم الدعوى المباشرة التي يرفعها على المؤمن، لأن الدعوى المباشرة حسب أنصار هذا المذهب دعوى تابعة تستند إلى غيرها وليست قائمة بذاتها¹.

ومعنى ذلك أن المضرور لا يمكنه رفع الدعوى المباشرة ضد المؤمن إلا بعد ثبوت مسؤولية المؤمن له عن الحادث، ويستوي أن تتقرر هذه المسؤولية أمام القسم المدني الذي يحكم عليه بالتعويض أو أمام القسم الجزائي الذي يحكم عليه بعقوبة جزائية².

¹ أنظر في عرض هذا المذهب: محمد المنجي، دعوى تعويض حوادث السيارات، منشأة المعارف بالإسكندرية، طبعة 2004، ص266؛ فايز أحمد عبد الرحمان خليل، التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص162.

PICARD- l'autonomie de l'action directe, revue générale des assurances terrestres, 1933, P725 et s.

² جمال الدين جودة اللبان، مقال سابق، ص254.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

ويضيف أحد أنصار هذا الاتجاه قائلاً "بأنه متى كان مبدأ المسؤولية أو مقدار التعويض لم يفصل فيه قضائياً، أو بإقرار المؤمن لم يعد هناك مناص في هذه الحالة من إدخال المؤمن له خصماً في الدعوى المباشرة حتى يبيت في مواجهته بمبدأ المسؤولية ومقدار التعويض، ذلك أن المتضرر إنما يرفع الدعوى المباشرة على أساس مسؤولية المؤمن له ثابتة، وأن التعويض مقدر، فمسئولية المؤمن له عن تعويض مقدر هو العماد الذي تقوم عليه الدعوى المباشرة. وكيف يمكن ثبوت المسؤولية وتحديد مقدار التعويض إذا يكن المؤمن مقر بها، ولم يصدر بها حكم قضائي في غير مواجهة المؤمن له، وهو دون المؤمن الخصم الحقيقي في كلا الأمرين، ومن ثم وجب في هذه الحالة على المضرور إدخال المؤمن له خصماً في الدعوى المباشرة"¹.

ويؤكد هذا المذهب قضاء محكمة النقض المصرية بتاريخ 15 فبراير 1977 بأن "نص المادة 05 فقرة 1 من القانون رقم 652 لسنة 1955 في شأن التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات يدل على أن المشرع رغبة منه في حماية المضرور رتب له حقاً مباشراً في مطالبة المؤمن بالتعويض المستحق له في ذمة المؤمن له، مما مقتضاه أن مسؤولية المؤمن قبل المضرور على أساس الدعوى المباشرة لا تقوم إلا إذا تحققت مسؤولية المؤمن له، بحيث إذا حكم بعدم مسؤولية هذا الأخير مدينا انتفت مسؤولية المؤمن، ولا يستطيع المضرور بعد ذلك أن يرجع بالدعوى المباشرة"².

البند الثاني: الدعوى المباشرة دعوى احتياطية.

لا يتطلب هذا المذهب أن ترفع الدعوى المباشرة بعد الحكم بمسئولية المؤمن له، بل يكفي أن يخاصم المضرور المؤمن له وشركة التأمين في دعوى واحدة ليصدر فيها حكم واحد عليهما معاً مقررراً مسؤولية المؤمن له وملزماً شركة التأمين بالتعويض³.

فالدعوى المباشرة حسب هذا المذهب ليست تابعة لدعوى المضرور ضد المؤمن له وليست مستقلة عنها استقلالاً تاماً، وإنما تسير معها جنباً إلى جنب، بل هي دعوى احتياطية.

ويضيف الأستاذ سعد واصف بأن كل من المدنيين، المؤمن والمؤمن له، يلتزم بكل الدين إذا وجه المضرور إليه دعواه، لكن لا تضامن بينهما، لأن الدين دين كل منها ليس له مصدر واحد، فالتزام المؤمن له مصدره يتمثل في الفعل الضار أو عقد النقل، والتزام المؤمن مصدره

¹ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، عقد التأمين، الجزء السابع، المجلد الثاني، مرجع سابق، فقرة 858، ص1684.

² عمرو عيسى الفقي، الموسوعة القانونية في المسؤولية المدنية، دار الكتب القانونية، مصر، طبعة 2002، ص213-463.

³ محمد المنجي، مرجع سابق، ص266-267.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

القانون، ولا إتحاد في السبب بين المدنيين، ولا يوجد اتفاق بين المؤمن والمؤمن له أو بينهما وبين المضرور على التضامن كما أنه لا يوجد نص في القانون على هذا التضامن¹.

ويرى الأستاذ سعد واصف أنه على الرغم من انعدام التضامن بين المؤمن والمؤمن له فكلاهما ملتزم بكل الدين تجاه المضرور أي أنها يلتزمان التزاماً مشتركاً أو ما يسمى بالالتزام التضاممي الذي يتحقق في كل مرة يلتزم فيها عدة مدنيين تحت ظروف الواقع بديون مختلفة السبب والمصدر بحيث يستطيع الدائن أن يطلب من أي منهم كل الدين أي أن الدائنين بهذا الدين يكونان ملتزمين بالوفاء به التزاماً مشتركاً، بحيث إذا وفي أحد المدنيين برئت ذمته وذمة الباقيين².

البند الثالث: الدعوى المباشرة مستقلة عن دعوى المؤمن له.

يرى أنصار هذا الرأي أن الدعوى المباشرة التي تكون للمضرور قبل المؤمن تنشأ للمضرور بمجرد وقوع الحادث فيكون من حق المضرور رفعها دون حاجة إلى اختصام المؤمن له معها ودون حاجة إلى سبق حصوله على حكم يقرر مسؤولية المؤمن له عن الحادث.

فحسب هذا المذهب فإن الدعوى المباشرة مستقلة استقلالاً تاماً فهي ليست تابعة لغيرها إذ لا تتطلب سبق حصول المضرور على حكم بقرار مسؤولية المؤمن له، وليست احتياطية إذ لا تتطلب اختصام المؤمن له مع المؤمن³.

ويستند أصحاب هذا الرأي إلى أن الدعوى المباشرة تنشأ بمجرد وقوع الحادث، ولا تستند في مباشرتها إلى دعوى أخرى فالمؤمن يسأل بمجرد وقوع الحادث إذا كان المؤمن له محلاً للمطالبة القضائية أو الودية، حتى لو لم ترفع دعوى بالفعل، وبكفي مجرد إخطار أو مطالبة ودية، وإثبات المضرور مسؤولية المؤمن له، ولا يعني ذلك أنه يجب أن يستصدر عليه أو في مواجهته حكماً بالمسؤولية.

ويعتبر الفقيه ليون مازو (L. MAZEAUD) من زعماء هذا المذهب الذي يؤكد على أن الدعوى المباشرة للمضرور ضد شركة التأمين مستقلة عن دعواه ضد المؤمن. معنى ذلك أن

¹ سعد واصف، رسالته، ص 475.

² سعد واصف، رسالته، ص 475؛ عز الدين الديناصورى، عبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، الفنية للتجليد الفني، الإسكندرية، الطبعة 7، سنة 2000، ص 729.

³ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء السابع، المجلد الثاني، مرجع سابق، فقرة 558، ص 1684.

ليون مازو، مجلة القانون والاقتصاد، مطبعة جامعة القاهرة، السنة الثانية، ص 24؛ عز الدين الديناصورى، عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 729.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

للمضرور دعويان متميزتان يستطيع أن يرفعها معا أو يكتفي بواحدة منهما حسب مشيئة وإذا أختار الاثنتين فيمكنه ممارستهما معا أو بالتتابع، وإذا أختار التتابع فله الخيار في أن يبدأ بدعواه ضد المؤمن أو بدعواه به ضد المؤمن له¹.

ومن أنصار هذا المذهب في الفقه المصري الأستاذ فايز عبد الرحمن الذي يرى بأن حق المضرور المباشر قبل المؤمن ينشأ من القانون وبمجرد ارتكاب الحادث الذي يقع من السيارة المؤمن عليها، سواء كان مرتكب الحادث هو المؤمن له أو غيره، فالمؤمن ملزم بدفع التعويض للمضرور، وليس هناك ما يدعو لتأخير ذلك حتى يصدر حكم بمسئولية المؤمن له أو اختصام المؤمن له ليصدر الحكم بتقرير مسؤليته².

وهناك أحكام في القضاء المصري تؤيد هذا المذهب إذ قضت محكمة النقض المصرية بتاريخ 03 جوان بما يلي: "إنه لما كانت المادة الخامسة من القانون رقم 652 لسنة 1955 بشأن التأمين الإجباري من المسئولية المدنية الناشئة من حوادث السيارات صريحة في أن للمضرور أن يرفع دعواه مباشرة على المؤمن الذي يلتزم بدفع التعويض الذي يحكم به قضائيا مهما بلغت قيمته إلى صاحب الحق فيه مباشرة، ولم تشترط أن يصدر حكم قضائي بالتعويض قبل المؤمن له لأن المشرع أخضع دعوى المضرور مباشرة قبل المؤمن للتقادم الخاص، وهذا دليل على افتراضه أن يكون المؤمن له غير ممثل في الدعوى، فأعطى المؤمن حق الدفع بالتقادم الخاص الذي له قبل المؤمن له. ولأن اشتراط تمثيل المؤمن له في الدعوى المباشرة وإلا كانت غير مقبولة، يجعل دعوى المضرور قبل المؤمن غير مباشرة وتابعة للدعوى التي ترفع على مالك السيارة وينتقي بذلك فرض المشرع من تقريرها"³.

الفرع الثاني: تقييم موقف الفقه والقضاء.

أولاً: فيما يتعلق بالمذهب الأول اعترض عليه بأن إعماله يؤدي إلى تعطيل المضرور بعض الوقت من الوصول إلى حقه، لأنه يضع في طريقه شرطاً ليس له سند في القانون، مقتضاه ضرورة حصوله على حكم نهائي يقضي بقيام مسئولية المؤمن له عن الحادث الذي أدى إلى حدوث الضرر. وذلك يشكل تعقيدا للأمر لا مبرر له، ويتنافى مع روح التأمين الإجباري وان كان

¹ هنري مازو، مجلة القانون والاقتصاد، مطبعة جامعة القاهرة، السنة الثانية، ص24 وما بعدها.

² فايز أحمد عبد الرحمان، التأمين من المسئولية عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص173-174.

³ الحكم أشار إليه: عز الدين الديناصور وعبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص686 وما بعدها.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

ليس هناك ما يمنع من الناحية العملية من أن يسلك المضرور هذا المسلك، لكن نظرا للعقبات التي يضعها للمضرور يتعين عدم الأخذ بهذا المذهب¹.

ثانياً: فيما يتعلق بالمذهب الثاني الذي يعتبر الدعوى المباشرة من قبل الدعوى الاحتياطية، يعتبر مع روح التأمين الإلزامي من حوادث السيارات لأن دور المؤمن في إطار هذه النوع من التأمين يقتصر على تغطية الأضرار التي تنتج من جراء وقوع حادث سيارة مؤمن عليها، مع تخويله الحق في الرجوع على المؤمن له بما دفعه من تعويض للمضرور متى كان هناك مجال لذلك². ولكن هذا الالتزام ليس مطلقاً، بل يرتبط بثبوت مسؤولية قائد السيارة عن الحادث الذي نتج عنه الضرر. ومعنى ذلك إذا كان الحادث ناتجاً عن سبب أجنبي فلا يمكن للمضرور الرجوع على المؤمن لمطالبته بالتعويض عن الضرر اللاحق به.

وبناء على ما سبق لكي يمكن لضحايا حوادث السيارات الرجوع على المؤمن لمطالبته بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم، يجب عليهم إدخال المؤمن له خصماً في الدعوى المباشرة حتى يبيت في مسؤوليته عن الحادث وفي مقدار التعويض، لأن مسؤولية المؤمن له هي منشأ الدعوى المباشرة. وأساس ذلك المادة: 16 مكرر من القانون المتعلق بالزامية التأمين على السيارات التي تنص على ما يلي: " إذا كان الحادث ناجماً عن مركبة مؤمنة، يستدعي المؤمن أمام الجهة القضائية الجزائية في نفس الوقت الذي تستدعي فيه الأطراف طبقاً لقانون الإجراءات الجزائية"³.

فهذا النص يبين أن ممارسة ضحايا حوادث السيارات لحقوقهم تجاه المؤمن مباشرة يتطلب في نفس الوقت وفي نفس ضرورة استدعاء قائد المركبة التي وقع منها الحادث الذي نتج عنه الضرر، بغض النظر عما إذا قائد السيارة هو المؤمن له أو أحد أتباعه، أو شخص من الغير.

ثالثاً: فيما يتعلق بالمذهب الثالث الذي يعتبر الدعوى المباشرة دعوى مستقلة عن دعوى المؤمن فيرى الأستاذ سعد واصف أنه. يتطرق ومجاف لطبيعة التأمين، ذلك أن الخطر الذي

¹ سعد واصف، شرح قانون التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص 174.

² أنظر فيما يلي: الفصل الأول من الباب الثاني من هذا البحث.

³ تنظر المادة: 16 من القانون رقم 88-31 المؤرخ في 19 جويلية 1988 المعدل والمتمم للأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وينظم التعويض عن الأضرار.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

يغطيه المؤمن، هو المطالبة الودية أو القضائية التي يوجهها المضرور للمؤمن له. فوجود هذه المطالبة لازم لمطالبة المؤمن¹.

كما أن المذهب يتعرض مع مضمون عقد التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات الذي يغطي مسؤولية المؤمن له أو من يسوق السيارة المؤمن عليها التي أحدثت الضرر، وبذلك يتطلب لالتزام المؤمن بالتعويض ضرورة ثبوت مسؤولية المؤمن له أو من يسوق السيارة عن الحادث الضار، ولا يمكن اعتبار دعوى المضرور في مواجهة شركة التأمين مستقلة عن دعواه في مواجهة المؤمن له، لأن القول بهذا الاستقلال يعني إتاحة المجال أمام المضرور للبدء بمباشرة الدعوى المباشرة. وبناء على هذا لا يمكن الأخذ بالمذهب الأخير.

المطلب الثالث: أحكام الدعوى المباشرة.

للدعوى المباشرة أحكام تحدد المحكمة المختصة بالنظر فيها محليا ونوعيا (الفرع الأول)، كما تبين أطرافها (الفرع الثاني).

الفرع الأول: المحكمة المختصة بنظر الدعوى المباشرة.

يجب أن ترفع الدعوى المباشرة أمام المحكمة المختصة نوعيا (البند الأول)، ومحليا (البند الثاني).

البند الأول: الاختصاص النوعي.

أولاً: اختصاص القاضي الجزائي الدعوى المباشرة.

إذا كانت الدعوى المباشرة للمضرور ضد المؤمن هي دعوى مطالبة بالتعويض عن الضرر الناشئ عن حادث من حوادث السير، فإن التساؤل قد يثار عما إذا كان المضرور يستطيع أن يرفع هذه الدعوى ضد المؤمن أمام قسم الجرح أو المخالفات، خاصة إذا كان حادث السيارة نشأت عنه جنحة قتل خطأ أو جرح خطأ وفقا لقانون العقوبات، وتم تحريك الدعوى العمومية في مواجهة المتهم "المؤمن له" لينظرها قسم الجرح أو المخالفات.

¹ سعد واصف، شرح قانون التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص 175.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

ولعل الذي أثار هذا التساؤل هو ما لقسم الجرح والمخالفات من اختصاص استثنائي بنظر الدعوى المدنية المتصلة بجرحه أو مخالفة، ومقتضى ذلك أنه يجوز للمضرور أن يرفع الدعوى المدنية ضد المؤمن له أمام قسم الجرح أو المخالفات الذي ينظر الدعوى العمومية¹.

أما فيما يتعلق بمدى اختصاص المحاكم الجزائية بنظر الدعوى المباشرة للمضرور ضد المؤمن فظهر هناك اتجاهين في الفقه الاتجاه الأول يرفض ذلك والاتجاه الثاني يجيزه.

الاتجاه الأول: يرى أنصار هذا الاتجاه أنه لا اختصاص للمحاكم الجزائية بنظر الدعوى المباشرة للمضرور ضد المؤمن استناد إلى نص المادة 182 من قانون الإجراءات الجزائية الفرنسي التي تنص على أنه لا يمثل أمام المحاكم الجنائية إلا المهتم والمسئول عن الحقوق المدنية نتيجة للفعل الضار. وقد حددت المادة: 1382 مدني فرنسي وما بعدها المسئولين عن الحقوق المدنية وليس من بينهم المؤمن².

كما يرى أنصار هذا الاتجاه في الفقه المصري أن المادة 253 فقرة 3 من قانون الإجراءات الجنائية المصري التي تنص: "... ولا يجوز أمام المحاكم الجنائية أن ترفع دعوى الضمان ولا أن يدخل الدعوى غير المدعى عليهم بالحقوق المدنية والمسئولين عن الحقوق المدنية".

ويرى أنصار هذا الاتجاه أن المقصود بالمسئولين عن الحقوق المدنية الأشخاص المسئولين عن أعمال تابعيهم أو المنوط بهم رعايتهم أو من يسألون عن فعل الحيوان أو البناء أو الآلات، ويرون أن المواد من 172 إلى 178 من القانون المدني المصري حددتهم على سبيل الحصر وليس من بينهم المؤمن³.

ويضيف أنصار هذا الاتجاه لتبريرهم لموقفهم وتفسيرا لهذه المواد، بأن المؤمن ليس مسئولا عن نتائج الفعل الضار لأن التزامه نحو المؤمن له والمضرور إنما هو ناشئ عن عقد التأمين،

¹ أبو زيد عبد الباقي، التأمين من المسؤولية عن حوادث السير، رسالة دكتوراه، مقدمة إلى كلية الحقوق بجامعة القاهرة، سنة 1975، ص428.

² PICARD et BESSON, les assurances terrestres en droit français, op.cit N°388, P566; CF: CHORMANTIER (A) et ROUZY (M), l'assurance automobile, paris, 1940, N°447, P448; COCRAL (F), la responsabilité du fait de l'usage de tous véhicules terrestres et le contrat d'assurance, Paris 1^{ère} édition, 1971, P362.

³ سعد واصف، رسالته، ص447، وكتابه في شرح قانون التأمين الإلزامي، مرجع سابق، ص165.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

وحيثما يطالبه المضرور بالتعويض فهو إنما يطالبه بتنفيذ هذا العقد، وعلى ذلك فكل نزاع يقوم حول تنفيذ عقد التأمين إنما نزاع يتعلق بالمسئولية العقدية فينفرد بالفصل فيه القسم المدني¹.

ونظراً لما يترتب على القول بعدم اختصاص المحاكم الجنائية بنظر دعوى المضرور ضد المؤمن من نتائج في غير صالح المضرور، كونها تؤخر حصول المضرور على حقه في التعويض إلى ما بعد الفصل في الدعوى العمومية، نادى بعض الفقهاء بضرورة تدخل المشرع بنص صريح للمضرور مخاصمة المؤمن مع المؤمن له المسئول أمام قسم الجرح².

الاتجاه الثاني: وهو الاتجاه الغالب في الفقه المصري³، ويرى بأن التفسير السليم لنصوص القانون يؤدي إلى القول باختصاص قسم الجرح أو المخالفات بنظر دعوى المضرور المباشرة ضد المؤمن، وليس هناك ما يدعو إلى تدخل المشرع لا عطائه هذا لاختصاص، ويشد أنصار هذا الاتجاه إلى الحجج التالية:

1- أن الدعوى المباشرة ليست دعوى ضمان التي لا يجوز رفعها أمام القسم الجزائي حسب نص المادة: 253 قانون الإجراءات الجنائية المصري، لأن المؤمن لا يعتبر ضامناً لمجرد أنه يدفع التعويض للمضرور، وإلا كان معنى ذلك اعتبار كل من المتبوع ومتولي الرقابة ضامنين، والدعوى المدنية ضدتهما دعوى ضمان فلا تختص المحكمة الجنائية بنظرها، وهذا ما لم يقل به أحد. فقد يتعدد المسئولون عن التعويض مع اختلاف مصدر التزام كل منهم، دون أن يكون أحدهم ضامناً للآخر.

2- أن المصدر التعاقدى لالتزام لا يمنع من اختصاص المحكمة الجنائية بنظر دعوى المضرور المباشرة ضده، لأن المعيار الصحيح لتحديد اختصاص القاضي الجزائي بالفصل في

¹ أبو زيد عبد الباقي، رسالته، ص430.

² PICARD et BESSON, traité général des assurances terrestres en droit français, tome 3, paris, 1943, P541.

وأنظر أيضاً: سعد واصف، هل تختص المحاكم الجنائية بعد صدور قانون التأمين الإجباري بنظر الدعوى المدنية التي يرفعها المضرور ضد شركة التأمين، مجلة المحاماة، العدد الرابع، السنة 41، ص591.

³ حلمي راغب حنا، دعوى المضرور ضد شركة التأمين، مجلة المحاماة، العدد 5، 6، السنة 46، ص500. سليمان مرقس، تكييف الفعل الضار واختصاص المحاكم الجنائية بالدعاوى المدنية، وأثر الحكم بالبراءة في دعوى التعويض، مجلة القانون والاقتصاد، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، مطبعة جامعة فؤاد الأول، القاهرة، العدد الثاني، السنة الخامسة عشر، 1945، ص187 وبعدها.

عاطف محمد كامل فخري، حول الاختصاص بنظر دعاوى التعويض عن الأضرار الناتجة عن حوادث المرور، مجلة إدارة قضايا الحكومة، العدد الثاني، سنة 1969، ص419 وبعدها.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

الدعوى المدنية، هو أن يكون الضرر المطلوب تعويضه ناشئ مباشرة عن الجريمة المعروضة عليه.

ويبدو أن الموقف الجدير بالأخذ في الجزائر هو ما قال به الاتجاه الثاني، والسند في ذلك نص المادة: 16 مكرر فقرة 1 من القانون 88 / 31 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات والتي جاء نصها كما يلي: " إذا كان الحادث ناجما عن مركبة مؤمنة، يستدعي المؤمن أمام الجهة القضائية الجزائرية في نفس الوقت الذي تستدعي فيه الأطراف طبقا لقانون الإجراءات الجزائرية". يتضح من هذا النص أنه يجوز للمضرور إذا ادعى مدنياً في مواجهة المتهم المتسبب في إحداث الضرر، أن يختصم المؤمن لإلزامه بالتعويض المحكوم به من الجهة القضائية الجزائرية في الدعوى المدنية التبعية التي يرفعها المضرور بالتبعية الدعوى العمومية المرفوعة على مرتكب الحادث سواء كان المتهم هو المؤمن له أو أحد تابعته أو أي شخص من الغير تمتد مسئولية المؤمن إلى تغطية مسئوليته المدنية الناشئة عن حوادث السيارات.

ثانياً: اختصاص القاضي المدني بنظر الدعوى المباشرة.

يجوز للمضرور أن يرفع الدعوى المباشرة أمام القاضي المدني، وهذا حسب الأصل العام الذي يعطي الاختصاص بالفعل في دعاوى المدنية للقاضي المدني، وبالتحديد للقسم المدني للمحكمة المختصة محلياً.

وبالإضافة إلى ذلك أعطى المشرع الجزائري الاختصاص للمحاكم المدنية للفصل في المنازعات المتعلقة بالمسؤولية والرامية لطلب تعويض الأضرار الناجمة عن سيارة تابعة للدولة أو لإحدى الولايات أو البلديات أو المؤسسات العمومية ذات الصبغة الإدارية¹.

البند الثاني: الاختصاص المحلي.

بالرجوع إلى نصوص قانون الإجراءات المدنية الجزائري، نلاحظ أنه يتنازع بشأن المحكمة المختصة محلياً بنظر الدعوى المباشرة ضد المؤمن جهتين قضائيتين محكمة موطن المؤمن المدعى عليه، محكمة محل وقوع الحادث.

فالمادة: 08 من قانون الإجراءات المدنية جاءت بالقاعدة العامة للاختصاص المحلي، فأعطته للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه. وبهذا ترفع الدعوى

¹ تنص المادة: 7 مكرر فقرة 4 على ما يلي: "خلافاً لأحكام المادة 7 تكون من اختصاص:

1- المحاكم... المنازعات المتعلقة بكل دعوى خاصة بالمسؤولية والرامية لطلب تعويض الأضرار الناجمة عن سيارة تابعة للدولة أو لإحدى الولايات أو البلديات أو المؤسسات العمومية ذات الصبغة الإدارية..."

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

المباشرة أمام محكمة موطن المؤمن إذا لم يخاصم المضرور المؤمن له إلى جانبه، أما إذا خاصم كلا من المؤمن والمؤمن له فيكون بالخيار بين أن يرفع الدعوى أمام موطن المؤمن محكمة موطن المؤمن له¹.

ولقد جاءت الفقرة الرابعة من المادة التاسعة من قانون الإجراءات المدنية الجزائري باستثناء يجيز للمضرور رفع الدعوى المباشرة على المؤمن أمام الجهة القضائية التي يقع دائرة اختصاصها الفعل الضار، إذا كان الأخير ناشئ من جنابة أو جنحة أو مخالفة أو شبه مخالفة².

الفرع الثاني: الخصوم في الدعوى المباشرة.

يقصد بالخصوم في الدعوى أطرافها وهما المدعي والمدعى عليه.

¹ تنظر المادة: 09 فقرة 3 من قانون الإجراءات المدنية الجزائري التي تنص على ما يلي: "وإذا تعدد المدعى عليهم، يعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها، موطن أحدهم أو مسكنه"

² تنظر المادة: 09 فقرة 4 من قانون الإجراءات المدنية الجزائري والتي جاء نصها كما يلي: "وفي دعاوى تعويض الضرر الناشئ من جنابة أو جنحة أو مخالفة أو شبه مخالفة، أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها الفعل الضار".

أولاً: المدعي في الدعوى المباشرة.

نصت المادة الثامنة من الأمر 15/74 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات على أن المؤمن ملزم بتعويض ضحية حوادث السير أو ذوي حقوقها، وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسئول مدنيا عن الحادث.

استناد إلى هذا النص فإن المدعي في الدعوى المباشرة هو المضرور، أي الشخص الذي لحقه ضرر من حادث سيارة، سواء كان هذا المضرور هو المؤمن له شخصيا في حالة ما إذا اقتصر الضرر على مجرد الإصابة، أما إذا توفي المضرور نتيجة للحادث كان المضرورون هم ورثته، وفي هذه الحالة يباشر الورثة الدعوى المباشرة بصفتهم مضرورين أصليين أصابهم الضرر المباشر نتيجة وفاة مورثهم في حادث السيارة.

كما يمكن أن يباشر الدعوى المباشرة كمدعى كل ضحية وإن لم تكن لها صفة الغير تجاه المسئول مدنيا عن الحادث مثل الأشخاص الذين يسأل عنهم المؤمن له.

و إذا تعدد المضرورين من نفس الحادث يلزم المؤمن بتعويض كل مضرور التعويض الكامل يجبر الضرر الذي لحق به بسبب الحادث.

ثانياً: المدعى عليه في الدعوى المباشرة.

المدعى عليه في الدعوى المباشرة هو دائما شركة التأمين التي أمنت على السيارة التي نسب الحادث إليها أو إلى قائدها، حيث أن قانون التأمين الإلزامي أعطى للمضرور من حادث السيارة الحق في الرجوع مباشرة على المؤمن، وذلك ليسهل على المضرورين من حوادث السيارات تحصيل التعويض عن الضرر الذي أصابهم نتيجة هذه الحوادث.

وقد يقوم المدعي (المضرور أو ذوي حقوقه) بإدخال المؤمن له في الدعوى، حتى تكون مسؤوليته ثابتة أمام القضاء، أما إذا كانت المسؤولية سابقة بناء على حكم قضائي سابق، فيمكن أن يقوم برفع الدعوى المباشرة ضد المؤمن وحده، فيلزم المؤمن بسداد ما يحكم به قضائياً من تعويض¹.

¹ خالد مصطفى فهمي، عقد التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص112.

المطلب الرابع: آثار الدعوى المباشرة.

يترتب على الدعوى المباشرة انتقال مبلغ التأمين المستحق في الأصل للمؤمن له إلى المضرور (الفرع الأول)، كما يترتب على الدعوى المباشرة مسألة مدى إمكانية تمسك المؤمن تجاه المضرور بالدفع التي له تجاه المؤمن له (الفرع الثاني).

الفرع الأول: انتقال مبلغ التأمين إلى المضرور.

تتطلب دراسة هذا الموضوع البدء بتحديد مجال انتقال مبلغ التأمين إلى المضرور ومبرراته (البند الأول)، ثم دراسة تعدد المضرورين في مواجهة المؤمن (البند الثاني)، ثم لحالة تزام المضرور ومؤمنه في الدعوى المباشرة (البند الثالث).

البند الأول: مجال انتقال مبلغ التأمين إلى المضرور ومبرراته.

بمجرد تحقق الخطر المؤمن منه، يجيز القانون للمضرور الرجوع على المؤمن بمبلغ التعويض لجبر الضرر اللاحق به، بمعنى يكون للمضرور حق مباشر على مبلغ التأمين، فيخصص هذا المبلغ للمضرور دون غيره في حدود مقدار قيمة الضرر الذي أصابه، فهو مخصص للوفاء بدين المضرور في مواجهة المسئول عن الحادث. وفي هذا المعنى يرى الأستاذ محمدي عرفة أن حق المضرور المباشر على عوض التأمين يتفق مع المنطق القانوني والعدالة والنظام العام¹.

وتجدر الإشارة إلى أن مبلغ التأمين لا ينتقل إلى المضرور ويبقى من حق المؤمن له المطالبة بمبلغ التأمين من المؤمن في حالة تحقق الخطر المؤمن منه وإصابة المضرور من جراء الحادث، وقيام المؤمن له تبعا لذلك بالوفاء بالتعويض إلى المضرور، لأن المؤمن له في هذه الحالة لحقت بذمته المالية خسارة، وهي المؤمن عليها في التأمين من المسؤولية².

ويثور التساؤل حول لماذا يخصص المؤمن مبلغ التأمين للوفاء بدين المضرور؟

للإجابة على هذا السؤال يمكن القول بأن الشخص يلتزم بالتعويض إما لأنه مسئول أصلي وإما لأنه مجرد ضامن أو مسئول تبعي، وإذا وجد الاثنان يكون كلاهما مسئولا أمام

¹ محمد علي عرفة، مقال سابق، ص 249 وما بعدها.

² محمد إبراهيم دسوقي، مرجع سابق، فقرة 119، ص 281؛ عبد الرزاق السنهوري، الجزء السابع، المجلد الثاني، مرجع سابق، فقرة

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

المضرور عن تعويضه عما لحقه من ضرر. غير أن الفارق بينهما يكن في تحديد درجة أو مستوى مسئولية كل منهما في العلاقة فيما بينهما، فالمسئول لكونه المدين الأصلي والحقيقي الذي يقع عليه عبء المسئولية، يكون هو المتحمل النهائي للتعويض، أما الضامن فيقتصر دوره على مجرد ضمان حصول المضرور على حقه في التعويض، لذلك يجوز له إذا وفي بالدين للدائن الرجوع على المسئول الأصلي الحقيقي عن الحادث.

فإذا أردنا إسقاط التفرقة السابقة على العلاقة بين المؤمن والمضرور لتحديد ما إذا كان المؤمن يخصص مبلغ التأمين لجبر الضرر اللاحق بالمضرور، هل ذلك باعتباره مسئول أصلي أم باعتباره مجرد ضامن أو مسئول تبعي؟

للإجابة على هذا السؤال ينبغي التمييز بين حالتين:

الحالة الأولى: وفيها يكون من أحدث الضرر شخص آخر غير المؤمن له وبالسيارة المؤمن عليها أي شخص ليس طرفاً في عقد التأمين لكن يغطي التأمين مسئوليته عن الحادث المرتكب بالسيارة المؤمن عليها.

في هذه الحالة يكون أمام المضرور شخصان ملتزمان بالتعويض: الأول هو الغير المسئول عن الحادث، فيكون المسئول الأصلي والحقيقي لتحقيق المسئولية التقصيرية في جانبه، والثاني هو المؤمن الذي تتحقق مسئوليته بسبب عقد التأمين، والفرض هنا أن الحادث يرجع إلى الغير، فلا تقوم مسئولية المؤمن له، وتبعاً لذلك لا تقوم مسئولية المؤمن فيكون التزامه بمقتضى عقد التأمين، الأمر الذي جعله مجرد ضامن لحصول المضرور على التعويض وليس مسئولا أصليا عن الحادث، ومن ثم فلا يقع عليه العبء النهائي للتعويض، إذ يجوز له بعد سداده التعويض للمضرور الرجوع على الغير المتسبب في للضرر الذي تعتبر مسئولا عن الحادث بالمعنى للدقيق لكلمة المسئولية.

الحالة الثانية: وفيها يكون من أحدث الضرر هو المؤمن له، فيكون كذلك أمام المضرور شخصان بالتعويض: الأول هو المؤمن له الذي يسأل في مواجهة المضرور بموجب قواعد المسئولية التقصيرية، فيكون المسئول الحقيقي عن الحادث ومن ثم تكون مسئوليته أصلية، والثاني

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

هو المؤمن والذي تكون مسؤوليته كذلك أصلية تبعا للمسئولية المؤمن له إذ أنه يتحمل التعويض بصفة نهاية¹.

وخلاصة القول بأن سبب تخصيص المؤمن مبلغ التأمين لجبر الضرر اللاحق بالمضرور لأنه الملزم الأصلي بجبر الضرر إذا كان المؤمن له هو المتسبب في الحادث، أما كان المتسبب في الحادث غير المؤمن له أي شخص من الغير يغطي عقد التأمين مسؤوليته، ففي هذا الحالة ينتقل مبلغ التأمين إلى المضرور لأن المؤمن يكون ضامن لحصول المضرور على التعويض.

البند الثاني: تعدد المضرورين في مواجهة المؤمن.

قد يجد المؤمن نفسه أمام عدد من المضرورين من نفس الحادث، فيقوم هؤلاء برفع الدعوى المباشرة للمطالبة بمبلغ التأمين، كما قد يظهر للمؤمن بعد وفائه بمبلغ التأمين للمضرورين الذي طالبوا بحقوقهم، مضرورون من نفس الحادث تأخروا في المطالبة بحقوقهم.

أولاً: تعدد الدعوى المباشرة في وقت واحد.

قد تلحق الحادثة الواحدة أضرارا بأكثر من شخص فيكون لكل واحد منهم حق ممارسة الدعوى المباشرة تجاه المؤمن للمطالبة بالتعويض عن الضرر اللاحق بهم في حدود الضمان الذي يلتزم به تجاه المؤمن في عقد التأمين من المسؤولية.

ويلزم المؤمن بدفع التعويض عن الضرر اللاحق بكل واحد منهم في حالة كفاية مبلغ التأمين، وعند عدم كفاية مبلغ التأمين، يوزع عليهم بقسمة الغرماء، فيحصل كل واحد منهم على نسبة من مبلغ التأمين تعادل نسبة دينه إلى مجموع الديون².

ثانياً: تأخر بعض المضرورين في المطالبة بالتعويض.

إذا تعدد المضرورون من نفس الحادث فتقدم بعضهم مباشرة للمطالبة بالتعويض من المؤمن وتم تقسيم مبلغ التأمين فيما بينهم بنسبة ضرر كل منهم فاستنفد مبلغ التأمين كله عند هذا الوفاء وبعد ذلك تبين أن هناك مضرورين آخرين من نفس الحادث، ولكنهم تقاعسوا في المطالبة

¹ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، التزام المؤمن بالتعويض ومدى رجوعه على المؤمن له وعلى الغير المسئول عن الضرر، مطبوعات جامعة الكويت، الكويت، 1995، ص46-47.

² عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء السابع، المجلد الثاني، مرجع سابق، فقرة 856، ص1680.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

بحقهم في التعويض تجاه المؤمن بالدعوى المباشرة، فهنا يري البعض أنه يتعين التمييز بين حالتين¹:

الحالة الأولى: إذا كان المؤمن حسن النية عند الوفاء للمضرورين الذين تقدموا بالمطالبة بحقهم على مبلغ التأمين، أي إذا لم يكن يعلم بوجود مضرورين آخرين برئت ذمته قبل المضرورين المتأخرين ويتجمل هؤلاء المضرورين المتقاعسين نتيجة إهمالهم في التقديم بالمطالبة، ولاحق لهم تجاه المؤمن.

الحالة الثانية: تتحقق هذه الحالة عند علم المؤمن بوجود مضرورين آخرين لم يطالبوا بالتعويض مع المضرورين الذين باشروا دعاوهم المباشرة، فاختلف الفقه حول الموقف الذي يتخذه المؤمن هنا.

فذهب البعض إلى أنه يجب على المؤمن أن يستبقي حصة هؤلاء من مبلغ التأمين في يده حتى يرجعوا عليه فيستوفوها منه، ولا يوفي من جرع منهم إلا بمقدار حصته².

وذهب رأي آخر إلى أن المؤمن في حالة وفائه للمضرورين الذين تقدموا بالمطالبة بحقهم في التعويض واستنفذ هذا الوفاء لمبلغ التأمين، يكون المؤمن في هذه الحالة قد أدى ما عليه من التزام. إذ ليس على المؤمن من التزام سوى تخصيص الوفاء إلى المضرور، وعدم إساءة هذا التخصص إذا هو دفع للمضرورين المعروفين لديه، كما أن إضافة التزام إلى المؤمن بالتقصي ومعرفة باقي المضرورين، يؤدي إلى تعطيل تعويض المضرورين النشطين المهتمين بمصالحهم، وهذا بسبب إهمال وتراخي المضرورين الآخرين الذي لم يقدموا طلباتهم³.

البند الثالث: تزام المضرور ومؤمنه من الأضرار.

قد يحدث أن يتزاحم المضرور ومؤمنه على مبلغ التأمين، وذلك كان يؤمن المضرور على سيارته من خطر معين، وفي حالة وقوع الخطر المؤمن منه إثر حادث مرور من قبل الغير الذي يكون مؤمناً على مسؤوليته المدنية، فيكون للمضرور هنا الحق في الرجوع بطلب التعويض على مؤمنه وعلى الغير وعلى مؤمن الغير المسئول عن الحادث.

¹ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء السابع، المجلد الثاني، مرجع سابق، فقرة 856، ص1680.

² عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء السابع، المجلد الثاني، مرجع سابق، فقرة 856، ص1680 الهامش رقم 3.

³ PICARD et BESSON, théorie générale des assurances terrestres, op.cit., P565.

أنظر أيضاً: سعد واصف، رسالته، ص484-485؛ عبد القدوس عبد الرزاق محمد الصديق، التأمين من المسؤولية وتطبيقاته الإيجابية المعاصرة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1992، ص144.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

فإذا رجع المضرور على مؤمنه، وكان مبلغ التأمين أقل من قيمة الضرر، فيجوز له الرجوع على مؤمن الغير المسئول عن الحادث بالدعوى المباشرة في حدود الضرر الذي لم يعطيه التعويض، وبالمقابل لذلك يكون من حق مؤمن المضرور الرجوع على مؤمن الغير من المسؤولية في حدود ما وفاه للمضرور، وفي هذه الحالة يتزاحم المضرور ومؤمنه على مبلغ التأمين والذي قد لا يكفي للوفاء بحق كل منهما، فيثار الإشكال حول كيفية توزيع مبلغ التأمين بينهما.

بالرجوع إلى القواعد العامة في القانون المدني الجزائري، وعلى وجه الخصوص القواعد المتعلقة بالوفاء كطريق من طرق انقضاء الالتزام نلاحظ أن المشرع الجزائري وضع حلاً لهذه المسألة في المادة: 265 مدني جزائري¹، وبإسقاط مضمونها على هذه المسألة يمكن القول بأنه في حالة تزاحم المضرور ومؤمنه من الأضرار، يجب على مؤمن الغير المسئول عن الحادث أن يوفي للمضرور حقه من مبلغ التأمين أولاً، وما تبقى من مبلغ التأمين بعد هذا الوفاء يوفي به إلى مؤمن المضرور بما أداه له من مبلغ التأمين.

الفرع الثاني: دفع المؤمن تجاه المضرور.

يستحق مبلغ التأمين في الأصل للمؤمن له، ولكنه ينتقل وفقاً لإقرار الدعوى المباشرة إلى المضرور تجاه المؤمن، فهل ينتقل هذا الحق إلى المضرور بجميع دفعه التي قد تنشأ عند المطالبة فيما بين المؤمن والمؤمن له؟

للإجابة على هذا السؤال يميز الفقه بين الدفع السابقة لوقوع الحادث (البند الأول) والدفع اللاحقة له² (البند الثاني).

البند الأول: الدفع السابقة على وقوع الضرر.

يرى غالبية الفقهاء أن الدفع التي يستطيع المؤمن التمسك بها قبل المضرور هي الدفع التي ينشأ الحق فيها قبل نشوء حق المضرور، وأن وحق المضرور ينشأ من وقت وقوع الحادث

¹ تنص المادة: 265 مدني جزائري على ما يلي: "إذا وفى الغير الدائن جزءاً من حقه وحل محله فيه، فلا يضار الدائن بهذا الوفاء، ويكون في استيفاء ما بقي له من حق مقدماً على من وفاه، ما لم يوجد اتفاق يقضي بغير ذلك".

فإذا حل شخص آخر محل الدائن فيما بقي له من حق رجع من حل أخيراً هو من تقدمه في الحل كل بقدر ما هو مستحق له وتقاسما قسمة الغرماء.

² عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء السابع، المجلد الثاني، مرجع سابق، فقرة 862، ص 1691 وبعدها؛ فرنان بالي، التأمين من المسؤولية، مجلة المحاماة، السنة 33، العدد الثامن، ص 1096.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

الذي أضربه، ومن ثم فالمؤمن يستطيع دائماً الدفع بالبطلان، أو الدفع بالفسخ أو الوقف للتأخر في سداد الأقساط الناشئ قبل نشوؤ حق المضرور¹.

أولاً: الدفع ببطلان عقد التأمين أو فسخه.

حسب نص المادة: 21 من قانون² التأمينات الجزائري إذا أدلى المؤمن بمعلومات أو بيانات كاذبة أو أخفى وقائع جوهرية يؤثر في تقدير المؤمن للخطر، يترتب عليه إبطال عقد التأمين لأن المؤمن لو علم بالمعلومات الحقيقة التي أخفاها المؤمن له لامتنع عن قبول التأمين. بمعنى أن المؤمن له في هذه الحالة يكون قد أوقع المؤمن في غلط يؤدي إلى قابلية العقد للإبطال لمصلحة المؤمن.

كما تنص المادة: 15 فقرة 1 من قانون التأمين³ على حالة الفسخ، وتتحقق إذا تحقق المؤمن قبل وقوع الحادث أن المؤمن له أغفل أو صرح تصريحاً غير صحيح بحسن نية وامتنع المؤمن له عن دفع الفارق في القسط.

كما يتحقق الفسخ كذلك في حالة عدم دفع المؤمن له أقساط التأمين بعد احترام الإجراءات المنصوص عليها في المادة: 16 من قانون التأمين الجزائري⁴.

و يترتب على إبطال عقد التأمين أو فسخه زوال حق المضرور قبل المؤمن، إذ يستطع المؤمن أن يحتج على المضرور عند رجوعه عليه بالدعوى المباشرة ببطلان عقد التأمين أو قابليته للإبطال أو فسخه.

ثانياً: الدفع بعدم وجود تأمين أو عدم سريانه.

¹ فرنان بالي، مقال سابق، ص1096؛ محمد إبراهيم دسوقي، مرجع سابق، فقرة 1210 وما بعدها؛ مصطفى محمد الجمال، أصول التأمين، منشورات الحلبي، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 1999، فقرة 342، ص403؛ سعد واصف، رسالته، ص456-457.

² تنص المادة: 21 فقرة 1 من الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم بالقانون رقم 04-06 المؤرخ في 25 يناير 2006، على ما يلي: "كل كتمان أو تصريح كاذب متعمد من المؤمن له، قصد تضليل المؤمن في تقدير الخطر ينجر عنه إبطال العقد...".

³ تنص المادة: 19 فقرة 1 من قانون التأمينات على ما يلي: "إذا تحقق المؤمن قبل وقوع الحادث أن المؤمن له أغفل شيئاً أو صرح تصريحاً غير صحيح، يمكن الإبقاء على العقد مقابل قسط أعلى يقبله المؤمن له أو فسخ العقد إذا رفض هذا الأخير دفع تلك الزيادة".

⁴ تنص المادة: 16 فقرة 5 من قانون التأمينات على ما يلي: "للمؤمن الحق في فسخ العقد بعد عشرة أيام من إيقاف الضمانات، ويجب تبليغ الفسخ للمؤمن له بواسطة رسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالإستيلام...".

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

يشترط لرجوع المضرور على المؤمن بالدعوى المباشرة أن يسند المضرور إلى وثيقة تأمين سارية المفعول وقت وقوع الحادث المؤمن منه، فإذا لم تكن السيارة مؤمن عليها أو انقضت مدة عقد التأمين قبل وقوع الحادث المؤمن منه دون تجديده، أو أن المؤمن له قام بتعليق سريان عقد التأمين ووقوع الحادث أثناء فترة التعليق، أو أن المؤمن قام بتوقيف الضمان بسبب عدم دفع أقساط التأمين حسب نص المادة¹: 16 فقرة 4 من قانون التأمين.

في كل هذه الحالات يجوز للمؤمن أن يدفع الدعوى المباشرة التي رفعها المضرور عليه بعدم وجود تأمين أو بعدم سريانه وقت الحادث.

ثالثاً: الدفع بتخفيض مبلغ التأمين.

إذا تبين للمؤمن بعد وقوع الحادث، أن المؤمن له أغفل شيئاً أو صرح تصريحاً غير صحيح حول وصف الخطر المؤمن منه والذي تم قبل وقوع الحادث وكان ذلك بحسن نية يخفض المؤمن مبلغ التأمين في مواجهة المضرور في حدود الأقساط المدفوعة منسوبة للأقساط المستحقة فعلاً مقابل الأخطار المعنية، مع تعديل العقد بالنسبة للمستقبل².

¹ تنص المادة: 16 فقرة 4 من الأمر رقم 95-07، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 25 يناير 2006، المتعلق بالتأمينات على ما يلي: "عند انقضاء أجل الثلاثين يوماً، ومع مراعاة الأحكام المتعلقة بتأمينات الأشخاص، يمكن للمؤمن أن يوقف الضمانات تلقائياً دون إشعار آخر، ولا يعود سريان مفعولها إلا بعد دفع القسط المطلوب". وفي جواز هذا الدفع أنظر: فايز أحمد عبد الرحمان، التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص 204 وما بعدها؛ عبد القدوس عبد الرحمان محمد الصديق، رسالته، ص 140.

² تنظر المادة: 19 فقرة 4 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 25 يناير 2006، والتي جاء نصها كما يلي: "إذا تحقق المؤمن بعد وقوع الحادث، أن المؤمن له أغفل شيئاً أو صرح تصريحاً غير صحيح، يخفض التعويض في حدود الأقساط المدفوعة منسوبة للأقساط المستحقة فعلاً مقابل الأخطار المعنية مع تعديل العقد بالنسبة للمستقبل".

وفي جواز هذا الدفع أنظر: عبد القدوس عبد الرزاق محمد الصديق، رسالته، ص 140؛ مصطفى الجمال، مرجع سابق، فقرة 342، ص 403.

البند الثاني: الدفع اللاحقة لوقوع الضرر.

هذه الدفع نظراً لكونها تنشأ بعد وقوع الحادث الذي أدى إلى مسؤولية المؤمن له، ويستطيع المؤمن أن يحتج بها على المؤمن له عند مطالبته بالتعويض عن وقوع الخطر المؤمن منه في عقد التأمين من المسؤولية المدنية، فحين لا يستطيع أن يحتج بهذه الدفع في مواجهة المضرور الذي يطالبه بالتعويض عن طريق الدعوى المباشرة.

وبناء عليه لا يستطيع المؤمن أن يحتج على المضرور بسقوط الحق في الضمان بسبب مخالفة المؤمن له لالتزامات قانونية أو اتفاقية تنفذ بعد وقوع الحادث مثل الإخطار بوقوع الحادث خلال مدة معينة، أو القيام بإجراءات معينة بعد وقوعه، لأن هذا الدفع لا حق لوقوع الحادث¹.

ويبرر عدم الاحتجاج على المضرور بالرغبة في حماية مصالح المضرور، وتمكينه من الحصول على حقه في التعويض من شخص مليء وقادر هو المؤمن. وهذه الرغبة هي ذاتها التي أملت على المشرع فكرة الإجبار على التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات، كما أنها هي ذاتها دفعت إلى منح المضرور الدعوى المباشرة كي يستعملها عند مطالبته للمؤمن بدفع التعويض بالرغم من عدم وجود علاقة مباشرة بينهما، فلو سمع للمؤمن بالاحتجاج قبل المضرور بالدفع اللاحقة أيضاً، لعل ذلك من فعالية الدعوى المباشرة في حماية المضرور.

وعلى ذلك فالمؤمن الذي يدفع للمضرور حقه ليس أمامه بعد هذا سوى أن يرجع على المؤمن له ليقاضي منه ما دفعه من تعويض للمضرور، والذي ما كان له أن يدفعه لو أنه استطاع أن يحتج عليه بدفع السقوط.

وهكذا يتضح لنا مدى الارتباط بين قاعدة عدم الاحتجاج على المضرور بالدفع اللاحقة لوقوع الحادث ونظام التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات.

¹ فرنان بالي، مقال سابق، مجلة المحاماة، ص1375؛ خالد الشاوي، التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات الآلية، الجمهورية العربية الليبية، مجلة الدراسات القانونية، بنغازي، المجلد الثاني، 1972، ص31. أنظر أيضاً المادة: 05 من المرسوم رقم 80-34 المؤرخ في 16 فبراير 1980 المتعلق بشروط تطبيق المادة 7 من الأمر 74-15 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار التي تمت على ما يلي: "... لا يحتج بسقوط هذه الحقوق على المصابين أو ذوي حقوقهم..."؛ وأنظر في تفصيل ذلك المبحث الثاني من هذا الفصل.

المطلب الخامس: تقادم الدعوى المباشرة.

الدعوى المباشرة شرعت لتحقيق حماية خاصة للمضروب، غير أن الدعوى لا يظل الحق في رفعها قائما إلى الأبد، ولا يظل المؤمن ينتظر إلى أجل غير محدد المضروب في رفع هذه الدعوى فهي شأنها شأن غيرها من دعاوى المطالبة بالحقوق تسقط بالتقادم المسقط بالتقادم المسقط (الفرع الأول)، كما أن هذا التقادم قد ينقطع أو يتوقف لأسباب معينة (الفرع الثاني)، كما وينتج أثارا معينة (الفرع الثالث).

الفرع الأول: مدة تقادم الدعوى المباشرة.

اختلف الفقه والقضاء حول مدة تقادم الدعوى المباشرة نظرا لأن المشرع نص على مدة خاصة تتقادم بها الدعاوى التي تنشأ عن عقد التأمين، وذلك في المادة 27 من قانون التأمين الجزائري، وجعل هذه المدة ثلاث سنوات، وهي خاصة بالدعاوى الناشئة عن عقد التأمين، وذلك خلافا للقاعدة العامة في التقادم في القانون المدني ومدتها خمسة عشر سنة والتي نصت عليها المادة 133 مدني جزائري.

ويرجع سبب هذا الاختلاف الفقهي والقضائي إلى الاختلاف حول حقيقته الدعوى المباشرة هل تتبع من القانون فتخضع للتقادم العادي، أم هي دعوى ناشئة عن عقد التأمين فتخضع للتقادم الثلاثي؟

ذهب اتجاه في الفقه والقضاء الفرنسي إلى القول بخضوع الدعوى المباشرة لمدة التقادم الثلاثي الوارد في المادة: 27 من قانون التأمين، وذلك باعتبار أن هذه الدعوى ناشئة عن عقد التأمين¹.

¹ Paris, 22 avril 1936, Dalloz 1936-2-55 note LALOU; BINEY (P), l'action directe de la victime, thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue à l'université de Paris, en 1934, P95 et 281.
Paris, 13 décembre 1937, gazette du palais 1938-1-176; DEMOGUE, revue trimestrielle de droit civil, 1936, P681.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

لكن الرأي الغالب في الفقه¹ والقضاء²، يرى أن الدعوى المباشرة لا تنشأ عن عقد التأمين وإنما هي وليدة إرادة المشرع، وبالتالي فهي تخضع لمدة التقادم العادي وهي 15 سنة.

ويمكن تبرير هذا الموقف الأخير بأن المادة 27 من قانون التأمين تنص على التقادم الثلاثي وتسري على الدعاوى الناشئة عن عقود التأمين، وهذه الدعاوى إما أن تكون دعاوى للمؤمن أو دعاوى للمؤمن له. و دعاوى المؤمن هي دعاوى المطالبة بالأقساط المستحقة ودعاوى بطلان أو إبطال أو فسخ عقد التأمين، ودعاوى المؤمن له هي دعاوى المطالبة بمبلغ التأمين عند تحقق الخطر المؤمن منه وكذلك دعاوى البطلان والإبطال والفسخ.

أما ماعدا هذه الدعاوى فلا تعتبر ناشئة عن عقد التأمين، وبالتالي لا تخضع للتقادم الثلاثي الذي نصت عليه المادة: 27 من قانون التأمين، وإنما للقواعد العامة وتسري عليها مدة تقادم عادية.

ولما كانت الدعوى المباشرة للمضروب قبل شركة التأمين ليست ناشئة عن عقد التأمين لأن المضروب ليس طرفا في العقد، وهذا رغم أنها معلقة على قيام عقد بين المؤمن والمسئول عن الضرر وتهدف إلى تنفيذه، ولا يمكن من ثم استعمالها إلا في حدوده، فإنها مع ذلك ليست ناشئة عنه، ومصدرها كدعوى الضحية على المؤمن هو القانون، لهذا فهي تخضع للمبادئ العامة للتقادم، وليس للقاعدة الخاصة بتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين، وتخضع من ثم الدعوى المباشرة الذات التقادم الذي تخضع له دعوى المسؤولية للضحية قبل المؤمن له، فتكون مدته في الحالتين خمسة عشر سنة.

ويمكن القول بأن هذا الاتجاه الأخير لوحدة التقادم في الدعويين، الذي يقوم على الصلة بين الدعوى المباشرة ضد المؤمن وحق الضحية في التعويض قبل المسئول تؤيده اعتبارات عملية إذ أن إخضاع الدعوى المباشرة للتقادم الثلاثي قد يؤدي إلى حرمان الضحية من التأمين، إذ يؤدي إلى سقوط دعوى المضروب المباشرة بالتقادم قبل سقوط دعواه ضد المؤمن له المسئول عن الحادث، وبالتالي تنهار الحماية التي أريد توفيرها للضحية بالدعوى المباشرة.

¹ VINEY (G), les obligations, la responsabilité: effets, paris 1988, N°420.

CF: BESSON, la prescription de l'action directe en matière d'assurance, Dalloz hebdomadaire, 1936, P73 et s.

لؤي ماجد ذيب أبو الهيجاء، التأمين ضد حوادث السيارات، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، طبعة 2005، ص172-173؛ عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص299-300.

² Civ. 28 mars 1939, Dalloz 1939-1-68, note PICARD; Civ. 27 novembre 1979, la semaine juridique, 1980-4-54.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

وهذه الرغبة في حماية الضحية تفسر قضاء لمحكمة النقض الفرنسية بتاريخ 11 مارس 1986 جاء فيه " إذا كانت دعوى ضحية حادثة ضد مؤمن المسؤولية تجد أساسها في حق هذه الضحية في تعويض الضرر الذي أصابه، وتتقدم بنفس المدة التي تتقدم بها دعواه ضد المسئول فإنه يمكن مع ذلك، استعمالها ضد المؤمن طالما ظل هذا الأخير معرضاً لرجوع المؤمن له عليه"¹.

الفرع الثاني: بدء سريان التقادم ووقفه وانقطاعه.

البند الأول: بدء سريان التقادم.

تبدأ مدة سريان تقادم الدعوى المباشرة من يوم وقوع الفعل الذي أصاب المضرور، أي من يوم وقوع حادث السيارة، لأن حق المضرور قبل المؤمن ينشأ من وقت وقوع الحادث الذي ترتبت عليه مسؤولية المؤمن له مستقلاً عن حق المؤمن له قبل المؤمن، لأن المضرور يستمد حقه المباشر بموجب النص القانوني من نفس العمل غير المشروع الذي أنشأ حقه قبل المؤمن له، وبذلك يستطيع المضرور أن يرفع دعواه المباشرة على المؤمن من وقت وقوع حادث السيارة الذي سبب له الضرر، وبالتالي فإن مدة خمسة عشرة سنة المقررة لتقادم الدعوى المباشرة تسري منذ هذا الوقت، وهذا تطبيقاً للمادة 133، مدني جزائري² ولا يحسب اليوم الأول، وتكمل المدة بانقضاء آخر يوم فيما³.

البند الثاني: وقف تقادم الدعوى المباشرة.

يخضع وقف تقادم الدعوى المباشرة التي للمضرور قبل شركة التأمين للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني بشأن وقف التقادم وقد نصت المادة: 316 فقرة مدني جزائري على أنه "لا يسري التقادم كلما وجد مانع مبرر شرعاً يمنع الدائن من المطالبة بحقه، كما لا يسري فيما بين الأصيل والنائب".

¹ Civ. 11 mars 1986, Dalloz, 1987, P183.

² تنص المادة: 133 مدني جزائري على ما يلي: "تسقط دعوى التعويض بانقضاء خمسة عشر (15) سنة من يوم وقوع الفعل الضار".

³ تنص المادة: 314 مدني جزائري على ما يلي: "تسبب مدة التقادم بالأيام لا بالساعات ولا يحسب اليوم الأول وتكمل المدة بانقضاء آخر يوم منها".

وفي هذا المعنى أنظر: محمد عبد الظاهر حسين، عقد التأمين مشروعيته وآثاره وإنهائه، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995، ص240.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

يتبين من هذا النص أن الدعوى المباشرة للمضروب ضد المؤمن يوقف تقادمها كلما كان هناك مانع يحول بين المضروب وبين المطالبة بحقه.

وإذا كان الفعل غير المشروع الذي سبب الضرر، الذي يستند إليه المضروب في دعواه قبل المؤمن هو جريمة، وحركت الدعوى العمومية سواء كان المؤمن له هو المتسبب في الحادث أو أحد ممن يعتبر المؤمن مسئولاً عن الحقوق المدنية المترتبة عن فعلهم، فقد ثار الخلاف حول ما إذا تقام الدعوى المباشرة يقف طوال المدة التي تقوم فيها المحاكمة الجزائية أم لا يقف ويستمر في السريان؟

ذهب رأي إلى أن تقادم الدعوى المباشرة لا يقف لأن المانع من الفصل في الدعوى لا يعتبر مانعاً من رفعها وبالتالي لا يعتبر موقفاً لسريان التقادم، إذ المحكمة تتصدى لهذه الدعوى باعتبارها مقبولة وجائزة شكلاً، وكل ما في الأمر أنها توقف الفصل فيها إلى حين الفصل في الدعوى العمومية، والإيقاف هنا لا يعدو أن يكون صورة من صور التأجيل إلى أجل غير مسمى بالفصل في الدعوى العمومية.

فلا يتعلق الأمر هنا بمانع قانوني أو بسبب قانوني يمنع من رفع الدعوى أو المطالبة بالحق حتى يوقف سريان التقادم، وإنما الدعوى تعتبر مقبولة ويترتب على ذلك قيام المطالبة، وكل ما في الأمر هو أن الدعوى تؤجل حتى يفصل في الدعوى العمومية، وأن قواعد وقف التقادم في القانون المدني صريحة وتقضي بأن التقادم لا يسري كلما وجد مانع المطالبة لا مانع من الفصل في الدعوى¹.

وذهب اتجاه ثان إلى القول بأنه إذا كان الفعل غير المشروع الذي يستند إليه المضروب في دعواه قبل المؤمن يشكل جريمة، وكانت الدعوى العمومية قد تحركت، فإن سريان التقادم بالنسبة للمضروب يوقف قبل المؤمن طوال المدة التي تدوم فيها المحاكمة الجزائية ولا يعود إلى السريان إلا منذ صدور الحكم الجنائي النهائي أو صدور قرار بالألا وجه للمتابعة².

¹ سعد واصف، شرح قانون التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص 183.

² عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الثالث، في أوصاف الالتزام وحالاته وانقضائه، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 1998، فقرة 625، ص 1085 وما بعدها؛ وفي نفس الاتجاه: محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الثاني في الاتفاقات المتعلقة بالمسؤولية، مطبعة جامعة القاهرة، 1990 فقرة 242، ص 451؛ محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، طبعة 2003، ص 336؛ سعيد أحمد شعلة، قضاء النقض في التأمين، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 205.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

ويبدو أن هذا الاتجاه الأخير هو الجدير بالأخذ به، فتحريك الدعوى العمومية في مواجهة المتسبب في الحادث يعتبر مانع قانوني مانع قانوني في معنى المادة 316 مدني جزائري يتعذر على المضرور مطالبة شركة التأمين بحقه وهذا تطبيقاً لقاعدة الجزائي المدني، وتطبيقاً للمادة: 16 من قانون إلزامية على السيارات التي تنص على أنه إذا كانت السيارة التي تسببت في إحداث الضرر مؤمن عليها يستدعي عن المؤمن أمام الجهة القضائية الجزائية في نفس الوقت الذي تستدعي فيه الأطراف طبقاً للقانون الإجراءات الجزائية، ولا يمكن الفصل في طلب التعويض من طرف الضحية ضد شركة التأمين إلا بعد اكتمال إجراءات التحقيق والفصل في الدعوى العمومية، فيفصل بعدها في طلبات الضحية وفي نفس الحكم.

كما أنه إذا رفع المضرور دعواه على التأمين أمام القاضي المدني أثناء سير الدعوى العمومية كان مصيرها الحتمي هو وقف الفصل فيها حتى يحكم نهائياً في الدعوى الجنائية، لأن مسؤولية المؤمن قبل المضرور لا تقوم إلا بثبوت مسؤولية المؤمن له قبل هذا المضرور وهذا إعمالاً أيضاً لقاعدة الجنائي يوقف المدني، والتي بناء عليها يتقيد القاضي المدني بالحكم الجنائي فيما يقضي به ويتعلق بوقوع الجريمة ونسبتها إلى فاعلها، أما إذا كان الحكم الجزائي يقضي ببراءة المتهم من جنحة الجرح أو القتل الخطأ، فإنه مع ذلك يمكن مساءلته مدنياً إذا لم يكن ناتجاً عن سبب أجنبي.

وخلاصة القول أنه متى كان القاضي الجزائي لا يفصل في الدعوى المدنية إلا بعد فصله في الدعوى العمومية، ومتى كان رفع دعوى أمام القضاء المدني أثناء السير في الدعوى العمومية لا يمكن النظر فيه إلا بعد الفصل نهائياً في الدعوى العمومية، فإن تحريك الدعوى العمومية يكون مانع مبرر شرعاً يتعذر معه على المضرور مطالبة شركة التأمين بحقه، مما يترتب عليه حسب المادة: 316 مدني جزائري وقف سريان التقادم بالنسبة لدعوى المضرور مادام المانع قائماً.

ويترتب على وقف تقادم الدعوى المباشرة أن مدة التقادم تقف طوال الفقرة التي يوجد فيها المانع الذي أدى إلى وقفها، فإذا زال هذا عادت مدة التقادم إلى السريان ولا تحسب المدة التي وجد فيها المانع من مدة التقادم.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

البند الثالث: انقطاع مدة تقادم الدعوى المباشرة.

ينقطع تقادم الدعوى المباشرة بنفس الأسباب التي ينقطع بها التقادم حسب القواعد العامة في القانون، بالمطالبة القضائية ولو رفعت الدعوى إلى محكمة غير مختصة، وبالتنبيه وبالجزر وأي عمل يقوم به المضرور للتمسك بحقه في تغطية المدين أو في توزيع، أو بأي عمل يقوم به الدائن أثناء مرافعة لإثبات حقه¹، كما ينقطع تقادم الدعوى المباشرة بإقرار المؤمن بحق المضرور صراحة أو ضمناً².

وهكذا إذا قام المضرور بأحد هذه الأعمال تقادم الدعوى المباشرة ينقطع، ولا ينتج هذا العمل القانوني كإجراء قاطع التقادم أثره إلا بالنسبة للمدين الذي اتخذ الإجراء في مواجهة، كما أن المطالبة القضائية بجزء من الحق تعتبر قاطعة للتقادم بالنسبة لباقيه ما دام أن هذه المطالبة الجزئية تدل في ذاتها على قصد صاحب الحق في التمسك بكامل حقه، وكان للحقان مصدر واحد.

ويترتب على انقطاع التقادم حسب المادة: 319 مدني جزائري أن يبدأ تقادم جديد يبدأ سريانه من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع، وتكون مدة التقادم الجديد نفس مدة التقادم الأول أي خمسة عشر سنة³.

الفرع الثالث: آثار تقادم الدعوى المباشرة.

يترتب على تقادم الدعوى المباشرة انقضاء التزام المؤمن ومع ذلك يبقى في ذمة المؤمن التزام طبيعي⁴، ولا يجوز للمحكمة أن تقضي بسقوط حق المضرور بالتقادم من تلقاء نفسها بل

¹ ينظر نص المادة: 317 مدني جزائري والذي جاء نصه كما يلي: "ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية ولو رفعت الدعوى إلى محكمة غير مختصة بالتنبيه أو بالجزر، وبالطلب الذي يتقدم به الدائن لقبول حقه في تغطية المدين أو في توزيع أو بأي عمل يقوم به الدائن أثناء مرافعة لإثبات حقه".

² تنظر المادة: 318 مدني جزائري ونصها كما يلي: "ينقطع التقادم إذا أقر المدين بحق الدائن إقراراً صريحاً أو ضمناً، ويعتبر إقراراً ضمناً أن يترك المدين تحت يد الدائن مالا له مرهوناً رهناً حيازياً تأميناً لوفاء الدين".

³ ينظر نص المادة: 319 فقرة 1 مدني جزائري والذي جاء كما يلي: "إذا انقطع التقادم بدأ تقادم جديد يسري من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع وتكون مدته هي مدة التقادم الأول".

⁴ ينظر نص المادة: 320 مدني جزائري والذي جاء كما يلي: "يترتب على التقادم انقضاء الالتزام، ولكن يتخلف في ذمة المدين التزام طبيعي...".

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

يجب أن يكون ذلك بناء على طلب المؤمن أو ممثله أو أحد دائئيه أو أي شخص له مصلحة فيه ولو لم يتمسك المدنين به¹.

ويجوز للمؤمن التمسك بالتقادم في أية مرحلة من مراحل الدعوى ولو لأول مرة أمام محكمة الاستئناف², ولا يجوز له التناول عن التقادم قبل ثبوت الحق فيه، كما لا يجوز الاتفاق على أن يتم تقادم الدعوى المباشرة في مدة تختلف عن المدة المحددة قانوناً³.

¹ ينظر نص المادة: 321 فقرة 1 مدني جزائري والذي جاء كما يلي: "لا يجوز للمحكمة أن تقضي تلقائياً بالتقادم بل يجب أن يكون ذلك بناء على طلب المدين أو أحد دائئيه، أو أي شخص له مصلحة فيه ولو لم يتمسك المدين به".

² المادة: 321 فقرة 2 مدني جزائري والذي جاء كما يلي: "ويجوز التمسك بالتقادم، في أية حالة من حالات الدعوى ولو أمام المحكمة الاستئنافية".

³ المادة: 322 مدني جزائري والذي جاء كما يلي: "لا يجوز التنازل عن التقادم قبل ثبوت الحق فيه، كما لا يجوز الاتفاق على أن يتم التقادم في مدة تختلف عن المدة التي عينها القانون".

المبحث الثاني: مدى التزام المؤمن بالتعويض تجاه المضرور.

بالرغم من أن قانون التأمين الإلزامي على السيارات جاء لحماية المضرورين من حوادث السيارات، مما يبرر اتساع التزام المؤمن بالتعويض تجسيدا لهذه الحماية، غير أن هذا لا يعني أن التزام المؤمن في هذا النوع من التأمين هو التزام مطلق، بل هو التزام مقيد من عدة جوانب، فهو مقيد أولاً من حيث المسؤولين الذين يضمنهم رغم اتساعه بالطابع العيني، إذ لا يقتصر على مالك السيارة والمكتب بعقد تأمينها بل يشمل كذلك سائقها (المطلب الأول)، ومقيد ثانياً من حيث المضرورين المستفيدين من التأمين، إذ يستفيد منه كل من يغطي هذا التأمين مسؤوليته المدنية عن حادث السيارة المؤمن عليها إذا تضرر هو كذلك من هذا الحادث، كما يستفيد منه كذلك الغير بصفة عامة، وكذلك ذوي حقوق المضرور المستفيد من التأمين في حالة وفاته (المطلب الثاني)، وهو مقيد ثالثاً من حيث الأضرار التي يشملها، حيث يغطي الأضرار الجسمانية والمادية والأدبية، ومن حيث قيمة الضمان إذ يتقيد بالحدود والمعايير التي وضعها المشرع في هذا القانون (المطلب الثالث)، كما يتقيد أخيراً التزام المؤمن بالأضرار التي استتأها المشرع من الضمان (المطلب الرابع).

المطلب الأول: تقيد التزام المؤمن من حيث المسؤولين الذين يضمنهم.

التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات يجب أن يغطي المسؤولية المدنية للمكتب بالعقد ومالك المركبة (الفرع الأول)، وكذلك مسؤولية كل شخص آلت إليه بموجب إذن من المالك حراسة أو قيادة تلك المركبة (الفرع الثاني)، وكذلك يغطي هذا التأمين المسؤولية المدنية لمشتري السيارة وورثة مالك السيارة (الفرع الثالث)؛ وبما أن التأمين على السيارات يغلب فيه الطابع العيني، فهو يغطي المسؤولية المدنية للسارق ومستعمل العنف ومستعمل السيارة دون علم المؤمن له (الفرع الرابع).

أما الأشخاص الذي يمارسون عادة المسرة أو البيع أو التصليح أو الرأب أو مراقبة حسن سير المركبات وكذلك مندوبيهم، وذلك فيما يتعلق بالمركبات المعهود بها إليهم نظر لمهامهم، فيتعين عليهم إبرام تأمين خاص بهم.

الفرع الأول: طالب التأمين والمالك.

أفاد قانون إلزامية التأمين على السيارات من غطاء التأمين من المسؤولية على استعمال السيارة، المكتتب بعقد التأمين عليها كالمنتفع أو المستأجر للسيارة (البند الأول)، وكذلك مالكةا (البند الثاني)

البند الأول: طالب التأمين.

الأصل أن يكون المكتتب بعقد التأمين هو مالك السيارة، ومع ذلك قد يكون هناك شخص آخر بإبرام العقد مع المؤمن ويتعلق بسيارة ليست ملكاً للمكتتب بالعقد بل ملك لشخص آخر، ويكون التأمين في هذه الحالة تأميناً لحساب الغير.

وقد يكون هذا الشخص نائباً قانونياً عن المالك كالوكيل والولي الشرعي القاصر، والممثل القانوني للشخص المعنوي. ويمكنه اكتتاب التأمين لحساب المالك، وإذا يسلم هذا الأخير تفويضه بذلك وكون في مركز الفضولي، ويستفيد المالك من التأمين حتى وإن صادق على التأمين بعد وقوع الحادث¹.

ويستفيد من هذا التأمين المكتتب بعقد التأمين والمالك طبقاً لأحكام الاشتراط لمصلحة الغير²، فيكون التأمين هنا بمثابة عقد تأمين بالنسبة لطالب التأمين، وبمثابة اشتراط لمصلحة الغير بالنسبة للمالك.

ويلزم في هذه الحالة المكتتب بهذا العقد وحده بدفع قسط التأمين³.

¹ ينظر نص المادة: 11 فقرة 1 من الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 25 يناير 2006، الذي جاء كما يلي: "مع مراعاة أحكام المادة: 86 أدناه يمكن اكتتاب التأمين لحساب شخص معين، وإذا لم يسلم هذا الشخص تفويضه بذلك، فإنه يستفيد من التأمين حتى وإن تمت المصادقة بعد وقوع الحادث...".

² ينظر نص المادة: 11 فقرة 2 من الأمر رقم 95-07، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 25 يناير 2006، والذي جاء كما يلي: "يستفيد من هذا التأمين وبهذه الصفة المكتتب وكل مستفيد معروف أو متوقع كاشتراط لمصلحة الغير". ينظر كذلك نص المادة: 4 من الأمر رقم 74-15 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات والذي جاء كما يلي: "إن إلزامية التأمين يجب أن تغطي المسؤولية المدنية للمكتتب بالعقد...".

³ ينظر نص المادة: 11 فقرة 3 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 25 يناير 2006، والذي جاء كما يلي: "وفي نطاق التأمين لحساب من له الحق فيه، يكون المكتتب وحده ملزماً بدفع القسط...".

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

البند الثاني: مالك السيارة.

كما سبق القول فإن الأصل أن مالك السيارة هو من يبرم عقد التأمين من المسؤولية المدنية عن الحوادث التي تتدخل فيها هذه السيارة، وتتعد بناء عليها مسؤولية مالكها، لكن هذا لا يمنع أن يبرم هذا العقد شخص آخر لحسابه، وفي الحالتين يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية عن حادث السيارة الذي ينتهي بثبوت مسؤولية المالك عنه.

ولقد نص المشرع الجزائري على هذا المبدأ في المادة الأولى من قانون إلزامية التأمين على السيارات، والتي جاء فيها بأن كل مالك مركبة ملزم بالاكتتاب في عقد تأمين يغطي الأضرار الجسمانية أو المادية التي تسببها تلك المركبة للغير، وذلك قبل إطلاقها للسير. كما نصت كذلك المادة الرابعة من نفس القانون السابق بأن من بين الأشخاص الذين يلزم المؤمن بتغطية مسؤوليتهم المدنية، المكتتب بعقد التأمين ومالك المركبة¹.

يتضح من هذين النصين أن المشرع الجزائري ألزم كل شخص طبيعي أو معنوي يرغب في تسيير مركبة برية ذات محرك أو مقطوراتها أو نصف مقطوراتها وحمولاتها بإبرام تأمين مما قد ينشأ عنها من حوادث تؤدي إلى أضرار جسمانية أو مادية لتغطية مسؤوليته عن هذه الحوادث²، ويترتب على هذا التأمين وجوب تغطية المؤمن للمسؤولية المدنية لمالك السيارة عن هذه الحوادث³. ويلاحظ أن المشرع الجزائري استثنى من هذا الالتزام الدولة كمالك للسيارة، فلا تلزم بإبرام عقد تأمين لتغطية الأضرار التي تسببها سياراتها للغير⁴. ويمكن تبرير هذا الاستثناء بالقول بأن إلزامية التأمين في الحالات السابقة فرضها المشرع حماية للمضروب من حوادث السيارات، وذلك بفرض وجود شخص آخر يتمتع بملاءة نمته المالية وقادر على دفع التعويض للمضروب بدلا عن مالك السيارة المسئول عن الحادث وهو المؤمن، أما الدولة فإن يسارها ليس محل شك، ومن ثم فلا داعي لإلزامها بالاكتتاب بعقد التأمين لدى المؤمن لتغطية مسؤوليتها المدنية عن حوادث سياراتها ما دام أن المضروب سيتمكن من الحصول على التعويض بسهولة إذا وقع ضحية حادث سيارة

¹ وتعني كلمة مركبة في هذا النص، كل مركبة برية ذات محرك، وكذلك مقطوراتها أو نصف مقطوراتها وحمولاتها؛ ينظر نص المادة الأولى فقرة 2 من الأمر رقم 74-15 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار.

² ينظر نص المادة الأولى فقرة 1 من الأمر رقم 74-15 والذي جاء كما يلي: "كل مالك مركبة يلزم بالاكتتاب في عقد تأمين يغطي الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير وذلك قبل إطلاقها للسير".

³ ينظر نص المادة: 4 من الأمر رقم 74-15 سابق الذكر.

⁴ ينظر نص المادة: 2 من الأمر رقم 74-15 والذي جاء كما يلي: "إن الدولة وهي معفاة من الالتزام بالتأمين، فإنه تقع عليها التزامات المؤمن بالنسبة للمركبات التي تملكها أو الموجودة في حراستها".

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

تابعة للدولة¹. ولهذا ألزمها القانون بنفس التزامات المؤمن بالنسبة للسيارات التي تملكها أو الموجودة في حراستها².

وهناك استثناء آخر على إلزامية التأمين على المركبات، ويتعلق بالنقل في السكك الحديدية، إذ نصت المادة الثالثة من قانون إلزامية التأمين على استبعاد عربات النقل في السكك الحديدية من نطاق تطبيق قانون إلزامية التأمين على السيارات³.

ويفسر الفقه هذا الاستثناء الأخير من جانبين:

أولاً: أن القطار ومختلف عربات النقل بالسكك الحديدية لا يندرجان في تعريف السيارة التي عرفها المشرع بأنها كل مركبة برية ذات محرك⁴.

ثانياً: أن وسائل النقل بالسكك الحديدية أما أن تكون مملوكة للدولة التي لا نلتزم بالتأمين الإلزامي نظراً ليسارها، وإما أن تكون مملوكة لمشروعات مليئة⁵.

ويغطي المؤمن مسؤولية المالك الناشئة عن حوادث السيارات سواء كانت مسؤولية عقدية أو مسؤولية تقصيرية.

أولاً: المسؤولية العقدية للمالك.

تكون مسؤولية المالك عقدية بالنسبة لحوادث السيارات عندما يكون هناك عقد نقل للأشخاص بينه كناقل وبين الراكب، كما هو الحال في نقل الأشخاص بسيارات الأجرة والذي يترتب عليه التزام الناقل بضمان سلامة الراكب إلى غاية محطة الوصول، فإذا ما أصيب الراكب بضرر أثناء عملية النقل كان الناقل مسؤولاً عن ذلك مسؤولية عقدية، ويكفي لمساءلة المالك

¹ سعد واصف، المسؤولية المدنية للدولة في النظام الاشتراكي، مجلة المحاماة، السنة 42، ص 892.

² ينظر نص المادة: 2 من الأمر رقم 74-15 سالف الذكر.

³ ينظر نص المادة: 3 من الأمر رقم 74-15 والذي جاء كما يلي: "لا تسري إلزامية التأمين المنصوص عليها في هذا الأمر، على النقل في السكك الحديدية".

ينظر أيضاً: قرار غرفة الجرح والمخالفات بالمحكمة العليا الصادر بتاريخ 01 جوان 1999 تحت رقم 208521، غير منشور، جاء فيه: "حيث أنه في قضية الحال الحادث الذي أدى إلى وفاة كل من الضحايا (ع.ح-ع.ف) لا يطبق عليه الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 1974/01/30.

أنظر أيضاً: مختار رحمان محمد، المسؤولية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هومه للطباعة والنشر، طبعة 2003، ص 125-126.

⁴ CLEAYS (CH. EMMANUEL), les conventions internationales pour l'indemnisation des victimes d'automobiles en droit international, gazette du Palais, 1966-2, P112.

⁵ سعد واصف، المسؤولية المدنية في النظام الاشتراكي، مقال سابق، ص 894.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

الحارس إثبات المضرور لعقد النقل بينه وبين المالك الحارس للسيارة التي أحدثت الضرر، ولا يستطيع هذا الأخير التخلص من مسؤوليته إلا بإثباته السبب الأجنبي الذي لا يسند إليه. وبثبوت مسؤولية المالك الحارس يلتزم المؤمن بتغطية هذه المسؤولية في مواجهة المضرور¹.

ثانياً: المسؤولية التقصيرية للمالك.

تكون مسؤولية المالك تقصيرية عندما لا يكون هناك عقد بينه وبين المضرور بسبب حادث السيارة، ومن ثم تؤسس دعوى التعويض التي يرفعها المضرور على المسئول على المسؤولية التقصيرية.

وسواء كان المالك هو السائق الذي باشر الضرر أو شخص تحت رقابته أو شخص تابع له وانعقدت مسؤوليته عن حادث السيارة بناء على ذلك فتغطي شركة التأمين مسؤولية مالك السيارة، إذ نصت المادة الرابعة من قانون التأمين الإلزامي على السيارات على أن إلزامية التأمين يجب أن تغطي المسؤولية المدنية للمكتب بالعقد ومالك السيارة²، وبالتالي يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناتجة عن أي ضرر جسماني يصيب أي شخص من حوادث السيارات أو أي ضرر مادي آخر.

الفرع الثاني: الشخص المأذون له بحراسة السيارة أو بقيادتها.

يغطي التأمين المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بالإضافة إلى مسؤولية طالب التأمين ومالك السيارة، مسؤولية الأشخاص الذين يحصلون على إذن منهما بحراسة أو قيادة تلك السيارة³.

وهنا يثور التساؤل حول مدى تغطية المؤمن لمسؤولية كل من المأذون له بحراسة السيارة المؤمن عليها والمأذون له بقيادتها ؟

¹ ينظر نص المادة: 4 من الأمر رقم 74-15 سالف الذكر.

² ينظر نص المادة: 4 من الأمر رقم 74-15 سالف الذكر.

³ تنظر المادة: 4 فقرة 1 من الأمر رقم 74-15 سالف الذكر.

أنظر أيضاً: جلال محمد إبراهيم، التأمين وفقاً للقانون الكويتي، دراسة مقارنة مع القانون المصري والفرنسي، مطبوعات جامعة الكويت، 1989، ص446؛ ومقاله في تحديد الأشخاص المستفيدين من نطاق التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، مجلة المحامي تصدرها جمعية المحامين الكويتية، الأعداد يناير، فبراير، مارس 1990، ص104.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

و للإجابة هذا التساؤل يتعين تحديد نطاق هذا الإذن (البند الأول)، وكذلك الأشخاص المستفيدون منه (البند الثاني)، وفي الأخير دراسة مدى جواز المؤمن اشتراط السقوط في حالة قيادة السيارة من غير المالك أو المؤمن له (البند الثالث).

البند الأول: نطاق الإذن بحراسة السيارة أو بقيادتها.

يعتبر بحث نطاق أو حدود الإذن من المسائل الدقيقة والمهمة، إذ كثيراً ما يتجاوز الشخص الذي تحصل على هذا الإذن الحدود المرسومة له، وهذا ما يثير التساؤل حول ما إذا كان الضمان يستمر في هذه الحالة أم لا ؟ كما أن بحث هذا الموضوع يتطلب منا أيضاً دراسة كل من الإذن المحدد والإذن غير المحدد.

أولاً: الإذن بحراسة السيارة.

الإذن بالحراسة يمكن المؤذن له من التمتع بكل سلطات الحارس للسيارة، فيكون له بمقتضى هذا الإذن ممارسة سلطات الاستعمال والتوجيه والرقابة، كما لو أذن مالك السيارة لأحد أصدقائه باستخدام سيارته خلال رحلة معينة، فيكون الصديق خلال هذه الرحلة حراً في ممارسة سلطة الاستعمال والتوجيه والرقابة، وبهذا يمارس سلطة فعلية على السيارة، ومن ثم تنتقل الحراسة إليه بموجب هذه السلطات، ويترتب على ذلك أنه متى تدخلت السيارة في إحداث الضرر في الفترة التي يمارس فيها الصديق عليها سلطة فعلية مستقلة، فإن مسؤولية المالك لا تقوم لأنه لم يكون حارساً للسيارة أثناء الحادث، بل تقوم هنا مسؤولية الصديق عن الحادث¹.

ومتى انعقدت مسؤولية الصديق المؤذن له بحراسة السيارة عن الحادث، التزم المؤمن بتغطية هذه المسؤولية، وهذا تطبيقاً لنص المادة الرابعة من قانون إلزامية التأمين على السيارات. ويثور التساؤل في موضوع الإذن بالحراسة إذا كان هذا الإذن مقيد أو عليه بعض التحفظات، فهل تؤثر هذه القيود أو التحفظات على حق المؤذن له في الضمان؟ تردد القضاء الفرنسي حول التساؤل بين اتجاهين.

¹ ولقد قرر القضاء الفرنسي ببقاء مالك السيارة حارساً لها بالرغم من إعارتها لصديق، نظراً إلا أنه قد أعاره السيارة بسائقها خلال فترة محددة ولمهمة معينة، فهو بذلك قد احتفظ بحراستها عن طريق تابعة السائق Civ. 31 mai 1967, revue générale des assurances terrestres, 1968-83.

ولمزيد من التفصيل أنظر فيما سبق الباب الأول فيما يتعلق بمفهوم الحراسة.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

قضت محكمة النقض الفرنسية بأن تجاوز حدود الإذن لا يؤثر على حق المأذون له بالحراسة في الضمان، وتتلخص وقائع القضية التي صدر بشأنها هذا القرار في أن شخص استأجر سيارة بدون سائق للقيام بجولة محددة، فتجاوز المستأجر مجال السير المتفق عليه وارتكب حادثاً.

وبررت قرارها هذا بأن الشروط العامة الواردة بوثيقة التأمين لم يرد فيها ما يمنع المأذون له بحراسة السيارة من تعديل المسافة، ومن ثم فإن ما قام به المستأجر بمخالفته للقيود والتحفظات الواردة على الإذن بالحراسة، لا أثر له على التزام المؤمن بالضمان¹.

كما قررت محكمة النقض الفرنسية بضمان شركة التأمين في قضية أخرى تتلخص وقائعها في أن شخص استعار سيارة لنقل البضائع، ولكنه استخدمها في النزهة، فارتكب حادثاً أثناء هذه النزهة التي كان فيها حارساً للسيارة. وبررت قرارها هذا بأنه يكفي لإلزام شركة التأمين بالضمان أن يكون المستعير قد استخدم السيارة في أحد الأغراض المنصوص عليها في وثيقة التأمين².

و لقد عدلت محكمة النقض الفرنسية عن هذا القضاء في قضية تتلخص وقائعها في أن شخص أودع سيارة لدى آخر بغرض تنظيفها، ودهنها فاستعملها هذا الأخير في قضاء أغراض شخصية، فارتكب حادثاً أثناء قضائه لتلك الأغراض. فقضت محكمة النقض بأن تجاوز حدود الإذن بالحراسة يؤدي إلى سقوط حق المأذون له في الضمان خارج حدود الإذن، وبالتالي لي لا تغطي مسؤوليته عن الحادث الذي وقع خارج حدود الإذن بالحراسة³.

ويبدو أن الاتجاه الأول لمحكمة النقض الفرنسية هو الجدير بالأخذ به لأن نظام التأمين الإلزامي يتميز بكونه نظاماً خاصاً يطغى عليه الطابع العيني، إذ يرتبط بالمسئولية الناشئة عن استعمال السيارة، وليس بقيام مسئولية شخص معين عن الضرر المترتب على استعمالها، فالهام في هذا المجال هو تعيين السيارة المتسببة في الضرر، وليس تحديد شخص المسئول عن هذا الضرر، وتعد العلاقة الأكثر جوهرية هي العلاقة بين المؤمن والسيارة وليس بين المؤمن له والسيارة ولا بين المؤمن والمؤمن له⁴.

¹ Civ. 03 mars 1959, revue générale des assurances terrestres, 1960-48.

² Civ. 18 février 1963, revue générale des assurances terrestres, 1963-500.

³ Civ. 21 octobre 1963, revue générale des assurances terrestres, 1964-50.

⁴ ATALLAH (B), thèse P. cit., N°97, P100.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

فالتأمين على السيارات تأمين عيني أكثر منه شخصي، لأن الأضرار الناشئة عن السيارة هي التي يضمنها المؤمن دون الاهتمام كأصل عام بالمسئولية الشخصية لمن وقع وثيقة التأمين¹. إلا أن هذا لا يعني أن التزام المؤمن بتغطية المسئولية المدنية للمأذون له بالحراسة التزاماً مطلقاً يستفيد منه هذا الأخير في جميع الحالات ودون قيود² بل على العكس من ذلك يتقيد التزام المؤمن في هذا المجال بالقيود القانونية والاتفاقية، فيجوز له في هذا الإطار وضع بند خاص في وثيقة التأمين يمكنه من الرجوع على المأذون له بحراسة السيارة دفع من تعويض للمضرور في حالة ارتكابه حادثاً متجاوزاً حدود الإذن الحراسة.

ثانياً: الإذن بقيادة السيارة.

الشخص المأذون له بقيادة السيارة لا تكون له أية سلطة فعلية عليها، إذ يظل المالك هو الحارس لها والذي يمارس عليها سلطات الاستعمال والتوجيه والرقابة، أما المأذون له بالقيادة فليس له إلا مجرد قيادة السيارة³.

ومن أهم تطبيقات الإذن بالقيادة التابع الذي يجوز سيارة متبوعة حيازة مادية دون أن يمارس عليها سلطات الحارس، يكون مقيداً بالتعليمات الصادرة إليه من متبوعه الذي يأذنه بقيادة السيارة لأداء عمل معين، في وقت معين وفي مجال محدد.

و يثور التساؤل هنا كذلك حول مدى سريان الضمان في حالة تجاوز الشخص للحدود المرسومة له في الإذن بقيادة السيارة؟

صدرت في هذه المسألة قرارات متعارضة من محكمة النقض الفرنسية منها ما يلي:

=وفي هذا المعنى: المادة 3 فقرة 3 من المرسوم رقم 80-34 المؤرخ في 16 فبراير 1980 يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة: 7 من الأمر رقم 74-15 والتي لا تستثني من الضمان حالة السرقة والعنف واستعمال السيارة دون علم المؤمن له. وفي نفس المعنى المادة: 15 من الأمر رقم 74-15 والتي جاء نصها كما يلي: "إذا سُرقت المركبة، فلا ينتفع السارق والأعوان بناتاً من التعويض، ولا تسري هذه الأحكام على ذوي حقوقهم في حالة الوفاة، وكذلك على الأشخاص المنقولين أو ذوي حقوقهم".

¹ BESSON (A), effets du contrat d'assurance vis-à-vis des personnes a qui le propriétaire confie son automobile, Dalloz hebdomadaire 1930, P33-36.

² فيصل ذكي عبد الواحد، المفهوم القانوني للمستفيد من التأمين الإجباري من المسئولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية وفقاً للتشريعين الكويتي والمصري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، ص142.

³ LAMBERT-FAIVRE, op. cit., N°759, P542.

وفي هذه الحالة يبقى الحارس وهو المالك هنا مسئولاً مدنياً عن الحادث الذي يتسبب فيه المأذون له فقط بالقيادة دون الحراسة، وبالتالي فإن ضمان المؤمن لهذا الحادث يدخل في إطار ضمان مسئولية مالك المركبة، وبالتالي يكون معنى النص أن المؤمن يغطي مسئولية مالك المركبة ولو كانت عن فعل الغير أي ولو كانت السيارة في قيادة غير مالكاها بإذن منه.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

قررت في عدة قضايا بقيام ضمان شركة التأمين في حالة قيام التابع المأذون له بالقيادة باستخدام السيارة في أغراض شخصية لا تتصل بالمهنة المطلوب منه القيام بها متجاوزا حدود الإذن الممنوح له كاستخدام السيارة مع بعض الأصدقاء في النزهة¹.

كما قررت في قضايا أخرى بأنه متى أذن الشخص باستعمال السيارة استعمالا محدودا بالذهاب إلى مقر عمله والعودة منه، فإن الضمان لا يقوم إذا ما ستعملها في قضاء بعض مصالحه الشخصية ووقع الحادث أثناء ذلك².

وخلاصة القول، أن الشخص المأذون بقيادة السيارة يستفيد من الضمان أي أن المؤمن يغطي المسؤولية المدنية للسائق عن الحادث حتى ولو خرج عن حدود الإذن الممنوح له، لأن نظام التأمين الإلزامي على السيارة يطغى فيه الطابع العيني على الطابع الشخصي، فيلتزم المؤمن بتغطية الأضرار التي تحدثها السيارة للغير دون الاهتمام كأصل عام بالمتسبب في إحداث الضرر، هل هو المؤمن له أو المالك أو شخص آخر.

ويؤكد هذا الموقف الأخير نص المادة 3 فقرة 3 من المرسوم رقم 80/ 34 المتضمن شروط تطبيق المادة 07 من الأمر 74-15 والمتعلقة بالاستثناءات من الضمان، إذ لا تستثنى من الضمان من استعمل السيارة دون علم المؤمن له وارتكب بها حادثا، أي من تولى قيادة سيارة وارتكب حادثا ولم يكن مصرح له بقيادتها وهي حالة شبيهة بتجاوز حدود الإذن³.

غير أنه ليس هناك ما يمنع المؤمن من اشتراط سقوط حق المأذون له بالقيادة في الضمان في حالة تجاوزه لحدود الإذن الممنوح له، على أن لا يسري ذلك في مواجهة المضرور، ورجوع المؤمن عليه في حدود المبلغ الذي دفعه عنه للمضرور، ذلك أن السقوط كجزاء لا يفترض وإنما ينبغي النص عليه، لأن الأصل الضمان وعدم الضمان هو مجرد استثناء ينبغي النص عليه

¹ Paris, 09 janvier 1965, revue générale des assurances terrestres, 1965, P501.

CF: Civ. 3 juillet 1968, revue générale des assurances terrestres, 1969, P61.

² Civ. 02 juillet 1968, revue générale des assurances terrestres, 1969, P61.

CF: Civ. 17 novembre 1969, la semaine juridique, 1970-4-311.

³ يمكن القول بأن من استعمل سيارة خارج حدود الإذن الممنوح له كمن استعمل السيارة بغير علم المؤمن له، إذ كلاهما ليس له إذن بقيادة السيارة، فحالة تجاوز حدود الإذن هي حالة غير مأذون بها، وحالة عدم العلم بالاستعمال هي كذلك حالة غير مأذون فيها بالاستعمال.

وفي نفس المعنى: محمد حسين منصور، المضرور المستفيد من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، منشأة المعارف، بالإسكندرية، 1996، ص18.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

في وثيقة التأمين بعبارات قاطعة الدلالة على اتجاه إرادة المؤمن إلى حرمان من الضمان المأذون له بقيادة السيارة في حالة تجاوزه لحدود الإذن.

البند الثاني: الأشخاص المستفيدون من الإذن بالحراسة أو بالقيادة.

يمكن أن يستفيد من الإذن بحراسة السيارة أو بقيادتها أحد الأقارب، أو أحد الأصدقاء، أو تابع، أو مستأجر أو دائن مرتهن، أو أي شخص آخر.

غير أن المادة الرابعة من قانون إلزامية التأمين على السيارات تنص على أن المؤمن لا يغطي المسؤولية المدنية لأصحاب المرائب، والأشخاص الذين يمارسون عادة السمسة أو بائعي السيارات الذين يستعملون السيارة للانتقال بها مثلا من المصانع إلى معارضهم، أو مصلحو السيارات الذين يقومون باستعمالها لتجربتها بعد إصلاحها أو من يقومون بمراقبة حسن سير السيارات، وكذلك مندوبيهم.

فكل هؤلاء الأشخاص لا يغطي المؤمن مسئوليتهم المدنية عن السيارة التي يستعملونها أو يجرسونها ولو كان لهم إذن بالاستعمال أو بالحراسة، ويتعين عليهم أن يؤمنوا أنفسهم بالنسبة لمسئوليتهم الخاصة ومسئولية الأشخاص العاملين تحت استغلالهم أو الذين توكل إليهم حراسة السيارة أو سياقتها بإذنتهم أو إذن أي شخص معين لهذا الغرض في عقد التأمين، وذلك عن الأضرار التي تصيب الغير من جراء حوادث السيارات التي يستعملونها بحكم مهنتهم¹.

وعلى ذلك فإذا ما أودع شخص سيارته لدى واحد من هؤلاء الأشخاص ثم وقع حادث من هذه السيارة فإن مؤمن مالك السيارة لا يلتزم بالضمان، وإنما يلتزم بذلك مؤمن هؤلاء الأشخاص من أصحاب المرائب وغيرهم.

ويرجع سبب استثناء المشرع هؤلاء الأشخاص من نطاق التأمين الإجمالي على السيارات لسبب فني يتعلق بفن التأمين ذاته، إذ أن هؤلاء الأشخاص يستعملون عدد غير محدد من السيارات وهي السيارات المسلمة إليهم بسبب مهامهم، ومن ثم يزداد احتمال وقوع الخطر المؤمن منه، ولذلك فرض المشرع على هؤلاء الأشخاص إبرام تأمين خاص بهم لتغطية مسئوليتهم المدنية عن استعمال عدد غير محدد من السيارات المودعة لديهم بنسب مما مهم².

¹ ينظر نص المادة: 4 من الأمر رقم 74-15.

وفي نفس المعنى: محمد إبراهيم دسوقي، التأمين من المسؤولية، مرجع سابق، فقرة 142، ص331؛ محمد أوغريس، التأمين من المسؤولية في التشريع المغربي، 1992، ص68 وما بعدها.

² CLAEYS (CH. EMMANUEL), l'assurance obligatoire de la responsabilité des accidents d'automobiles, Paris, 1962, N°136, P148.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

البند الثالث: آثار الإذن بالحراسة أو القيادة على التزام المؤمن.

يحتم الواقع العملي على الشخص الذي يؤمن من مخاطر سيارته أن يمكن غيره من قيادتها أو حراستها، ويتحقق ذلك عادة بالنسبة للتابع، وكذلك للابن أو لصديق، ففي كل هذه الحالات لن يتحقق الهدف من التأمين إذا قلنا باستبعاد الضمان تطبيقاً لشرط صريح باستبعاد الضمان في حالة قيادة السيارة بواسطة شخص آخر غير المكتتب بالعقد ومالك السيارة. لذلك ألزم قانون التأمين الإجباري على السيارات شركات التأمين بتغطية المسؤولية المدنية للمكتتب بعقد التأمين ومالك السيارة، سواء كانت في قيادة أحدهما أو تحت قيادة من تحصل على إذن من أحدهما بقيادتها أو بحراستها، على النحو التالي:

- 1- يغطي المؤمن المسؤولية المدنية للمكتتب بعقد التأمين السيارة وما لكلها في حالة قيادتها من أحدهما.
- 2- يغطي المؤمن المسؤولية المدنية لمالك السيارة إذا أذن لشخص آخر بقيادة السيارة مع احتفاظه بحراستها، ثم وقع الحادث أثناء قيام هذا الشخص بالقيادة.
- 3- يغطي المؤمن المسؤولية المدنية للشخص الذي انتقلت إليه حراسة السيارة من مالكةا، وهذا تأكيد للطابع العيني للتأمين على السيارات¹.

البند الرابع: الشخص الذي يمنح الإذن بالحراسة أو بالقيادة.

يلاحظ أن المشرع الجزائري في المادة 4 من قانون إلزامية التأمين على السيارات أوجب على المؤمن أن يغطي المسؤولية المدنية لمن آلت إليه حراسة أو قيادة السيارة بموجب إذن من المكتتب بعقد التأمين أو مالك السيارة.

والملاحظ على هذا النص أن الحارس القانوني بحسب الأصل هو مالك السيارة، وبالتالي فهو الذي يأذن باستعمالها لشخص آخر أو يأذن له بحراستها وممارسة السلطة الفعلية عليها، أما المكتتب بعقد التأمين غير المالك فليس له أية سلطة قانونية على السيارة، وبالتالي ليس حارساً لها، فكيف يعطي الإذن بحراستها أو بقيادتها لغيره إذ أن فاقد الشيء لا يعطيه. ولهذا فإن الشخص الوحيد هنا الذي يمكن أن يصدر منه الإذن بالحراسة أو بالقيادة هو مالك السيارة.

¹ الملاحظ أن المشرع الجزائري في المادة 4 من قانون إلزامية التأمين على السيارات نص على أن المؤمن يغطي المسؤولية المدنية لمن آلت إليه الحراسة بموجب إذن من مالكةا أو من المكتتب بعقد التأمين، والملاحظ على هذا النص أن الحراسة لا يمكن أن ينقلها إلا صاحبها الحارس القانوني وهو المالك، أما المكتتب بعقد التأمين فليس حارساً للسيارة وبالتالي لا يمكن أن يمنح الإذن بالحراسة لأن فاقد الشيء لا يعطيه.

الفرع الثالث: وارث أو مشتري السيارة.

تدخل المشرع الجزائري عند تنظيمه للتأمين الإلزامي على السيارات وتبنى مبدأ انتقال التأمين بقوة القانون نتيجة لانتقال ملكية المركبة المؤمن عليها إلى شخص آخر سواء كان هذا الانتقال عن طريق الإرث أو عن طريق البيع.

وبناء عليه، لم يعد هناك مجال للقول بأن التأمين على السيارات في الجزائر من العقود ذات الاعتبار الشخصي، وإنما هو تأمين يقوم على الاعتبار العيني إذ ينصب بالدرجة الأولى على السيارة محل العقد، فهي التي يهتم بها المؤمن ويأخذها في اعتباره لتقييم درجة احتمالية وقوع الخطر وجسامته عن طريق استعمالها، أما سلوك المؤمن له ومدى حرصه أو إهماله في المحافظة أو استخدام السيارة فهي تأتي في مرحلة ثانوية.

ويجد انتقال عقد التأمين أساسه في نظرية الاستخلاف (البند الأول)، وهو يتطلب شروطاً محددة (البند الثاني) حتى ينتج آثاره القانونية (البند الثالث). غير أن بيع السيارة لا يؤدي حتماً إلى انتقال عقد التأمين عليها إلى المشتري، إذ يستطيع البائع أن يحتفظ به لنفسه ليشمل سيارة أخرى (البند الرابع).

البند الأول: الأساس القانوني لانتقال عقد التأمين.

يسلم القانون الجزائري بالأخذ بمبدأ انتقال عقد التأمين تبعاً لانتقال ملكية السيارة المؤمن عليها إلى شخص آخر، ويمكن تأسيس هذا الانتقال على نظرية الاستخلاف العام أو الخاص.

فوفقاً لنظرية الاستخلاف إذا انتقلت ملكية السيارة المؤمن عليها إلى الخلف ينتقل عقد التأمين معها إليه. وإذا كان الخلف عاماً، فإن آثار العقد تنصرف إليه بمقتضى نص المادتين 06 من قانون إلزامية التأمين على السيارات والمادة: 24 من قانون التأمين الجزائري.

أما إذا كان الخلف خاصاً فإن المادة: 6 من قانون إلزامية التأمين على السيارات تقضي بأن: "في حالة وفاة المؤمن له أو بيع المركبة، يستمر أثر التأمين بحكم القانون لصالح الوارث أو المشتري إلى حين انقضاء عقد التأمين...."¹.

ونصت المادة: 25 من قانون التأمين الجزائري على ما يلي: "إذا انتقلت ملكية سيارة ما، يستمر التأمين عليها قانوناً للفائدة المشتري حتى انتهاء العقد بشرط أن يعلم المؤمن في مدة أقصاها ثلاثون يوماً ويدفع زيادة القسط المستحق في حالة تقادم الخطر"¹.

¹ المادة: 25 من الأمر رقم 74-15 المذكور سابقاً.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

فإذا أبرم مالك السيارة عقداً، ورتب هذا العقد انتقال ملكية هذه السيارة إلى شخص وهو خلفه الخاص، فتنقل آثار التأمين عليها إلى هذا الأخير، لأن هذا التأمين يرتب حقوقاً والتزامات متصلة بالسيارة ومكملة لها، فمن شأنه حفظها ودرء الضرر عنها².

و تطبيقاً لما سبق ينتقل التأمين على السيارة إلى الخلف إذا انتقلت ملكيتها، سواء عن طريق البيع أو الإرث، وذلك على أساس الاستخلاف العام أو الخاص. ويعتبر إيراد المشرع الجزائري لنص خاص في قانون التأمين ونص آخر في قانون إلزامية التأمين على السيارات يقضي بانتقال عقد التأمين بسبب انتقال ملكية السيارة المؤمن عليها مجرد تأكيد للقواعد العامة للاستخلاف العام أو الخاص.

و هذا التنظيم الخاص لانتقال عقد التأمين على السيارة له أهميته لأنه يغيها من عناء البحث إذا ما كان عقد التأمين يعد من مستلزمات السيارة المؤمن عليها أم لا.

البند الثاني: شروط انتقال عقد التأمين على السيارة.

يشترط لانتقال عقد التأمين لانتقال ملكية السيارة المؤمن عليها، وجود عقد تأمين على السيارة، وأن ينصب هذا العقد على السيارة التي انتقلت ملكيتها بالذات.
أولاً: وجود عقد تأمين على السيارة.

حتى يتصور انتقال التأمين على السيارة إلى الخلف نتيجة لانتقال ملكية السيارة المؤمن عليها، يجب أن يكون العقد قائماً وقت انتقال الملكية³. فإذا انقضى عقد التأمين لأي سبب من الأسباب وقت انتقال الملكية، فإنه لا يتصور انتقاله إلى الخلف لأنه لم يعد موجوداً. فمثلاً لو فسخ التأمين أو انقضت مدته قبل البيع أو وفاة مالك السيارة، أو اتفق المؤمن له والمؤمن قبل التصرف الناقل لملكية السيارة على أن ينقل عقد التأمين إلى سيارة أخرى مملوكة للمؤمن له، بدلا من أن ينتقل مع السيارة المؤمن عليها إلى الخلف، ففي هذه الحالات يكون العقد غير قائم أو غير موجود

¹ المادة: 25 من الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 يتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 25 يناير 2006.

² أنظر في ذلك عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، مصادر الالتزام، الجزء الأول، ص72.

جميل الشراقوي، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، 1995، ص363؛ عبد الودود يحيى، الموجز في النظرية العامة للالتزامات، مرجع سابق، ص152؛ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، نظرية الالتزام، العقد والإرادة المنفردة، جامعة الكويت، 1995، ص313؛ عبد المنعم فرج الصده، مرجع سابق، ص570.

³ إذا كان انتقال الملكية بسبب الميراث، فالعبرة بوقت الوفاة، أما إذا كان انتقال الملكية عن طريق البيع فإن العبرة باللحظة التي تنتقل فيها ملكية السيارة المؤمن عليها إلى الخلف الخاص، فيجب أن يكون عقد التأمين قائماً في هذه اللحظة.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

وقت انتقال ملكية السيارة المؤمن عليها، ولهذا السبب هذا التأمين لا ينتقل إلى الخلف نتيجة لانتقال ملكية السيارة المؤمن عليها.

ثانياً: أن يكون التأمين واقعا على سيارة معينة بالذات.

حتى يكون هناك انتقال لعقد التأمين على السيارة نتيجة لانتقال ملكيتها إلى شخص آخر، يجب أن يكون هذا العقد متعلقا بسيارة معينة بذاتها، وينظر إلى هذا التعيين من وجهة عقد التأمين. ويقصد بذلك أن يكون هنالك ارتباط مباشر بين التأمين والسيارة التي انتقلت ملكيتها، ويتحقق هذا عندما تكون السيارة محل خطر محدد بذاته، ويقابله قسط خاص للتأمين أو جزء من قسط قابل للتجزئة¹.

فإذا لم يكن التأمين منصبا على سيارة معينة بالذات، فإن انتقال ملكيتها لا يستوجب انتقال عقد التأمين، فمثلاً: لو أبرم شخص عقد تأمين على مجموعة من السيارات بشرط عدم تسييرها جمعياً في وقت واحد، فهذه السيارات كلها تعتبر غير معينة بذاتها لعقد التأمين وبالتالي لا يؤدي انتقال ملكية أحدها إلى شخص آخر إلى انتقال عقد التأمين إلى هذا الأخير، وإنما يبقى العقد للمالك السابق على السيارات المتبقية لديه.

واشترط تعيين السيارة المؤمن عليها بذاتها، لا يستتبع بالضرورة أن تكون هذه السيارة المحل الوحيد لعقد التأمين، فيمكن أن يتأسس هذه الشرط في حالة إبرام عقد تأمين على سيارة ضمن مجموعة معينة، وتكون أحادها معينة أيضاً، بمعنى أن كل واحدة تمثل مصدر خطر خاصا بها ويقابلها جزء من قسط التأمين مميز منفصل لكل منها عن بقية السيارات الأخرى، فهذه السيارات على الرغم من أنها ضمن مجموعة، تعتبر معينة بذاتها في عقد التأمين ويترتب على انتقال ملكيتها انتقال عقد التأمين عليها إلى المالك الجديد لها².

¹ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء السابع، المجلد الثاني، مرجع سابق، فقرة 778، ص1554.

² Voir dans ce sens: cass civ. 03 décembre 1974, revue générale des assurances terrestres, 1975, P10, note. BESSON.

البند الثالث: الآثار المترتبة على انتقال عقد التأمين إلى الخلف.

يترتب على انتقال عقد التأمين إلى الخلف انتقال جميع الحقوق الواردة على عقد التأمين إلى هذا الخلف, وكذلك انتقال جميع الالتزامات الناشئة عن هذا العقد إلى المالك الجديد.

أولاً: انتقال الحقوق الناشئة عن عقد التأمين إلى الخلف.

باننتقال ملكية السيارة المؤمن عليها إلى الخلف، ينتقل عقد التأمين إلى هذا الأخير متى توافرت الشروط السابقة، فيكتسب المالك الجديد صفة المؤمن له بدلاً من المالك القديم فيستفيد من جميع الحقوق التي كان يستفيد منها المؤمن له القديم محملة بالقيود والشروط نفسها الواردة بالعقد الذي كان يجمع بين المؤمن له القديم والمؤمن، وأهم هذه الحقوق الحق في الضمان، إذ يصبح المالك الجديد هو الدائن الوحيد بهذا الحق فليزيم المؤمن بتغطية مسؤوليته المدنية عن كل حادث تسببت فيه السيارة التي انتقلت ملكيتها إليه.

ويستطيع المؤمن أن يتمسك في مواجهة المالك الجديد بجميع الدفع التي كان له أن يتمسك بها في مواجهة المالك السابق، مثل سقوط الحق في الضمان والبطلان والفسخ ووقف الضمان... الخ

ثانياً: انتقال الالتزامات الناشئة عن عقد التأمين إلى الخلف.

يترتب على انتقال عقد التأمين إلى الخلف ضرورة تحمل هذا الأخير للالتزامات المقابلة المنقولة إليه، والناشئة عن عقد التأمين الذي انتقل إليه، سواء كان مصدر هذه الالتزامات القانون أو العقد. فيلتزم المؤمن له الجديد بالإعلان عن الظروف الجديدة التي قد تؤدي إلى تفاقم الخطر، مثلاً تغيير استعمال السيارة بعد نقل ملكيتها من الاستعمال الخاص إلى نقل الركاب، كما يلتزم المؤمن له أيضاً بالإخطار عن وقوع الخطر في المواعيد المحدد لذلك.

أما بالنسبة للالتزام بدفع أقساط التأمين، فيتعين التمييز بين انتقال ملكية السيارة المؤمن عليها بسبب الوفاة وبين انتقالها عن طريق البيع.

فإذا كان سبب انتقال الملكية هو الوفاة، فإن الأقساط التي حل أجلها قبل الوفاة تعتبر ديناً على التركة، أما بالنسبة للأقساط التي حل أجلها بعد الوفاة فيلتزم بها الورثة بالتضامن على أساس كونها في هذه الحالة الأخيرة أطرافاً في عقد التأمين باعتبارهم مؤمن لهم¹.

¹ Jérôme KULLMANN, modifications des relations contractuelles, aliénation de la chose assurée, Lamy assurances 1996, N°532, P259.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

أما إذا كان انتقال الملكية عن طريق البيع فيلتزم المؤمن له الأصلي وحده بدفع الأقساط التي حل أجلها قبل انتقال الملكية¹، أما بالنسبة للأقساط التي أصبحت مستحقة بعد انتقال الملكية فيتعين التمييز بين حالتين: **الحالة الأولى** الأقساط المستقبلية اللاحقة على إخطار المؤمن بالتصرف الناقل للملكية، فيلتزم بها المالك الجديد.

الحالة الثانية تتعلق بالأقساط اللاحقة لانتقال الملكية والسابقة على الإخطار بالتصرف الناقل للملكية فيلتزم بها المؤمن له الأصلي².

البند الرابع: الاستثناء على مبدأ انتقال عقد التأمين.

لا يترتب على انتقال ملكية السيارة بالضرورة انتقال عقد التأمين تبعاً لذلك إلى المشتري، إذ يجوز للبائع أن يحتفظ بالاستفادة من عقد تأمينه بغية نقل الضمانات إلى سيارة أخرى، بشرط أن يعلم المؤمن بذلك قبل التصرف ويعيد له شهادة تأمين السيارة المعنية³.

= أنظر كذلك المادة 24 فقرة 3 من الأمر رقم 07-95 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 25 يناير 2006.

¹ ولمعرفة أثر الإجراءات والجزاءات المتخذة في حق المؤمن له الأصلي في حالة إمتناعه عن دفع القسط على المؤمن له الجديد يجب التفريق بين حالتين: الحالة الأولى: إذا وجه المؤمن الإعدار إلى المؤمن له الأصلي قبل انتقال ملكية السيارة إلى المؤمن له الجديد، فتكون هذه الإجراءات حجة على هذا الأخير، فيتوقف الضمان في مواجهته ولو بدأ أثر الوقف بعد انتقال ملكية السيارة طالما أن الإجراءات بدأت قبل هذا الانتقال، أما إذا بدأ الوقف قبل انتقال الملكية فينتقل عقد التأمين موقوفاً إلى المالك الجديد للسيارة، ويستطيع المؤمن أن يفسخ العقد بعد ذلك بعد توجيه إخطار إلى المؤمن له الأصلي والمؤمن له الجديد باعتبار هذا الأخير مصلحة في بقاء التأمين؛ الحالة الثانية: أما بعد انتقال ملكية السيارة إلى المؤمن له الجديد فيتوقف رجوع المؤمن على أي منهما على علمه بانتقال ملكية السيارة المؤمن عليها، فإذا لم يعلم بذلك فيرجع على المؤمن له الأصلي، أما إذا علم بذلك فيرجع فقط على المؤمن له الجديد.

LAMBERT-FAIVRE (Yvone), droit des assurances, 10^{eme} édition, précis Dalloz, 1998, N°574, P385 et 575.

² عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء السابع، المجلد الثاني، مرجع سابق، فقرة 779، ص 1557 وبعدها.

أنظر أيضاً: المادة 24 من الأمر رقم 07-95 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 25 يناير 2006.

والملاحظ هنا أن المشرع الجزائري قد وضع التزاماً على كل من المتصرف أو الوارث أو المشتري بالتصريح للمؤمن بنقل ملكية السيارة، ويترتب على عدم تصريح المتصرف بانتقال الملكية التزامه بدفع الأقساط المستحقة إلى غاية هذا الإخطار، كما يترتب على عدم تصريح المشتري بذلك خلال 30 يوماً من تاريخ تملك السيارة، التزامه بدفع قسط إضافي يقدر بـ 5% من القسط الإجمالي، ويصب هذا القسط الإضافي في الصندوق الخاص بالتعويضات.

³ ينظر نص المادة 25 فقرة 3 من الأمر رقم 07-95 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 25 يناير 2006.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

وفي هذه الحالة إذا فضل المؤمن الأصلي، المالك الأصلي للسيارة، أن يحتفظ بالاستفادة من عقد تأمينه لنقله إلى سيارة أخرى وأعلم المؤمن بذلك قبل التصرف، فإنه يترتب على انتقال ملكية السيارة أن يوقف سريان عقد التأمين بشكل تلقائي وبقوة القانون منذ لحظة انتقال ملكيتها إلى الغير.

ويتعين على المؤمن له أن يقوم بإخطار المؤمن بتاريخ التصرف الناقل للملكية¹، وان يعيد له شهادة التأمين على السيارة المعنية².

فعند انتقال ملكية السيارة المؤمن عليها في هذه الحالة يقف عقد التأمين عن السريان بقوة القانون ابتداء من وقت انتقال الملكية، ويترتب على وقفه أن تقف الالتزامات الناشئة عن هذا العقد، فيوقف التزام المؤمن بتوفير الضمان للمالك الجديد وتغطية مسؤوليته المدنية عن حادث السيارة المشتراة، ويوقف بالمقابل لذلك التزام المؤمن له بدفع أقساط التأمين.

الفرع الرابع: السارق ومستعمل العنف ومستعمل السيارة دون علم المؤمن له.

إذا كانت السيارة وقت ارتكاب الحادث بقيادة شخص لا يسأل عنه مالکها، كما هو الحال بالنسبة لسارقها أو مستعمل العنف، أو مستعمل السيارة دون علم مالکها، فإن المؤمن ملزم بتغطية المسؤولية المدنية لهؤلاء الأشخاص في مواجهة المضرورين وهذا استناداً لنص المادة: 15 من الأمر رقم 74-15 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات والتي تنص على ما يلي: " إذا سُرقت المركبة، فلا ينتفع السارق والأعوان بتاتاً من التعويض، ولا تسري هذه الأحكام ذوي حقوقهم في حالة الوفاة وكذلك على الأشخاص المنقولين أو ذوي حقوقهم".

ويتبين من هذا النص أنه قصر الحق في التعويض على الأشخاص المنقولين ولم يعممه لشمول بقية المضرورين من المشاة ومستقلي السيارات الأخرى، وهذا لا يمكن تبريره لأن كل هذه الفئات معرضة لنفس الأخطار، وتحتاج إلى نفس الحماية.

ويؤسس هذا الالتزام بتغطية المسؤولية المدنية للسارق ومستعمل العنف وسائق السيارة دون علم المؤمن له كذلك على نص المادة: 3 فقرة 3 من المرسوم رقم 80-34 المؤرخ في 16

¹ Civ. 1^{ère}, 17 janvier 1984, Dalloz, 1984-469, note BERR (C.J) et GROUDEL (H).

² المادة: 25 فقرة 3 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 25 يناير 2006، والتي تحيل إليها المادة 06 من قانون إلزامية التأمين على السيارات.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

فبراير 1980 المتضمن شروط تطبيق المادة: 07 من الأمر رقم 74-15 المتعلق بالتأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، والتي جاء كما يلي: "تستثنى من الضمان: الأضرار التي تسببها المركبات المؤمن لها إذا لم يكن سائقها، بالغا السن المطلوب حين الحادث، أو حاملا الوثائق السارية المفعول التي تنص عليها الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل لقيادة المركبة ماعدا حالة السرقة أو العنف أو استعمال المركبة دون علم المؤمن له". يتبين من هذا النص أن سائق السيارة التي أحدثت الضرر، إذا كان سارقاً لها، أو مستعملاً للعنف أو استعمالها دون علم المؤمن له، وكان غير بالغ السن المطلوبة حين الحادث أو لم يكن حاملا الوثائق المطلوبة لقيادة المركبة، فإن المؤمن يلزم بتغطية مسؤوليته المدنية عن الأضرار التي يحدثها هذا السائق بالغير.

ويمكن تبرير هذا الموقف للمشرع الجزائري بالرغبة في حماية المضرورين من حوادث السيارات، إذ أن تغطية المسؤولية المدنية للأشخاص الذين يحتمل قيادتهم للسيارة يعطي هذا النوع من التأمين دون اجتماعي حيث أنه سيؤدي إلى تعويض ضحايا حوادث السيارات حين يكون المسئول عن الحادث شخصا ليس مؤمن له، فيستطيع المضرور مطالبة المؤمن بالتعويض لأن القانون يلزمه بضمان مسؤولية من ليس مؤمن له في مواجهة المضرور، وهذا يؤكد الطابع العيني لهذا النوع من التأمين، فهذه المادة تلزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات ولم تشترط أن يكون المسئول عن هذه الحوادث المؤمن له، وإنما يكفي في هذا الصدد، بحسب الأصل، أن يرجع الضرر إلى حادث سيارة، لينعقد التزام المؤمن بتعويض الضرر الناتج عنه.

المطلب الثاني: تقييد التزام المؤمن من حيث المضرورين المستفيدين منه.

من مراجعة أحكام قانون التأمين الإلزامي على السيارات، يتضح أن المستفيد من مبلغ التأمين هم الغير عامة (الفرع الأول)، كما يشمل أيضا سائقها (الفرع الثاني)، وكذلك مالكيها والمكاتب في التأمين عليها (الفرع الثالث)، ويشمل في الأخير ذوي حقوق هؤلاء المضرورين في حالة وفاتهم (الفرع الرابع).

الفرع الأول: الغير المضرورين من حادث السيارة.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

يقصد بالغير المستفيد من التأمين من حوادث السيارات، كل من المشاة(البند الأول)، وركاب السيارات الأخرى(البند الثاني)، وكذلك ركاب السيارة التي تدخلت في إحداث الضرر(البند الثالث).

البند الأول: المشاة.

المشاة أو المارين هو النموذج المتبادر إلى الدهن والغالب عند الحديث عن المضرور المستفيد من التأمين الإجباري على السيارة لأنه المعنى الواضح للغير، الذي جاء التأمين لحمايته من حوادث السيارات.

ويقصد بالمشاة الأشخاص الذين يسيرون على أقدامهم، أو كل من لا يعتبر سائقا أو راكبا للمركبة التي تدخلت في إحداث الضرر، ويعتبر في حكمهم الأشخاص الذين يدفعون أو يجرون دراجة أو عربة ذات عجلات لجزء الأطفال أو المرضى¹.

ومناط استفادة المضرورين المشاة من التأمين هو ثبوت مسؤولية قائد السيارة المؤمن عليها، وإن لم يكن لهؤلاء صفة الغير تجاه الشخص المسئول مدنيا عن الحادث², مثل أفراد أسرته وتابعيه. ويترتب على ذلك أنه متى اثبت المدعى عليه أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا ينسب إليه، كحادث فجائي أو قوة قاهرة أو فعل المضرور أو فعل الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر لأن السبب الأجنبي ينفي رابطة الإسناد، وبناء عليه لا يلزم المؤمن كذلك بجبر هذا الضرر.

البند الثاني: ركاب وسائقوا السيارات الأخرى.

يستفيد من التعويض الذي تلتزم به شركة التأمين باعتباره من الغير كل من يوجد بالسيارة التي صدمتها السيارة التي سببت الضرر، سواء كان سائقا أو راكبا³.

أ- سائقوا السيارات الأخرى: يمكن أن يصاب أو يقتل أكثر من سائق في حوادث تصادم السيارات، فيثور التساؤل حول مدى استفادة هؤلاء من التعويض من شركة التأمين ؟ للإجابة على هذا التساؤل يتعين التمييز بين الفروض التالية:

¹ CHAMBON (P), les piétons selon le code de la route, Dalloz, 1979, P103.

² المادة: 08 فقرة 1 من الأمر رقم 74-15 سالف الذكر.

المادة: 02 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت 2001 يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 46 سنة 2001.

³ LAMBERT-FAIVRE (Yvone), droit des assurances, op.cit., N°769, P551.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

1- إذا بقي سبب الحادث مجهولا بسبب تضارب أقوال الشهود في تصوير كيفية وقوع الحادث، وبقيت أسباب التصادم غامضة، في هذه الحالة قرر القضاء الفرنسي بأن كل سائق يعتبر مسئولاً عن الضرر الذي لحق بالآخر، فيكون لكل منهم الحق في الحصول على تعويض كامل عن الأضرار التي لحقت من الطرف الآخر أو مؤمنه¹.

2- إذا حمل سائق السيارة الأخرى جزء من المسؤولية، فإن التعويض المستحق له يخفض بنسبة مساهمته في إحداث الضرر، ويحرم من التعويض إذا حمل كامل المسؤولية.

3- يستحق سائق السيارة الأخرى التعويض كاملاً إذا حمل سائق السيارة التي صدمتها المسؤولية كاملة، وبالتالي يلتزم مؤمن هذا الأخير بتعويضه تعويضاً كاملاً.

ب- ركاب السيارة الأخرى: لتحديد مدى تغطية مؤمن السيارة التي تدخلت في إحداث الضرر لما لحق بركاب السيارة الأخرى من أضرار نميز بين الفروض التالية:

1- إذا كان سبب الحادث مجهولاً، التزم كل سائق ومؤمن بتعويض الأضرار التي حلت بجميع ركاب السيارات المتصادمة، فيقسم عبء التعويض فيما بينهم بالتساوي.

2- إذا حمل سائق السيارة الأخرى جزء من المسؤولية، فإن مؤمنه يتحمل عبء تعويض ركاب السيارة الأخرى بنسبة مساهمته في إحداث الضرر، ويتحمل مؤمن السيارة التي صدمتها كذلك جزء من التعويض يعادل نسبة مساهمة سائقها في إحداث الضرر.

3- إذا حمل سائق السيارة الأخرى كامل المسؤولية، يلزم مؤمنه بكامل التعويض المستحق لركابها، أما إذا حمل سائق السيارة التي صدمتها (الصادمة) كامل المسؤولية، فإن مؤمن هذا الأخير هو من يلزم بكامل التعويض المستحق لركاب السيارة الأخرى.

البند الثالث: الركاب.

قد يكون الغير الذي أصابه الضرر من ركاب السيارة التي ارتكبت الحادث، فيغطي المؤمن الأضرار اللاحقة به.

و الراكب هو كل متعاقد مع صاحب السيارة بقصد نقله من مكان إلى آخر، سواء كان ذلك بمقابل أو بالمجان، فيلتزم المؤمن بتعويضه عن الأضرار التي تلحق به من جراء وقوع حادث

¹ Civ. 28 janvier 1987, et 4 février 1987, Dalloz, 1987-11-187.

Civ. 08 mars 1989, revue générale des assurances terrestres, 1990, P119.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

السيارة، قبل بداية تنفيذ عقد النقل أو بعد الانتهاء من تنفيذه. ويعتبر من الركاب سواء كان داخل السيارة أم صاعدا إليها أو نازلاً منها¹.

وهناك نوعين من الركاب، فهناك ركاب بأجرة وركاب بالمجان:

- الركاب بأجرة أو بمقابل: في هذه الحالة يوجد عقد بين الراكب والناقل يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل الراكب مقابل دفع أجرة نقد أو أي مقابل آخر. والتزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة هي وصول الراكب سالماً إلى مكان الوصول². والراكب بأجرة هو مشمول بضمان التأمين، إذ يلتزم المؤمن بتغطية مختلف الأضرار اللاحقة به مادية كانت أو جسمانية.

- الركاب بالمجان: هو الذي لا يقدم مقابلاً للناقل سواء كانت أجرة نقد أو مقابل آخر. ويلحق بالنقل بالمجان النقل الذي ينطوي على مصلحة أو منفعة يقدمها الراكب للناقل، ومثال ذلك ركوب شخص إلى جوار السائق ليدله على الطريق التي يسلكها أو ركوب ميكانيكي إلى جوار قائد السيارة لتوصيله إلى مكان آلة معطلة يريد إصلاحها، وكذلك ركوب شخص في سيارة آخر ومساهمته في مصاريف الطريق خلال الرحلة من وقود وغيرها، فهذه الأمثلة لا تعتبر نقلاً بمقابل وإنما نقل منفعة³.

وقرر القضاء الفرنسي أن النقل المجاني ليس عقد، لأن الناقل لم يقصد ترتيب التزام قانوني يقع على عاتقه، إذ من الواضح أن الناقل المجاني يستطيع أن يعدل في خط سير الرحلة، كما يستطيع أن يقطعها أو يعدل عنها، ولذلك فإن الاتجاه في القضاء الفرنسي يذهب إلى أن النقل المجاني ليس عقد نقل⁴.

ويبرر الفقه عدم التفرقة بين الراكب بالمجان والراكب بمقابل، من حيث حقه في تغطية الضرر اللاحق به من طرف شركة التأمين، بأن النص الخاص بحراسة الأشياء جاء عاماً، مما يلزم صرفه إلى كل شخص يصاب بضرر من جراء استعمال هذا الشيء، وتحويل الراكب بالمجان الحق في التمسك به، وأنه متى تقرر مسؤولية قائد السيارة تجاه الراكب بالمجان، وفقاً لهذا

¹ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980، ص141 وبعدها.

² جمال الحكيم، التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية، القاهرة، 1965، ص321.

³ أبو زيد عبد الباقي، رسالته، ص296-297.

⁴ Lyon, 10 juin 1925 ; Peau, 05 juin 1925, cités par: 298 ص رسالته، ص 298.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

النص، فإن هذا الأخير يمكنه الرجوع على المؤمن مباشرة لمطالبته بالتعويض عما لحقه من ضرر¹.

ومن جهة أخرى يمكن تبرير ذلك بأن المادة:8 من قانون إلزامية التأمين على السيارات نصت على أن الحق في التعويض يكون لكل ضحية حوادث السير، ولم يرد في هذا القانون ما يفيد باستثناء الراكب بالمجان من الاستفادة من مبلغ التأمين.

وتنص المادة: 5 فقرتين 2 و 4 من المرسوم رقم: 34/80 المتضمن كيفية تطبيق المادة: 07 من الأمر رقم: 15-74 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات، على أنه في حالة نقل أشخاص بعوض، دون إذن قانوني مسبق يسقط حق السائق أو المالك في الضمان، وان هذا السقوط لا يسري في مواجهة المضرورين أو ذوي حقوقهم، وبالتالي لا يسري سقوط حق المالك أو السائق في الضمان في مواجهة الراكب بمقابل، الذين ينقلهم بدون رخصة. فهذا النص يؤكد بأن التزام المؤمن بالتعويض في مواجهة الغير المضرورين ركاباً أو غيرهم جاء مطلقاً، ومن ثم يستفيد من مظلة التأمين الإجباري عن حوادث السيارات كل شخص كان راكباً في السيارة التي أحدثت الضرر وأن كان ممن يسأل عنهم مدنياً الشخص المسئول عن الحادث وسواء كان راكباً بمقابل أو بالمجان.

الفرع الثاني: قائد السيارة.

أفاد المشرع الجزائري من غطاء التأمين الإلزامي على السيارات قائد السيارة الذي ليس مالك لها ولا مكنتب بعقد التأمين عليها(البند الأول)، وألزم المؤمن تعويضه عن الأضرار اللاحقة به من جراء السيارة التي يقودها(البند الثاني).

البند الأول: المقصود بالسائق.

بصدد تحديد المقصود بالسائق يتبادر إلى الذهن معنيان: الأول نظري يتمثل في كل من يحمل رخصة السياقة ويوكل إليه قيادة سيارة معينة، الثاني عملي يتمثل في كل من يتحكم في عجلة قيادة السيارة بالفعل ويتولى تحريكها لحظة وقوع الحادث ولو لم يكن مصرحاً له بقيادتها.

¹ طالبة وهبة خطاب، المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان، دار الفكر العربي، مصر، بدون سنة، ص360.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

لاشك أن المعنى الثاني الذي يعتد بالحالة الواقعية أو الفعلية هو المقصود من طرف المشرع، فتثبت صفة القائد أو السائق للشخص سواء كان المالك أو تابعة أو المكتتب بعقد التأمين أو غيره ممن صرح له بقيادتها أو لم يصح له بذلك، بما في ذلك السارق¹.
ويثور التساؤل حول الوضعيات التي تكسب الشخص صفة السائق، و الوضعيات التي تفقده هذه الصفة؟

يتجه القضاء الفرنسي نحو التضييق من مفهوم السائق، والتوسع في اعتباره ماراً حتى تتاح له فرصة أكبر للحصول على التعويض كمضروب إذ أن مجال استفادة الغير المضروبين أو سع من مجال استفادة السائق المضروب من التعويض، وبالتالي يكون الهدف من هذا التضييق إعطاء فرصة أكبر للسائق المضروب من حوادث من أجل الحصول على التعويض وبيبين القضاء الفرنسي ذلك كما يلي:

- 1- يفقد صفته كسائق ويأخذ حكم المشاة في الاستفادة من التأمين إذا نزل من السيارة لأي سبب كان مثل الرغبة في مساعدة الغير، أو لمحادثة شخص صادفه في الطريق أو لدفع سيارته المعطلة، وكذلك يفقد صفته كسائق ولو لم ينفصل كلية عن السيارة، كما لو أوقف المحرك وبدأ في الهبوط منها أو كان يتهيأ للصعود إليها لقيادتها. وعلى العكس من ذلك يحتفظ بصفته كسائق إذا كان جالساً أمام عجلة قيادة السيارة المعطلة أثناء جرها بواسطة مركبة أخرى².
- 2- يفقد كذلك صفته كسائق الشخص الذي يعبر الطريق ماسكاً دراجة نارية بيديه، ولا يفقد صفته كسائق من كان يقودها بقدميه دون محرك³.

البند الثاني: نطاق استفادة السائق من التعويض.

التأمين الإلزامي على السيارات جاء بصفة عامة لتغطية مسئولية السائق المدنية تجاه الغير، ومن ثم فإن السائق لا يدخل ضمن الغير، فتكون التشريعات التي استبعدت قائد السيارة من ضمان تأمين حوادث السيارات مجرد تطبيق للقواعد في المسئولية المدنية التي تحول دون أن

¹ محمد حسين منصور، المضرور المستفيد من التأمين الإجباري من المسئولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص45.

² أنظر في عرض أحكام القضاء الفرنسي في هذا الموضوع، محمد حسين منصور، المضرور المستفيد من التأمين الإجباري من المسئولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص32-33.

³ أنظر في عرض أحكام القضاء الفرنسي، محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص33.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

يثبت للشخص حق في التعويض في مواجهة نفسه لأن القانون لا يعرف مسئولية الشخص مدنيا تجاه نفسه¹.

أما المشرع الجزائري فجاء بنص صريح يخرج عن هذه القواعد العامة ويفيد سائق السيارة من مظلة التأمين لجبر الضرر اللاحق من جراء حادث السيارة التي يقودها وهذا ضمن حدود ضيقة إذ جاء في نص المادة: 08 فقرة 2 من الأمر رقم: 74-15 ما يلي:

"و يشمل هذا التعويض كذلك المكتتب في التأمين ومالك المركبة، كما يمكن أن يشمل سائق المركبة ومسبب الحادث ضمن الشروط المنصوص عليها في المادة: 13 بعده".

ولتوضيح نطاق استفادة السائق من مبلغ التأمين لجبر الضرر اللاحق به، يتعتن التمييز بين حالتين:

أولاً: التعويض الجزئي للسائق.

إذا حمل السائق جزء من المسؤولية عن حادث السيارة الذي أحدث الضرر، فإن التعويض الممنوح له يخفض بنسبة الحصة المعادلة للمسئولية التي وضعت على عاتقه، وهذا بشرط أن يقل العجز الجزئي الدائم عن 50%، أما إذا وصل العجز إلى هذه النسبة فأكثر فلا يجري تخفيض التعويض الممنوح له، أما إذا كانت مسئوليته الجزئية عن الحادث مسببة من القيادة في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحضرة فلا يحق للسائق المحكوم عليه لهذا السبب المطالبة بأي تعويض².

ثانياً: الحرمان الكلي للسائق من التعويض.

يحرم السائق كلية من الحق في التعويض عن الضرر اللاحق به نتيجة حادث السيارة التي كان يقودها أثناء الحادث إذا ثبتت مسئوليته وحده عن الحادث، وكانت نسبة عجزه الدائم الناتجة عن هذا الحادث نقل عن 50%³، أما إذا كانت تعادل 50% فأكثر فإن السائق يستفيد من التعويض كاملاً عن الضرر اللاحق به.

¹ BESSON (A), les conditions générales de l'assurance de responsabilité automobile, Paris 1960, P22.

² تنظر المادتين 13 و14 من الأمر رقم 74-15 المذكور سابقاً.

³ تنظر المادة: 13 من الأمر رقم 74-15 المذكور سابقاً.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

ويحرم السائق كلية من التعويض دون اعتبار لنسبة العجز إذ كانت مسئولية الكاملة أو الجزئية عن الحادث مسببة من القيادة في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو المنومات المحضورة أو إذا سارقاً للسيارة التي ارتكب بها الحادث¹.

ثالثاً: التعويض الكلي للسائق.

يعوض السائق المضرور من حادث السيارة التي يقودها تعويضاً كاملاً إذا لم يتسبب في الحادث الذي ألحق به الضرر أو إذا تسبب فيه بصفة كلية أو جزئية وكانت نسبة عجزه الجزئي الدائم المترتبة عن هذا الحادث تعادل أو تفوق 50%، ما لم تكن مسئوليته عن الحادث ناتجة عن القيادة في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة، أو باعتباره سارقاً للسيارة التي أحدثت الضرر².

الفرع الثالث: مالك السيارة والمكاتب في التأمين.

سبق القول في الفرع السابق بأن صفة السائق تثبت لكل شخص يقود السيارة التي أحدثت الضرر سواء كان مالكة أو المكاتب في التأمين أو غيرهما³. وبهذا فإن دراستي لهذا الفرع سوف تقتصر على الأضرار التي تلحق بمالك السيارة أو المكاتب في التأمين باعتبارهما من ركاب السيارة التي أحدثت الضرر أو من المشاة أو من مستقلي السيارات الأخرى التي لحقها الضرر من سيارة المالك.

ولقد اختلف الفقه حول مدى استفادة مالك السيارة التي أحدثت الضرر والمكاتب في التأمين عليها من التعويض من المؤمن عن الضرر اللاحق بهما أو بأحدهما من هذا الحادث. ويذهب الاتجاه الغالب في الفقه إلى أن التزام المؤمن بالتعويض لا يشمل الأضرار التي تلحق مالك السيارة المكاتب في التأمين عليها، مبررين موقفهم بأن المؤمن يلتزم فقط تغطية مسئولية المالك أو المكاتب بالتأمين عليها تجاه الغير، أي غيرهما من الأشخاص الذين يلحقهم الضرر من جراء حادث السيارة المؤمن عليها، سواء كانوا ركاباً لها أو مشاة. ويرون باستبعاد مالك السيارة المكاتب في التأمين عليها من الاستفادة من التعويض لجبر الضرر اللاحق بهما أو

¹ تنظر المادتين: 14 و15 من الأمر رقم 74-15 سالف الذكر.

² تنظر المواد رقم: 13، 14، 15 من الأمر رقم 74-15 سالف الذكر.

³ ينظر التفصيل حول مدى استفادة السائق من التعويض عن الضرر اللاحق به من جراء تدخل السيارة التي يقودها في إحداث الضرر، سواء كان مالكاً له أو مكاتباً في التأمين عليها، أو غيرهما، الفرع السابق من هذا المطلب.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

بأحدهما، سواء كانا راكبين أو مشاة أو سائقين، إذ أن استبعادهما من الضمان يتفق مع الغرض من الضمان الذي يقوم لمصلحة الغير، فالمالك والمكتب بالتأمين حينما يبرم أحدهما عقد التأمين فيتم ذلك الضمان مسئولية هو، ومن ثم فلا يجوز أن يشمل الضمان لأن كلا منهما يعتبر غيراً بالنسبة لنفسه ولا يمكن أن يسأل تجاه نفسه¹.

ويرى اتجاه آخر بضرورة إفادة مالك السيارة المكتب في التأمين عليها من مظلة التأمين وذلك من خلال التوسع في مفهوم المؤمن له.

يرى أنصار هذا الاتجاه أن المؤمن اكتسب مفهوماً متسعاً في نطاق المسئولية عن حوادث السيارات نظراً لما لحق التأمين في هذا المجال من تطور جذري، فلم يعد يقتصر هذا المفهوم على المتعاقد مع المؤمن أي المكتب في عقد التأمين، ولا على مالك السيارة في حالة اختلافهما، بل أصبح يشمل كل من تنتقل إليه حراسة أو قيادة السيارة بإذن أي منهما².

ويبرر هذا الاتجاه موقفه في توسيع مفهوم المؤمن له، بأن النصوص القانونية التي تنظم التأمين الإجباري عن حوادث السيارات يفهم منها أن هذا التأمين عيني، ما يهم فيه هو تعيين السيارة المتسببة في الضرر، وليس تحديد الشخص المسئول عن هذا الضرر، فيضمن المؤمن الأضرار الناشئة عن هذه السيارة دون أن يهتم بمسئولية مالكها أو المكتب في عقد تأمينها، فتعد العلاقة الأكثر أهمية هي العلاقة بين المؤمن والسيارة وليس بين المؤمن له والسيارة ولا بين المؤمن والمؤمن له³.

وتطبيقاً لهذا المعنى للمؤمن له، يرى أنصار هذا الاتجاه الأخير انه عندما تتفصل صفة مالك السيارة والمكتب في التأمين عليها عن صفة قائدها وقت وقوع الحادث، فإن قائد السيارة تكون له هنا صفة المؤمن له، وأما المالك والمكتب بالتأمين فتزول عنهما هذه الصفة ويصبحان

¹ محمد لبيب شنب، دروس في التأمين الإجبار من المسئولية المدنية عن حوادث المركبات، جامعة الكويت، 1980، ص24؛ أبو زيد عبد الباقي، رسالته، ص164؛ رمضان أبو السعود، رسالته، ص321.

² أنظر في عرض هذا الاتجاه وتأييده: جلال محمد إبراهيم، التأمين وفقاً للقانون الكويتي، مرجع سابق، ص446، ومقاله بعنوان: الأشخاص المستثنين من نطاق التأمين الإجباري من المسئولية المدنية عن حوادث السيارات، مقال سابق، ص194 وبعدها؛ وأنظر في هذه المراجع أيضاً: أن هناك من يوسع أكثر في معنى المؤمن له ليشمل كل من يقود السيارة حتى وإن كان بدون موافقة مالك السيارة أو المكتب في التأمين عليها.

³ ATALLAH, thèse p. cit., N°97, P10.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

من الغير الذين يحق لهم مطالبة المؤمن بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهما من جراء وقوع حادث السيارة المؤمن عليها¹.

وخلاصة القول ان لمالك السيارة والمكاتب في تأمينها الحق في مطالبة المؤمن بتعويض مالحقهما من أضرار جراء تدخل السيارة في الحادث عندما لا يكون لهما صفة السائق لهذه السيارة، طالما لم يكن أحدهما أو كلاهما مسئول عن الحادث، ويتحقق ذلك دون الخروج عن المفهوم التقليدي لاصطلاح المؤمن له المستقر في فقه التأمين عامة.

ويمكن تبرير هذه النتيجة بالاستناد على نص المادة: 08 فقرة 2 من الأمر رقم: 74-15

المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، والتي تنص على ما يلي:
" و يشمل هذا التعويض كذلك المكاتب في التأمين ومالك المركبة كما يمكن أن يشمل سائق المركبة مسبب الحادث ضمن الشروط المنصوص عليها في المادة 13 بعده "

فهذه المادة تقرر التزام المؤمن بتعويض الضرر اللاحق بالمكاتب في التأمين ومالك السيارة من جراء حادث سيارته، أي أنها تقرر التزام المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، ولم تشترط أن يكون المسئول عن هذه الحوادث مالك السيارة أو المكاتب في التأمين عليها، وإنما يكفي في هذا الصدد أن يرجع الضرر إلى حادث سيارة مؤمن عليها، وان يسأن عن هذا الحادث شخص ما دون تحديد لشخصيته وما إذا كان المالك أو المكاتب في التأمين على السيارة أو غيرهما².

ولا يعني ذلك أن التزام المؤمن بتعويض مالك السيارة أو المكاتب في التأمين على السيارة التي ألحقت الضرر بهما أو بأحدهما، هو التزام مطلق، بل يتقيد في هذا المجال بألا يكون من يطالب فيهما بالتعويض مسئولاً عن الحادث، وألا يكون هناك ما يمكن نسبته إليه³.

¹ جلال محمد إبراهيم، تحديد الأشخاص المستفيدين من نطاق التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، مقال سابق، ص 107-108.

² فيصل ذكي عبد الواحد، المفهوم القانوني للمستفيد من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية، مرجع سابق، ص 143.

³ أنظر في تفصيل ذلك: فيصل ذكي عبد الواحد، المفهوم القانوني للمستفيد من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص 142؛ حيث يميز بين الفروض الثلاثة التالية:

الفرض الأول: أن يكون مالك السيارة هو المسئول، سواء بصفة أصلية أو تبعية، عن الحادث الذي أدى إلى إصابته بأضرار جسدية، ويتحقق ذلك متى كانت السيارة تحت سيطرته الفعلية أو سيطرة تابعه.

الفرع الرابع: ذوي حقوق المضرورين.

لاشك أن حادث السيارة الذي يؤدي إلى أضرار جسمانية تؤدي إلى وفاة المضرور، فإنه يؤدي كذلك إلى إصابة أقاربه وخاصة المعالين منهم بأضرار مرتدة مختلفة، وأن لهؤلاء أن يطالبوا المؤمن بتعويضهم عن تلك الأضرار باعتبارهم قد تضرروا شخصياً بالارتداد.

ويقيد قانون التأمين الإلزامي على السيارات التزام المؤمن هنا من حيث ذوي الحقوق (المضرورين بالارتداد) المستفيدين من التعويض في حالة وفاة ضحية حادث السيارة، إذ لا يفيد جميع الورثة من التعويض وإنما يقيد به بعضهم، فيشمل فضلاً عن بعض أقارب المتوفى، أولئك الذين كانوا تحت كفالته.

ويختلف الأشخاص المستفيدون من هذا التعويض بحسب ما إذا كانت الضحية بالغة أو

قاصرة:

أولاً: في حالة وفاة ضحية بالغة.

يعطي القانون الحق في التعويض في حالة وفاة ضحية بالغة إلى الزوج أو الأزواج وإلى كل واحد من الأبناء القصر، ثم إلى الأب والأم، وفي الأخير إلى الأشخاص الذين كانوا تحت الكفالة¹.

وبهذا يتبين بأنه في حالة وفاة ضحية بالغة فإن المستفيدين من التعويض هم الذين لهم حق في النفقة، وإن كان المشرع لم يصرح في حرفية النص بذلك.

غير أن هذا لا يعني أن الحق في التعويض للأقارب و المكفولين لا يقوم إلا إذا أدت الوفاة إلى الحرمان من الإعالة، إذ أن القانون يمنحهم الحق في التعويض بغض النظر عن وجود

= الفرض الثاني: أن يكون مالك السيارة قد سمح للغير بقيادة السيارة، دون أن يكون لهذا الأخير رخصة قيادة صالحة، وأن يكون الحادث ناتجاً عن خطأ قائد المركبة.

الفرض الثالث: ألا يكون لمالك السيارة دور في وقوع الحادث، ويبدو ذلك واضحاً متى كانت السيارة قد خرجت من تحت سيطرة مالكها، بدون علم هذا الأخير، أو بعلمه ولكنه اعترض، أو كان مالك السيارة قد مارس حقاً مشروعاً، ولم يخل بأحد الالتزامات التي تقع على عاتقه، كما لو قام بتأجير السيارة للغير، وفي أثناء قيادتها من جانب هذا الأخير وقع حادث أدى إلى إصابة مالك السيارة بأضرار، وذلك سواء في أثناء تواجده بداخلها أو سيره في الطريق العام.

ففي الفرض الأول والثاني لا يكون لمالك السيارة الحق في مطالبة المؤمن بالتعويض عن الأضرار التي لحقت، لأنه في الفرض الأول يكون مسئولاً، والشخص لا يسأل أمام نفسه، وفي الفرض الثاني يكون قد أخل بالالتزامات التي تقع على عاتقه، والشخص لا يستفيد من خطئه.

أما في الفرض الثالث، فيكون له الحق في الرجوع على المؤمن لمطالبته بالتعويض.

¹ ينظر الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم، سادساً.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

إعالة فعلية أم لا، إذ قد تقوم الزوجة التي بقيت على قيد الحياة بالا عالة حتى قبل الحادث الذي أدى إلى وفاة زوجها، وكذلك لهم الحق في التعويض بغض النظر عن وجود مصدر آخر للإعالة أو عدم وجوده¹.

ثانياً: في حالة وفاة ضحية قاصرة.

يشمل التعويض في حالة وفاة ضحية قاصرة أو بالغة أقارب كل ضحايا حوادث السيارات المستفيدين من التعويض سواء كان الضحية من الغير² أو كان مالكا للسيارة التي أحدثت الضرر أو مكتباً في التأمين عليها أو سائقاً لها فيستحق ذوي حقوقهم التعويض كاملاً حتى وإن حمل السائق أو المالك أو المكتتب بالتأمين جزء من المسؤولية أو كلها³، وحتى وإن سقط حق السائق أو المالك في الضمان⁴، ويستفيد من هذا التعويض كذلك ذوى حقوق سارق السيارة وأعوانه في حالة وفاتهم⁵.

في هذه الحالة يقتصر الحق في التعويض على الأب والأم أو الولي دون غيرهم من الأقارب⁶.

¹ FLOUR (J) et AUBERT (JL) et ERIC SAVAUX, les obligations, tome 2, 9^e édition, éditions Dalloz, Paris, 2001, librairie Armand colin, Paris, 1981, N°368, P355.

سعدون العماري، تعويض الضرر في المسؤولية التقصيرية، منشورات مركز البحوث القانونية، بغداد، 1981، ص131.
ويرى الفقه الغربي أن تعويض هؤلاء الأقارب هو تعويض ما فاتهم من كسب من جراء ما كانوا سيحصلون عليه من معيّلهم، وكذلك تعويض عما وقع من خسارة تتمثل فيما تحمله الأقارب من نفقات لعلاج المتوفى قبل الوفاة، وما تحمله من نفقات نقل ودفع؛ أنظر في عرض ذلك محمد صبري الجندي، في ضمان الضرر الجسدي الناتج عن فعل ضار، مجلة الحقوق، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، العدد الأول، سنة 2002، ص185-189.

² تنظر المادة 08 من الأمر رقم 74-15 سالف الذكر.

³ تنظر المادتين 13، 14 من الأمر رقم 74-15 سالف الذكر.

⁴ تنظر المادة 05 من المرسوم رقم 80-34 سالف الذكر.

⁵ تنظر المادة 15 من الأمر رقم 74-15 سالف الذكر.

⁶ ينظر الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم، ثامناً.

وهنا يظهر بوضوح الضرر المعنوي المتمثل في فقد قريب، لأن الابن القاصر لا يعيّل أبويه وليس عليه التزام بذلك، كما أن القانون ينص في الملحق (ثامناً) على أن التعويض في حالة وفاة ضحية قاصرة لا يشمل مصاريف الجنازة؛ وانظر أيضاً: عبد العزيز بوذراع، النظام القانوني لتعويض ضحايا حوادث المرور، مجلة الفكر القانوني، تصدر عن اتحاد الحقوقيين الجزائريين، العدد الثالث، ديسمبر 1986، ص26.

أنظر في تأكيد ذلك:

JOSSERAND (L) les transports, librairie Arthur - rousseau, paris 2^{ème} éditions, 1926, N°922, P975.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

ومن هذا يتبين أن مجال استفاضة ذوي حقوق الضحية المتوفاة أوسع من مجال استفاضة الضحية ذاتها من التعويض عن الأضرار الجسدية، إذ يستفيد ذوي الحقوق من التعويض عن حادث المرور الذي أدى إلى وفاة الضحية رغم ارتكاب هذا الضحية لمخالفة تؤدي إلى سقوط حقه في الضمان كالسياقة في حالة سكر أو تحت تأثير المخدرات، أو لنقله أشخاصاً بعوض ودون إذن مسبق قانوني أو لعدم احترامه شروط المحافظة على الأمان¹، كما يستفيد ذوي حقوق السارق وأعوانه من التعويض على الرغم من عدم وجود حق للضحية المتوفاة في التعويض أصلاً².

المطلب الثالث: تقييد التزام المؤمن من حيث الأضرار التي يضمنها وقيمة الضمان.

يلزم المؤمن بتعويض الأضرار الجسمانية أو المادية وبعض الأضرار الأدبية التي تحصل بسبب حادث.

ولقد حدد المشرع مجال ضمان المؤمن للأضرار من حيث مصدرها (الفرع الأول)، وكذلك من حيث آثارها وقيمة ضمانها (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تقييد التزام المؤمن من حيث مصدر الأضرار التي يضمنها.

ألزم المشرع الجزائري³ شركة التأمين بضممان الأضرار الجسمانية أو المادية التي تحصل بسبب المرور أو غيره والمتمثلة في:

- 1- الحوادث والحرائق و الانفجارات التي تسببها المركبة والتوابع والمنتجات التي تستعملها والأشياء المواد التي تنقلها (البند الأول).
- 2- سقوط تلك التوابع أو الأشياء أو للمواد أو المنتجات المذكورة أعلاه (البند الثاني).

¹ تنظر المادة 05 فقرة 01 من المرسوم رقم 80-34 المذكور سابقاً.

² تنظر المادة 15 من الأمر رقم 74-15 سالف الذكر.

³ تنظر المادة الأولى من المرسوم رقم 80-34 المؤرخ في 16 فبراير 1980 المتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 07 من الأمر رقم 74-15.

البند الأول: الحوادث والحرائق والانفجارات.

تنص المادة الأولى فقرة 1 من المرسوم رقم 80-34 المؤرخ في 16 فبراير 1980 المتعلق بشروط تطبيق المادة: 07 من الأمر رقم 74-15 على ما يلي: "تطبق إلزامية التأمين التي تأسست بالأمر رقم 74-15 المؤرخ في 6 محرم عام 1394 الموافق 30 يناير سنة 1974 على تعويض الأضرار الجسمانية أو المادية التي تحصل بسبب المرور أو بغيره وهي:

1- الحوادث والحرائق والانفجارات التي تسببها المركبة والتوابع والمنتجات التي تستعملها والأشياء والمواد التي تنقلها".

بمقتضى هذا النص يغطي الضمان الأضرار الناتجة عن حادث السيارة الذي يتخذ شكل تصادم بينها وبين سيارة أخرى أو إذا صدمت أحد المارة أو إذا صدمت مال منقول آخر أو عقاري، وأدى ذلك إلى وقوع أضرار مادية أو جسمانية.

وقد يقع الحادث دون اتصال مادي بين السيارة أو التوابع التي تستعملها والمضروب¹ مثل استعمال الأضواء الأمامية للسيارة بصورة مخالفة لقانون المرور، أدى إلى انبهار في عيني قائد سيارة آتية في الاتجاه المعاكس وأدى ذلك إلى وقوع حادث ضار، وكذلك إذا انفجرت أو احترقت المواد التي تنقلها على الطريق أو توابع السيارة وأدى ذلك إلى وقوع حادث، فكل الأضرار الناتجة عن هذه الحوادث يغطيها المؤمن².

ويغطي التأمين الإلزامي كذلك الأضرار الناشئة عن الحريق أو الانفجار الذي ينتج عن السيارة، فقد يؤدي حادث اصطدام سيارة بسيارة أخرى أو يجسم ثابت إلى اشتعال النار بخزان البنزين انفجارها، مما قد يؤدي إلى احتراق ما يجاورها من أشخاص أو أشياء أو إصابتهم بأضرار نتيجة انفجارها.

2- الأضرار الناتجة عن سقوط توابع السيارة والمنتجات التي تستعملها والأشياء والمواد التي تنقلها: جاء في الفقرة الثانية من المادة الأولى من المرسوم رقم 80-34 المؤرخ في 16 فبراير 1980 أن المؤمن يغطي الأضرار الجسمانية أو المادية الناتجة عن سقوط ملحقات السيارة أو الأشياء أو المواد التي تحملها متى كان ذلك بمناسبة سيرها.

¹ CLEAYs (E), l'assurance obligatoire de la responsabilité des accidents d'automobiles, op. cit., P153.

² ويستثنى من ذلك الأضرار التي تتسبب فيها المركبات المؤمن لها عندما تنقل مواد سريعة الالتهاب أو مواد متفجرة وتتسبب في وقوع الحادث أو في مضاعفات خطورته. المادة: 4 فقرة 2 من المرسوم رقم 80-34 سالف الذكر؛ وانظر تفصيل حول هذا الاستثناء في المطلب الموالي المتعلق بالأضرار المستثناة من الضمان.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

وتطبيقاً لهذه المادة يلزم المؤمن بتغطية الضرر الناتج عن سقوط ما تحمله السيارة من حقائب وغيرها، وكذلك الضرر الناتج عن سقوط المنتجات التي تستعملها مثل البنزين أو زيوت المحرك، وكذلك ما يترتب على تطاير أحد إطارات السيارة أو سقوط أحد أجزائها من أضرار، فهذه الأضرار كلها يلزم المؤمن بتغطيتها¹.

ويثار التساؤل حول مدى التزام المؤمن بتغطية الضرر الذي حصل بعد فترة من وجود شيء سقط من السيارة على الأرض، فهل يعتبر هذا الضرر ناتج عن سقوط الشيء أثناء سير السيارة أو بمناسبة أم أنه يعتبر منقطع الصلة بالسيارة، وبالتالي ناتج عن وجود الشيء ذاته على الأرض؟

حسب الرأي الغالب في الفقه²، فإن نص الفقرة الثانية من المادة الأولى من المرسوم رقم 80-34³ جاء مطلقاً بحيث يغطي الضمان الضرر الذي وقع لحظة سقوط الأشياء، أو وقع بعد سقوطها بفترة، وبناء عليه يلزم المؤمن بتغطية الضرر الناتج عن تساقط أشياء أو حقائب أو غيرها من السيارة، ولو نتج عنها الضرر بعد فترة من سقوطها على الطريق.

وأرى أن هذا الاتجاه أخذ بتفسير واسع للنص المذكور، لدرجة يصعب القول معها بوجود رابطة السببية بين سقوط الأشياء والضرر الذي تترتب بعد ذلك هذا أرى أن المشرع قصد من وراء هذه المادة وجود سببية مباشرة بين واقعة السقوط للأشياء وحدوث الضرر، وهذا لن يتحقق إلا إذا أخذنا بتفسير ضيق للنص السابق، وبالتالي فإن المؤمن لا يلزم بتغطية الضرر المذكور إلا إذا كان ناتجاً لحظة سقوط الشيء من السيارة.

الفرع الثاني: تحديد الأضرار المضمونة من حيث آثارها وقيمة ضمانها.

يضمن المؤمن في التأمين الإلزامي على السيارات الأضرار الجسمانية⁴ إصابة (البند الأول) أو وفاة (البند الثاني) التي تتجم عن حادث سيارة مؤمن عليها لديه، كما يضمن أيضاً دون حصر المبلغ التبعات المالية المنجزة عن المسؤولية المدنية التي تترتب على المؤمن له عن

¹ محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الثاني، مرجع سابق، ص 400.

² BESSON (A), les conditions générales de l'assurance de responsabilité automobile, op.cit, N°27, P39.

BESSON (Pierre), l'assurance obligatoire des véhicules terrestres à moteurs, Paris, 1965, P17.

³ وهذه المادة تقابل بالنص الحرفي المادة الرابعة من مرسوم 07 يناير 1957 في القانون الفرنسي.

⁴ المادة: 08 من الأمر رقم 74-15 المشار إليه سابقاً.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

الأضرار المادية المسببة للغير¹ ويقصد بالأضرار المادية الأضرار التي تلحق بالأموال منقولة أو عقارية بسبب حادث مرور.

وسوف لن أتعرض إلى الأضرار المادية لأن المشرع اكتفى بذكر أنها تغطي بصفة كلية، وأنها يجب أن تكون موضوع خبرة مسبقة، وأقتصر فقط بالدارسة على الأضرار الجسمانية سواء ترتب عليها عجز أو وفاة، نظراً لأهميتها، ونظراً للتفصيل الذي جاء به المشرع بشأنها².

البند الأول: عناصر الضرر في حالة الإصابة وكيفية التعويض عنه.

يشمل الضرر الناتج عن الإصابة والمشمول بالحماية التأمينية ما يلحق بجسم المصاب من إتلاف عضو أو جرح أو تشويه نتيجة لحادث مرور مما ينتج عنه إصابة تتطلب علاج ونفقات طبية وأيضا عجز الشخص عن الكسب³، وهو ما يسمى بالجانب المالي للضرر في حالة الإصابة.

كما يشمل التعويض أيضا ما ينتج عن هذه الإصابة من ضرر معنوي يتمثل في الآلام الجسدية وآلام نفسية، وهو ما يسمى بالجانب المعنوي للضرر في حالة الإصابة.

أولاً: الجانب المالي للضرر في حالة الإصابة.

يشمل الجانب المالي للضرر في حالة الإصابة المصاريف الطبية والصيدلانية، وهي الخسارة التي لحقت بالمضروب، يشمل أيضا ما فات المصاب من كسب أو تقويت فرصة الكسب عليه وهو عبر عنه المشرع في قانون التأمين الإلزامي على السيارات بالتعويض عن العجز المؤقت عن العمل أو العجز الدائم الجزئي أو الكلي عن العمل.

¹ المادة: 21 من الأمر رقم 74-15 المشار إليه سابقاً.

المادة: 02 من المرسوم رقم 80-34 المشار إليه سابقاً.

ولقد أحسن المشرع الجزائري بإلزامه المؤمن بالتعويض عن الأضرار المادية، فشمّلها بالحماية التأمينية وذلك حفاظاً على ممتلكات الغير، وحتى لا يبقى الفرد مهدداً في ماله وممتلكاته دون حماية من جراء حوادث المرور، فيشمل التعويض هنا كل ما يلحق المضروب من ضرر عما لحق سيارته أو ممتلكاته من تلف، وما فاتته من كسب من جراء توقف السيارة عن العمل أثناء إصلاحها وما أدى إليه من تعطيل استيفاء منفعتها على المالك طوال مدة الإصلاح، وهذا التعطيل كذلك ضرر ناشئ عن الحادث يعوضه المؤمن.

² تنظر المواد من 16 إلى 20 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31 المؤرخ في 19 يوليو 1988.

ينظر كذلك الملحق للأمر رقم 74-15 المعدل لجداول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم.

³ عز الدين الديناصورى وعبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 157.

أنظر أيضاً: محمد حسين علي الشامي، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية دراسة مقارنة بين القانونين المدني المصري واليمني والفقهاء الإسلامي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1990، ص 508.

1- المصارف الطبية والصيدلانية:

يلزم المؤمن بتعويض المضرور عما لحقه من خسارة بسبب المصاريف الطبية والصيدلانية بكاملها للمضرور بناء على الوثائق الثبوتية¹.

وتشمل هذه المصاريف ما يلي²:

- مصاريف الأطباء والجراحين وأطباء الأسنان والمساعدين الطبيين، وتشمل تكاليف الفحص من قبل الأطباء وتكاليف العمليات الجراحية إذا تطلب الحادث ذلك، وأجور أطباء الأسنان إذا ترتب على الحادث خلل في أحد فكي الأسنان أو غيره مما يتطلب تدخل طبيب الأسنان، ويشمل التعويض كذلك أجور المساعدين الطبيين في إطار مهامهم.

- مصاريف طبية وصيدلانية: تشمل ثمن المواد التي يستعملها الأطباء الجراحين وأطباء الأسنان والمرضى للعلاج، وكذلك ثمن الأدوية التي يتناولها المصاب للعلاج.

- مصاريف الأجهزة والتبديل: هي المصاريف التي يتحملها المضرور نتيجة بعاهة مستديمة تطلبت استعانتة ببعض الأجهزة التعويضية كساق صناعية أو دراجة أو الأجهزة التي يتكئ عليها للمشي نتيجة كسر في إحدى ساقيه أو مصاريف الأسنان الاصطناعية.

- مصاريف سيارة الإسعاف: وتشمل مصاريف الإسعافات الأولية في مكان الحادث، ونقل المصاب إلى المستشفى.

- مصاريف الحراسة النهارية والليلية: قد تتطلب الحالة الصحية للمريض وضعه تحت العناية المركزة، ويتطلب ذلك المراقبة المستمرة لحالته الصحية أي ليلاً ونهاراً، فيتحمل المؤمن مصاريف هذه الحراسة.

- مصاريف النقل للذهاب إلى الطبيب: يلزم المؤمن بأن يدفع للمصاب مصاريف النقل التي تكفيها للذهاب إلى الطبيب لمراقبة حالته الصحية إذا كان ذلك ضروري.

- مصاريف العلاج بالخارج: إذا كانت الحالة الصحية للمضرور تستدعي معالجته في الخارج، بعد التحقيق في ذلك بواسطة الطبيب المستشار للمؤمن، فإن المؤمن يضمن المصاريف المتعلقة بهذا الشأن طبقاً للتشريع الجاري به العمل في مادة العلاجات في الخارج³.

¹ تنظر المادة: 17 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم بالأمر رقم 88-31 المذكورين سابقاً.

² ينظر البند الثالث من الملحق للأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم بالملحق بالقانون رقم 88-31 المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم؛ عبد العزيز بوزراع، مقال سابق، ص 25.

³ ينظر البند الثالث من الملحق للأمر رقم 74-15 المذكور سابقاً.

2- التعويض عن العجز المؤقت عن العمل:

العجز المؤقت عن العمل يعتبر من الآثار الاقتصادية السلبية للإصابة على نشاط المضرور الحال في مجال عمله، وهذا بسبب قعوده عن ممارسة نشاطه خلال فترة العلاج ويترتب عليه تفويت فرصة على المضرور لتحقيق أهداف معينة¹. ويحدد التعويض عن العجز المؤقت عن العمل على أساس 100% من أجر المنصب أو الدخل المعفي للضحية².

ويجب أن تكون المداخل المهنية صافية من التكاليف والضرائب، وأن تكون حاصلة عن ممارسة فعلية للنشاط المهني من قبل الضحية³.

ويجب ألا يتجاوز مبلغ الأجر أو المداخل المهنية المتخذة كأساس لحساب التعويض عن العجز المؤقت مبلغاً شهرياً مساوياً لثماني مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث⁴، وإذا تعذر على المصاب إثبات هذا الأجر أو الدخل أو يكون أقل من الأجر الوطني الأدنى المضمون، يحدد التعويض على أساس هذا الأخير⁵.

ويحسب التعويض عن العجز المؤقت بالنسبة للضحايا الحاصلين على شهادات أو بتجربة أو تأهيل مهني تمكنهم من شغل منصب عمل مناسب، وليس بإمكانهم إثبات أجر أو دخل، على أساس الحد الأدنى للأجر الأساسي لهذا المنصب والصافي من التكاليف والضرائب⁶. وبالنسبة للضحايا القصر قضت المحكمة العليا بأنهم لا يستحقون التعويض عن العجز المؤقت عن العمل إذا لم يكن لهم عمل أو دخل مهني⁷.

وتحديد مدة العجز المؤقت عن العمل يتم إما بشهادة طبية معدة ومحررة من الطبيب الشرعي وإما بناء على خبرة طبية¹.

¹ محمد حسين منصور، المضرور المستفيد من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص147؛ فايز أحمد عبد الرحمان خليل، التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص53.

² ينظر الملحق للأمر رقم 74-15 المعدل بالقانون رقم 88-31 المقطع 3.

³ ينظر الملحق للأمر رقم 74-15 المعدل بالقانون رقم 88-31 المقطع 1 فقرة 4.

⁴ ينظر الملحق للأمر رقم 74-15 المعدل بالقانون رقم 88-31 المقطع 1 فقرة 2.

⁵ ينظر الملحق للأمر رقم 74-15 المعدل بالقانون رقم 88-31 المقطع 1 فقرة 5.

⁶ ينظر الملحق للأمر رقم 74-15 المعدل بالقانون رقم 88-31 المقطع 1 فقرة 6.

⁷ ينظر قرار غرفة الجرح والمخالفات، بالمحكمة العليا، بتاريخ 15 أكتوبر 1996، فهرس 1034، ملف رقم 147026، غير منشور.

3- التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي:

يشمل التعويض الذي يلزم به المؤمن في حوادث السيارات ما تؤدي إليه الإصابة الجسدية من تعطيل المضروب كلياً أو جزئياً عن العمل بصفة نهائية، وذلك إذا ما تخلفت عن الإصابة عاهة مستديمة تؤدي إلى العجز الدائم عن العمل².

ويعني العجز الدائم الجزئي أو الكلي النقص العضوي أو القصور الوظيفي والنفسي للضحية المصابة جراء تعرضها لحادث السير³.

ويتم تحديد نسبة العجز الدائم الجزئي أو الكلي من طرف خبير طبي قضائي أو طبيب معتمد هي شركات التأمين في حالة التسوية الودية، ويتم على أساس طبيعة العاهة التي أصابته وحالته العامة وسنه وقواه البدنية والعقلية وكذلك كفاءته ومؤهلاته المهنية⁴.

ولحساب مبلغ التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي نقوم بما يلي⁵:

أ- نبحث عن النقطة الاستدلالية المقابلة للدخل أو الأجر السنوي للضحية، ونحصل على ذلك بضرب الأجر أو الدخل الشهري للضحية في 12 والعدد المتحصل عليه، نبحث عن قيمة النقطة الاستدلالية التي تقابله حسب الجدول الوارد في المقطع الرابع من الملحق للقانون رقم 88-31 المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم.

ب- نضرب النقطة الاستدلالية المتحصل عليها في نسبة العجز، والرقم المتحصل عليه هو مبلغ التعويض الذي يدفعه المؤمن عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي.

ويلاحظ أن المعيار الذي أخذ به المشرع الجزائري في تقدير التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي هو معيار أقرب إلى العدل إذ يراعي الظروف الشخصية للمضروب كسنه وحالته

¹ يوسف دلاندة، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور، دار هومه، الجزائر، طبعة 2005، ص6.

² ينظر الملحق للأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31 المقطع رقم 1 فقرة 1.

³ يوسف دلاندة، مرجع سابق، ص7.

⁴ تنظر المادة 01 من المرسوم رقم 80-36 المؤرخ في 06 فبراير 1980 يتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بطريقة تقدير نسب العجز ومراجعتها التي تتعلق بالمادة 20 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31 سالف الذكر.

⁵ ينظر الملحق للأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31 المقطع رقم 4؛ عبد العزيز بوزراع، مقال سابق، ص24-25.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

الصحية وكفائيه ومؤهلته، فيأخذ بعين الاعتبار مدى تأثير الإصابة على هذه الظروف، وهو الاتجاه السائد في النظم القانونية الحديثة¹.

4- التعويض عن تفاقم الضرر:

إن الإصابة الجسدية بطبيعتها لا تستقر على نفس المستوى من وقت تعرض المضرور للفعل الضار الناتج عن حادث سيارة، إذ يتغير مداها، فقد تشتد حدتها وقد يتحسن حالها. وبما أن التعويض يتحدد بقدر الضرر الذي لحق المضرور، فإنه يترتب على ذلك ضرورة الأخذ في الاعتبار تفاقم الإصابة الجسدية أو تحسنها وبالتالي زيادة مبلغ التعويض أو إنقاصه تبعاً لذلك². و بالرجوع إلى المرسوم رقم: 80-36 المؤرخ في 16 فبراير 1980 تنص المادة 02 منه على ما يلي:

" يمكن أن تراجع نسبة العجز بعد الشفاء أو الاستقرار في حالة تفاقم عاهات المصاب أو تخفيفها، ومع ذلك لا يمكن أن تطلب هذه المراجعة إلا بعد مهلة ثلاث سنوات، ابتداء من تاريخ الشفاء أو الاستقرار".

يتبين من هذا النص انه في حالة تفاقم الضرر الذي لحق المصاب بزيادة نسبة العجز، يستطيع هذا الأخير مطالبة المؤمن بالتعويض عن النسبة التي تفاقم بها الضرر، ويطلب هذه المراجعة بعد ثلاث سنوات من تاريخ استقرار حالته الصحية، أما في حالة تخفيف عاهات المصاب فيمكن للمؤمن طلب مراجعة الضرر بعد مرور نفس المهلة السابقة، وتخفيض مقدار التعويض بما يناسب مع الضرر الحقيقي، لأن التعويض يجب أن يتناسب مع مقدار الضرر الذي لحق بالمضرور³.

والمراجعة لا تتم إلا بناءً على خبرة طبية، وفي حالة ثبوت تفاقم الضرر فإن التعويض يرفع على أساس نسبة التفاقم، أما في حالة ثبوت التخفيف فيخفف التعويض على أساس نسبة التخفيف.

ثانياً: الجانب المعنوي للضرر في حالة الإصابة.

¹ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، فقرة 648، ص1098-1099.

Madeline PAUFFIN , quelques aspects de la réparation du dommage corporel, L.G.D.J, 1966.

² أحمد شوقي محمد عبد الرحمان، مدى التعويض عن تغير الضرر في جسم المضرور وماله، منشأة المعارف بالإسكندرية، طبعة سنة 2000، فقرة رقم 106، ص140.

³ أحمد شوقي محمد عبد الرحمان، مدى التعويض عن تغير الضرر في جسم المضرور وماله، المرجع السابق، ص164 وما بعدها.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

يتمثل الجانب المعنوي للضرر في حالة الإصابة الجسدية الناتجة على حادث مرور، في كل ما يلحق المضرور من آلام ومعاناة أثناء فترة العلاج أو بعدها، وكذلك ما قد ينجم عن الإصابة من تشوهات في جسم المضرور، وهو ما يسمى بالضرر الجمالي، وسوف أبين المقصود بكل من ضرر التألم والضرر الجمالي ثم أبين كيفية تقدير التعويض عنهما فيما يلي:

1- التعويض عن ضرر التألم:

ضرر التألم هي الآلام الجسدية التي يعاني منها المضرور من جراء الجروح أو التلطف الذي أصاب جسمه¹.

ولقد نص القانون رقم 88-31 على كيفية حساب التعويض عن ضرر التألم، وذلك في المقطع الخامس فقرة 2 من الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم وذلك كما يلي:

أ- **ضرر التألم المتوسط:** يقدر التعويض عنه بضرب الأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث في اثنين.

ب- **ضرر التألم الهام:** يعوض عنه على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون، وذلك بضرب هذا الأخير في أربعة والمبلغ المتحصل عليه هو المبلغ الذي يتعين على المؤمن دفعه للمضرور لتعويض عن ضرر التألم الهام.

ويتم تحديد درجة ضرر التألم هل هو متوسط أو هام بموجب خبرة طبية.

2- التعويض عن الضرر الجمالي:

الضرر الجمالي هي المعاناة النفسية التي يمر بها المصاب بسبب ما خلفته الإصابة من آثار في جسمه، إذ قد تنتج عن الإصابة بعض التشوهات في الجسم تؤثر على حسن ملامح وخلقه الضحية، وبالتالي فهو ضرر معنوي أكثر منه جسماني.

ونص المشرع الجزائري في القانون 88-31 في المقطع الخامس فقرة 1 من الملحق المشار إليه سابقا على أن يعوض عن العمليات الجراحية اللازمة لإصلاح ضرر جمالي بصفة كلية.

¹ محمد حسين منصور، المضرور المستفيد من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص151؛ وفي نفس المعنى: فايز أحمد عبد الرحمان، التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص55؛ طه عبد المولى إبراهيم، مشكلات تعويض الأضرار الجسدية في القانون المدني في ضوء الفقه والقضاء، دار الفكر والقانون، المنصورة، مصر، الطبعة الأولى 2000، ص129 وبعدها.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

والملاحظة أن التعويض الذي جاء به المشرع عن الضرر الجمالي غير كاف، فهو يشمل فقط المصاريف الطبية والصيدلانية، دون ما قد يبقى المضرور يعاني منه طول حياته من ضرر جمالي خاصة إذا كان ذلك في أماكن ظاهرة حساسة كالتشوه الذي يصيب الوجه.

لهذا أرى أنه من الضروري تدخل المشرع بنص قانوني، للتعويض عما يبقى في جسم الإنسان من تشوهات، ويتم تقدير نسبة الضرر الجمالي بموجب خبرة طبية، تأخذ بعين الاعتبار الضحية وجنسه ذكر أو أنثى لأن نفس التشوه تختلف أهميته من الذكر إلى الأنثى كما يأخذ بعين الاعتبار في الظروف الشخصية للضحية التي يمكن أن تتأثر بهذا التشوه.

البند الثاني: عناصر الضرر في حالة الوفاة وكيفية التعويض عنها.

يمكن أن يؤدي حادث السيارة التي أصابت المضرور إصابة تؤدي بحياته بعد فترة زمنية معينة، فيستحق المصاب التعويض عنها، وينتقل هذا التعويض منه إلى ورثته، لذا يطلق عليه مصطلح التعويض الموروث، ويرتبط بالوفاة نتيجة هذا الحادث إصابة أقارب المتوفى بأضرار تسمى بالضرر المرتد أو الضرر غير المباشر.

أولاً: التعويض عن أضرار الإصابة التي تسبق الوفاة.

إذا تسبب حادث المرور في إصابة المضرور جسدياً فترة زمنية معينة قبل وفاته، كان له الحق في طلب التعويض عن كل ما يلحق به من جراء الإصابة من أضرار مادية و معنوية¹. وإذا توفي المضرور بعد الإصابة بمدة، وكانت الوفاة بسبب الإصابة أو بسبب آخر غيرها، فإن الحق في التعويض عنها يدخل في الذمة المالية للمصاب وينتقل التعويض إلى الورثة معالين أو غير معالين فيستطيعون المطالبة بتعويضهم عن الأضرار التي أصابت مورثهم² حسب المعايير المعتمدة لتعويض الإصابات الجسدية، فقد يكون المصاب قبل وفاته تكسد مصاريف طبية وصيدلانية أو عاش مدة من العجز المؤقت عن العمل فيستحق التعويض عنها، أو مدة العجز الجزئي الدائم فيستحق التعويض عليها أو قام بعمليات جراحية تجميلية قبل وفاته فيستحق كذلك التعويض عنها. و الجدير بالملاحظة أن التعويض عن العجز المؤقت أو العجز الدائم عن

¹ ينظر البند السابق المعنون ب: عناصر الضرر في حالة الإصابة وكيفية التعويض عنه.

² محمد يحي المعاسنة، أصحاب الحق في التعويض عن الضرر الأدبي في حالة موت المصاب، مجلة الحقوق، مجلس التشريعي العلمي، جامعة الكويت، العدد الثاني، سنة 2000، ص302 وبعدها.

أنظر أيضاً عزيز كاظم جبر، الضرر المرتد وتعويضه في المسؤولية التقصيرية، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، طبعة 1998، ص64.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

العمل يكون فقط على أساس المدة التي تمتد بين تاريخ وقوع الحادث وتاريخ الوفاة لأن التعويض يجب أن يتناسب مع قيمة الضرر.

وإذا ما طالب الورثة بتعويضهم عن الأضرار التي أصابت مورثهم، فإن التعويض يعطى لهم بناء على أنصبتهم الشرعية لأنه يدخل في تركة مورثهم¹.
ثانياً: التعويض عن الضرر الذي يصب ذوي المتوفى.

وفاة المضرور يعتبر مصدراً لأضرار أخرى تلحق الأشخاص الذين تربطهم به روابط معينة مادية أو عاطفية، حيث يترتب على إصابة أو وفاة المضرور الأصلي ضرر يلحق بهؤلاء الأشخاص، وهو انعكاس للضرر الواقع بالمضرور الأصلي لذا يسمى هذا النوع من الأضرار بالضرر المرتد².

ويمكن أن يكون الضرر المرتد ضرر مالي أو ضرر أدبي، وسوف أبين فيما يلي كيفية التعويض عنهما لكل مستفيد من ذوي المتوفى.

¹ لؤي ماجد ذيب أبو الهيجاء، مرجع سابق، ص126؛ عزيز كاظم جبر، مرجع سابق، ص65.

وفي نفس المعنى، سليمان مرقس، تعليقات على الأحكام في انتقال الحق في التعويض إلى ورثة المجني عليه، مجلة القانون والاقتصاد، تصدر عن كلية الحقوق بجامعة القاهرة، مطبعة جامعة فؤاد الأول، العدد الأول، السنة الثامنة عشر، 1948، ص108-109.

² عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، مرجع سابق، فقرة 580، ص989 الهامش رقم 3.

1- التعويض عن الضرر المالي الناجم عن الوفاة:

قصر المشرع الجزائري الحق في التعويض عن الضرر المادي الناتج عن الوفاة إثر حادث مرور على من يعيلهم المتوفى، ولا علاقة له بالورثة، فأقارب المتوفى قد يكونون من الورثة ولكنهم لا يستحقون هذا النوع من التعويض فالمشرع يربط الحق في التعويض بالإعالة، ويكفي لتوافر وصف المعال قيام الإعالة الفعلية أو توافر مكنة طلب النفقة قانونا لنشوء الحق في التعويض¹.

ولقد ميز المشرع الجزائري بشأن التعويض بين ما إذا كانت الضحية بالغة أو قاصرة كما يلي:

1-1-1- التعويض في حالة وفاة ضحية بالغة:

نص الجدول الملحق بالقانون رقم 31-88 في المقطع السادس منه على كيفية حساب التعويض في حالة وفاة ضحية بالغة، بالنسبة لكل مستفيد وهذا كما يلي:

1-1-1- الزوج أو الأزواج:

يتحدد المبلغ الذي يحصل عليه الزوج بضرب قيمة النقطة²المقابلة للأجر أو الدخل المهني للضحية عند تاريخ الحادث في ثلاثين (قيمة النقطة الاستدلالية $30 \times$). ولا يشترط لاستحقاق الزوجة لمبلغ التعويض أن تكون الزوجة تحت الإعالة الفعلية لزوجها بل يكفي حق طلبها ولو مستقبلاً.

1-1-2- لكل واحد من الأبناء القصر تحت الكفالة:

يشترط لاستفادة الأبناء القصر من التعويض أن يكونوا تحت الكفالة الفعلية للمتوفى، ويتحدد المبلغ الذي يحصل عليه كل واحد من الأبناء القصر بضرب قيمة النقطة المقابلة للأجر أو الدخل المهني للضحية عند تاريخ الحادث في خمسة عشر (قيمة النقطة الاستدلالية $15 \times$).

1-1-3- الأشخاص الآخرين تحت الكفالة.

يستفيد الأشخاص غير المذكورين سابقا من مبلغ التعويض إذا كانوا تحت الكفالة الفعلية للمتوفى ولو كانوا من الورثة حسب مفهوم الضمان الاجتماعي.

¹ محمد صبري الجندي، مقال سابق، ص 183.

وفي نفس المعنى: سليمان مرقس، تعليقات على الأحكام في انتقال الحق في التعويض إلى ورثة المجني عليه، مقال سابق، ص 109.

² نجد قيمة النقطة في الجدول الموجود بالملحق للقانون رقم 31-88.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

وبناء عليه تستفيد البنات غير المتزوجات وليس لهن نشاط مهني مأجور من التعويض باعتبارهن تحت كفالة الهالك بمفهوم الضمان الاجتماعي، وهذا حسب المادة 67 فقرة 2 من القانون رقم 83-11 المؤرخ في 02 جويلية 1983 المتعلق بالتأمينات الاجتماعية¹.
و يحسب المبلغ الذي يحصل عليه كل واحد من الأشخاص تحت كفالة المتوفى بضرب النقطة المقابلة للأجر أو الدخل المهني للضحية عند تاريخ الحادث في عشرة (قيمة النقطة الاستدلالية x 10).

1-1-4- الأولاد اليتامى:

يستفيد الأولاد اليتامى بأقساط متساوية من شطر التعويض المقرر في حالة وقوع حادث بالنسبة لزوج الضحية.

1-1-5- التعويض عن مصاريف الجنائز:

يحدد التعويض الممنوح لقاء مصاريف الجنائز بخمسة أضعاف المبلغ الشهري للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.

وتجد الإشارة إلى أنه لا يمكن أن يتجاوز مبلغ التعويض المدفوع لذوى الحقوق قيمة النقطة المطابقة للأجر أو الدخل المهني السنوي للضحية مضروب في مائة، وفي حالة تجاوز هذه القيمة ستكون الحصة العائدة لكل واحد من ذوى الحقوق محل تخفيض نسبي².

1-2- التعويض في حالة وفاة ضحية قاصرة:

نص المشرع الجزائري في الملحق للقانون: رقم 88-31 على أن التعويض في حالة وفاة ولد قاصر لا يمارس نشاطاً مهنياً يكون لفائدة الأب والأم بالتساوي أو الولي ويتم حساب التعويض كما يلي:

في حالة ما إذا كانت سن الضحية لا تتجاوز 6 سنوات فيتقاضى كل واحد من الأب والأم أو الولي ضعف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.

في حالة ما إذا كانت سن الضحية فوق 6 سنوات وإلى غاية تمام 19 سنة يكون المبلغ ثلاثة أضعاف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.

¹ ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 19 أكتوبر 1999، ملف رقم 193217، المجلة القضائية، العدد 2، سنة 2000، ص 217.

² ينظر الملحق للقانون رقم 88-31 المقطع 6 فقرة 4، 5.

ينظر كذلك: قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 14 جوان 1989، ملف رقم 61060، فهرس 211، قرار غير منشور.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

وفي حالة وفاة الأب أو الأم يتقاضى المتبقي منهما على قيد الحياة التعويض بكامله. و يعاب على النص أنه قصر هذه التعويضات على حالة وفاة قاصر لا يمارس نشاطا مهنيا، ولم يبين كيفية حساب التعويض في حالة وفاة قاصر يمارس نشاطا مهنيا. كما يعاب أيضاً علنه كونه اخرج مصاريف الجنازة من إطار التعويض في حالة وفاة ضحية قاصرة، ولا نجد مبرر لذلك.

2- التعويض عن الضرر المعنوي الناجم عن الوفاة:

لا يقتصر التزام المؤمن حسب قواعد التأمين الإجباري على السيارات في حالة وفاة الضحية، على تعويض ذوي الحقوق عن تلك الأضرار المادية المختلفة والناجمة عن الحرمان من الإعالة أو لقاء مصاريف الجنازة أو تلك التي تثبت للتوفي قبيل وفاته ثم تنتقل إلى ورثته مع التركة، وإنما فوق ذلك كله يلزم بتعويض هؤلاء عن الأضرار الأدبية التي أصابتهم. ويتمثل الضرر المعنوي في ما يصيب عواطف وأحاسيس ذوي المتوفى من غم وأسى وحزن بسبب وفاة قريبهم¹.

ولم يأخذ المشرع بالإعالة كمعيار لتحديد المستفيدين من التعويض عن الضرر المعنوي، فنص على أن يستفيد منه الأب والأب والزوج أو الأزواج وأولاد الضحية سواء كانوا قصر أو بالغين، فيأخذ كل واحد من هؤلاء مبلغ يعادل ثلاث أضعاف قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث².

ويعاب على هذا النص عدم إفادة الإخوة والأخوات من التعويض عن الضرر المعنوي بسبب الوفاة خاصة وأنهم من أكثر المتضررين معنويا من حادث الوفاة.

¹ محمد حسين منصور، المضرور المستفيد من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص172؛ وفي نفس المعنى: عزيز كاظم جبر، مرجع سابق، ص82؛ سليمان مرقس، في انتقال الحق في التعويض إلى ورثة المجني عليه، مقال سابق، ص111 وبعدها.

² ينظر الملحق للأمر رقم 88-31 المقطع الخامس فقرة 3.

المطلب الرابع: تقييد التزام المؤمن من حيث الأضرار المستثناة من الضمان.

بين المشرع في قانون التأمين الإلزامي على السيارات الأضرار المستثناة من الضمان في مواجهة المضرور، وميز في هذا الإطار بين الأضرار المستثناة من الضمان بقوة القانون (الفرع الأول) وتلك التي لا يجوز أن يشملها الضمان حتى في حالة الاتفاق عليها (الفرع الثاني)، وبين الأضرار التي لا تضمن إلا إذا وجد اتفاق خاص بشأنها¹ (الفرع الثالث).

الفرع الأول: الأضرار المستثناة من الضمان بقوة القانون.

أورد المشرع الجزائري طائفة من الأضرار المستبعدة من نطاق الضمان بقوة القانون، أي لا يجوز أن يغطيها الضمان ولو وجد اتفاق خاص على ضمانها، ونصت على ذلك المادة 03 من المرسوم رقم 80 - 34 المؤرخ في 16 فبراير 1980 المتضمن شروط تطبيق المادة: 07 من الأمر رقم 74-15 وهذه الأضرار هي:

1- الأضرار التي تسبب فيها المؤمن قصداً:

إذا ارتكب المؤمن له حادثاً بالسيارة أدى إلى إصابة أو وفاة أحد الأشخاص وكان ذلك عن إرادة أو تعمد في إحداثه، فإن المؤمن لا يلزم بتعويض الأضرار التي تنتج عن هذا الحادث، وهذا الاستبعاد من الضمان يبرر استناداً للقواعد العامة في التأمين بأن الخطر في التأمين يجب أن يكون محتملاً في تحققه أي غير محقق الوقوع أو مشكوكاً في تحققه، فإذا كان متعمداً فقد عنصر الاحتمال، هذا بالإضافة إلى أن المؤمن له لا يحق له أن يؤسس حقا لنفسه بناء على إرادته المحضة².

كما أن إجازة التأمين على الضرر المتعمد يمس بالنظام العام إذا يفتح المجال أمام المؤمن له بالإضرار بالغير لتصفية حساب معه، مما يثير الفوضى داخل المجتمع، ويتنافى مع الهدف من التأمين الذي شرع من أجل التخفيف من الأضرار، كما أن قانون التأمين الإلزامي عن حوادث السيارات جاء لحماية المضرورين من هذه الحوادث، والتخفيف من حدة أثارها عليهم وليس ليحفز ويشجع عليها.

¹ المادتين 3، 4 من المرسوم رقم 80-34 المؤرخ في 16 فبراير 1980 المتضمن شروط تطبيق المادة 07 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار.

² سعد واصف، شرح قانون التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص149؛ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، التزام المؤمن بالتعويض ومدى رجوعه على المؤمن له وعلى الغير المسئول عن الضرر، مرجع سابق، ص235؛ عبد القدوس عبد الرزاق محمد الصديق، رسالته، ص230.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

ولهذه المبررات فإن التأمين بطبيعته لا يغطي الأضرار التي يحدثها المؤمن له عن إرادة وقصد.

ويلاحظ من نص المادة 03 فقرة من المرسوم رقم 80-34 أن الأضرار المستثناة من الضمان هي فقط الأضرار التي يرتكبها المؤمن له شخصيا عن عمد، أما إذا ارتكبها تابعه أو من أذن له بقيادة السيارة أو حراستها أو ارتكبها سارق السيارة أو من استعملها بدون علم مالکها، فإن شركة التأمين تدفع التعويض للمضرور¹.

2- الأضرار الناتجة عن الانفجارات وانبعث الحرارة والإشعاع.

استثنى المشرع في قانون التأمين الإجباري على السيارات من الضمان الأضرار الناتجة بصفة مباشرة أو غير مباشرة عن الانفجارات، وانبعث الحرارة، والإشعاع الناجم عن تحول النوى الذرية أو الفاعلية الإشعاعية، وعن آثار الطاقة الإشعاعية المتولدة عن التسارع الاصطناعي للذرات².

فقد تحمل السيارة بعض المواد التي تشتمل على خطورة خاصة تتعلق بالذرة، وهي مخاطر تؤدي إلى نتائج بالغة الشدة قد تضر بآلاف الأشخاص وهو ما لم يدخل في حساب المؤمنين عند تحديد قسط التأمين في صورته العادية، ومن ثم يجب إخراجها من نطاق الأضرار التي يضمنها التأمين الإجباري على السيارات. وإذا كان قد يبدو أن مخاطر الإشعاع الناجم عن تحول النوى الذرية لا تدخل بطبيعتها في نطاق تأمين السيارات، إلا أن النص على استبعادها له أهميته لأن التأمين الإلزامي على السيارات يغطي من حيث المبدأ الأضرار الناشئة عن المواد التي تنقلها السيارة وعن الحوادث والحرائق و الانفجارات التي تسببها السيارة³.

¹ فايز أحمد عبد الرحمان، التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص 268-269؛ سعد واصف، شرح قانون

التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص 105.

² المادة: 3 فقرة 2 من المرسوم رقم 80-34 سالف الذكر.

³ أبو زيد عبد الباقي، رسالته، ص 239-240.

3- قيادة السيارة من شخص غير بالغ السن المطلوبة أو غير حائز على الوثائق اللازمة لقيادتها.

جاء المشرع بهذا الاستثناء في قانون إلزامية التأمين على السيارات¹، وسندرس كلا من الحالتين السابقتين ثم الاستثناء الوارد عليهما فيما يلي:

أولاً: قيادة السيارة من شخص غير بالغ السن المطلوبة.

يلاحظ أن المشرع الجزائري قد ربط السن المطلوبة بنوع المركبة التي يقودها الشخص فحدد السن الأدنى للمترشحين لمختلف أصناف رخص السياقة كما يلي²:

- ست عشرة سنة بالنسبة للصنف "أ" والصنف "و" المطابق له.
- ثماني عشرة سنة بالنسبة للأصناف "أ" و "ب", والصنف "و" المطابق له.
- خمس وعشرون سنة بالنسبة للأصناف "ج1", "ج2", "د", "هـ".

فإذا وقع الحادث، وكان الشخص الذي يقود السيارة غير بالغ السن التي يستلزمها المشرع لقيادة السيارة التي ارتكب بها الحادث، فإن المؤمن لا يغطي الأضرار الناجمة عن هذا الحادث، ولا يحتاج المؤمن لذلك وجود شرط في وثيقة التأمين يستبعد الضمان في هذه الحالة، وهذا الجزاء يحتج به على كل من المؤمن له والمضروب معاً.

والملاحظ أن استبعاد الضمان في هذه الحالة في مواجهة المضروب من شأنه أن يؤدي في إلى حرمانه من الحماية التي شرع التأمين الإلزامي من أجلها، وكان من الأحسن حماية مصالح المؤمن دون المساس بمصالح المضروب، وذلك باستبعاد الضمان فقط في مواجهة المؤمن له أو السائق، ويلزم المؤمن بتعويض المضروب كاملاً، ثم يرجع بعد ذلك على السائق لاسترداد ما دفعه للمضروب بهذا التوفيق بين مصلحة المؤمن ومصلحة المضروب.

ويبرر شرط السن بأنه يجب أن يكون الشخص الذي يقود السيارة على درجة معينة من الأهلية لكي يكون على درجة من الكفاءة في قيادة السيارة.

في الحقيقة أن هذا الشرط هو شرط زائد، لأن استلزام حيازة الشخص الذي يقود السيارة لرخصة قيادة سارية المفعول يتضمن بالضرورة شرط السن، إذ أن رخصة السياقة لا تمنح إلا

¹ المادة 03 فقرة 3 من المرسوم رقم 80-34 سالف الإشارة إليه.

² ينظر نص المادة 181 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004، يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 76 لسنة 2004، وتحدد المادة 180 منه محتويات كل صنف من الأصناف المذكورة أعلاه.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

للشخص الذي يتوافر فيه شرط السن اللازمة لقيادة السيارة، وبالتالي كان يكفي أن يذكر المشرع باستثناء من الضمان الأضرار التي تسببها السيارات المؤمن عليها إذا لم سائقها حاملا الوثائق المطلوبة لقيادتها.

ثانياً: الأضرار التي تحدثها سيارة لم يكن قائدها حائزاً لرخصة صالحة لحظة وقوع الحادث.

نص المشرع الجزائري في قانون التأمين الإلزامي على السيارات على استبعاد من الضمان الحوادث التي تقع في حالة ما إذا سائق السيارة غير حائز على ترخيص القيادة، وجاء المشرع بهذا الجزاء لاعتبارين: الأول دفع كل قائد سيارة لاحترام قانون المرور بحيازة رخصة قيادة صالحة، و الثاني أن في حيازة رخصة القيادة قرينة على إلمام الشخص بفن قيادة السيارة، ومعرفته لقواعد وآداب المرور لأنه اجتاز امتحان القيادة، وهو ما يؤثر إيجابياً على حركة المرور، فيقلل من فرض احتمال وقوع الحوادث، إذ يحول دون وقوع الحوادث بسبب جهل القيادة وعدم الدراية بفنونها ويقواعد المرور¹.

وتطبيقاً لهذا الهدف الأخير أخضع المشرع كل متحصل جديد على رخصة سياقة لفترة تدريبية مدتها سنتان، يسلم خلالها شهادة قيادة مؤقتة صالحة للاستعمال خلال سنتين²، وتسحب منه في حالة ارتكابه بعض المخالفات وتلغى في حالات أخرى ويجبر السائق على إعادة كل الامتحانات الخاصة برخصة السياقة بعد انقضاء مدة ستة أشهر من تاريخ صدور قرار إلغاء هذه الشهادة³، وذلك بالإضافة إلى الشروط الأخرى المتطلبية لمنح هذه الرخصة مثل تطلب شهادة طبية تثبت أهلية المترشح لقيادة السيارة⁴.

ولا يستطيع السائق مطالبة شركة التأمين بالضمان إذا كان حاملاً لرخصة سياقة غير صالحة لقيادة السيارة التي ارتكب بها الحادث، لأن رخصة السياقة ليست صالحة للصنف أو

¹ سعد واصف، شرح قانون التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص143؛ أبو زيد عبد الباقي، رسالته، ص123.

² المادة: 55 مكرر من القانون رقم 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004، يعدل ويتم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 72، سنة 2004.

³ المادة: 103 من القانون رقم 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004، السابق الذكر.

⁴ المادة: 184 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 سابق الإشارة إليه.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

الأصناف التي ينص عليها صراحة¹. ويبرر ذلك بأن المركبات ليست كلها على درجة واحدة من الأهمية والخطورة، كما أن تقنيات القيادة في حد ذاتها تختلف باختلاف صنف المركبة، لهذا تطلب القانون اجتياز اختباراً يتناسب مع صنف المركبة التي يرغبه الممتحن في قيادتها، وهذا ما دفع المشرع إلى جعل رخصة قيادة لكل صنف من أصناف المركبات²، كما اشترط لطلب رخصة قيادة من صنف جديد مرور سنتين على رخصة قيادة الصنف القديم³.

وتستثني من الضمان كذلك الأضرار الذي يحدثها سائق سيارة إذا لم تكن رخصة للقيادة سارية المفعول وقت الحادث، أي إذا كانت وقت الحادث معلقة لمدة معينة أو سحبت منه أو ألغيت⁴.

ثالثاً: الاستثناء: ضمان الضرر الناتج عن حالات السرقة أو العنف والقيادة دون علم المؤمن له.

إذا كان المشرع الجزائري يستثني من الضمان الأضرار التي تسببها المركبات المؤمن عليها متى كان قائدها لحظة وقوع الحادث غير بالغ السن التي يتطلبها القانون، أو وكان غير حائز على رخصة قائمة وسارية المفعول لقيادتها، فلقد أو رد على هذه القاعدة استثناء في حالة سرقة السيارة وارتكاب السارق حادثاً بها أو في حالة استعمال العنف، وكذلك في حالة قيادة السيارة بدون علم المؤمن له وارتكاب حادث أثناء ذلك، فيلتزم بضمان الأضرار الناشئة في هذه الحالات الثلاثة.

وفي إطار تحديد المقصود بقيام الضمان رغم السرقة أو القيادة بالإكراه أو بدون علم المؤمن، يرى جانب من الفقهاء أن التأمين يغطي مسؤولية السارق أو المغتصب أو قائد السيارة بدون علم المؤمن له لأن التأمين على السيارات هو تأمين لحساب الغير في حالة عدم قيام مسؤولية المؤمن له⁵. غير أن الاتجاه السائد في الفقه الفرنسي يرى بأن الضمان لا يغطي سوى مسؤولية المكتتب بعقد التأمين والمالك، وكل شخص تحصل على إذن منهما بحراسة أو قيادة

¹ المادة: 177 فقرة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 سالف الذكر.

² المادة: 180 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 سالف الذكر.

³ المادة: 179 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 سالف الذكر.

⁴ أبو زيد عبد الباقي، رسالته، ص 129؛ محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الثاني، مرجع سابق،

ص 411 وبعدها؛ لؤي ماجد ذيب أبو الهيجاء، مرجع سابق، ص 178-179.

⁵ H. et L. MAZEAUD et TUNC (A), traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle, tome 3, 5^{ème} édition, Paris 1960, N°2669, P752.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

السيارة، وبالتالي فإن هذا الاستثناء ليس خاصا بأشخاص آخرين يغطي التأمين مسئوليتهم المدنية عن حوادث السيارات، وإنما يتعلق ببعض الشروط اللازم توافرها فيمن يغطي التأمين الإلزامي على السيارات مسئوليتهم حتى يقوم الضمان، ومن أهمها بلوغ السن التي يتطلبها القانوني، وحياسة رخصة قيادة للسيارة التي أحدثت الضرر، وأن الاستثناء الذي جاء به المشرع هنا هو لمصلحة المضرورين وكذلك لمصلحة الأشخاص الذين يغطي المؤمن مسئوليتهم بحسب الأصل، إذ يقوم الضمان رغم قيادة السيارة من سارق أو مستعمل العنف أو من مستعملها بدون علم مالکها، رغم عدم بلوغ هؤلاء السن التي يتطلبها القانون لقيادة المركبة أو عدم حصولهم على رخصة صالحة لذلك¹.

الفرع الثاني: الأضرار التي لا تضمن إلا بالاتفاق.

استثنى المشرع الجزائري في قانون التأمين الإلزامي على السيارات بعض الأضرار من الضمان، ولكنه أجاز الاتفاق على ضمانها بين المؤمن له والمؤمن له². لكن هذه الاستثناءات من الضمان لا تغني المؤمن له عن توقيع ضمان إلزامي آخر طبقا للأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل³. وتتمثل هذه الاستثناءات فيما يلي:

1- الأضرار الحاصلة خلال الاختبارات أو السباق أو المنافسات أو تجاربها.

نص المشرع الجزائري في قانون التأمين الإلزامي على السيارات على استثناء من الضمان الأضرار الحاصلة خلال الاختبارات أو السباق أو المنافسات (أو تجاربها)، التي تكون خاضعة بموجب الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل، لرخصة مسبقة تصدر عن السلطات العمومية، وذلك عندما يشارك المؤمن له فيها بصفته منافسا أو منظما أو مندوبا لأحدهما⁴. وترجع العلة من استثناء الأضرار الحاصلة في هذه الحالة من الضمان إلى سببين: الأول إخلال المؤمن له بالتزامه باستعمال السيارة في الغرض الذي أعدت له والمحدد في رخصة

¹ BESSON (A), les conditions générales de l'assurance de responsabilité automobile, op. cit., N°47, P69; ATALLAH, thèse P. cit., P371.

² المادة: 4 فقرة من 1 إلى 5 من المرسوم رقم 80-34 سالف الذكر.

³ المادة: 4 فقرة من 6 من المرسوم رقم 80-34 سالف الذكر.

⁴ المادة: 4 فقرة 2 من المرسوم رقم 80-34 سالف الذكر

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

تسييرها، فإذا استعمل المؤمن له السيارة في السباق أو في اختبارات السرعة مخالفاً بذلك الغرض من استعمالها، سواء كان استعماله المخالف بقصد المزاح أو الجد، فإنه يكون قد استعمل السيارة في غير الغرض المعد لها¹. أما السبب الثاني فيتمثل فيما يترتب على استعمالها مخاطر أشد من تلك المخاطر المعتادة التي تتفق مع الاستعمال المعتاد للسيارات، والتي يتم التأمين على أساسها. لهذا يكون قسط تأمين السيارة المعدة للاستعمال الخاص مختلف عن قسط تأمين سيارة الأجرة، وهذا الأخير يختلف عن ذلك المحدد لحافلات نقل الركاب، ويرجع ذلك لاختلاف في طبيعة ودرجة المخاطر المحتملة لكل منهما².

لكن هذا الاستثناء لا يمنع من إبرام تأمين إلزامي خاص بهذه الأضرار طبقاً للأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل³.

2- الأضرار الناتجة عن نقل المواد سريعة الالتهاب أو المتفجرة:

استثنى المشرع الجزائري من الضمان كذلك الأضرار التي تتسبب فيها السيارات المؤمن عليها إذا كانت تنقل مواد سريعة الالتهاب أو متفجرة، سواء كانت هذه المواد السبب في وقوع الحادث مثل سقوط كمية من المواد سريعة الالتهاب على الأرض وتسببها في انزلاق السيارات، أو سقوط مواد متفجرة وانفجارها وإحداثها للضرر، أو إذا أحدثت هذه المواد سريعة الالتهاب أو المتفجرة ضرراً وهي مشحونة على السيارة المؤمن عليها.

وتستثني من الضمان كذلك الأضرار التي لا تتسبب فيها هذا المواد سريعة الالتهاب أو المتفجرة، وإنما تساهم هذه المواد في مضاعفات خطورته، فتخرج تلك الأضرار من ضمان المؤمن طبقاً لقانون التأمين الإلزامي على السيارات على أن تدخل تحت لواء تأمين آخر ملزم.

ويبقى الضمان قائماً بالنسبة للحوادث التي تسبب فيها السيارات المؤمن عليها، ويتسبب فيه أو في مضاعفات خطورته نقل الزيت المعدني أو النباتي والوقود والمحروقات السائلة أو الغازية، إذا لم يتجاوز هذا النقل 500 كلغ أو 600 لتر بما في ذلك الترموين الضروري للمحرك.

¹ سعد واصف، شرح قانون التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص 136-137.

² إبراهيم الدسوقي أبو الليل، التزام المؤمن بالتعويض ومدى رجوعه على المؤمن له وعلى الغير المسئول عن الضرر، مرجع سابق، ص 227-229؛ محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الثاني، مرجع سابق، ص 410-411.

³ المادة: 172 فقرة 1 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 25 يناير 2006؛ وفي تأكيد ذلك: أنظر: عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص 276.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

وينبغي ملاحظة أن الأضرار التي يتسبب فيها سائق سيارة عادية نتيجة اصطدامه بسيارة محملة بتلك المنتجات، يغطيها التأمين الإجباري العادي الخاص بتلك السيارة، حيث يقتصر الاستبعاد السابق على مسؤولية ناقل المنتجات المذكورة¹.

3- الأضرار التي تلحق البضائع والأشياء المنقولة داخل السيارة باستثناء ملابس الركاب.

استثنى المشرع الجزائري² من الضمان الهلاك أو التلف الذي يلحق البضائع والأشياء التي تنقلها السيارة المؤمن عليها التي تسببت في إحداث الضرر، سواء كانت ملكا للسائق أو للأشخاص المنقولين في السيارة.

ويبرر استبعاد هذه الأضرار من الضمان، بأن البضائع والأشياء المنقولة داخل سيارات الركوب من قبيل الاستثناء³.

غير أن هذا الاستثناء من الضمان لا يطبق على الناقلين العموميين للبضائع، الذين يلزمهم القانون أن يكتبوا تأميناً يغطي مسؤوليتهم المدنية تجاه الممتلكات التي ينقلونها⁴.

ولم يستثنى المشرع الجزائري من الضمان تلف ألبسة الأشخاص المنقولين، بشرط أن يكون هذا التلف نتيجة إصابة جسمية في حادث مرور، فهي لا يضمن بوصفها أضرار مادية تشملها القاعدة العامة في التأمين الإلزامي على السيارات، والتي تقضي بضمان الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث السيارات، وإنما تضمن باعتبارها تابعة لضرر جسماني.

والملاحظ أن استثناء المشرع الأضرار التي تصيب الأشياء والبضائع أثناء نقلها بالسيارة المؤمن عليها إثر حادث مرور من إطار الأضرار المضمونة، يقلل من أهمية نظام التأمين على السيارات لأنه ينقص من القيمة الحقيقية للقاعدة العامة في ضمان الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور.

4- الأضرار الناتجة عن عمليات شخص وتفريغ السيارة:

¹ محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها، مرجع سابق، ص 136.

² المادة: 04 فقرة 3 من المرسوم رقم 80-34 سالف الذكر.

³ أبو زيد عبد الباقي، رسالته، ص 241.

⁴ المادة: 166 فقرة 2 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 25 يناير

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

لا يغطي التأمين الإلزامي على السيارات الأضرار التي تتسبب فيها عمليات شحن وتفريغ السيارة المؤمن عليها، لأن هذه العمليات لا تتصل بسير السيارة كما أن السيارة لا تسهم في وقوع الأضرار الناشئة عنها، لأن الشحن والتفريغ عملية يقوم بها الإنسان على استقلال وبالتالي تخرج من نطاق حوادث السير، ومن ثم تخرج بطبيعتها من الضمان المقرر بمقتضى قانون التأمين الإلزامي على السيارات.

ولا تستثنى من لاضمان الأضرار التي تحصل نتيجة سقوط الأشياء التي سبق شحنها، وكان السقوط أثناء سير السيارة، إذا أن الضرر هنا وقع بعيدا عن يد الإنسان وأثناء سير السيارة¹. ويطرح الإشكال هنا إذا وقع الضرر أثناء عمليات الشحن أو التفريغ، وكان ذلك بفعل السيارة ذاتها مثل الحادث الذي ينشا عن الفتح المفاجئ للحاجز الخلفي للسيارة تفريغها فيحدث ضررا بأحد المارة، فلا نجد مبررا لاستبعاد هذه الحالة من الضمان، لهذا قرر القضاء الفرنسي بقيام الضمان ولو كان ذلك أثناء عملية الشحن، وذلك نظرا لأن هذا الحاجز بعد جزءا لا يتجزأ من السيارة².

وباعتبار النص الذي جاء به المشرع الجزائري استثنى من الضمان الحوادث التي تتسبب فيها عمليات شحن المركبة المؤمن لها أو تفريغها، فيتعين استبعاد من الضمان كل الحوادث الناتجة عن عمليات الشحن أو التفريغ ولو كان الشحن أو التفريغ يتم بفعل السيارة، لأن النص جاء واضحا، وكل تضيق فيه يعتبر خرق له³.

لكن هذا لا يعني بقاء هذه الأضرار من غير ضمان، إذ أجاز المشرع الاتفاق على ضمان هذه الأضرار، ما لم تكن إلزامية بموجب الأحكام القانونية والتنظيمية الأخرى السارية المفعول.

5- الأضرار التي تصيب المباني أو الأشياء والحيوانات المكترة للمؤمن له أو السائق أو المعهودة إليهما بأية صفة كانت: استثنى المشرع الجزائري من الضمان الأضرار التي تلحق المباني أو المنقولات المكترة للمؤمن أو السائق أو الأموال التي عهدت إليهما بأية صفة كانت،

¹ عبد القدوس عبد الرزاق محمد الصديق، رسالته، ص230.

² أنظر في عرض موقف القضاء الفرنسي: أبو زيد عبد الباقي، رسالته، ص239.

³ وقد كانت الحكمة من استبعاد ذلك النوع من الحوادث من نطاق التأمين الإلزامي على السيارات، أنها تدخل ضمن المخاطر التي يغطيها نوع آخر من التأمين، ومن ثم فليس هناك مبرر لخلق تنازع بين نوعي التأمين، أنظر في ذلك: محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإلزامي منها، مرجع سابق، ص133.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

فلو صدمت السيارة المؤمن عليها البيت الذي يستأجره المؤمن له أو السائق، فألحقت به أضراراً، فإنها تستثني من ضمان التأمين الإجباري على السيارات، كذلك لو صدمت السيارة الحيوانات أو الأشياء المكتراة للسائق أو للمؤمن له أو المودعة لديهما أو عهد بها إليهما بأية صفة كانت، فألحقت بها أضراراً، فهنا أيضاً لا يغطيها ضمان التأمين الإجباري على السيارات.

ويبرر البعض استبعاد هذه الأضرار من نطاق الضمان، بكونها حوادث لا تقع أثناء السير¹. غير أن هذا التبرير لا يمكن قبوله لأن هذه الأضرار في غالبها تحدث بمناسبة حوادث السير، إذ يمكن أن تصدم السيارة بسبب انزلاقها وتحت تأثير السرعة الزائدة الأشياء السابقة فتلحق بهذا أضراراً.

وفي نفس النص الذي جاء بهذا الاستثناء من الضمان، ألزم المؤمن بتحمل التبعات المالية للمسئولية التي قد تترتب على المؤمن له أو السائق من جراء أضرار الحريق أو الانفجار الحاصلة للبنية التي تكون المركبة موقوفة فيها².

وهكذا يتبين من خلال دراسة هذا الفصل، أن المشرع حرص على حصول المضرور على حقه في التعويض بأسرع وأيسر الوسائل، فمنحه الحق في الدعوى المباشرة ليرجع على المؤمن بمقدار التعويض المستحق له في ذمة المؤمن له، والتي بفضلها يتفادى مزاحمته من طرف المؤمن له ودائنه.

كما تدخل المشرع بتقييد إلزام المؤمن من حيث الأشخاص الذين يغطيهم و من حيث الأضرار المضمونة، والأضرار المستثناة من الضمان، ومن حيث تقدير التعويض.

غير أن المضرور يبقى في حاجة إلى الحماية في حالة سقوط حق المؤمن له في الضمان لمخالفته للالتزامات القانونية أو الاتفاقية. مما يتطلب البحث عن أثر ذلك على مصلحة المضرور، ومن جهة أخرى فإن قواعد المسؤولية المدنية تصبح عديمة الفائدة في حالة تسبب الغير في الحادث دون أن يتحمل العبء النهائي للتعويض، مما يتطلب كذلك البحث حول مدى جواز رجوع المؤمن عليه بما وفاه للمضرور (الفصل الثاني).

¹ أبو زيد عبد الباقي، رسالته، ص240-241.

² المادة: 4 فقرة 5 من المرسوم رقم 80-34 سالف الذكر.

الفصل الثاني: رجوع المؤمن على المؤمن له وعلى الغير

المسئول عن الحادث.

باعتبار التأمين الإلزامي على السيارات يغطي المسؤولية المدنية للمؤمن له ومالك السيارة وسائقها، عن الأضرار التي تسببها السيارة للغير، وكذلك يغطي الأضرار التي تلحق المؤمن له نفسه أو المالك أو السائق من جراء حادث السيارة المؤمن عليها، فإن المؤمن يلزم بسداد مبلغ التأمين لمن يستحقه، سواء كان هو المؤمن له نفسه أو شخصاً غيره ممن يستفيد من مظلة التأمين الإلزامي على السيارة المؤمن عليها.

فإذا كان المضرور المستفيد من التأمين شخص آخر غير المؤمن له نفسه، وتتعقد مسؤولية هذا الأخير عن الضرر اللاحق به، وحيث يثبت للمضرور عندئذ حق شخصي ودعوى مباشرة تجاه المؤمن، ونظراً للهدف من التأمين الإلزامي المتمثل في ضمان تعويض المضرور قبل المؤمن، فقد حظر المشرع في قانون إلزامية التأمين على السيارات، التمسك في مواجهة المضرور بأوجه سقوط الحق في الضمان التي يمكنه التمسك بها في مواجهة المؤمن له بنفسه، وألزمه بسداد مبلغ التأمين للمضرور، مع إعطائه مقابل ذلك حق الرجوع على المؤمن له بما دفعه للمضرور من تعويض (المبحث الأول).

أما إذا تضرر المؤمن له نفسه أو مالك السيارة أو أي سائق يستفيد من مظلة التأمين الإلزامي على السيارات، من حادث وقع بخطأ الغير أو بفعله الموجب لمسئوليته، فهذا الفعل لا يعفي المؤمن من الالتزام بدفع مبلغ التأمين للمؤمن له المضرور في هذه الحالة. لكن ذلك لا يحول دون إمكان رجوع المؤمن على الغير بما أداه من تعويض باعتباره المسئول الحقيقي عن الضرر، فيكون هو المتحمل النهائي لعبء التعويض عنه (المبحث الثاني).

المبحث الأول: رجوع المؤمن على المؤمن له.

يتطلب رجوع المؤمن على المؤمن له بالتعويض الذي أداه للمضرور، من حيث هو أساس له، سقوط حق المؤمن له في ضمان التأمين الذي التزم بمقتضاه بتعويض المضرور، إذ يترتب على سقوط الضمان عدم التزام المؤمن تجاه المؤمن له، ويبقى ملزماً بالتعويض فقط تجاه المضرور، فإذا وفي لهذا الأخير كان له حق الرجوع على المؤمن له، أما إذا لم يتوافر هناك سبب من أسباب سقوط حق المؤمن له في الضمان، فليس للمؤمن الحق في الرجوع عليه بما أداه من تعويض للمضرور.

والسقوط كأساس لدعوى رجوع المؤمن على المؤمن له بمبلغ التعويض الذي دفعه للمضرور، قد يجد مصدره في القانون (المطلب الأول) كما قد يجد مصدره في العقد (المطلب الثاني).

المطلب الأول: السقوط القانوني لحق المؤمن له في الضمان.

نصت المادة 05 من المرسوم رقم 80-34 المتعلق بشروط تطبيق المادة 07 من الأمر رقم 74-15 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات، على حالات السقوط القانوني لحق المؤمن له في الضمان والتي يجوز فيها للمؤمن الرجوع على المؤمن له بقيمة ما يكون قد أداه من تعويض، فذكرت الحالات التالية:

- 1- عن السائق الذي يقود السيارة وقت الحادث في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو الممنوعات المحظورة (الفرع الأول).
- 2- عن السائق أو المالك لنقله وقت الحادث أشخاصاً بعوض، ودون إذن مسبق قانوني (الفرع الثاني).
- 3- عن السائق أو المالك لنقله وقت الحادث أشخاصاً أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان المحددة في الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل (الفرع الثالث).

الفرع الأول: قيادة السيارة في حالة السكر أو تحت تأثير المخدرات.

بالنظر إلى خطورة السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة، كونها تؤدي إلى زيادة احتمال وقوع الحادث، أسقط المشرع حق المؤمن له في الضمان في هذه الحالة (البند الأول)، وحدد شروطاً لهذا السقوط (البند الثاني)، كما ميزه بخصائص معينة (البند الثالث).

البند الأول: مبررات سقوط الحق في الضمان للسياقة في حالة سكر أو تحت تأثير

المخدرات.

إذا كانت قيادة السيارة بالنسبة للشخص العادي لا تخلو من خطر، فمن يقود سيارة لمدة ساعة واحدة يكون احتمال ارتكابه لحوادث أقل من ذلك الذي يستمر في القيادة لمدة ست أو سبع ساعات فأكثر، ومن يقود سيارته بسرعة معقولة يكون احتمال ارتكابه لحوادث أقل بكثير من ذلك الذي يقود السيارة بأقصى سرعة، ومن يقود السيارة بحالته الطبيعية سيتفادى حوادث ليس بوسعه تفاديها إذا قاد السيارة تحت تأثير السكر أو الخمر أو المخدرات، فمن شأن ذلك كله أن يزيد من درجة وطبيعة الخطر المعتاد، إذ لا شك أن قيادة سيارة من شخص تعاطى مسكراً أو تناول مخدراً، يؤدي إلى جعل وقوع الحادث أقرب إلى التحقق، لأن ذلك يخرج عن حالته الطبيعية، ومن ثم يفقده السيطرة على السيارة، وذلك من شأنه أن يزيد من درجة وطبيعة الخطر المعتاد الذي قبل المؤمن تغطيته، والذي يقتصر على ذلك الخطر الذي ينجم عن قيادة السيارة في الظروف المعتادة.

فمن الطبيعي ألا يتعامل القانون مع شخص يقود السيارة بحالة طبيعية مثلما يتعامل مع آخر يقودها وهو في حالة سكر أو تحت تأثير المخدرات، فالخمر لا يمكن تركه دون إلزامه بتعويض الأضرار التي أحدثها للآخرين وجعله المتحمل النهائي لهذا التعويض، ذلك أنه وضع نفسه اختيارياً في هذه الحالة، فيجب أن يسأل عن حالة اللاوعي التي وضع نفسه فيها بإرادته، وكانت السبب في إلحاق الضرر بالآخرين.

وكان مقتضى القواعد العامة، إذا طبقت في هذه الحالة، أن يثبت للمؤمن الحق في فسخ العقد، غير أن المشرع أبقى التأمين قائماً منتجاً لآثاره لصالح المضرور، وقصد إسقاطه تجاه

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

المؤمن له أو السائق الذي خالف شروط التأمين بتشديد المخاطر المحتملة وزيادتها، ومن هنا كان للمؤمن الرجوع على المؤمن له في هذه الحالة¹.

لهذه المبررات رأى الفقه أن السقوط هو الجزاء الملائم في هذه الحالة، نظراً لأن السكر أو تناول المخدرات هو عبارة عن فعل يأتيه قائد السيارة مباشرة قبل وقوع الحادث²، كما أن هذا الجزاء لا يمس بمصلحة المضرور، كون المؤمن لا يحتج به في مواجهة المضرور، وإنما يحتج به فقط في مواجهة السائق إذ يستطيع المؤمن بعد تعويض المضرور أن يرجع على السائق المسئول عن الحادث لاسترداد ما يكون قد دفعه للمضرور من تعويض، وبالإضافة إلى ذلك فإن السقوط يحقق أهداف المشرع فيما يتعلق بالقوانين التي تنظم حركة المرور والتأمين الإلزامي على السيارات، إذ يهدف إلى تهذيب سلوك الفرد وضمان تعويض الضرر.

البند الثاني: شروط تطبيق السقوط للسياسة في حالة سكر أو تحت تأثير المخدرات.

تتمثل شروط سقوط الحق في الضمان في هذه الحالة في ضرورة وجود سائق في حالة سكر أو تحت تأثير المخدرات لحظة وقوع الحادث، وكذلك ضرورة صدور حكم جنائي نهائي بالعقوبة لحالة السكر، وأخيراً وجود علاقة سببية بين حالة السكر ووقوع الحادث.

أولاً: وجود قائد السيارة في حالة سكر أو تحت تأثير المخدرات لحظة وقوع الحادث.

ينبغي أن يكون قائد السيارة سواء كان المؤمن له أو شخص آخر سمح له بقيادتها، ارتكب الحادث وهو في حالة غير حالته الطبيعية، لكونه في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة.

فسقوط حق السائق في الضمان ليس مقصوراً على حالة السكر أو تناول الخمر، بل يمتد ليشمل أموراً أخرى تجاوز نطاق الكحوليات إلى نطاق آخر قد يكون قريباً منه وهو تعاطي المخدرات أو المنومات المحظورة، فيحق للمؤمن الرجوع على السائق في حالة تناوله تلك المواد، لما يترتب عليها كذلك من فقدان الشخص لحالته الطبيعية وعدم قدرته على التحكم في قيادة السيارة، وذلك لاتحاد العلة في الحالتين، وهي فقدان الشخص لحالته الطبيعية.

¹ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، التزام المؤمن بالتعويض، ومدى رجوعه على المؤمن له وعلى الغير المسئول عن الضرر، مرجع سابق، ص 230.

² DELASTRE (L.P), la déchéance du contrat d'assurance pour conduite en état d'ivresse, revue générale des assurance terrestres, 1967, P140.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

وفي نفس هذا الاتجاه التشريعي يرى القضاء الفرنسي انه ليس هناك أي فارق بين حالة انعدام العقل الناشئة عن تناول المواد الكحولية، ونفس الحالة الناشئة عن تعاطي المورفين والمخدرات، ومن ثم فقد أعطت نفس حكم الحالة الأولى إلى الحالة الثانية في مجال المسؤولية والضمان¹.

ولأن العبرة في رجوع المؤمن على السائق بسبب سقوط حقه في الضمان، ليس السكر أو تناول الخمر في ذاته، وإنما لما يترتب على ذلك من تغيير في الحالة الطبيعية لقائد السيارة يفقده التحكم في إدراكه وقواه الجسمية والعقلية، إلا أن ذلك لا يتحقق بالضرورة بمجرد تناول أي قدر من الخمر، بل يتوقف على مدى تأثير ذلك على حالة السائق الطبيعية².

و لقد جاء المشرع الجزائري بمعيار موضوعي في قانون المرور إذ نص في المادة:67 منه على معاقبة كل شخص يقود مركبة وهو تحت تأثير مشروب كحولي يتميز بوجوده في الدم بنسبة تعادل أو تزيد على 0.10 غ في الألف، بالحبس من شهرين إلى ثمانية عشر شهراً وبغرامة من 5000 إلى 50000 دج أو بإحدى العقوبتين، وطبق نفس العقوبة على كل شخص يقود مركبة وهو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

وبهذا يتبين أن المشرع اعتبر النسبة التي تفقد الشخص القدرة على التحكم في قيادة السيارة هي 0.10 غرام في الألف، وهي النسبة التي يتعين الاعتماد بها لإسقاط حق السائق في الضمان.

وتجدر الإشارة أن إثبات أن السائق كان لحظة ارتكاب الحادث في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة، يتم بموجب خبرة تتم عادة في مخبر الشرطة الذي يعتبر مؤسسة عمومية صحية³، وتعتبر الخبرة ضرورية حتى ولو أعترف الجاني بذلك¹.

¹ أنظر في عرض ذلك: محمد السعيد رشدي، حالات رجوع المؤمن على المؤمن له في المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، مجلة المحامي، تصدرها جمعية المحامين الكويتية، العدد يناير، فبراير، مارس 1997، ص44.

² و لقد نصت المادة: 18 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها على ما يلي:

"يجب أن يتمتع على كل سائق من السياقة عندما يتعاطى مسكراً أو يكون تحت تأثير أية مادة أخرى من شأنها أن تؤثر في ردود أفعاله وقدراته في السياقة".

³ ينظر قرار غرفة الجنح والمخالفات بالمحكمة العليا، القسم الرابع، الصادر بتاريخ 18 يناير 2000، ملف رقم 216134، المجلة القضائية، العدد 1 لسنة 2001، ص358.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

كما يمكن أن تتم عملية الكشف عن تناول الكحول في مكان الحادث عن طريق جهاز معتمد يسمى مقياس الكحول (ألكوتاست) و/أو مقياس الإيثيل الذي يسمح بتحديد نسبة الكحول بتحليل الهواء المستخرج².

أما إثبات ما إن كان السائق يقود سيارته تحت تأثير مواد أو أعشاب مصنفة ضمن المخدرات، فيتم بواسطة فحوص طبية و استشفائية و بيولوجية والتي يخضعه إليها أعوان أو ضباط الشرطة القضائية³.

ويعاقب السائق بالحبس من شهرين إلى ثمانية عشر شهراً، وبغرامة من 5000 إلى 000 50 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين إذا رفض الخضوع للفحوص الطبية و الاستشفائية و البيولوجية لإثبات ما إذا كان يقود سيارته تحت تأثير الكحول أو مواد أو أعشاب مصنفة ضمن المخدرات⁴.

ثانياً: صدور حكم جزائي نهائي بالإدانة عن السياقة في حالة سكر أو تناول المخدرات أو المنومات المحظورة.

لا يكفي أن يكون قائد السيارة لحظة وقوع الحادث، في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة، وإنما يلزم أن يكون قد صدر ضده حكم جزائي نهائي بالإدانة.

ولا يقصد بالإدانة أن تكون على السكر العلني أو على استهلاك المخدرات أو المنومات المحظورة، بل يجب أن تكون الإدانة على جنحة السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

ويعاقب قانون المرور بالحبس من شهرين إلى ثمانية عشر شهراً وبغرامة من 5000 إلى 50000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين كل شخص يقود مركبة وهو تحت تأثير مشروب كحولي يتميز بوجوده في الدم بنسبة تعادل أو تزيد عن 0.10 غرام في الألف، أو تحت تأثير مواد أو

¹ ينظر قرار غرفة الجناح والمخالفات بالمحكمة العليا، القسم الرابع، الصادر بتاريخ 19 فبراير 1981، ملف رقم 19713، نشرة قضائية، العدد 44، ص 90.

² المادة: 19 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت 2001، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

³ المادة: 20 من القانون رقم 01-14 سالف الذكر.

⁴ المادة: 68 من القانون رقم 01-14 سالف الذكر.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات¹. وإذا ارتكب السائق جريمة الجرح أو القتل الخطأ وهو تحت تأثير إحدى هذه المواد فيعاقب بالحبس من سنة إلى خمس سنوات، وبغرامة من 50 000 دج إلى 150 000 دج².

ويتبين هذا الشرط بجلاء من نص المادة 55³ الفقرة 1 التي تنص على ما يلي:
« يسقط الحق في الضمان:

عن السائق الذي يحكم عليه، وقت الحادث، بقيادة المركبة وهو في حالة سكر أو تحت تأثير المخدرات أو المنومات المحظورة ».

كما يمكن أن نصل إلى نفس النتيجة بتطبيق مبدأ الجزائي يقيد المدني، خاصة وأن السياقة تحت تأثير المواد السابقة تشكل في حد ذاتها جنحة، وبالتالي لا يمكن الاستناد عليها لإسقاط حق السائق في الضمان في هذه الحالة، ورجوع المؤمن عليه بما دفعه من تعويض للمضور، إلا إذا كانت ثابتة بموجب حكم جزائي نهائي.

ثالثاً: وجود علاقة سببية بين حالة السكر أو تناول المخدرات ووقوع الحادث.

لا يكفي لسقوط حق السائق في الضمان، ورجوع المؤمن عليه بما دفعه للمضور، مجرد سكره أو تناوله الخمر أو المخدرات أو المنومات المحظورة، وصدور حكم جزائي نهائي بإدانتته، بل فضلاً عن ذلك يتعين أن يكون لذلك دور في وقوع الحادث الذي نجم عنه الضرر. بمعنى يجب توافر علاقة سببية بين حالة السكر أو تناول الخمر أو المخدرات ووقوع الحادث، فإذا انتفت هذه العلاقة، فلا يسقط حق المؤمن له في الضمان، ويبطل المؤمن ملتزماً بالتعويض تجاه المضور دون إمكانية رجوعه على السائق بما دفعه للمضور⁴.

وباعتبار المادة: 66 من قانون المرور تعاقب السائق على ارتكابه جريمة الجرح أو القتل الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات، فإن الحكم الصادر بشأنها يعتبر دليل قاطع على توافر علاقة السببية بين السياقة في حالة سكر والضرر.

¹ المادة: 68 من القانون رقم 01-14 سالف الذكر.

² المادة: 66 من القانون رقم 01-14 سالف الذكر.

³ المادة: 05 فقرة 1 من المرسوم رقم 80-34 سالف الذكر.

⁴ محمد السعيد رشدي، مقال سابق، ص46؛ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، التزام المؤمن بالتعويض ومدى رجوعه على المؤمن له وعلى الغير المسئول عن الحادث، مرجع سابق، ص231؛ سعد واصف، شرح قانون التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص139.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

أما إذا نجم عن الحادث أضرار مادية فقط، وتمت متابعة السائق على أساس جنحة السياقة في حالة سكر استناداً لنص المادة 67 من قانون المرور، وأشار الحكم الصادر بشأنها إلى أن هذه الأضرار ناتجة عن السياقة في حالة سكر، فإن هذا الحكم كذلك يعتبر دليلاً قاطعاً على توافر علاقة السببية السابقة، أما إذا لم يشر إلى ذلك، فتعتبر علاقة السببية مفترضة متى توافر الشرطان السابقان، ويقع على السائق هدم هذا الافتراض بأن يثبت أن هذه الأضرار المادية ليست لها أي علاقة بحالة السكر¹.

البند الثالث: خصائص السقوط لحالة السكر أو تحت تأثير المخدرات.

يتميز سقوط حق السائق في الضمان لسياقة السيارة في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة بخاصيتين أساسيتين:
أولاً: أنه يقع بقوة القانون.

بالنظر إلى الخطورة البالغة الناتجة عن السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير المخدرات أو المنومات المحظورة، لما يترتب عليه من زيادة احتمال وقوع حوادث المرور، وزيادة درجة جسامتها في حالة وقوعها، كون السائق لا يستطيع التحكم في السيارة بالدرجة التي تسمح له بتجنب الحادث أو التخفيف من آثاره في حالة وقوعه، لهذه الأسباب وتحقيقاً للوظيفية التهديبية لقواعد المسؤولية والضمان، فإن المشرع نص على سقوط الحق في الضمان، الذي يتم بقوة القانون ولا يحتاج لإعماله، في هذه الحالة، أن يوجد شرط صريح في وثيقة التأمين يقضي به، بل يلجأ المؤمن لإعماله والتمسك به بمجرد تحقق الشروط السابقة، ويرجع على السائق بالمبلغ الذي دفعه للمضور، لأن هذا الجزاء هو جزاء قانوني وليس معلق على إدارة طرفي عقد التأمين.

¹ أبو زيد عبد الباقي، رسالته، ص153.

ثانياً: أنه شخصي.

لا يحتج بسقوط الحق في الضمان إلا على السائق الذي كان في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة لحظة وقوع الحادث، ولا يحتج به على المؤمن له إذا تضرر أيضاً من الحادث.

الفرع الثاني: نقل أشخاص أو أشياء بصورة غير مطابقة لشروط المحافظة على السلامة.

ويبرر الشراح سقوط الحق في الضمان في هذه الحالة بالرجوع إلى ما يجب أن يتحلى به المؤمن له في علاقته بالمؤمن من ضرورات اليقظة والتبصر والاحتياط¹.

ويمكن تقسيم شروط المحافظة على السلامة التي يؤدي مخالفتها إلى سقوط حق السائق أو المؤمن له في الضمان إلى شروط أمان تتعلق بالسيارة ذاتها (البند الأول)، وأخرى تتعلق بوضعية الأشياء أو الأشخاص الذين يتم نقلهم (البند الثاني).

البند الأول: شروط الأمان المتعلقة بالسيارة ذاتها.

تنص المادة:44 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها على ما يلي:
"يجب أن تستجيب كل تجهيزات وهاكل المركبات ذات الصلة بالسلامة للمقاييس المحددة عن طريق التنظيم".

وتطبيقاً لهذا النص يتعين على المؤمن له اتخاذ كل ما من شأنه المحافظة على السيارة في حالة جيدة، من حيث هيكل السيارة وأجهزتها الميكانيكية والفرامل والعجلات والأنوار الأمامية والخلفية، وذلك حتى تبقى السيارة على الدوام صالحة للاستعمال ومحافظة على شروط الأمن والسلامة.

والغاية من هذا الشرط تتمثل في التقليل من احتمال وقوع الخطر المؤمن منه، فلو أهمل مالك السيارة صيانة مركبته خاصة في المواضيع المتعلقة بالسلامة، وقادها هو أو أي شخص آخر، فإن شركة التأمين تبقى ملزمة بدفع التعويض للمضرور، ويكون أمامها الرجوع على السائق و/أو المالك بما دفعته للمضرور بسبب سقوط حقه في الضمان.

¹ أنظر عرض ذلك: محمد السعيد رشدي، مقال سابق، ص28.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

وتعتبر الشروط المتعلقة بالسلامة من القيود المعقولة لاستعمال السيارة وقيادتها، ولا تتعارض مع قانون المرور، وتتفق مع الأصول العامة في عقود التأمين من المسؤولية المدنية.

البند الثاني: شروط السلامة المتعلقة بوضعية الأشياء أو الأشخاص الذين يتم نقلهم.

من المسائل التي تمس بشروط المحافظة على السلامة نجد زيادة حمولة السيارة، عدم ربطها وتغليفها بطريقة مناسبة حتى تحافظ على توازنها أثناء سير المركبة.

وتأكيداً لهذا الشرط تنص المادة 16 من قانون المرور رقم 01-14 على ما يلي:

"يجب اتخاذ كل الاحتياطات حتى لا تتسبب حمولة السيارة أو مقطورة في إلحاق الضرر بالغير أو تشكل خطراً عليهم.

تتم كل حمولة أيّاً كان المنتج المنقول وفقاً للشروط المحددة عن طريق التنظيم".

ومثال ذلك إذا كانت الحمولة القصوى للسيارة هي 2.5 طن، وتم شحنها بـ 5 أطنان مما أدى إلى انقلابها أو انزلاقها في منحرج لعدم التحكم فيها بسبب الحمولة الزائدة أو بسبب سوء التحزيم وإحداث ذلك لأضرار ببعض الأشخاص، ففي هذه الحالة يلتزم المؤمن تعويض المضرورين، ويكون له حق الرجوع على السائق أو المالك بالمبلغ الذي وفاه للمضرورين.

ومثال آخر على هذا الشرط كذلك زيادة عدد الركاب عن العدد المسموح به للسيارة، فلو كانت السيارة لا تسع سوى ستة ركاب والسائق، فقام المالك أو السائق بنقل ثمانية ركاب ووقع الحادث، ففي هذه الحالة كذلك يسقط الحق في الضمان عن السائق أو المالك.

وبهذا يمكن القول أن زيادة حمولة السيارة عما هو مسموح به أو سوء تحزيم الحمولة أو زيادة عدد ركاب السيارة عما هو مسموح به، يؤدي إلى زيادة المخاطر ويمس بشروط المحافظة على الأمان، ويترتب عليه سقوط حق السائق أو المالك في الضمان ورجوع المؤمن عليه بالمبلغ الذي دفعه للمضرور عن جراء الحادث الذي نتج عن المساس بشروط الأمان.

الفرع الثالث: نقل أشخاص بعوض وبدون إذن قانوني مسبق.

أسقط المشرع الجزائري، في قانون إلزامية التأمين على السيارات، الضمان عن السائق أو المالك الذي ينقل وقت الحادث أشخاصاً بعوض، ودون إذن قانوني مسبق.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

ولقد اشترط المشرع الجزائري في المادة 17 من القانون رقم 01-13 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، حصول الشخص الذي يريد أن يمارس نشاط نقل الأشخاص على ترخيص من مصالح الوزير المكلف بالنقل¹.

وأخضع المشرع تسليم هذه الرخصة للتنظيم الذي يحدد مقاييس ممارسة مهنة الناقل من حيث الأمن والتأهيل المهني ووسائل النقل، وشروط الاستغلال والعمل ونوعية الخدمة، وهذا حفاظاً على صحة وسلامة الأشخاص في نشاط النقل.

والملاحظ أن جل وسائل النقل من سيارات وعربات تسمح بنقل البضائع والأشخاص، إلا أنه يراعى ضرورة وجود إعداد خاص لوسائل النقل التي تخصص لنقل البضائع أو تلك التي تخصص لنقل الأشخاص²، مما يعني ضرورة التمييز بين وسائل النقل المخصصة لنقل البضائع عن تلك المخصصة لنقل الأشخاص، وبالتالي عدم صلاحية الرخصة الممنوحة لنقل البضائع لممارسة نشاط نقل الأشخاص لاختلاف شروط السلامة المتطلبة لكليهما، إذ تختلف طريقة مواجهة الأضرار التي تلحق بالمسافرين من وفاة أو إصابات بدنية، عن طريقة مواجهة الأضرار التي تلحق بالبضاعة من هلاك أو تلف³.

ويترتب على عدم حيازة الناقل على رخصة لنقل الأشخاص وقت الحادث، سواء كانت هذه الرخصة موجودة لكن مخصصة لنقل البضائع أو كانت غير موجودة أصلاً، سقوط حق المالك أو السائق في الضمان، إذ يستطيع المؤمن الرجوع عليه بما دفعه للأشخاص المنقولين من تعويضات.

¹ ينظر القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 غشت 2001، يتضمن توجيه النقل البري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 44، سنة 2001.

المادة 61 فقرة 5 من هذا القانون ممارسة نشاط نقل الأشخاص دون الترخيص المطلوبة مخالفة، وتعاقب عليها المادة 64 من نفس القانون بالغرامة من ثمانية آلاف إلى ثمانية ألف دينار جزائري.

² هاني محمد دويدار، الوجيز في العقود التجارية والعمليات المصرفية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2002، ص123-124؛ عماد الشربيني، القانون التجاري، الجزء الأول، الالتزامات والعقود التجارية، دار الكتب القانونية، مصر، 2002، ص347.

³ RODIERE - ABADIR- CHAO, le transport des personnes dans la jurisprudence, techniques librairies, Paris, 1973, P2 et s.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

ولا يكفي لسقوط حق المالك أو السائق في الضمان مجرد انعدام الرخصة من الهيئات المعنية لنقل الأشخاص، بل يجب بالإضافة إلى ذلك أن يكون نقل هؤلاء الأشخاص بمقابل، فنكون بصدد عقد نقل الذي يترتب التزام الناقل بمراعاة راحة المسافر وضمان سلامته¹.

أما إذا كان النقل بدون رخصة لكن بغير أجر، كأن يصطحب شخص صديقاً له في سيارته في نزهة أو إلى مكان معين، وأصيب الصديق بحادث من جراء ركوب السيارة، فيكون صاحب السيارة مسئولاً على أساس حراسة الأشياء، فيعتبر صاحب السيارة وهو الحارس لها مسئولاً نحو صديقه عن الضرر الذي أصابه حتى يقيم الدليل على السبب الأجنبي.

ولا يترتب سقوط الحق في الضمان عن المالك أو السائق الذي ارتكب حادثاً أثناء نقله أشخاصاً بدون رخصة وبدون عوض. ويبرر ذلك باعتبارات معنوية، تتمثل في كون الأشخاص المنقولين بدون مقابل هم في الغالب أشخاصاً من الأقارب أو من الأصدقاء، أو أن السائق أراد فعل الخير بنقله شخصاً متوقفاً في الطريق إلى مكان معين. ومن شأن إسقاط الحق في الضمان على السائق أو المالك في هذه الحالة أن يؤثر على علاقات القرابة أو الصداقة إذ يصبح صاحب السيارة أو السائق يمتنع عن اصطحابهم، وهذا ما يؤثر سلباً على العلاقات الاجتماعية، كما يؤثر أيضاً على العمل التطوعي المتمثل في نقل أشخاص دون الحصول على مقابل.

ويمكن تبرير إسقاط حق السائق أو المالك في الضمان عن الحادث الذي حصل في حالة نقله بعوض وبدون رخصة، بدفع السائق أو المالك للحصول على الرخصة المتطلبية لنقل الأشخاص، وما يتبعها من توافر مقاييس مهنة الناقل من حيث الأمن والتأهيل المهني ووسائل النقل وشروط الاستغلال والعمل ونوعية الخدمة، مما يؤثر إيجاباً على سلامة المسافر.

المطلب الثاني: السقوط الاتفاقي لحق المؤمن له في الضمان.

السقوط الاتفاقي هو وسيلة أو دفع يسمح للمؤمن عند تحقق الخطر المؤمن منه، أن يرفض تنفيذ تعهده بالضمان بسبب عدم تنفيذ المؤمن له للالتزامات التي يفرضها عليه القانون أو العقد(الفرع الأول).

ونظراً لخطورة هذا الجزاء، أحاطه المشرع بشروط تقييد حرية المؤمن في اشتراطه خارج الأغراض المشروعة(الفرع الثاني).

¹ عماد الشريبي، مرجع سابق، ص352.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

وتبرير هذا الجزاء يرجع إلى طبيعة عقد التأمين، الذي يقوم على التعاون بين مجموعة من المؤمن لهم الذين عليهم اتخاذ الحيطة والحذر والأمانة لإنجاح هذا النظام، لذلك يقال بأن التأمين من أبرز عقود حسن النية، فكان لا بد من إيجاد جزاء حازم وراذع لكل من يستعمل الغش ولا يلتزم الدقة في تنفيذ التزاماته، وذلك عن طريق حرمانه من الحق في الضمان. وشدة هذا الجزاء تدفع المؤمن له قبل التفكير في الغش إلى التريث، وتحثه على الحيطة في القيام بكل ما يفرضه عليه القانون أو عقد التأمين من التزامات.

الفرع الأول: أسباب السقوط الاتفاقي لحق المؤمن له في الضمان.

يمكن تقسيم أسباب السقوط الاتفاقي لحق المؤمن له في الضمان بالنظر إلى مصدر الالتزام موضوع المخالفة إلى قسمين: إما أن يكون هذا السقوط نتيجة الإخلال بالالتزام قانوني (البند الأول)، وإما لمخالفة أحد الالتزامات الاتفاقية (البند الثاني)، خاصة وأن قانون التأمين يلزم المؤمن له باحترام الالتزامات القانونية والاتفاقية¹، دون أن يبين الجزاء المترتب على مخالفة كل من هذه الالتزامات.

لهذا يتعين تحديد مدى سلطان إرادة المتعاقدين في اشتراط السقوط في عقد التأمين، خاصة وأنه يعتبر من الناحية العملية من عقود الإذعان.

البند الأول: السقوط الناتج عن مخالفة التزام قانوني: (مخالفة الالتزام بإعلان الخطر).

للإحاطة بالسقوط الناتج عن مخالفة الالتزام قانوني، يجب إبراز أهمية الالتزام بإعلان الخطر، ثم تحديد مضمونه والأشخاص الملزمون به، وكذلك الشكل الذي يتم فيه الإعلان عن الخطر المؤمن منه، وأخيراً تحديد الميعاد الذي يتم خلاله هذا الإعلان.

أولاً: أهمية الالتزام بإخطار المؤمن عن وقوع الحادث.

إذا وقع الخطر المؤمن منه، يلتزم المؤمن بدفع مبلغ التأمين المستحق وفقاً للمعايير التي حددها المشرع في قانون التأمين الإجباري على السيارات، وكذلك تطبيقاً للشروط الواردة في عقد التأمين على السيارات.

¹ تنظر المادة: 15 فقرة 4 من الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25/01/1995، المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 25 يناير 2006.

جمال فاخر النكاس، خطأ المؤمن له وأثره على حقه في التعويض، مجلة الحقوق، صادرة مجلس النشر العلمي بجامعة الكويت، العدد الثاني، سنة 1994، ص 173-174.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

فالمؤمن عند تحقق الخطر المؤمن منه يصبح التزامه منجزاً، لذلك تكون من مصلحته الإحاطة بوقوع الخطر في أقرب وقت ممكن للاستيثاق من أن الحادث الذي وقع يطابق الخطر الذي تعهد بضمانه، وحتى يتمكن من اتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة في وقتها¹، فيتأكد من عدم وجود ما من شأنه أن يؤثر على الضمان كالاستثناءات وسقوط الحق في الضمان. وإذا علم المؤمن بتحقق الخطر في وقت مناسب، فإنه يستطيع أن يتخذ جميع الإجراءات من تحريات وتحقيقات حول طبيعة الخطر وأسبابه، وظروف وقوعه، فيتخذ ما من شأنه الحد من آثار الخطر، ويحصر ما يمكن أن ينجم عنه من خسائر في أضيق نطاق، ويحدد حجم التزاماته قبل المؤمن له، إذ بناء على هذه المعطيات يقدر القيمة الحقيقية للخسائر التي يتعين عليها التعويض عنها، كما قد تمكنه هذه التحريات من معرفة المسئول عن الحادث والرجوع عليه بما دفعه من تعويض للمضرور².

وفاعلية هذه التحريات أو التحقيقات تتوقف على سرعة إحاطة المؤمن علماً بالحادث، خاصة في مجال التأمين من المسؤولية، حيث يمكن أن يترتب على الإبطاء في إخطار المؤمن بالحادث زوال الأدلة أو الآثار التي يمكن أن تعفي المؤمن من الضمان. لذلك كان من الطبيعي إلزام المؤمن له بإخطار المؤمن وتمكينه من العلم بوقوع الخطر، حتى يتخذ المسلك الذي يحقق مصلحته³.

وبالنسبة للمؤمن له فإن هذا الإعلان يحقق مصلحته، إذ عن طريقه يتأكد حقه في الضمان أو في مبلغ التأمين، فيستطيع أن يطلع المؤمن بأثار الحادث وأسبابه التي تنفي مسؤوليته عنه، كما أنه يقطع الطريق أمام المؤمن في الادعاء بسقوط حقه في الضمان لمخالفته لالتزاماته⁴.

¹ فتحي عبد الرحيم عبد الله، التأمين، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، الطبعة الثانية، 2001-2002، ص338-339.

² فايز أحمد عبد الرحمان، الشروط التعسفية في وثائق التأمين، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، طبعة 2003، ص57.

³ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء السابع، المجلد الثاني، مرجع سابق، فقرة 644، ص1319.

⁴ فتحي عبد الرحيم عبد الله، مرجع سابق، ص339.

ثانياً: مضمون الالتزام بالإخطار عن تحقق الحادث المؤمن منه.

توجب المادة 15 فقرة 5 من قانون التأمينات الجزائري على المؤمن له تبليغ المؤمن عن كل حادث ينجر عنه الضمان، وأن يزوده بجميع الإيضاحات الصحيحة التي تتصل بهذا الحادث وبمدها، كما يزوده بكل الوثائق الضرورية التي يطلبها منه المؤمن¹.

ولقد اتفق الفقه الفرنسي على أن مضمون هذا الالتزام لا يعدو أن يكون مجرد إبلاغ المؤمن بالظروف الأساسية للحادث، التي تمكنه من أن يجري بوسائله الخاصة من التحريات ما يمكنه من الحفاظ على مصالحه²، فيكفي لذلك مجرد إبلاغ المؤمن بالواقعة المادية للحادث، وتاريخ وساعة ومكان الحادث، وبعد أسماء الشهود وعناوينهم.

ويذهب البعض إلى التضييق أكثر من هذا الالتزام، ويرون أنه يكفي لاعتبار المؤمن له قد وفى بالتزامه، مجرد إخطار المؤمن بأن الحادث المؤمن منه قد تحقق كلياً أو جزئياً³، ويبرر تضييق مدى هذا الالتزام إلى هذا الحد بقصر المدة التي يتعين إجراؤه فيها، وأن الإخلال به يترتب عنه جزاء بالغ الأهمية هو حرمان المؤمن له مما هو منتظر من عقد التأمين.

أما عن موقف المشرع الجزائري فيبدو واضحاً من خلال نص المادة: 15 فقرة 5 من قانون التأمينات، التي تلزم المؤمن له بالإضافة إلى تبليغ المؤمن بتحقيق الخطر المؤمن منه، أن يزوده بجميع الإيضاحات المتعلقة بالحادث من أسبابه، والظروف التي وقع فيها ووضعيات السيارات التي تدخلت في إحداث الضرر، ووضعيّاً والضحايا قبيل وقوع الحادث، كما ألزم المشرع المؤمن له أن يزود المؤمن بكل الوثائق الضرورية التي يطلبها منه.

وبهذا يتبين أن المشرع الجزائري وسع في مجال الالتزام بالتصريح بالخطر، مما يؤدي إلى توسيع مجال أعمال السقوط كجزاء على مخالفة هذا الالتزام، ويمكن تبرير هذا الموقف بأنه قد لا تكون هناك فائدة كبيرة من وراء فرض السقوط كجزاء على مخالفة هذا الالتزام إذا انحصر هذا الالتزام في أضيق الحدود، والاكتفاء بمجرد التبليغ عن الحادث إذ أن ذلك قد لا يمكن المؤمن من الإحاطة بالأسباب الحقيقية للحادث، هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإن مبدأ حسن النية الذي

¹ ينظر الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 25 يناير 2006.

² PICARD (M) et BESSON (A), les assurances terrestres en droit Français, le contrat d'assurance, op. cit., N°118, P196.

محمد علي عرفة، شرح القانون المدني الجديد في العقود الصغيرة، مكتبة عبد الله وهبة، القاهرة، الطبعة الثانية، 1950، ص168.

³ RENARD (J.P), les obligations de l'assuré dans le contrat d'assurance terrestre, thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue à l'université de Rennes, en 1961, P175-176.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

يقوم عليه عقد التأمين يحتم على المؤمن إفادة المؤمن له بكل المعلومات والوثائق التي من شأنها أن تعطي نظرة واضحة عن الحادث.

وتجدر الإشارة إلى أنه رغم أن المشرع أوجب أن يكون كل حادث مرور يتسبب في أضرار جسمانية موضوع تحقيق يقوم به ضباط الشرطة أو أعوان الشرطة أو أعوان الأمن العمومي، أو كل شخص آخر يؤوله القانون لذلك¹، وألزم السلطة التي قامت بالتحقيق أن ترسل نسخة من محضر التحقيق إلى المؤمن خلال مهلة لا تتجاوز عشرة أيام ابتداءً من تاريخ انتهاء التحقيق²، فإن ذلك لا يزيل الالتزام بالإخطار عن الحادث من على عاتق المؤمن له، إذ أن الإخطار والبيانات التي قدمها المؤمن له قد تبين حقائق لم ترد في محضر تحقيق الشرطة، ويستطيع المؤمن إثارته أمام المحكمة.

ومن جهة أخرى فإن التحقيق الوجداني الذي تقوم به الشرطة يقتصر على حوادث المرور الجسمانية³، دون حوادث المرور التي تخلف فقط أضراراً مادية، وهنا تظهر بجلاء أهمية الالتزام بالإعلان عن تحقق الخطر المؤمن منه وعن حيثياته.

ثالثاً: الملتمزمون بالإعلان عن تحقق الخطر المؤمن منه.

الملتزم بالإعلان عن تحقق الخطر المؤمن منه هو المؤمن له، وهو الذي يقع عليه في الأصل تنفيذ هذا الالتزام، وقد يصدر الإعلان من الخلف العام للمؤمن له أو ذوي حقوقه في حالة وفاة المؤمن له. وإذا كان محل التأمين سيارة انتقلت ملكيتها إلى متصرف إليه، وانتقل معها عقد التأمين عليها، فإن الالتزام بهذا الإعلان ينتقل كذلك إلى هذا الأخير باعتباره خلفاً خاصاً، ولأن عقد التأمين على السيارة ينتقل بكل الالتزامات الناشئة عنه إلى المتصرف إليه، ومن بينها الالتزام بالتصريح بالخطر المؤمن منه⁴.

ويمكن أن يتم هذا الإعلان من طرف أي شخص له مصلحة في القيام به، فلا شك أن في التأمين لمصلحة الغير يكون المستفيد من عقد التأمين ذا صفة ومصلحة في إعلان الحادث

¹ تنظر المادة الأولى من المرسوم رقم 80-35 المؤرخ في 16 فبراير 1980 المتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار ومعابنتها التي تتعلق بالمادة: 19 من الأمر رقم 74-15 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار.

² تنظر المادة: 4 فقرة 2 من المرسوم رقم 80-35 المؤرخ في 16 فبراير 1980، سابق الذكر.

³ تنظر المادة الأولى من المرسوم رقم 80-35 سابق الذكر.

⁴ فايز أحمد عبد الرحمان، الشروط التعسفية في وثائق التأمين، مرجع سابق، ص59.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

للمؤمن، مادام أن السقوط إذا وقع على طالب التأمين فإنه سوف يحتج به عليه، فيكون من مصلحته أن يتم هذا الإعلان حتى يتفادى جزاء السقوط¹.

أما المضرور في التأمين من المسؤولية، فليست له مصلحة في إعلان الخطر المؤمن منه إلى المؤمن لأن السقوط وإن تم إعماله فهو لا يسري في مواجهة المضرور. ونرى أن الإخطار الذي يقوم به غير المؤمن له لا يؤدي إلى إزالة سقوط حق المؤمن له في الضمان، إلا إذا شمل كل ما هو ملقى على المؤمن له بخصوص هذا الالتزام، أي إذا شمل كل الإيضاحات الصحيحة التي تتصل بهذا الحادث وبمداه، والتي تمكنه شركة التأمين من اتخاذ الإجراءات المناسبة لحماية مصالحها².

رابعاً: شكل الإعلان عن تحقق الخطر المؤمن منه.

لم يشترط المشرع الجزائري حين نص على التزام المؤمن له بإبلاغ المؤمن عن تحقق الخطر المؤمن منه في المادة:15 فقرة 5 من قانون التأمين أي شكل معين للإبلاغ عن تحقق الخطر المؤمن منه. فيمكن أن يتم ذلك بأية طريقة كانت، سواء بالبريد أو البرق أو الهاتف، لكن الأمر في النهاية سيكون مسألة إثبات الإخطار، إذ هو من يتحمل هذا العبء، لذلك فمن مصلحته أن يكون الإخطار كتابة برسالة موصى عليها بعلم الوصول، حتى يتيسر له الإثبات ويتجنب المنازعة من المؤمن في تنفيذ الالتزام³.

ويذهب شراح القانون الفرنسي إلى عدم جواز الاتفاق على شكل خاص في الإخطار، تأسيساً على أنه طالما أن القانون لم يحدد شكلاً معيناً، فيجوز للمؤمن له أن يخطر المؤمن بأية وسيلة، على أن يهيئ لنفسه الدليل على تنفيذ هذا الالتزام. كما أن اشتراط أي شكل خاص في عقد التأمين سوف يقيد من الحرية التي تركت للمؤمن له في اختيار ما يراه من وسائل التبليغ، ويضر بمصالحه إذ يجعله عرضة لجزاء السقوط مادام أنه لن يكون بإمكانه أن يدفع هذا الجزاء بأنه قد أخطر المؤمن بطريق آخر غير الذي اشترطته، إذ قد يتواجد المؤمن له أمام ظروف لا تمكنه من الإخطار بالشكل المتفق عليه وفي المدى الزمني المحدد له، وهو ما يوسع من نطاق

¹ فتحي عبد الرحيم عبد الله، مرجع سابق، ص340.

² محمد شكري سرور، سقوط الحق في الضمان، دراسة في عقد التأمين البري، دار الفكر العربي، مصر، الطبعة الأولى، 1979-1980، ص39.

³ فتحي عبد الرحيم عبد الله، مرجع سابق، ص342؛ فايز أحمد عبد الرحمان، الشروط التعسفية في وثائق التأمين، مرجع سابق، ص61؛ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء السابع، المجلد الثاني، مرجع سابق، فقرة 647، ص1323.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

تطبيق جزاء عدم الإخطار، لذلك انتهى الفقه الفرنسي إلى إبطال ما يرد في عقد التأمين من الشروط التي تستلزم شكلاً معيناً في الإخطار¹.

خامساً: ميعاد الإعلان.

نص المشرع الجزائري في المادة 15 فقرة 5 من قانون التأمينات على إلزام المؤمن له بتبليغ المؤمن عن كل حادث ينجر عنه الضمان بمجرد إطلاعه عليه، وفي أجل لا يتعدى سبعة أيام إلا في الحالة الطارئة أو القوة القاهرة².

وتجدر الإشارة إلى أنه حين تكون المدة محددة بالأيام، فحسب القواعد العامة فإن اليوم الأول لا يدخل في حسابها. فتبدأ المهلة في السريان من اليوم التالي له، وتكتمل بانقضاء اليوم الأخير منها، بحيث يكفي المؤمن له أن يرسل التبليغ خلال هذه المهلة، وإن وصل للمؤمن بعدها³.

وفيما يتعلق ببدء سريان مهلة التبليغ، فإن المادة 15 فقرة 5 من قانون التأمين الجزائري صريحة في أنها لا تبدأ في السريان إلا من وقت إطلاعه على الحادث الذي من شأنه أن يجعل المؤمن مسؤولاً، ولا يمكن أن تحسب من يوم وقوع الحادث إذا كان هناك فاصلاً زمنياً بين الوقتين، ويبرز الفقه هذا الحل بأن جهل المؤمن له بوقوع الحادث المؤمن منه يعتبر من قبيل القوة القاهرة التي ترقى تنفيذ التزامه بالإعلان⁴.

وبناءً عليه فإن مهلة التبليغ بالحادث، تبدأ في السريان منذ الوقت الذي يرجح لدى المؤمن له فيه أن الحادث الذي وقع من شأنه أن يرتب ضمان المؤمن، ويجب عليه أن يبذل عناية الرجل العادي للوصول إلى هذا العلم الراجح، وإلا كان مخلاً بالتزامه بالتبليغ عن الحادث، وباعتبار السقوط الذي يتمسك به يستند إلى خطأ أو تقصير من جانب المؤمن له في تنفيذ التزامه بالتبليغ،

¹ SUMIEN (P), traité théorique et Pratique des assurances terrestres et des opérations de capitalisation et d'épargne, 6^{ème} éditions, 1948, N°112, P78.

وفي عرض ذلك أنظر: جلال محمد إبراهيم، التأمين وفقاً للقانون الكويتي، مرجع سابق، ص 742-743.

² واستثنى المشرع بعض أنواع التأمين من هذه المدة فقصر فيها الميعاد إلى ثلاثة أيام في مجال التأمين من السرقة، وإلى أربعة أيام في مجال التأمين من الرد، وأخيراً إلى أربعة وعشرون ساعة في مجال التأمين من هلاك الماشية.

³ محمد شكري سرور، مرجع سابق، ص 45.

⁴ COCRAL et RIEDMATTEN, la responsabilité du fait de l'usage de tous véhicules terrestres et le contrat d'assurance, 4^{ème} édition, 1971, P332.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

سواء علم ولم يبلغ أو كان مقصراً في العلم بالحادث، فإنه طبقاً للقواعد العامة فإن المؤمن هو الذي يتحمل عبء إثبات علم المؤمن له بالحادث¹.

ويعتبر باطلاً كل اشتراط يلزم المؤمن له بإخطار المؤمن عن الحادث يبدأ من تاريخ وقوع الحادث، لأن هذا الاتفاق يشدد من وضع المؤمن له إذ قد يؤدي إلى تطبيق السقوط. فحين أن مهلة السبعة أيام المتروكة للمؤمن له قانوناً لم تكن قد بدأت أو لم تكن قد انتهت.

وخلاصة القول أن المؤمن له في التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ملزم قانوناً بتبليغ المؤمن عن وقوع الحادث المؤمن منه خلال سبعة أيام من يوم أن يغلب على ضنه أن من شأن الحادث أن يؤدي إلى انعقاد ضمان المؤمن، وإذا توفي المؤمن له قبل انتهاء المهلة فمن حق خلفه أن يستفيد من مهلة جدية يبدأ حسابها من يوم عمله الخاص بالحادث المؤمن منه.

البند الثاني: السقوط الناتج عن مخالفة التزام اتفاقي.

تنص المادة 15 فقرة 4 من قانون التأمينات الجزائري على ما يلي:
"يلزم المؤمن له:

باحترام الالتزامات التي اتفق عليها مع المؤمن ...".

تعتبر هذه المادة مجرد تطبيق لقاعدة العقد شريعة المتعاقدين والتي بمقتضاها يستطيع المؤمن أن يضمن عقد التأمين بنوداً تتضمن التزامات يفرض على المؤمن القيام بها لحظة وقوع الحادث المؤمن منه أو بعد وقوعه.

وتطبيقاً لهذه القاعدة أيضاً يستطيع المؤمن أن يشترط السقوط كجزء اتفاقي لمخالفة تلك الالتزامات الاتفاقية.

ومثل هذه الشروط، سواء منها التي تنشئ التزامات أو التي ترتب جزاء السقوط على مخالفتها، تعتبر صحيحة وجائزة من حيث الأصل، ما لم تمنع بنصوص خاصة أو بتلك النصوص القانونية العامة الواردة في القانون المدني، التي تحمي المتعاقدين من الشروط التعسفية.

وإذا كان حق المؤمن له في الضمان يثبت بحسب الأصل لحظة وقوع الحادث المؤمن منه، فإن أهم ما يمكن أن يلزم به المؤمن له من التزامات اتفاقية تكون مصاحبة لوقوع الحادث المؤمن منه أو تالية له.

أ- تطبيقات للسقوط كجزاء لمخالفة التزامات مصاحبة لوقوع الحادث:

¹ RENARD (J.P), thèses p. cit., P177.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

أبرز الأمثلة على الالتزامات الاتفاقية المصاحبة لوقوع الحادث، ما يعرف بالالتزام بالإنقاذ، حيث كثيراً ما يفرض المؤمن في عقد التأمين التزاماً على المؤمن له بأن يبذل كل ما في وسعه لتفادي وقوع الحادث إذا أوشك على الوقوع، أو على الأقل لحصر ما يمكن أن يترتب عليه من أضرار في أضيق نطاق ممكن، ويقاس ما يبذله المؤمن له من عناية لتنفيذ هذا الالتزام بعناية الرجل العادي، فكونه مضروراً لا يصلح مبرراً للإهمال واللامبالاة بالحادث المؤمن منه. وإذا أخل المؤمن له بهذا الالتزام فيتعرض إلى سقوط حقه في الضمان إذا كان هناك شرط خاص به في عقد التأمين.

ب- تطبيقات للسقوط كجزاء على مخالفة التزامات لاحقة لوقوع الحادث:

من بين الالتزامات الاتفاقية اللاحقة لوقوع الحادث والتي عرض لها قضاء بعض الدول نجد ما يلي:

1- الالتزام بإعلان ظروف الحادث:

قضت المحكمة العليا الألمانية بصحة شرط السقوط الوارد في التأمين كجزاء على مخالفة المؤمن له لشرط اتفاقي بإعلان ظروف الحادث، كما إذا أخفى عن قصد سبب شبوب الحريق، وهذا بغض النظر عن تضرر المؤمن من ذلك من عدمه¹. غير أن في التشريع الجزائري يعتبر الالتزام بإعلان ظروف الحادث من الالتزامات القانونية حسب نص المادة 15 فقرة 5 من قانون التأمينات، ويجوز رصد السقوط كجزاء على مخالفتها.

2- الالتزام بتقديم بعض المستندات للمؤمن:

قضت محكمة الاستئناف المختلطة في مصر بسقوط حق المؤمن له في الضمان لمخالفته التزام اتفاقي بتقديم مستندات ضرورية للمؤمن². غير أن المشرع الجزائري يعتبر هذا الالتزام كذلك التزاماً قانونياً يتعلق بالتبليغ عن الحادث الذي ينجز عنه الضمان، إذ نص في المادة 15 فقرة 5 من قانون التأمين على إلزام المؤمن له بأن يقدم للمؤمن كل الوثائق الضرورية التي يطلبها منه³.

¹ أنظر في عرض ذلك، محمد شكري سرور، مرجع سابق، ص 77.

² أنظر في عرض ذلك، محمد شكري سرور، المرجع السابق، ص 78.

³ غير أنه إذا تبين من الظروف أن تأخره عن تقديم المستندات المطلوبة منه كان لعذر مقبول، فلا يجوز توقيع عليه جزاء السقوط، المادة: 622 فقرة 2 مدني جزائري.

3- الالتزام بترك إدارة دعوى المسؤولية للمؤمن:

قضت محكمة الاستئناف المختلطة في مصر بسقوط حق المؤمن له في الضمان لمخالفته الشرط الخاص بمباشرة دعوى المسؤولية، والذي يخول للمؤمن باعتباره المسئول عن دفع التعويض، الحق في مباشرة كافة إجراءات دعوى المسؤولية وفق ما يراه مناسباً¹.

الفرع الثاني: شروط صحة السقوط.

نظراً لخطورة شرط السقوط لما يترتب عليه من تحميل المؤمن له للخطر المؤمن منه بصرف النظر عن حسن نيته أو عدم حصول ضرر للمؤمن من جراء مخالفة المؤمن له للالتزام قانوني أو اتفاقي لا بد أن يراعى فيه شروطاً شكلية (البند الأول) وأخرى موضوعية (البند الثاني).

البند الأول: الشروط الشكلية لصحة السقوط.

لحماية المؤمن له من جزاء سقوط حقه في الضمان ورجوع المؤمن عليه بما دفعه من تعويض للمضرور، أحيط سقوط الحق في الضمان بشروط شكلية تلتفت انتباهه إلى خطورة الجزاء المترتب على مخالفة البنود الاتفاقية في عقد التأمين والالتزامات القانونية، وتتمثل هذه القيود في ضرورة توافر شرط خاص بالسقوط، وأن يكون هذا الشرط واضحاً.

أولاً: ضرورة وجود شرط خاص بالسقوط.

يجب أن يكون سقوط الحق في الضمان محل شرط خاص في وثيقة التأمين أو فيما يقوم مقامها، وهي مذكرة التغطية المؤقتة، أو فيما يكملها وهو ملحق الوثيقة².

ويجد هذا الشرط أساسه في المادة: 622 فقرة 3 من القانون المدني الجزائري التي تقضي ببطلان كل شرط مطبوع متعلق بالسقوط لم يبرز بشكل ظاهر، فحسب هذا النص فإن كل شرط مطبوع في وثيقة التأمين ولم يبرز بشكل واضح ويكون متعلقاً بالسقوط يعتبر باطلاً، وبالتالي فمن باب أولى أنه لا يمكن الاحتجاج بأي شرط غير مطبوع أو غير مكتوب لتوقيع جزاء السقوط على المؤمن له، أي أن كل شرط غير مكتوب يؤدي لسقوط الحق في الضمان هو شرط باطل.

¹ إستئناف مختلط 1930/12/04، أنظر في عرض مضمون هذا القرار: محمد شكري سرور، مرجع سابق، ص78.

² جلال محمد إبراهيم، التأمين، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1994، ص781 وبعدها؛ محمد حسام محمود لطفى، الأحكام العامة لعقد التأمين، الطبعة الثالثة، 2001، النسر الذهبي للطباعة، القاهرة، ص279.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

ويبرر الفقهاء تطلب هذا الشرط بأن الأصل هو الضمان، والسقوط هو مجرد استثناء. وبالتالي لا يمكن أن يفترض¹، وإنما يكون بالاتفاق أو بنص قانوني يفرضه، أي في حالة عدم وجود نص قانوني على جزاء السقوط، يجب أن يكون هناك اتفاق خاص ومحدد، فإذا كان شرط السقوط وارد في البنود العامة لوثيقة تأمين لم تسلم إلى المؤمن له بموجب مذكرة تغطية مؤقتة أو بموجب المحلق، فلا يعتد بشرط السقوط في مواجهته².

ونخلص إلى القول من خلال هذا الشرط أنه إذا لم يكن هناك شرط خاص في عقد التأمين يرتب جزاء السقوط على مخالفة المؤمن له للالتزامات القانونية أو اتفاقية، فإن هذه المخالفة لا تجد جزاءً لها إلا في القواعد العامة للمسئولية العقدية، التي تتطلب إثبات عناصرها من خطأ وضرر وعلاقة سببية، ولا يمكن أن يكون السقوط كجزاء عليها³.

ثانياً: ضرورة وضوح شرط السقوط من الناحية الموضوعية.

بالإضافة إلى ضرورة وجود شرط السقوط لإعماله كجزاء، يجب أن يكون هذا الشرط واضحاً من الناحية الموضوعية، بمعنى يجب أن يذكر في وثيقة التأمين بعبارات قاطعة الدلالة على انصراف نية المتعاقدين إليه.

ومتى يكون الاستبعاد واضحاً على هذا النحو، فلا يشترط أن يكون صريحاً، بل يمكن أن يكون ضمناً، شريطة ألا يعتريه لبس أو غموض⁴.

ولقد استقر الفقه على ثلاثة أمور بشأن هذا الشرط:

الأول: أن شرط السقوط باعتباره حالة استثنائية، بخلاف الأصل الذي هو الضمان يجب التضييق في تفسيره⁵، وهذا تطبيقاً للمادة 112 فقرة 2 مدني جزائري التي تقضي بعدم جواز تأويل العبارات الغامضة في عقود الإذعان بطريقة تضر بمصلحة الطرف المذعن. وباعتبار عقد التأمين من عقود الإذعان يعتبر المؤمن له الطرف المذعن فيه، فيجب أن يؤول الشك حول شرط

¹ نزيه محمد الصادق المهدي، عقد التأمين، دار النهضة العربية، 1974، ص323؛ عبد المنعم البدرابي، التأمين، مكتبة وهبة، القاهرة، مصر، 1963، ص224.

² LAMBERT- FAIVRE, op.cit., N°491, P332.

³ محمد حسن قاسم، القانون المدني، العقود المسماة، البيع، التأمين، الإيجار، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، طبعة 2001، ص647.

⁴ JACOP (N), les assurances, Dalloz, Paris, 1979, N°116, P99.

⁵ نزيه محمد الصادق المهدي، مرجع سابق، ص323؛ عبد المنعم البدرابي، التأمين، مرجع سابق، ص224؛ عبد الرزاق

السنهوري، الوسيط، الجزء السابع، المجلد الثاني، مرجع سابق، رقم 652، ص1332.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

السقوط إلى نفيه، ومن ثم ففي كل مرة يضع المؤمن التزامات على عاتق المؤمن له دون أن يتبين بجلاء السقوط كجزء على مخالفتها، فلا يكون بإمكان المؤمن أن يتمسك به في مواجهة المؤمن له¹.

الثاني: أن عدم وجود شروط السقوط بالصورة الواضحة كجزء على مخالفة التزامات قانونية أو اتفاقية، لا يمكن أن يؤدي إلى سقوط حق المؤمن له في الضمان، بل يجد جزاءه في تطبيق القواعد العامة للمسئولية المدنية العقدية، فيكون للمؤمن أن يطالب المؤمن له بتعويضه عن الضرر الذي لحقه نتيجة الإخلال بتلك الالتزامات، وهذا بغض النظر عن مقدار مبلغ التأمين². أما السقوط كجزء فلا يمكن أن ينطبق إلا إذا كان الشرط الذي يقضي به قاطع الدلالة عليه³.

الثالث: يقتضي التحديد والوضوح، ورعاية لمصلحة المؤمن له، أن يذكر الالتزام الذي يجازى على الإخلال به بعقوبة السقوط، فلا يكفي القول أن السقوط هو جزاء كل التزام يخالفه المؤمن له، لأن هذا الاشتراط عام غير محدد للالتزام بعينة⁴.

ثالثاً: ضرورة كتابة شرط السقوط بشكل ظاهر وفي مكان بارز.

تنص المادة: 622 فقرة 2 من القانون المدني الجزائري على بطلان كل شرط مطبوع يرد في وثيقة التأمين لم يبرز بشكل ظاهر، وكان متعلقاً بحالة من الأحوال التي تؤدي إلى البطلان أو السقوط. ومقتضى هذا النص يجب أن يكتب شرط السقوط والالتزامات المعاقب عليها بهذا الجزاء في مكان بارز وبشكل ظاهر، بين الشروط المطبوعة للوثيقة، بغية لفت نظر المؤمن له إلى أهميته وخطورته. ويتحقق هذا بكتابته بحروف أكثر غلظة أو أكبر حجماً، أو بحروف مختلفة الشكل أو اللون عن باقي الحروف المستخدمة في كتابة وثيقة التأمين⁵. ولا يكفي أن يكون هذا

¹ عبد المنعم البدرابي، التأمين، مرجع سابق، ص 224.

² محمد علي عرفة، شرح القانون المدني الجديد في العقود الصغيرة، مرجع سابق، ص 172.

³ أشرف جابر سيد، الاستبعاد الاتفاقي في عقد التأمين، دراسة بين القانونين المصري والفرنسي، دار النهضة العربية، 2006، ص 18.

⁴ محمد حسام محمود لطفي، مرجع سابق، ص 280؛ فتحي عبد الرحيم عبد الله، مرجع سابق، ص 356.

⁵ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء السابع، المجلد الثاني، مرجع سابق، ص 1333؛ نزيه محمد الصادق المهدي، مرجع

سابق، ص 324-325؛ أحمد شرف الدين، أحكام التأمين في القانون والقضاء، دراسة مقارنة، مطبوعات جامعة الكويت، 1983، ص 455.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

الشرط متحققاً في النسخة التي تبقى عند المؤمن، بل ينبغي كذلك توافره في النسخة التي تسلم للمؤمن له سواء كانت وثيقة التأمين أو مذكرة التغطية المؤقتة أو الملحق¹.

وتجدر الإشارة إلى أنه إذا ورد شرط السقوط ضمن الشروط العامة المطبوعة في وثيقة التأمين، فإنه يجب أن يكون في شكل ظاهر وواضح. أما إذا كان في صورة اتفاق خاص منفصل عنها (عن الشروط العامة)، فلا يستلزم كتابته بطريقة متميزة، لأن الغاية من تطلب كتابته بشكل ظاهر هي لفت انتباه المؤمن له إليه، حتى يطلع عليه، وهذه الغاية تتحقق بالكتابة الظاهرة أو بالاتفاق الخاص².

ويجد شرط الوضوح الشكلي تبريره، في خطورة الآثار التي تترتب على السقوط، الأمر الذي يستلزم لفت نظر المؤمن له إلى أهميته وخطورته وللاتزامات التي يتعين أن ينفذها، وهذا حتى يضمن المشرع علم المؤمن له بأن المخالفة للاتزام المنصوص عليه سيكون جزاؤها سقوط حقه في الضمان³، خاصة وأن الحياة العملية غالباً ما يضع المؤمن له توقعه أسفل وثيقة التأمين دون أن يهتم بقراءة جميع بنودها أي دون علم حقيقي بخطورة ما ترصده من جزاءات.

وخلاصة القول أنه يجب أن يكون شرط سقوط الحق في الضمان قد ورد في وثيقة التأمين، بطريقة تجعله متميزاً بوضوح من محتوى النصوص الأخرى، بحيث لا بد أن يصطدم بنظر المؤمن له عند الإطلاع عليها، وللمؤمن استعمال أية وسيلة فنية تحقق هذا الغرض مثل كتابة هذا الشرط بحروف كبيرة أو غليظة أو يكون ملف للانتباه مثل الأحمر، وتحديد مسألة أن شرط السقوط جاء بارزاً بطريقة متميزة أم لا مسألة واقع يستقل بتقديرها قاضي الموضوع⁴.

البند الثاني: الشروط الموضوعية لصحة السقوط: (مشروعية شرط السقوط).

باعتبار السقوط كجزء، يؤدي إلى إعفاء المؤمن من التزامه بالتعويض عن الحادث المؤمن منه في مواجهة المؤمن له، فقد يجد المؤمن في مبدأ سلطان الإدارة محلاً للتعسف في

¹ فتحي عبد الرحيم عبد الله، مرجع سابق، ص 357.

² محمد علي عرفة، شرح القانون المدني الجديد في العقود الصغيرة، مرجع سابق، ص 172؛ عبد المنعم البدرابي، التأمين، مرجع سابق، ص 360؛ حسام الدين الأهواني، المبادئ العامة للتأمين، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1975، ص 188؛ فايز أحمد عبد الرحمان خليل، الشروط التعسفية في وثائق التأمين، مرجع سابق، ص 70.

³ أشرف جابر سيد، مرجع سابق، ص 18-19؛ حسام الدين الأهواني، مرجع سابق، ص 188.

⁴ محمد شكري سرور، مرجع سابق، ص 92؛ جلال محمد إبراهيم، بعض الملاحظات حول انعقاد عقد التأمين، ورجوع المؤمن على المؤمن له إذا خالف القيود المعقولة التي تضمنتها الوثيقة بالنسبة لاستعمال السيارة أو قيادتها، مجلة المحامي تصدرها جمعية المحامين الكويتية، الأعداد: أبريل، مايو، يونيو 1988، ص 133.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

اشتراطه، لهذا كان لابد من وضع قيود موضوعية على حرية المتعاقدين تضاف إلى الشروط الشكلية السابقة.

ونجد أهم هذه القيود في نظرية التعسف في استعمال الحق¹، والتي تحدد مشروعية شروط السقوط بالحالات التي تجد فيها هذه الأخيرة غرضها في حماية مصلحة مشروعة للمؤمن، بأن تحبط كل محاولة للغش من جانب المؤمن له إضراراً به، فإذا خرج السقوط عن هذا الإطار أصبح مجرد وسيلة لتحصيل أقساط دون مقابل، وهو أمر غير مشروع، فضلاً عن مخالفته لنظام التأمين وأساسه والغرض منه.

وتطبيقاً لقيود مشروعية شرط السقوط، أبطل المشرع الجزائري² شرط السقوط في حالات رأى فيها تعسف في اشتراطه، وتتمثل شروط السقوط التي أبطلها المشرع فيما يلي:

1- السقوط بسبب مخالفة القوانين واللوائح.

2- السقوط بسبب التأخر في إعلان الحادث المؤمن منه للسلطات.

3- السقوط بسبب التأخر في تقديم المستندات.

أولاً: شرط السقوط لمخالفة القوانين واللوائح.

تنص المادة: 622 فقرة 1 من القانون المدني الجزائري على ما يلي:

"يقع باطلاً ما يرد في وثيقة التأمين من الشروط التالية:

الشرط الذي يقضي بسقوط الحق في التعويض بسبب خرق القوانين أو النظم، إلا إذا كان ذلك الخرق جنائية أو جنحة عمديه".

يتبين من هذا النص أنه إذا تضمنت وثيقة التأمين شرطاً يسقط حق المؤمن له في الضمان للعمل الذي يأتيه مخالفاً للقوانين واللوائح، فإن هذا الشرط يعتبر باطلاً، وقد تستتر شركات التأمين لتبرير هذا الشرط وراء الرغبة في حث عملائها على احترام القوانين واللوائح، فحين أنها لا تقصد سوى تضيق مجال الضمان، خاصة في مجال حوادث السيارات حيث أن أغلب هذه الحوادث تقع بسبب مخالفة قوانين ولوائح المرور، وبالتالي فإذا قلنا بصحة شرط السقوط هنا فإن أغلب حوادث المرور تبقى من دون ضمان، وهذا يتعارض مع الهدف الذي من أجله جاء قانون التأمين الإلزامي على السيارات.

¹ وتطبيقاً لهذه النظرية نص المشرع الجزائري في المادة: 622 فقرة 5 على إبطال كل شرط تعسفي يتبين أنه لم يكن لمخالفته أثر في وقوع الحادث المؤمن منه.

² ينظر نص المادة: 622 من القانون المدني الجزائري.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

وتضيف المادة 622 مدني جزائري بأن مخالفة القوانين واللوائح إذا كانت تشكل جناية أو جنحة عمديه فإن شرط السقوط يكون صحيحاً، وبناء على هذا النص فإن المؤمن ملزم بحسب الأصل بتعويض المضرور عن الجنايات والجنح العمدية التي يرتكبها المؤمن له، وهذا يتعارض مع ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة: 03 فقرة 1 من المرسوم رقم 80-34 والتي تستثني من الضمان الأضرار التي تسبب فيها المؤمن له قصداً¹، لهذا من الأفضل أن يعدل المشرع هذه الصياغة أو يقصر صحة السقوط على المخالفة الجسيمة للقوانين واللوائح، والتي تؤدي مباشرة إلى حدوث الضرر.

ويرى غالبية الفقهاء أن شرط السقوط لمخالفة القوانين واللوائح يقصد به المؤمن عدم تأمينه للعمل الذي يأتيه المؤمن له مخالفاً للقوانين واللوائح، فإذا أتى مثل هذا العمل لا يكون له الحق في التأمين أصلاً، لهذا يرون أن الشرط هنا ليس شرط سقوط بل شرط استبعاد². ويرى بعض الفقهاء بأن المشرع لم يلتزم الدقة هنا حتى يبطل أي استبعاد عام للمخاطر، ولو اتخذ شكل سقوط، إذ أن التعبير الغالب الذي تستعمله شركات التأمين هو تعبير السقوط، فضلاً عن أنه لو كان المشرع قد عبر عن الشرط المحضور بعدم التأمين لسهل على المؤمنيين التهرب من هذا الخطر عن طريق إفراغ هذا الشرط في صورة شرط سقوط الحق في الضمان³. وتجدر الإشارة إلى أن نطاق الحظر يقتصر على حظر شروط السقوط لمخالفة القوانين أو اللوائح بوجه عام ودون تحديد. أما إذا اشترط المؤمن السقوط لمخالفة محددة من أحكام قانون معين أو لائحة معينة، فيعتبر الشرط صحيحاً مثل ما يرد في عقد التأمين من سقوط الحق في الضمان بسبب عدم صلاحية السيارة للاستعمال وقت وقوع الحادث، فهذا الاستبعاد ينطوي على

¹ أنظر في الاعتراض على هذه الصياغة: جلال محمد إبراهيم، التأمين، مرجع سابق، ص786؛ نزيه محمد الصادق المهدي، مرجع سابق، ص328؛ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء السابع، المجلد الثاني، مرجع سابق، فقرة 608، ص1244.

² جلال محمد إبراهيم، التأمين، مرجع سابق، ص788؛ أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، مرجع سابق، ص446؛ حسام الدين الأهواني، مرجع سابق، ص186؛ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء السابع، المجلد الثاني، مرجع سابق، رقم 608، ص1243.

JACOP, op. cit., N°147, P138.

³ محمد شكري سرور، مرجع سابق، ص104؛ أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، مرجع سابق، ص447؛ محمد حسام محمود لطف، مرجع سابق، ص281-282.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

مخالفة لقانون المرور، والهدف من وضعه هو الحد بطريقة مشروعة من نطاق المسؤولية باستبعاد بعض الصور التي يكون من شأنها جعل الحادث المؤمن منه أكثر احتمالاً¹.

ثانياً: شرط السقوط بسبب التأخر في إعلان الحادث المؤمن منه للسلطات.

وفقاً لنص المادة: 622 فقرة 2 مدني جزائري يقع باطلاً كل شرط يؤدي إلى سقوط حق المؤمن له في الضمان بسبب تأخره عن إعلان الحادث المؤمن منه إلى السلطات، إذا تبين من الظروف أن التأخر كان لعذر مقبول.

ومثال ذلك إبلاغ المطافي في حالة تحقق خطر الحريق، أو الإسعاف في حالة وقوع إصابات جسمية عن حادث مرور.

فالجزاء الذي تفرضه القواعد العامة هو وجوب تعويض المؤمن عن الضرر الذي يلحق به نتيجة هذا التأخير. أما إذا اشترط المؤمن جزاء سقوط حق المؤمن له في الضمان عن التأخر بغير عذر مقبول عن إبلاغ الحادث المؤمن إلى السلطات المختصة، نفذ شرط السقوط.

يقصد بالسلطات في هذا الإطار، كل الأشخاص الذين بحكم وظيفتهم الرسمية، يكونون ذي شأن في العلم ببعض الكوارث، والذين يجب عليهم أحياناً أن يتدخلوا أو يلعبوا دوراً معيناً فيها، مثل المطافي والشرطة والإسعاف².

ويقتصر خطر شرط سقوط الحق في الضمان على مجرد التأخر من جانب المؤمن له في إبلاغ السلطات، وليس عدم الإخطار نهائياً، فإذا كان السقوط كجزاء على الامتناع كلية عن الإخطار فيعتبر صحيحاً.

ويبطل شرط السقوط كذلك إذا ثبت أن التأخر في إخطار السلطات كان لعذر مقبول من جانب المؤمن له، وكأن الفرض الذي يبطل فيه شرط السقوط بسبب التأخر في إعلان الحادث المؤمن منه إلى السلطات هو الفرض الذي لا ينسب فيه خطأ إلى المؤمن له³، ويخضع تقدير ما إذا كان العذر مقبولاً أو غير مقبول لقاضي الموضوع⁴.

¹ محمد شكري سرور، مرجع سابق، ص 107-108؛ فتحي عبد الرحيم عبد الله، مرجع سابق، ص 361.

² فايز أحمد عبد الرحمان، الشروط التعسفية في وثائق التأمين، مرجع سابق، ص 72؛ فتحي عبد الرحيم عبد الله، مرجع سابق، ص 362؛ ويترتب على ذلك جواز اشتراط السقوط بسبب تأخر المؤمن له في إعلان الحادث إلى المؤمن نفسه، لأن النص مقصور على حالة التأخر في إعلان الحادث إلى السلطات، ينظر عبد المنعم البدرابي، التأمين، مرجع سابق، ص 223.

³ محمد شكري سرور، مرجع سابق، ص 119.

⁴ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء السابع، المجلد الثاني، مرجع سابق، رقم 653، ص 1334.

ثالثاً: شرط السقوط بسبب التأخر في تقديم المستندات.

أبطل المشرع الجزائري في الفقرة الثانية من المادة: 622 من القانون المدني كل شرط يؤدي إعماله إلى سقوط حق المؤمن له في الضمان بسبب تأخره بعذر مقبول في تقديم المستندات إلى المؤمن.

ولقد جاء هذا النص ليحدد مجال اشتراط السقوط لمخالفة المؤمن له لالتزامه القانوني بتزويد المؤمن بكل الوثائق الضرورية التي يطلبها منه هذا الأخير، وهذا حسب المادة: 15 فقرة 5 من قانون التأمينات الجزائري.

ولا يمكن تحديد المستندات على سبيل الحصر، فهي تختلف بحسب نوع التأمين. ويمكن القول بأنها ما يهم المؤمن أن تصل إليه أو أن يحاط علماً بها، فهي في التأمين من المسؤولية كل ما يمكن المؤمن من حسن إدارة دعوى المسؤولية المرفوعة على المؤمن له مثل أوراق الدعوى على هذا الأخير ومحضر التكليف بالحضور، ومختلف الوثائق المرفقة بالعريضة المسلمة إليه وغيرها مما يفيد المؤمن في دفع هذه الدعوى أو التخفيف منها، وفي التأمين من الإصابات تتمثل أهم هذه الوثائق في أوراق العلاج¹.

وبالإضافة إلى ما سبق، فإن شرط السقوط لا يعتبر باطلاً إلا إذا تبين من الظروف أن تأخر المؤمن له في تقديم المستندات كان لعذر مقبول، ويقصد بالتأخر تجاوز المدة المحددة لهذا التقديم أي إن التأخر يحسب بعد فوات هذه المدة، وتقدير مدى وجود عذر مقبول لهذا التأخير يخضع للسلطة التقديرية للقاضي حسب ظروف الدعوى.

وبناءً على ما سبق، لا يعتبر شرط السقوط صحيحاً إلا إذا كان جزاءً على التأخر في تقديم المستندات إلى المؤمن، بدون عذر مقبول، أو عن عدم تقديم المستندات كلية إليه. ويتساوى مع عدم التقديم كلية إذا كانت هذه المستندات قد وصلت للمؤمن في وقت فقدت فيه جدواها، مثال ذلك أن يسلم المؤمن له في مجال التأمين من المسؤولية عريضة الدعوى المرفوعة عليه من المضرور أو غيرها من الوثائق الضرورية لمواجهة هذه الدعوى إلا بعد الحكم فيها، وفوات مواعيد الطعن في هذا الحكم².

¹ محمد حسام محمود لطفي، مرجع سابق، ص283، الهامش رقم 583.

ولا يقتصر التزام المؤمن له على مجرد تسليم المستندات التي وصلت إليه بالفعل، بل يمتد ليشمل فضلاً عن ذلك البحث عن المستندات الضرورية للمؤمن وتجميعها وتسليمها إليه.

² محمد شكري سرور، مرجع سابق، ص125-126.

رابعاً: كل شرط لم يكن لمخالفته أثر في وقوع الحادث.

لم يتوقف المشرع الجزائري عند حد وضع بعض التطبيقات للاشتراط التعسفي للسقوط، والذي اعتبره باطلاً، بل وضع معياراً عاماً في الفقرة الخامسة من المادة: 622 من القانون المدني، هذا المعيار يطبق على كل شروط السقوط لقياس مدى وجود التعسف فيها.

وتطبيقاً لهذا المعيار، يتطلب القانون لإعمال شرط السقوط، ومن تم رجوع المؤمن على المؤمن له، توافر علاقة سببية بين الحادث والمخالفة للقيود التي تضمنتها وثيقة التأمين بالنسبة لاستعمال السيارة أو قيادتها، والتي رصد المؤمن شرط السقوط لمخالفتها ومثال ذلك: إذا تضمنت وثيقة التأمين شرطاً يلزم المؤمن له بعدم استعمال السيارة في حالة هلاك إطاراتها، أو في حالة عدم سلامة المكابح، ويرصد السقوط كجزاء على مخالفة هذا الالتزام، فإذا وقع حادث سيارة بسبب هلاك إطاراتها أو بسبب عدم سلامة المكابح، يكون المؤمن له قد أخل بما التزم به في وثيقة التأمين، وكانت هذه المخالفة السبب في وقوع الحادث، وبما أن هذه المخالفة يقابلها سقوط الحق في الضمان، فيجوز للمؤمن الرجوع على المؤمن له بما دفعه عنه من تعويض للمضرور.

وبناءً على ما سبق فإن شرط السقوط يعتبر باطلاً ما لم يقدّم الدليل على أن الحادث قد وقع بسبب الإخلال بالالتزام الذي رصد له.

ويبدو أن هدف المشرع الجزائري من وراء اشتراط السببية بين المخالفة والحادث لتوقيع سقوط الحق في الضمان، هو الحد من فداحة هذا الجزاء، ومواجهة حالات الإسراف في النص عليه بدون مبرر¹.

غير أن هذا الموقف للمشرع الجزائري يتعارض مع الاتجاه الغالب في الفقه²، الذي يعتبر السقوط جزاء خاص يوقع على المؤمن له الذي يخل بالتزاماته، بالنظر إلى خطورة المخالفة التي أتاها، ولو لم تتوافر علاقة سببية بين الخطأ الصادر من المؤمن له والضرر الناتج عن الحادث، إذ يعتبرون التزام المؤمن له بعدم مخالفة الشرط الذي رصد له جزاء السقوط هو التزام بتحقيق نتيجة وليس ببذل عناية، فبمجرد تحقق المخالفة يعطي الحق للمؤمن في الرجوع على المؤمن له دون حاجة إلى البحث عن توافر أو عدم توافر علاقة السببية بين المخالفة والحادث.

¹ وفي هذا التبرير أنظر: برهام عطا الله، التأمين من الوجهة القانونية والشرعية، مؤسسة الثقافة الجامعية بالإسكندرية، طبعة 1984، ص 08.

² أنظر في عرض ذلك: محمد السعيد رشدي، مقال سابق، ص 172-173.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

وبناءً على هذا الموقف للمشرع الجزائري، إذا تمت صياغة رجوع المؤمن على المؤمن له بسبب سقوط حق هذا الأخير في الضمان، بما لا يفيد ضرورة توافر علاقة السببية بين مخالفة الشرط المؤدي إلى السقوط ووقوع الحادث والضرر، فمع ذلك يجب توافر هذه العلاقة، لأن رجوع المؤمن على المؤمن له لا يقوم على مجرد مخالفة الشروط والقيود المفروضة على هذا الأخير، وإنما لما تسببه هذه المخالفة من التزامه بالتعويض تجاه المضرور أو تشديد المخاطر التي يضمنها، فإن لم تكن لمخالفة الشرط علاقة بوقوع الحادث أو تشديد مخاطره، فلا يحق للمؤمن الرجوع على المؤمن له¹.

المطلب الثالث: آثار تحقق شروط الرجوع.

يترتب على سقوط حق المؤمن له في الضمان، إلتزام المؤمن بالتعويض تجاه المضرور (الفرع الأول)، ثم مطالبة المؤمن للمؤمن له بما وفاه للمضرور (الفرع الثاني)، وأخيراً حرمان المؤمن له من مبلغ التأمين لجبر الضرر اللاحق به (الفرع الثالث).

الفرع الأول: التزام المؤمن بالتعويض تجاه المضرور.

إمعاناً في حماية المضرور تضمنت أغلب التشريعات نصوصاً تحظر على المؤمن الاحتجاج بسقوط الحق في الضمان في مواجهة المضرورين من حوادث السيارات، لأن حق المضرور قبل المؤمن نشأ من وقت وقوع الحادث، فلا يتأثر بالدفع الناشئة للمؤمن قبل المؤمن له بعد وقوع الحادث، فيلتزم المؤمن بدفع التعويض للمضرور حتى ولو كان حق المضرور قبله قد سقط².

ففي مصر، نصت المادة 16 من قانون 652 لسنة 1955 بشأن التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات على عدم جواز الاحتجاج على المضرور بالسقوط الذي يمكن أن يستحق على المؤمن له لإخلاله بالتزاماته المتعلقة بالحوادث المؤمن منه، كما

¹ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، التزام المؤمن بالتعويض ومدى رجوعه على المؤمن له وعلى الغير المسئول عن الضرر، مرجع سابق، ص 245.

² حسام الدين الأهواني، مرجع سابق، ص 190؛ أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، مرجع سابق، ص 314؛ عبد المنعم البدرابي، التأمين، مرجع سابق، ص 361.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

أضافت المادة:19 من نفس القانون بأنه لا يترتب على حق الرجوع المقرر للمؤمن أي مساس بحق المضرور قبله¹.

وفي فرنسا، نصت المادة 13/211 (ل) من تقنين التأمين الفرنسي على أنه لا يحتج على المضرور بما يرد على الضمان في عقد التأمين من تحديدات أو سقوط².

أما في الجزائر، نجد أن المشرع الجزائري إمعاناً منه في حماية المضرور من حوادث السيارات، تدخل بنص صريح في قانون التأمين الإلزامي على السيارات³، حظر فيه على المؤمن أن يتمسك بالسقوط في مواجهة المضرورين من حوادث السيارات أو ذوي حقوقهم الذين يبقى لهم حق الادعاء مباشرة في مواجهة شركة التأمين⁴، وهذا خروجاً عن القواعد العامة التي لا تجيز أن يكون للمضرور أكثر مما للمؤمن له من حقوق، والتي يؤدي تطبيقها إلى حرمان المضرور من الحماية، والذي لا يكون أمامه سوى الرجوع على المؤمن له وبواجهه في ذلك خطر إعساره.

وتطبيقاً لهذا الموقف الذي اتخذه المشرع الجزائري في مجال التأمين على السيارات، قررت المحكمة العليا⁵ بعدم انصراف أثر السقوط إلى المصابين أو ذوي حقوقهم، بالرغم من سقوط حق المؤمن له في الضمان، وعليه يلزم المؤمن بتعويض المضرورين أو ذوي حقوقهم في حالة وفاة الضحية، ثم له بعد ذلك حق الرجوع على المؤمن له لاسترداد ما دفعه من تعويض.

ويمكن أن يجد هذا الاتجاه التشريعي تبريراً له في الطابع العيني للتأمين على السيارات حيث يرتبط بالمسئولية الناشئة عن السيارة ذاتها، وليس بمسئولية شخص معين عن الضرر الناشئ عن السيارة. فالعلاقة الجوهرية في التأمين على السيارات هي علاقة بين المؤمن والسيارة، وليس بين المؤمن له والسيارة ولا بين المؤمن والمؤمن له⁶.

ويمكن القول كذلك بأن قانون التأمين الإلزامي على السيارات أعطى حقاً مباشراً للمضرور تجاه المؤمن، يمارسه عن طريق الدعوى المباشرة. هذا الحق يتميز بأنه لا يتأثر بأوجه السقوط وغيره من الدفع التي يمكن للمؤمن التمسك بها تجاه المؤمن له، فلكونه ملزم بالضمان تجاه

¹ أنظر في عرض ذلك: محمد شكري سرور، مرجع سابق، ص208؛ أبو زيد عبد الباقي، رسالته، ص247-248.

² محمد السعيد رشدي، مقال سابق، ص176-177.

³ المادة: 05 فقرة 4 من المرسوم رقم 80-34 سالف الذكر.

⁴ راشد راشد، التأمينات البرية الخاصة، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، طبعة 1992، ص207.

⁵ ينظر القرار الصادر عن غرفة الجناح والمخالفات بالمحكمة العليا بتاريخ 16 فبراير 1999، ملف رقم 196300، المجلة القضائية، العدد 1، سنة 1999، ص199.

⁶ محمد السعيد رشدي، مقال سابق، ص178-179.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

المضرور وجب عليه السداد له، وإعمالاً للدفع وأوجه السقوط التي للمؤمن تجاه المؤمن له يمكنه بعد ذلك الرجوع عليه بما أداه من تعويض للمضرور.

الفرع الثاني: مطالبة المؤمن للمؤمن له بما وفاه للمضرور.

إذا ثبتت مسئولية المؤمن له أو أي شخص ممن يلزم المؤمن بتغطية مسئوليتهم المدنية في مواجهة المضرور عن ضرر ناتج عن حادث مرور يدخل ضمن الأضرار التي يغطيها قانون التأمين الإلزامي على السيارات، وقام المؤمن بتعويض المضرور عن هذا الضرر، جاز له الرجوع على المؤمن له أو على السائق الذي أحدث الضرر إذ تحقق سبب من الأسباب التي تبرئ ساحة المؤمن من الضمان، لأن المؤمن في هذه الحالة يصبح غير ملزم بالتعويض في علاقته بالمؤمن له¹.

ويتم هذا الرجوع بمقتضى الحل محل المضرور في دعواه في مواجهة المؤمن له طبقاً للمادة: 261 مدني جزائري، وبالتالي إذا تحققت حالة من حالات السقوط القانوني أو الاتفاقية للحق في الضمان، يؤدي ذلك إلى رجوع المؤمن على المؤمن له، لأن هذا الأخير يصبح المسئول الوحيد عن الضرر فيكون بذلك المتحمل النهائي لعبء التعويض، ويكون التزام المؤمن بالتعويض فقط في مواجهة المضرور تحقيقاً لحماية قررها المشرع لهذا الأخير. لذلك فإن وفاء المؤمن بالتعويض للمضرور في هذه الحالة يجيز له الرجوع على المؤمن له إعمالاً للقواعد العامة في الحل.

وتجدر الإشارة إلى أن رجوع المؤمن على المؤمن له، سواء كان هذا الرجوع قانوني أو اتفاقي، يقتصر على مبلغ التعويض الذي دفعه للمضرور حسب الحدود والمعايير التي وضعها قانون التأمين الإلزامي على السيارات، فإذا تجاوز المبلغ المدفوع هذه الحدود، فلا يمكن للمؤمن الرجوع على المؤمن له إلا ضمن الحدود والمعايير القانونية لحساب مبلغ التعويض². ويجب كذلك أن يكون الضرر مما يسأل عنه المؤمن له أو السائق وأن يدخل ضمن الأضرار التي يضمنها قانون التأمين الإلزامي على السيارات، وإذا لم يكن كذلك فلا يجوز للمؤمن الرجوع على المؤمن له بما دفعه للمضرور.

¹ فتحي عبد الرحيم عبد الله، مرجع سابق، ص 265.

² عبد المنعم البدرابي، التأمين، مرجع سابق، ص 361؛ حسام الدين الأهواني، مرجع سابق، ص 190؛ أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، مرجع سابق، ص 314.

الفرع الثالث: حرمان المؤمن له من مبلغ التعويض عن الأضرار اللاحقة به.

يترتب على سقوط حق المؤمن له في الضمان، فقدان حقه في التعويض عن الضرر اللاحق به من جراء حادث المرور موضوع المخالفة التي أدت إلى سقوط حقه في الضمان. بمعنى أنه ينظر في السقوط إلى كل حادث على حدة، فلا يؤثر إخلال المؤمن له بالتزامات متعلقة بحادث معين على تعلق حقه بعوض الحوادث السابقة لها بشكل نهائي والتي لم ترتكب بشأنها مخالفة تؤدي إلى السقوط، ولا على حقه في التعويض عن الحوادث اللاحقة للحادث الذي ارتكبت بشأنه المخالفة¹.

وإذا لم يكشف المؤمن سبب السقوط إلا بعد أداءه التعويض للمؤمن له، فله أن يسترد منه ما دفعه له من تعويض على أساس دفع غير المستحق².

وبهذا يتميز السقوط عن البطلان، حيث أن البطلان جزاء يؤثر في وجود عقد التأمين وفي الآثار السابقة على وقوع الحادث واللاحقة له، فيلزم المؤمن له بأن يرد للمؤمن ما سبق وأن تلقاه من تعويض قبل اكتشاف البطلان، أما السقوط فهو جزاء يلحق المؤمن له نتيجة إخلاله بالتزامات معاصرة أو لاحقة لوقوع الحادث، وبالتالي فإنه ينظر إلى كل حادث على حدة، فلا يسقط حقه في التعويض إلا عن الحادث الذي اتصل به سبب السقوط³.

وبناءً على ما سبق، على الرغم من سقوط حق المؤمن له في الضمان، فإن عقد التأمين يبقى ساري المفعول بكل آثاره الماضية، فلا يستطيع المؤمن أن يسترد من المؤمن له التعويضات التي دفعها له عن حوادث سابقة، لأن الفرض هنا أن المؤمن له يكون قد وفى بكامل التزاماته إلى حين وقوع آخر مخالفة، ولا يمكن للمؤمن له أن يطالب بما دفعه من أقساط سابقة لأنه استفاد من الضمان إلى حين وقوع الحادث الذي تعلق به سبب السقوط.

ويبقى عقد التأمين سارياً على المستقبل، فيلتزم المؤمن له بدفع الأقساط المقابلة للمدة المتبقية من العقد، ويستحق التعويض عن الحوادث المستقبلية إذا لم تقع بشأنها مخالفة تستوجب جزاء السقوط، لأن السقوط يخص كل مخالفة على حدة.

¹ أنظر على سبيل المثال المادة: 14 من الأمر رقم 74-15.

² فايز أحمد عبد الرحمان، الشروط التعسفية في وثائق التأمين، مرجع سابق، ص74.

³ فايز أحمد عبد الرحمان، الشروط التعسفية في وثائق التأمين، المرجع السابق، ص67؛ محمد شكري سرور، مرجع سابق،

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

وتجدر الإشارة في الأخير إلى أنه لا يحتج بسقوط الحق في الضمان على ذوي حقوق السائق أو المالك في حالة وفاتهما إثر حادث مرور، فيلزم المؤمن بتعويضهم عن الوفاة رغم سقوط حق المالك أو السائق في الضمان¹.

¹ المادة: 05 من المرسوم رقم 80-34 سالف الذكر.

المادة: 14 من الأمر رقم 74-15 سالف الذكر.

المبحث الثاني: رجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث.

جاء المشرع بقانون التأمين الإلزامي على السيارات لحماية الأفراد من مخاطر المرور التي تهددهم في أجسامهم أو في أموالهم، والأصل أن يغطي المؤمن هذه الأخطار بمجرد وقوعها، ما عدا تلك المستبعدة بنص القانون أو بالاتفاق من نطاق الضمان.

وبناءً عليه، إذا وقع الخطر المؤمن منه بخطأ من الغير أو بفعله الموجب لمسئوليته، يلزم المؤمن بأداء مبلغ التأمين للمضرور سواء كان هذا الأخير هو المؤمن له نفسه أو كان شخصاً غيره مستفيد من التأمين، إذ يلتزم بضمان هذا الخطر، ولا يستطيع أن يتصل من التزامه هذا مستنداً في ذلك إلى أن المضرور يملك الرجوع بالتعويض على الغير المسئول عن الحادث.

وبعد سداد المؤمن لمبلغ التأمين للمضرور، يكون له أن يرجع على الغير المسئول عن الحادث بما أداه من تعويض للمضرور، وإذا كان هذا الرجوع قد قرره المشرع الجزائري بنص قانوني، فإن الأساس القانوني لذلك الحق كان وليد تطور في القانون المقارن (المطلب الأول).

ورجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث ينحصر مجاله في تأمينات الأضرار دون تأمينات الأشخاص، كما أنه يشمل الرجوع بدعوى المضرور المؤمن له ودعوى المضرور غير المؤمن له المستفيد من التأمين، ويتقيد الرجوع ببعض القيود تؤدي إلى استثناء بعض الأشخاص من إمكانية الرجوع عليهم (المطلب الثاني)، كما يتحدد أيضاً بشروط معينة (المطلب الثالث).

المطلب الأول: الأساس القانوني لرجوع المؤمن على الغير المسئول عن

الحادث.

اختلفت الاتجاهات الفقهية والقضائية حول تحديد الأساس القانوني لرجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث، فهناك من حاول تأسيس هذا الرجوع على المسؤولية التقصيرية (الفرع الأول)، وهناك من حاول تأسيسه على الحلول الإتفاقي الذي يتم بموجب شرط يدرجه المؤمن في وثيقة التأمين والذي تنتقل بمقتضاه حقوق المؤمن له تجاه الغير إلى المؤمن، ويعرف هذا الشرط بشرط الحلول (الفرع الثاني)، وهناك كذلك من أسس هذا الرجوع على الحلول القانوني المنصوص عليه في القانون المدني (الفرع الثالث)، وفي الأخير هناك من التشريعات من جاءت بنصوص خاصة في قانون التأمين تجيز هذا الرجوع (الفرع الرابع).

الفرع الأول: الرجوع بدعوى المسؤولية التقصيرية.

رأى جانب من الفقه أن رجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث يجد أساسه في المسؤولية التقصيرية، التي تنظمها المادتان 1382، 1383 مدني فرنسي اللتان تلزمان من يلحق بغيره ضرراً نتيجة فعله الخاطيء بتعويض هذا الضرر¹.

وبيان ذلك أن الغير لما تسبب في إحداث الخطر المؤمن منه يكون قد ألزم المؤمن بدفع التعويض للمؤمن له، فيكون بذلك قد ألحق به ضرراً، فيلتزم بتعويضه، ويقدر هذا الضرر بقيمة التعويض الذي دفعه المؤمن للمؤمن له بمناسبة تحقق الخطر المؤمن منه بفعل الغير.

فلولا تدخل الغير المسئول في تحقق الخطر المؤمن منه، لكان المبلغ المدفوع سيظل في حوزة المؤمن، فلا يدفع شيئاً للمؤمن له، ففعل الغير المسئول هو الذي أحال التزام المؤمن من التزام شرطي إلى التزام حال، وبالتالي يرجع المؤمن على المسئول بدعوى شخصية تستند على قواعد المسؤولية التقصيرية مطالباً إياه بتعويض الضرر الذي لحقه².

غير أن هذا الأساس أنتقد من عدة جوانب نذكر منها ما يلي:

أولاً: لكي يستطيع المؤمن أن يرجع على الغير المسئول عن الحادث بدعوى المسؤولية المدنية، يتعين أن يكون قد لحقه ضرر مباشر من جراء فعل الغير، وهذا لا يتحقق بالنسبة للمؤمن، لأن وفاءه بمبلغ التأمين للمؤمن له عند حصول الضرر لم يكن سوى تنفيذاً لالتزامه الناشئ عن عقد التأمين، المبرم بينه وبين المؤمن له وتنفيذ الالتزام لا يمكن اعتباره ضرر لحق بالملتزم، فعقد التأمين هو الأساس الذي رتب الالتزام على المؤمن³.

وإذا كان فعل الغير هو الذي جعل التعويض مستحقاً للمؤمن له، فإن وفاء المؤمن بمبلغ التأمين لا يمكن اعتباره ضرر، لأن هذا الوفاء ناتج عن عقد التأمين الذي يقوم أصلاً على أساس احتمال تحقق الخطر المؤمن منه، وقد كان هذا الاحتمال محل اعتبار المؤمن عند التعاقد مع

¹ Picard et Besson, les assurances terrestres en droit Français, T1, le contrat d'assurance, op. cit., N°331, P499; LAMBERT FAIVRE, op.cit., P336.

² أنظر في عرض ذلك: سعيد جبر، رجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 1993، ص07؛ خالد مصطفى فهمي، مرجع سابق، ص148؛ عمر إبراهيم حسين، مرجع سابق، ص276؛ فايز أحمد عبد الرحمان، الشروط التعسفية في وثائق التأمين، مرجع سابق، ص123.

³ محمد إبراهيم دسوقي، مرجع سابق، ص301؛ أبو زيد عبد الباقي، الصفة التعويضية في تأمين الأضرار، مقال سابق، ص165؛ رمضان أبو السعود، أصول التأمين، دراسة لعقد التأمين من الناحيتين الفنية والقانونية، طبعة 1992، ص226؛ سعد واصف، رسالته، ص487-491؛ عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص244؛ كامران الصباغ، رسالته، ص298.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

المؤمن له، وأقام حساباته على أساس هذا الاحتمال الذي غالباً ما يتحقق بفعل الغير، وحدد أقساط التأمين بناءً على ذلك. وبالتالي إذا وقع الخطر المؤمن منه لا يجوز للمؤمن أن يدعي أن ضرر ما لحق به، لأن وقوع الخطر بفعل الغير لم يؤثر على توقعات المؤمن، وبالتالي لم يصبه ضرر¹، ولو فرضنا أن ثمة ضرراً قد أصابه فلن يكون ضرراً مباشراً، ومن ثم فلا يستحق تعويضاً عنه².

ثانياً: انتقدت الدعوى التقصيرية كأساس لرجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث، كذلك من جانب انتقاء علاقة السببية بين فعل الغير والتزام المؤمن بالتعويض، لأن فعل الغير المتسبب في الحادث لم يكن سوى شرطاً من شروط التزام المؤمن وليس سبباً له³.

ولتوضيح ذلك يمكن القول أن الغير المسئول عن الحادث يلتزم بتعويض الضرر الناتج عن هذا الحادث متى توافرت شروط المسؤولية المدنية في جانبه، فبالنسبة للمؤمن له فإن فعل الغير هو السبب المباشر للضرر الذي أصابه وبالتالي يحق له الرجوع عليه بالتعويض، أما ما قد يدعيه المؤمن من ضرر أصابه نتيجة فعل الغير والمتمثل في إلزامه بدفع مبلغ التأمين للمؤمن له، فهو ادعاء غير صحيح لأن فعل الغير لم يكن السبب المباشر لالتزام المؤمن بالتعويض، لأن المؤمن يدفع مبلغ التأمين مقابل ما سبق أن تلقاه من أقساط التأمين، فسبب التزام المؤمن هو محل التزام المؤمن له وليس فعل الغير، فالمؤمن يتقاضى أقساط التأمين مقابل ضمان الأخطار المحتملة التي يمكن أن تلحق بالمؤمن له⁴.

وباختصار يمكن القول بأن المتسبب في الضرر لم يكن هو السبب المباشر في جعل المؤمن يدفع مبلغ التأمين بل أن سبب ذلك يوجد في عقد التأمين، فلولا قيام ذلك العقد لما التزم المؤمن بدفع مبلغ التأمين رغم وقوع الحادث.

¹ يوسف صالح الزغبى، عقد التأمين، دراسة مقارنة بين القانون الوضعي والفقہ الإسلامي، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1982، ص89؛ عبد العزيز المرسي حمود، مدى حق المؤمن البري في الرجوع على الغير المسئول عن الحادث المؤمن منه، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص13.

² إبراهيم الدسوقي أبو الليل، التزام المؤمن بالتعويض ومدى رجوعه على المؤمن له وعلى الغير المسئول عن الضرر، مرجع سابق، ص14.

³ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، التزام المؤمن بالتعويض ومدى رجوعه على المؤمن له وعلى الغير المسئول عن الضرر، المرجع السابق، ص19، الهامش رقم 2؛ محمد علي عرفة، شرح القانون المدني الجديد في العقود الصغيرة، مرجع سابق، ص186.

⁴ محمد إبراهيم دسوقي، مرجع سابق، ص301؛ سعد واصف، رسالته، ص488؛ عبد العزيز المرسي حمود، مرجع سابق، ص14.

الفرع الثاني: الرجوع بشرط الحلول.

أمام اعتراض الفقه والقضاء على الدعوى التقصيرية كأساس لرجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث، عمدت شركات التأمين - قبل التدخل التشريعي - إلى إدراج في وثيقة التأمين شرطاً يخولها الرجوع بدعوى المؤمن له في حقوقه ودعواه قبل الغير الذي يتسبب في وقوع الضرر، وهذا الشرط يتم إما عن طريق الحلول الاتفاقي أو عن طريق حوالة حق المؤمن له تجاه الغير المسئول عن الحادث¹.

وتطبيقاً لذلك بدأت شركات التأمين تدرج في وثيقة التأمين شرطاً يفيد حلولها محل المؤمن له في حقوقه ودعواه قبل الغير الذي تتسبب في إحداث الضرر.

وبالرجوع إلى نص المادة: 1250 فقرة 1 مدني فرنسي و 262 مدني جزائري، يتبين أن الحلول الاتفاقي يسري في مواجهة المدين حتى ولو لم يقبله. ويشترط فيه سبق الوفاء بالمدين، الأمر الذي يستوجب أن يكون الاتفاق على الحلول معاصراً لوفاء المؤمن بالتعويض للمؤمن له وليس سابق عليه².

والملاحظ أن شرط الحلول وإن كان معاصراً لوفاء المؤمن بمبلغ التأمين للمضرور، يعتبر عديم الجدوى في الحالة التي يكون فيها المضرور شخصاً آخر غير المؤمن له، إذ يتعين أن تصدر الموافقة على الحلول في هذه الحالة من المضرور نفسه، وليس من المؤمن له الذي لا تكون له حقوق تجاه الغير في هذه الحالة³.

لهذه الاعتبارات ذهب الرأي الغالب في الفقه إلى القول بأن التكيف الحقيقي لمثل هذا الاشتراط أنه وعد بالحلول أو هو بالأدق حوالة للحق المحتمل للمؤمن له قبل الغير⁴.

¹ سعد واصف، رسالته، ص492؛ أحمد شرف الدين، الأساس القانوني لرجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث، مجلة الحقوق والشريعة، صادرة عن كلية الحقوق والشريعة، جامعة الكويت، العدد 2، أبريل 1980، ص230-231.

² تنص المادة: 262 مدني جزائري على ما يلي: "يتفق الدائن الذي استوفى حقه من غير المدين مع هذا الغير على أن يحل محله ولو لم يقبل المدين ذلك، ولا يصح أن يتأخر هذا الاتفاق عن وقت الوفاء".

³ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بالتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص264 وبعدها.

⁴ حسام الدين الأهواني، مرجع سابق، ص207؛ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء السابع، المجلد الثاني، مرجع سابق، فقرة 828، ص1625؛ سعد واصف، رسالته، ص505؛ إبراهيم المنجي، دعوى الرجوع، التنظيم القانوني والعملي لدعوى الرجوع، منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة الأولى، 2001، ص209؛ محمد كامل مرسي، شرح القانون المدني الجديد، العقود المسماة، الجزء الثالث، عقد التأمين، المطبعة العالمية 1952، ص216.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

والى جانب الحلول الاتفاقي، كان المؤمن يلجأ إلى الاتفاق مع المؤمن له عند وفائه له بمبلغ التأمين على أن يتنازل له عن حقوقه ودعواه تجاه الغير الذي تسبب في الضرر الذي لحق به، وذلك عن طريق حوالة الحق.

ويتقرر هذا البند في وثيقة التأمين قبل دفع المؤمن لمبلغ التأمين بل وقبل نشوء الحق ضد الغير المسئول عن حادث لم يقع بعد، وبذلك تكون حوالة معلقة على شرط واقف، وهو تحقق الخطر المؤمن منه بفعل الغير¹.

غير أن اعتبار انتقال دعوى مطالبة المسئول بالتعويض من المؤمن له إلى المؤمن من قبيل حوالة الحق وليس حلوفاً اتفاقياً، يحمل بعض المخاطر بالنسبة للمؤمن له، فمن ناحية أولى تتميز حوالة الحق بكون المؤمن يرجع على الغير المسئول عن الحادث بجميع حقوق المؤمن له، وليس فقط رجوعه بمبلغ التعويض الذي قام بسداده للمؤمن له، وهذا على خلاف الحلول الذي لا يتم إلا بمقدار ما دفعه للمؤمن له فعلاً.

ومن ناحية ثانية تتميز كذلك حوالة الحق بكونها تعطي للمؤمن حق الرجوع على الغير المسئول عن الحادث حتى ولم يكن قد دفع مبلغ التعويض للمضرور، وهذا على خلاف الحلول الذي لا يجيز له ذلك إلا بعد أن يقوم بالوفاء طبقاً لقاعدة لا حلول إلا بعد أو مع الوفاء.

لذلك فإن شرط الحلول أصبح يتضمن بنوداً لا تحيل من حق المؤمن له قبل الغير إلا بقدر مبلغ التأمين، ولا يجيز الرجوع على الغير بالتعويض إلا بعد دفع مبلغ التأمين للمؤمن له، وباعتبار الحوالة لا تعتبر نافذة طبقاً للقواعد العامة إلا بقبول المدين لها أو إعلانها بها، فاعتبر إعلان المسئول عن الحادث -المحال عليه- بعريضة دعوى التعويض يعتبر إعلاناً له بالحوالة².

ومتى صيغ بند الحوالة على هذا النحو، فإنها تصبح حوالة مختلفة عن الحوالة التقليدية لها طبيعتها الخاصة التي تجمع بين آثار هذه الأخيرة وآثار الحلول الاتفاقي في نفس الوقت³.

وقرر القضاء الفرنسي أن العدالة تقتضي تقرير هذا الرجوع للمؤمن، ولو لم يكن قد تم اشتراطه صراحة طالما كان ذلك يتفق مع إرادة المتعاقدين، التي يمكن استخلاصها من ظروف التعاقد وشروطه، فإذا تعادل مثلاً قسط التأمين المتفق عليه مع القسط الذي يتفق عليه عادة في

¹ محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 2، مرجع سابق، ص 368-369.

² عبد العزيز المرسي حمود، مرجع سابق، ص 25؛ أحمد شرف الدين، الأساس القانوني لرجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث، مقال سابق، ص 233؛ محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 2، مرجع سابق، ص 369.

³ عبد العزيز المرسي حمود، مرجع سابق، ص 25.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

حالة اشتراط الرجوع، فمقدار القسط هنا يبين انصراف إدارة المتعاقدين إلى تنازل المؤمن له عن حقه في الرجوع على الغير المسئول عن الحادث¹.

ويرى البعض أن تفسير الإرادة المشتركة لكل من المؤمن والمؤمن له لا يحيل المؤمن له من حقه قبل الغير إلا بقدر مبلغ التأمين، ولا يجوز للمؤمن تفسيراً لهذه الإرادة المشتركة، كذلك الرجوع على الغير بالتعويض، إلا بعد دفع مبلغ التأمين للمؤمن له².

غير أن حوالة الحق انتقدت كأساس تقوم عليه دعوى رجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث من عدة جوانب أهمها:

أولاً: بالإضافة إلى النقائص السابق ذكرها، والتي تؤدي تغطيتها إلى إخراج الحوالة عن طبيعتها التقليدية وإعطائها طبيعة خاصة، يرى البعض أن فيها من الأحكام ما يجافي فكرة الضمان ذاتها التي يقوم عليها التأمين، إذ متى كانت حوالة الحق في التعويض حوالة بعوض، فإن المؤمن له طبقاً لأحكام الحوالة يضمن وجود هذا الحق في ذمة الغير المسئول مع أن المؤمن هو المسئول عن الضمان طبقاً لأحكام التأمين³.

ثانياً: أن إعمال قواعد الحوالة يؤدي إلى مزاحمة المؤمن للمؤمن له عند رجوعه على الغير المسئول عن الحادث في حدود ما تبقى من ضرر لم يشملته مبلغ التأمين بالتعويض، إذ يتقاسم كل من المؤمن والمؤمن له التعويض المستحق في ذمة الغير المسئول عن الحادث قسمة غرماً⁴.

ومن هذا يتبين إن في أحكام الحوالة ما يمثل ضرراً يمكن أن يلحق المؤمن له، لذلك فهي لا تصلح أساساً لرجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث.

الفرع الثالث: الرجوع بدعوى الحلول القانوني.

¹ أنظر في عرض ذلك، إبراهيم الدسوقي أبو الليل، التزام المؤمن بالتعويض ومدى رجوعه على المؤمن له وعلى الغير المسئول عن الضرر، مرجع سابق، ص23.

² محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 2، مرجع سابق، ص369.

³ أحمد شرف الدين، الأساس القانوني لرجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث، مقال سابق، ص234-235.

⁴ محمد علي عرفة، شرح القانون المدني الجديد في العقود الصغيرة، مرجع سابق، ص188-189.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

ذهب اتجاه من الفقه¹ إلى القول بأن رجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث يكون بدعوى الحلول القانوني، حيث يحل فيها المؤمن بما أداه من تعويض في الدعاوى التي تكون للمؤمن له قبل المسئول عن الحادث المؤمن منه، ووجدوا هذا الحل في القواعد العامة المتعلقة بالوفاء مع الحلول وفقاً للمادة: 1251 فقرة 3 مدني فرنسي، وتقابلها المادة: 261 فقرة 1 مدني جزائري، وتقضي هاتين المادتين بأنه إذا كان الموفي بالدين ملزماً بالدين مع المدين أو ملزماً بوفائه عنه، فإنه يحل محل الدائن الذي استوفى حقه.

واستند أنصار هذا الاتجاه في تبرير هذا الأساس على الأسانيد التالية:

أولاً: تطبيق أحكام الحلول القانوني على رجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث، يؤدي إلى منع المؤمن له من مطالبة هذا الأخير بما هو مستحق له في ذمته من تعويض إلا في حدود الضرر الذي لم يشمل مبلغ التأمين بالتعويض، لأنه لو أبيع للمؤمن له، الذي حصل على مبلغ التأمين، الرجوع على الغير المسئول بكل ما هو مستحق في ذمته من تعويض، يعني ذلك السماح له بالجمع بين تعويضين عن ضرر واحد، هما تعويض التأمين الذي يلتزم به المؤمن بمقتضى عقد التأمين، وتعويض المسؤولية التي تقع على الغير، وهذا غير جائز إكمالاً للقواعد العامة في المسؤولية المدنية التي تحول دون الجمع بين تعويضين عن ضرر واحد².

فطبيق أحكام الرجوع القانوني لا يتعارض مع هذه القواعد العامة، لأن المحذور فيها الجمع بين تعويضين عن ضرر واحد، فيكون للمؤمن له الرجوع على المسئول بالنسبة للضرر الذي لا يشمل التأمين، كما لا يؤدي الحلول القانوني إلى إلزام الغير المسئول عن الحادث بدفع التعويض مرتين مرة للمؤمن ومرة للمؤمن له، إذ لا يجوز للمؤمن الرجوع على الغير إلا في حدود الجزء من الضرر المقابل لمبلغ التأمين.

ثانياً: أن تطبيق أحكام الحلول القانوني يحول دون إفلات الغير المسئول من مسؤوليته، لأنه يؤدي إلى انتقال الحق في التعويض عن الجزء من الضرر المقابل لمبلغ التأمين إلى المؤمن الذي دفع هذا المبلغ للمؤمن له، لأنه متى كان المؤمن قد ساهم في جبر الضرر الذي تسبب فيه

¹ أنظر في عرض ذلك: أحمد شرف الدين، أحكام التأمين في القانون والقضاء، مرجع سابق، ص 470؛ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء السابع، المجلد الثاني، مرجع سابق، فقرة 828، ص 1225؛ محمد كامل مرسي، مرجع سابق، ص 216.

² أنظر في عرض ذلك: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، التزام المؤمن بالتعويض ومدى رجوعه على المؤمن له وعلى الغير المسئول عن الضرر، مرجع سابق، ص 14-15.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

الغير، وخفض دين التعويض في ذمة هذا الأخير، فيجب أن ينتقل إليه الحق في الرجوع على الغير المسئول في حدود القدر من التعويض الذي دفعه إلى المؤمن له المضرور¹. وهكذا بتطبيق أحكام الحلول القانوني يتحمل الغير المسئول عن الحادث مسؤوليته كاملة، فيدفع التعويض المناسب لجبر الضرر كاملاً، جزء منه يدفعه للمضرور وهو المقابل للجزء من الضرر الذي لم يغطيه مبلغ التأمين، والجزء الباقي منه يدفعه للمؤمن في حدود مبلغ التأمين الذي دفعه للمؤمن له المضرور.

غير أن الحلول القانوني رغم الأسانيد السابقة وجهت له الانتقادات التالية:
أولاً: أن الحلول القانوني يتطلب أن يكون الدين الموفى به ديناً واحداً يلتزم به أكثر من شخص، وهذا ما يعبر عنه بوحدة الدين.

فمعيار تحقق الحلول القانوني يكمن حسب هذا الاتجاه في وحدة الدين الذي يلتزم به المدينون المتعددون، ويقصد بوحدة الدين وحدة مصدره القانوني، فإذا اتحد دين الموفى ودين المدين الآخر الذي يرغب في الرجوع عليه في المصدر، أمكن الحلول أما إذا اختلفا من حيث المصدر امتنع الحلول.

وهذا الشرط غير متوفر في التزام المؤمن والغير المسئول عن الضرر، لأن التزام المؤمن يتحقق عند تحقق الخطر المؤمن منه ويتمثل في دفع مبلغ التأمين، ومصدر التزام المؤمن هنا هو عقد التأمين وهو مصدر مستقل عن مصدر التزام المسئول الذي غالباً ما يكون العمل غير المشروع.

إن هناك دينان كل منهما مستقل عن الآخر في مصدره وسببه، مما يمتنع معه الحلول القانوني للمؤمن محل المؤمن له في مواجهة الغير المسئول عن الحادث².

¹ أنظر في عرض ذلك: أحمد شرف الدين، الأساس القانوني لرجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث، مقال سابق، ص237.

² أنظر في عرض ذلك: عبد العزيز المرسي حمود، مرجع سابق، ص19؛ كامران الصباغ، رسالته، ص291؛ محمد إبراهيم دسوقي، مرجع سابق، ص31-32؛ سمير صادق توفيق عادي، حلول المؤمن محل المؤمن له في الرجوع على المسئول عن تحقق الخطر، رسالة دكتوراه في الحقوق، قسم الدراسات القانونية معهد البحوث والدراسات العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، جامعة الدول العربية، القاهرة، سنة 2002، ص30.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

ثانياً: يشترط في الموفي الذي يحل محل الدائن حلوياً قانونياً أن يكون ملزماً بالدين مع المدين أو يكون ملزماً بوفائه عنه، والملزم بالدين مع المدين هو المدين المتضامن والمدين في دين لا يقبل الانقسام، أما الملترم بالدين عن المدين هو الكفيل¹.

وهذا الشرط لا يتحقق بالنسبة للمؤمن لأنه عندما يدفع مبلغ التأمين للمؤمن له أو السائق، لا يكون ملزماً بالدين مع المسئول عن الحادث، لأنه لم يشترك مع المسئول في إحداث الضرر الذي أدى إلى انعقاد مسئوليته عنه حتى يسأل معه بالتضامن أو بالانقسام، وإنما باعتباره مؤمناً للخطر الذي أصاب المؤمن له أي أنه وفي بدينه الشخصي الناشئ عن عقد التأمين.

ومن جهة أخرى فإن المؤمن ليس ملزماً بوفاء الدين عن الغير المسئول عن الحادث، لأن المؤمن عندما يدفع مبلغ التأمين للمؤمن له المضرور إنما هو يوفي دينه الشخصي الناشئ عن عقد التأمين لا دين غيره².

والملاحظ أن الانتقاد الأول يستغرق الثاني لأن وحدة المصدر لا تتحقق إلا في حالة الالتزام بالوفاء مع المدين أو الالتزام بالوفاء به عنه.

غير أن القضاء الفرنسي تفادياً للانتقادات السابقة، وتحت تأثير الضرورات العملية، اضطر إلى اعتناق تفسير موسع للحلول القانوني، يرى بمقتضى هذا التفسير أن المقصود بوحدة الدين، معيار تطبيق الحلول القانوني، وحدة محل الدين وليس وحدة مصدره القانوني.

وفي هذا الإطار قررت محكمة النقض الفرنسية، في حكم أصدرته في 14 يوليو 1943، أن وجود دينين مختلفين من حيث المصدر، لا يكون عائقاً نحو تطبيق الحلول القانوني، مستنداً في ذلك إلى مقتضيات العدالة وإلى الإرادة المشتركة للمتعاقدين التي تكون قد اتجهت نحو إحلال المؤمن محل المؤمن له الدائن الذي استوفى حقه في رجوعه على الغير المسئول عن الحادث والذي لم يف بالتزامه. كما أوضحت المحكمة في حيثيات حكمها أن القول بأن وفاء المؤمن بمبلغ

¹ أنظر في عرض ذلك: أحمد شرف الدين، الأساس القانوني لرجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث، مقال سابق، ص243-244.

² أنظر في عرض ذلك: حسام الدين الأهواني، مرجع سابق، ص207؛ محمد علي عرفة، شرح القانون المدني الجديد في العقود الصغيرة، مرجع سابق، ص188؛ سعد واصف، رسالته، ص505؛ فايز أحمد عبد الرحمان، الشروط التعسفية في وثائق التأمين، مرجع سابق، ص313-132؛ خالد مصطفى فهمي، مرجع سابق، ص145.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

التأمين يعد وفاء بدين عليه لا يكفي في حد ذاته لحرمانه من الحلول محل المؤمن له الدائن الذي استوفى حقه منه في رجوعه على الغير المسئول أصلاً عن الحادث المؤمن عليه¹.

ووفقاً لهذا التفسير القضائي الموسع للحلول القانوني، والذي اعتبر وحدة الدين يقصد بها وحدة محله وليس وحدة مصدره، أصبح من الممكن استفاضة المؤمن من الحلول القانوني عند وفائه بالتعويض للمؤمن له المضرور، على الرغم من اختلاف مصدر التزامه عن مصدر التزام المسئول عن الضرر.

وأضافت المحكمة أن الحلول لا يطبق تلقائياً، بل يتعين على القاضي لتقرير ما إذا كان للمؤمن الحق فيه أم لا البحث في عقد التأمين ذاته من حيث شروطه، وإرادة طرفيه، مع الاعتداد بطبيعة التزام الموفي، وما إذا كان مديناً به بصفة أصلية بحيث يكون هو المتحمل النهائي للدين فلا يكون له حق الرجوع، أو كان ذلك العبء النهائي يقع على غيره، فيحق له الرجوع على غيره².

وخلاصة القول أن الحلول القانوني على الرغم من التبريرات التي جاءت بها القضاء الفرنسي لتوسيع مفهومه، ليجيز للمؤمن استعماله في الرجوع على الغير المسئول عن الحادث، غير أنه بقي قاصراً عن الوصول إلى تلك الغاية، فما قال به القضاء من عدم تطبيق الحلول القانوني بصفة تلقائية وتعليقه على إرادة المتعاقدين، يجعل منه حلاً اتفاقياً وليس حلاً قانونياً، فيتلقى الانتقادات الموجهة للحلول الاتفاقي.

ومن جهة أخرى فإن التبريرات التي جاء بها القضاء لا تصلح لمواجهة تخلف شرط الحلول القانوني، المتمثل في ضرورة أن يكون الموفي ملزماً بالدين مع المدين أو ملزماً بوفائه عنه، فالمؤمن بوفائه بمبلغ التأمين للمؤمن له يكون نفذ التزامه الناشئ عن عقد التأمين مقابل

¹ JACQUES (M), la subrogation personnelle, thèse pour le doctorat en droit présentée et soutenue à faculté de droit, université de Paris, 1979, P183 et s.

وفي نفس المرجع أنظر: أن محكمة النقض الفرنسية تمشياً مع الاتجاه الموسع لمفهوم الحلول القانوني، طبقت هذا الحلول في حالة الالتزام التضاممي بعد أن كان مستبعداً بسبب عدم تحقق شرط وحدة مصدر الدين.

ويبرر هذا الاتجاه القضائي بمقتضيات العدالة التي تعتبر الغير المسئول عن الحادث هو المتحمل النهائي لعبء التعويض لأنه المتسبب في إحدائه، بينما يقتصر دور المؤمن على ضمان حصول المؤمن له المضرور على التعويض، كما يتماشى مع الإرادة المشتركة للمتعاقدين سواء تم التعبير عنها صراحة أو ضمناً إذا لم يوجد فيها ما يحول هذا الرجوع.

² أنظر في عرض ذلك: عبد العزيز المرسي حمود، مرجع سابق، ص21.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

الأقساط التي حصل عليها، ولم يقصد الوفاء عن الغير المسئول عن الحادث، كما أنه ليس ملزم بوفائه معه لأنه - وكلما سبق القول - لم يساهم بفعله مع الغير في إحداث الضرر بالمؤمن له. وبناء على ما سبق، فإن رجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث يتم بناءً على نص خاص يجيز له ذلك حسب المادة 261 فقرة 4 مدني جزائري، وهذا ما سوف أتناوله بالدراسة في الفرع الموالي.

الفرع الرابع: الرجوع وفقاً لنص خاص في قانون التأمين.

اتجهت التشريعات في العديد من الدول إلى تقرير حلول المؤمن محل المؤمن له المضرور في رجوعه على الغير المسئول عن الحادث بنص تشريعي خاص. وانضم المشرع الجزائري إلى هذا الاتجاه، إذ نصت المادة: 238 فقرة 1 من قانون التأمينات على ما يلي:

"يحل المؤمن محل المؤمن له، في الحقوق والدعاوى تجاه الغير المسئولين، في حدود التعويض المدفوع له، ويجب أن يستفيد أولياً المؤمن له من أية دعوى رجوع حتى استيفائه التعويض الكلي حسب المسئوليات المترتبة.

وفي حالة إذا ما تسبب المؤمن له في استحالة قيام المؤمن برفع دعوى رجوع ضد الغير المسئول، يمكن إعفاء المؤمن من الضمان أو جزء منه تجاه المؤمن له. ولا يجوز للمؤمن أن يمارس دعوى رجوع ضد الأقارب والأصهار المباشرين والعمال التابعين للمؤمن له، وبصفة عامة جميع الأشخاص الذين يعيشون عادة معه إلا إذا صدر عنهم فعل قصد الإضرار".

ولقد أثير التساؤل في الفقه الفرنسي عن علاقة الحلول الذي جاء به المشرع في نص خاص في قانون التأمين، بالحلول الذي يمثل القواعد العامة في الحلول القانوني، وانقسم الفقه في صدد تحديد هذه العلاقة إلى اتجاهين:

الاتجاه الأول: حسب هذا الاتجاه¹ فإن الحلول الذي قرره المشرع بنص خاص للمؤمن هو حلول مستقل وقائم بذاته، ولا يعتبر مجرد تطبيق للقواعد العامة في الحلول القانوني.

¹ أنظر في عرض ذلك: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، التزام المؤمن بالتعويض ومدى رجوعه على المؤمن له وعلى الغير المسئول عن الضرر، مرجع سابق، ص 49.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

ويبرر هذا الاتجاه موقفه بأن الحلول القانوني طبقاً للقواعد العامة يتطلب حسب التفسير التقليدي الضيق له أن يكون المدين الموفي ملزماً مع الغير المسئول عن الضرر، أو ملزم بالوفاء به عنه، الأمر الذي يتطلب وحدة الدين بينهما من حيث المصدر وليس فقط من حيث المحل. ونظراً لعدم تحقق هذا الشرط في جانب المؤمن لاختلاف مصدر التزامه، وهو عقد التأمين، عن مصدر التزام الغير، وهو الفعل الضار، فلا تطبق أحكام الحلول القانوني الذي جاءت به القواعد العامة في الحلول إثر الوفاء، وإنما يكون هذا الرجوع بالتطبيق لنص خاص يستند إلى رغبة المشرع، وهو يختلف عن الحلول القانوني المعروف في القانون المدني.

الاتجاه الثاني: حسب هذا الاتجاه¹ فإن الحلول الذي قرره المشرع بنص خاص للمؤمن عند رجوعه على الغير المسئول عن الضرر، ليس سوى تطبيق للقواعد العامة في الحلول القانوني إثر الوفاء.

وينطلق هذا الاتجاه للوصول إلى هذه النتيجة من المفهوم الموسع للحلول القانوني، والذي لا يقتصر على الحالة التي يكون فيها الموفي ملزم مع غيره بمصدر واحد، وإنما يمتد ليشمل الحالة التي يكون فيها مصدر التزام الموفي مختلف عن مصدر التزام الغير المسئول عن الحادث طالما كان الدين واحد من حيث محله.

ولما كان هذا يتحقق في حالة رجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث بما دفعه من تعويض للمؤمن له المضرور، فإن رجوعه في هذه الحالة، وإن تم بنص خاص، فهو لا يخرج عن كونه مجرد تطبيق للقواعد العامة في الحلول القانوني إثر الوفاء.

ويمكن القول أن الحلول الذي قرره المشرع الجزائري بنص خاص في المادة 38 من قانون التأمينات جاء استناداً لنص المادة: 261 من القانون المدني التي بينت حالات الحلول القانوني والتي من بينها حالة وجود نص خاص يقرر للموفي حق الحلول.

ومن الملاحظ كذلك، أن حق الحلول الذي خص به المشرع المؤمن الموفي بدين الغير المسئول عن الحادث، وإن كان عبارة عن تطبيق للقواعد العامة في الحلول القانوني، فهو تطبيق خاص، وليس تطبيق مباشر لهذا الحلول، إذ لأول مجاله الخاص ومداه المحدد، فهو مقصور

¹ أنظر في عرض ذلك: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، التزام المؤمن بالتعويض ومدى رجوعه على المؤمن له وعلى الغير المسئول عن الضرر، مرجع سابق، ص50.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

على التأمين من الأضرار ولا يشمل التأمين على الأشخاص¹, كما أنه لا يجوز إعماله للرجوع على أشخاص حددهم المشرع وهم الأقارب والأصهار المباشرين والعمال التابعين للمؤمن له. ويترتب على اعتبار هذا الحلول الأخير تطبيق خاص للقواعد العامة، وليس تطبيق مباشر لها، أن النص الذي قرره هو وحده الواجب الإعمال باعتباره يواجه حالة معينة من حالات الوفاء بدين الغير، وهي تخص وفاء المؤمن بدين الغير المسئول عن الحادث. وبهذا نصل في الأخير إلى القول بأن رجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث بما وفاه من تعويض للمضرور، يجد أساسه في هذا التطبيق الخاص للحلول القانوني، ولا يتطلب لإعمال هذا الرجوع وجود شرط اتفاقي في وثيقة التأمين، كما لا يحق للمؤمن الرجوع على الغير المسئول عن الحادث بالتطبيق المباشر للقواعد العامة للحلول القانوني، التي تقرها المادة: 261 فقرة 1مدني جزائري، بل يتم ذلك فقط بالتطبيق الخاص لهذه القواعد حسب ما جاءت به المادة: 38 من قانون التأمينات، والتي تعتبر الأساس القانوني لرجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث، خاصة وأن قانون التأمين الإلزامي على السيارات جاء خالياً من نص يقرر للمؤمن الحق في الرجوع على الغير المسئول عن الحادث.

المطلب الثاني: مجال الرجوع والقيود الواردة عليه.

نظم المشرع الجزائري رجوع المؤمن على الغير المسئول عن الضرر في قانون التأمينات الجزائري، محددًا مجال هذا الرجوع، إذ حظره بالنسبة لتأمينات الأشخاص بموجب المادة: 61 من قانون التأمينات، وأجازه بالنسبة لتأمينات الأضرار بموجب المادة: 38 من نفس القانون، كما أن التحليل الدقيق للنص الأخير ولنصوص قانون التأمين الإلزامي على السيارات يوسع مجال الرجوع ليشمل دعوى المضرور المؤمن له وغير المؤمن له (الفرع الأول).

كما جاء المشرع الجزائري في المادة: 38 من قانون التأمين بقيود على مبدأ الرجوع تتمثل في تحديد مقدار الرجوع، واستثناء بعض الأشخاص من نطاق الرجوع، كما قيده أيضاً بحق الأولوية للمضرور في حالة تزاممه مع مؤمنه في الرجوع على الغير المسئول عن الضرر (الفرع الثاني).

¹ تمنع المادة: 61 من قانون التأمينات المؤمن من الرجوع على الغير المسئول عن الحادث في تأمينات الأشخاص وجاء نصها كما يلي: "لا يحق للمؤمن بأي حال القيام بدعوى رجوع ضد الغير المسئولين عن الحادث. يمكن جمع التعويض الذي يتوجب على الغير المسئول دفعه للمؤمن له أو لذوي حقوقه مع المبالغ المكتتبه في تأمين الأشخاص".

الفرع الأول: مجال رجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث.

يتحدد مجال رجوع المؤمن على الغير المسئول عن الضرر بكونه غير جائز في التأمين على الأشخاص (البند الأول)، بل يقتصر فقط على التأمين من الأضرار (البند الثاني)، كما أنه لا يقتصر على دعوى الضرر المؤمن له، بل يتسع ليشمل كذلك دعوى الضرر غير المؤمن له عندما يكون مستفيداً من التأمين الإلزامي على السيارات (البند الثالث).

البند الأول: حظر الرجوع على الغير في التأمين على الأشخاص.

أولاً: المقصود بتأمين الأشخاص.

يقصد بالتأمين على الأشخاص التأمين الذي يتعلق بشخص الإنسان، ويهدف تأمينه من الأخطار التي تهدده في حياته، أو سلامته البدنية أو صحته وقدرته على العمل¹. وبهذا فإن الأخطار التي يمكن تغطيتها في تأمينات الأشخاص والتي يمكن أن تحصل نتيجة حوادث السيارات، والتي ذكرها كل من قانون التأمينات وقانون إلزامية التأمين على السيارات هي الأضرار الجسمانية التي تلحق المؤمن له، وتتمثل فيما يلي:

- الوفاة إثر حادث مرور.
- العجز الدائم الجزئي أو الكلي إثر حادث مرور.
- العجز المؤقت عن العمل إثر حادث مرور.
- تعويض المصاريف الطبية والصيدلانية الناتجة عن الحوادث السابقة².
- تعويض الضرر الجمالي و ضرر التألم.

أما الأضرار المادية التي تصيب المؤمن له فهي تدخل ضمن تأمينات الأشياء، والأضرار التي تصيب الغير سواء في أجسامهم أو في أموالهم وتتعقد مسؤولية المؤمن له عنها فهي تأمينات المسؤولية المدنية، وهذه الأضرار كلها يغطيها التأمين الإلزامي على السيارات، وبهذا يكون المقصود بتأمينات الأشخاص في إطار حوادث السيارات التأمين من الأخطار التي تهدد المؤمن له أو السائق في جسمه أو حوادث المرور الجسمانية التي تصيبهما.

ثانياً: مبررات حظر الرجوع في تأمينات الأشخاص.

¹ محمد علي عرفة، شرح القانون المدني الجديد في العقود الصغيرة، مرجع سابق، ص54.

² وفي هذه الحالة يعتبر التأمين -في هذا الشق وحده- تأمين من الأضرار ومع ذلك فإن عملية التأمين بكاملها تخضع لأحكام التأمين من الأشخاص نظراً للطابع الثانوي لهذا الشق؛ أنظر في شرح ذلك: جلال محمد إبراهيم، التأمين، مرجع سابق، ص125.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

نص المشرع الجزائري في المادة:61 من قانون التأمينات والتي جاءت في الفصل المتعلق بتأمينات الأشخاص على ما يلي:

"لا يحق للمؤمن، بأي حال، القيام بدعوى رجوع ضد الغير المسؤولين عن الحادث. يمكن جمع التعويض الذي يتوجب على الغير المسئول دفعه للمؤمن له أو لذوي حقوقه مع المبالغ المكتسبة في تأمين الأشخاص".

من صياغة هذه المادة يتبين أن المشرع حظر رجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث، ويبرر الفقه هذا الحظر بأن الخطر المؤمن منه في تأمين الأشخاص لا يتعلق بالذمة المالية للإنسان، وإنما يتعلق بشخصه من حيث حياته أو وفاته أو سلامته، فإن هذا النوع من التأمين ليست له الصفة التعويضية، ذاك أن مبلغ التأمين الذي يحصل عليه المؤمن له يتحدد بعيداً عن اعتبارات متعلقة بالضرر كون الخطر المؤمن منه المتمثل في وفاة الشخص أو سلامته ليس مقوم بمال ولا يقدر بثمن¹.

ونظراً لغياب الصفة التعويضية عن التأمين على الأشخاص (الوفاة والإصابات)، فإنه يعد عمل من أعمال التبصر المحض والاحتياط للمستقبل، فمبلغ التأمين لا يكفل تعويض الضرر الناشئ عن فقد المؤمن له بل مجرد التخفيف من وطئته².

ويترتب على انعدام الصفة التعويضية لتأمين الأشخاص جواز جمع المؤمن له بين مبلغ التأمين ومبلغ التعويض المستحق قبل الغير المسئول عن الحادث، ولا يعد هذا إخلال بالمبدأ الذي يقضي بحظر أن يعوض الشخص مرتين عن نفس الضرر، لأن مناط هذا الحظر هو أن تكون لهذه المبالغ صفة التعويض، أما في تأمينات الأشخاص فالأمر يختلف لانتفاء صفة التعويض عن مبلغ التأمين³.

¹ السيد عبد المطلب عبده، التأمين على الحياة، دار الكتاب الجامعي، الطبعة الأولى، 1986، ص07؛ أحمد عبد التواب محمد بهجت، دروس في المبادئ العامة لعقد التأمين البري، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 1995، ص125؛ جلال محمد إبراهيم، التأمين، دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص524؛ حسام الدين الأهواني، مرجع سابق، ص200؛ خميس خضير، العقود المدنية الكبيرة، البيع والتأمين والإيجار، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، 1979، ص497.

² عز الدين الديناصوري، عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص655؛ محمد علي عرفة، شرح القانون المدني الجديد في العقود الصغيرة، مرجع سابق، ص54.

³ تنص المادة: 61 فقرة 2 من قانون التأمين الجزائري على ما يلي:

" يمكن جمع التعويض الذي يتوجب على الغير المسئول دفعه للمؤمن له أو لذوي حقوقه مع المبالغ المكتسبة في تأمين الأشخاص".

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

وطالما أجاز المشرع للمؤمن له المضرور في تأمين الأشخاص الرجوع نفسه على الغير المسئول بتعويض الضرر الذي لحقه، أي أجاز له الجمع بين مبلغ التأمين والتعويض، امتنع على المؤمن الرجوع على الغير المسئول، لأن خلاف ذلك يعني التزام المسئول بدفع التعويض مرتين: مرة للمؤمن له المضرور ومرة للمؤمن وهذا لا يجوز¹.

ويرى البعض أن القواعد التي تمنع رجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث في التأمين على الأشخاص هي قواعد تتعلق بالنظام العام، لا يجوز الاتفاق على ما يخالفها سواء عن طريق الحلول الإتفاقي أو عن طريق حوالة الحق، لأن المشرع يريد أن يمنع رجوع المؤمن على المسئول بأية وسيلة من الوسائل، فلا يجوز الاتفاق في وثيقة التأمين على أن يحل المؤمن محل المؤمن له في الرجوع على المسئول، ولا بعد وقوع الحادث المؤمن منه، إذ لا يجوز للمؤمن له أن يتنازل عن دعواه قبل المسئول للمؤمن بحيث يباشرها بدلا منه، فإذا كان الحلول الإتفاقي محظوراً، فإن النزول عن الدعوى للمؤمن يكون محظوراً أيضاً².

والملاحظ بعد تفحص قانون التأمين الإلزامي على السيارات، أن المشرع أجاز للدولة أو الولاية أو البلدية وكل هيئة عمومية تسدد تعويضات لأعوانها الذين كانوا ضحية حادث جسماني لمرور السيارات، أن تحل محل هؤلاء الأعوان في حقوقهم في حدود المبالغ التي تدفع لهم³. مع العلم أن قانون التأمين الإلزامي على السيارات أعفى الدولة من الالتزام بالتأمين، وحملها التزامات المؤمن بالنسبة للمركبات التي تملكها أو الموجودة في حراستها⁴، ورغم ذلك فإن المشرع أجاز الرجوع على الغير المسئول عن الحادث للدولة أو البلدية في الحالات السابقة ولم يأتي بنص مماثل يجيز مثل هذا الرجوع للمؤمن على السيارات، مما يعني أنه على المؤمن أن

وفي نفس المعنى: بهام عطا الله، دراسات ووثائق التأمين، مؤسسة الثقافة الجامعية، 1983، ص80؛ محمد إبراهيم دسوقي، مرجع سابق، ص25.

¹ أحمد شرف الدين، أحكام التأمين في القانون والقضاء، مرجع سابق، ص491؛ كامران حسن محمد الصباغ، رسالته، ص22؛ محمد طلبة عويضة وكامل عباس الحلواني، أصول التأمين، دار النهضة العربية، القاهرة، 1970، ص188.

² جلال محمد إبراهيم، التأمين، دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص887؛ جمال الدين مكناس، التأمين، عقد التأمين، منشورات جامعة دمشق، طبعة 1996، ص104؛ كامران محمد محمد الصباغ، مرجع سابق، ص22؛ حسام الدين الأهواني، مرجع سابق، ص204؛ عبد العزيز المرسي حمود، مرجع سابق، ص31؛ عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص242؛ سعيد جبر، مرجع سابق، ص34.

³ تنظر المادة: 12 من القانون رقم 88-31 المعدل والمتمم للأمر رقم 74-15 سالف الذكر.

⁴ تنظر المادة: 2 من الأمر رقم 74-15 سالف الذكر.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

يتقيد بالقواعد العامة الواردة في قانون التأمينات والتي لا تجيز للمؤمن الرجوع على الغير المسئول عن الحادث في تأمينات الأشخاص.

البند الثاني: جواز الرجوع على الغير المسئول في تأمين الأضرار.

لدراسة هذا الموضوع سوف أبدأ بتحديد المقصود بتأمينات الأضرار, ثم أليها بدراسة مدى جواز الرجوع على الغير المسئول عن الحادث في كل من التأمين على الأشياء والتأمين من المسؤولية باعتبارهما نوعين رئيسيين للتأمين عن الأضرار, وهذا كما يلي:

أولاً: المقصود بتأمين الأضرار.

يطلق على هذا النوع من التأمين أحياناً التأمين على المصالح أو التأمين التعويضي¹, ويهدف إلى تعويض المؤمن له عن الضرر الذي قد يلحقه في نمته المالية من جراء تحقق الخطر المؤمن منه².

ويتميز التأمين من الأضرار بالخصائص التالية:

1- ارتباط حجم التعويض المستحق للمؤمن له بقيمة الضرر الذي يتحقق فعلاً, وذلك نتيجة لكونه عقداً تعويضيّاً.

2- عدم جواز جمع المؤمن له بين عوض التأمين ودعوى المسؤولية قبل المسئول عن الحادث المؤمن منه.

3- جواز رجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث.

4- عدم جواز إبرام عدة عقود تأمين من نفس النوع وعلى نفس الخطر.

وينقسم تأمين الأضرار إلى نوعين رئيسيين هما:

أ- التأمين على الأشياء: يهدف هذا النوع من التأمين تعويض المؤمن له عن الأضرار المادية التي تلحق بذمته المالية نتيجة هلاك أو تلف الشيء المؤمن عليه مثل التأمين على سيارة من خطر الحريق أو السرقة أو غيرها.

ب- التأمين من المسؤولية: يهدف إلى التعويض عن الأضرار التي تلحق بالذمة المالية للمؤمن له إذا انعقدت مسؤوليته قبل الغير ورجع هذا الأخير عليه بالتعويض, وبهذا فإن التأمين

¹ حسام الدين الأهواني، مرجع سابق، ص24.

² جلال محمد إبراهيم، التأمين، مرجع سابق، ص108.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

من المسؤولية يضمن حالات تزايد العناصر السلبية للذمة المالية للمؤمن له، على خلاف الحال بالنسبة للتأمين من الأشياء الذي يغطي حالات تضاعف العناصر الإيجابية للذمة المالية¹.
فيتفق التأمين على الأشياء مع التأمين من المسؤولية في أن كلاهما يتعلق بخسارة تلحق بذمة المؤمن له، ويختلفان في كون المسؤولية المؤمن منها في عقود التأمين من المسؤولية ليست شيئاً، فالقصد من إبرامها ضمان المؤمن له من رجوع الغير عليه بالتعويض².

ثانياً: الرجوع في التأمين على الأشياء.

تنص المادة: 38 فقرة 1 من قانون التأمينات الجزائري على ما يلي:

"يحل المؤمن محل المؤمن له، في الحقوق والدعاوى تجاه الغير المسؤولين، في حدود التعويض المدفوع له، ويجب أن يستفيد أولياً المؤمن له من أية دعوى رجوع حتى استقائه التعويض الكلي حسب المسؤوليات المترتبة".

جاء هذا النص في الفصل المتعلق بتأمين الأضرار، وبالتالي فإن مجال إعماله يقتصر على هذا النوع من التأمين، وباعتبار التأمين على الأشياء من تأمينات الأضرار فيجوز للمؤمن استعمال الرجوع على المسئول عن الحادث في هذا القسم من تأمين الأضرار.

والفرض في تأمين الأشياء أن الخطر المؤمن منه، المتمثل في تلف أو هلاك أو سرقة السيارة وغيرها من الأخطار التي تمس بالسيارة المؤمن عليها، قد تتحقق بفعل الغير، فهنا ينشأ للمؤمن له حق الحصول على التعويض، إما من المؤمن، ويكون التعويض عبارة عن مبلغ التأمين، وإما من الغير المسئول عن تحقق الخطر، فيدفع مبلغ التعويض وفقاً لقواعد المسؤولية المدنية.

ولمعرفة ما إذا كان يجوز للمؤمن الرجوع على الغير المسئول عن الحادث المؤمن منه في هذا النوع من التأمين أم لا يجب البحث ما إذا كان يحق للمؤمن له الجمع بين مبلغ التأمين ومبلغ التعويض.

تنص المادة: 30 فقرة 1 من قانون التأمين الجزائري والتي جاءت في الفصل المتعلق

بتأمين الأضرار على ما يلي:

¹ PICARD et BESSON, le contrat d'assurance, Tome1, op. cit., N°19, P31.

² عبد المنعم البدرابي، التأمين، مرجع سابق، ص44.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

"يخول تأمين الأموال للمؤمن له، في حالة وقوع حادث منصوص عليه في العقد، الحق في التعويض حسب شروط عقد التأمين، ولا يمكن أن يزيد هذا التعويض على مقدار استبدال المال المؤمن عليه وقت وقوع الحادث".

وتؤكد هذا النص المادة: 21 من الأمر رقم 74-15 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض على الأضرار، والذي جاء فيه ما يلي:

"لا يجوز تسديد أي ضرر مادي مسبب لمركبة إذا لم تكن المركبة المتضررة موضوع خبرة مسبقة".

ولقد جاء المشرع الجزائري بهذا النص الأخير حرصاً منه على التقدير الحقيقي للضرر المادي الذي يلحق السيارة المؤمن عليها، بحيث يتناسب مقدار مبلغ التعويض تماماً مع الضرر اللاحق بها.

وأضافت المادة: 33 فقرة 01 من قانون التأمينات الجزائري ما يلي:

"لا يحق لأي مؤمن اكتتاب سوى تأمين واحد من نفس النوع وعلى نفس الخطر"¹.

بناءً على النصوص القانونية السابقة، نجد أن المشرع قد أصبغ على تأمين الأشياء الصفة التعويضية، وهو ما أجمع عليه الفقه عموماً²، لأن هذا التأمين يهدف لتعويض المؤمن له عن الخسائر والأضرار الفعلية التي لحقت به من جراء تحقق الخطر المؤمن منه، وبالتالي لا يلزم المؤمن بدفع مبلغ أكبر من قيمة الضرر بل فقط مبلغ يعادل الضرر الذي لحق بالمؤمن له ولو كان أقل من مبلغ التأمين³، وحرصاً من المشرع على حسن تطبيق المبدأ التعويضي في تأمينات الأشياء خاصة فيما يتعلق بالسيارات، ولعدم تجاوز مبلغ التعويض الذي يمنحه للمؤمن له، نص في قانون التأمين الإلزامي على السيارات على عدم جواز تسديد أي ضرر مادي مسبب لسيارة إذا

¹ يلاحظ أن كلمة (سوى) لم تكتب سهواً في هذا النص وهي موجودة في النص الفرنسي: كما أن إضافة هذه الكلمة يتماشى مع

مقصد المشرع، والمبدأ التعويضي الذي يسود هذا النوع من التأمين، وكذا يتناسب مع صياغة الفقرة الثانية من نفس المادة.

² برهام عطا الله، دراسات ووثائق التأمين، مرجع سابق، ص73؛ حسام الدين الأهواني، مرجع سابق، ص24؛ سلامة عبد الله، الخطر والتأمين، الأصول العلمية والعملية، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الخامسة، سنة 1976، ص176؛ عبد الودود يحي، دروس في العقود المسماة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1978، ص26؛ كامران محمد حسن الصباغ، رسالته، ص39؛ سعيد جبر، مرجع سابق، ص35؛ أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، مرجع سابق، ص499؛ سميحة القلوبوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص275.

³ محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الثاني، مرجع سابق، ص375.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

لم تكن هذه السيارة موضوع خبرة مسبقة، لأن السيارة بتركيباتها المعقدة تتطلب خبرة لتحديد مركباتها التي أصابها الهلاك أو التلف وتحديد القيمة الكلية للضرر.

والهدف من التأمين على السيارات أو الأشياء عموماً إعادة المؤمن له إلى نفس المركز المالي الذي كان عليه عند تحقق الخطر¹. لذلك فهو يسمى أحياناً تأمين التعويض، ويسمى مبلغ التأمين الذي يدفعه المؤمن تعويضاً²، وبناءً عليه في حالة هلاك السيارة المؤمنة، فإن التعويض لا يمكن أن يزيد عن قيمة السيارة وقت الحادث، إذ نص المشرع الجزائري في المادة 30 من قانون التأمين على أن التعويض لا يمكن أن يزيد على مقدار استبدال المال المؤمن عليه وقت وقوع الحادث.

فالضرر ليس فقط شرط لاستحقاق مبلغ التأمين، وإنما هو عنصر من عناصر تقديره، يضاف إليه عنصر آخر يتمثل في مبلغ التأمين الوارد في الوثيقة، وتطبيقاً لهذين العنصرين، لا يلزم المؤمن في حالة إصابة سيارة المؤمن له بأضرار مادية إلا بأقل القيمتين: قيمة مبلغ التأمين المحدد في وثيقة التأمين، وقيمة الضرر الحقيقي اللاحق بالسيارة على أساس قيمتها وقت الحادث³.

ويترتب على المبدأ التعويضي كذلك عدم جواز اكتتاب المؤمن له إلا تأمين واحد من نفس النوع وعلى نفس الخطر⁴، وفي حالة تعدد العقود لا يصح إلا العقد الأكثر ملائمة، وإذا كان هذا التأمين الأخير غير كافي، يتم بوثائق التأمين الأخرى في حدود قيمة المال المؤمن عليه⁵. ويرى الفقه أن الصفة التعويضية التي يتميز بها التأمين على الأشياء، تقوم على اعتبارين أساسيين يتصلان بالنظام العام، هما: الخشية من تعمد المؤمن له إيقاع الخطر المؤمن منه، والخشية من قيام المؤمن له بالمضاربة بحيث يصبح عقد التأمين من عقود المقامرة أو الرهان¹.

¹ كامران الصباغ، رسالته، ص39.

² عبد المنعم البدرابي، التأمين، مرجع سابق، ص29؛ محمد علي عرفة، شرح القانون المدني الجديد في العقود الصغيرة، مرجع سابق، ص50.

³ حسام الدين الأهواني، مرجع سابق، ص83؛ عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص176-179؛ فتحي عبد الرحيم عبد الله، مرجع سابق، ص158-160؛ نزيه محمد الصادق المهدي، مرجع سابق، ص168؛ عبد الودود يحي، دروس في العقود المسماة، مرجع سابق، ص58؛ محمد علي عرفة، شرح القانون المدني الجديد في العقود الصغيرة، مرجع سابق، ص55؛ سعد واصف، رسالته، ص489.

⁴ تنظر المادة: 33 فقرة 1 من قانون التأمينات الجزائري.

⁵ تنظر المادة: 33 فقرة 2 من قانون التأمينات الجزائري.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

وعلى ضوء ذلك، يرى غالبية الفقه أنه لا يجوز للمؤمن له أن يجمع بين مبلغ التأمين والتعويض ولا تقاضى مقدار ما لحق به من ضرر مرتين، مرة من المؤمن وأخرى من الغير المسئول عن الحادث².

فإذا رجع المؤمن له على مؤمنه، فلا يجوز له بعد ذلك أن يرجع على الغير المسئول عن الضرر إلا في حالة عدم كفاية مبلغ التأمين لتغطية الضرر، ففي هذه الحالة فقط يجوز للمؤمن له الرجوع على الغير المسئول عن الحادث في حدود قيمة الضرر الذي لم يغطيه التأمين³.

ويرى البعض أن منع المؤمن له في التأمين على الأشياء من الجمع بين مبلغ التأمين والتعويض، من شأنه أن يؤدي إلى إفلات المسئول من مسؤوليته عن الحادث لأن المؤمن له غالباً ما يطالب أولاً المؤمن، ولا يمكن تفادي هذه النتيجة إلا عن طريق منح المؤمن الحق في الرجوع عن الغير المسئول عن الحادث، فيحل محل المؤمن له في الحقوق والدعاوى تجاه الغير المسئولين عن الحادث الذي أصاب سيارة المؤمن له في حدود التعويض المدفوع له⁴.

ولقد أوجد المشرع هذا الرجوع، حتى لا يجمع المؤمن له بين مبلغ التأمين ومبلغ التعويض، فيصبح التأمين وسيلة لإثراء المؤمن له بسبب غير مشروع، إذ يؤدي إلى تحايل المؤمن له حتى يتدخل الغير في إلحاق الضرر بسيارته، ومن جهة أخرى فإن إعطاء المؤمن الحق في هذا الرجوع يؤدي إلى عدم إفلات الغير من الجزاء، وبالتالي فهو يحقق الردع للمسئول عن الحادث⁵.

¹ أنظر في عرض ذلك: أبو زيد عبد الباقي، الصفة التعويضية في تأمين الأضرار، مقال سابق، ص167.

² PICARD et BESSON, le contrat d'assurance, op. cit., 499-500.

برهام عطا الله، التأمين من الوجهة القانونية والشرعية، مرجع سابق، ص75-79؛ سعيد جبر، مرجع سابق، ص36؛ كامران الصباغ، رسالته، ص41-75؛ محمد إبراهيم دسوقي، مرجع سابق، ص24-26؛ أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، مرجع سابق، ص486-487؛ عبد الودود يحيى، دروس في العقود المسماة، مرجع سابق، ص26.

³ عبد العزيز المرسي حمود، مرجع سابق، ص35.

⁴ أنظر في عرض ذلك: أبو زيد عبد الباقي، الصفة التعويضية في تأمين الأضرار، مقال سابق، ص167؛ محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الثاني، مرجع سابق، ص375.

⁵ وينتقد البعض إقرار المشرعين لرجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث، بقوله أن هذا الرجوع يعطي للمؤمنين مزية بلا مقابل ويمنحهم إثراء بلا سبب يبرره، لأنه يسمح لهم بالحصول من الغير على المبالغ التي دفعوها للمؤمن لهم بالإضافة إلى أقساط التأمين التي حصلوا عليها من قبل والتي هي السبب المباشر والوحيد لالتزامهم بدفع مبالغ التأمين (أنظر: جلال محمد إبراهيم، التأمين، مرجع سابق، ص89)؛ ويدافع البعض الآخر عن هذا الرجوع بقولهم بأن تقريره لم يكن من قبيل منح المؤمن مزية خاصة لمصلحته، ولكن باعتبار أن هذا الحل هو أقل الحلول المباحة انتقاداً

PICARD et BESSON, le contrat d'assurance, op. cit., P500.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

يبير جانب من الفقه هذا الرجوع أن الالتزام المؤمن بمبلغ التأمين وإن كان التزاماً أصلياً تجاه المؤمن له لأنه يلتزم به بموجب العقد، إلا أن مسئوليته تكون مسئولية تبعية أو احتياطية تجاه المسئول عن الحادث والذي تعتبر مسئوليته أصليه وليست تبعية. لذلك يكون موقف المؤمن من المسئول في هذه الحالة في حكم ضامنه وكفيله أمام المؤمن له، فإذا دفع مبلغ التأمين للمؤمن له جاز له الرجوع على المسئول باعتباره المسئول الأصلي والمتحمل النهائي لعبء التعويض¹.

ثالثاً: الرجوع في التأمين على المسئولية المدنية عن حوادث السيارات.

قد يبدو غريباً لأول وهلة الرجوع على المسئول عن الحادث في التأمين من المسئولية عن حوادث السيارات، لأن الأصل أن المسئول في هذا النوع من التأمين هو المؤمن له، والمؤمن الذي تعاقد معه على أن يضمن مسئوليته عند تحقق الخطر المؤمن منه وهو رجوع الغير عليه بالتعويض، لذلك يكون من غير المعقول التزام المؤمن بتغطية مسئولية المؤمن له، وفي نفس الوقت نجيز له الرجوع عليه بما دفع عنه من تعويض.

لكن رغم ذلك هناك حالتان لا تتعارضان مع هذا التحليل، تتمثلان فيما يلي:

أ- الرجوع على المشترك مع المؤمن له في إحداث الضرر:

يمكن تصور رجوع المؤمن على المسئول عن الحادث في التأمين من المسئولية المدنية عن حوادث السيارات في حالة اشتراك شخص أو أكثر مع المؤمن له في إحداث الضرر، كما في حالة اشتراك عدة سيارات في إحداث الضرر، ففي هذه الحالة إذا رجع المضرور مباشرة على المؤمن وحصل منه على كل التعويض، يحق للمؤمن الذي دفع هذا التعويض الرجوع على المسئولين المشتركين مع المؤمن له في إحداث الضرر في حدود مسئولية كل واحد منهم عن الحادث، وإذا كان أحد هؤلاء المسئولين مؤمناً من مسئوليته، فيكون للمؤمن الذي دفع التعويض أن يرجع مباشرة على مؤمن المسئول المشترك مع المؤمن له في إحداث الضرر في حدود مسئوليته².

ب- الرجوع على السائق غير المؤمن له في حالة سقوط حقه في الضمان:

بالنظر إلى النصوص القانونية التي تنظم التأمين الإجباري عن حوادث السيارات، يتبين أن التأمين في هذا المجال هو تأمين عيني يرتبط بالمسئولية الناشئة عن استعمال السيارة المؤمن

¹ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، التزام المؤمن بالتعويض ومدى رجوعه على المؤمن له وعلى الغير المسئول عن الضرر، مرجع سابق، ص 45-46.

² فايز أحمد عبد الرحمان، الرجوع على الغير المسئول عن الحادث في نطاق التأمين البري الخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية، 2003، ص 58-59.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

عليها، وليس تأميناً شخصياً يرتبط بقيام مسئولية شخص معين عن الضرر المترتب على استعمال هذه السيارة، فالعلاقة الأكثر جوهرية هي العلاقة بين المؤمن والسيارة وليس بين المؤمن له والسيارة.

وبهذا فإن التأمين على السيارات كتأمين عيني أكثر منه شخصي، يترتب عليه إلتزام المؤمن بضمان الأضرار التي تحدثها السيارة دون الاهتمام بالمسئولية الشخصية لمن وقع الوثيقة، أي المؤمن له، وبمعنى آخر، فيما يتعلق بعقد التأمين المبرم لتغطية المسئولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، يلزم المؤمن بتغطية المسئولية المدنية لمجموعة من الأشخاص، هم الأشخاص الذين يحتمل قيادتهم للسيارة المؤمن عليها، وهذا حماية للمضروبين من حوادث السيارات حين يكون المسئول عن الحادث شخصاً غير المؤمن له، إذ يستطيع المضروب في هذا الفرض مطالبة المؤمن بالتعويض عن الضرر اللاحق به والذي سببه السائق غير المؤمن له.

وتجسيدا لهذا الطابع العيني نص المشرع الجزائري في قانون إلزامية التأمين على السيارات رقم 74-15 في المادة الرابعة منه على أن إلزامية التأمين يجب أن تغطي المسئولية المدنية للمكتب بالعقد ومالك السيارة وكذلك مسئولية كل شخص آلت له بموجب إذن منهما حراسة أو قيادة تلك السيارة، ما عدا الأشخاص الذين يلزمهم القانون بتأمين خاص بهم بسبب مهامهم.

كما نصت المادة: 15 من نفس القانون، والمادة: 03 فقرة 3 من المرسوم رقم 80-34 إلزام المؤمن بتغطية المسئولية المدنية للسارق ومستعمل العنف ومستعمل السيارة دون علم المؤمن له عن الأضرار التي تحدثها السيارة المؤمن عليها والتي يقودونها.

وبناءً على المواد السابقة، حين تنفصل صفة مالك السيارة المؤمن له، عن صفة قائدها، بأن يكون قائد السيارة وقت وقوع الحادث من الغير أي شخصاً آخر غير المؤمن له، في هذه الحالة يستفيد هذا الأخير، أي قائد السيارة، من الضمان الذي يغطي مسئوليته المدنية عن حادث السيارة المؤمن عليها التي يقودها.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن قانون التأمين الإجباري عن حوادث السيارات نص على حالات سقوط حق المؤمن له في الضمان، ورتب على هذا السقوط حق المؤمن في الرجوع على المؤمن له لاسترداد ما يكون قد دفعه من تعويض للمضروب، وطبق نفس هذه الحالات على السائق غير المؤمن والذي يعتبر من الغير بالنسبة لعقد التأمين، فأخضعه لأحكام السقوط القانوني والاتفاقي للضمان.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

ويترتب على سقوط حق السائق غير المؤمن له في الضمان حق المؤمن في الرجوع عليه لاسترداد ما دفعه عنه من تعويض للمضرور. وهذا الرجوع، كما سبق بيانه بالنسبة للمؤمن له، إما أن يكون قانوني أو اتفاقي.

وتتمثل حالات الرجوع القانوني على الغير المسئول عن الحادث، الذي تكون له صفة السائق للسيارة المؤمنة التي تدخلت في إحداث الضرر، فيما يلي¹:

1- إذا حكم عليه، وقت الحادث، بقيادة السيارة وهو في حالة سكر، أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة.

2- إذا وقع الحادث أثناء نقله أشخاصاً بمقابل وبدون إذن قانوني مسبق، فيما إذا لحقت بهؤلاء الأشخاص أضرار جسمية.

3- إذا حكم عليه وقت الحادث لنقله أشخاصاً أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان المحددة في الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل.

وتتمثل حالات الرجوع الاتفاقي في مخالفة الالتزامات القانونية التي لم يبين المشرع الجزاء المترتب على مخالفتها، وكذلك مخالفة الالتزامات الاتفاقية والتي رصد لها الاتفاق جزاء سقوط الحق في الضمان مع مراعاة الشروط الموضوعية والشكلية لهذا الاشتراط².

وبناء على ما سبق، إذا ارتكب السائق غير المؤمن له مخالفة أدت إلى سقوط حقه في الضمان، فلا يلتزم المؤمن قبله بشيء، وإنما يدفع المؤمن التعويض للمضرور تنفيذاً لحكم القانوني الذي أوجب عليه ذلك، وأجاز للمضرور الرجوع مباشرة على المؤمن، وما يترتب على هذه الدعوى المباشرة من عدم جواز تمسك المؤمن تجاه المضرور بالدفع التي له في مواجهة السائق أو المؤمن له، ويكون من حق المؤمن بعد وفائه التعويض للمضرور أن يرجع على المسئول الغير الذي يقود السيارة وقت الحادث بالمبلغ الذي دفعه للمضرور³.

ويلاحظ في الأخير، أن قانون التأمين الإلزامي على السيارات الجزائري لم يتضمن أي نص يجيز للمؤمن الرجوع على الغير المسئول عن الحادث إذا ارتكب الحادث من سائق غير

¹ أنظر في تفصيل ذلك المبحث الأول من هذا الفصل.

² أنظر كذلك تفصيل الرجوع الاتفاقي وشروطه في المبحث الأول من هذا الفصل.

³ سعد واصف، شرح قانون التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص130 وبعدها؛ فايز أحمد عبد الرحمان، الرجوع على الغير المسئول عن الحادث في نطاق التأمين البري الخاص، مرجع سابق، ص61؛ فايز أحمد عبد الرحمان، التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص270.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

المؤمن له ولم يكن مؤذون له بقيادة السيارة أو إذا كان سارقاً لها أو مستعمل للعنف. وكان من الأحسن، تحقيقاً لاعتبارات اجتماعية وردعاً للسارق، أن يقرر المشرع بنص خاص هذا الحق للمؤمن مثل ما فعل المشرع المصري في المادة 18 من قانون التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات¹ رقم 682 لسنة 1955. والتي تجيز للمؤمن الرجوع على المسئول عن الحادث بما دفعه من تعويض للمضرور، إذا ارتكبه شخص غير المؤمن له وغير من صرح له بقيادة سيارته، ويتحقق ذلك خاصة في حالة سرقة السيارة وارتكاب السارق بها حادثاً².

البند الثالث: الرجوع بدعوى المضرور المؤمن له وغير المؤمن له.

إذا نظرنا إلى حرفية نص المادة:38 من قانون التأمينات الجزائري التي قررت أن رجوع المؤمن يكون بدعوى المؤمن له نفسه، لأدى ذلك إلى قصر تطبيق الرجوع إعمالاً لهذا النص على الحالة التي يكون فيها المضرور هو المؤمن له نفسه، حيث تثبت له نتيجة الحادث دعوى قبل الغير، ولم يطبقه في حالة حدوث الضرر لشخص آخر غير المؤمن له، وكان المؤمن ملزماً بتعويضه مثل السائق المأذون له بقيادة أو حراسة السيارة المؤمن عليها، حيث يكون لهذا الأخير إذا تضرر من حادث تلك السيارة دعوى مباشرة تجاه المؤمن، ومن ثم يلتزم المؤمن بأداء التعويض المستحق للمضرور مباشرة حتى ولو كان الحادث راجعاً إلى فعل الغير الموجب لمسؤوليته. فهل يجوز للمؤمن الرجوع على الغير المسئول عن الحادث بدعوى المضرور غير المؤمن له، أم أن نص المادة 38 من قانون التأمينات يقصر ذلك فقط على كون المضرور هو المؤمن له نفسه أي يتم الرجوع فقط بدعوى المؤمن له دون غيره ؟

من خلال التدقيق في نص المادة: 38 من قانون التأمينات، يتبين أن المشرع لم يقصد تخصيص هذه المادة لرجوع المؤمن بدعوى المؤمن له، وإنما عرض فقط للوضع المعتاد للتأمين الذي يكون لصالح المؤمن له شخصياً، أما في الحالة التي يكون فيها الشخص المضرور والذي يغطي المؤمن الأضرار اللاحقة به شخص من الغير أي سائق غير مؤمن له، فهذا لا يمنع المؤمن بعد سداده التعويض للمضرور الرجوع على المسئول عن الحادث بما أداه من تعويض

¹ تنص هذه المادة على ما يلي: "يجوز للمؤمن إذا التزم أداء التعويض في حالة وقوع المسؤولية المدنية من غير المؤمن له، وغير من صرح له بقيادة سيارته أن يرجع على المسئول عن الأضرار لاسترداد ما يكون قد أداه من تعويض".

² عز الدين الديناصوري وعبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص722؛ سمير صادق توفيق عادي، رسالته، ص86.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

للمضرور، على أساس المادة: 38 من قانون التأمينات، لأن الرجوع يتقرر في هذه الحالة من باب أولى مقارنة مع الحالة التي يكون فيها المؤمن له هو المضرور.

ويبرر بعض الفقهاء هذه النتيجة عن طريق التوسع في مفهوم المؤمن له في نطاق المسؤولية عن حوادث السيارات، إذ يرون أنه لم يعد يقتصر على المتعاقد مع المؤمن، أي المكتتب في عقد التأمين، ولا على مالك السيارة في حالة اختلافهما، بل أصبح يشمل كل من تنتقل إليه حراسة أو قيادة السيارة بإذن أي منهما، وهناك من يذهب إلى أبعد من ذلك ويرى أن صفة المؤمن له تشمل كل من يقود السيارة حتى وإن كان بدون موافقة أي منهما¹، ويستند هذا الاتجاه لتبرير موقفه إلى النصوص القانونية التي تنظم التأمين الإجباري عن حوادث السيارات، التي تهتم بقيام المسؤولية وليس بشخص المسئول، أي اعتبرت هذا التأمين عيني وليس شخصي². ويضاف إلى التبرير السابق، أن فيما يتعلق بآثار عقد التأمين على السيارات والالتزام المؤمن بالتعويض، العبرة بالمستفيد الذي يغطيه التأمين وليس فقط المكتتب بعقد التأمين، وبمعنى آخر أن العبرة في التزام المؤمن بالتعويض عن حوادث السيارات هو بالمضرور أو المسئول المستفيد من مظلمة التأمين وليس بالضرورة بالمؤمن له المكتتب بعقد التأمين، فالرجوع باعتباره من آثار عقد التأمين التبعية، يتعلق بالوفاء بمبلغ التعويض، فيتم باعتبار أن المؤمن قد وفى التعويض للمضرور من فعل الغير، وليس لمجرد أنه مؤمن له، فطالما كان الضرر الذي أحدثه الغير هو الضرر المؤمن منه، وكان المضرور مستفيداً من مظلمة التأمين، فلا يهم بعد ذلك أن يكون المضرور هو نفسه المؤمن له أو غيره، فالغير يكون في الحالتين مسئولاً والمؤمن ملزماً بالتعويض، وبالتالي تكون العبرة في الرجوع بما لهذا الغير من دعاوى، فالضرر أصابه هو ولم يصب المؤمن له المكتتب بعقد التأمين، وبهذا تصبح المادة: 38 من قانون التأمينات ممكنة التطبيق سواء كان المضرور هو المؤمن له أم كان شخصاً آخر غيره.

الفرع الثاني: القيود الواردة على رجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث.

رجوع المؤمن على الغير المسئول عن الضرر ليس مطلقاً، بل هو مقيد أولاً بقدر ما أداه المؤمن للمضرور (البند الأول)، وهو مقيد ثانياً بأن المؤمن لا يمكنه الرجوع على أشخاص معينين ذكرتهم المادة: 38 فقرة 3 من قانون التأمينات وهم أقارب المؤمن له وأصهاره والعمال التابعين له،

¹ أنظر في عرض هذا الاتجاه: جلال محمد إبراهيم، التأمين وفقاً للقانون الكويتي، مرجع سابق، ص 104.

² ATALLAH, thèse p. cit., P100.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

ومن يعيشون عادة معه (البند الثاني)، كما يتقيد أخير بحق الأولوية الذي يثبت لمن يزاحمه في هذا الرجوع (البند الثالث).

البند الأول: قدر الرجوع.

يجد هذا القيد سنده القانوني في المادة: 38 فقرة 1 من قانون التأمينات إذ نصت على ما

يلي:

"يحل المؤمن محل المؤمن له، في الحقوق والدعاوى تجاه الغير المسؤولين، حدود التعويض المدفوع له...".

ويستفاد أيضاً من القاعدة العامة في الحلول والتي جاءت بها المادة: 264 مدني جزائري، وجاء نصها كما يلي:

"من حل محل الدائن قانوناً أو اتفاقاً كان له حقه بما لهذا الحق من خصائص، وما يلحقه من تواج، وما يكفله من تأمينات وما يرد عليه من دفع، ويكون هذا الحلول بالقدر الذي أداه من ماله من حل محل الدائن".

يتبين من هذين النصين أن القاعدة العامة في الرجوع هي أن رجوع المؤمن على المسئول يكون بقدر ما سدده فعلاً من تعويض للمضرور، سواء كان مؤمناً له أو غيره ممن يستفيد من مظلة التأمين¹، لهذا يرى جانب من الفقه أن مقدار الدفع هو الذي يحدد مدى الرجوع².

فهناك إذن حد أقصى لما يرجع به المؤمن على الغير المسئول عن الضرر يتمثل في مبلغ التأمين الذي وفاه المؤمن له، فإذا كان ما يلزم به المسئول أكثر من المبلغ الذي وفاه المؤمن للمضرور، وهو ما يحصل في حالة ما إذا كان التأمين على الأضرار المادية التي تلحق بالسيارة بقيمة محددة³، أو إذا كان المسئول ملزماً بتعويض أضرار لا يشملها عقد التأمين، ومن ثم يكون تعويض المسؤولية التقصيرية أكبر من تعويض التأمين، فلا يستطيع المؤمن الرجوع على المسئول إلا بالمبلغ الذي دفعه دون زيادة⁴.

¹ وإذا كان الغير المسئول عن الضرر مؤمناً على مسؤوليته فيجوز للمؤمن الرجوع على مؤمن هذا الأخير، بما وفاه للمضرور في حدود مسؤوليته أمام الغير المسئول عن الحادث، بمعنى يجوز لمؤمن الأشياء الرجوع على مؤمن المسؤولية في الحدود السابقة.

² جلال محمد إبراهيم، التأمين، مرجع سابق، ص 838؛ فتحي عبد الرحيم عبد الله، مرجع سابق، ص 394.

³ ويحصل أيضاً في حالة تطبيق قاعدة التخفيض النسبي لمبلغ التعويض إذ تنص المادة: 30 فقرة 2 من قانون التأمينات على ما يلي: "يمكن أن ينص العقد على تحمل المؤمن له تخفيضاً عن التعويض في شكل حق يقتطع منه على أن يحدد ذلك مسبقاً"، ويحصل كذلك عند تطبيق القاعدة المذكورة للإدلاء ببيانات كاذبة ويحسن نية واكتشاف المؤمن ذلك بعد وقوع الحادث وهذا تطبيقاً لنص المادة: 19 فقرة 2 من قانون التأمينات.

⁴ سعد واصف، رسالته، ص 469؛ جلال محمد إبراهيم، التأمين، مرجع سابق، ص 847؛ جابر محجوب علي وخالد الهندياني، أحكام التأمين في القانون الكويتي مع المقارنة بالقانونين المصري والفرنسي، بدون ناشر، سنة 1999، ص 374.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

وهذا يعني أن حلول المؤمن محل المؤمن له، في حقوقه ودعواه تجاه المسئول لا يكون حلولاً كاملاً، بل مقيداً، فالحلول القانوني لا يكون إلا بقدر الوفاء، أما الفرق بين مبلغ التأمين ومبلغ التعويض فيستحقه المؤمن له باعتباره تعويضاً لضرر لحقه ولم يغطيه مبلغ التأمين، فيرجع به على الغير المسئول عن هذا الضرر حتى استيفائه التعويض الكلي حسب المسؤولية المترتبة عليه¹، أو يرجع به على مؤمن المسؤولية في حدود مسؤولية مؤمن المسؤولية تجاه الغير المسئول عن الضرر.

وعليه فإن تحديد دعوى الرجوع بالمبلغ الذي تم دفعه، بحيث لا يحق للمؤمن الحصول على ما يجاوز هذا المبلغ المدفوع يشكل حماية جدية للمؤمن له، والتي تتمثل في الحصول على مبلغ التأمين الذي يغطي كافة الأضرار التي لحقت به، تتمثل في الحصول على مبلغ التأمين الذي يغطي كامل الضرر أو أغلبه من شخص مليء وقادر على الدفع، ويبقى حقه في الرجوع على الغير المسئول عن الضرر أو على مؤمن هذا المسئول محفوظاً حتى يعوض عن كامل الأضرار التي لحقت به بسبب هذا الفعل.

واقْتصار حق المؤمن في الرجوع على الغير المسئول على حدود ما تم دفعه للمؤمن له المضرور قاعدة تتعلق بالنظام العام، وثم فإن كل اتفاق يخالفها يقع باطلاً لأن الاتفاق الذي يخول المؤمن الرجوع بما دفع وكذلك التعويض التكميلي الذي يقابل الضرر الذي لم يشمل مبلغ التأمين بالتعويض، يؤدي إلى إثراء المؤمن بسبب غير مشروع من ناحية، وحرمان المؤمن له من حقه في التعويض عن كامل الضرر اللاحق به²، مع العلم أن البطلان هنا يقتصر على ما زاد المبلغ على المبلغ الذي وفاه المؤمن للمضرور إعمالاً لنظرية إنقاص التصرفات القانونية³.

وبالإضافة إلى ما سبق، يجب ألا يتجاوز المبلغ الذي يرجع به المؤمن على الغير المسئول عن الضرر مقدار دين المسؤولية الذي يكون للمؤمن له المضرور تجاه المسئول، فإذا كان ما وفاه المؤمن للمؤمن له المضرور يزيد عما يلتزم به الغير تجاه المضرور، اقتصر رجوعه

¹ محمد كامل مرسي، مرجع سابق، ص217؛ جابر محبوب علي وخالد الهندياني، مرجع سابق، ص375؛ علي جمال الدين عوض، رجوع المؤمن على الغير فاعل الضرر، مجلة المحاماة، مصر، العدد الثالث، السنة الرابعة والأربعون، 1963، ص228.

² سعد واصف، رسالته، ص496؛ أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، مرجع سابق، ص522؛ عبد العزيز المرسي حمود، مرجع سابق، ص55؛ سعيد جبر، مرجع سابق، ص58؛ سمير صادق توفيق عادي، رسالته، ص174.

³ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مجال وشروط إنقاص التصرفات القانونية، مجلة الحقوق تصدر عن مجلس النشر العلمي، كلية الحقوق، جامعة الكويت، السنة الحادية عشر، العدد الثاني، يونيو 1978، ص811.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

على ما يلتزم به الغير المسئول، ولا يمكنه مطالبته بأكثر من ذلك، ولو كان ما وفاه في حدود مبلغ التأمين المحدد في عقد التأمين¹.

فالقاعدة إذن، أن رجوع المؤمن على الغير المسئول يتحدد بأقل القيمتين، ما وفاه المؤمن للمؤمن له أو المضرور وما يلتزم به الغير من تعويض، وبمعنى آخر يكون الرجوع بأقل التعويضين، تعويض التأمين وتعويض المسئولية².

البند الثاني: حظر الرجوع على بعض الأشخاص.

بالرجوع إلى نص المادة: 38 فقرة 3 مدني جزائري، نجد أن المشرع الجزائري نص على ثلاثة فئات لا يمكن للمؤمن الرجوع عليهم بدعوى الحلول محل المؤمن له، وتتمثل هذه الفئات في الأقارب والأصهار المباشرين للمؤمن له، ثم العمال التابعين للمؤمن له، وفي الأخير الأشخاص الذين يعيشون عادة مع المؤمن له.

أولاً: الأقارب والأصهار المباشرين.

نص المشرع الجزائري على استثناء كل من أصول وفروع المؤمن له سواء كانوا قصرأ أو بالغين، وكذلك أزواجه وأصهاره المباشرين دون أن يقيد القرابة أو المصاهرة المباشرة بدرجة معينة. وبناءً على ذلك يتمتع رجوع المؤمن على أصول المضرور المستفيد من التأمين، كالأب والأم والجد والجددة، وعلى فروع كالابن وابن الابن، وهذا دون الوقوف عند درجة معينة في القرابة المباشرة.

ويجوز للمؤمن الرجوع على الأشخاص الذين تجمعهم مع المضرور المستفيد من التأمين قرابة حواشي كالأخ والأخت وأولادهم والعم والعمة والخال والخالة وأولادهم.

ولا يجوز كذلك للمؤمن الرجوع على الأقارب المباشرين للمؤمن له المضرور بالمصاهرة مثل أصول الزوج أو الزوجة وفروعه.

وأشخاص هذه الفئة المتمثلة في الأقارب والأصهار المباشرين للمؤمن له المضرور يتمتع رجوع المؤمن عليهم سواء كانوا يعيشون عادة مع المؤمن له أم لا.

¹ سعيد جبر، مرجع سابق، ص59؛ أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، مرجع سابق، ص512؛ سمير صادق توفيق عادي، رسالته، ص166.

² إبراهيم الدسوقي أبو الليل، التزام المؤمن بالتعويض ومدى رجوعه على المؤمن له وعلى الغير المسئول عن الضرر، مرجع سابق، ص93؛ عبد العزيز المرسي حمود، مرجع سابق، ص57؛ جلال محمد إبراهيم، التأمين، مرجع سابق، ص848.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

وترجع عادة امتناع رجوع المؤمن على هؤلاء الأشخاص إلى أسباب معنوية تتعلق بالرابطه الوثيقة التي تربطهم بالمؤمن له التي تظهر من خلال قرابتهم فليس هناك أقرب من الابن بالنسبة لوالديه أو من الوالدين بالنسبة للابن، بحيث إذا كان المؤمن له نفسه يمتنع عن الرجوع على أصوله أو على فروع أو أصهاره المباشرين بدعوى المسؤولية، فيمتنع أيضاً على المؤمن الرجوع عليهم، لأن هذا الأخير لا يرجع بدعوى شخصية له وإنما بدعوى المؤمن له، وبالتالي فإن رجوع المؤمن على كل هؤلاء الأقارب والأصهار ما هو سوى رجوع للمؤمن له نفسه بطريقة غير مباشرة، وهو يتعارض مع الاعتبار المعنوي السابق الذي يرجع إلى رابطة القرابة¹.

غير أن قاعدة عدم جواز رجوع المؤمن على الأقارب والأصهار المباشرين للمؤمن له، ليست قاعدة مطلقة، إذ أورد المشرع عليها استثناء يتمثل في حالة ما إذا كان الضرر الذي سببه أحد هؤلاء الأشخاص متعمداً، ففي هذه الحالة فقط يجوز للمؤمن الرجوع على من تسبب في حادث السيارة من الأقارب أو الأصهار المباشرين للمضرور المستفيد من التأمين²، ويبرر هذا الاستثناء بأن تعمد القريب إحداث الضرر معناه أنه تجاوز حدود الاعتبارات المعنوية التي تتبع من رابطة القرابة أو المصاهرة، مما يصلح مبرراً للمضرور نفسه الرجوع عليه بدعوى المسؤولية، وبالتالي يجوز للمؤمن إذا وفي له التعويض الحلول محله في هذه الدعوى للرجوع على المسئول عن الضرر.

والملاحظ أنه على الرغم من سلامة هذا القيد بالنظر للاعتبارات التي يقوم عليها، إلا أنه يبقى ضيق من حيث مجال إعماله إذ أن الاعتبارات التي يقوم عليها تتوفر في أشخاص آخرين لم يذكرهم النص القانوني الذي جاء بالقيد، فهناك مثلاً الزوج والإخوة والأخوات والعمات والخالات وأبناؤهم، لهذا نرى أنه كان على المشرع توسيع هذا القيد ليشمل هؤلاء الأشخاص مع تحديد الأقارب من الحواشي الذي يشملهم هذا القيد بدرجة معينة.

وتجدر الإشارة في الأخير إلى أن امتناع رجوع المؤمن على أقارب المؤمن له وأصهاره يتعلق بالنظام العام، لذلك فإن كل اتفاق على ما يخالفه بين المؤمن والمؤمن له يقع باطلاً.

¹ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، التزام المؤمن بالتعويض ومدى رجوعه على المؤمن له وعلى الغير المسئول عن الضرر، مرجع سابق، ص 78؛ محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الثاني، مرجع سابق، ص 370-371.

² تنظر المادة: 38 فقرة 3 من قانون التأمينات والتي تنص على ما يلي: "ولا يجوز للمؤمن أن يمارس دعوى رجوع ضد الأقارب والأصهار المباشرين... إلا إذا صدر عنهم فعل قصد الإضرار".

وفي نفس المعنى أنظر: خالد مصطفى فهمي، مرجع سابق، ص 156.

ثانياً: العمال التابعين للمؤمن له.

تشمل هذه الفئة أشخاصاً محددين تتوافر فيهم صفة خاصة، وهم الأشخاص الذين يكون المؤمن له مسؤولاً عن أفعالهم باعتبارهم عمال تابعين وفقاً للمادة: 136 مدني جزائري. ويقتصر امتناع رجوع المؤمن على تابعي المؤمن له المضرور على الأفعال التي يسأل عنها المؤمن له، بأن يقع الحادث أثناء تأدية العامل التابع للمؤمن له لوظيفته أو بسببها أو بمناسبة¹، أما في الحالات التي يسأل فيها العامل المتبوع نفسه عن الحادث كما ارتكب خطأ جسيماً أو تعمد إحداث الضرر، فيجوز للمؤمن الرجوع على العامل التابع بما أداه للمؤمن له المضرور المتبوع في حدود مسؤولية التابع تبعاً لجواز ذلك الرجوع للمؤمن له نفسه². وترجع علة حظر رجوع المؤمن على الأشخاص الذين يسأل المؤمن له أو المضرور المستفيد من التأمين عن أفعالهم باعتبارهم عمالاً تابعين له إلى اعتبارات قانونية تتمثل في أنه لو أجزى هذا الرجوع لكان رجوعاً على المؤمن له ذاته.

فلكون هذا الأخير مسؤولاً عن أفعال تابعيه فهو الذي يتحمل عبء المسؤولية عن أفعالهم في حالة تعذر رجوع المؤمن عليهم لإعسارهم أو لغير ذلك من الأسباب، وهو ما يؤدي إلى رجوع المؤمن على المؤمن له المتبوع نفسه، فيأخذ المؤمن من المؤمن له عن طريق الرجوع ما يؤديه له عن طريق التأمين، وهو ما يؤدي إلى انعدام فائدة التأمين³. وتتعين الإشارة كذلك هنا إلى أن امتناع رجوع المؤمن على العمال التابعين للمؤمن له أو للمضرور المستفيد من التأمين هو امتناع يتعلق بالنظام العام، لذلك فإن كل اتفاق على مخالفته بين المؤمن والمؤمن له هو اتفاق باطل.

ثالثاً: الأشخاص الذين يعيشون عادة مع المؤمن له.

تشمل هذه الفئة أشخاصاً تتوافر فيهم حالة واقعية، هي أن يكونوا مع المؤمن له في معيشة واحدة عادة.

¹ تنص المادة: 136 فقرة 1 مدني جزائري على ما يلي: "يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار متى كان واقعاً منه في حالة تأدية وظيفته أو بسببها أو بمناسبةها".

وفي نفس المعنى أنظر: جلال محمد إبراهيم، التأمين، مرجع سابق، ص 870.

² تنظر المادة: 137 مدني جزائري والتي جاء نصها كما يلي: "للمتبع حق الرجوع على تابعه في حالة ارتكابه خطأ جسيماً".

³ عبد العزيز المرسي حمود، مرجع سابق، ص 72؛ سمير صادق توفيق عادي، رسالته، ص 139؛ أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، مرجع سابق، ص 508.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

وتطبيقاً لذلك يجوز رجوع المؤمن على كل من ليس بقريب أو صهر مباشر للمؤمن له وكل من لا يعتبر عاملاً تابعاً للمؤمن له أثناء الحادث، وكذلك كل من لا يعيش عادة مع المؤمن له.

وبناءً على هذا القيد فكل قريب أو صهر غير مباشر مهما بعدت درجة قرابته أو مصاهرته للمضرور المستفيد من التأمين، وكل شخص آخر ولو لم يكن قريباً أو صهراً يتمتع رجوع المؤمن عليه طالما كان يعيش مع المؤمن له (المضرور المستفيد من التأمين) عادة، ولا يتطلب هذا الشرط أن يكون الشخص الذي يتمتع الرجوع عليه يعيش في كنف المؤمن له أو تحت رعايته وإعالتة بل يكفي إقامته مع المؤمن له بصفة معتادة¹.

ولقد استنتى المشرع الجزائري من حظر الرجوع بالنسبة لهذه الفئة، حالة ما إذا ثبت أن العامل التابع للمؤمن له قد أحدث الضرر عمداً، فإن للمؤمن أن يرجع عليه بما أداه من تعويض للمضرور².

وترجع علة امتناع رجوع المؤمن على الأشخاص الذين يعيشون عادة مع المؤمن له أو المضرور المستفيد من التأمين إلى أسباب ذات طابع أدبي، تتعلق بالرابطة الوثيقة التي تربط هؤلاء بالمؤمن له أو المستفيد، مما يحول دون رجوع المؤمن له أو المستفيد نفسه عليهم بدعوى المسؤولية، وبالتالي من باب أولى أن لا يرجع عليهم المؤمن بما دفعه للمؤمن له أو المستفيد من التأمين³.

البند الثالث: التزام المؤمن على الغير المسئول عن الضرر.

يتقيد حق المؤمن في الرجوع على الغير المسئول عن الضرر بقاعدة عدم جواز الإضرار بالمؤمن له عند تزاممه مع هذا الأخير في الرجوع على المسئول.

ولا تثار مشكلة التزام المؤمن إذا كان المبلغ الذي دفعه المؤمن للمؤمن له يغطي كامل الضرر اللاحق به، ولكن تثار في حالة ما إذا كان مبلغ التأمين لم يغط كافة الأضرار التي لحقت المؤمن له من جراء وقوع الحادث المؤمن منه⁴، ورجوع المؤمن على الغير المسئول عن الضرر بما وفاه

¹ LAMBERT – FAIVRE, op. cit., P342; JACOP, op. cit., P207.

فتحي عبد الرحيم عبد الله، مرجع سابق، ص 397-398.

² تنظر نص المادة: 38 فقرة 3 من قانون التأمينات، سالف الذكر.

³ عبد العزيز المرسي حمود، مرجع سابق، ص 73.

⁴ ويتحقق ذلك في حالة عدم كفاية مبلغ التأمين أو في حالة تطبيق قاعدة التخفيض النسبي، وكذلك في حالة إلقاء المؤمن له بيانات غير صحيحة عن الخطر المؤمن منه وكان ذلك بحسن نية، واكتشف المؤمن ذلك بعد وقوع الحادث.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

للمؤمن له من مبلغ التأمين، وهذا تطبيقاً للمادة: 38 من قانون التأمينات، وكذلك رجوع المؤمن له على المسئول عن الحادث بتعويض تكميلي لجبر الضرر الذي لم يغطه التأمين.

في هذه الحالة التي يرجع فيها كل من المؤمن والمؤمن له على المسئول عن الضرر يتحقق التزام بينهما بشأن مبلغ تعويض المسؤولية الذي يلتزم به هذا الأخير، وخاصة إذا كان هذا المبلغ غير كاف لتغطية رجوع المؤمن والمؤمن له، وبمعنى آخر إذا كانت أموال الغير المسئول عن الحادث، والتي يجوز الحجز عليها، لا تكفي لتغطية حق المؤمن والمؤمن له.

أما التزام في مواجهة مؤمن المسئول فقد لا يثار بشأنه أي إشكال، خاصة وأن قانون التأمين الإلزامي على السيارات يلزم مؤمن المسؤولية بضمان التبعات المالية المنجزة عن المسؤولية المدنية التي تترتب على المؤمن له، الذي هو الغير المسئول عن الحادث، بالنظر إلى المضرورة المؤمن له، لأنه يعتبر في مواجهة مؤمنه مؤمن له، دون حصر المبلغ¹.

ولحل هذا التزام تنص المادة: 38 من قانون التأمينات على ما يلي: "يحل المؤمن محل المؤمن له، في الحقوق والدعاوى تجاه الغير المسئولين، في حدود التعويض المدفوع له، ويجب أن يستفيد أولاً المؤمن له من أية دعوى رجوع حتى استيفائه التعويض الكلي حسب المسؤوليات المترتبة".

فالقاعدة حسب هذا النص وكذلك حسب القواعد العامة في القانون المدني التي تنظم الوفاء الجزئي من غير المدين، هي أن المؤمن له المضرور لا يضار بالوفاء الجزئي من المؤمن، فتظل له أولوية استيفاء ما بقي مستحقاً له، ويتقدم في ذلك على مؤمنه الذي يحل محله في القدر الذي وفاه له.

ويتبين من صياغة نص المادة التي أقرت هذه الأفضلية أنها جاءت بعبارة الوجوب التي تبين أنه نص آخر يتعلق بالنظام العام، وبالتالي فإن كل اتفاق يمس بحق الأولوية بطريقة تضر بالمؤمن له، هو اتفاق باطل، ويظل المؤمن له متقدماً في استيفاء باقي حقه في التعويض على مؤمنه في دعوى الرجوع على الغير المسئول عند التزامهما. وهذا ما قال به غالبية الفقه أيضاً²، وذلك بخلاف ما جاءت به القواعد العامة في القانون المدني، إذ نصت المادة: 265 من القانون

¹ تنظر المادة: 02 من المرسوم رقم 80-34 سالف الذكر والتي تنص على ما يلي: "يضمن المؤمن، دون حصر المبلغ، التبعات المالية المنجزة عن المسؤولية المدنية التي تترتب على المؤمن له، عن الأضرار المادية المسببة للغير".

² عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص248؛ فتحي عبد الرحيم عبد الله، مرجع سابق، ص399؛ محمد إبراهيم دسوقي، مرجع سابق، ص300.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

المدني¹ على جواز الاتفاق على مخالفة حق الأولوية المقرر للمؤمن له، غير أن هذا النص لا يعمل به في مجال التأمين لورود نص خاص بشأنه، والخاص يقيد العام.

ويرى البعض² أن الأفضلية تتفق مع نية الطرفين، وتتفق مع الضمان الذي يلتزم المؤمن بتقديمه للمؤمن له إذ يصبح مكمل له، فإذا كان الرجوع تقرر لمنع إفلات المسئول من مسئوليته، وكذلك لمنع إثراء المؤمن له بالجمع بين مبلغ التأمين والتعويض، فيجب أن لا يؤدي هذا النظام إلى الأضرار بالمؤمن له، فيقع باطلاً كل اتفاق يؤدي إلى منع حصول المؤمن له على مبلغ التعويض المكمل لجبر الضرر الذي لحق به، خاصة وأن عقد التأمين من عقود الإذعان، والمشرع يهدف من وراء هذه القاعدة إلى منع المؤمن من الاشتراط التعسفي الذي يمس بجوهر العملية التأمينية.

وتجب الإشارة في الأخير إلى أن أولوية المؤمن له المضرور على مؤمنه تطبق أيضاً عند تزامهما في الرجوع على مؤمن الغير المسئول عن الضرر، أي مؤمن المسؤولية، فيكون المؤمن له المضرور مقدماً على مؤمنه في استيفاء باقي حقه من مؤمن المسئول³.

المطلب الثالث: شروط الرجوع.

بالرجوع إلى النصوص القانونية التي تنظم رجوع المؤمن على الغير المسئول عن الضرر، يتبين أنها تتطلب شرطين لإعماله، يتمثل الشرط الأول في أن يكون المؤمن قد وفى مبلغ التأمين إلى المضرور المستفيد من التأمين على السيارة (الفرع الأول)، وثانياً أن يكون لهذا الأخير دعوى مسئولية تجاه الغير المسئول عن تحقق الخطر (الفرع الثاني).

الفرع الأول: دفع مبلغ التأمين للمضرور.

نص المشرع الجزائري في المادة: 261 من القانون المدني على أنه: "إذا قام بالوفاء شخص غير المدين، حل الموفي محل الدائن الذي استوفى حقه...".

¹ تنص المادة: 265 فقرة 1 من القانون المدني الجزائري على ما يلي: "إذا وفى غير الدائن جزءاً من حقه وحل محله فيه، فلا يضار الدائن بهذا الوفاء، ويكون في استيفاء ما بقي له من حق مقدماً على من وفاه، ما لم يوجد اتفاق يغطي بغير ذلك".

² في عرض ذلك أنظر: سمير صادق توفيق عادي، رسالته، ص178.

³ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، التزام المؤمن بالتعويض ومدى رجوعه على المؤمن له وعلى الغير المسئول عن الضرر، مرجع سابق، ص96.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

يتبين من هذا النص أن شرط الدفع ما هو إلا تطبيق للقواعد العامة في الحلول، التي تتطلب لرجوع المؤمن على الغير المسئول عن الضرر تطبيقاً للحلول القانوني إثر الوفاء مسبق الوفاء بمبلغ التأمين، فلا رجوع إلا بعد أو مع الوفاء.

وأكدت هذا المعنى المادة: 38 من قانون التأمينات الجزائري إذ نصت على أنه: "يحل المؤمن محل المؤمن له، في الحقوق والدعاوى تجاه الغير المسئولين، في حدود التعويض المدفوع له...".

يتضح من هذا النص كذلك، أن للمؤمن الحق في الحلول محل المؤمن له والرجوع على المسئول عن تحقق الخطر المؤمن منه بمقدار ما تم دفعه للمؤمن له من مبلغ التأمين، وهذا يتطلب شرطاً له سبق الوفاء، حيث يكون الرجوع بسبب هذا الوفاء، لذلك لا يمكن للمؤمن الرجوع على المسئول عن الضرر، إلا إذا قام بالفعل بسداد مبلغ التأمين للمؤمن له¹.

فالوفاء إذن شرط حتمي للحلول القانوني، وتطبيق هذا المبدأ على حالة المؤمن يمكن اعتبار وفاء المؤمن بمبلغ التأمين للمؤمن له هو الشرط الذي يتحقق بموجبه الحلول، ودفع مبلغ التأمين من قبل المؤمن يتحدد على أساسه مقدار الحلول²، ويجب أن يكون لهذا الوفاء مظهراً مادياً³.

ويقدم هذا الشرط ضمانه فعالة للمؤمن له، حيث بموجبه يستطيع هذا الأخير أن يحصل على مبلغ التأمين من المؤمن بأقصى سرعة ممكنة، وجبر الضرر الذي لحق به، حتى لا يفلت منه الغير في دعوى الرجوع، وهذا يتماشى مع الهدف الأساسي من العملية التأمينية. وعليه فإن الدفع هو أساس الحلول أو سببه، وبذلك فإن الدفع هو الواقعة المنشئة للحلول، وإذا لم يدفع المؤمن مبلغ التأمين فلا يحق له الحلول محل المؤمن له والرجوع على الغير المسئول⁴.

وتطبيقاً لهذا الشرط قررت المحكمة العليا ما يلي:

¹ JACOP (N), op. cit., P223.

=
= فايز أحمد عبد الرحمان، الرجوع على الغير المسئول عن الحادث في نطاق التأمين البري الخاص، مرجع سابق، ص33؛ سعيد جبر، مرجع سابق، ص48؛ محمد كامل مرسي، مرجع سابق، ص222.

² أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، مرجع سابق، ص503؛ جلال محمد إبراهيم، التأمين، مرجع سابق، ص838.

³ سمير صادق توفيق عادي، رسالته، ص103.

⁴ إبراهيم المنجي، دعوى الرجوع، التنظيم القانوني والعملية لدعوى الرجوع، مرجع سابق، ص212؛ سعد واصف، رسالته، ص495؛ عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص249.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

"من المقرر قانوناً أن شركة التأمين تحل محل المؤمن له متى دفعت لهذا الأخير مبلغ التأمين ولو بعد رفع الدعوى أمام القضاء"¹.

كما قرر أيضاً في قضية أخرى أن المؤمن إذا لم يدفع مبلغ التأمين فلا يحق له الحلول محل المؤمن له والرجوع على الغير المسئول، فترفض الدعوى لانعدام الصفة². ويرى الفقه أن شرط سبق الوفاء، يعتبر من النظام العام، ولا يجوز الاتفاق على مخالفته، وبناء عليه لا يستطيع المؤمن الرجوع على الغير المسئول عن الضرر إذا لم يكن قد وفى بمبلغ التأمين للمؤمن له، حتى ولو اشترط ذلك الرجوع في عقد التأمين قبل الوفاء، فمثل هذا الشرط يقع باطلاً ولا يعمل به³.

ولا يكفي لتحقيق هذا الشرط مجرد وفاء المؤمن للمؤمن له، وإنما يتعين أن يكون هذا الوفاء قد تم بسبب عقد التأمين المبرم بينهما، وأن يكون هذا العقد صحيح وساري المفعول، فإذا كان عقد التأمين باطلاً أو موقوفاً أو كان قد فسخ لأي سبب نمن الأسباب فإن وفاء المؤمن بمبلغ التأمين لا يجيز له الرجوع على المسئول عن الضرر⁴.

أما إذا لم يكن الضرر الذي لحق المؤمن له أو المضرور هو عينه الضرر المؤمن منه، والذي يلتزم المؤمن بتعويضه بمقتضى عقد التأمين، ومع ذلك عوض المؤمن المضرور أو كان لدوافع إنسانية أو على سبيل المجاملة، فلا يستطيع المؤمن الرجوع على الغير المسئول عن الضرر استناداً إلى أحكام هذا الحلول⁵.

ويبرر الفقيه الفرنسي جوسران عدم جواز الرجوع في هذه الحالة، بكون عقد التأمين من عقود القانون الضيق، والتي يجب التضييق في تفسيرها، بحيث لا يلتزم المؤمن إلا بضمان

¹ ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا الصادر بتاريخ 25 أكتوبر 1992، ملف رقم 82381، منشور في المجلة القضائية، العدد الثالث، سنة 1993، ص170.

² ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا الصادر بتاريخ 21 يناير 1992، ملف رقم 77555، منشور في المجلة القضائية، العدد الثاني، سنة 1994، ص11.

³ محمد كامل مرسي، مرجع سابق، ص217؛ حسام الدين الأهواني، مرجع سابق، ص208؛ عبد العزيز المرسي حمود، مرجع سابق، ص50؛ فتحي عبد الرحيم عبد الله، مرجع سابق، ص595.

⁴ سعيد جبر، مرجع سابق، ص49.

LAMBERT –FAIVRE, op. cit., P324.

⁵ جلال محمد إبراهيم، التأمين، مرجع سابق، ص838؛ عبد العزيز المرسي حمود، مرجع سابق، ص50.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

المخاطر التي نص عليها العقد صراحة في الحدود المبينة في العقد دون إضافة أي حالة لم يشملها العقد¹.

ويعترض بعض الفقهاء على هذا الرأي بقوله أن القانون منح المؤمن حق الحلول بما آداه، دون أن يتطلب أن يكون ملزماً بهذا الأداء، وبضيفون إلى تبرير موقفهم بأن النص الذي ينظم الحلول في نطاق التأمين ليس تطبيقاً للقواعد العامة حتى ننزل عليه حكمها، بل هو نص خاص فيه خروج عليها، إذ يجيز للمؤمن الرجوع على المسئول عن تحقق الضرر ولو لم يكن ملزماً بتغطيته بموجب عقد التأمين².

غير أننا نرى أن هذا الموقف الأخير لا يتماشى مع نص المادة 38 من قانون التأمينات الجزائري، التي تعطي الأولوية في الرجوع للمؤمن له المضرور في حالة تزاممه مع المؤمن في هذا الرجوع، فكيف يوفي المؤمن للمؤمن له مجاملة ولا يستفيد المؤمن من الأولوية في الرجوع، خاصة وأن حق الأولوية للمؤمن له يعتبر من النظام العام، وبناء عليه لا يمكن تأييد هذا الرأي الأخير، ويتعين أن يكون المؤمن ملزم بما وفاه بمقتضى عقد التأمين.

فإذا دفع المؤمن مبالغ المؤمن له لجبر الضرر اللاحق به، دون أن يكون هذا الدفع بموجب التزام ناشئ عن عقد التأمين ودون أن يكون مسئولاً قانوناً عن هذا الدفع، فإنه لا يحق للمؤمن المتطوع الرجوع بما وفاه على المسئول عن الضرر، ولا يفهم من ذلك أن للمؤمن له الحق في الجمع بين مبلغ التأمين ومبلغ التعويض، وإنما يحق للمؤمن الرجوع على المؤمن له ومطالبته بالمبالغ التي قام بدفعها له استناداً إلى قواعد دفع غير المستحق.

وغني عن البيان أنه لا يشترط أن يتم الوفاء بمبلغ التأمين للمؤمن له شخصياً، ما دام أن هذا الوفاء تم لحسابه إذا كان هو المضرور من حادث المرور، كما إذا دفع المؤمن أجره إصلاح السيارة مباشرة لمن قام به، كذلك قد يتم تسديد مبلغ التأمين للمستفيد من غطاء التأمين عن حوادث السيارات مثل السائق المأذون له بحراسة أو بقيادة السيارة المؤمن عليها ما دام قد تضرر من حادث مرور إثر قيادته لتلك السيارة، ففي مثل هذه الحالات يعتبر سداد مبلغ التأمين مبرراً لذمة المؤمن، وبهذا الوفاء يعتبر قد استوفى شرط الرجوع على الغير المسئول عن الضرر³.

¹ أنظر في عرض هذا الرأي: سمير صادق توفيق عادي، رسالته، ص113.

² أنظر في عرض هذا الرأي وتأبيده: جلال محمد إبراهيم، التأمين، مرجع سابق، ص849.

³ عبد العزيز المرسي حمود، مرجع سابق، ص50-51؛ فايز أحمد عبد الرحمان، الرجوع على الغير المسئول عن الحادث، مرجع سابق، ص35.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

إن تحقق شرط سبق الوفاء، ليست العبرة بالدفع للمتعاقد شخصياً مع المؤمن بل لكل شخص يستفيد من هذا التأمين وتكون له دعوى ضد الغير المسئول عن تحقق الخطر المؤمن منه، وبذلك لا يحل المؤمن محل من دفع له مبلغ التأمين، إلا إذا كان هذا الأخير هو صاحب الحق في مقاضاة المسئول عن تحقق الخطر، لأن المؤمن يحل محله في هذا الحق¹.
ويقع عبء إثبات دفع مبلغ التأمين ومقداره على عاتق المؤمن وذلك حسب القواعد العامة المتعلقة بالإثبات².

الفرع الثاني: قيام مسؤولية الغير عن الضرر المؤمن منه.

باعتبار أن رجوع المؤمن على الغير المسئول عن الضرر، يتم عن طريق الحلول محل المؤمن له في حقوقه ودعاواه تجاه هذا الغير، فيتعين وجود حقوق للمؤمن له يحل فيها المؤمن محله، وذلك يستوجب تحقق مسؤولية الغير عن الضرر الذي عوضه المؤمن، بمعنى آخر يتعين أن يكون الضرر الذي عوضه المؤمن تنفيذاً لعقد التأمين هو عينه الضرر الذي أحدثه الغير بالمضرور، فإذا كان الضرر الذي أحدثه الغير يختلف عن الضرر الذي يلتزم بتعويضه المؤمن، فلا يستطيع الرجوع على الغير، لأن الحلول القانوني يتطلب أن يكون دين الموفي هو ذاته دين من يرجع عليه، وبالتالي يمتنع الرجوع إذا اختلفا من حيث المحل³.

وبهذا، فإنه يشترط حتى يستطيع المؤمن الرجوع على المسئول عن تحقق الخطر، أن يكون للمؤمن له دعوى مسؤولية تجاه الغير المسئول، فيحل المؤمن محل المؤمن له بكافة ماله من حقوق ودعاوى تجاه الغير المسئول، ولا يتم طبيعة هذه المسؤولية فقد تكون عقدية وقد تكون

¹ سمير صادق توفيق عادي، رسالته، ص109.

² سعيد جبر، مرجع سابق، ص50؛ سعد واصف، رسالته، ص495؛ إبراهيم المنجي، دعوى الرجوع، التنظيم القانوني والعملية لدعوى الرجوع، مرجع سابق، ص210؛ أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، مرجع سابق، ص504.

³ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، التزام المؤمن بالتعويض ومدى رجوعه على المؤمن له وعلى الغير المسئول عن الضرر، مرجع سابق، ص63؛ عبد العزيز المرسي حمود، مرجع سابق، ص45؛ فايز أحمد عبد الرحمان، الرجوع على الغير المسئول عن الحادث، مرجع سابق، ص30؛ فتحي عبد الرحيم عبد الله، مرجع سابق، ص396؛ محمد علي عرفة، شرح القانون المدني الجديد في العقود الصغيرة، مرجع سابق، ص192.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

تقصيرية، فالمهم أن يكون الغير قد تسبب في الحادث أو هو مسئول قانوناً عن تعويض المؤمن له عن ذات الضرر المؤمن منه¹.

إذن، فالرجوع مرتبط بوجه خاص بطرف ثالث متسبب في الضرر، يملك المؤمن حق قانوني تجاهه لاستعادة حقوقه عن طريق دعوى شخصية مباشرة².

ويترتب على توقف رجوع المؤمن على الغير على قيام مسؤولية هذا الأخير، أنه يمتنع هذا الرجوع إذا انقضت هذه المسؤولية وقت رجوع المؤمن لسقوط الدعاوى بها أو لوفاء المسئول للمؤمن له بمبلغ التعويض المطلوب، أو لغير ذلك من الأسباب، فلا يوجد بعد ذلك رجوع للمؤمن على المسئول عن الضرر حتى ولو دفع المؤمن مبلغ التأمين للمؤمن له، ذلك لأن المؤمن له لم تعد له حقوق قبل الغير المسئول يحل المؤمن محله فيها، وبذلك فإنه لا يكفي تحقق مسؤولية الغير، بل يجب أن تستمر مسؤوليته قائمة إلى حين رجوع المؤمن³. كما يمتنع الرجوع أيضاً إذا لم تنشأ دعوى المسؤولية أصلاً بسبب عدم توافر شروطها⁴.

وتجدر الإشارة إلى أنه قد يحدث أن توجد للمؤمن له دعوى مسؤولية تجاه الغير المسئول عن الضرر، ولكن يتسبب المؤمن له في استحالة قيام المؤمن برفع دعوى رجوع ضد الغير المسئول، فيترتب على ذلك إضرار بالمؤمن.

كما إذا أبرأ المؤمن له الغير المسئول عن الضرر من المسؤولية، سواء تم ذلك عن طريق التنازل، أو عن طريق التصالح دون موافقة المؤمن، ويستوي أن يكون ذلك الإعفاء سابقاً على وقوع الضرر أو لاحقاً له، ففي هذه الحالات وحسب نص المادة: 38 فقرة 2 من قانون

¹ سعيد جبر، مرجع سابق، ص53؛ محمد إبراهيم دسوقي، مرجع سابق، ص300؛ عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص247؛ حسام الدين الأهواني، مرجع سابق، ص206.

والملاحظ أنه لا يجوز للمؤمن الرجوع على الدولة في حالة قيام ضمانها بالتطبيق للمادة 140 مكرر 1 مدني جزائري في حالة انعدام المسئول عن الضرر الجسماني ولم تكن للمتضرر يمد فيه، لأن ضمان الدولة في هذه الحالة هو ضمان احتياطي وليس ضماناً أصلياً.

² سعد واصف، رسالته، ص504؛ حسام الدين الأهواني، مرجع سابق، ص206.

³ إبراهيم المنجي، دعوى الرجوع، التنظيم القانوني والعملية لدعوى الرجوع، مرجع سابق، ص104؛ جمال الدين مكناس، مرجع سابق، ص205؛ سعيد جبر، مرجع سابق، ص53؛ سعد واصف، رسالته، ص497؛ محمد إبراهيم دسوقي، مرجع سابق، ص300-301.

⁴ فايز أحمد عبد الرحمان، الرجوع على الغير المسئول عن الحادث، مرجع سابق، ص31.

الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.

التأمينات، تبرأ ذمة المؤمن من التعويض في مواجهة المؤمن له بالقدر الذي يتسبب فيه فعل هذا الأخير من حرمان المؤمن من الرجوع على هذا المسئول¹.

ويترتب على إبراء ذمة المؤمن من دفع مبلغ التأمين أثرين²:

- إذا كان المؤمن قد دفع مبلغ التأمين للمؤمن له فيحق له استرداده منه.

- أما إذا لم يكن المؤمن قد دفع مبلغ التأمين للمؤمن له فيمتنع عن دفعه له، ليقترب

الوضع هنا من السقوط.

ومن خلال ما تقدم ذكره، نصل إلى القول بأنه لتحقق الرجوع لا بد من قيام مسؤولية الغير

تجاه المؤمن له عن الضرر الذي عوضه المؤمن، ويجب أيضاً استمرار مسؤولية هذا الغير حتى

رجوع المؤمن عليه، أما إذا سقطت دعوى مسؤولية الغير، فيبرأ المؤمن من تعويض المضرور إذا

كان السقوط راجعاً إلى فعل المضرور أو المؤمن له.

¹ عبد العزيز المرسي حمود، مرجع سابق، ص47؛ فايز أحمد عبد الرحمان، الرجوع على الغير المسئول عن الحادث، مرجع سابق، ص32؛ جمال فاخر النكاس، مقال سابق، ص150.

² عبد العزيز المرسي حمود، مرجع سابق، ص49.

الخاتمة:

من خلال دراستنا للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ونظام التأمين الإلزامي عليها يتبين لنا أن المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات تقوم على أساس فعل السيارة، وأن المقصود بهذا الفعل هو كل تدخل مادي من السيارة في تحقيق الضرر، سواء كان يرجع في الحقيقة إلى فعل السيارة ذاته أم إلى فعل قائدها، مادام هذا التدخل هو السبب الحقيقي للضرر.

وفي هذا المجال استقر القضاة الفرنسي والجزائري على عدم الأخذ بالترقية بين فعل السيارة وفعل الشخص، فاعتبرا الضرر ناشئاً عن فعل السيارة، ويؤدي إلى تطبيق أحكام المسؤولية عن الأشياء، ولو كانت السيارة وقت حدوث الضرر مسيرة بواسطة الإنسان ولم يكن بها عيب، وسواء كانت مصنفة ضمن الأشياء الخطرة أو غير الخطرة. كما لا يشترط أي شرط خاص في فعل السيارة، فلا يشترط التلامس أو الاحتكاك بين السيارة والمضروب، كما لا يشترط حركة السيارة أثناء حدوث الضرر.

وكل ما يتطلبه القضاء للدلالة على هذه الفكرة، هو إثبات أن السيارة هي التي أحدثت الضرر، وهو يكفي في ذلك بإثبات المضروب للتدخل المادي للسيارة واشتراكها في الحادث الذي نتج عنه الضرر.

ويمكن أن يتم هذا الإثبات بكافة طرق الإثبات، وعلى وجه الخصوص عن طريق القرائن الموضوعية التي يستخلصها قاضي الموضوع من وقائع وظروف كل دعوى، كما في حالة وجود دماء المصاب على السيارة .

وإذا كان فعل السيارة يتحقق في كل مرة تتدخل فيها السيارة مادياً في إحداث الضرر، غير أن هذا التدخل يكفي فقط باعتباره ممثلاً لفعل السيارة، ولا يكفي لقيام المسؤولية عنها، والتي يشترط فيها أن يكون الضرر قد نتج فعلاً من الواقعة التي تعتبر أساساً للمسؤولية، أي أن يكون هذا التدخل هو السبب الحقيقي للضرر، ولا يكفي لذلك أن تكون السيارة محلاً للحادث الضار أو فرصة أو شرطاً لحصوله، بل يجب أن يكون لها دور إيجابي ومولد للضرر.

وقد تتحقق رابطة السببية بأوجه متنوعة، تبعاً لظروف الحادث. فقد يكون للسيارة في تحركها دور فاعل في إحداث الضرر كما قد تكون السيارة الساكنة في موقعها بوضعية غير مألوفة هي العامل الذي سبب حصول الضرر، فيكون لها الدور الفاعل تسبباً في حصوله.

وقد يتحقق هذا الدور الفاعل للسيارة في إحداث الضرر، ولو لم يكن هناك اتصال مادي بين السيارة والمضروب، كما إذا أريكت سيارة بحركة غير غادية سائق درجة، مما أدى إلى انقلابه.

الخاتمة

فكل تدخل، مهما كان نوعه أو ظرفه ، يدخل في الاعتبار متى حصل فعلاً وكان لحصوله دور في حدوث الضرر، أما إذا كان الحادث قد وقع بمعزل عن هذا الدور الفاعل، أما إذا كان الحادث قد وقع بمعزل عن هذا الدور الفاعل، فلا يمكن مساءلة حارس السيارة عنه. وتتميز علاقة السببية بأهمية خاصة في المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، حيث لا يتطلب القانون لانعقادها فحص سلوك الحارس ما إذا كان خاطئاً أو غير خاطئ، بل يكفي بأن يكون فعل السيارة منتج للضرر.

كما تتميز هذه العلاقة بافتراض القضاء لها، إذ يفترض بمجرد إثبات الضرر لفعل السيارة، أن هذا الفعل هو السبب المنتج في الحادث، حيث يقيم في هذا الصدد قرينة السببية. وهذه القرينة تتفق مع الحاجات العلمية، لأنها تيسر الطريق للضرور من أجل مسائلة الحارس. ويستخلص من دراسة أحكام المسؤولية عن الأشياء وجود علاقيتين، الأولى تربط السيارة بالضرر وتسمى علاقة السببية، والثانية تربط فعل السيارة بالحارس وتسمى علاقة الإسناد. وإذا كانت العلاقة الأولى مفترضة، فإن ذلك لا يكفي لمساءلة الحارس مدنياً، بل يجب بالإضافة إلى ذلك أن يسند إليه تدخل السيارة في الحادث.

ويصدد تحديد الحارس المسئول عن حوادث السيارات، نلاحظ أن القضاء تحول عن نظرية الحراسة القانونية التي تقوم على وجود سلطة قانونية للشخص على السيارة إلى الأخذ بنظرية الحراسة الفعلية، وقوامها السيطرة أو السلطة الفعلية التي تثبت للشخص على السيارة، ولو لم يستند في سيطرته على سند من القانون، بل حتى ولو كانت سلطته على السيارة غير مشروعة. لذلك تتحقق الحراسة في جانب سارق السيارة طالما سيطر عليها سيطرة فعلية.

كما أن الحراسة تتنافى مع التبعية والخضوع، فيجب أن تكون مستقلة، لهذا فهي لا تنتقل إلى التابع، وتظل الحراسة للمالك أي المتبوع. لأن العبرة في تحقيق الحراسة بالسيطرة أو سلطة الأمر ذاتها وليس بمباشرتها، فقد تثبت هذه السيطرة لشخص وبيأشرها عنه شخص آخر. لذلك لا أهمية لقيام الحراسة بوجود أو عدم وجود السيارة تحت يد من له السيطرة عليها.

نستنتج كذلك في هذا الإطار أن السيطرة الفعلية على السيارة قد تستخلص من اجتماع سلطات الاستعمال والتوجيه والرقابة، أو من توفر بعضها أو إحداها. فيخضع استخلاص هذه السلطات للسلطة التقديرية للقاضي، أما تكيف هذه السلطات ما إذا كانت تصل إلى حد هيمنته وسيطرته على السيارة، فهي مسألة قانون، يخضع القاضي فيها لرقابة المحكمة العليا.

الخاتمة

وبناء عليه، فإن الحراسة تتبدل ولا تتعدد، فإما أن تثبت كلها أو لا تثبت مطلقاً، وإن تثبت كلها فيمكن أن تثبت لأكثر من شخص، فتكون مشتركة بينهم، أما إذا توزعت السلطات التي تكون المظهر المادي للحراسة بين عدة أشخاص، فإن الحراسة تكون لصاحب السلطة الفعلية. وهكذا يقال أن الحراسة لا تتعدد عندما تستند إلى سلطات مختلفة، أما إذا كانت تستند إلى نفس السلطة فيمكن أن تثبت لأكثر من شخص فيكونوا متضامنين في التزامهم بالتعويض تجاه المضرور.

كما يتبين من دراسة تطور القضاء في مجال السلطة الفعلية على السيارة، أن هذه السلطة لا تتعارض مع الولاية على القاصر، بمعنى أن التمييز لم يعد ضروري لثبوت الحراسة للشخص بالمعنى المقصود في مسؤولية حارس الشيء عن الضرر الذي يقع بفعل هذا الشيء.

ولقد أوجد القضاء قرينة تساعد المضرور على إثبات توافر الحراسة في المدعى عليه، مقتضاها أن مالك السيارة هو حارسها القانوني والفعلي. وتتفق هذه القرينة مع الحاجات العملية، إذ يمكن بفضلها تحديد المسئول، خاصة عندما يثار شك حول الشخص الذي كان يمارس سلطة فعلية على السيارة وقت الحادث.

ويتبين من خلال دراسة وسائل دفع المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، أن الحارس المفترضة مسؤوليته بمجرد التدخل المادي للسارة في إحداث الضرر، يمكنه هدم هذه المسؤولية بإثباته للسبب الأجنبي الذي لا ينسب إليه.

وأن انتقاء الإسناد يتحقق إذا اجتمعت شروط السبب الأجنبي المتمثلة في السببية والخارجية وعدم إمكان التوقع وعدم إمكان الدفع.

ففيما يتعلق بالسببية بالنظر لافتراض القضاء لها، اختفت من مجال قيام المسؤولية المدنية، وظهرت في مجال النفي، إذ هنا فقط يتركز دفاع ومناقشات الأطراف لهدم إسناد فعل السيارة إلى الحارس، وإسناده إلى سبب أجنبي، لهذا كان من الأفضل تسمية هذا الشرط بشرط الإسناد إلى السبب الأجنبي. أما فيما يتعلق بالخارجية، فتحدد بالخارجية بالنسبة للحارس وكذلك بالنسبة للسيارة.

وأخيراً، فيما يتعلق بعدم إمكان التوقع والدفع، فإن المشرع الجزائري وإن كان قد نص فقط على عدم إمكانية التوقع، فذلك لأنه رأى أن في تطبيق القواعد العامة للمسؤولية المدنية الكفاية للوصول إلى نفس النتيجة التي نصل إليها عند تطبيق شرط عدم إمكان الدفع، والتي يؤدي أعمالها إلى مساءلة الحارس إذا ثبت أنه كان يستطيع تجنب إحداث هذا السبب للضرر، ولم يقم بذلك.

الخاتمة

وبناء عليه، نستنتج أن تطلب صفتي عدم إمكان التوقع والدفع ليس باعتبارهما شرطين في السبب الأجنبي، وإنما باعتبارهما دليلاً على عدم وجود ما يمكن نسبته وإسناده إلى الحارس لأنه لم يقصر في دفعه.

غير أن ذلك لا يمنع من وجود ما يمكن إسناده إلى الحارس، لكن بصفة مستقلة عن السبب الأجنبي، فيكون لكل منهما تأثيره السببي في الحادث في حالة تعدد المسؤولين عن الفعل الضار، كأن يسند الضرر إلى كل من الحارس وفعل الغير في نفس الوقت.

ومن خلال دراسة نظام إلزامية التأمين على السيارات، يتبين أنه ذو طابع عيني، يغطي المسؤولية المدنية للمكاتب بعقد التأمين، ومالك السيارة، وكذلك مسؤولية كل شخص آلت إليه بموجب إذن من المالك حراسة أو قيادة تلك السيارة. ويغطي كذلك المسؤولية المدنية للسارق ومستعمل العنف ومستعمل السيارة دون علم المؤمن له.

ويغطي هذا التأمين الأضرار الجسمانية والمادية و المعنوية التي تصيب المضرورين، ما لم تكن ضمن الاستثناءات التي نص عليها المشرع في القانون. كما يغطي أيضاً الأضرار التي تلحق ذوي حقوق هؤلاء المضرورين في حالة وفاتهم.

ولكن رغم مزايا نظام التأمين، إلا أنه تسبب في تراجع قواعد المسؤولية المدنية، والتقليل من دورها في ردع المسئول، فأصبح كل فرد يستطيع أن يفلت من المسؤولية المدنية بنقل عبء التعويض إلى المؤمن. وهكذا أصبحت مسؤولية الحارس مجرد مسؤولية إسمية يتحمل نتائجها المؤمن أو صندوق تعويض ضحايا حوادث السيارات.

كل هذه النتائج التي توصلنا إليها في هذا البحث المتواضع، تظهر لنا نوع من الضعف في قواعد المسؤولية وعجزها عن مواجهة الأضرار الناتجة عن حوادث السيارات. فبالنظر إلى الآثار البالغة الأهمية لحوادث السيارات، التي أصبحت توصف بالحوادث الاجتماعية، يبدو من الضروري الخروج من المفهوم التقليدي للمسؤولية المتمثل في جبر الضرر إلى مفهوم أكثر تطوراً يسوده الطابع العقابي، وهو ما يسمى بالتعويض العقابي.

وتظهر أهمية فكرة التعويض العقابي من الناحية العملية في حالة عدم وجود عقد تأمين على الرغم من إلزاميته، أو إذا كان الحادث ضمن ما استثناه القانون من الضمان في قانون إلزامية التأمين على السيارات.

الخاتمة

فإذا كان تأمين المسؤولية يؤثر سلبا على الوظيفة التهديبية للمسئولية المدنية، فحتى غيابه سوف لن يحسن من أسلوب أو طريقة قيادة غالبية قائدي السيارات. لهذا فإن فكرة جبر الضرر بأساسها الموضوعي تبقى إجراء وقائيا بدائيا، لا يتناسب والأوضاع المعاصرة. وبهذا تتجلى أهمية الاتجاه نحو الوظيفة العقابية للمسئولية المدنية.

بالنظر إلى قصور نظام التأمين الإلزامي على السيارات، خاصة في مجال تغطية التبعات المالية المنجزة عن المسؤولية المدنية التي تترتب على المؤمن له عن الإضرار المادية المسببة للغير، فإن الأمر يتطلب تدخل المشرع لإلزام المؤمن بقوة القانون بتغطية الأضرار التي تلحق البضائع والأشياء التي تنقلها السيارة المؤمن عليها.

أخيرا، يكون من الضروري أن يلعب المؤمن دورا فاعلا في الوقاية من حوادث السيارات، بالضغط على المؤمن له من أجل الحصول منه على أكبر درجة من العناية، وذلك مثلا بالزيادة في أقساط التأمين بالنسبة للذين يرتكبون عدد من الحوادث خلال مدة من التأمين، أو بمنح امتيازات أو تخفيضات للذين يرتكبون حوادث بسيطة أولا يرتكبون حوادث سيارات.

قائمة المراجع

أولاً: مراجع باللغة العربية:

المراجع العامة:

- 01- إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المسؤولية المدنية بين التقبيد والإطلاق، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980.
- 02- إبراهيم الدسوقي أبو الليل، نظرية الالتزام، العقد والإرادة المنفردة، جامعة الكويت، 1995.
- 03- أحمد شرف الدين، أحكام التأمين في القانون والقضاء، دراسة مقارنة، مطبعة حسان القاهرة، 1987.
- 04- أحمد شوقي محمد عبد الرحمان، مدى التعويض عن تغير الضرر في جسم المضرور وماله، منشأة المعارف بالإسكندرية، طبعة سنة 2000.
- 05- أحمد عبد التواب محمد بهجت، دروس في المبادئ العامة لعقد التأمين البري، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 1995.
- 06- إسماعيل غانم، النظرية العامة للالتزام، الجزء الثاني، مكتبة عبد الله وهبة، القاهرة، 1976.
- 07- البشير زهرة، التأمين البري، مؤسسات عبد الكريم عبد الله، الطبعة الثانية، 1985.
- 08- السنهوري، الوسيط، الجزء الثالث، في أوصاف الالتزام وحالاته وانقضائه، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 1998.
- 09- السيد عبد المطلب عبده، التأمين على الحياة، دار الكتاب الجامعي، الطبعة الأولى، 1986.
- 10- أنور سلطان، النظرية العامة للالتزام، الجزء الأول، مصادر الالتزام، دار المعارف، مصر، 1962.
- 11- برهام عطا الله، التأمين من الوجهة القانونية والشرعية، مؤسسة الثقافة الجامعية بالإسكندرية، طبعة 1984.
- 12- برهام عطا الله، دراسات ووثائق التأمين، مؤسسة الثقافة الجامعية، 1983.
- 13- جابر محجوب علي وخالد الهندياني، أحكام التأمين في القانون الكويتي مع المقارنة بالقانونين المصري والفرنسي، بدون ناشر، سنة 1999.

- 14- جلال محمد إبراهيم، التأمين وفقاً للقانون الكويتي، دراسة مقارنة مع القانون المصري والفرنسي، مطبوعات جامعة الكويت، 1989.
- 15- جلال محمد إبراهيم، التأمين، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1994.
- 16- جمال الحكيم، التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية، القاهرة، 1965.
- 17- جمال الدين مكناس، التأمين، عقد التأمين، منشورات جامعة دمشق، طبعة 1996.
- 18- جميل الشراوي، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، 1995.
- 19- حسام الدين الأهواني، المبادئ العامة للتأمين، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1975.
- 20- حسام الدين كامل الأهواني، مصادر الالتزام، المصادر غير الإرادية، 1994.
- 21- حسن الخطيب، نطاق المسؤولية المدنية التقصيرية والمسؤولية التعاقدية، مطبعة حداد، البصرة، العراق، بدون سنة الطبع.
- 22- حسين عامر، المسؤولية التقصيرية والعقدية، مطبعة مصر، القاهرة، الطبعة الأولى، 1956.
- 23- حسين عامر وعبد الرحيم عامر، المسؤولية المدنية، دار المعارف، مصر، الطبعة الثانية، 1979.
- 24- حشمت أبو ستيت، نظرية الالتزام في القانون المدني الجديد، الكتاب الأول، مصادر الالتزام، مطبعة مصر، الطبعة الثانية، 1954.
- 25- خميس خضير، العقود المدنية الكبيرة، البيع والتأمين والإيجار، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، 1979.
- 26- راشد راشد، التأمينات البرية الخاصة، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، طبعة 1992.
- 27- رمضان أبو السعود، أصول التأمين، دراسة لعقد التأمين من الناحيتين الفنية والقانونية، طبعة 1992.
- 28- زهدي يكن، المسؤولية المدنية، الطبعة الأولى، منشورات المكتبة العصرية، صيدا، بيروت، بدون سنة.
- 29- سعدون العماري، تعويض الضرر في المسؤولية التقصيرية، منشورات مركز البحوث القانونية، بغداد، 1981.
- 30- سعيد أحمد شعلة، قضاء النقص في التأمين، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.

- 31- سلامة عبد الله، الخطر والتأمين، الأصول العلمية والعملية، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الخامسة، سنة 1976.
- 32- سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، القسم الأول، الأحكام العامة، المجلد الثاني، بدون دار وبلد النشر، سنة 1992.
- 33- سليمان مرقس، المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية، القسم الأول، معهد الدراسات العربية العالمية، 1971.
- 34- سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، القسم الثاني، المسئوليات المفترضة، المجلد الثاني، بدون دار وبلد النشر، سنة 1992.
- 35- سميحة القلبوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987.
- 36- طه عبد المولى إبراهيم، مشكلات تعويض الأضرار الجسدية في القانون المدني في ضوء الفقه والقضاء، دار الفكر والقانون، المنصورة، مصر، الطبعة الأولى 2000.
- 37- عبد العزيز اللصاصنة، المسؤولية التقصيرية، الدار العلمية الدولية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2002.
- 38- عبد الحي حجازي، النظرية العامة للالتزام وفقاً للقانون الكويتي، الجزء الأول، المجلد الثاني، مطبوعات ذات السلاسل، الكويت، 1982.
- 39- عبد الحي حجازي، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، الجزء الثاني، المصادر غير الإرادية، مطبعة نهضة مصر، القاهرة، 1958.
- 40- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، في مصادر الالتزام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 1998.
- 41- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، في مصادر الالتزام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 1998.
- 42- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الثاني، في الإثبات وآثار الالتزام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 1998.
- 43- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الثاني، في الإثبات وآثار الالتزام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 1998.

- 44- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني، عقود الغرر والمقاهرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 1998.
- 45- عبد الرشيد مأمون، علاقة السببية في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون سنة الطبع.
- 46- عبد القادر العطير، التأمين البري في التشريع، دار الثقافة، عمان، الأردن، 2004.
- 47- عبد المعين لطفي جمعة، موسوعة القضاء في المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، الكتاب الأول، الجزء الأول، الهيئة العامة المصرية للكتاب، 1988.
- 48- عبد المنعم البدرأوي، النظرية العامة للالتزام، الجزء 2، مكتبة عبد الله وهبة، القاهرة، 1975.
- 49- عبد المنعم البدرأوي، التأمين، مكتبة وهبة، القاهرة، مصر، 1963.
- 50- عبد المنعم فرج الصده، مصادر الالتزام، شركة ومطبعة مصطفى البابي الحلبي وأولاده، القاهرة، 1958.
- 51- عبد الودود يحي، الموجز في النظرية العامة للالتزامات، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 1994.
- 52- عبد الودود يحي، دروس في العقود المسماة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1978.
- 53- عز الدين الديناصوري، عبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، الفنية للتجليد الفني، الإسكندرية، الطبعة 7، سنة 2000.
- 54- عزيز كاظم جبر، الضرر المرتد وتعويضه في المسؤولية التقصيرية، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، طبعة 1998.
- 55- علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994.
- 56- عماد الشربيني، القانون التجاري، الجزء الأول، الالتزامات والعقود التجارية، دار الكتب القانونية، مصر، 2002.
- 57- عمر إبراهيم حسن، جماعية المسؤولية المدنية، منشورات جامعة قار يونس، ليبيا، بدون سنة الطبع.
- 58- عمرو عيسى الفقي، الموسوعة القانونية في المسؤولية المدنية، دار الكتب القانونية، مصر، طبعة 2002.

- 59- فايز أحمد عبد الرحمان، الشروط التعسفية في وثائق التأمين، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، طبعة 2003.
- 60- فتحي عبد الرحيم عبد الله، التأمين، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، الطبعة الثانية، 2001-2002.
- 61- محمد إبراهيم دسوقي، التأمين من المسؤولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995.
- 62- محمد أوغريس، التأمين من المسؤولية في التشريع المغربي، 1992.
- 63- محمد حسام محمود لطفي، الأحكام العامة لعقد التأمين، الطبعة الثالثة، 2001، النسر الذهبي للطباعة، القاهرة.
- 64- محمد حسن قاسم، القانون المدني، العقود المسماة، البيع، التأمين، الإيجار، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، طبعة 2001.
- 65- محمد حسين علي الشامي، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية دراسة مقارنة بين القانونين المدني المصري واليميني والفقهاء الإسلاميين، دار النهضة العربية، القاهرة، 1990.
- 66- محمد طلبه عويضة وكامل عباس الحلواني، أصول التأمين، دار النهضة العربية، القاهرة، 1970.
- 67- محمد عبد الخالق عمر، مبادئ التنفيذ، دار النهضة العربية، الطبعة الثالثة، 1977.
- 68- محمد عبد الظاهر حسين، عقد التأمين مشروعيته وآثاره وإنهاؤه، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995.
- 69- محمد علي عرفة، شرح القانون المدني الجديد في العقود الصغيرة، مكتبة عبد الله وهبة، القاهرة، الطبعة الثانية، 1950.
- 70- محمد علي عمران، الالتزام بضمان السلامة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980.
- 71- محمد كامل مرسي، شرح القانون المدني الجديد، الجزء الثاني، الالتزامات، المطبعة العالمية، القاهرة، 1955.
- 72- محمد كامل مرسي، شرح القانون المدني الجديد، العقود المسماة، الجزء الثالث، عقد التأمين، المطبعة العالمية، 1952.
- 73- محمد لبيب شنب، موجز في مصادر الالتزام، المصادر غير الإرادية (الأعمال غير المباحة-الكسب غير المشروع)، دار النهضة العربية، بيروت لبنان، طبعة 1969، دار النشر.

- 74- محمد لبيب شنب، دروس في نظرية الالتزام، مصادر الالتزام، مطبعة دار التأليف بالقاهرة، بدون سنة.
- 75- محمد نصر الدين منصور، ضمان تعويض المضرورين "بين قواعد المسؤولية الفردية واعتبارات التضامن الاجتماعي"، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2001.
- 76- محمود جمال الدين زكي، الوجيز في نظرية التزام في القانون المدني المصري، الجزء الأول، مطبعة جامعة القاهرة، الطبعة الثانية، 1976.
- 77- محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الثاني في الاتفاقات المتعلقة بالمسؤولية، مطبعة جامعة القاهرة، 1990.
- 78- محمود خيال، خطأ التابع والجمع بين المسؤوليات عن فعل الغير، بدون دار نشر، سنة 1994.
- 79- محمود سعد الدين الشريف، شرح القانون المدني العراقي، نظرية الالتزام، الجزء الأول، سنة 1955.
- 80- مصطفى محمد الجمال، أصول التأمين، منشورات الحلبي، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 1999.
- 81- نبيل إبراهيم سعد، التضام ومبدأ عدم افتراض التضامن، دراسة تحليلية مقارنة، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1987.
- 82- نزيه محمد الصادق المهدي، عقد التأمين، دار النهضة العربية، 1974.
- 83- نعمان خليل جمعة، دروس في الواقعة القانونية، المصادر غير الإدارية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1972.
- 84- هاني محمد دويدار، الوجيز في العقود التجارية والعمليات المصرفية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2002.

المراجع الخاصة:

- 01- إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسئولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980.
- 02- إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بالتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات، ذات السلاسل، الكويت، 1985.
- 03- إبراهيم الدسوقي أبو الليل، التزام المؤمن بالتعويض ومدى رجوعه على المؤمن له وعلى الغير المسئول عن الضرر، مطبوعات جامعة الكويت، الكويت، 1995.
- 04- إبراهيم المنجي، دعوى الرجوع، التنظيم القانوني والعملي لدعوى الرجوع، منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة الأولى، 2001.
- 05- إبراهيم عساف، المسئولية المدنية التقصيرية والتعاقدية الناتجة عن استعمال السيارة، الطبعة الأولى، مطابع فتى العرب، دمشق، 1959.
- 06- أحمد شوقي عبد الرحمان، مسئولية المتبوع باعتباره حارساً، المطبعة العربية الحديثة، مصر، 1976.
- 07- أشرف جابر سيد، الاستبعاد الاتفاقي في عقد التأمين، دراسة بين القانونين المصري والفرنسي، دار النهضة العربية، 2006.
- 08- أمجد محمد منصور، المسئولية عن الأضرار الناجمة عن الجمادات، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، الدار العالمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان-الأردن، طبعة 2002.
- 09- إياد ملوكي، المسئولية عن الأشياء وتطبيقها على الأشخاص المعنوية بشكل خاص، مطبعة بابل، بغداد، 1980.
- 10- أيمن إبراهيم العشماوي، فعل الضرور والإعفاء الجزئي من المسئولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999.
- 11- خالد مصطفى فهمي، عقد التأمين الإجباري من المسئولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.
- 12- سعد واصف، شرح قانون التأمين الإجباري من المسئولية عن حوادث السيارات، المطبعة العالمية، القاهرة، 1962-1963.

- 13- سعيد جبر، رجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 1993.
- 14- سمير سهيل دنون، المسئولية المدنية عن فعل الآلات الميكانيكية والتأمين الإلزامي عليها، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، 2005.
- 15- طلبة وهبة خطاب، المسئولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان، دار الفكر العربي، مصر، بدون سنة.
- 16- عادل علي المقدادي، مسئولية الناقل البري في نقل الأشخاص، مكتبة دار الثقافة، عمان، الأردن، 1997.
- 17- عاطف النقيب، النظرية العامة للمسئولية عن فعل الأشياء، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية، 1981.
- 18- عبد السميع عبد الوهاب أبو الخير، الحراسة وعلاقة السببية في المسئولية عن الأشياء، مكتبة، وهبة، مصر 1988.
- 19- عبد العزيز المرسي حمود، مدى حق المؤمن البري في الرجوع على الغير المسئول عن الحادث المؤمن منه، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998.
- 20- فايز أحمد عبد الرحمان، الرجوع على الغير المسئول عن الحادث في نطاق التأمين البري الخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية، 2003.
- 21- فايز أحمد عبد الرحمان، التأمين من المسئولية عن حوادث السيارات، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.
- 22- فيصل ذكي عبد الواحد، النظام القانوني لدعوى ضحايا حوادث المركبات الآلية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993.
- 23- فيصل ذكي عبد الواحد، المفهوم القانوني للمستفيد من التأمين الإجباري من المسئولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية وفقاً للتشريعين الكويتي والمصري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993.
- 24- لؤي ماجد ذيب أبو الهيجاء، التأمين ضد حوادث السيارات، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، طبعة 2005.
- 25- محمد الكشور، حراسة الأشياء، طبيعتها وآثارها، مطبعة النجاح الجديدة، المغرب، 1990.

- 26- محمد المنجي، دعوى تعويض حوادث السيارات، منشأة المعارف بالإسكندرية، طبعة 2004.
- 27- محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، طبعة 2003.
- 28- محمد حسين منصور، المضرور المستفيد من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، منشأة المعارف، بالإسكندرية، 1996.
- 29- محمد شكري سرور، سقوط الحق في الضمان، دراسة في عقد التأمين البري، دار الفكر العربي، مصر، الطبعة الأولى، 1979-1980.
- 30- محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، دراسة في القانون المدني المصري مقارناً بالقانون الفرنسي، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1957.
- 31- محمد لبيب شنب، دروس في التأمين الإجبار من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات، جامعة الكويت، 1980.
- 32- محمود جلال حمزة، المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.
- 33- مختار رحمانى محمد، المسؤولية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هومه للطباعة والنشر، طبعة 2003.
- 34- يحيى أحمد موافى، المسؤولية عن الأشياء في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1992.
- 35- يوسف دلاندة، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور، دار هومه، الجزائر، طبعة 2005.

الرسائل:

- 01- إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الإعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، رسالة دكتوراه، مقدمة إلى كلية الحقوق بجامعة عين شمس، سنة 1975.
- 02- أبو زيد عبد الباقي، التأمين من المسؤولية عن حوادث السير، رسالة دكتوراه، مقدمة إلى كلية الحقوق بجامعة القاهرة، سنة 1975.

- 03- إسماعيل محمد علي المحاقري، الإعفاء من المسؤولية المدنية في القانون اليمني، رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق بجامعة القاهرة، عام 1996.
- 04- ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، رسالة دكتوراه، القاهرة، 1960.
- 05- رمضان أبو السعود، الدعوى المباشرة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية سنة 1974.
- 06- سعد واصف، التأمين من المسؤولية، دراسة في عقد التأمين البري، رسالة دكتوراه، القاهرة، 1958.
- 07- سليمان مرقس، في نظرية دفع المسؤولية المدنية، رسالة دكتوراه، الجامعة المصرية، كلية الحقوق، 1936.
- 08- سمير صادق توفيق عادي، حلول المؤمن محل المؤمن له في الرجوع على المسئول عن تحقق الخطر، رسالة دكتوراه في الحقوق، قسم الدراسات القانونية معهد البحوث والدراسات العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، جامعة الدول العربية، القاهرة، سنة 2002.
- 09- سهير سيد منتصر، تحديد مدلول الحراسة في المسؤولية عن الأشياء، رسالة دكتوراه، نوقشت بكلية الحقوق لجامعة عين شمس سنة 1977.
- 10- عبد القادر الفار، أساس مسؤولية حارس الأشياء، رسالة دكتوراه، مقدمة إلى كلية الحقوق بجامعة القاهرة، بدون سنة.
- 11- عبد القدوس عبد الرزاق محمد الصديق، التأمين من المسؤولية وتطبيقاته الإجبارية المعاصرة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1992.
- 12- علي عبيد عودة، العلاقة السببية بين الخطأ والضرر وتطبيقاتها القضائية، رسالة ماجستير، جامعة بغداد، 1977.
- 13- فايز أحمد عبد الرحمان خليل، أثر التأمين على الالتزام بالتعويض، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أسيوط، مصر. 1995.
- 14- كامران محمد محمد الصباغ، الصفة التعويضية في تأمين الأضرار، دراسة مقارنة في التأمين البري، رسالة دكتوراه، القاهرة، 1983.
- 15- محمد نصر رفاعي، الضرر كأساس للمسؤولية المدنية في المجتمع المعاصر، رسالة دكتوراه نوقشت بكلية الحقوق، جامعة القاهرة، سنة 1978.

- 16- محمود السيد عبد المعطي خيال، العلاقة بين مسئولية المتبوع ومسئولية حارس الأشياء غير الحية، رسالة دكتوراه، مقدمة إلى كلية الحقوق بجامعة عين شمس، بدون سنة.
- 17- يوسف أحمد حسن النعمة، دفع المسئولية المدنية بخطأ المضرور، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1991.
- 18- يوسف صالح الزغبى، عقد التأمين، دراسة مقارنة بين القانون الوضعي والفقہ الإسلامي، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1982.

المقالات:

- 01- إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مجال وشروط إنقاص التصرفات القانونية، مجلة الحقوق تصدر عن مجلس النشر العلمي، كلية الحقوق، جامعة الكويت، السنة الحادية عشر، العدد الثاني، يونيو 1978.
- 02- إبراهيم عساف، المسئولية التعاقدية في عقد نقل الأشخاص، مجلة القانون، العدد السابع، السنة التاسعة، 1958، دمشق.
- 03- أبو زيد عبد الباقي، الصفة التعويضية في تأمين الأضرار، دراسة مقارنة في القانون المصري والفرنسي -مجلة المحاماة، العددان السابع والثامن، السنة التاسعة والخمسون، سبتمبر أكتوبر 1979.
- 04- أحمد شرف الدين، الأساس القانوني لرجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث، مجلة الحقوق والشريعة، صادرة عن كلية الحقوق والشريعة، جامعة الكويت، العدد 2، أبريل 1980.
- 05- بدر جاسم اليعقوب، حوادث الطريق ومدى اعتبارها إصابات عمل، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، كلية الحقوق، العدد 4، سنة 1981.
- 06- بلحاج العربي، المسئولية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، مجلة الشرطة، صادرة عن المديرية العامة للأمن الوطني، العدد 49، أكتوبر 1992.
- 07- جلال محمد إبراهيم، الحادث أثناء وبسبب العمل، دراسة مقارنة، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، كلية الحقوق، العدد 2، سنة 1987.

- 08- جلال محمد إبراهيم، بعض الملاحظات حول انعقاد عقد التأمين، ورجوع المؤمن على المؤمن له إذا خالف القيود المعقولة التي تضمنتها الوثيقة بالنسبة لاستعمال السيارة أو قيادتها، مجلة المحامي تصدر عن جمعية المحامين الكويتية، الأعداد: أبريل/مايو/يونيو 1988.
- 09- جلال محمد إبراهيم، تحديد الأشخاص المستفيدين من نطاق التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، مجلة المحامي تصدرها جمعية المحامين الكويتية، أعداد يناير، فبراير، مارس، 1990.
- 10- جمال الدين جودة اللبان، الدعوى المباشرة للمضرور في حوادث السيارات قبل شركة التأمين، مجلة إدارة قضايا الحكومة، العدد الأول، السنة الثامنة عشرة، يناير مارس 1974.
- 11- جمال فاخر النكاس، خطأ المؤمن له وأثره على حقه في التعويض، مجلة الحقوق، صادرة مجلس النشر العلمي بجامعة الكويت، العدد الثاني، سنة 1994.
- 12- حلمي راغب حنا، دعوى المضرور ضد شركة التأمين، مجلة المحاماة، العددين: 5، 6، السنة 46.
- 13- خالد الشاوي، التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات الآلية، الجمهورية العربية الليبية، مجلة الدراسات القانونية، بنغازي، المجلد الثاني، 1972.
- 14- سعد واصف، هل تختص المحاكم الجنائية بعد صدور قانون التأمين الإجباري بنظر الدعوى المدنية التي يرفعها المضرور ضد شركة التأمين، مجلة المحاماة، العدد الرابع، السنة 41.
- 15- سعد واصف، المسؤولية المدنية للدولة في النظام الاشتراكي، مجلة المحاماة، السنة 42.
- 16- سليمان مرقس، تكييف الفعل الضار واختصاص المحاكم الجنائية بالدعاوى المدنية، وأثر الحكم بالبراءة في دعوى التعويض، مجلة القانون والاقتصاد، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، مطبعة جامعة فؤاد الأول، القاهرة، العدد الثاني، السنة الخامسة عشر، 1945.
- 17- سليمان مرقس، تعليقات على الأحكام في انتقال الحق في التعويض إلى ورثة المجني عليه، مجلة القانون والاقتصاد، تصدر عن كلية الحقوق بجامعة القاهرة، مطبعة جامعة الفؤاد الأول، القاهرة، العدد الأول، السنة الثامنة عشر، 1948.
- 18- عبد العزيز بوذراع، النظام القانوني لتعويض ضحايا حوادث المرور، مجلة الفكر القانوني، تصدر عن اتحاد الحقوقيين الجزائريين، العدد الثالث، ديسمبر 1986.

- 19- عاطف محمد كامل فخري، حول الاختصاص بنظر دعاوى التعويض عن الأضرار الناتجة عن حوادث المرور، مجلة إدارة قضايا الحكومة، العدد الثاني، سنة 1969.
- 20- علي جمال الدين عوض، رجوع المؤمن على الغير فاعل الضرر، مجلة المحاماة، مصر، العدد الثالث، السنة الرابعة والأربعون، 1963.
- 21- علي علي سليمان، تعدد المسؤولية في القضاء الفرنسي والقانون المدني الجزائري، مجلة الشرطة، العدد 43، سنة 1990.
- 22- غازي عبد الرحمن ناجي، المسؤولية عن الأشياء غير الحية وتطبيقاتها القضائية، مجلة العدالة، العدد الثاني، السنة السابعة، بغداد، 1981.
- 23- فؤاد وصفي أبو الذهب، قسم التعليقات على الأحكام الأجنبية، مجلة إدارة قضايا الحكومة، السنة الرابعة، العدد الرابع، أكتوبر-ديسمبر، دار القاهرة للطباعة، 1960.
- 24- فرنان بالي، التأمين من المسؤولية، مجلة المحاماة، السنة 33، العدد الثامن.
- 25- ليون مازو، مجلة القانون والاقتصاد، مطبعة جامعة القاهرة، السنة الثانية.
- 26- محسن البيه، التضامن والتضامم في قضاء محكمة الاستئناف العليا الكويتية مقارناً بالقضائين الفرنسي والمصري، الجزء الأول، مجلة الحقوق صادرة عن مجلس النشر العلمي بجامعة الكويت، العدد 3، سنة 1989.
- 27- محسن البيه، التضامن والتضامم في قضاء محكمة الاستئناف العليا الكويتية مقارناً بالقضائين الفرنسي والمصري، الجزء الثاني، مجلة الحقوق صادرة عن مجلس النشر العلمي بجامعة الكويت، العدد 4، سنة 1989.
- 28- محمد السعيد رشدي، حالات رجوع المؤمن على المؤمن له في المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، مجلة المحامي، تصدرها جمعية المحامين الكويتية، العدد يناير، فبراير، مارس 1997.
- 29- محمد صبري الجندي، في ضمان الضرر الجسدي الناتج عن فعل ضار، مجلة الحقوق، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، العدد الأول، سنة 2002.
- 30- محمد علي عرفة، الدعاوى المباشرة المترتبة على عقد التأمين، مجلة القانون والاقتصاد، السنة 16، 1946.

31- محمد يحي المعاسنة، أصحاب الحق في التعويض عن الضرر الأدبي في حالة موت المصاب، مجلة الحقوق، مجلس التشريعي العلمي، جامعة الكويت، العدد الثاني، سنة 2000.

32- مصطفى الجمال، تقييم موقف الفقه والقضاء من أحكام المسؤولية التقصيرية في قانون المعاملات المدنية، مجلة الأمن والقانون، تصدرها كلية شرطة دبي، العدد الأول، يناير.

33 - هنري مازو، مجلة القانون والاقتصاد، مطبعة جامعة القاهرة، السنة الثانية.

- القوانين والأوامر والمراسيم:

- 01- الأمر 15-74 المؤرخ في 30 يناير 1974 يتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31 المؤرخ في 19 يوليو 1988.
- 02- الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني المعدل المتمم.
- 03- الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 يتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 25 يناير 2006.
- 04- الملحق للأمر رقم 15-74 المعدل والمتمم بالملحق بالقانون رقم 88-31 المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم.
- 05- المرسوم رقم 80-34 المؤرخ في 16 فبراير 1980 يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 07 من الأمر رقم 15-74 المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلقة بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار.
- 06- المرسوم رقم 80-35 المؤرخ في 16 فبراير 1980 المتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار ومعاينتها التي تتعلق بالمادة: 19 من الأمر رقم 15-74 المتعلقة بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار.
- 07- المرسوم رقم 80-36 المؤرخ في 16 فبراير 1980 يتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بطريقة تقدير نسب العجز ومراجعتها التي تتعلق بالمادة 20 من الأمر رقم 15-74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31 سالف الذكر.
- 08- القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 غشت 2001، يتضمن توجيه النقل البري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 44، سنة 2001.

- 09- القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت 2001 يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 46 سنة 2001.
- 10- القانون رقم 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004، يعدل ويتم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 72، سنة 2004.
- 11- المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004، يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 76 لسنة 2004.

القرارات والأحكام القضائية الجزائرية:

- 01- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 05 فبراير 1969، ملف رقم 1969141، قرار غير منشور.
- 02- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 25 فبراير 1969، ملف رقم 1969141، قرار غير منشور.
- 03- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 25 جوان 1969، ملف رقم 24192، منشور في المجلة القضائية، العدد 2، سنة 1989، ص 20.
- 04- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 25 جوان 1969، ملف رقم 1969272، قرار غير منشور.
- 05- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 24 نوفمبر 1971، ملف رقم 1971032، منشور في نشرة القضاة، العدد 7، سنة 1976، ص 32.
- 06- قرار غرفة الجناح والمخالفات بالمحكمة العليا، القسم الرابع، الصادر بتاريخ 19 فبراير 1981، ملف رقم 19713، نشرة قضائية، العدد 44، ص 90.
- 07- قرار غرفة الجناح والمخالفات بالمحكمة العليا بتاريخ 28 ماي 1981، ملف رقم 22430، منشور في نشرة القضاة، العدد 44، ص 101.
- 08- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 01 جويلية 1981، ملف رقم 21313، قرار منشور في نشرة القضاة، العدد 18، سنة 1982، ص 121.

- 09- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 01 جويلية 1981، ملف رقم 21830، منشور في نشرة القضاة، العدد 2، سنة 1982، ص.125
- 10- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 09 جويلية 1981، ملف رقم 21184، منشور في نشرة القضاة، العدد 44، ص.103.
- 11- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 09 جويلية 1981، ملف رقم 23184، منشور في نشرة القضاة، العدد 44، ص.103.
- 12- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 24 ديسمبر 1981، ملف رقم 19985، منشور في نشرة القضاة، العدد 44، ص.97.
- 13- القرار الصادر عن الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 1982/01/20 منشور بالمجلة القضائية سنة 1989، العدد 2، ص.15
- 14- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 1982/01/20، ملف رقم 21286، المجلة القضائية، العدد 2، سنة 1989، ص.15.
- 15- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 03 مارس 1982، ملف رقم 24509، منشور في المجلة القضائية، العدد 1، سنة 1989، ص.26.
- 16- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا رقم: 24/192 بتاريخ: 82/03/17 منشور في المجلة القضائية، العدد 1 سنة 1991، ص.228
- 17- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 17 مارس 1982، ملف رقم 43237، قرار منشور في المجلة القضائية، العدد 1، سنة 1989، ص.68.
- 18- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 12 ماي 1982، ملف رقم 24771، منشور في المجلة القضائية، العدد 2، سنة 1982، ص.155.
- 19- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 15 ماي 1982، ملف رقم 24771، منشور في نشرة القضاة، العدد 22، سنة 1982، ص.155.
- 20- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 02 مارس 1983، ملف رقم 20310، منشور في نشرة القضاة، العدد 1، سنة 1987، ص.64.
- 21- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 02 مارس 1983، ملف رقم 30064، قرار منشور في نشرة القضاة، العدد 1، سنة 1987، ص.27.

- 22- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 17 مارس 1983، ملف رقم 24192، منشور في المجلة القضائية، العدد 2، سنة 1989، ص 20.
- 23- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 30 مارس 1983، ملف رقم 26320، منشور في المجلة القضائية، العدد 4، سنة 1989، ص 42.
- 24- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 1983/05/25، ملف رقم 32817، قرار منشور في المجلة القضائية، العدد 2 سنة 1990.
- 25- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 14 ماي 1986، ملف رقم 43237، قرار منشور في المجلة القضائية، العدد 1، سنة 1989، ص 68.
- 26- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 17 جوان 1987، ملف رقم 48727، قرار منشور في المجلة القضائية، العدد 3، سنة 1991، ص 22.
- 27- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 25 ماي 1988، ملف رقم 53010، قرار منشور في المجلة القضائية، العدد 2، سنة 1992، ص 11.
- 28- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 17 ماي 1989، ملف رقم 53009، منشور في المجلة القضائية، العدد 2، سنة 1991، ص 23.
- 29- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 14 جوان 1989، ملف رقم 61060، فهرس 211، قرار غير منشور.
- 30- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا الصادر بتاريخ 21 يناير 1992، ملف رقم 77555، منشور في المجلة القضائية، العدد الثاني، سنة 1994، ص 11.
- 31- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا الصادر بتاريخ 25 أكتوبر 1992، ملف رقم 82381، منشور في المجلة القضائية، العدد الثالث، سنة 1993، ص 170.
- 32- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 02 ديسمبر 1992، ملف رقم 94034، منشور في المجلة القضائية، العدد 2، سنة 1995، ص 04.
- 33- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا الصادر بتاريخ 1996/05/14، ملف رقم 43237، قرار غير منشور.
- 34- قرار غرفة الجناح والمخالفات، بالمحكمة العليا، بتاريخ 15 أكتوبر 1996، فهرس 1034، ملف رقم 147026، غير منشور.

- 35- قرار غرفة الجرح والمخالفات بالمحكمة العليا بتاريخ 16 فبراير 1999، ملف رقم 196300،
المجلة القضائية، العدد 1، سنة 1999، ص 199.
- 36- حكم محكمة الغزوات الصادر عن القسم المدني بتاريخ 12/04/1999 فاصل في قضية رقم
99/40، حكم غير منشور.
- 37- قرار غرفة الجرح والمخالفات بالمحكمة العليا الصادر بتاريخ 01 جوان 1999 تحت رقم
208521، غير منشور.
- 38 - قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 19 أكتوبر 1999، ملف رقم 193217، المجلة
القضائية، العدد 2، سنة 2000، ص.217
- 39- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 16 فبراير 2000، ملف رقم 215653، قرار
منشور في المجلة القضائية، العدد 1، سنة 2001، ص 127.
- 40- قرار غرفة الجرح والمخالفات بالمحكمة العليا، القسم الرابع، الصادر بتاريخ 18 يناير
2000، ملف رقم 216134، المجلة القضائية، العدد 1 لسنة 2001، ص 358.

OUVRAGES GENERAUX:

- 01- AUBRY et RAU, Cours de droit civil français, 5^{ème} édition, refondu par ESMEIN, Paris, 1951.
- 02- BEUDANT (C), cours de droit civil français, Tome 4, 2^{ème} édition, Par RODIERE, Paris 1952.
- 03- COLIN (A) et CAPITAN (H), cours élémentaire de droit civil français, par Julliot de la Morandière, 2^{ème} édition, Paris, 1959.
- 04- DEMOGUE (R), traité des obligations en général, Tome VI, Paris, 1923.
- 05- FLOUR (J) et AUBERT (JL) et ERIC SAVAUX, les obligations, tome 2, 9e édition, éditions Dalloz, Paris, 2001, librairie Armand colin, Paris, 1981.
- 06- FLOUR (Jaques), AUBERT (Jean-Luc), SAVAUX (Eric), les obligations, tome2, Le fait juridique, 9^{ème} édition, Dalloz, Paris, 2001.
- 07- GRETS (Francis), connaître et comprendre la loi du 13 juillet 1930 sur le contrat d'assurance, 6^{ème} édition, Paris, 1962.
- 08- JACOP (N), les assurances, Dalloz, Paris, 1979.
- 09- JOSSERAND (L) les transports, librairie Arthur - rousseau, paris 2^{ème} éditions, 1926.
- 10- JOURDAIN (Patrice), les principes de la responsabilité civile, 5^{ème} édition, Dalloz, Paris, 2000.
- 11- LAMBERT-FAIVRE (Yvone), droit des assurances, 10^{ème} édition précis Dalloz, 1998.
- 12- Le TOURNEAU (Philippe) et CADIET (Loïc), droit de la responsabilité, édition Dalloz, paris, 1996, N°3816 et s, P787 et s.
- 13- MARTY (G) et RAYNAUD (P), les obligations, tome 1 et 2, les sources, 2^{ème} édition, Sirey, Paris, 1988.
- 14- MAZEAUD (H), cours de droit civil approfondi, les grands arrêts de la cour de cassation dans le domaine de la responsabilité quasi délictuelle d u fait des choses inanimées, paris, 1952-1953.
- 15- MAZEAUD (H et L), traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle, tome 2, 3^{ème} édition, librairie du recueil Sirey, Paris 1969.
- 16- MAZENUD (Henri et Léon et Jean) et CHABAS (François), leçons de droit civil, tome 2, volume 1, obligations, éditions delta, Paris, 2000.

- 17- MAZEAUD (H et L) et TUNC (A), traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle, tome 3, 5^{ème} édition, Paris 1960.
- 18- MAZEAUD (H et L) et TUNC (A), traité théorique et pratique de la Responsabilité civile délictuelle et contractuelle, tome1, 6^{ème} édition, Montchrestien, paris, 1965.
- 19- PAUFFIN (Madeline), quelques aspects de la réparation du dommage corporel, L.G.D.J, 1966.
- 20- PICARD (M) et BESSON (A), les assurances terrestres en droit français, le contrat d'assurance, tome 1, 5^{ème} édition L.G.D.J. 1982.
- 21- PICARD (M) et BESSON (A), traité générale des assurances terrestres en droit français, tome 3, paris, 1943, P541
- 22- RIPERT (G), la règle morale dans les obligations civiles, 4^{ème} ed., paris, 1949.
- 23- RUSTAERT (J), le fondement de la responsabilité civile extra contractuelle, paris, 1930.
- 24- SAVATIER (René), traité de la responsabilité civile, tome 1, les sources de la responsabilité civile, L.G.D.J, Paris, 1939.
- 25- SAVATIER (René), traité de la responsabilité civile, tome 2, les conséquences de la responsabilité civile, L.G.D.J, Paris, 1939.
- 26- SOLUS (Henry) et Roger PERROT, droit judiciaire privé, tome2, La compétence, Paris, 1964.
- 27- STARCK (B), Droit civil, Les obligations, Librairies Techniques, Paris, 1972.
- 28- SUMIEN (P), traité théorique et Pratique des assurances terrestres et des opérations de capitalisation et d'épargne, 6^{ème} éditions, 1948.
- 29- VINEY (G), les obligations, la responsabilité : effets, paris 1988.
- 30- VINEY (Geneviève) et JOURDAIN (Patrice), traité de droit civil, les conditions de la responsabilité, 2^{ème} édition, L. G. D. J, Paris, 1998.
- 31- WEILL (Alex) et TERRE (François), Droit civil, Les Obligations, 2^{ème} édition, Dalloz, Paris, 1975.

OUVRAGES SPECIAUX:

- 01-BEDOUR (Jean), précis des accidents d'automobile, 5^{ème} édition, 84 rue d'amrémont, Paris, 1968, P251-252.
- 02-BESSON (A), les conditions générales de l'assurance de responsabilité automobile, Paris 1960.

- 03- BESSON (Pierre), l'assurance obligatoire des véhicules terrestres à moteurs, Paris, 1965.
- 04- CHAMBON (P), les piétons selon le code de la route, Dalloz, 1979.
- 05- CHORMANTIER (A) et ROUZY (M), l'assurance automobile, paris, 1940.
- 06-CLAEYS (CH. EMMANUEL), l'assurance obligatoire de la responsabilité des accidents d'automobiles, paris, 1962.
- 07- COCRAL (F), la responsabilité du fait de l'usage de tous véhicules terrestres et le contrat d'assurance, Paris 1^{ère} édition, 1971.
- 08- COCRAL et RIEDMATTEN, la responsabilité du fait de l'usage de tous véhicules terrestres et le contrat d'assurance, 4^{ème} édition, 1971.
- 09- KULLMANN (Jérôme), modifications des relations contractuelles, aliénation de la chose assurée, Lamy assurances 1996.
- 10- MERCIER (Marguerite), Les accidents de la circulation, Les Editions Sociales Française, Paris, 1960.
- 11- RODIERE (ABADIR- CHAO), le transport des personnes dans la jurisprudence, techniques librairies, Paris, 1973.

THESES:

- 01- AGUILA (D), la causalité dans la responsabilité en droit comparé français et chilien, thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue à l'université de Toulouse, Faculté de droit, en 1967.
- 02-ATTALLAH (B), le droit propre de la victime et son action directe contre l'assureur de la responsabilité automobile obligatoire, thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue à l'université de Paris 1967.
- 03- BESSON (A), la notion de la garde dans la responsabilité du fait des choses, thèse de doctorat, présentée et soutenue à la Faculté de droit, Université de Dijon, en 1927.
- 04- BINEY (P) l'action directe de la victime, thèse, thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue à l'université de Paris, en 1934.
- 05- BRUZIN, la notion d'imprévision et son rôle en matière contractuelle, thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue à l'université de Bordeaux, en 1922.
- 06- CAHIERRE (Paul), les choses inanimées soumises à l'obligation de garde, thèse pour le doctorat présentée et soutenue à la Faculté de droit, Université de rennes le 04/07/1929.

- 07- CHAPUS (Réné), responsabilité publique et responsabilité privée, thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue à l'université de Paris, Faculté de droit, en 1954.
- 08- DAVID, la notion du fait de la chose dans l'article 1384/1, thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue à l'université de Lille, en. 1934.
- 09- De LESTANG (Gaston), garde et préposition, thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue à la faculté de droit et des sciences économiques, université de bordeaux, le 28 juin 1961.
- 10- DUPON (G), de la responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles, thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue à l'université de Caen, en 1910.
- 11- JACQUES (M), la subrogation personnelle, thèse pour le doctorat en droit présentée et soutenue à faculté de droit, université de Paris, 1979.
- 12- LALA, La force majeure en matière de responsabilité civile, thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue à l'université de Paris, Faculté de droit, en 1963.
- 13- LARTIGUE (P), essai sur le domaine de la responsabilité du fait des choses inanimées, thèse de doctorat, présentée et soutenue à l'université de Toulouse, Faculté de droit, 1931.
- 14- Le FLOCH, la notion du fait de la chose dans l'article 1384/1, thèse de doctorat, présentée et soutenue à l'université de rennes, faculté de droit, 1942.
- 15- MARRE (Léon), essai sur les notions de cas fortuit et de force majeure, thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue à l'université de Paris, en 1910.
- 16- RADOUANT, du cas fortuit et de la force majeure, thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue à l'université de Paris, Faculté de droit, en 1920.
- 17- RENARD (J.P), les obligations de l'assuré dans le contrat d'assurance terrestre, thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue à l'université de Rennes, en 1961.
- 18- STARCK (B), essai d'une théorie générale de la responsabilité civile considérée en sa double fonction de garantie et de peine privée, thèse de doctorat, présentée et soutenue à la faculté de droit université de paris, 1947.
- 19-VITRY (M), La détermination du fait de l'homme, du fait de l'animal, et du fait de la chose, thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue à l'université de rennes, en 1922.

ARTICLES:

- 01- BESSON (A), effets du contrat d'assurance vis-à-vis des personnes à qui le propriétaire confie son automobile, Dalloz hebdomadaire 1930, P33-36.
- 02- BESSON (A), cas fortuit et force majeure dans les accidents d'automobiles, revue générale des assurances terrestres, 1931.
- 03- BESSON, la prescription de l'action directe en matière d'assurance, Dalloz hebdomadaire, 1936, P73 et s.
- 04- CLEAYS (CH. EMMANUEL), les conventions internationales pour l'indemnisation des victimes d'automobiles en droit international, gazette du Palais, 1966-2, P112.
- 05- DELASTRE (L.P), la déchéance du contrat d'assurance pour conduite en état d'ivresse, revue générale des assurances terrestres, 1967, P140.
- 06- H. MAZEAUD, la faute dans la garde, Revue trimestrielle de droit civil, 1925.
- 07- PICARD (M)- l'autonomie de l'action directe, revue générale des assurances terrestres, 1933, P725 et s.
- 08- STARCK (B), les rayons et les ombres d'une esquisse de loi sur les accidents de la circulation, revue trimestrielle de droit civil, 1966, P635.
- 09- STARCK (B), la pluralité des causes de dommage et la responsabilité civile, la semaine juridique, 1970, 1, 339.
- 10- THERY (René), le lien de cause à effet en matière de responsabilité du fait des choses, Dalloz, 1947-221.
- 11- TUNC (André), force majeure et absence de faute en matière délictuelle, article publié dans la revue trimestrielle de droit civil, 1946-1-171 et s.
- 12- VIEDERKEHR (G), de la loi du 05 juillet 1985 et de son caractère autonome, Dalloz 1986-chr-P255.
- 13- WIGNY (Pierre), Responsabilité contractuelle et force majeure, revue trimestrielle de droit civil, 1935, P20.

NOTES DE JURISPRUDENCE:

- 01- BATTY, note sur Civ., 21 janvier 1981, la semaine juridique, 1982, 2, 19814.

- 02- DURRY (G), note sur civ., 25 mai 1971, Revue trimestrielle de droit civil, 1972, N°9, P141.
- 03- BERR (C.J) et GROUDEL (H) note sur Civ. 1^{ère}, 17 janvier 1984, Dalloz, 1984-469.
- 04- BESSON, note sur civ. 03 décembre 1974, revue générale des assurances terrestres, 1975, P10.
- 05- BESSON, Civ. 27 novembre 1979, la semaine juridique, 1980-4-54. revue générale des assurances terrestres, 1975, P10.
- 06- KULLMAN (J), note sur Civ. 1^{ère}, 22 mai 2001, Revue générale du droit des assurances, 2001, 944.
- 07- LALOU, note sur Paris, 22 avril 1936, Dalloz 1936-2-55.
- 08- PICARD, note sur Civ. 28 mars 1939, Dalloz 1939-1-68.
- 09- RADOUANT, note sur Civ., 13 mars 1957, Dalloz, 1958, 73.
- 10- RADOUANT, note sur Civ., 2^{ème}, 15 janvier 1960, Dalloz, 1961, 681.
- 11- RIPERT, note sur Civ., 19 juillet 1951, Dalloz, 1951, 717.
- 12- ROBERT, note sur Crim, 08 juillet 1971, Dalloz, 1971, 625.
- 13- RODIERE, note sur Civ., 2^{ème}, 04 novembre 1965, Revue trimestrielle de droit civil, 1966, 299.
- 14- ROUBIER (Paul), note sur l'arrêt des chambres réunies du 02 décembre 1941, et la théorie générale de la responsabilité, J.C.P. 1942-1-257.
- 15- R. SAVATIER, note sur Req, 13 avril 1934, Dalloz, 1934, 41.
- 16- A. TUNC, note sur Civ., 2^{ème}, 17 décembre 1963, Dalloz, 1964, 566.
- 17- A. TUNC, note sur Civ., 2^{ème}, 28 octobre 1965, Dalloz, 1966, 137.
- 18- E. VERGE et G. RIPERT, note sur Civ., 16 juin 1896, Dalloz, 1949, 3, 826.
- 19- E. VERGE et G. RIPERT, note sur Ch. Reun, 13 février 1930, Dalloz, 1949, 3, 827.

ARRETS:

- 01- Req., 22 janvier 1908, Dalloz, 1914, 1, 180.
- 02- Cour de paris, 25 janvier 1925, gazette du palais, 1925, 1, 74.
- 03- Renne 12 février 1925, gazette du palais, 1925, 1, 499.
- 04- Dijon, 16 octobre 1928, Dalloz, 1929, 141.
- 05- Civ., 24 avril 1929, Dalloz, 1949, 3, 827.
- 06- Paris, 8 juin 1929, gazette du palais, 1929, 2, 386.
- 07- Requête, 16 décembre 1929 Dalloz 1931, 1, 49.
- 08- Colmar 13 février 1930, gazette du palais, 1930, 1, 621.
- 09 - Paris, 5 juin 1930, revue général des assurances terrestres 1930-76.

- 10- Paris, 18 juin 1930, gazette du palais, 1930, 2, 674, Dalloz.
- 11- Paris, 18 juillet 1930, Dalloz, 1949, 3, 827.
- 12- Civ., 10/02/1931, gazette du palais, 1931, 1, 627.
- 13- Paris, 13 juin 1931, Sirey, 1932, 2, 111.
- 14- Paris, 22 juin 1931, Dalloz hebdomadaire, 1931, 3, 21.
- 15- Paris 02 juillet 1932, gazette du palais, 1932, 2, 661.
- 16- Bordeaux, 21 juillet 1932, gazette du palais, 1932, 2, 734.
- 17- Toulouse, 05 décembre 1932, gazette du palais, 1932, 1, 701.
- 18- Paris, 15 février 1933, Sirey, 1933, 2, 120.
- 19- Civ., 02 mai 1933, gazette du palais, 1933, 1, 1039.
- 20- Com, 30 juin 1933, la semaine juridique, 1953, 2, 7811.
- 21- Requête, 12 juillet 1933, gazette du palais, 1933, 2, 709.
- 22- Req, 12 juillet 1933, Dalloz, 1933, 1, 525.
- 23- Paris., 25 janvier 1935, gazette du palais, 1935, 1, 574.
- 24- Civ., 24 octobre 1935, gazette du palais, 1935, 2, 809.
- 25- Aix, 7 novembre 1935, semaine juridique, 1936, 202.
- 26 -Aix 27 décembre 1935, Dalloz hebdomadaire 1936-185.
- 27- Requête, 8 mars 1937, gazette du palais, 1937, 1, 840.
- 28- Paris, 13 décembre 1937, gazette du palais 1938-1-176.
- 29- Tribunal de paris, 28 novembre 1938, gazette du palais 1939, 1, 297.
- 30- Civ., 11 mars 1940, gazette du palais, 1940, 2, 15.
- 31- Requête, 04 décembre 1940, gazette du palais, 1940, 2, 328.
- 32- Civ., 20 mars 1941, gazette du palais, 1941-1-301.
- 33- Requête, 05 mai 1942, Sirey. 1942, 1, 125.
- 34- Civ., 12 décembre 1942, gazette du palais, 1943, 1, 48.
- 35- Req. 22 janvier 1945, sirey. 1945, 1, 57.
- 36- T. Civ., seine, 11 mai 1946, gazette du palais, 1946, 1, 268.
- 37- Civ., 1^{ère}, 15 juin 1948, Dalloz, 1948-485.
- 38- Civ., 27 octobre 1948, J.C.P. 1949, 2, 4793.
- 39- Requête, 06 janvier 1952, Dalloz, 1952, 197.
- 40- Civ., 2^{ème}, 23 avril 1953, la semaine juridique, 1953, 2, 657.
- 41- Civ., 2^{ème}, 11 juin 1953, la semaine juridique, 1953, 2, 7825.
- 42- Civ., 01 juillet 1955, Dalloz, 1955, 773.
- 43- Civ., 09 novembre 1955, la semaine juridique, 1955, 4, 174.
- 44- Civ 2^{ème}, 08 mars 1956, Dalloz, 1956, 340.
- 45- Civ., 1^{ère}, 15 octobre 1956, Bull. civ., 2, N°341.
- 46- Civ., 2^{ème}, 18 octobre 1956, gazette du palais, 1956, 2, 365.
- 47- Civ., 2^{ème}, 08 mars 1957, Dalloz, 1957, 394.
- 48- Civ., 2^{ème}, 08 avril 1957, la semaine juridique, 1957, 4, 77.

- 49- Civ., 14 juin 1957, la semaine juridique, 1957, 2, 210.
- 50- Civ., 30 octobre 1957, Dalloz 1958.
- 51- Civ., 2^{ème}, 05 février 1958, Gazette du palais, 1959-1-359.
- 52- Civ. 03 mars 1959, revue générale des assurances terrestres, 1960-48.
- 53- Civ. 06 mars 1959, gazette du palais, 1959-2.
- 54- Requête, 17 décembre 1959, la semaine juridique, 1960, 2, 1598.
- 55- Paris, 04 février 1960, gazette du palais, 1960, 1, 158.
- 56- Civ. 10 avril 1961, Revue trimestrielle de droit civil, 1964-3-746.
- 57- Paris, 09 juin 1961, Dalloz, 1962, 297.
- 58- Civ., 15 novembre 1961, D.H 1961, 46.
- 59- Civ., 6 décembre 1961, Dalloz 1962, 86.
- 60- Civ., 2^{ème}, 10 février 1962, Dalloz, 1962, 90.
- 61- Pau, 29 mai 1962, Dalloz, 1962, 461.
- 62- Civ., 2^{ème}, 11 juillet 1962, Dalloz, 1963, 40.
- 63- Civ., 2^{ème}, 11 janvier 1963, gazette du palais, 1963, 1, 81.
- 64- Civ. 18 février 1963, revue générale des assurances terrestres, 1963-500.
- 65- Civ. 21 octobre 1963, revue générale des assurances terrestres, 1964-50.
- 66- Civ., du 14 novembre 1963, la semaine juridique, 1964, 2, 1349.
- 67- Montpellier, 15 décembre 1963, gazette du palais, 1964, 1, 58.
- 68- Crim, 12 mars 1964, gazette du palais, 1964, 258.
- 69- Civ., 2^{ème}, 30 octobre 1964, la semaine juridique, 1964, 4, 155.
- 70- Civ., 2^{ème}, 18 décembre 1964, Dalloz, 1965, 191, note ESMEIN, la semaine juridique, 1965, 2, 14304.
- 71- Civ, 2^{ème}, 21 décembre 1964, Gazette du palais, 1964-2-159.
- 72- Paris, 09 janvier 1965, revue générale des assurances terrestres, 1965, P501.
- 73- Civ., 2^{ème}, 16 juin 1965, Dalloz, 1965, 662.
- 74- Civ., 2^{ème}, 21 janvier 1966, gazette du palais, 1966, 1, 384.
- 75- Civ., 2^{ème}, 18 mai 1966, Bull. civ., 2, N°586.
- 76- Civ 2^{ème}, 29 juillet 1966, Dalloz, 1966, 123.
- 77- Dijon, 22 novembre 1966, Gazette du palais, 1967-1-169.
- 78- Civ., 01 mars 1967, la semaine juridique 1967, 4, 55.
- 79-Civ. 31 mai 1967, revue générale des assurances terrestres, 1968-83.
- 80- Com, 23 janvier 1968, revue trimestrielle de droit civil, 1969,1, 136.
- 81- Civ., 2^{ème}, 07 juin 1968, Bull. Civ., 2, N°165.
- 82- Civ., 2^{ème}, 19 juin 1968, bull. civ., 2, N° 182.

- 83- Civ. 02 juillet 1968, revue générale des assurances terrestres, 1969, P61.
- 84-Civ. 3 juillet 1968, revue générale des assurances terrestres, 1969, P61.
- 85- Civ., 2^{ème}, 28 octobre 1968, Bull. Civ., 3, N°54.
- 86- Civ., 2^{ème}, 11 décembre 1968, Bull. civ., 2, P217.
- 87- Civ., 2^{ème}, 12 mai 1969, Dalloz, 1969, 115.
- 88- Civ., 2^{ème}, 16 juillet 1969, Bull. civ., 2, P253.
- 89- Civ., 2^{ème}, 22 octobre 1969, Dalloz, 1970, 49.
- 90-Civ. 17 novembre 1969, la semaine juridique, 1970-4-311.
- 91- Civ., 2^{ème}, 20 novembre 1969, bull. civ., 2,234.
- 92- Cass, Civ., fran du 20 novembre 1969, la semaine juridique, 1969, 4, 325.
- 93- Civ., 2^{ème}, 04 décembre 1969, Bull. civ., 2, N°339.
- 94- Civ., 2^{ème}, 29 janvier 1970, Dalloz, 1970, 305.
- 95- Civ., 12 février 1970, Revue trimestrielle de droit civil, 1970, N°1, P78.
- 96- Civ., 12 février 1970, Revue trimestrielle de droit civil, 1970, 2, 78.
- 97- Civ., 2^{ème}, 04 mars 1970, Bull. Civ., 2, N°76.
- 98- Civ., 14 octobre 1970, Dalloz, 1971, 71.
- 99- Civ., 2^{ème}, 20 octobre 1970, la semaine juridique, 1970, 4, 293.
- 100- Civ., 21 décembre 1970, Dalloz, 1971, 1, 381.
- 101- Civ. 1^{ère}, 26 janvier 1971, Bull. Civ., 1, N°27.
- 102- Civ., 2^{ème}, 25 mai 1972, Bull. civ., 2, N°157.
- 103- Civ., 2^{ème}, 16 juin 1972, Dalloz, 1972, P546.
- 104- Civ., 10 janvier 1973, la semaine juridique 1973, 4, 76.
- 105- Civ., 2^{ème}, 17 janvier 1973, gazette du palais, 1973, 1, 374.
- 106- Comm, 14 février 1973, la semaine juridique, 1973, 2, 17541.
- 107- Civ., 3^{ème}, 28 mars 1973, Bull. civ., 3, N°246.
- 108- Civ., 24 octobre 1973, gazette du palais, 1974, 1, 105.
- 109- Civ., 2^{ème}, 16 janvier 1974, Dalloz, 1974, P350.
- 110- Civ., 13 février 1974, revue trimestrielle droit civil, 1974, N°2.
- 111- Cass, Civ., fran du 27 fevrier 1974, la semaine juridique, 1974, 4,135.
- 112- Civ., 1^{ère}, 28 mars 1974, Bull. civ., 2, N°115.
- 126- Civ., 1^{ère}, 20 avril 1974, Bull. civ., 2, N°178.
- 113- Civ., 2^{ème}, 20 novembre 1974, la semaine juridique, 1975, 4, P10.
- 114- Civ., 2^{ème}, 05 mai 1975, Revue trimestrielle de droit civil, 1975, 4, P717.
- 115- civ., 2^{ème}, 24 mai 1975, Bull. cin., 2, N°149.
- 116- Civ., 2^{ème}, 19 juin 1975, Bull. civ., 2, N°190.

- 117- Civ., 15 juin 1977, la semaine juridique, 1978, 2, 18780.
- 118- Civ., 11 juillet 1977, Dalloz, 1977, 581.
- 119- Civ., 08 mai 1978, Bull. Civ., 2, N°126.
- 120- Civ., 2^{ème}, 23 novembre 1978, Bull. civ., 2, N°351.
- 121- Civ., 14 février 1979, Bull. Civ., 2, N° 52.
- 122- Civ., 2^{ème}, 16 mai 1979, Bull. civ., 2, N°143.
- 123- Civ., 29 janvier 1980, Dalloz, 1980, 1, 305.
- 124- Civ., 2^{ème}, 06 février 1980, Bull. civ., 2, N°29.
- 125- Civ., 2^{ème}, 24 mars 1980, Bull, civ., 2, n 70.
- 126- Civ., 2^{ème}, 21 janvier 1981, JCP, 1982, 2, 1981.
- 127- Com. 27 janvier 1981, Dalloz, 1982, P110.
- 128- ch. Mixte, 04 décembre 1981, Revue trimestrielle de droit civil, 1982, N°4, P609.
- 129- Com, 06 mars 1985, Bull. Civ., 4, N°90.
- 130- Civ., 3^{ème}, 20 novembre 1985, Bull. civ., 3, N°148.
- 131-Civ. 11 mars 1986, Dalloz, 1987, P183.
- 132- Civ., 18 juillet 1987, Dalloz, 1987.
- 133- Civ. 28 janvier 1987, et 4 février 1987, Dalloz, 1987-11-187.
- 134- Civ., 3^{ème}, 29 juin 1988, Bull. civ., 3, N°119.
- 135- Civ. 08 mars 1989, revue générale des assurances terrestres, 1990, P119.
- 136- Civ., 3^{ème}, 12 décembre 1990, Bull. Civ., 3, N°260.
- 137- Civ., 2^{ème}; 09 décembre 1992, Revue de la responsabilité civile et assurance, 1993, N°73, P168.
- 138- Civ., 1^{er}, 03 février 1993, Bull, Civ., 1, N°61.
- 139- Civ., 2^{ème}, 05 janvier 1994, Bull. civ., 2, N°13.
- 140- Civ., 1^{ère}, 09 mars 1994, Bull. Civ., 1, N°91.
- 141- Civ., 3^{ème}, 11 mai 1994, Bull. civ., 3, N°94.
- 142- Civ., 2^{ème}, 18 décembre 1995, Dalloz, 1997, P188.
- 143- Civ., 2^{ème}, 25 mai 1996, Bull. Civ., 2, N°117.
- 144- Civ., 2^{ème}, 29 mai 1996, Bull. Civ., 2, N°117.
- 145- Soc., 02 avril 1997, Dalloz, 1997, P103.
- 146- Civ., 2^{ème}, 02 avril 1997, Bull. civ., 2, N°109.
- 147- Com., 25 novembre 1997, Bull. Civ., 4, N°43.
- 148- Civ., 2^{ème}, 24 janvier 1999, Bull. civ., 2, N°13, revue trimestrielle de droit civil, 1999-2-630.
- 149- Civ., 2^{ème}, 27 mars 1999, Bull. Civ., 2, N°104;
- 150- Civ., 2^{ème}, 01 avril 1999, Bull, civ., 2, n 65.
- 151- Civ., 1^{ère}, 09 novembre 1999, Dalloz, 2000, P117.

152- Civ. 1^{ère}, 17 novembre 1999, Bull. Civ., N°307.

153- Civ. 2^{ème}, 13 juillet 2000, Revue trimestrielle de droit civil, 2000, 4,
P847.

قائمة المختصرات

-article, p.cit	: article précité.
-Bull.civ	: bulletin des arrêts de la cour de cassation (française).
-Cass	: Cour de cassation (française).
-Cass.civ.fran	: chambre civile de la cour de cassation (française).
-Ch	: Chambre.
-Ch. Mixte	: chambre mixte de la cour de cassation (française).
-Civ	: Chambre civile de la cour de cassation (française).
-Com (française).	: Chambre commerciale de la cour de cassation
-Crim (française).	: Chambre criminelle de la cour de cassation
-JCP (J.C.P.)	: Juris-Classeur Périodique, La semaine juridique.
-L.G.D.J.	: Librairie générale de droit et de jurisprudence.
-Obs	: Observations.
-Op.cit	: Ouvrage précité.
-P	: Page (s).
-Req. (française).	: Chambre des requêtes de la cour de cassation
-Soc,	: chambre sociale de la cour de cassation (française).
-S.	: Suivant (e), (es).
-Thèse, p.cit	: thèse précité.
-T	: Tome.
-V	: voir.

الفهرس

الصفحة	الموضوع
01	المقدمة
13	الباب الأول: النظام القانوني للمسئولية المدنية عن حوادث السيارات.....
15	الفصل الأول: شروط قيام المسئولية المدنية عن حوادث السيارات.....
16	المبحث الأول: فعل السيارة كأساس لقيام المسئولية المدنية عن حوادث السيارات.....
16	المطلب الأول: تحديد المقصود بفعل السيارة.....
16	الفرع الأول: مضمون فكرة فعل السيارة.....
21	الفرع الثاني: مضمون إثبات فعل السيارة وكيفيته.....
23	المطلب الثاني: معيار وجود فعل السيارة.....
23	الفرع الأول: العيب الذاتي أو الداخلي في السيارة.....
25	الفرع الثاني: معيار فقد الرقابة على السيارة.....
29	الفرع الثالث: معيار القوة أو الحركة الذاتية للشيء.....
32	الفرع الرابع: المعيار الحقيقي لفعل السيارة.....
33	المطلب الثالث: شروط فعل السيارة.....
34	الفرع الأول: شرط التلامس.....
37	الفرع الثاني: شرط نشاط أو حركة السيارة.....
46	المبحث الثاني: علاقة السببية.....
46	المطلب الأول: تحديد المقصود بعلاقة السببية في المسئولية المدنية عن حوادث السيارات.
46	الفرع الأول: أهمية علاقة السببية في المسئولية المدنية عن حوادث السيارات.....
48	الفرع الثاني: طبيعة علاقة السببية.....
52	الفرع الثالث: قرينة السببية ودورها في حماية المضرور.....
55	المطلب الثاني: معيار علاقة السببية.....
55	الفرع الأول: معيار الفعل الإيجابي للسيارة.....
60	الفرع الثاني: معيار عدم الاعتقاد.....

67	المبحث الثالث: حراسة السيارة.....
67	المطلب الأول: تحديد فكرة الحراسة.....
68	الفرع الأول: نظرية الحراسة القانونية.....
71	الفرع الثاني: نظرية الحراسة الفعلية.....
75	الفرع الثالث: تحديد فكرة الحراسة في القانون والقضاء الجزائري.....
77	المطلب الثاني: عناصر الحراسة.....
78	الفرع الأول: العنصر المادي للحراسة.....
85	الفرع الثاني: العنصر المعنوي للحراسة.....
94	المطلب الثالث: قرينة الحراسة وهدمها.....
94	الفرع الأول: قرينة الحراسة.....
95	الفرع الثاني: هدم قرينة الحراسة.....
102	الفصل الثاني: الإعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات.....
103	المبحث الأول: تحديد المقصود بالسبب الأجنبي.....
103	المطلب الأول: فكرة السبب الأجنبي.....
103	الفرع الأول: تعريف السبب الأجنبي.....
107	الفرع الثاني: نشأة وتطور السبب الأجنبي.....
112	الفرع الثالث: تكييف أو طبيعة السبب الأجنبي.....
117	المطلب الثاني: صور السبب الأجنبي.....
117	الفرع الأول: القوة القاهرة والحادثة الفجائي.....
128	الفرع الثاني: فعل الغير.....
139	الفرع الثالث: فعل المضرور.....
154	المبحث الثاني: أحكام السبب الأجنبي.....
154	المطلب الأول: شروط السبب الأجنبي.....
155	الفرع الأول: شرط السببية.....
157	الفرع الثاني: شرط الخارجية.....

167	الفرع الثالث: شرط عدم إمكانية التوقع والدفع.....
178	المطلب الثاني: أثار السبب الأجنبي.....
178	الفرع الأول: الإعفاء الكلي للحارس.....
183	الفرع الثاني: الإعفاء الجزئي.....
196	الباب الثاني: أثر التأمين على الالتزام بتعويض ضحايا حوادث السيارات.....
199	الفصل الأول: التزام المؤمن بالتعويض تجاه المضرور.....
200	المبحث الأول: الدعوى المباشرة للمضرور تجاه المؤمن.....
201	المطلب الأول: الأساس القانوني للدعوى المباشرة.....
201	الفرع الأول: النظريات التي تقوم على فكرة الإرادة.....
207	الفرع الثاني: النظريات التي تقوم على أنظمة قانونية.....
217	المطلب الثاني: طبيعة الدعوى المباشرة.....
217	الفرع الأول: موقف الفقه والقضاء.....
221	الفرع الثاني: تقييم موقف الفقه والقضاء.....
222	المطلب الثالث: أحكام الدعوى المباشرة.....
222	الفرع الأول: المحكمة المختصة بنظر الدعوى المباشرة.....
226	الفرع الثاني: الخصوم في الدعوى المباشرة.....
228	المطلب الرابع: أثار الدعوى المباشرة.....
228	الفرع الأول: انتقال مبلغ التأمين إلى المضرور.....
232	الفرع الثاني: دفع المؤمن تجاه المضرور.....
236	المطلب الخامس: تقادم الدعوى المباشرة.....
236	الفرع الأول: مدة تقادم الدعوى المباشرة.....
238	الفرع الثاني: بدء سريان التقادم ووقفه وانقطاعه.....
241	الفرع الثالث: آثار تقادم الدعوى المباشرة.....
243	المبحث الثاني: مدى التزام المؤمن بالتعويض تجاه المضرور.....
243	المطلب الأول: تقييد التزام المؤمن من حيث المسؤولين الذين يضمنهم.....
244	الفرع الأول: طالب التأمين والمالك.....

247	الفرع الثاني: الشخص المأذون له بحراسة السيارة أو بقيادتها.....
254	الفرع الثالث: وارث أو مشتري السيارة.....
259	الفرع الرابع: السارق ومستعمل العنف ومستعمل السيارة دون علم المؤمن له.....
260	المطلب الثاني: تقييد التزام المؤمن من حيث المضرورين المستفيدين منه.....
261	الفرع الأول: الغير المضرورين من حادث السيارة.....
264	الفرع الثاني: قائد السيارة.....
267	الفرع الثالث: مالك السيارة والمكتب في التأمين.....
270	الفرع الرابع: ذوي حقوق المضرورين.....
272	المطلب الثالث: تقييد التزام المؤمن من حيث الأضرار التي يضمنها وقيمة الضمان.....
272	الفرع الأول: تقييد التزام المؤمن من حيث مصدر الأضرار التي يضمنها.....
274	الفرع الثاني: تحديد الأضرار المضمونة من حيث آثارها وقيمة ضمانها.....
286	المطلب الرابع: تقييد التزام المؤمن من حيث الأضرار المستثناة من الضمان.....
286	الفرع الأول: الأضرار المستثناة من الضمان بقوة القانون.....
291	الفرع الثاني: الأضرار التي لا تضمن إلا بالاتفاق.....
297	الفصل الثاني: رجوع المؤمن على المؤمن له وعلى الغير المسئول عن الحادث.....
298	المبحث الأول: رجوع المؤمن على المؤمن له.....
298	المطلب الأول: السقوط القانوني لحق المؤمن له في الضمان.....
299	الفرع الأول: قيادة السيارة في حالة السكر أو تحت تأثير المخدرات.....
305	الفرع الثاني: نقل أشخاص أو أشياء بصورة غير مطابقة لشروط المحافظة على السلامة.
306	الفرع الثالث: نقل أشخاص بعوض وبدون إذن قانوني مسبق.....
308	المطلب الثاني: السقوط الاتفاقي لحق المؤمن له في الضمان.....
309	الفرع الأول: أسباب السقوط الاتفاقي لحق المؤمن له في الضمان.....
317	الفرع الثاني: شروط صحة السقوط.....
326	المطلب الثالث: آثار تحقق شروط الرجوع.....
327	الفرع الأول: التزام المؤمن بالتعويض تجاه المضرور.....
328	الفرع الثاني: مطالبة المؤمن للمؤمن له بما وفاه للمضرور.....

329	الفرع الثالث: حرمان المؤمن له من مبلغ التعويض عن الأضرار اللاحقة به.....
331	المبحث الثاني: رجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث.....
331	المطلب الأول: الأساس القانوني لرجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث.....
332	الفرع الأول: الرجوع بدعوى المسئولية التقصيرية.....
334	الفرع الثاني: الرجوع بشرط الحلول.....
337	الفرع الثالث: الرجوع بدعوى الحلول القانوني.....
341	الفرع الرابع: الرجوع وفقاً لنص خاص في قانون التأمين.....
344	المطلب الثاني: مجال الرجوع والقيود الواردة عليه.....
344	الفرع الأول: مجال رجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث.....
357	الفرع الثاني: القيود الواردة على رجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث.....
366	المطلب الثالث: شروط الرجوع.....
366	الفرع الأول: دفع مبلغ التأمين للمضروب.....
370	الفرع الثاني: قيام مسئولية الغير عن الضرر المؤمن منه.....
372	الخاتمة.....
377	قائمة المصادر والمراجع.....
406	الفهرس.....

الاتجاه الموضوعي في المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ودور التأمين

المخلص

تحتل المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات مكانة هامة في النظام القانوني المعاصر، فهي تعتبر من الأسباب الرئيسية التي ساعدت في نشأة قواعد المسؤولية في فعل الأشياء. لقد اعتبر الفقه والقضاء فعل السيارة أساساً قانونياً للمسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات، وعليه فكل تدخل مادي للسيارة في إحداث الضرر يؤدي حتماً إلى مسؤولية الحارس إن كان هذا التدخل فعال، أي هو السبب الحقيقي للضرر. ولتسهيل عبء إثبات المسؤولية، وضع القضاء قرينتي السببية والحراسة.

ولقد وضع المشرع قانون إلزامية التأمين على السيارات الذي ضمن حق التعويض عن الضرر الناتج عن فعل السيارة، والذي منح بموجبه المضرور دعوى مباشرة تجاه المؤمن تجنبه مزاحمة المؤمن له ودائنيه، كما وضع أيضاً معايير لحساب التعويض عن الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث السيارات.

الكلمات المفتاحية:

- المسؤولية المدنية.
- حوادث السيارات.
- فعل السيارة.
- التدخل الفعال.
- الحراسة.
- التأمين على السيارات.

The civil responsibility generated by car accidents and the role of insurance

Abstract

The civil responsibility generated by car accidents holds an important position in contemporary legal system. It is considered as one of the principal causes that contributed to the establishment of the bases of responsibility in doing things.

Doctrine and jurisprudence considered car fact as a legal basis for civil responsibility caused by car accidents. Therefore, any car material intervention in causing damage will unavoidably lead to the guard's responsibility if this intervention is effective, that is, it is the real cause of damage. To facilitate the burden of proving the responsibility the jurisprudence put forward the presumptions of causality and guardianship.

The legislator established the law of the obligation of car insurance which guarantees compensation for the damage caused by a car act, and which gives the victim direct action against the insurer and priority over him and the creditors. He also put forward criteria to calculate the compensation for corporal damages caused by car accidents.

Key words:

- civil responsibility.
- car accidents.
- car act.
- real cause.
- guardianship.
- car insurance.

La Responsabilité Objective en matière d'accidents automobiles et le rôle de l'assurance.

Résumé

La responsabilité civile due aux accidents de voitures, occupe une place importante dans l'ordre juridique contemporain, elle est l'une des plus importantes causes qui a contribué à l'élaboration des règles de la responsabilité de fait des choses.

La doctrine juridique et la jurisprudence ont considérés le fait de la voiture comme une base juridique justifiant la responsabilité civile résultante des accidents d'automobiles. De fait, tout dommage issu d'un acte matériel mènera inévitablement à la responsabilité du gardien., si ce dommage est matérialisé par une intervention effective et réelle de la voiture. Et pour faciliter la tâche à la victime de prouver la responsabilité, la jurisprudence a instauré des présomptions de causalité et de garde.

Grâce à la loi d'assurance automobiles, qui donne à la victime le droit à une action directe face à l'assureur, lui attribuant la priorité sur l'assuré et ses créanciers. Celle la a aussi mis en place des critères pour calculer les dommages corporels dus aux accidents de circulations.

Mots clé:

- responsabilité civile.
- accidents de voitures.
- fait de la voiture.
- intervention effective.
- garde.
- l'assurance automobiles.