

النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في القانون الكويتي والقانون المقارن

الدكتور إبراهيم الدسوقي
مدرس القانون المدني
بكلية الشرطة

تمهيد :

لا شك ان المسؤولية المدنية . وبالذات التقصيرية منها هي اكثر مسائل القانون المدني أهمية ، وأجدرها بالبحث والدراسة ، وذلك لما تمتاز به من تطبيق عملي دائم مستمر ، ولارتباطها الوثيق بالحياة الجارية وبالفكر الاجتماعي السائد ، وبالتالي لتطورها وفقا لتطور هذا الفكر المتغير تبعا لظروف الحياة .

لا شك أيضا ان المسؤولية عن حوادث السيارات تعد من اهم تطبيقات المسؤولية المدنية ، تلك المسؤولية التي ظهرت بظهور هذه الآلة المستحدثة ، وتطورت وتقدمت بتطور وتقدم الزمن وملابساته المختلفة ، وطورت بدورها واثرت في احكام المسؤولية المدنية بصفة عامة ، نتيجة ازدياد الحوادث المترتبة على استعمالها ازديادا مطردا ملحوظا .

فحوادث السيارات تقع وتحدث امام اعيننا كل يوم وكل ساعة . ولقد اثبتت الدراسات الاحصائية في البلاد المختلفة ارتفاع نسبة حوادث السيارات بدرجة ملحوظة ، ولا تقتصر خطورة هذه الحوادث على ازديادها الماطر والمخيف في اعدادها ونسبها ، وانما تظهر كذلك فيما يترتب عليها من نتائج سيئة او غير مرغوبة ، اذ انه كثيرا ما يذهب ضحية لها أحد الابرياء فلا يقتصر اثر الحادث على المضرور ، بل يمتد الى عائلته وتتفاقم جسامته اذا ما كان المضرور هو رب العائلة ومصدر رزقها .

فقد اعلنت منظمة الصحة العالمية في فبراير ١٩٦٩ ، في العدد الخاص عن حوادث المرور من مجلتها الشهرية « عالم الصحة » ، انه في كل ٢٥ دقيقة يقتل أحد الابرياء من سكان العالم نتيجة هذه الحوادث ، كما اثبتت الاحصاءات ان عدد القتلى من حوادث السيارات بلغ في نفس العام ١٧٥ الف قتيل في العالم وقد كان هذا العدد خلال عام ١٩٦٧ أكثر من ١٥٠ الف قتيل وما يزيد على سبعة ملايين ونصف جريح كما انه بلغ ٢٠٠ الف قتيل في عام ١٩٧١ .

وفي الكويت على وجه الخصوص وضحت البيانات الاحصائية ارتفاعا كبيرا في اعداد ونسب حوادث السيارات . . فقد ارتفعت نسبة هذه الحوادث في الفترة من ١٩٦٥ الى عام ١٩٧٤ الى ٧٧٪ وارتفع عدد المصابين في نفس الفترة الزمنية بنسبة ٨٥٪ اذ بلغ عددهم عام ١٩٧٤ ٣٢٤٨ مصابا ، مقابل ١٧٤٥ عام ١٩٦٥ ، لذلك فقد اوضحت هذه البيانات الاحصائية ان الاضرار الناجمة عن حوادث الوفاة والاصابات الجسيمة بالكويت تعد من أعلى المعدلات في العالم .

مما سبق تتضح جيدا ضرورة حماية المضرورين من هذا النوع من الحوادث الذي يرتبط بتقدم وتطور المجتمع ، ولا غرابة في أن نصفها « بالحوادث الاجتماعية » التي لم تظهر الا نتيجة لتطور وتقدم الحياة والعلم في المجتمع ولخدمته .

د ان كثيرا من البلدان قد قامت بتنظيم خاص للمسؤولية المدنية وادث ضمانا لحصول المضرور منها على حقه في التعويض .
في المسؤولية التقصيرية تتطلب ضرورة اثبات المضرور لخطأ .
حتى يمكنه الحصول على تعويض للاضرار التي لحقت به ،
طالبنا المضرور من حادث سيارة بذلك الاثبات لشق عليه — في غالبية الحالات — اقامته ، واستحال عليه ذلك في حالات أخرى ، بل أن كثيرا من هذه الحوادث لا يرجع الى الخطأ ، ومؤدى ذلك أن يتحمل المضرور تبعة السيارات وينعم آخر بمزاياها . وفي البلاد التي لم يتدخل فيها المشرع بوضع احكام خاصة بالمسؤولية عن حوادث السيارات ، قام الفقه والقضاء بهذه المهمة ، وذلك بتفسيرهما للنصوص العامة في المسؤولية تفسيرا يضمن للمضرور الحصول على حقه .

وهكذا اقتصت المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في غالبية البلدان بقواعد خاصة يجمع بينها اعفاء المضرور — بوسيلة أو بأخرى — من اقامة الاثبات على خطأ المدعى عليه . . وسنحاول في دراستنا التالية تبين تلك القواعد المكونة للنظام القانوني للمسؤولية عن حوادث السيارات بادئين بايضاح نظام تلك المسؤولية في القانون المقارن ، ثم في كل من الكويت ومصر .

وبذلك يكون منهج البحث على فصلين كالآتي :

الفصل الاول : نظام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في القانون المقارن .

الفصل الثاني : نظام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في كل من الكويت ومصر .

الفصل الاول

نظام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في القانون المقارن

لم تسلك التشريعات الاجنبية في مواجهتها وتنظيمها للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات موقفا موحدا ، لا شكلا ولا موضوعا ، فبينما قامت بعض الدول باصدار تشريعات خاصة تنظم مسألة التعويض عن الاضرار الناجمة عن حوادث السيارات ، اكتفت دول أخرى بتضمين قوانينها

المدنية لبعض النصوص التي تحكم المسألة .

وكانت انجلترا من أوائل الدول التي نظمت المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات باصدارها قانون السيارات Motor car act عام ١٩٠٣ الذي لم يخرج عن قواعد الـ "Common Law" في المسؤولية عن الإهمال .

ولكن هناك تشريعات كثيرة خصت المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بتنظيم خاص يخالف ذلك الذي تقرره القواعد العامة . ومن أقدم هذه التشريعات ، القانون النمساوي الصادر في أغسطس ١٩٠٨ (١) الذي عدل بصدر القانون النمساوي الجديد في ٢١ يناير ١٩٥٩ ، وكذلك القانون الألماني الصادر في ٣ مايو ١٩٠٩ (٢) المعدل بالقانون الصادر في ١٩ ديسمبر ١٩٥٢ .

من هذه التشريعات أيضا القانون الدانمركي الصادر في ٢٩ أبريل ١٩١٣ والإيطالي الصادر في عام ١٩١٣ والذي عدل في عامي ١٩٢٨ ، ١٩٣٣ ، والقانون السويدي الصادر في ٣٠ يونيو ١٩١٧ ، والإيرلندي الصادر عام ١٩٣٥ ، والقانون السويسري الفيدرالي الصادر في ١٥ مارس ١٩٣٢ والمعدل بالقانون الصادر في ١٩ ديسمبر ١٩٥٨ (٣) .

١ - وكانت نص مادته الأولى على مسؤولية كل من مالك السيارة وسائقها ، وتنظم المادة الثانية الإعفاء من المسؤولية عن طريق إثبات أن الحادث يرجع إلى خطأ المضرور أو الغير أو بآثار أن اتخاذ الاحتياطات التي تفرضها التعليمات أو التي تتطلبها طبيعة هذا النوع من النشاط لم يكن ليمنع وقوع الحادث ، وأما - أيضا - بإثبات أن الطبيعة الخاصة بالسيارة والشروط الخاصة بتشغيلها أو تسيرها ليست هي السبب في الحادث . ولا يمكن إعفاء المالك باستناده على فعل الغير الذي استخدمه لقيادة السيارة . انظر في نصوص هذا القانون : Annuaire de législations étrangères, Paris. 1908, p. 226.

٢ - وكانت نص مادته السابعة على مسؤولية حائز السيارة ما لم يثبت أن الحادث يرجع إلى واقعة غير ممكنة التجنب . وكان هذا النص يستبعد ولا يطبق في بعض الحالات ، منها تلك التي كانت نص عليها المادة التاسعة من نفس القانون والخاصة بالإضرار المادية التي تحدث في جزء منها عن خطأ المضرور . فإذا ما أثبت السائق رجوع الحادث إلى واقعة غير ممكنة التجنب مثل خطأ المضرور أو فعل الغير فلا يسأل ، بشرط اتخاذه لكل الإجراءات والاحتياطات المطلوبة . راجع في ذلك : Annuaire de législations étrangères, Paris, 1909, p. 81

٣ - انظر في نصوص هذه القوانين وغيرها ص ٥ وبعدها .

والى جانب ما سبقت الاشارة اليه من التشريعات الخاصة التي تنظم المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ، وغيرها كثير أيضا ، نجد أن هناك بعض البلاد اكتفت بتضمين قوانينها المدنية لبعض النصوص التي تنظم بها هذه المسؤولية من ذلك المادة ٢٠٥٤ من القانون الايطالي الصادر عام ١٩٤٢ التي تنص على مسؤولية سائق السيارة ما لم يثبت انه اتخذ كل ما كان ممكنا لتجنب الضرر ، والمادة ٩٠ من اساسيات التشريع المدني لاتحاد الجمهوريات السوفيتية الاشتراكية والجمهوريات المتحدة المعهول به من اول مايو ١٩٦٢ التي تنظم مسؤولية أصحاب السيارات .

اما في البلاد التي لم تصدر قوانين خاصة تحكم وتنظم المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ولم تخصصها بتنظيم خاص بقوانينها المدنية فان هذه المسؤولية تخضع اما لقواعد المسؤولية عن الاشياء ، ان وجدت وانطبقت شروطها على السيارات ، واما للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية .

ففي لبنان — حيث لا يوجد تنظيم خاص للمسؤولية عن حوادث السيارات فانها تخضع للقواعد الخاصة بالمسؤولية عن الاشياء التي تنظمها المادة ١٣١ من قانون الموجبات والعقود . كذلك في سوريا يحكم المسؤولية عن حوادث السيارات المادة ١٧٩ من قانونها المدني التي تنظم المسؤولية عن الاشياء ، وصياغتها نفس صياغة المادة ١٧٨ مدني مصري .

اما في القانون الاسباني الذي يتميز بأنه لم يقرر مسؤولية عامة عن فعل الاشياء ، وانما اكتفى بتنظيم المسؤولية عن فعل بعض الاشياء المحددة (٤) ، ليس بينها حوادث السيارات ، فان القضاء الاسباني يطبق عليها المادة ١٩٠٢ (٥) التي تقرر القاعدة العامة في المسؤولية التقصيرية والتي تستلزم اثبات الخطأ كأساس للمسؤولية ولا يمكن أن يطبق نص آخر (٦) .

٤ — وهي المسؤولية عن فعل الحيوان (المادة ١٩٠٥) ، والمسؤولية عن انهيار البناء (المادة ١٩٠٧) ، والمسؤولية عن استغلال الآلات (المادة ١٩٠٨) .

٥ — ونصها : « من سبب ضررا للغير بخطئه او اهماله يلزم بتعويض ما نتج من ضرر سواء كان ذلك نتيجة عمل او امتناع » .

٦ — لعدم وجود نص عام يقرر مبدأ المسؤولية عن الاشياء .

وفىما يتعلق بطبيعة النظام القانونى الذى تخضع له المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ، وبالتحديد مدى ضرورة اثبات الخطأ لقيام المسؤولية وكيفية التخلص منها فقد اختلفت التشريعات وتعددت انظمتها :

منها من اخضعها للقواعد العامة التى تتطلب ضرورة اثبات الخطأ كأساس للمسؤولية والتعويض ، ومنها ما اكتفى بمجرد نقل عبء الإثبات عن طريق تقرير قرينة خطأ على كاهل حارس السيارة قابلة للدفع بإثبات عكسها ، ومن هذه التشريعات من توخى صالح الضرور بتنظيم مسؤولية لا تقبل الدفع من الحارس الا بإثباته لوقائع محددة ولا يكتفى — فى هذا — اثباته لانعدام خطئه . وأخيرا نجد من التشريعات من يأخذ بتعدد الانظمة التى تحكم المسؤولية عن حوادث السيارات .

وأعرض فيما يلى بإيجاز لكل نظام من الانظمة السابقة .

١ — اخضاع حوادث السيارات للقواعد العامة فى المسؤولية التقصيرية :

ضرورة اثبات الخطأ :

كما ذكرنا ، تخضع المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات فى إنجلترا لقانون السيارات الصادر عام ١٩٠٣ ، وهذا القانون مجرد تطبيق للقواعد العامة فى المسؤولية التى تتطلب ضرورة اثبات الخطأ (٧) .

وفى الولايات المتحدة الأمريكية لا توجد مسؤولية موضوعية ولا قرينة خطأ على كاهل قائد السيارة الذى يتسبب فى احدث ضرر للغير ، لا بمقتضى أحكام القضاء ولا بمقتضى القوانين المكتوبة ، حيث لا توجد فى المبدأ قواعد خاصة بالمسؤولية عن حوادث السيارات .

وبالتالى يلزم لتقرير مسؤولية السائق وجود جريمة مدنية تسمى "negligence" عن طريق نسبة الإهمال أو عدم التبصر للسائق .

واجتهادا من القضاء — لتقرير المسؤولية — تشدد بالنسبة للاحتياطات التى يجب على الشخص اتخاذها ومراعاتها وبالنسبة للحوادث التى يمكن

٧ — انظر ، جورف Gorphe ، المسؤولية عن فعل السيارات فى القانون المقارن ، المجلة الانتقادية ، ١٩٣٥ ص ١٥١ .

وانظر مازو وتلك ، المسؤولية المدنية ، طبعة خامسة ، باريس ص ١٢٠ بند رقم ١٥٥٤-١ .

توقعها . وقد توصلت المحاكم الى وصف بعض الوقائع بأنها « اهمال » مكونة لتلك الجريمة المشار اليها ، مثل مجاوزة السائق لسرعة معينة ، أو رجوع الضرر الى عيب في السيارة أو عطل ميكانيكي بها أو انزلاقها (٨) .

كما أن المحاكم الأمريكية كثيراً ما تلجأ الى قاعدة 'Res Ipsa Loquitur' التي بمقتضاها أن تحقق الضرر في ذاته يسمح بافتراض الخطأ (٩) ، هذا ويوجد حالياً اتجاه فقهي قوي في صالح قبول مسؤولية بدون خطأ في هذا المجال (١٠) .

ويطبق القضاء الإسباني على المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات المادة ١٩٠٢ مدني التي تقرر القاعدة العامة في المسؤولية التقصيرية ، والتي تتطلب اثبات الخطأ ، فالمسؤولية عن حوادث السيارات في القانون الإسباني مسئولية خطئية ، ويجب على المضرور — للحصول على تعويض ما أصابه من ضرر — اثبات خطأ المتسبب في الحادث .

ولكن يلاحظ أنه في مجال عبء الإثبات توجد قاعدة هامة ، وهي وإن كانت قاعدة إجرائية تتعلق بالإثبات إلا أنها تؤثر بطريقة فعالة في أحكام وقواعد المسؤولية المدنية . وبمقتضى هذه القاعدة يقع على النيابة العامة مهمة الإثبات بالنسبة للمسائل الجنائية والمدنية على السواء (١١) . فالمضرور

٨ — انظر اسمان :

Esmeim; Un plan americain d' indemnisation des victimes d' accidents d' automobiles, J.C.P. 1955, doc. 1953.

٩ — انظر في شرح هذه القاعدة نروت انيس الاسيوطي ، مسؤولية الناقل الجوي ، رسالة القاهرة ١٩٦٠ ص ١٧٦ رقم ١٢٩ وبعده . ونجد نفس القاعدة في القانون الانجليزي فالمحاكم دون أن ترفض نظام الخطأ ، قررت أن الذي يستخدم سيارة يلزم بأن يمنحها من أن تحدث ضرراً للغير ، فإذا ما حدث ذلك يكون قد أخطأ ويلزم بالتعويض . انظر في ذلك : Alexandre Corressi; De la responsabilité encourue par les automobilistes a raison des dommages causés par eux, thèse, Paris, 1928, p. 113.

١٠ — انظر مازو وتك ، المسؤولية المدنية ، طبعة خامسة ، هامش ١١٥٤ ص ١٢ .

١١ — الا في حالة المنازل الصريح من المضرور . انظر في ذلك : Jauffret Camelle; La responsabilité civile en matière d' accidents d' automobiles, thèse, Paris, 1965, p. 13 et S.

اذن لا يثبت بنفسه الخطأ وانما يقع هذا العبء على النيابة العامة . ولذلك فان القضاء الاسباني لم يهتم باقامة قرائن على الخطأ . ولا تمكن صعوبة الاثبات الا في حالة رفع الدعوى المدنية امام المحاكم المدنية وليس امام المحاكم الجنائية .

وفي سوريا لم يكن يوجد في قانونها المدني القديم نص خاص بالمسؤولية عن الاشياء الا فيما يتعلق بالمباني ، لهذا فالمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات كانت تدخل في النظام العام للمسؤولية التقصيرية التي تلزم المضرور باثبات خطأ المدعى عليه . ومع ذلك كان يخفف من غلوه هذه القاعدة عدة استثناءات ، فالشريعة الاسلامية تميز بين نوعين من الاضرار حسب الطريقة التي تحدث بها ، فمن ناحية توجد الاضرار التي تحدث مباشرة ، ومن ناحية اخرى الاضرار التي تحدث تسببا او غير المباشرة . والاضرار التي تحدث مباشرة هي الاضرار التي يحدثها الشخص بدون واسطة ودون أن يتدخل فعله والضرر فعل آخر أو التي تنتج من نفس الفعل ، فهي الاضرار التي تختلط ماديا مع الفعل الذي سببها ، وهنا يقال للفاعل « مباشر » ، فان تخلل فعل الشخص والضرر الذي حدث امر آخر كان تسببا بالنسبة للشخص الذي يسمى « متسبب » ، وفي الحالة الاولى ، اي حالة الاضرار التي تحدث مباشرة يسأل الشخص دون حاجة الى اثبات الخطأ ، لان حكم المباشر انه ضامن ، اي مسؤول ، سواء كان متعمدا او متعديا او لم يكن (١٢) . وقد استطاعت المحاكم السورية الاخذ بنظرية الضرر المباشر في مجال المسؤولية عن حوادث السيارات ، او عن الاشياء عامة ، حيث توجد حالات كثيرة يمكن فيها اعتبار الضرر الناتج عن الشيء ضررا مباشرا ، كما في حالة اصطدام السيارة بالمضرور على اساس اعتبار السيارة في هذه الحالة كآلة مثل السكن او العصا . كما لجأ القضاء السوري — ايضا — لحماية المضرورين من حوادث السيارات الى المادة ١٨٣ من القانون الجنائي الذي رأى فيها « قرينة خطأ » ضد المتسبب في الحوادث التي ينتج عنها ضرر جسماني ، وان كانت تقتصر فقط على مصاريف العلاج . ومع ذلك

فان البعض قد رأى من المادة المذكورة تقريراً لمسؤولية موضوعية (١٣) .
وقد انتهى هذا الوضع بصدر القانون المدني السوري الجديد الذي اخذ في
المادة ١٧٦ منه بالمسؤولية عن الاشياء (١٤) .

٢ - نظام قرينة الخطأ :

من التشريعات التي اخذت بنظام قرينة الخطأ التي تقع على حارس
السيارة نذكر القانون الدانمركي الصادر في ٢٩ أبريل ١٩١٣ وبمقتضاه
يسأل من يستعمل السيارة أو من تسير لحسابه عما تحدثه من اضرار ،
ولكن المضرور لا يحصل على تعويض اذا ما ثبت ارتكابه لخطأ جسيم أو وقوع
الحادث على الرغم من اتخاذ الحارس لكل العناية واليقظة الممكنة ، اي
انه لم يمكنه تفادي الحادث (١٥) .

٣ - ثبوت عدم خطأ الحارس لا يكفي لاعفائه :

في نظام ثالث للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ، لم تكتف
بعض التشريعات — امعانا في حماية المضرور — باعفائه من عبء اثبات خطأ
الحارس لحصوله على تعويض ما اصابه من ضرر ، بل حددت الطريقة التي
تمكن الحارس من الاعفاء من المسؤولية المفروضة عليه .

ومن امثلة ذلك ما نصت عليه المادة ٩٠ من اساسيات التشريع المدني
لاتحاد الجمهوريات السوفيتية الاشتراكية والجمهوريات المتحدة ، المعمول
به من اول مايو ١٩٦٢ ، التي تقرر مسؤولية اصحاب السيارات وغيرهم
ممن يتضمن نشاطهم خطراً مشدداً لسائر الأشخاص ، بتعويض هذه
الاضرار ما لم يثبتوا أن الضرر نشأ عن قوة قاهرة أو عن تعمد المضرور (١٦) .

١٣ - انظر سارا :

Albert SARA; La responsabilité du fait des choses inanimées au liban
et dans les Pays du Proche - Orient thèse, Buyrouth, 1942, p. 130.

١٤ - وتنص المادة ١٨٣ جنائي سوري بالزام كل من تسبب في اصابة الغير بمصاريف
العلاج ، وذلك بجانب العقوبة الجنائية .

١٥ - انظر :

Paul Charier, De la responsabilité des propriétaires d' automobiles
en cas d' accidents, thèse, p. 45.

١٦ - راجع ترجمة لبيب شنب ، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية ، يوليو ١٩٦٦ ص ٣٢٢ .

كما تنص المادة ٢٥ من القانون الهولندي بأن المسؤول في حوادث السيارات لا يعفى الا اذا اثبت أن الضرر ينسب الى القوة القاهرة ، ويدخل فيها خطأ أي شخص لا يسأل عنه المالك أو الحائز .

ووفقا للقانون السويدي الصادر في ٣٠ يونيو ١٩١٧ يكون مالك السيارة مسئولاً عن الاضرار التي تحدث للأشخاص والأشياء ، ولكنه يعفى من المسؤولية باثبات أن الضرر لم ينتج من فعل السائق أو من عيب في السيارة . وبمقتضى المادة الثانية من القانون المذكور يسأل السائق مثل المالك تماماً ، أي أنه يعفى من المسؤولية اذا ما اثبتت الظروف التي وقع فيها الحادث أن سببه لا يرجع الى فعله .

وفي حالة اشتراك خطأ المضرور يمكن للقاضي أن يلغي أو يهدم المسؤولية (١٧) .

وفي أيرلنده ، حددت المادة ٣١ من قانون المرور الصادر عام ١٩٣٥ بالنسبة لبعض الاضرار الناتجة عن السيارات التي تدار بالمحرك الآلي ، نظاماً خاصاً للمسؤولية المدنية تسمح بدعوى تكميلية بجانب تلك الناتجة من المادة ١٣٠١ مدني ، التي تقرر القاعدة العامة في المسؤولية التقصيرية وتشترط الخطأ أساساً لها . فالفقرة الأولى من المادة ٣١ تقرر مسؤولية مالك أو حائز السيارة ما لم يثبت أن الحادث يرجع الى القوة القاهرة ، وتشمل خطأ أي شخص لا يسأل عنه مالك السيارة ولا حائز رخصة تسييرها . وقد قرر القضاء الأيرلندي أن العيب الذاتي في السيارة لا يعتبر قوة القاهرة حتى ولو لم ينسب الى المالك أي خطأ بالنسبة لهذا العيب . فهذه المادة قررت مسؤولية موضوعية بحتة مؤسسة على فكرة المخاطر (١٨) .

وينظم المسؤولية عن حوادث السيارات في تركيا ، القانون الصادر في ١١ مايو ١٩٥٣ والمعدل بقانون ٥ يناير ١٩٦١ الذي بمقتضاه لا يعفى مالك السيارة الا اذا اثبت أن الضرر قد نتج عن القوة القاهرة أو

١٧ - انظر Charier ، المرجع السابق ، ص ٤١ .

١٨ - انظر :

M. J. M. M. Maeijer; Rapport general sur la notion de "choses dangereuses"; Travaux de l' association Henri Capitant des amis de la culture juridique Française, Paris, 1971. p. 20.

خطأ المضرور الجسيم (١٩) أو خطأ الغير والا يكون هو نفسه أو أحد الأشخاص الذي يسأل عنهم قد ارتكب خطأ . وإذا كان الخطأ المنسوب إلى الغير أو المضرور يسير فإن القاضي يحدد التعويض بالاعتداد بظروف الحادث .

أما في بلجيكا ، فأننا نجد أن محاكمها قامت أولا بتطبيق المواد ١٣٨٢ ، ١٣٨٣ من قانونها المدني مع تفسيرها تفسيراً يختلف عن مثيله في القضاء الفرنسي ، ثم لجأت إلى المادة ١/١٣٨٤ بتفسير مختلف أيضاً (٢٠) .

ففي البداية لم يكن القضاء البلجيكي يرى في المادة ١/١٣٨٤ تقريراً لمسؤولية مختلفة عن تلك التي تقيمها المادة ١٣٨٢ ، وكان يشترط إثبات الخطأ لا مكان تطبيق هذا النص . ولكن منذ عام ١٩٠٤ بدأت المحاكم البلجيكية تجعل لهذا النص تطبيقاً خاصاً باعفائها المضرور من حوادث الأشياء — محل تطبيقها من إثبات الخطأ ، ولا يقع عليه للحصول على التعويض سوى إثبات وجود عيب في الشيء الذي أحدث الضرر ، مقابلة العيب في الشيء بالخطأ الذي يستوجب مسؤولية الفعل الشخصي .

ونظراً للصعوبة البالغة التي يواجهها المضرور من حادث سيارة عند محاولة إثباته وجود عيب بها ، فقد ظهر عدم كفاية هذا النظام لحماية حقه في التعويض (٢١) . لذلك فقد جهد القضاء البلجيكي باحثاً عن وسيلة قانونية يحمي بها المضرورين من حوادث السيارات ، كما فعل القضاء الفرنسي

١٩ — بشرط أن يكون السبب الوحيد في الحادث ، فإذا اقتصر دور خطأ المضرور على الاشتراك في تحقيق الضرر فلا يكون أثره إلا تخفيض التعويض . انظر في ذلك :

Zahir Imre; Rapport general sur la notion de "choses dangereuses";
Travaux de l'association Henri Capitant des amis de la culture juridique
Francaise. Paris, 1971, p. 20.

Zahir Imre; Rapport sur la responsabilité civile provenant des choses
dangereuse en droit civil turc. Travaux de l'association Henri Capitant,
Paris 1971, article No. 8.

٢٠ — ويلاحظ أن المواد ١٣٨٢ ، ١٣٨٣ ، ١٣٨٤ من القانون البلجيكي تطابق حرفياً مثيلاتها في القانون المدني الفرنسي .

٢١ — هذا بالإضافة إلى أن المحاكم البلجيكية تعفي الحارس حتى في حالة إثبات المضرور لعيب في السيارة ، إذا كان هذا العيب من الممكن أن يكون مجهولاً من الشخص فقط .

بتفسيره للفقرة الاولى من المادة ١٣٨٤ . وقد توصل القضاء البلجيكي الى غايته ، ولكن بطريقة تخالف ما ذهب اليه القضاء الفرنسي ، وذلك بقبول محكمة النقض البلجيكية في ٤ يوليو ١٩٢٩ النظرية التي نادى بها المدعي العام Leclercq (٢٢) والتي بمقتضاها يكون الاعضاء على سلامة جسم الآخرين او ذمهم المالية خطأ ، وبالتالي فليس على المضرور الا اثبات الاعتداء او الضرر الذي اصابه ولا حاجة لاثبات الخطأ .

وهذه النظرية وان كانت لاقت بعض النجاح في القضاء البلجيكي الا ان الامر انتهى برفضها كلية وعاد القضاء ثانية الى المادة ١/١٣٨٤ ، ولكن بتفسير جديد ، وذلك بالتوسع في تحديد وقبول وجود العيب بالشيء واصبح يقرر غالبا ان العيب في الشيء يحقق المسؤولية حتى ولو لم يمكن نسبته الى الحارس او لم يكن في استطاعته اكتشافه (٢٣) ، بل انه وصل الى حد اكتفائه في بعض الاحكام باثبات ان الحادث لم يكن لينتج « بدون عيب في الشيء » (٢٤) ، وان لم يكن القضاء البلجيكي قد وصل الى حد تقرير قاعدة في هذا المعنى .

يندرج تحت هذا النظام الثالث للمسؤولية عن حوادث السيارات ، التنظيم الذي اقامه القانون المدني المصري ، وكذلك التنظيم الذي اقامه القانون المدني الفرنسي ، اللذين سنتعرض لهما فيما بعد بتفصيل كاف .

٤ — تعدد الانظمة التي تحكم المسؤولية عن حوادث السيارات :

لم توحد بعض الدول النظام القانوني الذي يطبق على المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ، بل أخذت بأكثر من نظام واحد .

ففي ايطاليا مثلا ، تنص المادة ٢٠٥٣ من قانونها المدني الصادر عام ١٩٤٢ على مسؤولية سائق السيارة ما لم يثبت انه قد اتخذ كل ما كان ممكنا لتجنب الضرر . وفي تفسير هذا النص تقول الاستاذة جوفريه ان القانون

٢٢ — في مرافعته الشهيرة أمام محكمة النقض البلجيكية بتاريخ ١٥ سبتمبر ١٩٢٧ .

٢٣ — انظر على سبيل المثال مدني بلجيكي ، ٢١ ديسمبر ١٩٥٦ ، مشار اليه في مازو وتك ، المسؤولية المدنية ، طبعة خامسة ص ١٢١ هامش رقم ١١٥٤ — ١ .

٢٤ — انظر مدني بلجيكي ٢٣ مارس ١٩٤٣ مشار اليه في مازو وتك ، المسؤولية المدنية ص ١٢١ هامش رقم ١١٥٤ — ١ .

الايطالي بهذا النص يأخذ بحل وسط ، فهو لا يقصد اقامة مسؤولية موضوعية اساسها الخطر ولا مسؤولية شخصية اساسها الخطأ التقليدي ، بل احتفظ بالخطأ كأساس لهذه المسؤولية ، مع استطاعة المتسبب في أحداث الضرر أن يثبت ما يعفيه من هذه المسؤولية ، ومع ملاحظة أن مضمون الواجب الملقى على سائق السيارة باليقظة يحدد بمنتهى الدقة (٢٥) .

أما الفقرة الرابعة من المادة المذكورة فتقرر حالة خاصة بالمسؤولية الموضوعية وهي حالة وجود عيب في السيارة .

وفي لبنان تخضع المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات للقواعد الخاصة بالمسؤولية عن الأشياء التي تنظمها المادة ١٣١ من قانون الموجبات والعقود التي تجعل أساسها الضمان القانوني للمخاطر (٢٦) . وهذه المسؤولية لا تدفع إلا باثبات القوة القاهرة أو خطأ المضرور ، ولكنها تستبعد بنص المادة ١٣٢ من القانون المذكور في حالة التصادم بين السيارات وتطبق القواعد العامة التي تتطلب اثبات الخطر ، وذلك في حالة إصابة كلتا السيارتين بضرر ، أما في حالة إصابة أحدهما فقط فإن المادة ١٣١ هي التي تطبق .

وينظم المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في اليابان القانون الصادر في ٢٩ يوليو ١٩٥٥ ، الذي يفرض على حارس السيارة مسؤولية أشد من تلك المقررة وفقا للقانون العام ، حيث لا يعفى الحارس إلا باقامته الدليل على الوقائع الآتية :

- انه — هو السائق — لم يهمل في أية يقظة خاصة بقيادة السيارة .
- وجود خطأ من المضرور أو من الغير .
- عدم وجود أي عيب بالسيارة .

ولكن يلاحظ أن هذا القانون يحدد مجال تطبيقه بالاضرار الجسمية فقط . أما بالنسبة للاضرار المادية الأخرى والاضرار الأدبية فتطبق عليها

٢٥ — راجع جوفريه ، رسائلها السابق الإشارة إليها ، ص. ٢٠ .

٢٦ — انظر سارا ، رسائله سابق الإشارة إليها ، ص. ١٣ .

قواعد القانون المدني التي تشترط اثبات الخطأ (٢٧) .

وفي سويسرا ، وفقا لنص المادة ٥٨ من القانون الفيدرالي الصادر عام ١٩٥٨ ، يمكن التمييز بين نظامين للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات :

النظام الاول — وتحكمه الفقرة الاولى من المادة ٥٨ — لا يتطلب « الخطأ » لامكان قيام المسؤولية ، ولكنه يشترط استخدام أو استعمال "Emploi" السيارة ، ويقترح الفقه في تفسير هذه العبارة معيارين ، بمقتضى الاول ، وهو معيار « التشغيل الميكانيكي » للسيارة ، يوجد استعمال لها فقط عندما تكون أجزاؤها الميكانيكية ، وبالذات المحرك ، في حالة حركة .

اما المعيار الثاني — وهو الموسع — فلا يشترط التشغيل الميكانيكي ويكفي بمقتضاه — لتطبيق المسؤولية — استعمال السيارة حتى ولو كانت وقت الحادث متوقفة ومحركها في حالة سكون ، وذلك على اساس أن تقدم المرور يتطلب الاعتداد ليس فقط بمخاطر السيارة منفردة ولكن بتلك المخاطر التي تحدث عن تسيير السيارات بصفة عامة نظرا لشدة وحدة نظام المرور الحالي . فالسيارة المتوقفة هي أيضا خطرة بالنسبة للمرور مثل السيارة التي في الحركة .

على انه وان كانت المحكمة الفيدرالية لم تأخذ بهذا المعيار الموسع الا انها لم تكتف بالمعيار الاول وقبلت وجود المسؤولية حتى ولو لم تكن الاجزاء الميكانيكية للسيارة في الحركة وقت الحادث .

اما النظام الثاني — وتحكمه الفقرة الثانية من المادة ٥٨ — فهو خاص بالمسؤولية في حالة عدم استعمال أو استخدام السيارة ، ويجب في هذا النظام اثبات خطأ السائق .

وبالنسبة للاعفاء من المسؤولية فقد نظمته المادة ١/٥٩ التي تشترط لامكان الاعفاء من المسؤولية التي تقررها المادة ١/٥٨ اثبات : —

٢٧ — انظر في تفصيل ذلك نودا

Yosiyuki Noda; Rapport sur les choses dangereuse et la responsabilité civile en droit Japonais; Travaux de l' association Henri Capitant, Paris, 1971, p. 93 et S.

- ١ - عدم ارتكاب أي خطأ . سواء اكان الخطأ شخصيا أو ممن يسأل عنهم
حائز السيارة مدنيا . وإن الحادث لا يرجع الى عيب في السيارة .
- ٢ - ان الحادث يرجع الى القوة القاهرة أو خطأ جسيم من المضرور أو الغير (٢٨) .

ويحكم المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في اقليم كيبك بكندا نظامان : الاول للمادة ٥٣ من قانون ١٩٤١ التي تنص على مسؤولية مالك وقائد السيارة التي تحدث اثناء قيادتها ضرا وثبت أن هذا الضرر يرجع الى اهمال المالك أو قائد السيارة . والثاني تنص عليه المادة ١٠٥٤ / ١ مدني التي تقرر مسؤولية حارس الاشياء عما تحدثه من اضرار للغير ، مع ملاحظة أن هذه المادة لا تطبق على السيارات والاشياء الاخرى المدارة بواسطة الانسان الا في حالة وجود عيب بها (٢٩) .

موقف القانون الفرنسي من حوادث السيارات :

منذ ظهور حوادث السيارات . شعر الفقهاء بفرنسا بعدم كفاية النصوص العامة التي تحكم المسؤولية المدنية والتي تقوم على فكرة الخطأ لتنظيم مركز المضرورين من هذا الصنف من الحوادث . لذلك فقد نادى الفقه منذ البداية بضرورة تدخل المشرع لوضع تنظيم خاص للمسؤولية عن حوادث السيارات ، ضمانا لحقوق المضرورين . كما أعد وعرض العديد من الفقهاء لمشروعات تعين المشرع في تنظيم هذا الموضوع .

ففي ٥ ديسمبر ١٩٠٦ اقترح الاستاذان Bernard et Dauthie مشروعا بقانون باضافة فقرتين للمادة ١٣٨٦ مدني تجعل مالك السيارة مسئولا دائما عما تحدثه من اضرار . بصرف النظر عن أي خطأ ، ما لم يقيم باثبات خطأ المضرور الجسيم (٣٠) .

٢٨ - انظر جرك

Raymond Grec; La situation juridique du détenteur de véhicule auto-mobile en cas de collision de responsabilités, thèse, Lausanne, 1969, p. 33.

٢٩ - مازو وتك ، المسؤولية المدنية ، جزء ٢ ، طبعة خامسة ص ١٢٢ هامش ١٠٥٤ .

٣٠ - انظر في عرض ذلك ارنت

Arnette; De la responsabilité du propriétaire de vehiculs, These, Paris, 1908, p. 147.

— وفي عام ١٩٠٧ تقدم الاستاذ امبرواز كولان الى جمعية الدراسات التشريعية بتقرير عن هذا الموضوع كانت نتيجته مشروع القانون الذي أعدته الجمعية المذكورة لتنظيم المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ، الذي كان يعني المضرور من اثبات الخطأ . ويطلب من مالك السيارة اثبات عدم خطئه اذا ما طالب الاعفاء من المسؤولية (٣١) . ولكن هذا المشروع لم يعرض على البرلمان .

— كما اقترح الاستاذ فال Wahl في عام ١٩٠٨ نظاما قريبا من النظام الذي عرضته جمعية الدراسات التشريعية بمقتضاه تتقرر مسؤولية مالك السيارة عما تحدثه من اضرار على اساس فكرة الخطر المستحدث ، ولا يعفى باثباته للقوة القاهرة ، او الحادث الفجائي . وهو ايضا كمشروع جمعية الدراسات التشريعية لم يشبه خطأ الغير بخطأ المضرور المعفى ، ولا يكون للمالك في هذه الحالة الادعى ضد الغير (٣٢) .

— وفي ١٨ نوفمبر ١٩٢٧ اقترح الاستاذ Humber Ricolfi قانونا يحكم المسؤولية عن حوادث السيارات يقوم على اساس قلب عبء الاثبات ، حيث تنص المادة الثانية منه على افتراض مسؤولية مستعملي السيارات . وتحدد المادة الثالثة اسباب الاعفاء وهي : القوة القاهرة ، فعل الغير . خطأ المضرور (٣٣) .

— كما رأى الاستاذ بيكار وجوب تدخل المشرع لحماية المضرورين من حوادث السيارات . نظرا لحدة وتزايد هذه الحوادث ، مطالبا بضمان تعويض الاضرار التي تحدث عن السيارات وموضحا ان المقصود من الضمان هو ضمان قانوني اكثر منه مسؤولية بمعنى الكلمة . فيجب لديه تعويض الاضرار بصرف النظر عن مسلك سائق السيارة . ويقرر ان هذه المسألة هي مسألة خطر اجتماعي ، ويكون سدى اللجوء في حلها الى فكرة المسؤولية المدنية ، والمشرع فقط هو الذي يعطي الحل الملائم ، ويرى انه من غير المعقول مطالبة المضرور باثبات الخطأ . لذلك فهو يطالب بجعل

٣١ — انظر هذا القانون بمجلة الدراسات التشريعية ، باريس ، ١٩٠٧ ص ٢٢٢ .

٣٢ — انظر المجلة الفصلية للقانون المدني ١٩٠٨ - ١ - ص ٣١ .

٣٣ — انظر في عرض ذلك كورسي ، الرجوع السابق ب ١٢٢ .

السائق مسئولاً بمقتضى القانون ، عن طريق المسؤولية المفترضة . ولكنه يقيد هذه المسؤولية ويقتصرها على حالة الضرر المادي دون الادبي ، كما أنه يرى وضع حد أقصى لمقدار التعويض ، ولا يمكن الوصول الى هذا الحد الا بثبوت الخطأ العمدي او غير المغتفر من السائق .

ويجب للاعفاء من المسؤولية التي يقترحها الاستاذ بيكار ، اثبات واحد مما يأتي : السبب الاجنبي الذي لا ينسب ، او القوة القاهرة ، او الخطأ العمدي او غير المغتفر من المضرور (٣٤) .

— ومن اهم الاقتراحات التي قدمت أيضا ، مشروع القانون الذي أعدته جمعية الدراسات التشريعية عام ١٩٣٢ ، الذي يقوم على وضع حد أقصى لمبلغ التعويض ، كما أنه يحدد أسباب الاعفاء من المسؤولية بذكر خطأ المضرور غير المغتفر ، والقوة القاهرة دون الحادث الفجائي ، وأخيرا فعل الغير دون تطلب صفات معينة فيه (٣٥) .

ومن أحدث الاقتراحات التي قدمت في هذا الصدد :

— مشروع الاستاذ تنك الذي قدمه عام ١٩٦٦ وهو مشروع يهدف أساسا الى وضع نظام جماعي لتعويض المضرورين من حوادث المرور ، ويقوم على توسيع نطاق التأمين الاجباري بطريقة تؤدي الى تعويض كل المضرورين . ولذلك فهو يلغي كل أسباب الاعفاء بما فيها خطأ المضرور . والمشروع ينظم بطريقة محددة مقدار التعويض ، ويضع حدا أقصى له كما يميز في المعاملة بين الانواع المختلفة للاضرار (٣٦) .

— مشروع الاستاذ بيدو الذي أعده عام ١٩٦٨ ، ويقترح فيه التفرقة بين حالتين :

٣٤ — انظر بيكار

Picard; Pour une loi sur les accidents d' automobiles. Rev. gen. ass. ter.
1931. p. 5.

٣٥ — راجع في تفصيل ذلك ، مجلة جمعية الدراسات التشريعية ١٩٤٢ ص ٨٢ وبعده ، وانظر مازو وتنك ، المسؤولية المدنية جزء ٢ — طبعة خامسة ، رقم ١٢٦٣ ص ٢٦٢ .

٣٦ — انظر تنوك :

La sécurité routière: Esquisse d' une loi sur les accidents de circulation,
Paris, 1966, p. 37.

الاولى : حالة ثبوت خطأ جسيم او غير مغتفر من السائق وفيها يحصل المضرور على تعويض كامل .

الثانية : حالة عدم معرفة ظروف واسباب الحادث ، وهنا يحصل المضرور على تعويض جزائي قد يكون اقل من الضرر الذي اصابه (٣٧) . وعلى الرغم من تعدد المشروعات المقترحة لتنظيم المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ، وعلى الرغم مما بذله الفقه من مجهودات في هذا الشأن ، الا ان المشرع الفرنسي ظل ساكنا حتى تاريخه ، ولم يتدخل تاركا تنظيم هذه المسألة لقواعد القانون المدني .

ولما كان النظام القانوني لهذه المسؤولية يتصف في خطوطه العريضة بانتقاله من القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية الى تلك الخاصة بالمسؤولية عن الاشياء غير الحية ، التي ظهرت مع بداية هذا القرن في فرنسا ، كان لزاما علينا ان نبدا بايضاح ظهور هذه القواعد — اي قواعد المسؤولية عن الاشياء — توطئه لتحديد النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بدراسة مراحل تطورها .

المسؤولية الناشئة عن استعمال الاشياء غير الحية :

تقوم المسؤولية التقصيرية في القانون الفرنسي وفقا لنص المادتين ١٣٨٢ ، ١٣٨٣ (٣٨) على ضرورة اثبات المضرور لخطأ المدعى عليه حتى يمكنه الحصول على تعويض ما اصابه من ضرر ، وهذا ما كان يطبقه القضاء الفرنسي على الحوادث الناشئة من استعمال الاشياء الجامدة ، نظرا لعدم وجود نص صريح خاص بها . ولا يخفى ما كان يواجه المضرور من صعاب في سبيل اقامته الدليل على خطأ المدعى عليه في بعض الحالات . كما كانت

٣٧ — انظر بيدو

Bedour, Pour un droit spécial aux accidents de la circulation, Paris, 1968, p. 21-24.

Article 1382: "Tout fait quelconque de l' homme qui cause a autrui — ٢٨
un dommage, oblige celui par le faute duquel il est arrivé a le reparer".
Article 1383: "Chacun est responsable du dommage qu il a causé non
seulement par son fait mais encore par son négligence ou par son
imprudence."

تصل الى حد الاستحالة في حالات أخرى ، هذا بالإضافة الى انه توجد حالات كثيرة لا يرجع الضرر فيها الى الخطأ ، خاصة بعد التقدم والتطور في اختراع الآلات ووسائل النقل والتوسع في استخدامها وما ترتب على ذلك من ازدياد حوادثها بصورة مطردة . وكانت النتيجة أن يتحمل المضرور تبعه هذه الآلات بينما ينعم المالك بفوائدها .

وامام عدم كفاية القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية وعجزها عن حماية المضرورين من استعمال الاشياء الجامدة ، أولئك الذين يتواجدون دائما في المركز الاضعف ، نظرا لفقر معلوماتهم عن هذه الاشياء ، وضعف امكانياتهم ماديا وادبيا ، فقد جاء القضاء الفرنسي — بتشجيع ومعاونة من الفقه — في البحث عن وسيلة لحماية هؤلاء المضرورين . وبعد بعض التردد وجد القضاء ضالته في نص الفقرة الاولى من المادة ١٣٨٤ . هذا النص — الذي لم يلفت نظر الفقه والقضاء اليه الا بعد قرابة قرن من الزمن من وضعه (٣٩) — يقرر انه « يسأل المرء ليس فقط عن الاضرار التي يحدثها فعله الشخصي ، ولكن أيضا عن تلك التي تحدث عن فعل الاشخاص الذين يسأل عنهم ، أو عن فعل الاشياء التي في حراسته » (٤٠) .

فالنص يكتفي بفعل الشيء لتقرير مسؤولية حارسه دون تطلب اثبات من المضرور على خطأ الحارس . ومقتضى ذلك أنه في حالة وقوع ضرر نتيجة استعمال شيء غير حي ، يلزم حارسه بتعويض المضرور بمجرد اثبات الضرر ولا حاجة به لاثبات خطأ أو اهمال من حارسه . وهذا ما كان يبحث عنه القضاء والفقه . وظهرت التطبيقات القضائية لهذا التفسير الجديد للفقرة

٣٩ — على ما يبدو ان الاستاذ لوران في بلجيكا هو اول من لفت النظر في عام ١٨٧٨ الى المسؤولية عن الاشياء .

(القانون المدني ، ج ٢٠ ، رقم ٦٣٩) ، ثم جاء بعد ذلك في فرنسا الاساتذة جوسران وسالي ثم جيني وتيسير .

٤. — "On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde".

الاولى من المادة ١٣٨٤ ابتداء من ١٦ يونيو ١٨٩٦ (٤١) بقبول محكمة النقض الفرنسية لأول مرة مبدأ المسؤولية عن الاشياء .

وهكذا اصبح للفقرة الاولى من المادة ١٣٨٤ مدني فرنسي مضمونا قانونيا جديدا . فبعد ان كان الفقه والقضاء يرى ان هذه الفقرة لم تفعل سوى الاشارة بصفة موجزة الى حالات المسؤولية عن فعل الغير التي تقررها الفقرات التالية لها ، والى حالتي المسؤولية عن الاشياء التي تقررها المادتان ١٣٨٥ و ١٣٨٦ وهما المسؤولية عن فعل الحيوان والمسؤولية عن تهمد البناء ، اصبح هذا النص وفقا لتفسير القضاء له يضع مبدأ عاما للمسؤولية عن فعل الاشياء الجامدة .

وفي بداية تطبيق المادة ١/١٣٨٤ كان يقبل من الحارس لاعفائه من المسؤولية اثبات انه لم يرتكب اي خطأ وان الآلة كانت طبيعية في عملها وتكوينها . ولكن منذ ١٩٠٤ تغير ذلك وحكم بأن القرينة التي تقررها المادة ١/١٣٨٤ لا يمكن هدمها الا باثبات القوة القاهرة او الحادث الفجائي او خطأ المضرور (٤٢) .

وبعد ذلك بفترة وجيزة فقدت هذه المادة الكثير من اهميتها ، حيث قررت بعض الاحكام الصادرة من محكمة النقض انها تقيم فقط مجرد قرينة على خطأ حارس الشيء ، قابلة للدفع باثبات العكس (٤٣) ، اي أن مسؤولية الحارس تهدم باثباته انعدام خطئه بأية طريقة كانت .

ولكن هذا التفسير لم يستمر طويلا ، فسرعان ما عادت محكمة النقض الفرنسية الى قضائها الاول مقرر ان مسؤولية الحارس تقوم بصرف

٤١ - مجلة سيري ١٨٩٧ - ١٧ ، تعليق اسمان ، مجلة داللو ١٨٩٧ - ١ - ٢٣ ، تعليق سالي . وهذا الحكم خاص بانفجار « غلاية » قاطرة . وقد سبق محكمة النقض الفرنسية في ذلك بعض محاكم الدرجة الاولى ، انظر على سبيل المثال محكمة بوج Bourges ٧ فبراير ١٨٩٥ ، داللو ١٩٠٠ - ، ٢٨٩ تعليق جوسران ، Dijon ٢٦ ديسمبر ١٨٩٥ ، مجلة سيري ١٨٩٦ - ٢ - ٤٨ ، جرنوبل ١٠ فبراير ١٨٩٢ ، سيري ١٨٩٢ - ٢ - ٥٠ .

٤٢ - انظر عرائض فرنسي ، ٣ يونيو ١٩٠٤ ، سيري ١٩٠٥ - ١ - ١٨٩ ، مدني فرنسي ٢٥ مارس ١٩٠٨ ، داللو ١٩٠٩ - ١ - ٧٣ ، سيري ١٩١٠ - ١ - ١٧ .

٤٣ - نقض مدني فرنسي ، ٢٩ ابريل ١٩١٣ ، داللو ١٩١٣ - ١ - ٤٢٧ .

النظر عن الخطأ ، ولا يمكن هدمها الا باثبات السبب الاجنبي الذي لا ينسب الى الحارس (٤٤) .

ثم استقر القضاء الفرنسي على ذلك نهائيا (٤٥) .

وبذلك اصبحت القاعدة في المسؤولية المدنية عن الاشياء الجامدة ، تطبيقا للمادة ١/١٣٨٤ مدني فرنسي ، انه لا يشترط لحصول المضرور على تعويض ما اصابه من ضرر اثباته لخطأ حارس الشيء — المتسبب في الضرر — بل يكفي مجرد اثبات أن الضرر من فعل الشيء الذي في حراسة المدعى عليه ، وأن هذا الآخر لا يعفى من المسؤولية وفقا للنص المذكور الا باثبات السبب الاجنبي الذي لا يسند اليه .

ولما كانت السيارة ليست الا شيئا جامدا ، غير حي ، فتطبق عليها اذن القواعد الخاصة بالمسؤولية عن الاشياء . وهذا ما حدث بالفعل . وفيما يلي ابين تطبيق القضاء الفرنسي لاحكام المسؤولية عن الاشياء على حوادث السيارات . وذلك من خلال ايضا حي للمراحل التي مر بها تطور النظام القانوني لهذه المسؤولية .

مراحل تطور النظام القانوني للمسؤولية عن حوادث السيارات في فرنسا :

اتسم النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في فرنسا بتطور جذري عميق لصالح المضرورين من هذه الحوادث . وقد تم البناء القضائي (٤٦) لهذا النظام على عدة مراحل اوجزها في الآتي :

٤٤ — عرائض فرنسي ، ٢١ يناير ١٩١٤ ، سيري ١٩١٤ — ١ — ١٢٨ ، داللو — ١ — ٣٠٣ .

٤٥ — مدني فرنسي ، ٢١ يناير ١٩١٩ ، سيري ١٩١٩ — ١ — ٢٦٥ ، داللو ١٩٢٢ — ١ — ٢٥ ، مدني فرنسي ١٦ نوفمبر ١٩٢٠ ، سيري ١٩٢٢ — ١ — ٩٧ ، داللو ١٩٢٠ — ١٦٩١ مدني فرنسي ، ٢١ فبراير ١٩٢٧ ، سيري ١٩٢٧ — ١ — ١٣٧ تعليق أسمان ، الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية ، ١٣ فبراير ١٩٣٠ ، سيري ١٩٣٠ — ١ — ١٢١ .

٤٦ — فالمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ، وبصفة عامة عن الاشياء ، لم يرد بشأنها نص صريح خاص ، ولذلك فاحكامها وقواعدها من خلق وتكوين القضاء المدني الفرنسي .

المرحلة الاولى : تطبيق القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية على

السيارات في بداية ظهور دعاوي التعويض عن الاضرار الناتجة عن استعمال السيارات في العمل القضائي الفرنسي — في نهاية القرن الماضي — كان من الطبيعي أن يطبق على هذه الدعاوي القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية ، التي تنظمها المادتين ١٣٨٢ ، ١٣٨٣ مدني فرنسي ، والتي بمقتضاها يقع على المضرور اثبات خطأ المدعى عليه ليتمكن الحصول على تعويض ما لحق به من ضرر ، اذ لم تكن قواعد المسؤولية عن الاشياء غير الحية قد ظهرت بعد .

وهكذا تطلبت محكمة "Rouen" في حكمها الصادر في ٢ ابريل ١٨٩٨ (٤٧) ضرورة اثبات الخطأ لامكان تقرير مسؤولية قائد السيارة ، وكان ذلك اتجاه المحاكم الفرنسية بصفة عامة ، وقد ايدت محكمة النقض هذا الاتجاه بحكمها الصادر في ٢٢ مارس ١٩١١ (٤٨) . كما كان غالبية الفقه على اتفاق بأن هذا القضاء هو فقط الذي يتفق مع القانون المدني الفرنسي .

ونظرا لما كان يواجهه المضرور في معظم الحالات من صعوبات في اثباته لخطأ سائق السيارة ، كانت المحاكم تتساهل في اقتناعها بوجود هذا الخطأ وقبول الدليل المقدم من المصابين مساهمة منها ومعاونة لهم في تسهيل العبء الذي يقع عليهم ، وكان سبيلها في ذلك اللجوء الى القرائن القضائية "Presomption de homme" وكان هذا بتشجيع وتأييد من الفقه (٤٩) .

ولكن — هنا ايضا — كان يجب على المضرور اثبات بعض الوقائع او الظروف الضرورية لامكان قبول هذه القرائن ، وهذا ، لم يكن بالامر اليسير دائما (٥٠) .

لهذا نجد أن بعض الاحكام — مدفوعة بالاحتياجات العملية — رأت أن

٤٧ — داللو ١٨٩٩ — ٢ — ٢٩٥ .

٤٨ — داللو ١٩١١ — ١ — ٣٥٥ .

٤٩ — انظر اسمان في تعليق له بمجلة سيري ١٩٠٠ — ٢ — ٥٧ ، ١٩١٠ — ١ — ١٧ .

٥٠ — انظر شافالييه

Csavalier (Jean); La responsabilité des automobiliste et la jurisprudence récent, thèse, Paris 1926, P. 13.

السيارة هي أصلا شيء غير حي ، وظهرت محاولات مبكرة لتطبيق المادة ١/١٣٨٤ (٥١) على الحوادث الناتجة من استعمال السيارات ، وكان مقتضى ذلك اعفاء المضرور من اثبات خطأ السائق .

ولكن هذه المحاولات الاولى باءت بالفشل ، اذ ان التفكير القضائي في ذلك الوقت كان يقصر تطبيق المادة ١/١٣٨٤ على حوادث الاشياء غير الحية ، التي تقع بعيدا عن اي تدخل من الانسان ، الامر الذي لا يتحقق بالنسبة لحوادث السيارات التي تفرض بالضرورة قيادتها ، وحيث تظهر حاجة المضرور الى الحماية .

وتطبيقا لهذا التفكير فقد رفضت محكمة "Orleans" صراحة تطبيق المادة ١/١٣٨٤ على حوادث السيارات ، في حكمها الصادر في ٢٥ فبراير ١٩٠٩ (٥٢) ، والذي جاء به «... الحادث لم يكن راجعا الى الآلة الساكنة ، فلم يكن راجعا الى السيارة المتروكة في ذاتها ، وانما الى عدم يقظة او اهمال ذلك الى جعلها متحركة .. فالسيارة لا تشبه بعربة الدواب او « الغلاية » الميكانيكية ، التي اذا ما سيرت او اديرتم تعمل تقريبا تحت تدخل الانسان .. فالسيارة تكون تحت الاشراف المستمر من قائدها الذي تقوم فطنته وارادته بدور رئيسي في تسييرها ... » وذات الحكم تقريبا قرره غالبية محاكم الاستئناف (٥٣) .

وقد ايدت محكمة النقض نظرية محاكم الاستئناف بحكمها الصادر في ٢٢ مارس ١٩١١ (٥٤) .

هذا الموقف من القضاء وعلى راسه محكمة النقض ، أدى ببعض الفقهاء — بحثا عن اية وسيلة لحماية المضرورين من حوادث السيارات — الى اقتراح الاخذ بفكرة الخطر كأساس للمسئولية عن هذه الحوادث ، وقدمت عدة اقتراحات في هذا الشأن منها اقتراح باضافة فقرة الى المادة

٥١ — بعد التفسير القضائي الجديد لها باعتبارها تقرر مسئولية عن الاشياء مستقلة عن المسئولية عن الفعل الشخصي .

٥٢ — داللو ١٩١١ — ٢ — ٣٠٧ .

٥٣ — جرنوبل ، بواتيه ، ليون ، دوا ، انظر في سرد هذه الاحكام وتفاصيلها شافالييه في رسالته سابق الإشارة إليها ، ص ٤٦ وبعده .

٥٤ — داللو ١٩١١ — ١ — ٣٥٥ .

١٣٨٦ لتقرر مسؤولية بمقتضى القانون ، ومنها مشروع جمعية الدراسات التشريعية ، وهو مشروع بقانون يهدف الى مساءلة السائق في جميع الحالات دون حاجة الى اثبات الخطأ (٥٥) .

وبصفة عامة فان تفكير هذا الفقه كان يرى ضرورة احوال المسؤولية الناشئة عن المخاطر المستحدثة او مخاطر الملكية محل المسؤولية عن الخطأ التقليدي باعتبارها الوسيلة الوحيدة لضمان العدالة في حوادث السيارات (٥٦) .

وامام سكوت المشرع الفرنسي وعدم تحركه فقد اكتفى البعض الآخر من الفقهاء بالمطالبة باعداد قانون خاص بالمرور وتسيير السيارات تحدد فيه القواعد الواجبة الاتباع في هذا المجال ، فاذا ما خولفت هذه القواعد كان مفاد ذلك ارتكاب المخالف لخطأ يستوجب مسؤوليته . وهذا الجانب من الفقهاء كان يقصد ضمان مجال المادة ١٣٨٢ . ولا شك ان هذا التفكير ليس كافيا تماما لحماية حقوق المضرورين ، حيث توجد حالات لا يكون فيها اثبات التقصير بالتحديد الكافي لامكان تطبيق المادة ١٣٨٢ (٥٧) هذا بالاضافة الى ان الكثير من حوادث السيارات لا يرجع الى فكرة الخطأ .

كل هذه المحاولات الفقهية توضح جليا عدم كفاية القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية لحماية حقوق المضرورين من حوادث السيارات . فماذا فعل القضاء الفرنسي امام سكوت المشرع عن التدخل بنص تشريعي يحمي به المضرورين من هذا النوع من الحوادث وقد بدا خطره يزداد يوما بعد يوم ؟

٥٥ - انظر ما سبق ذكره بشأن هذه الاقتراحات .

٥٦ - انظر في هذا الاتجاه فال ، المجلة الفصلية للقانون المدني ١٩٠٨ - ٢٠ في مقال له عن

المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات الذي يرى مساءلة المالك عن كل حادث نتيجة استعمال السيارة التي يملكها وهو عين ما نادى به جوديلوت Gaudillot

في رسالته من باريس عام ١٩١١ بعنوان - المسؤولية عن حوادث السيارات - ص ٧٠ .

انظر كذلك شافالييه في رسالته ، ص ٦٢ وبعده .

توزان ، رسالته من باريس سنة ١٩٢٩ ، ص ٨٢ .

المرحلة الثانية : اخضاع المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات للمادة ١/١٣٨٤ .

بتأثير من الفقه بدا القضاء في قبول تطبيق المادة ١/١٣٨٤ على المسؤولية الناجمة عن حوادث السيارات ، وان كانت المحاكم قد قررت في اولى مراحل هذا التطبيق ان المادة ١٣٨٤ لا يمكن ان تطبق الا اذا كان الحادث — وبالتالي الضرر — قد وقع من السيارة في حالة عدم قيادتها ، فان كانت مقادة فان المادة ١٣٨٢ هي التي تطبق ، وذلك على اساس ان المادة ١/١٣٨٤ التي تقرر المسؤولية عن الاشياء تفترض اساسا لتطبيقها فعلا للشيء بعيدا عن تدخل الانسان ، فاذا ما وقع الحادث اثناء قيادة السيارة ، كان السبب فيه قائد السيارة ، وبالتالي فان الفعل هنا يكون فعل الشخص وليس فعل الشيء وتستبعد المادة ١/١٣٨٤ .

وقد سادت هذه التفرقة بين فعل الشخص وفعل الشيء ، بين فعل السائق وفعل السيارة الاحكام الصادرة في الفترة من ١٩٠٦ الى ١٩١٤ (٥٨) . وقد ايدت دائرة العرائض لمحكمة النقض الفرنسية عدم تطبيق المادة ١/١٣٨٤ على حوادث السيارات التي تقع اثناء قيادتها ، وذلك في حكمها الصادر في ٢٢ مارس ١٩١١ (٥٩) .

ووفقا لهذه النظرية فان غالبية حوادث السيارات كانت تخضع للمادة ١٣٨٢ وليس للمادة ١/١٣٨٤ ، لان معظم هذه الحوادث تقع والسيارة مقادة . وكان هذا الوضع ماثرا للانتقاد ، اذ الحاجة الى الحماية التي تقرها المادة ١/١٣٨٤ تظهر بصفة اساسية في حالة استعمال السيارة وقيادتها حيث تظهر خطورتها وتكثر حوادثها وتتفاقم جسامه اضرارها .

٥٧ — راجع شافالييه ، رسالته ، ص ١٦ .

٥٨ — انظر أمثلة لاحكام التي قمزت تطبيق المادة ١/١٣٨٤ على الفعل الذاتي للسيارة :

— ديجون ، ٢٢ يناير ١٩٠٧ ، داللو ١٩١٠ — ١ — ١٣٢ .

— بواتيه ، ٦ يوليو ١٩٠٩ ، داللو ١٩١٠ — ٤ — ١٦ .

— أورليانز ، ٢٥ فبراير ١٩٠٩ ، داللو ١٩١١ — ٢ — ٣٠٧ .

— بورديو ، ٢٦ أكتوبر ، ٣ مارس ١٩١٠ ، سيري ١٩١٤ — ١ — ٢١٤ .

٥٩ — داللو ١٩١١ — ١ — ٣٥٥ .

لذلك فقد ظهر اتجاه في القضاء يعمم تطبيق المادة ١/١٣٨٤ على حوادث السيارات بلا تفرقة ، سواء كانت مقادة أم غير مقادة . وقد بدأ هذا الاتجاه بحكم بيسييه الصادر من محكمة النقض الفرنسية في ٢٩ يوليو ١٩٢٤ (٦٠) .

على أنه وإن كان غالبية الشراح قد رأوا في هذا الحكم تخلى من محكمة النقض عن قضائها السابق بالتفرقة بين فعل الشخص وفعل الشيء (٦١) ، إلا أن هناك منهم (٦٢) من تشكك في صحة ذلك ، مقررًا أن الحكم المذكور لم يواجه تطبيق المادة ١/١٣٨٤ على حوادث السيارات وبالتالي فهو لا يتضمن تغييرًا عن القضاء السابق .

كذلك انقسم القضاء ، فصدرت بعض الأحكام في صالح تطبيق المادة ١/١٣٨٤ على السيارات بلا تفرقة ، وبعضها الآخر استمر في قضائه التقليدي (٦٣) .

على أن هذا الخلاف لم يدم طويلًا ، وإذا كان حكم بيسييه قد أثار بعض الشك ، فإن حكم جاندير الشهير الصادر من محكمة النقض في ٢١ فبراير ١٩٢٧ (٦٤) قد حسم هذه المسألة صراحة وبطريقة لا شك فيها ، وقبل

٦٠ - سيري ١٩٢٤ - ١ - ٢٢١ ، داللو ١٩٢٥ - ١ - ٥ تعليق ريبير ، جازيت دي باليه ١٩٢٤-٢-٢٨٥ .

وتتلخص وقائع هذا الحكم في وقوع حادث سيارة نتج عنه إصابة شديدة لسيدة تدعى بيسييه ، وقد برأ السائق من الخطأ ، قرر الحكم الصادر من محكمة باريس أن الحادث لا يمكن أن يكون راجعًا إلى سوء حالة السيارة ، وبالتالي فلا يوجد خطأ على كاهل مالك السيارة ، الأمر الذي يهدم قرينه الخطأ انقي تقع عليه - حسب التفسير الذي كان سائدًا للمادة ١/١٣٨٤ وقت الحكم - وقد رفضت محكمة باريس دعوى مدام بيسييه بحجة أنها لم تثبت أن الحادث يرجع إلى سوء حالة السيارة ، ولكن محكمة النقض نقضت هذا الحكم لمخالفته للمادة ١/١٣٨٤ .

٦١ - من هؤلاء الشراح ، جوسران ، داللو ١٩٢٥ - ٢ - ١٠٥ ، ريبير ، داللو ١٩٢٥ - ١ - ٥ .

٦٢ - اسمان ، سيري ١٩٢٤ - ١ - ٢٢١ ، سافاتييه ، داللو ١٩٢٥ - ١ - ٤١ .

٦٣ - أنظر في عرض هذه الأحكام المختلفة شافالييه ، المرجع السابق ص ٢١٠ ، ٢١١ .

٦٤ - داللو الدوري ١٩٢٧ - ١ - ٧٧ تعليق ريبير ، سيري ١٩٢٧ - ١ - ١٢٧ تعليق اسمان ، جازيت دي باليه ١٩٢٧ - ١ - ٤٠٧ تعليق : سجلوا .

تطبيق المادة ١/١٣٨٤ على حادث سيارة صدمت فيه أحد المارة اثناء قيادتها، ناقضا بذلك الحكم الصادر من محكمة بيزانسون في ٢٩ ديسمبر ١٩٢٥ . وقد جاء بحكم النقض « حيث أن الحكم قد رفض تطبيق المادة ١/١٣٨٤ بحجة أن السيارة كانت وقت الحادث بقيادة سائقها ، وأنه بالتالي يلزم لحصول الضرر على تعويض الضرر الذي اصابه اثبات خطأ السائق وفقا للمادة ١٣٨٢ ، ولكن حيث أن القانون في تطبيق القرينة التي تمليها المادة ١/١٣٨٤ ، لم يميز حسبها كان الشيء مقادا بمعرفة الشخص من عدمه ، وأنه يكفي أن يكون المقصود شيء يخضع لضرورة الحراسة بسبب الاخطار التي يحدثها بالغير ... وجب نقض الحكم ... » .

ونظرا لوجود معارضة من بعض محاكم الاستئناف ومحاكم الدرجة الاولى التي اصرت على التمسك بالقضاء القديم الذي لا يطبق المادة ١٣٨٤ على حوادث السيارات التي تقع اثناء قيادتها (٦٥) ، فقد ادى الامر الى تدخل الدوائر المتبعة لمحكمة النقض بحكمها الصادر في ١٣ فبراير ١٩٣٠ (٦٦) مقرر « أن القانون لتطبيق القرينة التي تمليها المادة ١/١٣٨٤ / لم يفرق حسبها كان الشيء الذي أحدث الضرر بقوده شخص أم لا ، وليس من الضروري أن يكون به عيب داخلي قابل لاحداث الضرر ، فالمادة ١/١٣٨٤ تربط المسؤولية بالحراسة وليس بالشيء ذاته » .

وهكذا تقرر مبدا خضوع حوادث السيارات ، دون تفرقة للمادة ١/١٣٨٤ واستقرت الاحكام على ذلك .

المرحلة الثالثة : من كفاية اثبات انعدام الخطأ الى ضرورة الاثبات المحدد للسبب الاجنبي ، لاعفاء حارس السيارة :

يمتاز تطور المسؤولية عن حوادث السيارات في هذه المرحلة الثالثة بأن اتجاه القضاء الى صالح المضرور وحمايته لا ينصب على مرحلة قيام المسؤولية

٦٥ - أنظر على سبيل المثال : ليون ٧ يوليو ١٩٢٧ ، سيري ١٩٢٧ - ٢ - ١٠٦ كولمار ١٦ نوفمبر ١٩٢٧ ، جازيت دي باليه ١٩٢٨ - ١ - ٣٠٨ ، رن ٢٦ يناير ١٩٢٨ - مجلة رن ١٩٢٨ - ٦٣ .

٦٦ - سيري ١٩٣٠ - ١ - ١٢١ تعليق اسمان ، دالوز ١٩٣٠ - ١ - ٥٧ تعليق ريبير ، جازيت دي باليه ١٩٣٠ - ١ - ٢٩٣ .

فقد وصل بالمرحلة السابقة الى ذروته — وانما على طريقة الاعفاء منها .
نفى بداية تطبيق المادة ١٣٨٤ / ١ كان يقبل من الحارس اثبات انه لم يرتكب
اي خطأ لكي يعفى من المسؤولية التي تقررها المادة المذكورة ، فالدور الذي
كانت تقوم به هذه المادة كان في هذا الوقت مجرد نقل عبء الاثبات الى
الحارس بأن يثبت انعدام خطئه بدلا من اثبات الضرر لهذا الخطأ في مرحلة
قيام المسؤولية ، تطبيقا للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية .

وهكذا كان يرى القضاء الفرنسي في المادة ١٣٨٤/١ مجرد قرينة بسيطة
قابلة للهدم باثبات العكس ، اي باثبات عدم خطأ الحارس .

ولما كان تقرير اعفاء حارس السيارة باثباته لعدم خطئه لا يضمن
للضرر كامل الحماية المرجوة ، نظرا لوجود حالات كثيرة لا ترجع فيها
حوادث السيارات وما اصاب المضرور من ضرر الى خطأ يمكن نسبته للحارس،
فقد قام القضاء بتشديد وسيلة الاعفاء ، مشددا لمضمون المادة ١٣٨٤/١ ،
مقررا في احكامه الصادرة ابتداء من عام ١٩٠٨ عدم كفاية اثبات الحارس
لعدم خطئه ، لا يمكن اعفائه من المسؤولية ، متطلبا ضرورة الاثبات المحدد
للسبب الاجنبي الذي لا ينسب الى الحارس من قوة قاهرة وحادث فجائي ،
أو فعل المضرور أو فعل الغير (٦٧) .

ما سبق كان نظرة سريعة حاولنا فيها القاء بصيص من الضوء على
النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في القانون المقارن ،
وعلينا أن نوضح الآن النظام القانوني لهذه المسؤولية في الكويت ، وهذا هو
ما سنتناوله في الفصل الثاني .

الفصل الثاني

النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الكويت

تعرضنا في الفصل السابق للأنظمة المختلفة للمسؤولية المدنية عن حوادث
السيارات في القانون المقارن ، وقد وضع لنا من خلال هذا العرض ان هذه

٦٧ — انظر عرائض فرنسي ، ٢٥ مارس ١٩٠٨ ، دالموز ١٩٠٩ — ١ — ٧٢ .

الانظمة على تنوعها وتعددتها يمكن ارجاعها الى واحد أو أكثر من الانظمة الآتية : —

— ضرورة اثبات الخطأ حتى تقام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ، بمعنى أنها تخضع للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية .

— عدم اشتراط الخطأ لقيام المسؤولية ، ولكن يستطيع المدعى عليه دفعها باثبات انعدام خطئه ، وهنا ما زلنا امام القواعد العامة في المسؤولية فقط مع نقل عبء الاثبات من المدعي الى المدعى عليه .

— عدم كفاية اثبات المدعى عليه انعدام خطئه لكي يعفى من المسؤولية وانما عليه الاثبات المحدد لبعض الوقائع تدور كلها حول فكرة السبب الاجنبي .

— قيام المسؤولية على فكرة الضمان ، وبالأحرى التحول من المسؤولية الى الضمان .

والتساؤل الذي يلح الان هو بأي هذه الانظمة يأخذ القانون الكويتي في تنظيمه للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ؟

وللإجابة على هذا التساؤل نقول بإيجاز شديد ان المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات وفقا للنظام القانوني الكويتي وان كانت قد بدأت بأكثر مما انتهى اليه تطور القانون المقارن نحو الوقوف بجانب المضرورين من هذه الحوادث وتقديم يد العون لهم في سبيل حصولهم على حقوقهم ، حيث كانت تطبق عليهم قواعد الضمان في الشريعة الاسلامية الغراء ، الا ان هذه الحماية فقدت الكثير من مفعولها مع صدور أول قانون تشريعي ينظم المسؤولية المدنية عن الفعل غير المشروع في عام ١٩٦١ ، الذي أخضع المسؤولية عن حوادث السيارات للقواعد التي استحدثتها لتنظم المسؤولية عن الاشياء الخطرة والتي تخول حارس هذه الاشياء — ومنها السيارات — الاعفاء من المسؤولية باثبات ان وقوع الضرر كان بقوة قاهرة او حادث فجائي او خطأ المضرور او خطأ الغير .

ولكن ما ان طبق هذا القانون حتى تبين عجزه عن حماية المضرورين من حوادث السيارات ، ففي الوقت الذي كانت تتسابق فيه تشريعات القانون المقارن لاسداء الحماية لهؤلاء المضرورين ، جاء تطور القانون الكويتي في غير صالحهم راجعا بعجلة التقدم الى الوراء ، لذلك فلم يكن غريبا

أن يتدخل المشرع الكويتي بعد ستة أعوام فقط لسد ثغرات قانون تنظيم الالتزامات الناشئة عن العمل غير المشروع فيما يتعلق بالمسؤولية عن الأشياء غير الحية ، ولكن تدخل المشرع هنا كان جزئيا مقصورا على الضرر الذي يقع على النفس .

وهكذا يمكننا القول أن النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الكويت قد مر بثلاثة مراحل مختلفة :

المرحلة الاولى : وهي خاصة بالفترة السابقة على صدور القانون رقم ٦ لسنة ١٩٦١ بتنظيم الالتزامات الناشئة عن العمل غير المشروع ، وفيها كانت تخضع حوادث السيارات لقواعد الضمان في الشريعة الاسلامية .

المرحلة الثانية : وهي تخص الفترة من صدور القانون رقم ٦ لسنة ١٩٦١ الى حين تعديله بالقانون رقم ٤٢ لسنة ١٩٦٧ ، وفيها كانت المسؤولية عن حوادث السيارات ، تنظم وفقا للقواعد العامة في المسؤولية عن الأشياء .

المرحلة الثالثة : وتبدأ من تاريخ صدور القانون رقم ٤٢ لسنة ١٩٦٧ حتى الان والتي تتميز بالعودة الجزئية المحدودة لاحكام الضمان في الشريعة الاسلامية .

ونقوم الان بتفصيل ما أوجزناه بدراسة كل مرحلة من المراحل السابقة التي تميز مراحل تطور المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات وفقا للقانون الكويتي .

المرحلة الاولى : خضوع المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات لقواعد الضمان في الشريعة الاسلامية

قبل صدور القانون رقم ٦ لسنة ١٩٦١ بتنظيم الالتزامات الناشئة عن العمل غير المشروع (٦٨) كان تنظيم المسؤولية المدنية ، التقصيرية ، بأنواعها وتطبيقاتها المختلفة ، خاضعا لقواعد واحكام الشريعة الاسلامية المقتنة بمجلة الاحكام العدلية والمدونة بالكتب الفقهية . وكقاعدة عامة كان يطبق على

المسئولية الناتجة عن الاضرار التي تصيب الشخص في ماله تلك المبادئ التي أوردتها «المجلة» في الكتاب الثامن تحت عنوان العصب والاتلاف في المواد من ٨٨١ الى ٩٤٠ .

أما المسؤولية عن الاضرار التي تصيب الشخص في نفسه فكانت تنظم وفقا لقواعد وشروط منح الدية في الشريعة الاسلامية (٦٩) والتي بمقتضاها كانت تجب الدية كاملة في أحوال معينة تصل فيها نسبة العجز والاصابة مائة بالمائة من قدرة الجسم كله (٧٠) .

وبطبيعة الحال لم تفرد الشريعة الاسلامية قواعد خاصة لتطبق على الاضرار الناتجة عن استعمال الاشياء والآلات ، حيث لم تكن خطورتها قد ظهرت بعد بما يستدعي افرادها بقواعد خاصة . ولذلك كانت تطبق على المسؤولية عن الاشياء والآلات الجامدة ، القواعد العامة التي تحكم المسؤولية أو الضمان في الشريعة الاسلامية ، وهي نفس القواعد التي طبقت أيضا على الاضرار الناتجة من استعمال السيارات في المرحلة محل حديثنا .

والقواعد العامة في الشريعة الاسلامية بالنسبة للمسئولية التقصيرية والتي يطلق عليها الفقه الاسلامي تسمية الضمان تميز بين نوعين من الاضرار حسب الطريقة التي تحدث بها .

٦٩ - راجع سليمان مرقص ، المسؤولية المدنية في تقنينات البلاد العربية ، القاهرة ١٩٧١ ، ص ٩٩ وبعده .

عبد الفتاح عبد الباقي ، مصادر الالتزام في القانون الكويتي مع المقارنة بالفقه الاسلامي وأحكام المجلة ، الجزء الثاني - المصادر غير الادارية ص ١٧ .

٧٠ - ضمن هذه الحالات اذهب القيام وحده أو مع الجلوس وكذلك اذهب قوة الجماع . انظر حكم محكمة الاستئناف العليا جلسة ١٨ - ٦ - ١٩٧٢ ، مجلة القضاء والقانون ، السنة الثالثة ، العدد الثاني ، ص ٢٥ .

والشريعة الاسلامية تفرق بالنسبة للتعويض بين الاعتداءات الجسدية والاعتداءات الواقعة على المال ، فكان يمثل بالنسبة للاول في الدية الكاملة ، أو الجزئية (الارش) وحكومة العدل - في حالة عدم المائلة وفيها يقوم القاضي بتقدير مقدار الدية وفقا للحالات . أما بالنسبة للثانية فكان يقتصر على الضمان .

انظر في تفصيل ذلك ، محمد ابراهيم الدسوقي ، تقدير التعويض بين الخطأ والضرر ، رسالة الاسكندرية ١٩٧٢ ص ٦٠ وبعده ، وانظر في تفصيل أكثر ، خالد رشيد الجميلي ، الدية وأحكامها في الشريعة الاسلامية والقانون ، رسالة دكتوراه ، بغداد ١٩٧٥ .

— الاضرار التي تحدث مباشرة ، لو التي تحدث من الفعل مباشرة ، ويقصد بها الاضرار التي يحدثها الشخص بدون واسطة ودون أن يتخلل فعله والضرر فعل آخر ، فهي الاضرار التي تنتج من نفس الفعل الذي سببها وتختلط ماديا معه وهنا يسمى الفاعل مباشرا .

— الاضرار التي تحدث بالتسبب أو غير المباشرة ، وهي الاضرار التي لا تنتج عن الفعل ذاته وانما عن أمر آخر يفصل بين فعل الشخص والضرر . وهنا يسمى مرتكب الفعل الاول متسببا وليس مباشرا (٧١) .

ووفقا لاحكام الشريعة الاسلامية ، المباشر ضامن وان لم يعتمد ، (٧٢) والمتسبب لا يضمن الا بالتمتع (٧٣) .

والمقصود بذلك أن مباشر الضرر يسأل عن تعويضه ولو لم يصدر منه خطأ ، فالمسئولية هنا لا تقوم على فكرة الخطأ ، وانما مجرد حدوث الضرر بالكيفية المحددة ، أي مباشرة ، يستوجب التعويض أو الضمان ، بينما المتسبب في حدوث الضرر ، وفقا للمعنى الشرعي لذلك ، لا يسأل الا اذا تعمد أو تعد أي خطأ ، وبالتالي يجب لمسئوليته اثبات خطئه ، فقد جاء بالمادة ٩٢٤ من « المجلة » ان اشتراط التعدي ليكون التسبب موجبا للضمان ، يعني أن ضمان المتسبب للضرر مشروط بعمله بغير حق فعلا مفضيا الى ذلك الضرر .

وحيث انه توجد حالات كثيرة يمكن فيها اعتبار الضرر الناتج من السيارة ضررا مباشرا ، يكون فاعله « مباشرا » وبالتالي يسأل عن تعويض الاضرار دون حاجة الى اثبات خطئه استنادا الى قاعدة ان المباشر ضامن ولو لم يعتمد أو يعتمد (أي لم يخطئ) ، وذلك كما في حالة اصطدام السيارة بالمضروب مباشرة ، على أساس اعتبار السيارة في هذه الحالة كآلة مثل السكين أو العصا .

ولكن ما معيار التمييز بين المباشر والمتسبب وبمعنى آخر متى نكون

٧١ — أنظر على الخفيف ، الضمان في الفقه الاسلامي ، القسم الاول ص ٤٠ ، عبد الفتاح عبد الباقي ، المرجع السابق ص ٢١ .

٧٢ — المادة ٩٢ من « المجلة » .

٧٣ — المادة ٩٣ من « المجلة » .

امام ضرر حدث مباشرة — او بالمباشرة — ومتى نكون بصدد ضرر حدث تسببا ؟

جاء في مقدمة الكتاب الثامن من « المجلة » الخاصة بالاصطلاحات الفقهية المتعلقة بالغصب والاتلاف ، ان « الاتلاف مباشرة هو اتلاف الشيء بالذات ، ويقال لمن فعله فاعل مباشر ، » (٧٤) وأن الاتلاف تسببا هو التسبب في تلف شيء ، يعني ان يحدث في شيء ما يفضي عادة الى تلف شيء آخر ، ويقال لفاعله متسبب ، فان من قطع جبل قنديل معلق يكون سببا مفضيا لسقوطه على الارض وانكساره ، ويكون حينئذ قد أتلّف الجبل مباشرة وكسر القنديل تسببا . وكذا اذا شق واحد ظرفا فيه سمن (٧٥) وتلف ذلك السمن يكون قد اتلف الظرف مباشرة والسمن تسببا .

كذلك تضمنت « المجلة » بعض التطبيقات او الفروض في مباشرة الاتلاف وفي الاتلاف تسببا ، وحكم كل منها :

« فاذا زلق واحد وسقط فأتلف مال آخر ضمنه (٧٦) . » « ولو أتلّف واحد مال آخر او انقص قيمته تسببا ، يعني لو فعل ما كان سببا مفضيا الى تلف مال آخر او نقصان قيمته كان ضامنا . مثلا اذا تمسك واحد بثياب آخر وحال مجاذبتهم سقط مما عليه شيء وتلف او تعيب كان المتمسك ضامنا . وكذا لو سد واحد ماء ارض الآخر او ماء روضته وبيست مزروعاته ومفروشاته وتلفت او افاض الماء بزيادة ففرقت المزروعات وتلفت كان ضامنا . وكذا لو فتح واحد باب اسطبل لآخر وفرت حيواناته وضاعت ، او فتح باب قفصه وفر الطير الذي كان فيه فانه يضمنه » (٧٧) .

« ولو جفلت دابة واحد من الآخر وفرت وضاعت لا يلزم الضمان ، اما اذا اجفلها قصدا فانه يضمن . وكذا لو جفلت الدابة من صوت البندقية التي رماها الصياد قصدا للصيد فوقعت وتلفت او انكسر احد أعضائها لا يلزم الضمان ، واما اذا كان الصياد قد رمى البندقية قاصدا اجفالها فانه يضمن (٧٨) . »

٧٤ — انظر المادة ٨٨٧ .

٧٥ — انظر المادة ٨٨٨ .

٧٦ — المادة ٩١٣ من المجلة وهي تحت عنوان مباشرة الاتلاف .

٧٧ — المادة ٩٢٢ من المجلة وهي تحت عنوان في الاتلاف تسببا .

٧٨ — المادة ٩٢٣ من المجلة وهي تحت عنوان في الاتلاف تسببا .

وبناء على القواعد السابقة فقد عرف فقهاء الشريعة الاسلامية « المباشرة » بأنها ما اثر في التلف وحصله ، اي ما جلب للموت بذاته دون واسطة مكان علة ، كالذبح بسكين ، فان الذبح يجلب الموت بذاته وهو في الوقت نفسه علة الموت ، وكالخنق فانه متلف بذاته للمجنى عليه وهو في الوقت نفسه علة تلفه ، اي ما اتلف المجنى عليه وكان علة تلفه (٧٩) .

وعلى ضوء ما سبق يمكن استخلاص انه يشترط لاتصاف الفعل بالمباشرة وفاعله بالمباشر تحقق الشرطين الآتيين :

الشرط الاول : ان يترتب على الفعل جلب الضرر ، بمعنى ان يكون هذا الفعل علة للضرر وليس مجرد طريق او مناسبة له . ويتحقق ذلك الشرط بتوافر علاقة سببية اكدية بين الفعل والضرر الذي وقع . ولا يختلف المقصود بضرورة توافر علاقة سببية بين الفعل والضرر هنا — اي بصدد احكام الفقه الاسلامي التي يعبر عنها بضرورة ان يكون الفعل علة للضرر — عن المفهوم القانوني الحالي لعلاقة السببية ، فلا يكفي الاخذ بنظرية تعادل الاسباب التي تعتبر سببا كل ما يكون شرطا ضروريا لحدوث الضرر اذ ان كل شرط او فعل ضروري لحدوث الضرر يعتبر وفقا لهذه النظرية سببا له ، واذا تعددت الافعال فانها تعتبر جميعا متعادلة من حيث ترتيب المسؤولية او الضمان على اساس انه يترتب على تخلف اي منها عدم حدوث الضرر . فيعيب هذه النظرية انها لا تقيم اية تفرقة بين مختلف الافعال التي اشتركت في احداث الضرر من حيث تأثيرها السببي الفعالي ، فكلها متساوية حسب فقه تعادل الاسباب ولذلك فهي تحمل الافعال التي اقتضت على الاشتراك في الضرر نتائج بعميدة واستثنائية .

٧٩ — انظر في استخلاص التعريف ، حكم محكمة الاستئناف العليا ، جلسة ٩-٤-١٩٧٢ ، مجلة القضاء والقانون ، السنة الثالثة ، العدد الثاني ص ٣٠ .
والمقصود بجلب الموت .. دون واسطة .. الا يتخلل بين فعل المباشر والتلف — اي الموت هنا — فعل اخر . انظر في ذلك سليم رستم اللبناني في شرحه للمجلة تعليقا على المادة ٨٨٧ ، ٤٤٨ .

وقيل ايضا ان المباشرة هي ان يتصل فعل الانسان بغيره ويحدث منه التلف ، والتسبب ان يتصل اثر فعل الانسان بغيره ، لا حقيقة فعله فيتلف به — راجع وهبة الزحيلي ، نظرية الضمان دمشق ، ص ٢٨ ..

تعين اذن الاخذ بالنظرية المضادة لها وهي نظرية السببية الفعالة والتي بمقتضاها يجب التمييز بين الافعال التي لم تكن تستطیع أحداث الضرر الا باشتراك استثنائي وغير متوقع لبعض الظروف الاخرى ، والافعال التي يمكنها أحداث الضرر وفقا للمجرى المعتاد للامور ، والاخرة فقط هي التي تعتبر اسبابا قانونية ، حيث انها تجعل الضرر محتملا . فالسببية لا تتوافر وبالتالي لا يعتبر الفعل علة للضرر ، ما لم يعد الفعل سببا وفقا للمجرى المعتاد للامور ، وهو يكون كذلك اذا لم يقتصر على كونه شرطا ضروريا ، ولكن الشرط ، أو أحد الشروط التي تتضمن على الاقل احتمالا كبيرا وكافيا لاحداث الضرر .

الشرط الثاني : ان يكون جلب الفعل للضرر مباشرة دون وساطة ، وقد عبر بعض الفقهاء عن ذلك باشتراط أن يكون الضرر نتيجة لاتصال الة التلف بمحله (٨٠) ، ويلاحظ أن المباشرة أو انعدام الوساطة تتحقق حتى ولو تخلل الفعل الضار والضرر فعل اخر لاحق ولكنه غير مختار أي فعل « جاء نتيجة حتمية للفعل الاول أو حتى جاء نتيجة ملازمة له ومرتبة عليه بحسب مجرى المألوف والعادة ، اذ أن الفعل الثاني يعتبر هنا مجرد امتداد للفعل الاول واستمرار له ، بحيث اننا لا نعتبر أمام فاعلين اثنين وانما أمام فعل واحد فحسب .. فمن يقود سيارة فيدهم بها رجلا في طريقه فيقتله أو يصيبه باذى يعتبر مباشرا للضرر الذي يلحق به ، حتى ولو لم يأت هذا الضرر بسبب مجرد عملية الدهم نفسها ، وانما بسبب امر اخر لاحق لها ، طالما أن هذا الامر الآخر يمثل نتيجة حتمية ولازمة لعملية الدهم ، أو حتى نتيجة مترتبة عليها بحسب المألوف في الحياة (٨١) .

وهكذا « المباشر » عند فقهاء الشريعة هو من يكون فعله الذي باشره بنفسه قد جلب بذاته الضرر ، وكان له سببا بدون واسطة ، أي بغیر أن يتدخل امر بين هذا الفعل وبين الضرر الناجم مباشرة عنه .. فهذا الفعل مضر

٨٠ - راجع علي الخفيف ، المرجع السابق ، ص٧٤ .

٨١ - انظر عبد الفتاح عبد الباقي ، المرجع السابق ، ص١٢ ، ١٢١ « فان لم يكن الفعل الثاني نتيجة حتمية للفعل الاول ، بمعنى أنه وقع بسبب ظروف خارجية عنه ، لا سيما اذا كان الاحتمال الاكبر - على حسب مجرى المألوف والعادة - هو الا يقع ، في مثل هذه الحالة ، لا يعتبر صاحب الفعل الاول مباشرا للضرر ولكن مجرد متسبب فيه لا أكثر » انظر نفس المرجع السابق ص١٢٣ .

بذاته وهو علة هذا الضرر ، وتختلف المباشرة عندهم بطبيعتها عن التسبب وهو في تعريفهم ما كان علة للأمر ولكنه لم يحصله بذاته » (٨٢) . فإذا كان « سائق سيارة النقل قد تركها واقفة في جانب الطريق اضطرارا ثم جاء المجنى عليه مندفعاً بسيارته بسرعة بالغة وقد غفل عن الطريق فصدمها من خلف ومات من اثر هذه الصدمة فان قائد سيارة النقل لا يعد . . مباشراً لفعل القتل الذي لم ينجم مباشرة عن مجرد وجود هذه السيارة في الطريق وانما نجم عن الاصطدام بها وهو من فعل المجنى عليه وحده ، واذا كان ترك السيارة في الطريق هو الذي هيأ لهذا الاصطدام وكان له سببا . . فهو لا يعد مباشراً لان فعله لم يجلب بذاته الضرر وانما هو مجرد متسبب (٨٣) .

وعلى ذلك فان المتسبب هو الذي يكون لفعله دخل في حدوث الضرر ، ولكن يفصل بين الضرر وهذا الفعل امر اخر ، غير مترتب عليه . أي ان حدوث الضرر هنا يكون بواسطة او بطريقة غير مباشرة (٨٤) . تنسب الى المباشر الذي توسط بفعله بين فعل المتسبب والضرر .

فكل من المباشر والمتسبب يعد سببا للضرر — وهذا ما نقصده بالقول ان يكون لفعل المتسبب دخل في حدوث الضرر اي أن تكون هناك علاقة سببية بين فعل المتسبب والضرر — وهذا هو وجه الاتفاق بينهما ، كلاهما سببا للضرر ، اما ما يميزهما فيمكن في درجة هذه العلة او السببية ، فبينما نجدها لدى المباشرة علاقة سببية مباشرة ، حيث لا يفصل بين فعله والضرر امر اخر — على الوجه السابق عرضه — فان هذه العلاقة تكون غير مباشرة لدى المتسبب لحدوث ما يفصل بين فعله وما وقع من ضرر .

نخلص مما سبق اذن أن معيار التفرقة بين المباشرة والتسبب يكمن في درجة علاقة السببية بين كل منهما وبين الضرر، فإذا كانت هذه العلاقة

٨٢ — ٨٣ انظر الطعن رقم ٢٤ — ٧٣ جلسة ٥ — ١٢ — ١٩٧٣ الصادر من محكمة التمييز ، الموسوعة القضائية في احكام المحاكم الكويتية ، المنازعات التجارية ، الكتاب الثامن ، ١٩٧٥ ص ١٦٥ قاعدة رقم ٢٤٣ .

٨٤ — ويعرفه الاستاذ الدكتور عبد الفتاح عبد الباقي بانه « هو ذاك الذي يأتي فعلا لا يحدث الضرر ، بذات نفسه ، ولكنه يفضي او يمكن لحصول فعل اخر ، هو الذي يحدث الضرر دونه ، من غير أن يكون هذا الفعل الاخر نتيجة حتمية ملازمة للفعل الاول ، وشريطة أن تبقى ثمة رابطة بين الفعلين نمكنا من القول بان الضرر ينسب الى صاحب الفعل الاول ، على اعتبار أن فعله أقضى الى وقوعه .

مباشرة أحدثت الضرر دون واسطة كنا بصدد مباشر للضرر ، أما اذا كانت علاقة السببية غير مباشرة لوجود ما يفصل بين الفعل وحدث الضرر ، كنا بصدد متسبب وليس مباشر .

فقط مع مراعاة أن ما نقصده بعلاقة السببية المباشرة ذلك المعنى الخاص السابق ايضاحه بمناسبة الشرط الاول من شروط « المباشرة » أي أن علاقة السببية المباشرة تتحقق حتى ولو تخلل الفعل والضرر فعل آخر لاحق ولكنه ملازم أو مترتب على الفعل الاول بحسب المجرى العادي للامور (٨٥) .

واستنادا الى نفس معيار التفرقة بين المباشرة والتسبب الذي رآيناه ، تكمن علة الاختلاف في الآثار القانونية بينهما ، ذلك الاختلاف الذي يظهر في قاعدة « أن المباشر ضامن وإن لم يعتمد والمتسبب لا يضمن إلا بالتعمد » ، فقد قيل « أن المباشرة علة والعلة مقارنة للحكم فهو مسئول عن هذا الفعل سواء وقع منه خطأ أو قصدا وعلى ذلك يضمن ، أما التسبب فيصدر منه من الأفعال ما كان طريقا للتلّف وليس علة لهذا التلّف لأنه من الأفعال الصالحة للضدين ، إذ التسبب ليس علة مستقلة وإنما توسط بين فعلة وبين التلّف فعل آخر ينسب الى غيره فهو غير مسئول عن التلّف إلا إذا ثبت تعمله وقصده الى حدوث هذه النتيجة أو كان فعله من الأخطاء التي يدينه فيها القانون أو سوء السلوك » (٨٦) .

وقد عبر عن نفس المعنى فضيلة الشيخ الاستاذ علي الخفيف بقوله « أن نسبة الضرر الى المباشر أقوى وأظهر من نسبته الى المتسبب . . ولما كانت رابطة السببية التي تقوم بين فعل المتسبب وبين الضرر أبعد وأقل ظهورا من تلك التي تقوم بين فعل المباشر وبين الضرر ، فقد لزم في رأي فقهاء المسلمين ، تقوية الرابطة الاولى ودعائها ، حتى تشفع دعامة للضمان وسندا . ومن هنا كان ما تطلبوه من وجوب أن يكون فعل المتسبب قد أتى عن تعمد أو تعد . أما في المباشرة ، فلكون رابطة السببية بين فعل المباشر وبين الضرر

٨٥ - انظر ما سبق ص ٢٧٦

٨٦ - راجع حكم محكمة الاستئناف العليا ، جلسة ٩ - ٤ - ١٩٧٢ سابق الإشارة اليه . وانظر في نفس المعنى سليم رستم باز اللبناني ، شرح - المجلة - حيث يقول أن المباشرة علة وسبب مستقل للتلّف أما التسبب فليس سببا فاقضى أن يرافقه صفة عداء ليصلح علة للتضمن .

قوية وظاهرة بذاتها وبمجردھا ، فقد اكتفى الفقه الاسلامي بمجرد اتيان فعل المباشر ، دون حاجة الى ضرورة تقويته وتدعيمه بالتعمد أو التعدي (٨٧) .

وعلى ذلك ، فلامكان تحديد موقف الشخص من ضرر معين ومعرفة ما اذا كان مباشرا ام مجرد متسببا ، علينا أن نحدد أولا الفعل الذي احدث الضرر ، أي الفعل الذي يسند اليه شرعا احداث الضرر ، فيكون مباشر هذا الفعل هو مباشر الضرر ، أما من يقتصر دوره عند حد التسبب فيه — لعدم وجود علاقة سببية مباشرة بينهما — كان مجرد متسببا .

يبقى الآن أن نشير الى أن قاعدة أن المباشر ضامن وان لم يتعمد والمتسبب لا يضمن الا بالتعمد ، ليست مطلقة التطبيق ، بل يرد عليها بعض القيود والاستثناءات ، يأتي في مقدمتها تلك القاعدة الفقهية التي تقرر أن التسبب الملجئ الى المباشر حكمه حكم المباشرة (٨٨) . والتي بمقتضاها انه اذا كان فعل المتسبب ملجئا الى فعل المباشر ، أي كان من شأنه يحتم اتيانه أو على الاقل يجعله كبير الاحتمال على جري العادة ، فان المتسبب يضمن التلف.

المرحلة الثانية : اخضاع المسؤولية عن حوادث السيارات للقواعد العامة من المسؤولية عن الاشياء

استمر تطبيق قواعد الشريعة الاسلامية واحكام « المجلة » — على الوجه السابق ايضا — على الاضرار التي تنتج عن حوادث السيارات بدولة الكويت حتى ١٤ فبراير ١٩٦١ ، تاريخ صدور أول قانون ينظم الالتزامات الناشئة عن العمل غير المشروع (٨٩) .

وقد استحدث القانون المشار اليه الى جانب القواعد العامة التي تنظم المسؤولية التقصيرية ، حكما جديدا ينظم المسؤولية عن الاضرار الناجمة عن استخدام السيارات والآلات الميكانيكية وغيرها من الاشياء التي تتطلب عناية خاصة .

وقد نظمت القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية المواد الاولى والثانية والثالثة والحادية عشرة فاقامت على أساس الخطأ التقصيري والذي

٨٧ — المرجع السابق ص ٨٣ .

٨٨ — انظر علي الخفيف ، المرجع السابق ص ٨٥ وبعده .

٨٩ — القانون رقم ٦ لسنة ١٩٦١ .

عبر عنه المشرع الكويتي بالتعهد أو للتعدي ، دون تفرقة بين الضرر الذي يصيب النفس والضرر الذي يصيب المال ، ودون تفرقة بين الضرر الذي يحدث مباشرة والضرر الذي يحدث تسببا ، وحيث أن هذه القاعدة — ضرورة اثبات الخطأ — تمثل الأصل العام في المسؤولية التقصيرية ، كان مفاد ذلك أنه إذا ما لجأ المضرور من حادث سيارة الى القضاء طالبا تعويض ما أصابه من ضرر ، مستندا في ذلك على هذه القواعد العامة والأصل العام في المسؤولية التقصيرية ، تعين عليه أن يقيم الدليل على خطأ المدعى عليه قائد السيارة وما أشق ذلك عليه كما سبق أن اشرنا .

لذلك فقد استحدث المشرع الكويتي نص المادة ١٩ من قانون تنظيم الالتزامات الناشئة عن الفعل غير المشروع التي أعفت المضرورين من حوادث السيارات وغيرها من الأشياء الجامدة من اثبات خطأ المدعى عليه حارس هذه الأشياء بتقريرها « كل من تولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة سيارات أو آلات ميكانيكية أخرى ، يكون مسئولا عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر ، الا اذا اثبت أن وقوع الضرر كان بقوة قاهرة أو حادث فجائي أو خطأ المضرور أو خطأ الغير ، فعندئذ لا يكون مسئولا حتى لو وقع الضرر بفعل مباشر » .

ولما كان هذا النص يقرر نفس التنظيم الذي سبقه في الاخذ به المشرع المصري في المادة ٧٨ مدني مصري (٩٠) فقد رأينا أن نتعرض لدراسته بإيضاح ظروف ظهور هذا النص واعتناقه من المشرع المصري ، وذلك من خلال ايضاحنا لمراحل تطور المسؤولية عن حوادث السيارات في القانون المصري .

تطور المسؤولية عن حوادث السيارات في القانون المصري :

على الرغم من أن القانون المدني المصري القديم (الاهلي والمختلط) قد استقى معظم ما تضمنه من نصوص تحكم المسؤولية التقصيرية من القانون المدني الفرنسي ، الا أنه لم يرد به نص يقابل المادة ١٣٨٤ / ١ مدني فرنسي ،

٩٠ - ونصها كالآتي :

« كل من تولى حراسة الات ميكانيكية أو اشياء أخرى تتطلب حراستها عناية خاصة ، يكون مسئولا عما تحدثه هذه الاشياء من ضرر ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب اجنبي لا يد له فيه ، هذا مع عدم الاخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة » .

كما أنه في وقت وضع هذه القوانين عامي ١٨٧٥ ، ١٨٨٣ ، لم يكن القضاء الفرنسي قد لجأ الى الفقرة الاولى من المادة ١٣٨٤ لاعانة المضررين من حوادث الاشياء غير الحية وفقا للتفسير السابق ايضاحه . لذلك صدرت القوانين المصرية خالية من أي نص أو اشارة للمسئولية عن الاشياء الجامدة ، مكتفية بالنصوص التي تحكم المسئولية التقصيرية بصفة عامة ، والتي تقوم على أساس الخطأ (٩١) ، بالإضافة الى نص المادة ١٥٣ مدني أهلي والمادة ٢١٥ مدني مختلط الخاصتين بالمسئولية عن الحوادث والاضرار الناشئة عن الحيوانات .

لذلك فقد درج القضاء ان الاهلي (٩٢) والمختلط (٩٣) على تطبيق القواعد العامة في المسئولية التقصيرية — التي تشترط لامكان الزام المدعى عليه بالتعويض ضرورة اثبات خطئه — على الاضرار الناشئة عن استعمال الاشياء غير الحية بما فيها السيارات .

-
- ٩١ — راجع المادتين ١٥١ ، ١٥٢ مدني أهلي .
- ٩٢ — استئناف أهلي القاهرة ١٩ يناير ١٩٠٨ ، المجموعة الرسمية ، ٥-١-٥٠
القاهرة الابتدائية ٢٩ ديسمبر ١٩٢٣ ، المحاماة ، ٤ - ٥٤٣ - ٤١٦
استئناف القاهرة ١٥ فبراير ١٩٢٧ ، المجموعة الرسمية ٢٨ - ١٨ - ٥٨
القاهرة ١٦ مارس ١٩٢٧ ، المحاماة ، ٧-٧٢٢-٤٤٢ .
بور سعيد ١٥ فبراير ١٩٢٨ ، المجموعة الرسمية ، ٣-١٥-٤١
الموسكي ٢٥ مارس ١٩٢٩ ، المحاماة ، ١١-٩٧-٥٤ .
استئناف القاهرة ٢٨ مايو ١٩٣٠ ، المحاماة ، ١١-٤٩-٩٠ .
- ٩٣ — استئناف مختلط ، أول مايو ١٩٠١ ، مجموعة التشريع والقضاء ، ١٣-٢٦٩ .
استئناف مختلط ٨ مارس ١٩٠٥ ، مجموعة التشريع والقضاء ، ١٨-٢٥٧
استئناف مختلط ٢٤ يونيو ١٩٠٨ ، مجموعة التشريع والقضاء ، ٢٠-٢٩٥ .
استئناف مختلط ، ٣ أبريل ١٩١٢ ، مجلة المحاكم المختلطة ، ٢-١٢٥ .
استئناف مختلط ، ١٧ مارس ١٩٢٧ مجلة المحاكم المختلطة ١٨-٢٥-٢٢٠
استئناف مختلط ، أول ديسمبر ١٩٢٧ مجلة المحاكم المختلطة ، ١٨-٢٣-٢٨٩
استئناف مختلط ، ١٤ يناير ١٩٢٩ ، مجلة المحاكم المختلطة ، ٢٠-٢٣٥-١٩٣
استئناف مختلط ، ٨ يونيو ١٩٣٣ ، مجلة المحاكم المختلطة ، ٢٥-٨-٣ .
استئناف مختلط ، ١٤ فبراير ١٩٣٥ ، مجلة المحاكم المختلطة ، ٢٧-١١-١٣ .

وقد جاء بحكم محكمة الاستئناف المختلطة الصادر في ١٤ نوفمبر ١٩٢٩ (٩٤) انه «لا يعد الشخص مسئولاً عن الأشياء التي تحت رعايته الا اذا ارتكب خطأ ، وعلى ذلك تستبعد كل قرينة قانونية بوجود هذا الخطأ ويكون الرجوع في اثباته للقواعد العامة» .

كما قرر حكم ٢٨ مايو ١٩٣٦ (٩٥) الصادر من ذات المحكمة بمناسبة الضرر الناتج عن استعمال الأشياء الجامدة « أن المسئولية مشروطة بالاثبات الاكيد على الخطأ المحدد » .

وهكذا ، كان القضاء المصري ، كقاعدة عامة ، يخضع المسئولية المدنية عن الاضرار الناجمة عن استعمال السيارات في ذلك الوقت للقواعد العامة في المسئولية التقصيرية التي تشترط اثبات الضرر لخطأ السائق حتى يمكنه الحصول على تعويض ما أصابه من ضرر (٩٦) .

ولكن ، نظرا لما ترتب على التقدم المستمر في استخدام السيارات والآلات بصفة عامة من كثرة وجسامة الاضرار الناشئة عنها ، ومع عجز النصوص القائمة عن حماية المضرورين من هذا الصنف من الحوادث ، وشعورا بهدى صعوبة الاثبات الذي يقع على كاهلهم ، كان على القضاء

٩٤ - مجلة التشريع والقضاء ، ٤٢-٣٤ .

٩٥ - مجلة التشريع والقضاء ، ٤٨-٢٩٦ .

٩٦ - استئناف مختلط أول مارس ١٩١١ ، مجموعة التشريع والقضاء ، ٢٣-٢٠٢ .

استئناف مختلط ، ٢٠ يونيو ١٩٢٩ ، مجلة المحاكم المختلطة ، ٢٠-١٩٢-١٨٢ .

استئناف مختلط ٢٠ فبراير ١٩٢٠ ، الحماية ، ٤٢-٣٠٦ .

استئناف مختلط ، ١٣ مارس ١٩٢٠ ، الحماية ، ٤٢-٣٥٨ .

محكمة مصر الاهلية في هيئة استئنافية ، ١١/٥/١٩٢٠ ، الحماية ، ١٢ - ١٧٨ - ٣٢٨

استئناف مصر الاهلية ، ٢/٤/١٩٢٢ ، الحماية ، ١٤-١٧٨ .

بمعاونة من الفقه (٩٧) ان يتحرك ملتصقا السبيل الى حماية هؤلاء
المضرورين ، وقد سلك في ذلك العديد من الطرق لحفظ توازن العدالة امامهم
فذهب جانب من الفقه المصري (٩٨) الى انه امام سكوت القانون المدني
وغموضه يجب الرجوع الى القانون الفرنسي المصدر الاساسي له ، حيث
انه في تنظيم المشرع المصري للمواد ١٥١ الى ١٥٣ من القانون المدني الاهلي
والمواد من ٢١٢ الى ٢١٥ من القانون المدني المختلط ، كان مستلهما في ذلك
المبادئ التي قررتها المواد ١٣٨٢ الى ١٣٨٦ من القانون المدني الفرنسي والتي
تحكم المسؤولية المدنية . كما استندوا في تطبيق نصوص القانون الفرنسي —
الخاصة بالمسؤولية عن الاشياء — على فكرة العدالة ايضا .

وبدا القضاء المصري في التحرك فعلا ، وظهرت بعض احكامه تتجه
نحو المضرورين من حوادث السيارات والاشياء الجامدة عامة تحميمهم من
اخطارها . فكما ذهب القضاء الفرنسي ، قبل اكتشافه للمادة ١/١٣٨٤ ،
في سبيله الى حماية المضرورين من انتشار استعمال الآلات ، الى التوسع في
دائرة المسؤولية التعاقدية ، والى قواعد المسؤولية عن الحيوان ، فعل القضاء

-
- ٩٧-٩٨ — عبد الحميد مصطفى ، الخطأ الموضوعي كاساس للمسؤولية ، مصر المعاصرة ١٩١٣
ص ٥٣٥ وبعده ، عبد السلام ذهني ، الالتزامات ، النظرية العامة القاهرة ١٩٢٥
ص ٦٧٢ ، يوسف جرجس برسوم ، مسؤولية الاضرار الناشئة عن الاشياء الجامدة ،
رسالة مقدمة لحقوق القاهرة ١٩٢٢ ص ٥٠ .
وانظر حكم محكمة القاهرة المختلطة الصادر في ٢٠ فبراير ١٩٢٠ ، الذي جاء به
« ان نصوص القانون المدني الاهلي والمختلط لم تفعل سوى نقل — في روحها ان لم يكن
في حرفيتها — المواد ١٣٨٢ وما بعدها من القانون المدني الفرنسي في موضوع
المسؤولية عن الاشياء » . مجموعة التشريع والقضاء ، ٤٠ — ١٩٧٦ ، مجلة المحاكم
المختلطة ١٨ — ٢٢٨ — ٢٨٥ .
ومع ذلك فقد وجد من الفقهاء من اخذ بوجهة النظر العكسية ، مؤيدا مذهب القضاء ،
منهم :
— ديكل ، حوادث السيارات والمسؤولية عن فعل الاشياء ، مجلة المحاكم المختلطة
٢٠ — ٢٢١ .
— دي هيلت ، القانون المدني المصري ، ج ٤ ، المسؤولية ، رقم ١٤٨ .

المصري نفس الشيء (٩٩) .

كما اقامت بعض احكام القضاء المصري قرينة قانونية مبنية على وجود عيب في الشيء (١٠٠) .

ولجأت أحكام أخرى الى فكرة العدالة باعتبارها مصدرا من مصادر القانون المصري (١٠١) للاخذ بحل مثابه للحل الذي اعتنقه القانون الفرنسي (١٠٢) .

بل ان القضاء المصري ذهب استنادا الى فكرة العدالة والالتزام الطبيعي الى حد الاخذ في بعض أحكامه بنظرية تحمل التبعية المبنية على مخاطر المهنة (١٠٣) .

ويلاحظ انه بالنسبة لحوادث السيارات بصفة خاصة قد وجد اختلافا ظاهرا بين قضاء المحاكم الاهلية والمحاكم المختلطة على التفصيل الاتي :

-
- ٩٩ - انظر فيما يتعلق باللجوء الى قواعد المسؤولية عن الحيوان ، محكمة اسبوط الاهلية ، ١١ ديسمبر ١٩٢٨ - المحاماة - ١٩ - ١٤٦ - ٢٤٤ ، المجموعة الرسمية للمحاكم الوطنية ٢٩ - ١٣ - ٥٢ - الذي قرر انه « حيث ان القانون في المادة ١٥٣ مدني اهلي يفترض خطأ مالك الحيوان ولا يلزم المضرور بانبات خطأ هذا المالك ، يجب تشبيه الآلة بالحيوان نظرا لما بينهما من أجه تشابه » . وانظر فيما يتعلق باللجوء الى المسؤولية التعاقدية محكمة اللبان الاهلية ٢١ فبراير ١٩٢٤ ، المجموعة الرسمية ٢٦ - ١١٩٣ .
- ١٠٠ - انظر سليمان مرقص ، رسالته في دفع المسؤولية المدنية ، القاهرة ١٩٣٦ ص ٥٨ ، القانون المدني ، الالتزامات ص ٤٢٨ نبذة رقم ٤٦٤ .
- ١٠١ - وكانت تنص على ذلك المادة ١١ من القانون المدني المختلط والمادة ٣٤ من لائحة ترتيب المحاكم المختلطة ، ٢٩ من لائحة تنظيم المحاكم الاهلية .
- ١٠٢ - انظر استئناف القاهرة ، ٢٩ ديسمبر ١٩٢٦ - المجموعة الرسمية للمحاكم المختلطة ٢٨-٢٤٧-١٢٨ ، وانظر برسوم ، رسالته ص ٣٤ .

انظر كذلك استيفاني :

Stefani; La responsabilité du fait des choses en droit Egyptein comparé au droit Francais. R. Al Qanon Wal Igtisade 1930, p. 100.

- ١٠٣ - القاهرة المختلطة ، ١٤ يونيو ١٩٢٧ ، مجلة المحاكم المختلطة ١٨-٢٢٣-٨٩٥ .
- القاهرة المختلطة ، ١٧ يونيو ١٩٢٩ ، مجلة المحاكم المختلطة ، ٢٥-١٩٥-١٩٨ .
- المنصورة الابتدائية ، ١٢ أكتوبر ١٩٣٥ ، مجلة المحاكم الاهلية ، ٢٧-١٢-١٥ .

موقف المحاكم المختلطة :

تميز قضاء المحاكم المختلطة بالتمسك بالتطبيق الحرفي الصارم لقواعد المسؤولية التقصيرية والاصرار على ضرورة اثبات الضرورين من حوادث السيارات لخطأ سائقها . وفي ذلك تقول محكمة القاهرة المختلطة في حكمها الصادر في ١٨ مايو ١٩٣٦ (١٠٤) « ان المسؤولية مشروطة بالاثبات الاكيد للخطأ المحدد الذي يكون السبب في الحادث ، وانه وان كان من الممكن الا يكون الحادث نتيجة خطأ فان الحياة الحديثة والحركة الداخلية للآلات تتضمن درجة معينة من المخاطر التي لا يمكن — لا قانونيا ولا اجتماعيا — وضع نتائجها دائما على عاتق شخص آخر غير المضرور » (١٠٥) .

وهكذا كانت المحاكم المختلطة ترفض بصفة مستمرة امكان تطبيق احكام المسؤولية عن الاشياء مستندة على صريح نص القانون المصري ، وعلى ما تصورته لها من عرقلة للحركة الاقتصادية في البلاد . وهذا الموقف من قبل المحاكم المختلطة مفهوم نظرا لان الاقتصاد المصري كان في قبضة قلة من الاجانب .

موقف المحاكم الاهلية :

بعد ان استمرت المحاكم الاهلية لفترة طويلة تنهج ذات منهج المحاكم المختلطة مشترطة اثبات خطأ قاندي السيارات لامكان الزامهم بالتعويض ، حاولت منذ عام ١٩٢٧ مرات عديدة اعتناق مبدأ المسؤولية عن الاشياء

١٠٤ — مجموعة التشريع والقضاء ، ٤٨ — ٢٩٤ .

١٠٥ — انظر في نفس المعنى :

استئناف مختلط ، أول مارس ١٩١١ ، مجموعة التشريع والقضاء ، ٢٢-٢٠٢

مصر الابتدائية المختلطة ، ٢٦ نوفمبر ١٩١٧ ، مجلة المحاكم المختلطة ، ٨ — ٦٣ — ٣

مصر الابتدائية المختلطة ، ٢٠ فبراير ١٩١٨ ، مجلة المحاكم المختلطة ، ٩-٥٥-١٣٣

مصر الابتدائية المختلطة ، أول ديسمبر ١٩٢٧ ، مجلة المحاكم المختلطة ، ١٨-٢٢-٢٨٩

القاهرة الجزئية ٢٤ يناير ١٩٢٩ ، مجلة المحاكم المختلطة ، ٢٠-١٨٣-١٩٣

استئناف مختلط ١٤ نوفمبر ١٩٢٩ ، مجلة المحاكم المختلطة ، ٢٠-١٨٢-١٩٢

استئناف مختلط ، ٢٧ مارس ١٩٣٠ ، مجلة المحاكم المختلطة ، ٢١-٢٨٨-١٧٥ .

وتطبيقه على حوادث السيارات ، ومن أمثلة ذلك حكم محكمة الاستئناف الاهلية الصادر في ١٠ أبريل ١٩٢٧ ، الذي جاء به « بالنظر لكثرة استعمال السيارات والعربات وتعدد حوادث النقل والاصابات ، يجب اعتبار أصحاب السيارات والعربات وسائقها مسئولين مدنيا في الاصل عن نتيجة الاضرار التي تحدث من هذه الاصابات الى ان يقيموا هم وحدهم الدليل على أن الحادثة قد حدثت بقوة قاهرة او بسبب خطأ المصاب او غير ذلك من الاسباب التي لا دخل لهم فيها » (١٠٦) .

ولكن كل محاولات المحاكم الاهلية قضي عليها بصدر حكم محكمة النقض المصرية في ١٥ نوفمبر ١٩٣٤ ، الذي رفض صراحة الاخذ باحكام المسؤولية عن الاشياء مقررا « ان القانون المصري لم يرد فيه ما يجعل الانسان مسئولا عن مخاطر ملكه التي لا يلبسها شيء من التقصير ، بل أن هذا النوع من المسؤولية يرفضه الشارع المصري بتاتا ، فلا يجوز للقاضي اعتمادا على المادة ٢٩ من لائحة ترتيب المحاكم الاهلية أن يرتبه على اعتبار أن العدل يسبغه ، إذ أن هذه المادة لا يصح الرجوع اليها الا عند عدم معالجة الشارع لموضوع ما وعدم وضعه لاحكام صريحة فيه جامعة مانعة (١٠٧) .

وعلى ذلك استقرت غالبية الاحكام في القضائين الاهلي (١٠٨) ، والمختلط (١٠٩) . واستقر الامر على أن المسؤولية عن حوادث السيارات تطبق عليها القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية بما يتطلبه ذلك من اثبات الضرر لخطأ السائق حتى يمكنه تعويض ما أصابه من ضرر .

ومع ذلك فلم تقف المحاكم المصرية — في ظل القانون المدني الملغى — مكتوفة الايدي ، ولم تكن معدومة الوسيلة او الحيلة لحماية المضرورين من

١٠٦ — المجموعة الرسمية للمحاكم الاهلية ، ٢٨-٩٥-٥٩ ، المحاماة ، ٧-٨٧٥-٥٠٠ .

١٠٧ — المحاماة ، ١٥-١٥٥-٧٨ ، ملحق القانون والاقتصاد ، ٥ — ص ١ .

١٠٨ — انظر استئناف مصر ، ٢٣ يناير ١٩٢٩ ، المجموعة الرسمية ، ٢٣-٢٢١-٢٣-١ ، الذي جاء به « الشارع المصري لا يعرف المسؤولية الشئنة المترتبة على مجرد ملكية الشيء » .

١٠٩ — انظر استئناف مختلط ٢٨ مارس ١٩٣٦ ، الذي قرر « أن أحكام المسؤولية مقررة صراحة في المواد ٢١٢ وما بعدها من القانون المدني المختلط ، فلا محل للاخذ بخلاف ما تنص عليه بدعوى التمسك في شأن الحادث بعبارة العدالة والقانون الطبيعي » (المحاماة ١٨ ، ٢٠٤-٩٦) .

حوادث السيارات ، فهي وإذا كانت قد فشلت ، بحكم النقض سابق الإشارة إليه ، في ايجاد الوسيلة القانونية التي تحمي بها المضرورين من حوادث السيارات وغيرها من الاشياء الجامدة ، فانها لم تحرم من وسائلها وطرقها الواقعية ، تلك الوسائل التي كانت تلجأ اليها قبل صدور حكم النقض سالف الذكر ، واستمرت في اتباعها لها بعد هذا الحكم لعدم تعارضها معه . وهذه الطرق يمكن جمعها في طريقتين :

الاولى : التوسع في فرض الالتزامات والواجبات القانونية على حارس الاشياء عن طريق الزامهم باتخاذ كل ما يلزم وكل ما هو ضروري لمنع هذه الاشياء من الاضرار بالغير ، وتختلف هذه الواجبات باختلاف طبيعة الاشياء وطبيعة استعمالها (١١٠) .

الثانية : اللجوء الى نظام قرائن الاحوال أو القرائن القضائية ، بعد فشلها في القرائن القانونية ، وذلك عندما تسمح ظروف الحادث بافتراض خطأ المتسبب (١١١) .

والاتي كلمة عن تطبيق القضاء المصري لكل من الوسيلتين : —

الوسيلة الاولى : التوسع في فرض الالتزامات والواجبات القانونية : بالنسبة للوسيلة الاولى ، نجد أن القضاء المصري فرض على قائدي السيارات العديد من الواجبات القانونية أو الالتزامات التي تؤدي مراعاتها الى منع وقوع الحادث، ورتب على عدم اتباعها مساءلة السائق على أساس مخالفته لهذه الالتزامات (١١٢) .

ومن تطبيقات ذلك ما قضي به من أنه « يجب على من يقود سيارة أن يترك مسافة كافية بين سيارته والسيارة التي أمامه تمكنه عند الاقتضاء من ايقاف سيارته دون ضرر » (١١٣) ، وأنه « يجب أمام بعض الصعوبات ،

١١٠ — انظر استئناف مختلط ، ٢٤ يناير ١٩٣٥ ، مجموعة التشريع والقضاء ١٣٢-١٣٧ ، استئناف مختلط ٩ يناير ١٩٣٦ ، مجموعة التشريع والقضاء . ٧٢-٧٣ .

١١١ — انظر استئناف مختلط ٨ مايو ١٩٣٠ ، مجلة المحاكم المختلطة ، ٢٠-١٨٤-١٩٣ .

١١٢ — انظر في تفصيل ذلك ، سليمان مرقص ، رسالته في أسباب دفع المسؤولية ص ٥٧ ، استيفائي ، المرجع السابق ص ١٠٨ ، ١٠٩ .

١١٣ — انظر مصر الجزئية المختلطة ، ٨ مارس ١٩٢٣ ، مجلة المحاكم المختلطة ٢٥-٩-٧ ، استئناف مختلط ، ١٢ ابريل ١٩٣٤ ، مجلة المحاكم المختلطة ٢٥-٨-٦ .

مثل وجود ضباب كثيف يتعذر معه رؤية الطريق بوضوح ، زيادة الحذر واليقظة » (١١٤) « وعليهم مراعاة اليقظة والحذر عن مرورهم بجوار المدارس وقت خروج الطلبة » (١١٥) .

الوسيلة الثانية : القرائن :

كثيرا ما قبلت المحاكم المصرية وجود قرائن قضائية عندما تسمح ظروف الحادث بافتراض خطأ السائق . من ذلك ما ذكرته محكمة الاستئناف المختلطة في حكمها الصادر في ١٤ نوفمبر ١٩٢٩ (١١٦) من « أن القضاء تطلب دائما من المدعى اقامة البينة على الخطأ ، الا في حالة قبول قرينة واقعية لصالحه عندما يكون من طبيعة الظروف التي حددت الحادث افتراض هذا الخطأ (١١٧) .

وقد استمر القضاء المصري على ذلك ، يقيم المسؤولية عن حوادث السيارات على أساس الخطأ الذي يجب على المضرور اثباته مع بذل جهده في تخفيف العبء على المضرور باللجوء الى الوسائل السابقة ، الى أن صدر القانون المدني الجديد متضمنا المادة ١٧٨ التي تقرر مبدأ المسؤولية عن الاشياء ، ملبيا نداء الفقه والقضاء بادخال نص يحكم وينظم هذه المسؤولية . فقد نصت المادة المذكورة على أن « كل من تولى حراسة آلات ميكانيكية أو أشياء أخرى تتطلب حراستها عناية خاصة يكون مسؤولا عما تحدثه هذه الاشياء من ضرر ما لم يثبت أن وقع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه هذا مع عدم الاخلال بما يرد في ذلك من أحكام أخرى » .

-
- ١١٤ - استئناف مختلط ، ١٣ ديسمبر ١٩٢٤ ، مجلة المحاكم المختلطة ٢٥-٨-٥ .
١١٥ - استئناف مختلط ، ١٣ مارس ١٩٣٠ ، مجلة المحاكم المختلطة ٢٠-١٧٩-١٩١ . وانظر في فرض العديد من الالتزامات والواجبات المختلفة الأخرى :
استئناف مصر ، ٢٧ ديسمبر ١٩٢٣ ، مجموعة التشريع والقضاء ، ٤٦-١٠٩ .
استئناف مصر ١٣ ديسمبر ١٩٢٤ ، مجموعة التشريع والقضاء ، ٤٧-١٢٢ .
استئناف مصر ، ٢٨ فبراير ١٩٣٥ ، مجموعة التشريع والقضاء ، ٤٧-١٧٣ .
محكمة الاسكندرية المختلطة ١٤ أبريل ١٩٣٦ ، مجلة المحاكم المختلطة ، ٢٧-٩-٩٠ .
١١٦ - مجموعة التشريع والقضاء ٤٢-٣٤ ، مجلة المحاكم المختلطة ، ٢٠-١٨٢-١٩٢ .
١١٧ - انظر في نفس المعنى استئناف مختلط ٨ مايو ١٩٣٠ ، مجلة المحاكم المختلطة ٢٠-١٨٤ .
١٦٩- .

ويلاحظ ان النص المذكور قد حصر الاشياء التي تطبق عليها المسؤولية التي يقررها ، محددا اياها بالالات الميكانيكية والاشياء الاخرى التي تتطلب حراستها عناية خاصة ، ولا شك أن السيارات هي أولى الاشياء التي ينطبق عليها هذا النص .

كما يلاحظ ان المشرع حدد في نفس النص طريقة الاعفاء من المسؤولية وهي اثبات الحارس « للسبب الاجنبي الذي لا يد له فيه » .

وهكذا نرى أن النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في القانون المصري قد مر بعدة مراحل :

ففي مرحلة أولى كان القضاء المصري يطبق على هذه الحوادث القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية التي توجب على المدعي اثبات خطأ المدعى عليه . فلم يكن المضرور خلال هذه المرحلة يحصل على تعويض عن الضرر الذي اصابه الا بعد اثباته لخطأ أو تقصير من سائق السيارة .

وفي مرحلة ثانية ، شعرت المحاكم بعدم كفاية القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية لانصاف المضرورين من حوادث السيارات فأخذت على عاتقها البحث عن وسيلة تحمي بها هؤلاء المضرورين . فاكثفت أحيانا بتسهيل عبء الاثبات عليهم بالتوسع والتشدد في فرض الواجبات القانونية على قائدي السيارات ، واقامة القرائن الواقعية ، بل وصلت أحيانا الى قلب عبء الاثبات وجعله على عاتق المدعى عليه بدلا من المضرور .

وفي مرحلة ثالثة ، عادت المحاكم الى قضائها التقليدي بتطبيق القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية ، وضرورة اثبات خطأ السائق ، وذلك بعد رفض محكمة النقض في ١٥ نوفمبر ١٩٣٤ مبدأ المسؤولية عن الاشياء .

واستمر الوضع على ذلك الى أن صدر القانون المدني الجديد لتبدأ مرحلة رابعة واخيرة ، بتقريره لمبدأ المسؤولية عن الاشياء وتطبيق القضاء المصري لهذه المسؤولية على حوادث السيارات .

من العرض السابق لمرحل تطور المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في القانون المصري يتضح لنا أن العلة من اعتناق المشرع المصري لنص المادة ١٧٨ الذي يقرر مبدأ المسؤولية عن الاشياء الجامدة هي عدم كفاية القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية لحماية المضرورين من هذه الاشياء وبصفة خاصة السيارات ، إذ انها تتطلب ضرورة قيام المضرور باثبات

خطأ المدعى عليه ، الأمر الذي يشق عليه ، بل ويستحيل في العديد من الحالات . ولنفس العلة أيضا أخذ المشرع الكويتي بمبدأ المسؤولية عن الأشياء في قانون ١٤ فبراير ١٩٦١ في مادته التاسعة عشرة . بل أن النصين متماثلان ويقرران نفس الحكم ولا يظهر الاختلاف بينهما إلا شكليا ومن وجهين :

الأول : أن المشرع الكويتي نص صراحة على خضوع السيارات لحكمه ، بينما اكتفى النص المصري بذكر القاعدة العامة وهي الأشياء التي تتطلب حراستها عناية خاصة وذكر تطبيق واحد لها هو الآلات الميكانيكية ، التي ذكرها أيضا النص الكويتي بجانب السيارات .

الثاني : أن المشرع المصري وضع أن إعفاء الحارس يكون فقط باثبات السبب الأجنبي وهي القوة القاهرة أو الحادث الفجائي وخطأ المضرور وخطأ الغير .

ولهذا نقرر في النهاية أن النصين متطابقان من الناحية الموضوعية ويقرران نفس المبدأ ونفس الحكم ، ومضمونهما واحد . ولكن ما هو مضمونهما القانوني ؟

من مراجعة وفحص أحكام القضاين الكويتي والمصري ، وعلى ضوء العلة من تقرير المادتين ١٩ كويتي ، ١٧٨ مصري ، والسابق التعرض لهما ، يكتشف بغير مشقة حقيقة هامة هي أن المسؤولية عن السيارات والأشياء عامة ، لا تحتاج في أي من البلدين — لتقريرها — إلى فكرة الخطأ ، ويكفي تسبب الشيء في أحداث الضرر، بمعنى أن يكون الشيء هو السبب الحقيقي المنتج له . ففعل الشيء يكفي إذن طالما كان هذا الفعل هو السبب الحقيقي في الضرر ، دون حاجة إلى بحث مسلك حارسه .

ففعل الشيء — أو السيارة — يكفي لتحقيق وقيام المسؤولية عن الأشياء . ونقول فعل الشيء وليس فقط — كما قال بعض الفقهاء — العيب في الشيء .

وإذا كان الكثير من الشراح قد توصل إلى هذه الحقيقة جزئيا ، بالقول أن المسؤولية عن الأشياء تقوم وتتحقق في حالة وجود عيب في الشيء ، بتقريرهم وجود التزام بالضمان ، ضمان الضرر الناتج عن عيب في الشيء ، فلا نرى لماذا يقتصر الضمان على حالة فعل الشيء المعيب ، ولماذا لا يمتد

الى فعل الشيء أيا كان ، فليس هنا ما يبرر قصر المسؤولية على حالة وجود عيب في الشيء . بل يجب أن تمتد الى فعل الشيء بلا تقييد . وقد تكون وجهة نظرهم سليمة اذا ما أوقفنا تحمل المسؤولية في حالة وجود عيب في الشيء على علم الحارس بهذا العيب ، حيث يمكن في هذه الحالة افتراض الخطأ من جانبه . وحيث أنه لا وجود لهذا الشرط فليس هناك إذن ما يبرر قصر المسؤولية عن فعل الشيء على بعض الحالات دون الأخرى .

نخلص إذن الى أن فعل الشيء يكفي لتقرير مسؤولية حارسه . ويتعين على المضرور ، للحصول على تعويض ما أصابه من ضرر اثبات هذا الفعل ، سبب الضرر . ولكن هنا نجد أن القضاء كان في جانب المضرور ، حيث شعر بالصعوبة التي يمكن أن يواجهها هذا الأخير في اثباته لفعل الشيء ، فقام بتسهيل هذا العبء عليه .

كان يجب على المضرور — وفقا للقواعد العامة في الإثبات — أن يقيم الدليل على وجود فعل الشيء أولا ، وأن هذا الفعل هو السبب فيما أصابه من ضرر ، ثانيا ، بمعنى أن يقيم الإثبات على الفعل المنتج أو السبب الفعال للشيء . ولكن القضاء اكتفى من المضرور بإقامة الدليل على تدخل الشيء في أحداث الضرر ، ليقوم من ذلك قرينه على أن تدخل الشيء هو السبب الحقيقي في الضرر . فالقضاء يقيم من مجرد التدخل المادي للشيء في أحداث الضرر قرينة على أن ما أصاب المضرور من ضرر يرجع الى هذا التدخل . فهنا يقيم القضاء قرينة سببية بين تدخل الشيء والضرر مضمونها أن الشيء هو الذي أحدث الضرر ، وأنه السبب الحقيقي فيه .

ولكن ما قرره القضاء من قاعدة موضوعية وقرينة سببية ، لا يكفي لتقرير مسؤولية الحارس إذ يجب لذلك اسناد فعل الشيء ، سبب الضرر اليه ، ويقع على المضرور ، وفقا للقواعد العامة ، اثبات ذلك . وهنا أيضا لم يتخل القضاء عن حمايته للمضرور ، فقد افترض أن تدخل الشيء في أحداث الضرر يرجع الى الحارس ، وذلك عن طريقة إقامته لقرينة اسناد مضمونها أن تدخل الشيء في أحداث الضرر ، أي فعل الشيء السبب المنتج للضرر ، ينسب ويسند الى حارسه ، ولا يرجع الى سبب أجنبي لا يد له فيه .

وهكذا نرى أن القضاء في تفسيره وتطبيقه للمادتين ١٩ كويتي ، ١٧٨ مصري قد أقام قاعدة موضوعية وقاعدتي اثبات .

مضمون القاعدة الموضوعية هو كفاية فعل الشيء اساسا للمسئولية ،
اما عن قاعدتي الاثبات ، فقد أقام لصالح المضرور قرينتين :

الاولى : قرينة سببية ، مضمونها افتراض ان تدخل الشيء في تحقيق الضرر
— والذي يكتفى به من قبل المضرور — هو السبب الحقيقي فيه . فهي
قرينة على علاقة السببية بين فعل الشيء والضرر .

الثانية : قرينة اسناد ، مفادها ان السبب في فعل الشيء وتدخله في تحقيق
الضرر ينسب — او يمكن نسبته — الى الحارس . فهي قرينة على
انتفاء السبب الاجنبي .

ويلاحظ ان قرينة الاسناد هذه تتسع لنوعي الاسناد ، أي الاسناد
المادي والاسناد الادبي او القانوني . ويكون الاسناد ماديا — أي اسناد
فعل الشيء الى الحارس ماديا — اذا كان الحارس هو المتسبب في فعل الشيء
حقيقة وفعلا بأن كان تدخل الشيء في احداث الضرر راجعا اليه شخصا .
ويكون معنويا ، في حالة ما اذا كان فعل الشيء وتدخله في الحادث فعلا ذاتيا .
فهنا وان كان لا يمكن اسناد فعل الشيء الى الحارس اسنادا ماديا ، يمكن
نسبته اليه قانونا وتقرير مسؤوليته عن هذا التدخل استنادا الى نص القانون
الذي يقرر المسؤولين عن الاشياء .

وبناء على هذا التحديد لمضمون المادتين ١٩ ، ١٧٨ ، يمكننا حصر أسباب
دفع الحارس للمسئولية التي تقررانها في وسيلتين :

الاولى : هدم قرينة السببية بين تدخل الشيء وحدث الضرر عن طريق اثبات
الدور السلبي له .

الثانية : هدم قرينة الاسناد ، اسناد تدخل الشيء في الحادث الى سبب يسأل
عنه الحارس ، وذلك باثبات السبب الحقيقي لهذا التدخل الاجنبي
عنه .

من العرض السابق للمرحلة الثانية من مراحل تطور المسؤولية عن
حوادث السيارات من القانون الكويتي ، يتضح لنا ان المضرور يستطيع في
هذه المرحلة اما اللجوء الى القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية ، وعليه في
هذه الحالة اثبات خطأ المدعى عليه ، واما الى قواعد المسؤولية عن الاشياء ،
وهنا يعفى من اثبات الخطأ .

ننتقل الان الى المرحلة الثالثة والاخيرة .

المرحلة الثالثة : العودة الجزئية والمحدودة لاحكام الضمان في الشريعة الإسلامية :

وضحنا بصدد عرض المرحلة الثابتة من مراحل تطور المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الكويت. انه بصدر القانون رقم ٦ لسنة ١٩٦١ الخاص بتنظيم الالتزامات الناشئة عن العمل غير المشروع ، ووفقا للمادة ١٩ منه . أصبحت هذه المسؤولية تقام وتترتب على حارس السيارة بمجرد تدخلها في الحادث تدخلا ايجابيا فعلا ، اي بمجرد حدوث الضرر عنها ، ولا يستطيع الحارس درء هذه المسؤولية الا باقامته الدليل على السبب الاجنبي عنه والذي اليه يرجع الحادث والضرر .

وهكذا تميزت المسؤولية في تلك المرحلة بقيامها ابتداء ، دون جهد او عناء في اثبات الضرر . لها خاصة وأن اعفى القضاء المضرور من عبء الاثبات على علاقة السببية مكثفيا بالتدليل على وجود فعل السيارة ليستخلص من ذلك انها كانت سبب الحادث . وهكذا أحيط المضرورين من هذه الحوادث بسياج قوي من الضمان والحماية ، سواء من حيث اعفائهم من اثبات الخطأ ، الشرط الضروري لقيام المسؤولية التقصيرية وفقا للقواعد العامة لهذه المسؤولية ، أو من حيث تسهيله الى أقصى درجة ممكنة لعبء الاثبات الواقع عليهم . فحقا قدم للمضرور من حوادث السيارات حماية وضمان كاف لحصوله على تعويض ما لحقه من ضرر .

ولكن الحماية السابقة خاصة بمرحلة قيام المسؤولية ، ويجب لكمالها وجديتها أن تمتد الى مرحلة الاعفاء منها . فالحماية المقررة للمضرور من هذه الحوادث تتمثل في الجانب المفترض في هذه المسؤولية ، وهذا الافتراض — كما علمنا — ليس نهائيا قطعيا ، وانما هو افتراض بسيط قابل لاثبات العكس ممن يثقله ، اذ للحارس دائما اثبات حقيقة ما افترض عند مطالبته الاعفاء . لهذا كان لطرق الاعفاء من المسؤولية التي تنقل الحارس أهمية خاصة . فهي مدار المسؤولية وعليها يتوقف حق المضرور في التعويض سواء في وجوده او في مداه .

ولقد شعر المشرع الكويتي بضرورة اسداء حماية أكثر للمضرور من حوادث السيارات ، الذي يمكن ان يضاع حقه هدرا ، وتروح نفسه سدى باثبات حارس السيارة للسبب الاجنبي على الرغم من أن السيارة — وهي آلة مستحدثة — تحمل في ذاتها قدرا من الخطورة ، ومجرد تسييرها قابل لان

يحدث ضرراً للغير ، وحتى في الحالات التي يرجع فيها الحادث الى الضرور أو الى سبب أجنبي أيا كانت صورته ، فلا شك أنه لولا السيارة ولولا تسييرها لما وقع الحادث ولما نتج الضرر . الامر الذي يستوجب تعويض الضرور ولو جزئياً ، أيا كان سبب الحادث ، ما دامت السيارة قد اشتركت وتدخلت في الحادث وتحقيق الضرر ، والغرض كذلك دائماً في جميع أو غالب حوادث السيارات .

واستناداً الى هذا المنطق فقد تدخل المشرع الكويتي ليضفي حماية جديدة للمضرورين من حوادث السيارات — وغيرها من الاشياء الخطرة التي تحتاج حراستها لعناية خاصة — فأصدر في ١١ نوفمبر ١٩٦٧ القانون رقم ٤٢ لسنة ١٩٦٧ الذي بدأ العمل به في ١٩ نوفمبر من نفس العام ، مضيفاً به الى قانون تنظيم الالتزامات الناشئة عن العمل غير المشروع رقم ٦ لسنة ١٩٦١ ، المادة رقم ١٩ مكرر والتي بمقتضاها « اذا وقع ضرر على النفس اثناء استعمال شيء مما ذكر في المادة السابقة — اي المادة ١٩ من قانون رقم ٦ لسنة ١٩٦١ — سولم تثبت المسؤولية عنه طبقاً للمادة المذكورة أو المادة الاولى من هذا القانون ، فان المباشر يكون مسئولاً عن هذا الضرر وفقاً لقواعد الدية الشرعية ، الا اذا ثبت أن المصاب قد تعمد اصابة نفسه ، أو ثبت أن الحادث وقع نتيجة سوء سلوك فاحش ومقصود من جانب المصاب (١١٨) .

١١٨ — ورد في المذكرة الإيضاحية للقانون رقم ٤٢ لسنة ١٩٦٧ ما يفيد أن تدخل المشرع بهذا النص يرجع الى ما قد يصادف الضرور في مرحلة قيام المسؤولية من صعوبات ترجع الى تكليفه باثبات الشروط التي تتحقق بها مسؤولية حارس الاشياء ومنها أن المدعى عليه هو حارس الشيء الذي أحدث الضرر ، وذلك بجانب ما يتعلق بمرحلة الاعفاء منها حيث يستطيع الحارس الخلاص منها باثبات السبب الأجنبي — انظر في نفس المعنى أيضاً ، عبد الفتاح عبد الباقي ، المرجع السابق ص ١١٠ .

ولكن في الواقع أن تدخل المشرع بالنص المذكور يرجع فقط الى الاعتبارات الخاصة بمرحلة الاعفاء من المسؤولية ، أما بالنسبة لقيامها ، فكما ذكرنا في المتن ، قدم للضرور كل حماية ممكنة ، ولا يحتاج الضرور وفقاً لتنظيم المسؤولية عن الاشياء الى اثبات المشار اليه ، ويكفي منه باقامة الدليل على اصابته من السيارة ، لقيام مسؤولية مالك السيارة الى أن يقيم هذا الأخير الدليل على انتقال الحراسة الى شخص آخر ، الذي



وفقا لهذا النص أصبح للمضروب من حوادث السيارات الذي اصابه ضرر على النفس — دون المال — الحق في التعويض ، وفقا لقواعد الدية الشرعية ، حتى ولو استطاع الحارس اثبات السبب الاجنبي ، بشرط أن يكون الحادث قد وقع عن طريق المباشرة ، وليس التسبب ، والا يكون راجعا الى تعمد اصابة نفسه ، أو سوء السلوك الفاحش والمقصود — من جانبه .

ولن تسمح لنا المناسبة بالتعرض لشرح هذا النص الجديد .. لذلك نكتفي بترديد ما جاء بالملذكرة الايضاحية للقانون رقم ٤٢ لسنة ١٩٦٧ الذي استحدث المادة ١٩ مكر بقلولها « وهذه المادة تبعث الى الحياة قاعدة ان المباشر ضامن ولو لم يعمد وهي قاعدة مقررة في الفقه الاسلامي ...

بذلك يكون المشرع الكويتي قد أنهى تطور المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بما كان قد بدء به ، ولكن بجانب ما سبق أن قرر من قواعد خاصة بتطبيق أحكام المسؤولية عن الأشياء على هذه الحوادث . كما أن عودته الى كانت عودة جزئية ، حيث أنها قصرت التعويض على ما يلحق المضروب من ما كان قد بدأ به — وأقصد بذلك عودته الى أحكام الشريعة الاسلامية — أضرار تقع على النفس دون سائر الأضرار الأخرى .



عليه تحديده ، فهنا توجد قرينة مؤداها ان مالك الشيء هو حارسه ما لم يثبت ان الحراسة كانت عند وقوع العمل غير المشروع ، ثابتة لغيره — انظر في قيام هذه القرينة الملذكرة الايضاحية لقانون تنظيم الالتزامات الناشئة عن العمل غير المشروع ، عبد الفتاح عبد الباقي ، المرجع السابق ، ص ٩٧ .

تعلیمات



