



الجمعية العلمية للدراسات والبحوث
العلمية في المملكة العربية السعودية

المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور

وفقاً لنظام المعاملات المدنية السعودي

إعداد

أ.د. مُحَمَّدُ بْنُ عَوَّادِ بْنِ سَعْدِ الْأَحْمَدِيِّ

الأستاذ في قسم القانون بكلية الشريعة والقانون بجامعة حائل

ح) الجمعية العلمية القضائية السعودية، ١٤٤٥ هـ

فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية أثناء النشر

الأحمدي، محمد بن عواد بن سعد

المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث
المرور وفقاً لنظام المعاملات المدنية السعودي / محمد بن
عواد بن سعد الأحمدي. - الرياض، ١٤٤٥ هـ

١٢٤ ص؛ ١٧ × ٢٤ سم

ردمك: ٩٧٨-٦٠٣-٩٢٠٨٦-٠-٠

١- الالتزامات (قانون مدني) ٢- التعويضات - قوانين
وتشريعات ٣- التعويضات (فقه إسلامي) أ. العنوان

ديوي ٤، ٣٤٦ ١٤٤٥ / ٧٦١

رقم الإيداع: ١٤٤٤ / ٧٦١

ردمك: ٩٧٨-٦٠٣-٩٢٠٨٦-٠-٠

جميع الحقوق محفوظة

تُسهّم الجمعية العلمية القضائية السعودية في إثراء ونشر البحوث
والدراسات القضائية، ولا يلزم أن تكون كافة الآراء الواردة في هذه
الجهود المشكورة من الباحثين معبرة عن رأي الجمعية.



الجمعية العالمية لقضاة السعودية (قضاء)

مركز قضاء للبحوث والدراسات



qadha.org.sa/ar/books



m@qadha.org.sa



966538999887



@qdha



/qadha_ksa



/qadha.ksa



فهرس الموضوعات

٧	مقدمة الجمعية.....
٩	المقدمة:.....
٩	أهمية البحث.....
٩	سبب اختيار موضوع البحث.....
١٠	أهداف البحث.....
١٠	مشكلة البحث، وأسئلته.....
١١	حدود البحث.....
١٢	الدراسات السابقة.....
١٣	منهج البحث.....
١٤	خطة البحث.....
	مطلب تمهيدي: التعريف بالمسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن
١٧	حوادث المرور، مع بيان طبيعتها النظامية:.....
	الفرع الأول: التعريف بالمسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث
١٧	المرور:.....
١٧	أولاً: تعريف مفردتي العنوان؛ المسؤولية التقصيرية، وحوادث المرور.....
	ثانياً: تعريف المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور،
١٩	كمصطلح مركب.....
	الفرع الثاني: الطبيعة النظامية للمسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن
١٩	حوادث المرور:.....
٢٠	المسألة الأولى: الخضوع للقواعد الخاصة المنظمة للمسؤولية المدنية:.....

المسألة الثانية: الخضوع للقواعد الخاصة المنظمة للمسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء الخطرة: ٢٠

المبحث الأول: أركان المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور، وأثرها: ٢٢

المطلب الأول: أركان المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور: ٢٣

الفرع الأول: ثبوت حراسة السيارة: ٢٣

أولاً: العنصر المادي ٢٤

ثانياً: العنصر المعنوي ٢٨

إثبات تولى السائق لحراسة السيارة ٣٠

الفرع الثاني: الضرر: ٣١

أولاً: الضرر المالي ٣٢

ثانياً: الضرر الجسدي ٣٢

ثالثاً: الضرر المعنوي ٣٢

عبء إثبات الضرر ٣٦

الفرع الثالث: ثبوت العلاقة السببية: ٣٦

إثبات العلاقة السببية ٤٠

المطلب الثاني: أثر المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور: ٤٢

الفرع الأول: أنواع التعويض: ٤٢

أنواع التعويض باعتبار مضمونه ٤٢

أنواع التعويض باعتبار جهة تقديره ٤٦

الفرع الثاني: تقدير التعويض: ٥٠

الأساس الأول: يقدر التعويض بحسب جسامه الضرر، لا خطأ.....	٥٠
الأساس الثاني: يقتصر التعويض على الضرر المباشر.....	٥١
الأساس الثالث: شمول التعويض لكامل الضرر.....	٥١
الأساس الرابع: ضرورة مراعاة الظروف الملائمة للمتضرر عند تقديره للتعويض.....	٥٢
المبحث الثاني: وسائل دفع المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور، وأساسها النظامي:.....	
المطلب الأول: وسائل دفع المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور:.....	٥٥
الفرع الأول: خطأ المتضرر.....	٥٦
الفرع الثاني: خطأ الغير.....	٧٦
الفرع الثالث: القوة القاهرة.....	٨٩
المطلب الثاني: الأساس النظامي المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور:.....	
الفرع الأول: نظرية المباشرة.....	١٠٤
الفرع الثاني: نظرية تحمل تبعه المخاطر.....	١٠٧
الفرع الثالث: نظرية الخطأ المفترض.....	١٠٨
الفرع الرابع: نظرية الخطأ في الحراسة.....	١١٠
الخاتمة:.....	١١٣
أولاً: النتائج.....	١١٣
ثانياً: التوصيات.....	١١٧
قائمة المراجع.....	١١٩

مقدمة الجمعية

الحمد لله وحده، والصلاة والسلام على من لا نبي بعده، محمد بن عبد الله وعلى آله وصحبه.

فتهدف الجمعية العلمية القضائية السعودية (قضاء) دوماً إلى المشاركة الفاعلة في الجهود المبذولة لتطوير القضاء وما يتصل به من الجوانب العلمية والعملية، وتقديم البحوث والدراسات التي تجلّي تميّز القضاء الإسلامي وأصوله وقواعده وتطبيقاته، وإبراز جوانب العدالة فيه، والإجابة عما يُثار حوله من شبهات، وتسعى إلى التنسيق بين المتخصصين -من القضاة والمحامين والباحثين في الشؤون العلمية القضائية-، ومد الجسور بينهم وبين الجهات العلمية والإعلامية ونحوها.

وتشرّف الجمعية بنشر هذا الملف المعنون له بـ (المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور، وفقاً لنظام المعاملات المدنية السعودي)، من إعداد أ. د. محمد بن عواد بن سعد الأحمدى - الأستاذ في قسم القانون بكلية الشريعة والقانون بجامعة حائل - حفظه الله.

وتسهم هذه الصفحات في معالجة موضوع حيوي، لا يكاد يغيب نظره عن القاضي، تتسم نزاعاته بالتنوع والتداخل، وتختلف الاتجاهات الفقهية بشأنه اختلافاً كبيراً، فجاء نظام المعاملات المدنية بقواعده العامة ليحسم كثيراً من الخلافات في هذا الموضوع وفي غيره، وهذا البحث محاولة علمية جادة لتطبيق هذه القواعد على هذا الموضوع، وهو من طلائع البحوث التي جاءت على أحكام هذا النظام، وقبل دخوله حيز التنفيذ.

وقد سلك الباحث في بحثه هذا منهجاً علمياً يتناسب مع طبيعة التنظيم السعودي عموماً، وطبيعة نظام المعاملات المدنية على وجه الخصوص، ويقوم هذا المنهج على الاستفادة من الفقه القانوني، في حدود ما جاءت به النصوص النظامية، وبما لا يخالف أحكام الشريعة الإسلامية، مع الرجوع إلى أحكام الفقه الإسلامي في المسائل التي لم تتناولها النصوص النظامية.

والجمعية إذ تنشر هذا العمل المميز؛ فإنها تشكر من قام بإعداده، وترحب بالتواصل مع جميع الجهات والمتخصصين الراغبين بتقديم الدراسات والمشاريع القضائية والنظامية، وتَشْرُفُ بتقديم كافة سبل التعاون.

مركز قضاء للبحوث والدراسات

m@qadha.org.sa

المقدمة

الحمد لله والصلاة والسلام على رسول الله، وبعد،

فقد تنوعت وسائل المواصلات، وتيسر استخدامها، وكثر المستفيدون منها، وتأتي السيارات كأحد أهم هذه الوسائل، حتى لا يكاد شخصٌ يستغني عنها، ومع هذا، فإنه قد نجم عن سوء استخدامها آثار سلبية؛ أهمها ما ينشأ عنها من حوادث مرورية مفاجئة، تتسبب في تلف الأرواح والممتلكات.

ويأتي البحث لتسليط الضوء على الأحكام المنظمة للمسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور، وفقاً لنظام المعاملات المدنية السعودي، والله المسؤول أن ييسر كل عسير، ويسدد الخطى، ويكتب لنا جميعاً الإعانة والتوفيق.

أهمية البحث:

تظهر أهمية موضوع البحث في نقاطٍ، من أهمها ما يلي:

١. حوادث المرور من أكثر الوقائع النظامية المثيرة للمسؤولية التقصيرية، ومن أخطرها أثراً، ذلك أن حجم الأضرار الناشئ عنها لا يقتصر على الجوانب المادية، بل يصل إلى الجوانب البشرية.

٢. يكتنف حوادث المرور في أحوال كثيرة جانبٌ من التعقيد، فقد تعدد العوامل المؤثرة في وقوع الحادث، وتتداخل فيما بينها، مما يقتضي ضرورة تحديد المسؤول عنها، ومعيار تحديد مسؤوليته.

سبب اختيار موضوع البحث:

دفعني إلى اختيار موضوع البحث سبب رئيسي هو رغبتني في المشاركة في توفير دراسات علمية متخصصة في موضوع البحث، وفقاً لنظام المعاملات المدنية السعودي،

الذي صدر مؤخراً^(١)، تكون مرجعاً للمتخصصين والمهتمين بالأنظمة والقضاء في المملكة.

أهداف البحث:

١. تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء الخطرة على سائق السيارة فيما يحدثه من ضرر بالغير بسبب حوادث المرور، على نحو يتناسب مع طبيعة تلك العلاقة.
٢. بيان حدود المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور.
٣. المساهمة في حفظ حقوق المتضررين من حوادث المرور، من خلال بيان الأحكام النظامية التي تحفظ حقهم في التعويض.

مشكلة البحث، وأسئلته:

نظمت المملكة العربية السعودية جانباً كبيراً من المسائل المتعلقة بحوادث المرور من خلال نظام المرور، ولائحته التنفيذية، وحيث إنها لم تتعرض فيها لأحكام المسؤولية التقصيرية للسائق عما يقع منه من حوادث مرورية، فإن المرجع فيها يكون إلى قواعد المسؤولية التقصيرية في نظام المعاملات المدنية. والسؤال هو:

- هل هذه القواعد كافية لتنظيم هذه المسؤولية؟ أم هناك حاجة تشريعية إلى سن بعض القواعد الخاصة بالتناسبة مع طبيعة الحادث المروري؟
- وإن كانت هذه القواعد كافية بمفردها لتنظيم هذه المسؤولية، فكيف يمكن تطبيقها على مسؤولية سائق السيارة عما يقع منه من حوادث مرورية؟

(١) صدر نظام المعاملات المدنية بالمرسوم الملكي رقم (م/١٩١) بتاريخ ٢٩/١١/١٤٤٤هـ، ونشر في الجريدة الرسمية أم القرى في العدد رقم (٤٩٨٧) بتاريخ الجمعة ٥/١٢/١٤٤٤هـ.

ويتفرع عن ذلك التساؤلات التالية:

- ماهي الطبيعة النظامية للمسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور؟
- ما هي أركان المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور؟
- ما هو أثر المسؤولية التقصيرية الناشئة عن حوادث المرور؟
- ماهي وسائل دفع المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور؟
- ما هو الأساس النظامي لأحكام المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور؟

حدود البحث:

يتحدد موضوع البحث بالحدود التالية:

الحدود الموضوعية:

- يقتصر البحث على المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن الحوادث المرورية، وفق القواعد الخاصة بالمسؤولية عن فعل الأشياء الخطرة.
- وعليه، فلا علاقة للبحث بالآتي:

- المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن الحوادث المرورية، وفق القواعد العامة للمسؤولية عن الفعل الشخصي.
- المسؤولية الجنائية لسائق السيارة عما يرتكبه من حوادث.

الحدود النظامية:

يقتصر البحث على المواد المتعلقة بموضوع البحث والواردة في الأنظمة والوثائق التالية:

أ. نظام المعاملات المدنية.

ب. نظام المرور، ولائحته التنفيذية.

الحدود المكانية:

يتحدد البحث بالنطاق الجغرافي للمملكة العربية السعودية.

الحدود الزمانية:

يقتصر البحث على الفترة التي تلت صدور نظام المعاملات المدنية السعودي؛ حيث تم بحث المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة والناشئة عن الحادث المروري وفق قواعد المسؤولية التقصيرية الواردة فيه، وحتى تاريخ تقديم البحث للنشر.

الدراسات السابقة:

لم أقف على أي دراسة علمية أعدت حول موضوع البحث وفقاً لأحكام نظام المعاملات المدنية السعودي، وذلك لحداثة صدور النظام، والدراسات الموجودة لا تخلو من نوعين، هما:

النوع الأول: دراسات وبحوث أعدها أصحابها على أحكام قوانين دول معينة، ووفقاً لطبيعة النظام القانوني في تلك الدول، ومن ذلك ما يلي:

- المسؤولية المدنية عن حوادث المرور، دراسة مقارنة، للباحثة محمودي فاطيمة، رسالة دكتوراة، غير مطبوعة، مقدمة لكلية الحقوق والحقوق السياسية بجامعة وهران بالجزائر.

ويختلف بحثي عن هذا النوع من الدراسات والبحوث من حيث إنه أُعد وفقاً لأحكام نظام المعاملات المدنية السعودي، ورُوعي فيه طبيعة التنظيم السعودي.

النوع الثاني: دراسات وبحوث أعدها أصحابها على أحكام الفقه الإسلامي، ومنها ما يلي:

- حوادث السيارات، لفضيلة العلامة الشيخ محمد صالح العثيمين، بحث منشور في مجلة العدل، عدد رقم (٣)، رجب ١٤٢٠ هـ.
- مسؤولية سائق السيارة في ضوء الفقه الإسلامي، للدكتور عبد العزيز الخطيب، منشور في مجلة العدل، عدد (٣١)، رجب ١٤٢٧ هـ.
- أحكام حوادث المرور في الشريعة الإسلامية، للباحث محمد علي القحطاني، رسالة ماجستير، غير مطبوعة، مقدم لكلية الشريعة والدراسات الإسلامية بجامعة أم القرى.
- ويختلف بحثي عن هذا النوع من الدراسات والبحوث من حيث أنه بحث نظامي، وليس بحثاً فقهيّاً، وإن رجع إلى الفقه الإسلامي، فإنه يرجع إليه في المسائل التي لم يتعرض لها النظام، وسكت عنها، ويختار من الآراء الفقهية ما كان أنسب لترجيحات النظام.

منهج البحث:

أولاً: اقتضت طبيعة موضوع البحث استخدام المنهج الاستنباطي التحليلي، فقامت بتتبع النصوص النظامية السارية وقت إعداد البحث في المملكة، بحثاً عن كل نصّ نظامي له علاقة بموضوع البحث، وخلصت إلى عددٍ من النصوص النظامية، فجمعتها، ثم قمت بتحليلها بهدف استنباط الأحكام المنظمة لمسائل البحث.

ثانياً: المسائل التي لم ينص على حكمها المنظم السعودي رجعت فيها إلى أحكام الفقه الإسلامي للوقوف على حكمها، واستخدمت في ذلك المنهج الاستقرائي، حيث كنت أتبع النصوص الشرعية وكلام الفقهاء، ثم أقوم بتحليله، بقصد تقرير قواعد وضوابط عامة تحكم

المسائل محل البحث، مع مراعاة أنني عند تعدد الاتجاهات الفقهية في المسألة محل البحث،
فإنني اتبع المنهجية النظامية التي تقضي بأن أختار الاتجاه الأنسب لترجيحات النظام.

خطة البحث:

يتكون البحث من مطلب تمهيدي، ومبحثين، وخاتمة تتضمن أبرز النتائج العلمية
والتوصيات التي توصل لها البحث، وبيان ذلك كالآتي:

مطلب تمهيدي:

ويتضمن التعريف بالمسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور،
مع بيان طبيعتها النظامية.

الفرع الأول: التعريف بالمسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث
المرور.

- المسألة الأولى: تعريف مفردتي العنوان؛ المسؤولية التقصيرية، وحوادث المرور.

- المسألة الثانية: تعريف المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث
المرور، كمصطلح مركب.

الفرع الثاني: الطبيعة النظامية للمسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن
حوادث المرور.

- المسألة الأولى: مسؤولية نظامية مدنية.

- المسألة الثانية: مسؤولية تخضع للقواعد الخاصة للمسؤولية التقصيرية عن فعل
الأشياء الخطرة.

المبحث الأول: أركان المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور، وأثرها.

المطلب الأول: أركان المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور.

الفرع الأول: ثبوت حراسة السيارة.

الفرع الثاني: الضرر.

الفرع الثالث: ثبوت العلاقة السببية.

المطلب الثاني: أثر المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور.

الفرع الأول: أنواع التعويض.

الفرع الثاني: تقدير التعويض.

المبحث الثاني: وسائل دفع المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور، وأساسها النظامي.

المطلب الأول: وسائل دفع المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور.

الفرع الأول: القوة القاهرة.

الفرع الثاني: خطأ الغير.

الفرع الثالث: فعل المضرور.

المطلب الثاني: الأساس النظامي للمسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور.

الفرع الأول: نظرية المباشرة.

الفرع الثاني: نظرية الخطأ المفترض.

الفرع الثالث: نظرية تحمل تبعة المخاطر.

الفرع الرابع: نظرية الخطأ في الحراسة.

الخاتمة:

وتتضمن أبرز النتائج والتوصيات.

قائمة بالمراجع والمصادر.

مطلب تمهيدي

التعريف بالمسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور، مع بيان طبيعتها النظامية

ويتضمن فرعين، هما:

الفرع الأول: التعريف بالمسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور.

الفرع الثاني: الطبيعة النظامية للمسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور.

الفرع الأول: التعريف بالمسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور:

يقتضي التعريف بـ «المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور» أن نعرف بمصطلح المسؤولية التقصيرية أولاً، ومصطلح حوادث المرور ثانياً، ثم نخلص بعد ذلك إلى تعريف عنوان البحث كمركب، وذلك على النحو التالي:

أولاً: تعريف مفردتي العنوان؛ المسؤولية التقصيرية، وحوادث المرور:

تعريف المسؤولية التقصيرية:

يقصد بالمسؤولية في الفقه القانوني بوجه عام: «حالة الشخص الذي ارتكب أمراً يستوجب المؤاخظة»^(١)، وقيل هي: «حال أو صفة من يُسأل عن أمر تقع عليه تبعته، يقال

(١) مرقس، المسؤولية المدنية في تقنينات البلاد العربية، ص ١.

أنا بريء من مسؤولية هذا العمل.... وتطلق (قانوناً) على الالتزام بإصلاح الخطأ الواقع على الغير طبقاً للقانون»^(١).

وعلى صعيد الفقه الإسلامي، فإنه لم يشتهر عند الفقهاء المتقدمين استخدام لفظ «المسؤولية» كمصطلح للتعبير عن معنى التبعة عن الأفعال والأقوال الصادرة من الإنسان إذا تعدى على حق الله أو حق عباده، وإنما شاع ذلك في استعمالات واصطلاحات فقهاء القانون الحديث، وتبعهم في ذلك جانب من الفقه الإسلامي المعاصر^(٢).

وتعرف المسؤولية التقصيرية في الفقه النظامي بأنها: «جزاء الإخلال بالواجب النظامي العام الذي يفرض على كل شخص عدم الإضرار بغيره»^(٣)، وقد قيل في تعريفها أنها: المسؤولية الناشئة عن الفعل الضار، أي عن الإخلال بالالتزام النظامي العام الواقع على الكافة بعدم الإضرار بالغير^(٤).

ويعبر عنها في الفقه الإسلامي بمصطلح الضمان، وتناقش أحكام ضمان الضرر المالي عند الحديث عن ضمان المتلفات، بينما تناقش أحكام ضمان الضرر الجسدي في باب الديات.

تعريف حوادث المرور:

عرفت المادة (٢ / ٤٠) من نظام المرور الحوادث المرور بأنه: «كل واقعة يكون أحد أطرافها مركبةً متحركةً واحدةً - على الأقل - أو حمولتها، وينتج منها أضرار بشرية، أو مادية، أو كليهما، دون قصد».

(١) مجمع اللغة العربية بالقاهرة، المعجم الوسيط ١ / ٤١١.

(٢) انظر: أمين، المسؤولية التقصيرية عن خطأ الغير في الفقه الإسلامي، ص ٦٩، عواد، أحكام الضمان دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون الوضعي، ص ٢٧٤.

(٣) انظر: تناغو، مصادر الالتزام، ص ٢١٥.

(٤) انظر: مجمع اللغة العربية، معجم القانون، ص ١٤٠، محمد عبد الرحمن، الدارسات البحثية في المسؤولية المدنية ١ / ١٤.

وعليه، فيقتصر هذا البحث على حوادث السيارات التي تقع دون قصد من سائقيها، سواء لمخالفتهم أنظمة المرور، أو لإهمالهم وقلة احترازهم، ويخرج عن نطاقه حوادث السيارات التي يرتكبها السائق عن قصد، فلا تُعدّ حادثاً مرورياً، بل تُعدّ حادثاً جنائياً، استُخدمت فيه السيارة كوسيلة لتنفيذ الجريمة.

ولتنوع الأضرار المترتبة على الحوادث المرورية قسّم نظام المرور هذه الحوادث إلى قسمين، وذلك بحسب ما نصت عليه المادة (٤٠ / ٢) من النظام، هما:

«أ- حادث مروري بسيط: ما ينتج منه تلفيات في الممتلكات - خاصة أو عامة - ولا تنتج منه إصابة تتطلب علاجاً إسعافياً.

ب- حادث مروري جسيم: ما ينتج منه إزهاق للأرواح، أو إصابات تتطلب علاجاً إسعافياً، أو كلاهما، أو تلفيات جسيمة».

ثانياً: تعريف المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور، كمصطلح مركب:

وبناء على ما سبق، فيمكن تعريف المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور بأنها: المسؤولية الناشئة عن إخلال سائق السيارة بالالتزام النظامي الذي يقتضي منه القيام بواجب حراسة السيارة، لوقاية الغير من ضررها.

الفرع الثاني: الطبيعة النظامية للمسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور:

تتجلى الطبيعة النظامية للمسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور في مسألتين، هما:

المسألة الأولى: الخضوع للقواعد الخاصة المنظمة للمسؤولية المدنية:

تنشأ المسؤولية المدنية عند مخالفة الشخص لقاعدة من قواعد نظام المعاملات المدنية، وتنقسم هذه المسؤولية إلى قسمين، أولهما: المسؤولية العقدية، وتنشأ إذا أخل المتعاقد بالتزام عقدي، وثانيهما: المسؤولية التقصيرية، وتنشأ إذا أخل الشخص بالالتزام النظامي العام الواقع على الكافة بعدم الإضرار بالغير^(١).

وعليه، فالمسؤولية التقصيرية الناشئة عن حوادث المرور تُعد مسؤولية مدنية، تخضع للقواعد الخاصة المنظمة لهذا النوع من المسؤولية، وتخرج بذلك عن كونها مسؤولية جنائية أو تأديبية، وبالتالي فلا علاقة لها بالقواعد التي تنظم هاتين المسؤوليتين.

المسألة الثانية: الخضوع للقواعد الخاصة المنظمة للمسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء الخطرة:

تقسم المسؤولية التقصيرية عموماً باعتبار مصدر الضرر إلى ثلاثة أقسام، الأول منها هو: المسؤولية عن الفعل الشخصي، وهي مسؤولية تنشأ عن الفعل الشخصي للمدين، حيث يُعد فعله هو مصدر الضرر الذي لحق الدائن (المتضرر)، والثاني، المسؤولية عن خطأ الغير، وهي مسؤولية الإنسان عن فعل غيره من البشر، والثالث، المسؤولية عن فعل الأشياء، وهي مسؤولية تنشأ عما تسببه الأشياء من أضرارٍ للغير، وتشمل هذه المسؤولية ثلاث صور، هي: المسؤولية الناشئة عن فعل الحيوان، والمسؤولية الناشئة عن انهيار البناء، والمسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء الخطرة، التي تتطلب من حارسها أن يبذل عناية خاصة لوقاية الغير من ضررها؛ كآلات الميكانيكية^(٢).

وحيث إن السيارة تقتضي بطبيعتها عناية خاصة، لوقاية الغير من أضرارها، إذ إن أي تفريطٍ أو غفلةٍ من سائقها قبل القيادة أو أثناء ذلك قد ينشأ عنه وقوع حوادث لا تحمد

(١) انظر: سرحان، وخاطر، مصادر الحقوق الشخصية، ص ٣٥٩-٣٦٤.

(٢) انظر في الإشارة إلى هذا التقسيم بإيجاز: شنب، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، ص ٣٦٤.

عقبها، فالأضرار الناشئة عن الحوادث واسعة في نطاقها، جسيمة في آثارها، فقد يترتب على الحادث المروري الواحد أصابات متعددة، بل قد يتسبب في وقوع حوادث أخرى، كما إن أضرارها لا تقتصر على الجانب المالي، بل تتعدى ذلك إلى الجانب الجسدي، وفي أبشع صورته، وهي إزهاق الأرواح.

عليه، فإن المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور تُعد من قبيل المسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء الخطرة، فقد جاء في المادة (١٣٢) من نظام المعاملات المدنية: «كل من تولى حراسة أشياء تتطلب عناية خاصة - بطبيعتها أو بموجب النصوص النظامية - للوقاية من ضررها؛ كان مسؤولاً عما تُحدثه تلك الأشياء من ضرر؛ ما لم يثبت أن الضرر كان بسبب لا يدل عليه فيه».

وحيث يتضح من صياغة المادة أعلاه أن الطبيعة النظامية للمسؤولية عن فعل الأشياء تقتضي أن يكون الضرر قد حدث بفعل الشيء الخطر، ويترتب على ذلك أن المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة لا تُعد من قبيل المسؤولية عن فعل الأشياء إلا إذا وقع الحادث المروري بفعل السيارة نفسها، ولا يوصف الضرر بأنه ناشئ عن فعل الشيء نفسه إلا إذا حدث بسببه، دون قصد من حارسه، ويتحقق ذلك إذا تعدى أو فرط.

وعليه، فتخرج المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور عن نطاق المسؤولية عن فعل الأشياء الخطرة إذا وقع الحادث عن قصد من سائق السيارة، فإن الضرر عندئذ لا يكون ناشئاً عن فعل السيارة، بل عن فعل سائقها، وتنطبق عندئذ القواعد العامة المنظمة للمسؤولية التقصيرية الناشئة عن الفعل الشخصي^(١)، والتي تقوم على الأركان الثلاثة؛ الخطأ، والضرر، والعلاقة السببية، وفقاً لما ورد في المادتين (١٢٠، ١٢١) من نظام المعاملات المدنية.

(١) انظر: السنهاوري، الوسيط شرح القانون المدني المصري الجديد ١/١٢٣٦.

المبحث الأول

أركان المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور، وأثرها

ويتضمن مطلبين، هما:

المطلب الأول: أركان المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن
حوادث المرور.

المطلب الثاني: أثر المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن
حوادث المرور.

المطلب الأول

أركان المسؤولية الأقفصاء لسائق الساءراء الناشئة عن حوادث المرور

لا أأأقق المسؤولة الأقفصاء لسائق الساءراء الناشئة عن حوادث المرور إلا إذا أثبت أن السائق هو من كان أأولى أراسأها، وأن المأءاء قد لأقه الضرر، وأن الضرر الأءى أصابه قد وقع بفعل الساءراء، فكان فعل الساءراء هو السبب فاء وقوعه.
وعليه، فأركان المسؤولية الأقفصاء لسائق الساءراء الناشئة عن حوادث المرور هي:
أبوت أراساء الساءراء، والضرر، وأبوت العلاقة السببواء، وسأأناولها البأأ من ألال الفروع الأالاء:

الفرع الأول: أبوت أراساء الساءراء.

الفرع الأنا: الضرر.

الفرع الأال: أبوت العلاقة السببواء.

الفرع الأول: أبوت أراساء الساءراء:

لا أأفأ أن أكون المأءاء عله سائقاً للساءراء أثناء الأاء المأرواء أأأ أأأقق مسؤولأه الأقفصاء عن الأاء، بل أأأرأ لأأقق مسؤولأه أن أأبأ أراساء للساءراء، ألك أن المأظم السعوءاء أعل مناط المسؤولة الأقفصاء الناشئة عن فعل الأشياء الأأرة هو أأولأ الأراساء، فقد نصأ المأءاء (١٣٢) من نظام المعاملات المأءناء على أنه: «كل من أأولأ أراساء أشياء أأألب عأاءة أأصة - بأأأأها أو بموجب النصوص النظامواء - للوأاءة من ضررها؛ كان مسؤولاً عما أأأأه ألك الأشياء من ضرر؛ ما لم أأبأ

أن الضرر كان بسبب لا يد له فيه»، والمسؤولية التقصيرية الناشئة عن حوادث المرور تُعد أحد تطبيقات هذه المسؤولية، كما سبق بيانه.

وقد جاءت المادة (١٣٤) من نظام المعاملات المدنية السعودي لتوضح المقصود بمصطلح «تولي الحراسة»، فنصت على أنه: «يُعدُّ حارساً للشيء من له - بنفسه أو بواسطة غيره - سلطة فعلية عليه، ولو كان الحارس غير مميز، ويفترض أن مالك الشيء هو حارسه، ما لم يقيم الدليل على أن الحراسة انتقلت لغيره».

ولأهمية مفهوم «تولي الحراسة»، باعتباره منوطاً للمسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور، فيقتضي المقام أن يتعرض البحث للعناصر التي تتحقق بها الحراسة، وهما عنصران، لا يتحقق مفهوم تولي الحراسة، بحسب دلالة النظام، إلا بتوفرهما، وبيان ذلك كالتالي:

أولاً: العنصر المادي:

وهو أن يملك السائق السيطرة الفعلية على السيارة أثناء وقوع الحادث المروري^(١)، وقد دلت المادة أعلاه بمنطوقها على هذا العنصر.

ولا تثبت السيطرة الفعلية للسائق على السيارة ما لم تثبت له عليها السلطات التالية:

١/ سلطة استعمال السيارة، وتثبت هذه السلطة للشخص إذا كان يملك استخدام السيارة فيما أعدت له؛ كالركوب والتنقل والتحميل، وهذه السلطة ثابتة للسائق بالضرورة، فلا يكون سائقاً إلا إذا استعمال السيارة.

٢/ سلطة التوجيه، وذلك بأن يملك السائق سلطة إصدار الأوامر المتعلقة بكيفية استعمال السيارة، وأوقات ذلك، والأشخاص المسموح لهم بذلك.

(١) انظر: شنب، المسؤولية عن الأشياء، ص ٨٢-٨٣.

٣/ سلطة الرقابة، وذلك بأن يملك السائق سلطة الإشراف على السيارة، والحيلولة دون أن يصدر منها ما يضر بالغير^(١)، وذلك من خلال فحصها، وتعهدا بالصيانة والإصلاح^(٢).

فإذا تحققت لسائق السيارة هذه السلطات الثلاث، ثبتت له السيطرة الفعلية على السيارة، وقد دلت المادة أعلاه على ذلك، وفقاً لدلالة الاقتضاء، ذلك أن وصف السيطرة الفعلية لا يصح عقلاً أن يثبت دون ثبوت هذه السلطات، فثبوت السيطرة الفعلية لشخصٍ على السيارة يقتضي ذلك.

فإن لم تجتمع للسائق هذه السلطات الثلاثة، فثبتت له سلطة الاستعمال، دون سلطة التوجيه والرقابة، حيث ثبتت لغيره، فهل يكون هو الحارس عندئذٍ، أم يكون الحارس غيره؟

اختلف الفقه القانوني في المسألة، وله في ذلك اتجاهان، هما:

الاتجاه الأول: يرى الأخذ بمبدأ تجزئة الحراسة، ويقتضي ذلك أن الضرر إذا كان راجعاً إلى استعمال السيارة كان الحارس المسؤول عنه هو من يباشر سلطة الاستعمال، وهو السائق، وإذا كان الضرر ناشئاً عن عيبٍ في السيارة كان الحارس هو من ثبتت له سلطة الرقابة^(٣).

ولا يظهر لي أن هذا الرأي ينسجم من موقف المنظم السعودي، حيث إنه أثبت الحراسة في المادة (١٣٤) الأنفة الذكر لمن ثبتت له السيطرة الفعلية على الشيء الخطر بواسطة غيره، ويعني ذلك أن السلطات الثلاث الكاشفة عن السيطرة الفعلية توزعت بين مالك الشيء وبين مستعمله، فانتقل استعمال الشيء لغير مالكة، وبقي للمالك سلطة

(١) انظر: العطار، مصادر الالتزام، ص ٣١٠-٣١١.

(٢) انظر: شنب، المسؤولية عن الأشياء، ص ٨٣-٨٤.

(٣) انظر: زكي، الوجيز في النظرية العامة للالتزامات، ص ٦٧٥-٦٧٦.

التوجيه والرقابة، وقد أثبتت المادة أعلاه الحراسة في هذه الصورة لمن يملك سلطة التوجيه والرقابة، ولم تفرق بين كون الضرر ناشئاً عن استعمال الشيء أو عن عيب فيه، والقاعدة التفسيرية أن «ترك الاستفصال، مع ورود الاحتمال، يُنزل منزلة العموم في المقال»^(١).

الاتجاه الثاني: يرى أن السيطرة الفعلية تثبت لمن ثبتت له سلطة الاستعمال، وهو السائق، على أساس أن هذه السلطة هي أساس هذه السلطات، وجوهرها^(٢)، وتأتي سلطتا التوجيه والرقابة لتحديد نطاقها، وما يرد عليها من قيود، ولكون وصف السيطرة الفعلية يتحقق فيمن يمتلك سلطة الاستعمال أكثر من تحققه فيمن يمتلك سلطتي التوجيه والرقابة.

ويشكل على هذا الرأي بهذا الإطلاق أن من يملك سلطة استعمال السيارة قد يكون خاضعاً في استعماله لمن يملك سلطة التوجيه، فتقل أهمية سلطة الاستعمال في إثبات السيطرة الفعلية على السيارة، في مقابل زيادة أهمية سلطة التوجيه.

ثم إن من يرجح هذا الرأي لا يكتفي عملياً في إثبات حراسة السيارة على ثبوت سلطة الاستعمال فقط، بدليل أنه ينفي الحراسة في بعض الحالات عن أشخاص بالرغم من ثبوت سلطة الاستعمال لهم^(٣).

وحيث إن حالات توزيع السلطات على السيارة بين أكثر من شخص متنوعة، وليست ذات طبيعة واحدة، فإن الذي يترجح عندي أن نقول إن السيطرة الفعلية عند توزيع السلطات تثبت على النحو التالي:

(١) انظر: آل بورنو، موسوعة القواعد الفقهية ٢/ ٢٨٢.

(٢) اختار هذا الرأي، ونصره محمد ليبب شنب، انظر: المسؤولية عن الأشياء، ص ٩٥-٩٦.

(٣) كما في التابع والنائب، حيث لا يثبت أنصار هذا الاتجاه الحراسة لهما، كالدكتور محمد ليبب شنب، بالرغم من أن سلطة الاستعمال ثابتة لهما، ينظر: المسؤولية عن الأشياء، ص ١٢٦-١٢٩.

- إذا ثبتت سلطة الاستعمال للسائق، وباشرها لمصلحته، وبقيت سلطتها توجيه والرقابة لغيره، فإن السيطرة الفعلية تثبت للمستعمل، دون غيره.

- إذا ثبتت سلطة الاستعمال للسائق، وباشرها لمصلحة مالكها، الذي بقيت له سلطتها التوجيه والرقابة، فإن السيطرة الفعلية تثبت لمن تثبت له هاتان السلطان.

وعليه، لو كان السائق مستأجراً للسيارة أو مستعيراً لها، واشترط عليه المؤجر أو المعير أن يقودها بنفسه، ولا يركب فيها إلا عدداً محدداً من الركوب، ولا يستعملها في نقل البضائع، ونحو ذلك من التوجيهات المقيدة له، والتزم المؤجر أو المعير بأن يقوم هو بفحص السيارة وصيانتها، فإن وصف السيطرة الفعلية تثبت في هاتين الصورتين للسائق، بالرغم من أنه لا يملك سلطتي التوجيه والرقابة، ولكنه كان يملك سلطة الاستعمال، وباشرها لمصلحته^(١).

ولا يختلف الحكم السابق لو وقع حادث مروري بسبب خلل فني في السيارة، خفي على السائق، ولم يخبره مالكها به، عند إبرام عقد الإجارة أو الإعارة، فإن المسؤول في مواجهة المتضرر هو السائق؛ لأن السيطرة الفعلية أثناء وقوع الحادث كانت له، لكونه باشر استعمال السيارة لمصلحته، وله بعد ذلك أن يرجع على المالك بالتعويض؛ لإخفائه العيب عنه، وفقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية الناشئة عن الفعل الشخصي.

وحيث إن المادة (١٣٤) لم تفرق في ثبوت السيطرة الفعلية بين أن تكون الحياة مشروعة، أو غير مشروعة، فإن ذلك يدل على عموم حكمها لكلا الحالتين، فترك الاستفصال، مع ورود الاحتمال، ينزل منزلة العموم في المقال، فتثبت بناء على ذلك السيطرة الفعلية لسائق السيارة ولو كان وقت وقوع الحادث سارقاً أو غاصباً لها، ويؤيد ذلك أن المنظم قيد السيطرة، وهي مناط الحكم، بوصف «الفعلية»، وليس بوصف

(١) انظر: شنب، المسؤولية عن الأشياء، ص ٨٩، ٩٥-٩٦، بتصرف واسع.

«الشرعية»، فدل على أن المناط هو السيطرة على الشيء محل الحراسة، سيطرة فعلية، بغض النظر عن مدى شرعيتها.

ويستفاد من منطوق المادة (١٣٤) أن عدم التمييز لا يحول دون ثبوت السيطرة الفعلية على السيارة، طالما أن السائق استعمل السيارة لمصلحته الخاصة، وكانت وقت ارتكاب الحادث تحت سيطرته الفعلية، كما لو ساق المجنون أو القاصر سيارة، وارتكب بها حادثاً مرورياً.

ثانياً: العنصر المعنوي:

وهو أن يباشر السائق سيطرته الفعلية على السيارة لحسابه الخاص، وبغرض تحقيق مصلحة شخصية له، سواء كانت مالية أو أدبية^(١).

وقد دلت المادة (١٣٤) أعلاه، وفقاً لمفهوم الإشارة، على اشتراط هذا العنصر، فقد أثبتت الحراسة لمن تحققت له السيطرة الفعلية على الشيء من خلال غيره، ويعني ذلك أن من يباشر سلطة استعمال الشيء في هذه الصورة شخص آخر غير من أثبت له المادة الحراسة على الشيء؛ والوصف المناسب لتعليل هذا الحكم هو أن استعماله للشيء لم يكن لمصلحته، بل لمصلحة غيره، فيلزم من ذلك أن الحراسة المعتبرة لا تثبت إلا لمن باشر السيطرة الفعلية على الشيء لمصلحته الخاصة.

وعليه، فسائق السيارة لا يكون حارساً لها إذا كان يستعملها لمصلحة غيره، ومن صور ذلك ما يلي:

- إذا كان السائق تابعاً، فهو وإن كان يستعمل السيارة، فإن استعماله لها لقضاء مصالح متبوعه، وهو خاضع في ذلك لأوامره وتوجيهاته، كما إن سلطة الرقابة على السيارة تثبت في ذمة المتبوع، فيكون بناء على هو حارس السيارة، وإن كان ذلك لا يمنع المتبوع من أن

(١) انظر: شنب، المسؤولية عن الأشياء، ص ٩٧-٩٨.

ينيب تابعه في القيام بالرقابة على السيارة، لكن ذلك لا يُسقط هذه السلطة عن المتبوع، فهو المسؤول عنها^(١).

ولا فرق في هذه الصورة بين أن يكون المتبوع شخصاً طبيعياً أو معنوياً، إذ لا يوجد ما يمنع من ثبوت الحراسة على السيارة لشخص معنوي^(٢)، فقد جاء في المادة أعلاه: «ويفترض أن مالك الشيء هو حارسه، ما لم يقيم الدليل على أن الحراسة انتقلت لغيره»، ولفظ المالك عامٌ، فيعم كل مالك، سواء كان شخصاً طبيعياً أو معنوياً، فكل من يملك السيارة تثبت له الحراسة، ما لم تنتقل لغيره، فإن قيل إن الشخص المعنوي لا يملك السيطرة الفعلية بنفسه، فإن جواب ذلك أن النظام لم يفرق في المادة (١٣٤) بين من يمارس السيطرة بنفسه أو بغيره، فنص على أنه: «يُعدُّ حارساً للشيء من له - بنفسه أو بواسطة غيره - سلطة فعلية عليه...».

- إذا كان السائق قاصراً خاضعاً للرقابة، وكان يباشر استعمال السيارة لمصلحة متولي الرقابة، فإن الأخير هو من يتولى حراسة السيارة.

- إذا كان السائق نائباً؛ نيابة اتفاقية أو نظامية أو قضائية، لا تثبت له صفة الحراسة للسيارة المملوكة للأصيل، بالرغم من أنه يباشر استعمالها بنفسه، ولكن لمصلحة الأصيل^(٣)، وتثبت الحراسة في هذه الحالات للأصيل، سواء أكان موكلاً أو قاصراً أو مجنوناً، ولا يحول دون ذلك كون القاصر أو المجنون غير مميزين، كما نصت على ذلك المادة (١٣٤) آنفه الذكر، فلو ارتكب الولي أو الوصي حادثاً بسيارة مملوكة للقاصر أو المجنون، أثناء قيام أحدهما بمهام ولايته أو وصايته، فإنه الحراسة تثبت للقاصر أو المجنون؛ لأن

(١) انظر: شنب، المسؤولية عن الأشياء، ص ١٢٦-١٢٧، زكي، الوجيز، ص ٦٦٥-٦٦٦، العطار، مصادر الالتزام، ص ٣١١-٣١٢.

(٢) انظر: شنب، المسؤولية عن الأشياء، ص ١٠٠-١٠١.

(٣) انظر: مرقس، المسؤولية المدنية ٢/ ١٨٥، شنب، المسؤولية عن الأشياء، ص ١٢٩-١٣٠.

استعمال السيارة كان لمصلحتهم^(١)، فإن قيل كيف ثبت لهما الحراسة الفعلية، ولم يتوفر فيهما عنصرها المادي؟ فجواب ذلك: أن العنصر المادي بجميع سلطاته يباشره نيابة عنهما الولي أو الوصي.

إلا أنه يُستثنى من ثبوت الحراسة للمتبوع أو متولي الرقابة أو الأصيل ما لو استعمل السائق السيارة في الصور السابقة بغرض تحقق مصالح خاصة به، سواء أذن له به المتبوع أو متولي الرقابة أو الأصيل، أو أنه اختلس السيارة دون علمهم، فتثبت عندئذ الحراسة للسائق، لتحقيق عنصرها المادي والمعنوي فيه^(٢).

وبناء على ما سبق، فإذا توفر هذان العنصران في السائق، تحقق له وصف الحراسة، وإن لم يتوفر أحدهما لم يكن حارساً، وبالتالي لا يكون مسؤولاً عن الحادث المروري، وفقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء، وإن كان ذلك لا يمنع من كونه مسؤولاً عنه، وفقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية عن الفعل الشخصي^(٣).

إثبات تولي السائق لحراسة السيارة:

يقع عبء إثبات تولي حراسة السيارة على المتضرر، فهو من يدعي ذلك، والأصل أن البينة على المدعي، كما هي القاعدة العامة في الإثبات، وقد نصت على ذلك المادة (٣/١) من نظام الإثبات، حيث جاء فيها: «البينة على من ادعى، واليمين على من أنكر».

وعليه، فيجب على المتضرر أن يثبت أن المدعى عليه - وهو السائق - هو من كان يتولى حراسة السيارة أثناء وقوع الحادث، ويكفي في ذلك أن يثبت أنه كان يباشر استعمال السيارة وقت وقوع الحادث، وعندئذ تقوم قرينة نظامية، تقتضي أنه كان يستعملها

(١) انظر: مرقس، المسؤولية المدنية ٢/ ١٨٦، شنب، المسؤولية عن الأشياء، ص ٩- ١٠٠.

(٢) انظر: مرقس، المسؤولية المدنية ٢/ ١٨٤- ١٨٥، زكي، الوجيز، ص ٦٦٦- ٦٦٧، حسين عامر، عبد الرحيم عامر، المسؤولية المدنية، ص ٧٢٦.

(٣) انظر: مرقس، المسؤولية المدنية ٢/ ١٨٤- ١٨٥.

لصالحه، فهذا مقتضى الوضع الظاهر، فالظاهر من الأمر أن من يقود سيارةً، أنه يفعل ذلك لمصلحته الخاصة، والأصل صحة الوضع الظاهر، فإن ادعى السائق أنه كان يباشرها لمصلحة غيره، فعليه أن يثبت ذلك، فالبينة على من ادعى خلاف الظاهر، كما نصت على ذلك المادة (٣/ ٢) من نظام الإثبات، حيث جاء فيها: «البينة لإثبات خلاف الظاهر».

ويُستثنى من ذلك ما لو كان سائق السيارة هو مالكها، فإن الأصل أنه هو من يملك السيطرة الفعلية عليها، فلا يكلف المتضرر بإثباتها؛ لأن الأصل صحة الوضع الظاهر، كما سبق، وعلى السائق إن ادعى خلاف ذلك أن يثبت، وقد دلت على ذلك المادة (١٣٤)، حيث جاء فيها: «يفترض أن مالك الشيء هو حارسه، ما لم يقيم الدليل على أن الحراسة انتقلت لغيره».

الفرع الثاني: الضرر^(١):

يُعد ركن الضرر أهم أركان المسؤولية التقصيرية، حيث تدور معه هذه المسؤولية وجوداً وعدمًا، فلا مسؤولية بلا ضرر^(٢)، وهو الذي يبرر الحكم بالتعويض لا

(١) لم تجر العادة في الدراسات النظامية أو القانونية على ذكر الضرر كركن من أركان المسؤولية التقصيرية الناشئة عن فعل الأشياء، وليس ذلك لعدم أهميته فيها، بل لأنه مما تقرره القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية، والمسؤولية التقصيرية الناشئة عن فعل الأشياء صورة خاصة من صورها، فيعتنون عند تناولها، لا بما تقتضيه القواعد العامة، بل بأركانها الخاصة به، والميزة لها عن غيره، أو بما له حكم خاص تقتضيه طبيعة هذه المسؤولية، وركن الضرر في المسؤولية التقصيرية الناشئة عن فعل الأشياء لا يتميز بأي حكم خاص عما تقتضيه القواعد العامة، وتتفق جميع صورها في أحكامه، لذلك يذكر عادة كركن في المسؤولية التقصيرية الناشئة عن الفعل الشخصي والتي تمثل القواعد العامة، ولا يعاد ذكره مرة أخرى في الصور أو التطبيقات الخاصة بهذه المسؤولية.

إلا أنني رأيت أن أذكره كركن من أركان المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور لكونها ستقدم في بحث مستقل عن أحكام المسؤولية التقصيرية عموماً، وحتى لا يظن غير المتخصص أنه لا يشترط لقيام هذه المسؤولية ثبوت الضرر.

(٢) انظر: الحكيم، مصادر الالتزام، ص ٣٥٤، الجبوري، الوجيز ١/ ٤١٢-٤١٣.

الخطأ^(١)، ويقصد بالضرر في حدود موضوع البحث الأذى الذي يلحق المتضرر نتيجة للحوادث المروري.

ويتنوع الضرر الذي قد ينشأ عن الحادث المروري إلى ثلاثة أنواع^(٢)، هي:

أولاً: الضرر المالي:

ويقصد به الخسارة المالية التي تصيب المتضرر؛ كما لو تلفت أداة أو جهاز كان يحمله المتضرر أثناء الحادث، أو أدى الحادث إلى ارتطام السيارة بفناء منزل أو واجهة محل تجاري، فتضرر، ونحو ذلك.

ثانياً: الضرر الجسدي:

وهو الأذى الذي يصيب المتضرر في جسده؛ كما لو أدى الحادث إلى وفاته أو وقوع كسر أو جرح أو قطع أو حرق له في جزء من جسده.

ثالثاً: الضرر المعنوي:

وهو الأذى الذي يصيب المتضرر في شعوره، أو عاطفته، أو شرفه أو سمعته، وقد أخذ نظام المعاملات المدنية بالتعويض عن الضرر المعنوي، ولم يكتف بالتعويض عن الضرر المادي فقط، كما نصت على ذلك المادة (١٣٨ / ١) من نظام المعاملات المدنية: «يشمل التعويض عن الفعل الضار التعويض عن الضرر المعنوي»، كما بينت المادة نفسها في الفقرة التي تليها مشمولات الضرر المعنوي، ومظاهره، حيث نصت على أنه: «يشمل الضرر المعنوي ما يلحق الشخص ذا الصفة الطبيعية من أذى حسي أو نفسي، نتيجة

(١) انظر: الجبوري، الوجيز ١/ ٥٥١.

(٢) انظر في أنواع الضرر عموماً: سرحان، وخاطر، مصادر الحقوق الشخصية، ص ٤٠٩-٤١٧، الوجيز، الجبوري، ١/ ٤١٣، المرزوقي، المسؤولية التقصيرية في منظور الفقه الإسلامي، ص ٢٦٠-٢٦٦.

المساس بجسمه أو بحريته أو بعرضه أو بسمعته أو بمركزه الاجتماعي»، ومن صورهِ الألم الحسي والنفسي الذي يصيب المتضرر نتيجة الإصابات التي لحقت به في جسده أو في ماله من جراء الحادث المروري.

شروط الضرر الموجب للمسؤولية:

يشترط أن تتوفر عدة شروط في الضرر باعتباره ركناً من أركان المسؤولية التقصيرية، وهذه الشروط هي:

الشرط الأول: أن يكون الضرر محققاً: حيث إن المواد المنظمة لأحكام المسؤولية التقصيرية تعلق تحققها ووجوب التعويض على تحقق الضرر، وضابط تحقق الضرر أن يكون قد وقع فعلاً، كما لو توفي المتضرر فعلاً، أو كسرت يده، ويقاس عليه الضرر المستقبلي، فيأخذ حكمه، ويلحق به، ويقصد به ما كان محقق الوقوع في المستقبل، وإن لم يكن قد وقع بالفعل، حيث تحققت أسبابه، ولكن تراخت آثاره للمستقبل، فهو واقعٌ لا محالة^(١)، ويستعين القاضي في تحديد الضرر المستقبلي بأهل الخبرة؛ كالأطباء، ومن صورهِ: ما لو أدى الحادث المروري إلى إصابة المتضرر بجروح وقطع أدت إلى تعطل قدرته على الإنجاب، فالجروح ضررٌ محققٌ، وعدم القدرة على الإنجاب ضررٌ مستقبلي، لم يقع فعلاً، فإن قرر الأطباء أنه محقق الوقوع في المستقبل، كان ضرراً مستقبلياً.

ومن صور الضرر المستقبلي «الكسب الفائت»، كما لو أصيب المتضرر من جراء الحادث، فعجز عن العمل، عجزاً كلياً، فإن الكسب الذي فات عليه تحقيقه في المستقبل، مما كان يحققه في العادة، يُعد ضرراً محققاً^(٢)، وقد جاء في المادة (١٣٧) من نظام المعاملات

(١) انظر: السنهوري، الوسيط ١/ ٩٧٤-٩٧٥، سرحان، وخاطر، مصادر الحقوق الشخصية، ص ٤٣٥-٤٣٧، موافي، الضرر في الفقه الإسلامي ٢/ ٦٦١.

(٢) انظر: السنهوري، الوسيط ١/ ٩٧٥، الجبوري، الوجيز ١/ ٥٥٤، يقول الزرقا عن الحكم الفقهي لمسألة التعويض عن الكسب الفائت المنصوص عليه في المادة (٢٦٦) مدني أردني، =

المدينة ما يدل على دخوله في الضرر الذي يجب على المسؤول التعويض عنه، حيث نصت المادة على أنه: «يتحدد الضرر الذي يلتزم المسؤول بالتعويض عنه بقدر ما لحق المتضرر من خسارة، وما فاته من كسب».

وعليه، فيخرج بهذا الشرط الضرر الاحتمالي أو المُتَوَهَّم، وهو الضرر الذي لم يتحقق وقوعه في الحال، ويحتمل وقوعه في المستقبل، فلا يعرض عنه إلا إذا وقع فعلاً^(١)، أو تأكد وقوعه في المستقبل، ويمكن الاستدلال على ذلك بالقاعدة النظامية: «اليقين لا يزول بالشك»، الواردة في المادة (٧٢٠) من نظام المعاملات المدنية، فإذا كان الشك، وهو تساوي الاحتمالين، لا يعتد به، ولا يزول به اليقين، فمن باب أولى عدم الاعتداد بالوهم، وهو الاحتمال المرجوح^(٢).

وقد نص الفقه الإسلامي على هذا الشرط، وما يدخل فيه، وما يخرج عنه، وذلك بنفس ألفاظ فقهاء القانون، يقول صاحب تحفة الحكام: «ومحدث ما فيه للجار ضرر محقق يمنع من غير نظر»، قال التسولي في تعليقه على ذلك: «فاحترز الناظم بالمحقق من المحتمل كما قررنا، والمحقق شامل لمحقق الوقوع في الحال أو في المستقبل»^(٣).

= وهي مقابلة للمادة (١٣٧) من نظام المعاملات المدنية السعودي: «إن الحكم الذي تقرره هذه المادة، وكذلك مذكرتها الإيضاحية، مقبولان إجمالاً، لكن يلاحظ أن الكسب الذي يعرض فواته يجب أن يكون أكيداً لا شك فيه، أما المأمول الاحتمالي فلا». الفعل الضار، والضمان فيه، ص ١١٨.

(١) انظر: السنهوري، الوسيط ١/ ٩٧٨، الجبوري، الوجيز ١/ ٥٥٥، محمد عبد الرحمن، الدراسات البحثية في المسؤولية المدنية ١/ ١٧٨.

(٢) انظر: موافي، الضرر في الفقه الإسلامي ٢/ ٦٦٢.

(٣) التسولي، البهجة شرح التحفة ٢/ ٥٥٦.

الشرط الثاني: أن يكون الضرر مباشراً: والضرر المباشر هو ما كان نتيجة طبيعية للحوادث المروري، ويكون كذلك إذا لم يكن باستطاعة المتضرر توقيه ببذل جهد معقول^(١)، ومقياس ذلك الشخص المعتاد، وقد جاء ذلك صريحاً في المادة (١٣٧) من نظام المعاملات المدنية، حيث نصت على أنه: «يتحدد الضرر الذي يلتزم المسؤول بالتعويض عنه بقدر ما لحق المتضرر من خسارة وما فاتته من كسب، إذا كان ذلك نتيجةً طبيعيةً للفعل الضار. ويعد كذلك إذا لم يكن في مقدور المتضرر تفاديه ببذل الجهد المعقول الذي تقتضيه ظروف الحال من الشخص المعتاد».

وعليه، لو اصطدمت السيارة بأحد المارة، فأصيب بكسر في رجله، ونصح الطبيب بضرورة وضع جبيرة على محل الكسر من نوع خاص، أو إجراء عملية جراحية لوضع دعائم حديدية داخل الساق، إلا أن المتضرر لم يستجب للنصح، مما أدى إلى تفاقم الإصابة، وتعرض القدم للبت، فالضرر الذي سيلحق هذا المتضرر من بتر القدم يُعد ضرراً غير مباشراً؛ لأنه لا يُعد نتيجة طبيعية للحوادث، وكان يمكن للمتضرر أن يتفاداه ببذل جهد معقول، من خلال الاستجابة لنصح الطبيب، وتقتصر مسؤولية السائق على الضرر المباشر الذي لحق المتضرر من جراء الحادث، وهو الكسر الذي أصاب رجله، حيث إنه لم يكن يستطع أن يتفادى وقوعها ببذل جهد معقول.

ويرجع عدم تحميل السائق للأضرار غير المباشرة إلى أن ركن العلاقة السببية لم يتوفر في هذه الأضرار، فهذه الأضرار لم تنشأ عن فعل السيارة^(٢)، بل عن إهمال وتقصير المتضرر، فيكون هو الأولى بتحمل المسؤولية.

(١) انظر: السنهاوري، الوسيط ١/ ١٠٣٣، سلطان، مصادر الالتزام في القانون المدني، ص ٢٤١-٢٤٢، العطار، مصادر الالتزام، ص ١٥٢.

(٢) انظر: شنب، الوجيز، ص ٤٠١-٤٠٢.

وحيث إن المادة أعلاه لم تفرق في الضرر الذي يلتزم المسؤول بالتعويض عنه بين الضرر المتوقع وغير المتوقع، مما يعني عموم حكمها، فالقاعدة أن ترك الاستفصال مع ورود الاحتمال ينزل منزلة العموم في المقال، وعليه، فإن فيلتزم السائق بالتعويض عن الضرر المباشر، بغض النظر عن كونه متوقعاً أو غير متوقع.

عبء إثبات الضرر:

يُعد الضرر واقعةً ماديةً، والوقائع المادية يجوز إثباته بجميع طرق الإثبات، ويقع عبء الإثبات على الشخص الذي يدعي إصابته بالضرر، وهو المتضرر، فالبينة على المدعي^(١).

الفرع الثالث: ثبوت العلاقة السببية^(٢):

يجب لتحقيق المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة عن الحادث المروري، وفقاً لأحكام المسؤولية عن فعل الأشياء الخطرة، أن تتوفر علاقة سببية بين السيارة التي أحدثت الضرر، وبين الضرر نفسه، وتوفر هذه العلاقة إذا كانت السيارة هي التي أحدثت الضرر، وتسببت في وقوعه^(٣)، ذلك أن المادة (١٣٢) من نظام المعاملات المدنية قيدت الضرر الذي يسأل عنه الحارس بالضرر الذي تحدثه الأشياء الخطرة نفسها، فنصت على أنه: «كل من تولى حراسة أشياء تتطلب عنايةً خاصّةً -بطبيعتها أو بموجب النصوص

(١) انظر: شنب، الوجيز، ص ٣١٠، العطار، مصادر الالتزام، ص ٢٦٦، محمد عبد الرحمن، الدراسات البحثية في المسؤولية المدنية ١/ ١٧١.

(٢) يسمى هذا الركن عند كثير من فقهاء القانون بـ «وقوع الضرر بفعل الشيء»، انظر: السنهوري، الوسيط ١/ ١٢٢٨، الجبوري، الوجيز ١/ ٦٦٧، وغيرهما، وقد رأيت مناسبة تسميته بـ «ثبوت العلاقة السببية».

(٣) انظر في تقرير هذا الركن في المسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء الخطرة عموماً: شنب، المسؤولية عن الأشياء، ص ١٣٩-١٤١، مرقس، المسؤولية المدنية ٢/ ١٨١، زكي، الوجيز، ص ٦٤٩، الجبوري، الوجيز في شرح القانون المدني الأردني ١/ ٦٦٧.

النظامية - للوقاية من ضررها؛ كان مسؤولاً عما تحدثه تلك الأشياء من ضرر؛ ما لم يثبت أن الضرر كان بسبب لا يد له فيه».

والضرر لا ينسب للسيارة إلا إذا تدخلت في إحداثه، وساهمت في ذلك، بحيث أنه لم يكن ليقع لولا وجود هذه السيارة، ولا يكفي هذا، بل يجب أن يكون تدخلها إيجابياً، فيكون هو الذي أنتج الضرر أو سببه^(١).

وقد اختلف الفقه القانوني في تحديد معيار التدخل الإيجابي، ومتى يتحقق؟ ومن أقوى الآراء في تحديد ذلك هو أن تدخل السيارة في إحداث الضرر يكون إيجابياً إذا كانت السيارة وقت وقوع الحادث المروري في وضع غير مألوف أو غير طبيعي، يسمح عادة بوقوع الضرر، كما لو كانت السيارة واقفة في غير مكانها الطبيعي، أو توقفت فجأة أثناء سيرها^(٢)، أو كانت تسير مطفاة الأنوار ليلاً، وترتب على ذلك أن اصطدمت بسيارة أو شخص، فتضرر.

وحتى لا تختلط علاقة السببية بالخطأ، فإن الواجب لتحديد مدى كون التدخل إيجابياً أم لا أن نبحث عن وضع السيارة وقت وقوع الحادث، هل كانت في وضع مألوف وطبيعي أم لا؟ بغض النظر عن سبب وجودها في هذا الوضع^(٣)، فالتدخل الإيجابي هو مناط ثبوت علاقة السببية، بغض النظر عن سبب هذا الوضع، وهل كان نتيجة إهمال السائق أو نتيجة حادث مفاجئ.

وهذا المعيار على أهميته، إلا أنه ليس معياراً قاطعاً في الكشف عن العلاقة السببية بين فعل السيارة والضرر، إنما يسترشد به القاضي للاستئناس به، إذ إن السيارة قد تكون في

(١) انظر: زكي، الوجيز ص ٦٥٣-٦٥٤.

(٢) انظر: السنهوري، الوسيط ١/ ١٢٣٢، شنب، المسؤولية عن الأشياء، ص ١٥٧-١٦١.

(٣) انظر: شنب، المسؤولية عن الأشياء، ص ١٥٧-١٦١.

وضع غير مألوف، ومع ذلك يستنتج القاضي من ظروف الواقعة أن فعل السيارة لم يكن هو السبب المنتج أو المنشئ للضرر^(١)، كما أنه ليس كافياً وحده لتحديد مدى توفر هذه العلاقة، فنطاق إعمال هذا المعيار يكون عندما يثبت تدخل السيارة في إحداث الضرر، ونريد التأكد من مدى كون التدخل إيجابياً أم سلبياً.

ويخالف جانبٌ من فقهاء القانون، فلا يرى وجهة التفريق بين التدخل الإيجابي والسلبى للسيارة، فطالما أن السيارة خطرة بطبيعتها، فإن الضرر الذي تدخلت في إحداثه يكون راجعاً إلى فعلها، ولا يستطيع السائق التخلص منه إلا بإثبات السبب الأجنبي^(٢).

ويشكل على هذا الرأي أن مطلق التدخل لا تتحقق به علاقة السببية التي تشترطها المادة أعلاه، فقد دلت بعمومها على أن سائق السيارة يكون «مسؤولاً عما أحدثته تلك الأشياء من ضرر»، ومجرد تدخل السيارة في إحداث الضرر، لا يمكن معه أن نسبة هذه الأضرار إلى فعلها.

ولا يشترط لتحقيق التدخل الإيجابي للسيارة في الحادث المروري أن تتصل السيارة مادياً بالمتضرر حال وقوع الضرر؛ كما لو اصطدمت السيارة بأحد المارة، فقد يتحقق التدخل الإيجابي ولو لم تتصل به مادياً حال وقوع الضرر؛ كما لو كانت السيارة تسير بسرعة عالية، ومرت قريباً من أحد المارة، ففزع، وسقط على الأرض، فتضرر، دون أن تمسه السيارة، أو أوقف شخص سيارته بشكل مفاجئ، فاضطرت السيارة التي تسير خلفه أن تتفاده، فانحرفت عن الطريق، فارتطمت بكتلة صخرية، فتلفت، أو أشعل شخص النور العالي لسيارته في وجه السيارات التي تسير في الطريق ليلاً، فأدى إلى انحراف أحدها عن الطريق العام، فتضررت، أو ضغط بشكل مفاجئ عن منبه السيارة

(١) انظر: المرجع السابق، ص ١٦٠-١٦١.

(٢) انظر: زكي، الوجيز، ص ٦٦٢-٦٦٣.

بجوار أحد المارة مما جعله يفزع، ويسقط على الأرض، أو يسقط منه جهازٌ كان يحمله، فيتلف، ففي هذه الحالات تدخلت السيارة إيجابياً في إحداث الضرر، بالرغم من عدم توفر الاتصال المادي المباشر بين المتضرر والسيارة^(١).

وبناء على ما سبق، فلا تتوفر العلاقة السببية في الحالتين التاليتين:

١ / إذا كان الضرر بسبب فعل السائق، لا فعل السيارة، ويُعد الضرر واقعاً بفعل السيارة إذا لم يعتمد سائقها إيقاعه بالمتضرر، ولو كان هو القائم بتحريكها أثناء وقوع الحادث، أما إذا تعمد ذلك، فإن الضرر يكون عندئذٍ ناشئاً عن فعل سائقها، لا عن فعل السيارة، وتكون السيارة أداةً في يده ينفذ من خلالها قصده^(٢).

وعليه، فيخرج من نطاق المسؤولية التقصيرية الناشئة عن حوادث المرور، والخاضعة للأحكام الخاصة الواردة في المادة (١٣٢) من النظام، ما لو رأى سائق السيارة أحد خصومه يقطع الطريق فقام بملاحقته بالسيارة، وصدمه عمدًا، فأصيب إصابات بالغة، أو قام بمطاردة سيارته، حتى ارتطم بها، فتضررت، ذلك أن الضرر في هذه الحالة لا ينسب لفعل السيارة، بل لفعل سائقها، مما يقتضي أن تطبق القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية الناشئة عن الفعل الشخصي^(٣).

٢ / إذا كان تدخل السيارة في إحداث الضرر تدخلاً سلبياً، كما لو كانت السيارة واقفة في الموقف الصحيح، وبشكل نظامي، واصطدمت بها دراجة كانت تسير في الطريق،

(١) السنهوري، الوسيط ١/ ١٢٣٣، تناغو، مصادر الالتزام، ص ٢٩٧، الجبوري، الوجيز ١/ ٦٦٨، عامر، المسؤولية المدنية، ص ٧٣١.

(٢) انظر في تقرير القاعدة العامة التي تفرق بين فعل الشيء الخطر وفعل الإنسان، ضمن أحكام المسؤولية عن فعل الأشياء: شنب، المسؤولية عن الأشياء، ص ١٤٨-١٤٩، السنهوري، الوسيط ١/ ١٢٣٦، زكي، الوجيز، ص ٦٤٩، الجبوري، الوجيز ١/ ٦٦٧.

(٣) السنهوري، الوسيط ١/ ١٢٣٦.

فتضرر سائق الدراجة، أو تجاوز السائق بسيارته المعدة للنقل سيارة أخرى، وكان ذلك بطريقة مألوفة، إلا أن سائق السيارة الثانية اضطرب، وفقد السيطرة على سيارته، وارتطم بأمتعة أو محلات تجارية، فأتلّفها، فإن تدخل السيارة الواقفة أو المخصصة للنقل يُعدّ تدخلاً سلبياً؛ لأنها كانا في وضع مألوف، فلا يمكن اعتبار تدخلهما عندئذ سبباً منشئاً أو منتجاً للضرر^(١).

إثبات العلاقة السببية:

يجب على المتضرر أن يثبت أن الضرر الذي أصابه تدخلت السيارة في إحداثه، فكانت هي السبب المنشئ له، فإن لم يستطع إثبات ذلك رفضت دعواه، فالقاعدة العامة في الإثبات أن البينة على المدعي، ويقضي ذلك أن على المتضرر أن يثبت أركان المسؤولية، والتي منها ركن العلاقة السببية.

وعليه، لو ادعى صاحب محل تجاري أن زجاج محله قد كسرت حصة قذفت بها عجلة سيارة معينة، يجب عليه أن يثبت أن الكسر قد حصل من ارتطام الحصة بالزجاج، وأن عجلة هذه السيارة هي التي قذفت به، ولو اصطدمت سيارة بشخص، ولاذت بالفرار، بعد سقوطه على الأرض، ثم اصطدمت به سيارة أخرى، فإن المتضرر له أن يرجع على سائق السيارة الأخيرة، مطالباً إياه بالتعويض، بعدما يثبت أنه هو من تولى حراستها، ويكفيه لإثبات مسؤوليته أن يثبت اصطدامه به، فتثبت العلاقة السببية، ولسائق السيارة أن ينفي المسؤولية عن نفسه بإثبات سببٍ أجنبي.

ولم تشترط المادة (١٣٢) على المتضرر أن يثبت خطأ السائق، بل يكفي أن يثبت العلاقة السببية بين السيارة وبين الضرر.

(١) انظر: السنهاوري، الوسيط ١/ ١٢٣٢، زكي، الوجيز، ص ٦٥٥، ٦٥٧، بتصرف.

ويسهل إثبات العلاقة السببية، على وفق ما سبق، إذا وجد احتكاك مادي بين المتضرر والسيارة، وتكمن الصعوبة في الإثبات في الحالة التي لا يوجد فيها احتكاك مادي^(١).

فإذا استطاع المتضرر أن يثبت تدخل السيارة في إحداث الضرر، لم يكلف بأن يثبت أن هذا التدخل كان إيجابياً، فالأصل أن تدخل السيارة في إحداث الضرر هو تدخل إيجابي^(٢)، إذ إن هذا هو مقتضى الظاهر، والأصل صحة الوضع الظاهر، غير أن هذا الافتراض ليس قاطعاً، فيحق للسائق أن يثبت أن تدخلها كان سلبياً محضاً؛ لأن القاعدة كما سبق أن البيئة تكون على من يريد إثبات خلاف الظاهر، فإن أثبت ذلك لم يصح القول إن السيارة هي التي أحدثت الضرر، أو أن الضرر وقع بفعلها، وعندئذٍ تنتفي مسؤولية السائق، وليس للمتضرر إلا أن يطبق القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية الناشئة عن الفعل الشخصي.

ويستثنى من ذلك الحالات التي يكون فيها التدخل الإيجابي للسيارة دون اتصال مادي، إذ لا يمكن فيها افتراض إيجابية التدخل^(٣)، فليس هذا هو الظاهر، بل الظاهر خلاف ذلك، فعلى المتضرر أن يثبت أن تدخل السيارة في إحداث الضرر كان إيجابياً، وأنه هو السبب في وقوع الضرر، وإلا فلا تنشأ المسؤولية التقصيرية عن فعل السيارة، وليس أمام المتضرر إلا أن يرجع على سائق السيارة وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية عن الفعل الشخصي.

(١) انظر في إثبات العلاقة السببية: شنب، المسؤولية عن الأشياء، ص ١٦١-١٦٤، السنهوري، الوسيط ١/١٢٣٦، زكي، الوجيز ١/٦٤٩، الجبوري، الوجيز ١/٦٦٧، بتصرف.

(٢) انظر: سلطان، مصادر الالتزام في القانون المدني، ص ٣٧٩-٣٨٠، زكي، الوجيز، ص ٦٥٩.

(٣) انظر: زكي، الوجيز، ص ٦٦٠، عامر، المسؤولية المدنية، ص ٧٣١، بتصرف.

المطلب الثاني

أثر المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور

أثر المسؤولية التقصيرية هو التعويض، وقد نصت المادة (١٢٠) من نظام المعاملات المدنية على ذلك، حيث جاء فيها أن «كل خطأ سبب ضرراً للغير يُلزم من ارتكبه بالتعويض».

والتعويض الواجب كأثر للمسؤولية التقصيرية الناشئة عن حوادث المرور يمكن تقسيمه باعتبار مضمونه إلى تعويض عيني وتعويض بمقابل، كما يقسم باعتبار طريقة تقديره إلى تعويض نظامي أو قضائي أو اتفاقي.

وعليه، فسيتناول هذا المطلب أثر المسؤولية التقصيرية الناشئة عن حوادث المرور من خلال فرعين، هما:

الفرع الأول: أنواع التعويض.

الفرع الثاني: تقدير التعويض.

الفرع الأول: أنواع التعويض:

أنواع التعويض باعتبار مضمونه:

لا يخرج التعويض الواجب كأثر لتحقيق المسؤولية التقصيرية الناشئة عن حوادث المرور باعتبار مضمونه عن نوعين، هما:

النوع الأول: التعويض العيني:

ويُقصد به إزالة آثار الضرر عيناً، ليعود المتضرر إلى الحالة التي كان عليها قبل وقوع الحادث المروري^(١)، وذلك بأن يصلح السائق ما أتلّفه من ممتلكات المتضرر، وإن كان الذي تلف عليه شيئاً مثلياً، فيعوضه بشيء مثله.

ويُشترط للحكم بالتعويض العيني أن يطلب المتضرر ذلك، وأن يكون ممكناً، ومتناسباً مع ظروف الواقعة، بحسب ما يقدر القاضي، حيث نصت المادة (١٣٩/١) من النظام على أنه: «يُقدر التعويض بالنقد، على أنه يجوز للمحكمة تبعاً للظروف وبناءً على طلب المتضرر أن تقضي بالتعويض بالمثل، أو بإعادة الحال إلى ما كانت عليه، أو أن تقضي بأمر معين متصل بالفعل الضار».

وهذا النوع من التعويض هو الأفضل، إن كان ممكناً، لأنه يؤدي إلى محو الضرر تماماً، وإرجاع المتضرر إلى نفس الحالة التي كان عليها قبل وقوع الضرر، ولكنه نادر الوقوع في نطاق المسؤولية التقصيرية، بخلاف المسؤولية العقدية، فإنه هو الأصل فيها^(٢).

وعليه، فلو ترتب على وقوع الحادث المروري أضرار مادية لحقت سيارة أخرى أو محلاً تجارياً أو بناءً سكنياً، فيجوز للمتضرر أن يطالب سائق السيارة بإصلاح ما أتلّفه، فيصلح السيارة أو المحل أو البناء، ويعيده إلى ما كان عليه قبل وقوع الحادث، ولو تلفت على المتضرر أشياءً مثليةً بسبب الحادث المروري، فإن له أن يطالب السائق أن يعوضه بمثلها.

ويظهر من صياغة المادة أعلاه أن القاضي غير مُلزم بالحكم بهذا النوع من التعويض، فالحكم جوازي بالنسبة له، متى ما تحققت شروطه، وهي طلب المتضرر، وإمكانية ذلك،

(١) ينظر في تعريف التعويض العيني في المسؤولية التقصيرية عموماً: زكي، الوجيز، ص ٦٩٣، عامر، المسؤولية المدنية، ص ٥٢٦-٥٢٧.

(٢) انظر: السنهوري، الوسيط ١/ ١٠٩٢، ١٠٩٣، سرحان، وخاطر، مصادر الحقوق الشخصية، ص ٤٨٥، الدناصور، المسؤولية المدنية، ص ١٠٣٦.

وتناسبه مع ظروف الواقعة، بحسب ما يقدره القاضي، ويقتضي هذا أن القاضي لو رأى أن ظروف الواقعة تقتضي الحكم بنوع آخر من التعويض، فحكم به، فإن فعله ذلك «لا يُعد حكماً بما لم يطلبه الخصوم، إذ إن الحكم يقوم على تعويض الضرر موضوع النزاع، وإنما بوسيلة أخرى»^(١).

النوع الثاني: التعويض النقدي^(٢):

ويقصد به أن يقوم السائق بدفع مبلغ نقدي لمن تضرر بسبب الحادث المروي، وذلك من أجل جبر الضرر الذي أصابه من جراء ذلك^(٣)، وهو القاعدة العامة في التعويض^(٤)، ويدل على ذلك ما جاء في المادة (١٣٩ / ١) من النظام، حيث جعلت تقدير التعويض بالنقد، ولم تقيّد ذلك بأحوال أو شروط معينة، ثم أجازت في حالات أخرى نوعاً من التعويض لا يقدر بالنقد، ولا يحكم به القاضي إلا إذا توفرت شروط معينة، ففهم من ذلك أن الأصل في التعويض هو التعويض النقدي، وأما غير ذلك، فلا يعدو أن يكون نوعاً آخر من أنواع التعويض، قد يلجأ إليه عند الاقتضاء، وفي بعض الأحيان، وليس هو القاعدة العامة.

ولا يقتصر التعويض النقدي على دفع مبلغ نقدي دفعةً واحدة، فقد تستدعي ظروف المتضرر ومصلحته أن يكون مقسماً لمدة معينة، كما قد تقتضي أن يكون إيراداً مرتباً مدى

(١) عامر، المسؤولية المدنية، ص ٥٣٠.

(٢) النوع الثاني من التعويض وفقاً للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية، هو التعويض بمقابل، وقد يكون مقابلاً نقدياً، أو مقابلاً معنوياً، ولكن لا يظهر لي أن التعويض بمقابل معنوي مناسب لطبيعة الأضرار الناشئة عن حوادث المرور، لذلك تم استبعاده، والاكتفاء بالتعويض النقدي.

(٣) انظر: شنب، الوجيز، ص ٤٧٥.

(٤) انظر: السنهوري، الوسيط ١ / ١٠٩٠، ١٠٩٤، تناغو، مصادر الالتزام، ص ٢٦٢، الجبوري، الوجيز ١ / ٦٢١، المذكرات الإيضاحية للقانون المدني الأردني، ص ٢٧٠.

الحياة، فلو أصيب المتضرر بسبب الحادث المروري إصابةً أعجزته عن العمل، فللقاضي أن يحكم له بتعويض نقدي يجبر ضرره، ويكون التعويض مقسطاً إذا كانت العجز مؤقتاً، وتنتهي الأقساط بشفاء المتضرر من الإصابة، ويكون التعويض إيراداً مرتباً مدى حياة المتضرر إذا كان العجز دائماً، سواء كان كلياً أو جزئياً، فلا تنقطع الأقساط إلا بوفاته^(١)، فقد نصت المادة (٢/١٣٩) من نظام المعاملات المدنية على أنه: «يجوز الحكم بأداء التعويض على أقساط أو في صورة إيراد مرتب، وللمحكمة في هاتين الحالتين أن تحكم بالزام المدين بتقديم ضمان كافٍ».

ولضمان استيفاء المتضرر لحقه في التعويض في حالة التعويض المقسط فقد أجازت المادة أعلاه للقاضي أن يحكم على سائق السيارة بتأمين يضمن للمتضرر التزام السائق بالدفع طيلة المدة المحددة، وقد يأخذ التأمين صورة كفالة أو رهن أو غير ذلك من التأمينات الأخرى التي قررها نظام المعاملات المدنية أو غيره من الأنظمة ذات العلاقة^(٢).

على أن بعض الأضرار الناشئة عن الحوادث المرورية، لاسيما الجسدية منها، قد لا يمكن للقاضي تقدير التعويض تقديراً نهائياً، لكون طبيعتها قابلة للمضاعفة والسريان، فيكون التعويض الذي يقدره القاضي في بداية الأمر غير مستوفٍ لعناصر الضرر، مما يستدعي منح المتضرر الحق في المطالبة بإعادة النظر القضائي في تقدير التعويض مرة أخرى، بحسب ما استجد من تطورات لهذه الأضرار، ولهذا جاءت المادة (١٤١) من النظام لتقرر الحكم الذي تقتضيه العدالة في هذه الحالة، فنصت على أنه: «للمحكمة إذا لم تتمكن من تقدير التعويض تقديراً نهائياً أن تقدر تقريراً أولياً للتعويض، مع حفظ حق المتضرر في المطالبة بإعادة النظر في تقدير التعويض خلال مدة تعينها».

(١) انظر: السنهاوري، الوسيط ١/ ١٠٩٤-١٠٩٥، شنب، الوجيز، ص ٤٧٦، سلطان، مصادر الالتزام في القانون المدني، ص ٣٥٤.

(٢) انظر: شنب، الوجيز، ص ٤٧٦.

أنواع التعويض باعتبار جهة تقديره:

لا يخرج التعويض باعتبار الجهة التي لها الحق في تقديره عن ثلاثة أنواع، هي:

النوع الأول: التعويض النظامي:

ويقصد به التعويض الذي تولى النظام تحديده، أو أحال فيه إلى معايير معينة يحدد من خلالها، دون أن يترك ذلك لتحديد الأطراف أو المحكمة.

وتقرير هذا النوع من التعويض يخالف القاعدة العامة المقررة في القوانين المدنية، والتي تقضي أن المحكمة - من حيث الأصل - هي من يتولى تقدير التعويض^(١)، ما لم يتفق عليه الأطراف، وقد نصت المادة (١٨٠) من نظام المعاملات المدنية على التعويض النظامي باعتباره نوعاً من التعويض، فنصت على أنه: «إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو بنص نظامي؛ قدرته المحكمة وفقاً لأحكام المواد (السادسة والثلاثين بعد المائة) و(السابعة والثلاثين بعد المائة) و(الثامنة والثلاثين بعد المائة) و(التاسعة والثلاثين بعد المائة) من هذا النظام..»

ويقصر نطاق هذا التعويض على الأضرار الجسدية، سواء ما أدى منها إلى إزهاق الروح أو ما دون ذلك، ويُرجع في تحديد مقداره إلى أحكام الضمان المقدر وفقاً لأحكام الشريعة الإسلامية، كما نصت على ذلك المادة (١٤٢) من النظام، حيث جاء فيها: «إذا كان الضرر واقعاً على النفس أو ما دونها، فإن مقدار التعويض عن الإصابة ذاتها، يتحدد وفقاً لأحكام الضمان المقدر في الشريعة الإسلامية في الجناية على النفس، وما دونها».

وعليه، فإن الضرر الجسدي الناشئ عن حوادث المرور يُرجع في تقدير التعويض الخاص به إلى أحكام الشريعة الإسلامية التي تحدد مقدار الديات والأروش، سواء أكان مُوجبها هو التعدي على النفس بما يؤدي إلى إزهاق الروح، أو التعدي على ما دون ذلك،

(١) انظر: المذكرة الإيضاحية للقانون المدني الكويتي، ص ٢٠٣.

بما يؤدي إلى تلف الأعضاء، أو المنافع، أو الجروح، أو الشجاج، على أن يلتزم في ذلك بالشروط والضوابط الشرعية المتعلقة بهذه التعويضات، ذلك أن المادة أعلاه أحالت إلى أحكام الضمان المقدر في الشريعة، والأحكام لفظ عامٌ يشمل كل حكمٍ تعلق بالضمان المقدر، سواء من حيث تقديره، أو شروطه أو ضوابطه أو أحواله.

على أنه من المهم أن يُراعى في ذلك أن الإحالة النظامية إلى أحكام الضمان في الفقه الإسلامي، وفقاً لمدلول هذه المادة، ليست إحالة مطلقة، حيث قيدت بأمرين، هما:

- حالات التعويض المقدر فقط، حيث إن المادة أعلاه اقتصرت الإحالة فيها إلى أحكام الشريعة الإسلامية على تحديد مقدار التعويض، ومحل ذلك ما قُدر شرعاً.

أما في حالات التعويض غير المقدر، فالأصل أن المرجع فيها هو إلى القواعد النظامية للمسؤولية التقصيرية، التي قررها نظام المعاملات المدنية، والتي أناطت بالقاضي تقدير التعويض، ما لم يحدد النظام أو الاتفاق مقداره، كما دل على ذلك عموم المادة (١٨٠) من نظام المعاملات المدنية.

وعليه، فالمادة (١٤٢) الآنفه الذكر تُعد من قبيل القاعدة الخاصة التي تخرج من هذا العموم، حيث أخرجت من ذلك العموم الأضرار الجسدية التي حددت الشريعة الإسلامية مقدار التعويض فيها، فالواجب فيها هو الالتزام بتلك المقادير.

- التعويض عن الإصابة نفسها، فيخرج عن ذلك التعويض عن الضرر الناشئ عن غير الإصابة نفسها، كما في التعويض عن الأضرار المعنوية المترتبة على الإصابة، من آلام جسدية أو معنوية، فيُرجع في تحديدها إلى القواعد المنظمة للمسؤولية التقصيرية.

وتطبيقاً لذلك:

- لو ترتب على الحادث المروري وفاةً للشخص المتضرر، فإن مقدار التعويض عن مجرد وفاته يتحدد بمقدار دية القتل، مع مراعاة نوع القتل، وهل هو من قبيل القتل الخطأ، أو شبه العمد، أو العمد، واختار أولياء المتوفى الدية.

- لو ترتب على الحادث المروري تلف لليدين أو الرجلين أو العينين، فإن الواجب على سائق السيارة أن يعرض المتضرر بالدية كاملة، أما لو أدى إلى تلف يدٍ أو رجلٍ أو عينٍ واحدة، فإن التعويض يكون بمقدار نصف الدية، على اعتبار أن القاعدة في الديات في كل ما في الإنسان منه شيئان، تجب فيهما الدية كاملة، وفي أحدهما نصف الدية.

- لو ترتب على الحادث المروري إسقاط المرأة الحامل لجنينها ميتاً، فإن التعويض الذي يلتزم به سائق السيارة على أساس المسؤولية التقصيرية عن الحادث المروري يتقدر بنصف عشر الدية.

- لو ترتب على الحادث جراحات في الجسد، أو شجاج في الرأس أو الوجه، فإن مقدار التعويض يتقدر بحسب نوع الجرح أو الشجة، ومقدار الدية الواجبة فيها شرعاً^(١).

النوع الثاني: التعويض القضائي:

ويقصد به التعويض الذي يتولى قاضي الموضوع تحديده على قدر الضرر الناشئ عن الحادث المروري، وهذا النوع من التعويض هو الغالب عملياً، ويمثل القاعدة العامة

(١) ينظر في أحكام الديات والأروش المراجع الفقهية المتخصصة، ومنها: ابن قدامة، المغني، كتاب الديات، الكاساني، بدائع الصنائع، كتاب الجنایات، الدردير، الشرح الكبير على مختصر خليل، باب في أحكام الدماء والقصاص وأركانه، الماوردي، الحاوي الكبير، كتاب الديات، وغير ذلك.

في التعويض^(١)، بشرط ألا يوجد تحديدٌ نظاميٌّ أو اتفاقي لمقدار التعويض، كما تدل على ذلك المادة (١٨٠) من النظام، الآنفه الذكر.

وعليه، فالأضرار الناشئة عن الحوادث المرورية يختص القاضي بتقدير تعويضها، بناء على طلب المتضرر، طالما كان الضرر خارجاً عن نطاق الأضرار الجسدية التي تكفلت الشريعة الإسلامية بتحديد مقدار التعويض فيها، ولم يوجد اتفاق بين الطرفين تصالحاً بموجبه على تحديد مقداره.

النوع الثالث: التعويض الاتفاقي:

قد يتفق المتضرر مع سائق السيارة بعد وقوع الحادث المروري على تعويضٍ معينٍ يجبر الأضرار الناشئة عن الحادث، وهذه الصورة من التعويض، وإن لم تكن مألوفة في نطاق المسؤولية التقصيرية، إلا أنها صورةٌ مقبولةٌ نظاماً، حيث لا يوجد ما يمنع منها، ويكيف الاتفاق على التعويض على أنه عقد صلح، وهو عقدٌ لازمٌ، فليس لطرفٍ أن يفسخه بإرادته المنفردة، بناء على أن الأصل في العقود اللزوم، والفسخ والرجوع عن العقد استثناء من القاعدة العامة، ولا يقرر حكمه إلا بموجبٍ خاصٍّ، وقد دلت على ذلك المادة (١/٩٤) من نظام المعاملات المدنية، حيث جاء فيها: «إذا تم العقد صحيحاً لم يجز نقضه أو تعديله إلا بالاتفاق أو بمقتضى نص نظامي»، وجاءت المادة (٤٠١) من نظام المعاملات المدنية لتأكيد ذلك، فمنعت طرفي الصلح من الرجوع فيه بإرادة منفردة، فنصت على أنه: «يترتب على عقد الصلح انقضاء الحقوق والادعاءات التي نزل عنها أيُّ من المتصلحين، وليس لأيٍّ منهما أو لورثته الرجوع فيه».

وعليه، فعوض الصلح المتفق عليه يكون لازماً نظاماً، ولا يملك سائق السيارة أو المتضرر أو القاضي أن يعدل فيه، حيث ينشئ فيه الصلح حقاً بمجرد إبرام العقد، كما

(١) انظر: شنب، الوجيز، ص ٦٠٧.

دلت على ذلك المادة (٣٩٩) من نظام المعاملات المدنية: «لا يُنشئ الصلح حقاً جديداً لأيٍّ من المتصلحين فيما يشمل من الحقوق، وأما عوض الصلح من غير هذه الحقوق فيُنشئ فيه الصلح حقاً، وتسري عليه أحكام المعاوضة بحسب طبيعة العوض، والحق المتنازل عنه».

الفرع الثاني: تقدير التعويض:

يقدر القاضي التعويض النقدي المستحق للمتضرر من الحادث المروري على أساس الضرر المباشر الذي لحق به، مشتملاً على عنصري الضرر: الخسارة اللاحقة للمتضرر، والكسب الذي فاته، فهذا العنصران هما اللذان يُقوِّمهما القاضي بالمال، مع ضرورة مراعاة القاضي للظروف الملابسة للمتضرر عند تقديره للتعويض.

وعليه، فيقتضي المقام التعرض لأسس تقدير التعويض النقدي المستحق للمتضرر من الحادث المروري، ووقت تقديره، كما سيأتي:

الأساس الأول: يقدر التعويض بحسب جسامته الضرر، لا الخطأ:

يقدر التعويض في الأصل بمقدار الضرر الذي أصاب المتضرر من الحادث المروري، لا بدرجة الخطأ الصادر من السائق، فجسامته الخطأ لا تزيد من مقدار التعويض، وكونه سيراً لا يقلل من مقداره، فالمعول عليه هو مقدار الضرر الذي أصاب المتضرر، بغض النظر عن جسامته الخطأ، فالتعويض المدني ليس عقوبة جنائية، فالعقوبة الجنائية هي التي تتأثر بجسامته الخطأ^(١)، وقد نص النظام على ذلك في المادة (١٣٦) من النظام، فجاء فيها: «يكون التعويض بما يجبر الضرر كاملاً»، فجعل التعويض مقيداً بمقدار الضرر، ولا علاقة له بمدى جسامته الخطأ.

(١) انظر: السنهاوري، الوسيط ١/ ١١٠١، الدناصوري، المسؤولية المدنية، ص ٩٧٢-٩٧٣، بتصرف.

الأساس الثاني: يقتصر التعويض على الضرر المباشر:

وقد سبق بيان ذلك عند الحديث عن الركن الثاني من أركان المسؤولية، وهو الضرر.

الأساس الثالث: شمول التعويض لكامل الضرر:

يجب أن يغطي التعويض كامل الضرر الذي أصاب المتضرر من الحادث المروري، ولا يقتصر على جانبٍ منه فقط، ولا يزيد عنه^(١)، وقد دلت على ذلك المادة (١٣٦) من نظام المعاملات المدنية، حيث نصت على أنه: «يكون التعويض بما يجبر الضرر كاملاً»، ويقتضي ذلك ما يلي:

- أن يستوعب التعويض جميع عناصر الضرر التي أصابت المتضرر، فقد ينشأ عن الحادث المروري عدة أضرار، فقد يصاب المتضرر في جسده عدة إصابات، وقد تتضرر بعض ممتلكاته، كما أن هذه الأضرار قد لا تقتصر على الكيان المادي للمتضرر، بل قد تتعداها إلى كيانه المعنوي، كما سبق بيانه.

- أن يشمل التعويض كلاً من الخسارة اللاحقة للمتضرر، والكسب الذي فاته، ولا يقتصر على أحدهما فقط، كما نصت على ذلك المادة (١٣٧) من نظام المعاملات المدنية، والتي جاء فيها: «يتحدد الضرر الذي يلتزم المسؤول بالتعويض عنه بقدر ما لحق المتضرر من خسارة، وما فاته من كسب».

وتطبيقاً لذلك، فلو ترتب على الحادث المروري إصابة المتضرر بعاهة جسدية تمنعه من العمل، وقدر الطبيب مدة الشفاء منها بسنة كاملة، فنفقة العلاج طيلة هذه المدة تُعد من قبيل الخسارة اللاحقة، والكسب الذي فات عليه تحصيله بسبب هذه العاهة يُعد من قبيل الكسب الفائت، وكلاهما ضررٌ مباشرٌ، فيجب أن يستوعبهما التعويض المحكوم به

(١) انظر: سرحان، وخاطر، مصادر الحقوق الشخصية، ص ٤٩٠، الجبوري، الوجيز ٦٢٢-٦٢٣.

على سائق السيارة، وكذلك من انحرفت سيارته عن مسارها، فارتطمت بسور لمزرعة كانت على جانب الطريق، فتهدم، ثم انقلبت داخل المزرعة، واشتعلت فيها النيران، ثم سرت النيران على الزرع والأشجار، وما تحمله من محاصيل، فأتلقت الجميع، فنفقة بناء السور، ونفقة الزراعة، وقيمة المحاصيل، تُعد من الخسارة اللاحقة، والربح الذي كان سيجنه من بيع محصوله يُعد من الكسب الفائت.

- ملائمة التعويض لحقيقة الضرر الواقع بالفعل، فلا يقل التعويض عما وقع من ضررٍ فعلاً، ولا يزيد عنه^(١).

الأساس الرابع: ضرورة مراعاة الظروف الملائمة للمتضرر عند تقديره للتعويض:

يدخل في الاعتبار عند تقدير التعويض الظروف الشخصية التي تحيط بالمتضرر؛ لأن التعويض يقاس بمقدار الضرر الذي أصاب المتضرر بالذات، ويعني ذلك أنه يقدر على أساس ذاتي، أو شخصي، لا على أساس موضوعي، ويدخل في الظروف الشخصية للمتضرر ما يلي:

- الحالة الصحية للمتضرر، فلو كان المتضرر مريضاً بالسكر، وأصيب بجرح، كانت خطورة الجرح عليه أشد بكثير من خطورته على غيره من الأصحاء، ولو كان المتضرر يبصر بعينٍ واحدة، ثم تسبب الحادث المروري بفقدانها، فالضرر المعنوي الذي سيصيبه يتجاوز ما يصيب الشخص سليم العينين إذا فقد إحدى عينيه بسبب الحادث، ومن كان مصاباً بهشاشة العظام، ثم أصيب بحادثٍ مروري تسبب له بكسور في رجليه، يتضرر أكثر من الشخص السليم إذا أصيب بنفس الكسور.

(١) انظر: سرحان، وخاطر، مصادر الحقوق الشخصية، ص ٤٩٠-٤٩٤، الجبوري، الوجيز ٦٢٣/١.

- الحالة العائلية للمتضرر، فمن كان يعول زوجة وأبناء يكون ضرره بالعجز عن العمل أشد من الأعزب الذي لا يعول إلا نفسه.

- الحالة المالية للمتضرر، فمقدار الكسب الذي يفوت المتضرر من جراء الإصابة التي لحقته يتأثر بحالته المالية، فمن كان كسبه أكبر كان الضرر الذي يحمق به أشد.

- الحالة المهنية للمتضرر، فالحريق الذي يصيب بناء اتخذته المتضرر محلاً لممارسة تجارته قد يحدث ضرراً أشد مما يصيب شخصاً اتخذ هذا البناء مسكناً له، ويختلف الضرر باختلاف المهنة، فمكتب المهندس وعيادة الطبيب يتضاعف ضرر إصابتهما بتلف بسبب الحادث، بخلاف مكتب المحامي؛ لأن المحامي يستطيع ممارسة مهنته خارج مكتبه، بخلاف المهندس والطبيب، فهو بحاجة للأدوات والتجهيزات الفنية المتوفرة في مقره، والحادث الذي يؤدي إلى إصابة المتضرر بإعاقة دائمة في يديه يتضاعف ضرره لو كان المتضرر يمارس مهنته بيده، بخلاف ما لو أصاب شخصاً لا تعتمد ممارسته لمهنته على يديه.

أما الظروف الشخصية للمسؤول عن الضرر، فلا أثر لها في تقدير التعويض مطلقاً، فغنى المسؤول لا يزيد من مقدار التعويض، وفقره لا يقلل منه، ولا فرق بين كون المسؤول لا يعول إلا نفسه، أو يعول أسرة كبيرة^(١).

(١) انظر: السنهوري، الوسيط ١/ ١٠٩٨-١١٠٠، زكي، الوجيز، ص ٦٩٥، عامر، المسؤولية المدنية، ص ٥٤١-٥٤٢.

المبحث الثاني

وسائل دفع المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور، وأساسها النظامي

ويتضمن مطلبين، هما:

المطلب الأول: وسائل دفع المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة
عن حوادث المرور.

المطلب الثاني: الأساس النظامي للمسؤولية التقصيرية لسائق السيارة
الناشئة عن حوادث المرور.

المطلب الأول

وسائل دفع المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور

تعرض نظام المعاملات المدنية للقاعدة العامة المنظمة لدفع المسؤولية التقصيرية عن حارس الأشياء التي تتطلب عناية خاصة، ومنها السيارات، سواء كان الدفع للمسؤولية دفعاً كلياً أو جزئياً، فنص في المادة (١٣٢) على أنه: «كل من تولى حراسة أشياء تتطلب عنايةً خاصّةً -بطبيعتها أو بموجب النصوص النظامية- للوقاية من ضررها؛ كان مسؤولاً عما تحدثه تلك الأشياء من ضرر، ما لم يثبت أن الضرر كان بسبب لا يد له فيه»، وقد بينت المادة (١٢٥) من النظام أسباب الضرر التي لا يد لمرتكب الفعل الضار في وقوعها، فنصت على أنه: «لا يكون الشخص مسؤولاً إذا أثبت أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه؛ كقوة قاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المتضرر».

وعليه، فسائق السيارة، كما يتضح من مفهوم المخالفة للمادة أعلاه، لا يكون مسؤولاً مسؤولية تقصيرية عن الحادث المروري إذا أثبت أن الضرر كان بسبب لا يد له فيه، فيستطيع بإثبات ذلك أن يتخلص من هذه المسؤولية، ويدفعها عن نفسه.

وحيث يدل عموم المادة (١٣٢) على أن سائق السيارة يكون مسؤولاً عن الحادث في غير هذه الحالة، وحيث لم تنص مواد النظام على حالة أخرى لانتفاء هذه المسؤولية، فإن هذه الحالة تمثل الوسيلة النظامية الوحيدة للتخلص من المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن فعل السيارة.

والأسباب التي لا يد للسائق في وقوعها، كما دل عليه منطوق المادة (١٢٥)، هي:
خطأ المتضرر، وخطأ الغير، والقوة القاهرة، وهي مذكورة على سبيل المثال لا الحصر^(١)،
كما تدل على ذلك صياغة المادة.

والمقصود بدفع المسؤولية في هذا المطلب الدفع الكلي المتمثل في إعفاء سائق السيارة
من المسؤولية مطلقاً، أو الدفع الجزئي المتمثل في التخفيف من مسؤوليته، وسيناقش
البحث هذه الوسائل من خلال الفروع التالية:

الفرع الأول: خطأ المتضرر.

الفرع الثاني: خطأ الغير.

الفرع الثالث: القوة القاهرة.

الفرع الأول: خطأ المتضرر:

التعريف:

يقصد بخطأ المتضرر في موضوع البحث ما يصدر منه أثناء وقوع الحادث المروري،
ويتسبب في إصابته بالضرر.

والفرض في هذه الحالة هو أن يشترك خطأ سائق السيارة مع خطأ المتضرر في إحداث
الضرر، كما تدل على ذلك المادة (١٢٤)، فقد نصت على أنه: «إذا اشترك المتضرر بخطئه
في إحداث الضرر أو زاد فيه، سقط حقه أو بعض حقه في التعويض، وذلك بنسبة اشتراكه

(١) يرى العلامة الدكتور عبد الرزاق السنهوري أن الأسباب التي لا يد للمدين فيها مذكورة
على سبيل المثال، ويخالفه في ذلك الدكتور محمد لبيب شنب، فيرى أنها مذكورة على سبيل
الحصر، والصياغة التشريعية للمادة (١٦٥) من القانون المدني المصري ويقابلها المادة (١٢٥)
من نظام المعاملات المدنية تؤيد ما اتجه له السنهوري، فحرف الكاف في عبارة «..كالقوة
القاهرة..» للتمثيل. وللمزيد ينظر: السنهوري، الوسيط ١/ ٩٩٤، هامش (١)، شنب،
المسؤولية عن فعل الأشياء، ص ٢٣٢.

فيه»، والاشتراك يقتضي فعلاً من طرفين أو أكثر، ويقتضي ذلك أن نبحث متى يكون خطأ المتضرر سبباً في دفع المسؤولية عن سائق السيارة، دفعاً كلياً أو جزئياً.

وعليه، فيخرج عن حكم هذه الحالة إذا لم يكن لخطأ المتضرر أثر في إحداث الضرر؛ لانقطاع العلاقة السببية بينه وبين الضرر^(١).

شروط تأثير خطأ المتضرر على المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور:

يشترط لتحقيق أثر خطأ المتضرر على مسؤولية سائق السيارة توفر شرطين، هما:

الشرط الأول: ثبوت خطأ المتضرر:

فيجب أن يكون فعل المتضرر خطأً، كما يدل على ذلك منطوق المادة (١٢٥) الآنف الذكر، وكذلك منطوق المادة (١٢٨)، والتي تنص على أنه: «إذا اشترك المتضرر بخطئه في إحداث الضرر أو زاد فيه، سقط حقه أو بعض حقه في التعويض، وذلك بنسبة اشتراكه فيه»، فقد عبرت المنظم بوصف الخطأ، ولم يكتف بمجرد الفعل.

ويكون فعل المتضرر خطأً إن صدر منه على سبيل التعدي أو التفريط، فقد اعتبرت المادة (٦٠) من نظام المرور الإهمال وقلة الاحتراز موجباً للمسؤولية، وفي حكم التعدي، فنصت على أنه: «يعد الحادث المروري موجباً للمسؤولية إذا نتج من الإهمال، أو قلة الاحتراز، أو عدم مراعاة الأنظمة».

وتفسير الخطأ على هذا النحو الذي يشمل التعدي والتفريط يؤدي إلى شمول حالتي إضرار المتضرر بنفسه بالمباشرة والتسبب، فالتسبب يكون مسؤولاً إن تعدى أو فرط،

(١) انظر: السنهاوري، الوسيط ١/ ١٠٠٠، الجبوري، الوجيز ١/ ٦٠٢-٦٠٣.

فالقاعدة الفقهية أن المتسبب ضامنٌ إن تعدي^(١)، وفي حكم التعدي التفريط، بينما المباشر فلا يشترط لمسؤوليته التعدي، إذ إن القاعدة أنه يضمن، وإن لم يتعد^(٢)، ويكفي لتحقيقها كون الضرر نشأ عن فعله مباشرة، فكان فعله علة الضرر، مع إمكانية تحرزه منه، ومعنى هذا أنه مسؤول إذا فرط، بينما إن كان وقوع الضرر لا يمكن التحرز منه، فلا مسؤولية عليه، فالقاعدة أن المباشر لا يضمن إلا فيما يمكن التحرز منه^(٣)، وما لا يمكن التحرز منه يقع عفواً^(٤).

وبناء على ذلك، فلا يكفي لإعفاء السائق من المسؤولية أو التخفيف منها أن ثبت فعلاً للمتضرر أدى إلى وقوع الضرر، بل يجب أن يكون هذا الفعل خطأ، على النحو الذي ذكر آنفاً.

الشرط الثاني: ثبوت العلاقة السببية:

فيجب أن تثبت علاقة سببية بين خطأ المتضرر وبين الضرر الذي أصابه، كما دل على ذلك منطوق المادة (١٢٨)، حيث علقت حكم الإعفاء أو التخفيف على خطأ المتضرر الذي يشترك مع الفاعل في إحداث الضرر، فإن لم تتحقق هذه السببية، فإن سائق السيارة يبقى هو المسؤول مسؤولية كاملة عن الضرر الناشئ عن الحادث المروري، ولا أثر لخطأ المتضرر على مسؤوليته.

(١) انظر في تقرير هذه القاعدة، وتوثيقها من كتب الفقهاء على المذاهب الأربعة: الهاجري، القواعد والضوابط الفقهية في الضمان المالي ١/ ٣٧٣-٣٩١.

(٢) انظر في تقرير هذه القاعدة، وتوثيقها من كتب الفقهاء على المذاهب الأربعة: الهاجري، القواعد والضوابط الفقهية في الضمان المالي ١/ ٣٥٥-٣٧٠.

(٣) ذكر هذه القاعدة: العثماني، بحوث في قضايا فقهية معاصرة ١/ ٢٩٨.

(٤) انظر في توثيق هذه القاعدة عند فقهاء المذاهب: العبد اللطيف، القواعد والضوابط الفقهية المتضمنة للتيسير ١/ ٣٨١.

وتطبيقاً على ما سبق:

- لو عبر شخصُ الطريق العام من غير المكان المخصص للمشاة، ولم يأخذ بالاحتياطات اللازمة، فجاءت سيارةٌ تسير بسرعةٍ تتجاوز المحدد نظاماً، فاصطدمت به، وأصابته بضرر، فإن فعل المتضرر في هذه الحالة يُعد خطأً لكونه مخالف لقواعد السلامة المرورية، كما أن يُعد سبباً مباشراً لوقوع الحادث، يضاف إلى خطأ سائق السيارة.

- بينما لو عبر شخصُ آخرُ الطريق نفسه، ولكن من المكان المخصص للمشاة، مع الأخذ بالاحتياطات اللازمة، فجاءت سيارة تسير عاكسة اتجاه السير، فاصطدمت به، وأصابته بضرر، لم يكن خطأً المتضرر -وهو السير- أثر على مسؤولية سائق السيارة^(١)؛ لعدم توفر شرط الخطأ في فعل المتضرر، ولعدم وجود علاقة سببية بين فعله -وهو السير- وبين الضرر الذي أصابه.

أثر خطأ المتضرر على المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور:

تكشف المادة (١٢٨) من نظام المعاملات المدنية عن أثر خطأ المتضرر على المسؤولية التقصيرية لمرتكب الفعل الضار، حيث يتضح من منطوقها أن ثبوت خطأ المتضرر، بشرطيه السابقين، يؤدي إما إلى سقوط حقه في التعويض كاملاً، ويعني ذلك إعفاء مرتكب الفعل الضار من المسؤولية إعفاء كاملاً، وإما أن يؤدي إلى سقوط بعض حقه، ويعني ذلك التخفيف من مسؤولية مرتكب الفعل الضار.

وتطبيقاً على ذلك، فثبوت خطأ المتضرر، بشرطيه السابقين، إما أن يعفي سائق السيارة من المسؤولية التقصيرية الناشئة عن الحادث المروري، وإما أن يخفف منها.

(١) انظر: سلطان، مصادر الالتزام في القانون المدني، ص ٣٤١، الجبوري، الوجيز ١/ ٦٠٣.

ولكن متى يتحقق الإغفاء من هذه المسؤولية، ومتى يتحقق التخفيف منها؟

بالرجوع إلى النصوص النظامية ذات الصلة نجد أنها لم تتطرق للحالات التي يتحقق فيها الإغفاء والتخفيف، وإن كان قد يظهر لأول وهلة من صياغة المادة (١٢٥) أن مناط الإغفاء من المسؤولية يتحقق عندما يتسبب خطأ المتضرر وحده في وقوع الضرر، حيث إن المادة نفت مسؤولية مرتكب الفعل الضار عما وقع من ضرر إذا استطاع أن يثبت أن الضرر قد نشأ عن خطأ المتضرر، مما قد يوهم أن الضرر قد وقع بخطأ المتضرر وحده، وأن مرتكب الفعل الضار لم يسهم أو يتسبب في وقوعه، وهذا الفهم غير صحيح، وينفيه منطوق المادة (١٢٨)، حيث يتضح منها أن المتضرر مشتركٌ بخطئه في وقوع الضرر في حالتي الإغفاء أو التخفيف، وإن كان الضرر قد ينسب لخطئه، كما جرى في المادة (١٢٥)، وذلك لقوة إسهامه في وقوع الضرر، لا لانفراده به، ويرتكز تفسير المادة (١٢٥) على هذا النحو على أساس أن النصوص التشريعية يُجمع بعضها إلى بعض، حتى تُفهم على نحو صحيح، كما هي القاعدة في ذلك^(١)، وفهم مدلول المادة (١٢٥) لا يتم على نحو صحيح إلا بالرجوع إلى المادة (١٢٨).

وطالما أن النصوص النظامية لم تتطرق لبيان هذه الحالات، فإن المنهجية النظامية تقتضي الرجوع إلى أحكام الفقه الإسلامي في كل مسألة ليس فيها نصٌ نظامي، كما جاء ذلك صريحاً في المادة (١/١) من النظام، فقد نصت على أنه: «تُطبق نصوص هذا النظام على جميع المسائل التي تناولتها في لفظها أو في فحواها، فإن لم يوجد نص يمكن تطبيقه طُبقت القواعد الكلية الواردة في الأحكام الختامية، فإن لم توجد قاعدة يمكن تطبيقها طُبقت الأحكام المستمدة من الشريعة الإسلامية الأكثرُ ملاءمة لهذا النظام».

(١) انظر في معنى هذه القاعدة، وكيفية تطبيقها: مرقس، المدخل للعلوم القانونية، ص ٣٥٧-٣٥٨، فتح الباب، الوسيط في سنن وصياغة وتفسير التشريعات ٣/ ٥٦٠-٥٦٦.

وبالاطلاع والتأمل في كثير من الفروع والقواعد الفقهية ذات الصلة^(١) خرج الباحث بمناطٍ أو ضابطٍ عام للحالات التي يُعفى فيها السائق من المسؤولية، ومناطٍ أو ضابطٍ آخر للحالات التي تخفف فيها مسؤوليته، ويندرج تحت كل مناطٍ أو ضابطٍ منها مناطات أو ضوابط خاصة لبعض حالات الإعفاء أو التخفيف، وبيان ذلك على النحو التالي:

أولاً: مناط الحكم بإعفاء سائق السيارة من المسؤولية التقصيرية نتيجة خطأ المتضرر:

ناقش مجمع الفقه الإسلامي الدولي موضوع حوادث السير، وأصدر فيها قراره رقم ٧١ (٢/٨)، وأشار في الفقرة (٢/ب) إلى مناط إعفاء السائق من المسؤولية نتيجة خطأ المتضرر، وهو أن يكون تأثير خطأ المتضرر في إحداث الضرر تأثيراً قوياً، إلا أنه يشكل على ذلك أنه لم يحدد متى يكون تأثير خطأ المتضرر قوياً، ومتى لا يكون كذلك؟؟ فهو بحاجة إلى مزيدٍ من التوضيح.

ويرى الباحث أن المناط أو الضابط الفقهي العام الذي يجمع شتات الحالات التي يكون فيها خطأ المتضرر سبباً في إعفاء سائق السيارة من المسؤولية، بالرغم من تحقق الاشتراك بينهما، هو: أن المتضرر يكون هو الأجدر بتحمل المسؤولية كاملة إذا كان هو من جنى على نفسه، أو ماله، أو عَرَضَهُما للخطر، أو قَصَّرَ في منع وقوع الضرر عليهما،

(١) انظر في ذلك على سبيل المثال لا الحصر: السرخسي، المبسوط ٦٢/٣٤٩-٣٥٠، ٢/٢٧، ٣١، الرومي، العناية على شرح الهداية ١٠/٣٣٥، الخرشي، شرح الخرشي على مختصر خليل ٦/١٣٢-١٣٣، الشربيني، مغني المحتاج ٥/٥٤٦، البجيرمي، حاشية البجيرمي على شرح المنهج ٤/٢٤٦، ابن قدامة، المغني ٩/١٥٨-١٥٩، البهوتي، كشف القناع ٦/١٠، ابن رجب، تقرير القواعد وتحرير الفوائد ٢/٥٩٧-٦٠٨، وللاستزادة يراجع: بحث: «حوادث السيارات، وبيان ما يترتب عليها بالنسبة لحق الله وحق عباده»، من إعداد اللجنة الدائمة للبحوث العلمية والإفتاء في المملكة، حيث جمعت فيه كثيرٌ من الفروع الفقهية ذات الصلة على المذاهب الأربعة، المرزوقي، المسؤولية التقصيرية في منظور الفقه الإسلامي، ص ٢٧٤-٢٩١، فيض الله، نظرية الضمان في الإسلام العام، ص ١٠٥-١٠٦.

شريطة ألا يُنسب إلى سائق السيارة عدوانٌ أو تفريط، ويكون ذلك هو مناط الحكم بإعفاء السائق، وتحميل المتضرر للمسؤولية، وذلك بالرغم من أن سائق السيارة قد يكون في بعض الحالات باشر الضرر، ووقع منه الحادث على سبيل المباشرة، إلا أنها مباشرة اضطرارية، وليست اختيارية.

وأساس ذلك أن المتضرر هو الجاني على نفسه، بينما سائق السيارة لا حيلة له في وقوع الحادث، فكان حق المتضرر هدرًا، ولا يكاد يختلف فقهاء المذاهب أن خطأ المتضرر من حيث الأصل قد يهدر حقه في التعويض، وإن اختلفوا في نطاق ذلك^(١)، ولعل مما يشهد على ذلك أن النبي ﷺ أسقط دية من عض يد أخيه عدواناً، فاضطر العضوض إلى نزعها بالقوة من فيه، فكسرت أسنان العاض، فقال عَلَيْهِ الصَّلَاةُ وَالسَّلَامُ: «يَعِضُ أَحَدُكُمْ أَخَاهُ كَمَا يَعِضُ الْفَحْلُ!! لَا دِيَةَ لَكَ»، وفي رواية: «أَفِيدِعْ يَدَهُ فِي فَيْكَ تَقْضِمُهَا كَأَنَّهَا فِي فَحْلٍ يَقْضِمُهَا»^(٢)، ذلك لأن العاض عرض أسنانه للهلكة، فكان فعله هو سبب ما أصابه من ضرر، وانقطعت علاقة السببية بين فعل العضوض بالنزع وبين الضرر الذي أصاب العاض.

(١) تراجع الفروع الفقهية عند: المرزوقي، المسؤولية التقصيرية في منظور الفقه الإسلامي، ص ٢٧٤-٢٨٨.

(٢) أخرج البخاري الروایتين في صحيحه، كتاب رقم ٦٣، باب رقم ٧٨، ومسلم في صحيحه، كتاب رقم ٢٨، باب رقم ٤.

ومن الأمثلة على ذلك الآتي:

١. لو تعمد المتضرر إحداث الضرر بنفسه، فألقى بنفسه أمام السيارة رغبة في الانتحار^(١)، أو قفز فجأة أمامها بقصد عبور الطريق، من غير أن يتأكد من خلوه من السيارات، فاصطدم به سائق السيارة^(٢).

٢. لو ألقى راكبٌ مكلفٌ بنفسه من السيارة أثناء سيرها، دون علمٍ من سائقها^(٣).

٣. لو ترك شخصٌ بعض ممتلكاته في الطريق العام، فاصطدمت بها سيارة وأتلفتها، بالرغم من محاولة سائق السيارة تحاشي الاصطدام، واستخدام الكوابح (الفرامل)، ولكن دون جدوى.

٤. لو سقطت ممتلكات شخصٍ من سيارته أثناء سيرها، بسبب عدم إحكام توثيقها، فدهستها سيارة أخرى، كانت تسير ملتزمة بقواعد السلامة المرورية، إلا أنها لم تستطع الابتعاد عنها بسبب ازدحام السيارات.

٥. لو قفز المتضرر من السيارة أثناء محاولة سائقها إيقافها تلافياً لشخصٍ أو حيوانٍ قطع الطريق، فانكسرت رجله، أو جرح^(٤).

(١) انظر: الزرقاء، الفعل الضار والضمان فيه، ص ٩٨، ابن عثيمين، حوادث السيارات، ص ١٥.

(٢) انظر: العماري، حوادث السير ٨ / ٧٥٥، العثماني، بحوث في قضايا فقهية معاصرة ١ / ٣٠١، ٣٠٢، بينما نجد أن اللجنة الدائمة للبحوث العلمية والإفتاء في بحثها عن حوادث السيارات لم تحسم رأيها في المسألة، فأوردت عدة احتمالات، منها المذكور بعاليه، ومنها احتمالات أخرى تقضي بمسؤولية سائق السيارة لمباشرته الإلتلاف، والمدون في متن البحث هو ما يراه الباحث أوفق للقواعد الفقهية، وأقرب لترجيحات النظام.

(٣) أشار إلى هذه الصورة وحكمها ساحة مفتي عام المملكة السابق الشيخ محمد بن إبراهيم، يراجع: مجلة العدل، عدد رقم (١٣)، محرم، ١٤٢٣هـ، ص ٢٠٢.

(٤) انظر: بحث اللجنة الدائمة للبحوث العلمية والإفتاء: «حوادث السيارات، وبيان ما يترتب عليها بالنسبة لحق الله وحق عباده»، ٥ / ٥١٣.

٦. لو تعلق شخصٌ بالسيارة من الخلف، وهي تسير، دون علم سائقها، أو رغباً عنه، فسقط وأصيب.

٧. لو أخرج الراكب جسمه مع نافذة السيارة، ونبهه السائق، وحاول منعه، إلا أنه رفض الاستجابة، فسقط.

٨. لو سار المتضرر بسيارته في طريق عكس الاتجاه، فاصطدمت به سيارة تسير وهو ملتزمٌ بقواعد السير^(١).

٩. إذا أراد المتضرر بسيارته تجاوز سيارة كانت تسير أمامه، وهي ملتزمة بقواعد السلامة المرورية^(٢)، ولكنه لم يسلك في ذلك السلوك المعتاد بأن يتم التجاوز من جهة اليسار، بل على العكس من ذلك، حاول أن يتخطاه من اليمين، وأثناء ذلك انحرفت السيارة الأمامية إلى جهة اليمين للدخول في طريق فرعي، بعد وضعها للمؤشر الضوئي الدال على ذلك، مما أدى إلى وقوع حادث التصادم، وتضرر سائق السيارة الخلفية^(٣).

١٠. لو وقع الحادث بين سيارتين عند إحدى التقاطعات بسبب تجاوز المتضرر بسيارته للسرعة النظامية، أو عبثه بجواله، أو انشغاله بالحديث مع من يركب معه، مع التزام سائق السيارة الأخرى بقواعد السلامة المرورية.

وتقرير القاعدة الآنفه الذكر، والتي تمثل المناط العام للحكم بإعفاء السائق من المسؤولية، وتحميلها للمتضرر، لا يمنع من وجود مناطات أخرى، تختص ببعض الحالات، فتوجد فيها بالإضافة إلى وجود المناط العام، ويثبت الحكم بتحققهما، فتكون

(١) انظر: المرجع السابق، ٥/٥٢٧، ابن عثيمين، حوادث السيارات، ص ١٥.

(٢) نصت نظام المرور في الباب الخامس على قواعد السير في الطرق، في المواد (٥٠-٥٨)، كما تعرضت اللائحة التنفيذية للنظام لتفاصيل هذه القواعد في المواد (٥٠-١/٥٠)، كما نصت اللائحة على المخالفات التي تعرض السلامة العامة للخطر في المواد (١/٧٤-٣/٧٤).

(٣) انظر: العماري، حوادث السير، ٨/٧٥٩.

هذه المناسبات أشبه بالأسباب الخاصة للحكم بالإعفاء من المسؤولية^(١)، ومن هذه الأسباب ما يلي:

أولاً: إذا كانت مباشرة سائق السيارة للضرر ناشئة عن تسببٍ من المتضرر نفسه، على وجه التعدي أو التفريط، ونتيجة عنها، وكان السائق ملتزماً بقواعد السلامة المرورية، فإن المتضرر هو من يتحمل المسؤولية، ويعفى منها سائق السيارة.

وأساس ذلك ما قرره ابن رجب من أنه: «إذا استند إلتلاف أموال الآدميين ونفوسهم إلى مباشرة وسبب تعلق الضمان بالمباشرة دون السبب؛ إلا أن تكون المباشرة مبنية على السبب وناشئة عنه، سواء كانت ملجئة إليه أو غير ملجئة، ثم إن كانت المباشرة والحالة هذه لا عدوان فيها بالكلية؛ استقل السبب وحده بالضمان....»^(٢).

ومن أمثلة ذلك ما يلي:

- لو قام صاحب المحل التجاري المتضرر بسكب سائلٍ لزجٍ أمام محله، دون وضع لوحاتٍ تحذيريةٍ، فانزلقت إحدى السيارة المارة، وارتطمت بواجهة المحل، وهشمتها.
- المثال السابق فيمن قطع الطريق فجأة، دون تأكد من خلوه من السيارات، فاصطدمت به السيارة.

ففي هذين المثالين نجد أن خطأ المتضرر هو الذي دفع سائق السيارة إلى مباشرة الحادث، وألجأه إلى ذلك، فكان المتضرر هو الأولي بتحمل مسؤولية ما أصابه من ضرر.

(١) المقصود بأن المناط العام للحكم وهو: أن المتضرر هو من جنى على نفسه أو عرضها للخطر، سواء بتعدٍ منه أو تفريط، مع كون السائق ملتزماً بقواعد السلامة المرورية، هذا المناط متوفر في كل أمثلة الإعفاء المذكورة، ولكن بعض الأمثلة توفر فيها -بالإضافة للمناط العام- مناطٌ خاصٌّ أو أكثر يوجب الحكم بالإعفاء.

(٢) ابن رجب، تقرير القواعد وتحرير الفوائد ٥٩٧/٢.

ثانياً: إذا وقع الحادث المروري نتيجة مباشرة من سائق السيارة، لا عدوان فيها ولا تفريط، وتسبب من المتضرر مع عدوان أو تفريط، دون أن تكون المباشرة ناشئة عن التسبب، فالمسؤولية تقع كاملة على المتضرر.

وأساس ذلك ما قرره مجمع الفقه الإسلامي الدولي في قراره السابق في الفقرة (٥/ب) من أنه إذا اجتمعت مباشرة دون تعدد أو تفريط مع تسبب بتعدد أو تفريط، فالمسؤول هو المتسبب، بغض النظر عن مدى كون المباشرة مبنية على التسبب أو لا.
ومن أمثلة ذلك ما يلي:

- لو دخلت سيارة المتضرر من طريق فرعي إلى طريق رئيسي، وهي مسرعة، ودون توقف، فاصطدمت بها سيارة كانت تسير في الطريق الرئيسي، ملتزمة بقواعد السلامة المرورية، فإن المسؤولية تقع كاملة على المتضرر^(١).
- لو وقع الحادث بسبب وقوف مخالف من سائق السيارة المتضررة، فاصطدم به سائق آخر، ملتزم بقواعد السلامة المرورية^(٢)، فالمسؤولية تقع كاملة على سائق السيارة الواقفة، فيما أصابه من ضرر.
- المثال السابق للمتضرر الذي أراد أن يتجاوز سيارة أمامه من جهة اليمين، فاصطدمت به السيارة الأمامية أثناء انحرافها لجهة اليمين للدخول في طريق فرعي، فسائق السيارة الأمامية يُعد مباشراً، والمتضرر (سائق السيارة الخلفية) يُعد متسبباً.
- ثالثاً: إذا نشأ الحادث المروري نتيجة تعدد من المتضرر على السيارة أو على سائقها، فحاول السائق أن يدفع الضرر عن نفسه وعن سيارته، فوقع الحادث.

(١) انظر: العماري، حوادث السير، ٧٥٦/٨.

(٢) أشار إلى هذه الصورة بحث اللجنة الدائمة للبحوث العلمية والإفتاء: «حوادث السيارات، وبيان ما يترتب عليها بالنسبة لحق الله وحق عباده» ٥/٥٠١.

وأساس ذلك أن الدفاع الشرعي يُسقط مسؤولية المدافع عما أحدثه من ضرر فيمن اعتدى عليه أثناء دفاعه عن نفسه أو ماله أو عرضه، شريطة أن يتقيد المدافع بشروط الدفاع الشرعي، والتي نصت عليها المادة (١٢٣) من نظام المعاملات المدنية.

ومن أمثلة ذلك: لو حاول لصُّ سرقة سيارة شخص، فحاول السائق تخليصها منه، والهرب بها، فاصطدم أثناء ذلك باللص، وأصابه بكسور أو جروح، فلا مسؤولية على السائق عندئذٍ.

رابعاً: إذا كان سائق السيارة لا حيلة له في منع وقوع الحادث^(١)، ولا يمكنه التحرز منه، وكان المتضرر هو السبب في حدوثه، فإنه يقع عفواً، ولا يتحمل السائق المدعى عليه المسؤولية، طالما أنه كان ملتزماً بقواعد السلامة المرورية.

وأساس ذلك القاعدة الفقهية القاضية بأن ما لا يمكن التحرز منه يكون عفواً، وأن المباشر لا يُسأل إلا فيما يمكن التحرز منه^(٢)، والمتضرر في هذه الحالة باشر إحداث الضرر، بتعدُّ أو تفريط، وكان يمكنه التحرز منه، إلا أنه لم يفعل، بينما الآخر، فقد باشره، ولم يمكنه التحرز منه، فيتحمل المتضرر كامل المسؤولية.

ومن أمثلة ذلك:

- إذا انحرف المتضرر بسيارته أثناء سيره في طريق عام نحو اليسار مقتحماً المسار المجاور له، والمخصص للسيارات القادمة من الاتجاه المعاكس، بسبب غلبة النوم عليه، أو عبثه بجواله أثناء القيادة، مما أدى إلى اصطدامه بسيارة قادمة، كانت تسير في مسارها الطبيعي، وفق ما تمليه قواعد السلامة^(٣).

(١) أشار إلى ذلك ابن عثيمين، حوادث السيارات، ص ١٥.

(٢) انظر في توثيق هاتين القاعدتين: العثماني، بحوث في قضايا فقهية معاصرة ١/ ٢٩٨، العبد اللطيف، القواعد والضوابط الفقهية المتضمنة للتيسير ١/ ٣٨١.

(٣) انظر: العماري، حوادث السير ٨/ ٧٥٩-٧٦٠.

- إذا وقع حادث تصادم بين سيارتين بسبب قطع المتضرر للإشارة المرورية وهي حمراء، مع التزام السائق الآخر بقواعد السلامة المرورية^(١).
- إذا قفز المتضرر أمام السيارة بقصد الانتحار، فاصطدمت به.
- ففي جميع هذه الأمثلة تقع المسؤولية كاملة على المتضرر.

(١) يرى بعض الباحثين أن أساس تحمل المتضرر للمسؤولية في حالات التصادم بين سيارتين، إذا كان هذا المتضرر متعدياً أو مفرطاً، والآخر ملتزماً بقواعد السلامة المرورية، أن أساس ذلك هو القاعدة الفقهية السابق ذكرها: «إذا اجتمع مباشرٌ ومتسببٌ، قدم المباشر»، فالمتعدي أو المفرط هو الأولى بوصف المباشر؛ لأن فعله متلفٌ بذاته، ويحصل الضرر بدون واسطة من غيره، فيكون هو علة الضرر، بينما سائق السيارة الأخرى، فإنه يكيف على أنه متسبب؛ لأن لم يقع منه أي فعل يجلب بذاته الضرر، ففعله غير متلفٍ بذاته، وغاية ما في الأمر أنه جلب التلف وحصله بواسطة فعل السائق المتعدي أو المفرط، حيث تدخل فعل الأخير بين فعل سائق هذه السيارة، وهو السير، وبين الضرر الناجم عن الحادث، فلا يُعد فعله عندئذٍ علة للضرر، بل هو مجرد ظرف هياً لوقوع الحادث، وهو نظراً دقيقاً.

ينظر في ذلك: العماري، حوادث السير ٧٥٨/٨-٧٦٠، ويراجع في بيان ضرورة التأكد من مدى تحقق المباشرة فعلياً: العثماني، بحوث في قضايا فقهية معاصرة ١/ ٢٩٣-٢٩٤، ٣٠٣. ويبدو لي أن الأوجه هو تأسيسه على القاعدة المذكورة في متن البحث.

وقد يُعترض على تحميل أحد المتصادمين المسؤولية دون الآخر في هذه الحالة بما ورد عن الفقهاء في مسألة تصادم الفارسين، حيث يرى بعض الفقهاء أن كل فارس يتحمل ما أتلفه في الآخر، بينما يرى آخرون أن على كل فارس تحمل نصف ما أتلفه في الآخر، وقاست اللجنة الدائمة للبحوث العلمية والإفتاء في قرارها على ما سبق مسألة تصادم السيارتين. ينظر: ابن قدامة، المغني ٩/ ١٥٨، أبحاث اللجنة الدائمة للبحوث العلمية والإفتاء ٥/ ٥٠٠، والذي يبدو لي أن هذه المسألة فيما لو تساوى حال الفارسين أو السيارتين من حيث التعدي والتفريط، بينما مسألتنا هذه فيما إذا اختلف حال كل فارس أو سيارة عن الآخر من حيث التعدي أو التفريط، فأحدهما فقط هو المتعدي أو المفرط.

خامساً: إذا وقع الحادث المروري بتسبب من السائق، مع التزامه بقواعد السلامة المرورية، وتسبب من المتضرر، مع تعدُّ أو تفريطٍ، فإن المسؤولية تقع على المتضرر كاملة، ويعفى منها السائق.

وأساس ذلك أن القاعدة النظامية تقضي بأن الخطأ هو أساس المسؤولية التقصيرية، فلا يكون مرتكب الفعل الضار مسؤولاً إلا إذا أخطأ، كما تدل على ذلك المادة (١٢٥)، والقاعدة الفقهية تقتضي أن المتسبب لا يضمن إلا بالتعدي أو التفريط.

ومن أمثلة ذلك: لو قام الراكب باستفزاز السائق وأذيته أثناء قيادته للسيارة، فاصطدم بكتلة صخرية، مما أدى إلى ارتطام الراكب بـ «طبلون» السيارة^(١)، فكسرت يده.

سادساً: إذا وقع الحادث بتسبب من سائق السيارة، ومباشرة من المتضرر، وكان السائق ملتزماً بقواعد السلامة المرورية، فإن المسؤولية كاملة تكون على المتضرر.

وأساس ذلك أن القاعدة الفقهية إذا اجتمع مباشرٌ ومتسببٌ، قدم المباشر، وحمل المسؤولية كاملة^(٢).

ومن أمثلة ذلك: لو كانت إحدى السيارات واقفة عند الإشارة، أو في مكانٍ يسوغ لها الوقوف فيه، فجاءت سيارة أخرى فاصطدمت بها من الخلف، فتلفت السيارة الصادمة، أو تضرر سائقها، ففي هذه الحالة لا يتحمل سائق السيارة المصدومة شيئاً من المسؤولية تجاه السيارة الصادمة^(٣).

(١) المقصود بطبلون السيارة هو مقدمتها من الداخل، والمتصلة بزجاج السيارة الأمامي.

(٢) انظر في توثيق هذه القاعدة في المذاهب الأربعة: الهاجري، القواعد والضوابط في الضمان المالي ٤٠٤-٣٩٩/١.

(٣) أشار إلى هذه الصورة بحث اللجنة الدائمة للبحوث العلمية والإفتاء: «حوادث السيارات، وبيان ما يترتب عليها بالنسبة لحق الله وحق عباده» ٥٠١/٥ - ٥٠٢.

ومن الفروع الفقهية التي يمكن تخريج المثل السابق عليها ما ذكره الفقهاء في مسألة اصطدام شخصٍ سائرٍ بشخصٍ واقفٍ أو قاعدٍ في طريقٍ واسعٍ، فمات الصادم أو تلفت دابته، فإن ديته تقع هدرًا؛ لأنه لم يجن عليه أحدٌ، بل هو الجاني على نفسه، وعلى دابته^(١).
ثانيًا: مناط الحكم بالتخفيف من المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة نتيجة خطأ المتضرر:

يرى الباحث أن الضابط الفقهي العام الذي يجمع شتات الحالات التي تتخفف فيها مسؤولية السائق نتيجة خطأ المتضرر هو: أن المتضرر إذا جنى على ماله أو نفسه، أو عرضهما للخطر، أو قصر في منع وقوع الضرر عليهما، ووقع من سائق السيارة تعددًا أو تفريطًا، فإن المسؤولية تكون مشتركة بينهما، لكون الضرر ينسب إلى فعل كلٍّ منهما، ويكون ذلك هو مناط الحكم بتخفيف مسؤولية السائق.

وأساس ذلك أن المتضرر هو من أسقط بعضاً من حقه في التعويض، عندما جنى على نفسه أو ماله أو فرط في المحافظة عليهما، فيسقط من حقه بمقدار ذلك، ولا يمكن تحميله كل المسؤولية؛ لأن الحادث لم يقع بسبب فعله فقط، بل اشترك معه في ذلك سائق السيارة، فاقضى العدل اشتراكهما في المسؤولية؛ لاشتراكهما في إحداث الضرر، والعدل قاعدة شرعية، ومقصد نظامي، كما يمكن تخريج ذلك على ما ذكره فقهاء الشافعية في مسألة اصطدام الفارسين، يقول الماوردي **رَحِمَهُ اللَّهُ**: «إذا اصطدم الفارسان فماتا، وماتت دابتهما، وجب على كل واحدٍ منهما نصف دية صاحبه، ونصف قيمة دابته، ويكون النصف الثاني هدرًا، وبه قال مالك»^(٢)، وعلل ذلك بأن: «موت كل واحدٍ منهما كان بفعل اشتراكا فيه؛ لأنه مات بصدمته، وصدمة صاحبه، فوجب أن يضمن ما اختص بفعله، ولا يضمن ما اختص بفعل صاحبه، وعلى هذا شواهد الأصول كلها، ألا ترى

(١) انظر: البهوتي، كشف القناع ٦/ ١٠-١١.

(٢) انظر: الماوردي، الحاوي الكبير ١٢/ ٣٢٣.

لو أن رجلاً جرح رجلاً، ثم جرح المجرّح نفسه ومات، كان نصف ديته هدرًا؛ لأنها في مقابلة جراحته لنفسه، ونصفها على جراحه؛ لأن التلف كان بجرح اشتراك فيه^(١). وتُعد هذه المسألة أصلاً تُخرج عليه مسائل التصادم الأخرى^(٢)، فيشترك في الضمان كلّ من المتضرر ومن قام بصدمه، فيتحمّل كلّ منهما نصفه، على اعتبار أن الضرر وقع بفعلها.

وقد يقال إن قياس حوادث تصادم السيارات على حوادث تصادم الفارسين قياسٌ مع الفارق، فالفرس له إرادة مستقلة بخلاف السيارة، فإنه لا إرادة لها، بل هي آلة في يد من يقودها، والجواب على ذلك أن المقصود هو بيان أن وصف الاشتراك في الفعل الضار يعد منطوقاً معتبراً فقهاً، ويتحقّق به الحكم بالاشتراك في المسؤولية.

كما يمكن تخريج ذلك على ما لو رمى ثلاثة بمنجنيق، فرجع الحجر على واحدٍ منهم فقتله، فالمذهب عند فقهاء الحنابلة هو وجوب ثلثي الدية، وسقوط الثلث الأخير^(٣)، ووجه ذلك أن المقتول: «شارك في إتلاف نفسه، فلم يضمن ما قابل فعله، كما لو شارك في قتل بهيمته أو عبده»^(٤).

ومن الأمثلة الواقعية التي يتوفّر فيها المناط السابق، في حدود موضوع البحث، مما يؤدي إلى التخفيف من مسؤولية السائق، ما يلي:

(١) انظر: الماورى، المرجع السابق ١٢/٣٢٣-٣٢٤.

(٢) انظر: ابن قدامة، المغني ٩/١٥٨، وما بعده، بحث اللجنة الدائمة للبحوث العلمية والإفتاء: «حوادث السيارات، وما يترتب عليها بالنسبة لحق الله، وحق عباده» ٥/٤٧٩-٤٨٠، ٥٠٠-٥١٢، ٥٠١.

(٣) انظر: المرداوي، الإنصاف ١٠/٤٠.

(٤) المرجع السابق ١٠/٤١.

- لو قفز الراكب المتضرر من السيارة خشية احتراقها، نتيجة حادث مروري كان سببه تهور السائق في القيادة، فكسرت رجل الراكب، وجرح.
- لو تعلق المتضرر بالسيارة من الخلف، وهي تسير، مع علم سائقها به، ودون أن ينهائه عن ذلك، فسقط، وأصيب.
- لو سقط متاع المتضرر من سيارته أثناء سيرها، بسبب عدم إحكام توثيقه، فدهسته سيارة أخرى، كانت تسير بسرعة.
- لو سقط المتضرر من حوض سيارة نقل (وانيت)، أثناء قيادتها، بسبب استخدام سائقها للكوابح (الفرامل) بشدة، فأصيب، مع العلم أن المتضرر شخص مكلف، وقواعد السلامة تمنع من ركوب الأشخاص في حوض السيارة^(١).
- لو اصطدمت سيارة سائرة بسيارة المتضرر أثناء وقوفها في مكان تمنع أنظمة المرور من الوقوف فيه، فتلفت السيارة الواقفة، وكان وقوع الحادث بتفريط من سائق السيارة السائرة^(٢).
- لو ترك المتضرر متاعه في الطريق، فاصطدمت به سيارة، كان سائقها مسرعاً أو منشغلاً عن القيادة، فلم يستطع الانحراف عن المتاع، فاصطدم به، وتلف.

(١) أشار إلى هذه الصورة بحث اللجنة الدائمة للبحوث العلمية والإفتاء: «حوادث السيارات، وبيان ما يترتب عليها بالنسبة لحق الله وحق عباده» ٥ / ٥١٤، وأرود احتمالاً يقتضي اشتراكها في المسؤولية، فجاء فيه: «ويحتمل أن يكون الضمان على السائق ومن هلك بالسقوط مناصفة؛ لاشتراكهما في الاعتداء».

(٢) أشار إلى هذه الصورة بحث اللجنة الدائمة للبحوث العلمية والإفتاء: «حوادث السيارات، وبيان ما يترتب عليها بالنسبة لحق الله وحق عباده» ٥ / ٥٠١.

- لو كان السائق مسرعاً أو منشغلاً عن الطريق بحديثٍ ونحوه، فقفز المتضرر فجأةً أمامه بقصد عبور الطريق، من غير أن يتأكد من خلوه من السيارات، فاصطدم به سائق السيارة^(١).

- لو كان السائق يقود سيارته في طريقٍ عامٍ، وقد غلبه النوم، أو كان مسرعاً، وأثناء انعطاف الطريق فوجئ بشخصٍ كان يمشي وسط الطريق، فاصطدم به، حيث إن المشي وسط الطريق تفريطٌ من الماشي، لكونه غير مخصصٍ لمشي الآدميين، بل لسير السيارات فقط.

- لو حرك السائق شاحنته، ولم ينتبه أن المتضرر ينام تحتها، فدهسه، حيث يُعد نوم المتضرر تحت الشاحنة تفريطاً منه في المحافظة على حياته.

فإن قيل إن إشارك المتضرر مع سائق السيارة في المسؤولية في المثالين الأخيرين، وما يشابههما يعارض بعض الآراء الفقهية في المسألة^(٢)، كما أنه يعارض قاعدة تقديم المباشر على المتسبب، فسائق السيارة يُعد في هذين المثالين مباشراً، بخلاف المتضرر، فإنه يُعد متسبباً، وكلاهما متعد أو مفرط، والقاعدة أنه إذا اجتمع مباشر ومتسبب، وكانا متعديين أو مفرطين، فإن المسؤولية تقع على المباشر^(٣).

والجواب على ذلك، فيما يظهر لي، أن محل إعمال هذه القاعدة إذا كان المتضرر طرفاً ثالثاً، غير المباشر والمتسبب، كما لو حفر شخص بئراً في طريق عامٍّ، دون إذنٍ من ولي

(١) انظر: الزغيبي، تطبيق قاعدتي المباشرة والتسبب والتعدي والتفريط في حادث صدم، بحث محكم، منشور في مجلة العدل، عدد (٢٢)، ربيع الآخر، ١٤٢٥هـ، ص ٢٠٦.

(٢) يرى سماحة مفتي عام المملكة السابق الشيخ محمد بن إبراهيم في مسألة سائق الشاحنة التي دهست شخصاً نائماً تحتها أن المسؤولية تقع على السائق لكونه مباشر، ولتفريطه في تفقد السيارة قبل تحريكها، ولانطباق حد الخطأ عليه وهو أن يفعل ما له فعله، فيصيب آدمياً معصوماً. انظر: مجلة العدل، عدد رقم (١٣)، محرم، ١٤٢٣هـ، ص ٢٠٢.

(٣) انظر في تحرير حالات هذه القاعدة: العثماني، بحوث في قضايا فقهية معاصرة ١/ ٢٩٧.

الأمر، ثم جاء شخصٌ آخر، فدفَع أحد المارة في البئر، فهلك، فالمباشر في هذه الصورة أولى بتحمل المسؤولية، بالرغم من أن كل واحدٍ منهما يُعد متعدياً، أما في المثالين المشار لهما، فالصورة مختلفة، فالمتضرر هو نفسه المتسبب في إيقاع الضرر على نفسه، بتعدُّ منه أو تفريطٍ، بمعنى أنه هو من أهدر حق نفسه، وفُرض فيه، فينسب إليه إحداث الضرر، وإيقاعه على نفسه، بالإضافة إلى السائق، وإذا كان ذلك كذلك، فكيف يحق للمتضرر، بعدما عرض نفسه للخطر، أن يُطالب من صدمه بكامل التعويض عما أصابه من ضرر، دون مراعاةٍ لتفريطه في حق نفسه!! وكيف يُساوى بينه وبين سائق سيارةٍ فقد السيطرة على سيارته، بسبب سرعته أو غلبة النوم عليه، فاصطدم بأحد المارة أثناء سيره على الرصيف، وفي المكان المخصص للمشاة!! ففي هذه الصورة لا إشكال في أن السائق هو من يتحمل كاملة المسؤولية؛ لكونه باشر بفعله الإتلاف، وكان متعدياً، أما المتضرر فقد كان ملتزماً بقواعد السلامة المرورية، فلا ينسب له إحداث الضرر الذي أصابه بأي وجه من الوجوه، بينما في المثالين آنفاً الذكر فإن المتضرر مفرطٌ، ومتسببٌ في إصابة نفسه بالضرر، فالصورتين مختلفتين اختلافاً مؤثراً يقتضي أن يكون لكلٍ منهما حكمه الخاص، وهذا ما يقتضيه ميزان العدل التي جاءت به الشريعة، وحرص النظام على تحقيقه.

وعلى العموم، فإن جميع الأمثلة السابقة وقع الحادث فيها بتعدُّ أو تفريطٍ من كلٍّ من سائق السيارة والشخص المتضرر، مما اقتضى اشتراكهما في المسؤولية.

ولا يمنع وجود المناط العام السابق للحكم بالتخفيف من وجود مناطٍ آخر، أخص منه، يضاف إليه في بعض الصور، ويوجد معه، ويقتضي نفس الحكم، وهو: إذا كانت المباشرة مبنيةً على التسبب، ونتيجة عنه، وكان في كلٍّ من المباشرة والتسبب عدوانٌ أو تفريطٌ، فإن المسؤولية تكون مشتركةً بين كلٍّ من المباشر والمتسبب.

وأساس ذلك ما سبق نقله عن ابن رجب من أنه: «إذا استند إتلاف أموال الآدميين ونفوسهم إلى مباشرة وسبب تعلق الضمان بالمباشرة دون السبب؛ إلا أن تكون المباشرة مبنية على السبب وناشئة عنه، سواء كانت ملجئة إليه أو غير ملجئة، ثم إن كانت المباشرة والحالة هذه لا عدوان فيها بالكلية؛ استقل السبب وحده بالضمان، وإن كان فيها عدوان؛ شاركت السبب في الضمان»^(١).

ومن أمثلة ذلك:

- ما ذكر في المثال السابق لصاحب المحل التجاري الذي سكب السائل اللزج أمام محله، دون وضع لوحات تحذيرية، فارتطمت السيارة بواجهة المحل، وهشمتها، وكان سائق السيارة مخالفاً لقواعد السلامة المرورية، ونحو ذلك.

- لو قام سائق سيارة بمطاردة سيارة أخرى أمامه، فاصطدم بها بسبب توقف السيارة الأمامية فجأة أو لكونها انحرفت إلى مسار السيارة التي تسير خلفها وتطاردها، مما أدى إلى تلف السيارة التي تقوم بالمطاردة^(٢).

ما سبق من بيان يتعلق بتحديد منط أو ضابط الاشتراك في المسؤولية بين سائق السيارة والمتضرر، والذي يؤدي تحقيقه إلى تخفيف مسؤولية السائق، والخط من مقدار التعويض الواجب عليه، أما بالنسبة للمعيار المحدد لمقدار التخفيف، فقد أشارت له المادة (١٢٨) الآنف الذكر، حيث بينت أن معيار ذلك يتحدد بحسب نسبة اشتراك خطأ المتضرر مع السائق في إحداث الضرر، وتركت هذا للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع، مسترشداً بتقرير المرور، ويتفق هذا مع ما جاء في قرار مجمع الفقه الإسلامي الدولي السابق، حيث قرر تبعض المسؤولية بقدر إسهام كل منهما في إحداث الضرر، فنص في

(١) ابن رجب، تقرير القواعد وتحرير الفوائد ٥٩٧/٢.

(٢) أشار إلى هذه الصورة بحث اللجنة الدائمة للبحوث العلمية والإفتاء: «حوادث السيارات، وبيان ما يترتب عليها بالنسبة لحق الله وحق عباده» ٥٠١/٥.

الفقرة (٤) على أنه: «إذا اشترك السائق والمتضرر في إحداث الضرر كان على كل أحد منهما تبعة ما تلف من الآخر من نفس أو مال».

ومما ينبغي التنبيه إليه في ختام هذا الفرع أن المتضرر إذا رجع على السائق باعتباره حارساً للسيارة، ومسؤولاً عن تعويض ما ينشأ عنها من أضرار، فدفع السائق في مواجهته بخطأ المتضرر، محاولاً التخلص من كامل المسؤولية، فإن للمتضرر أن يرجع على السائق، وفقاً لضوابط الاشتراك المذكورة آنفاً، لإثبات اشتراكه في المسؤولية، وعندئذٍ سنطبق القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية عن الفعل الشخصي، ويقتضي ذلك أن على المتضرر أن يثبت دعواه؛ إذ إنه يُعد مدعياً فيما يتعلق بخطأ السائق، والقاعدة أن البينة على المدعي، وليس للمتضرر أن يطالب بتطبيق قواعد المسؤولية عن فعل الأشياء، والتي تقتضي أن خطأ السائق مفترض، ولا داعي لإثباته؛ ذلك أن الركن الثاني من أركان هذه المسؤولية لم يتحقق، وهو ثبوت العلاقة السببية بين فعل السيارة وبين الضرر، إذ إن الفرض هنا أن السائق قد استطاع أن يثبت أن الضرر قد وقع بخطأ المتضرر، فلم يبق أمام المتضرر إذا أراد أن يثبت اشتراك السائق معه في المسؤولية إلا أن يثبت خطأ صادراً من خصمه وهو السائق، تسبب هذا الخطأ في حدوث الضرر^(١).

الفرع الثاني: خطأ الغير:

التعريف:

المقصود بالغير هنا هو كل شخص غير المتضرر، وغير سائق السيارة، وغير الأشخاص الذين يُسأل عنهم السائق، وهم تابعوه، والأشخاص الخاضعين لرقابته^(٢).

(١) أشار إلى هذه التنبيه: شنب، المسؤولية عن فعل الأشياء، ص ٢٤٥-٢٤٦، بتصرف واسع.

(٢) انظر: شنب، الوجيز، ص ٤٠٦.

والمقصود بخطأ الغير في هذا المقام الفعل الذي يرتكبه الغير فيؤدي إلى حدوث الضرر، وإصابة المتضرر به، والفرض في هذه الحالة أن يشترك في إحداث الضرر كل من سائق السيارة والغير، ولا ينفرد أحدهما به، فنبحث في هذا الفرع متى يكون خطأ الغير سبباً في نفي المسؤولية عن سائق السيارة، ومتى يكون سبباً في تخفيفها، بالرغم من تسبب السائق في إحداث الضرر^(١).

الشروط:

لا يؤثر خطأ الغير على المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة إلا إذا توفرت الشروط التالية:

الشرط الأول: ثبوت خطأ الغير:

ويدل على اشتراط ذلك منطوق المادة (١٢٥) من نظام المعاملات المدنية حيث عبرت بوصف الخطأ، ولم تكتف بمجرد الفعل الصادر من الغير، ويُعد فعل الغير خطأً، إذا وقع منه على سبيل التعدي أو التفريط.

ويراعى في ذلك أنه لا يشترط على السائق، عند طلب الإغفاء أو التخفيف من المسؤولية، أن يثبت أن فعل الغير كان خطأً، إن كانت مساهمته في وقوع الحادث من قبيل المباشرة، إذ إن الأصل في هذه الحالة أن الضرر نشأ عن فعله، وخطأه مفترض، كما تدل على ذلك المادة (١٢١) من النظام، حيث نصت على أنه: «إذا كان الفعل الضار من مباشر له؛ عُدَّ الضرر ناشئاً بسبب ذلك الفعل؛ ما لم يقيم الدليل على خلاف ذلك»، إلا أن هذا الخطأ المفترض قابلٌ لإثبات العكس، فيستطيع الغير أن يتخلص من المسؤولية الموجهة له إذا أثبت أن الضرر نشأ عن غيره، وأنه لم يقع منه تفريط، ويتأسس هذا الدفع فقهاً على أن المباشر لا يضمن في الفقه الإسلامي إلا فيما يمكن التحرز منه، وما لا يمكن

(١) انظر: السنهوري، الوسيط ١/١٠١٦، بتصرف.

التحرز منه يقع عفواً، والقاعدة التفسيرية أن النصوص التشريعية تفهم من خلال العودة إلى أصلها التاريخي الذي استمدت منه، ومصطلح المباشرة مصطلح فقهي، ومناطق معتبراً لأحكام الضمان في الفقه الإسلامي، فيرجع إلى أحكامه لفهم نطاق المباشرة الواردة في النص النظامي أعلاه.

فإن قيل إن المادة (١٢١) أعلاه لم تشترط أن يكون الفعل الصادر من المباشر خطأ، فيقتصر اشتراط ثبوت الخطأ من الغير على المتسبب فقط، فالجواب على ذلك أن المطلق يحمل على المقيد، فلفظ «الفعل» الوارد مطلقاً في المادة (١٢١) يحمل على التقييد الوارد في المادة (١٢٠)، وهو الفعل الخطأ.

ويرى جانب من الفقه القانوني أنه لا يشترط أن يتصف فعل الغير بالخطأ، بل يكفي أن يقطع العلاقة السببية بين خطأ المدعى عليه - وهو هنا السائق - وبين الضرر الذي أصاب المتضرر^(١)، على أساس أن قطع العلاقة السببية لا يستلزم بالضرورة مسؤولية الغير، فمسؤولية الغير خاضعة لأركان المسؤولية، وشروطها، بخلاف قطع العلاقة السببية، فلا يشترط له ذلك.

وهذا الاتجاه لا ينسجم مع الصياغة التشريعية للمادة (١٢٥) من نظام المعاملات المدنية، كما سبق بيانه، وهو اتجاه متقدِّ فقهاً، فالقاعدة أنه لا يُهدر دَمُ امرئ مسلم^(٢)، وبالتالي لا يجوز أن يكون إعفاء السائق أو التخفيف من مسؤوليته على حساب المتضرر، فيضيع عليه حقه كله أو بعضه، بل الواجب أن لا يُعفى السائق من المسؤولية كلياً أو جزئياً بسبب خطأ الغير، إلا إذا تحمل الغير هذه المسؤولية، ثم إن إعفاء السائق من المسؤولية

(١) انظر: سرحان، وخاطر، مصادر الحقوق الشخصية، ص ٤٦٥.

(٢) انظر: ابن قدامة، المغني ٨/ ٣١٠.

نتيجة خطأ الغير أو التخفيف منها، مع عدم تحميل الغير المسؤولية، سيكون ضحيته المتضرر، ويكفي المتضرر وقوع الضرر عليه، فلا يسوغ تحميله ضرر عدم التعويض.

الشرط الثاني: ثبوت العلاقة السببية:

فيجب أن يكون خطأ الغير سبباً في نشوء الضرر، وإصابة المتضرر به، فتتوفر علاقة السببية بين خطأ الغير وبين الضرر، فإن لم تتحقق هذه العلاقة، لم يكن لخطأ الغير أثرٌ على المسؤولية التقصيرية للسائق^(١)، وبقي السائق وحده هو المسؤول عن التعويض عن الضرر الناشئ عن الحادث المروري، فالمادة (١٢٥) دلت بمنطوقها على أن خطأ الغير لا يؤثر على المسؤولية التقصيرية للمدعى عليه - السائق - إلا إذا كان الضرر ناشئاً عنه.

أثر خطأ الغير على المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور:

تضح من المادة (١٢٥) أن أثر خطأ الغير المستوفي لشروطه على المسؤولية التقصيرية للمدعى عليه - السائق - هو إعفاؤه من المسؤولية إعفاء كاملاً، ولكن هل يقتصر أثره على ذلك؟ أم يمكن أن يكون له أثرٌ يقتضي التخفيف من مسؤولية المدعى عليه - السائق - كما هو الحال في أثر خطأ المتضرر؟

والجواب على ذلك: أن خطأ الغير المستوفي لشروطه يمكن أن يخفف من مسؤولية السائق، ولا يقتصر أثره على الإعفاء منها، ويدل على ذلك ما يلي:

١. المادة (١٢٧) من النظام، حيث قررت أنه في حال تعدد المسؤولين عن الضرر يكون الضمان عليهم جميعاً، وتعين المحكمة نصيب كلٍّ منهم، فقد نصت على أنه: «إذا تعدد المسؤولون عن فعل ضار كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر، وتعين المحكمة نصيب كلٍّ منهم في التعويض وفق القواعد الواردة في هذا الفصل، وإذا تعذر

(١) انظر: شنب، الوجيز، ص ٤٠٦ - ٤٠٧.

ذلك كانت المسؤولية بينهم بالتساوي»، ويدخل في عموم النص ما لو اشترك الغير مع السائق في إحداث الضرر.

٢. قياس خطأ الغير على خطأ المتضرر، بجامع أنهما إعلان صادران من غير المدعى عليه، ولا يدل له في حدوثهما، وينتج عن ذلك أن يأخذ خطأ الغير نفس حكم خطأ المتضرر الذي دلت عليه المادة (١٢٨)، ويعني ذلك أن خطأ الغير المستوفي لشروطه قد يؤدي إلى تخفيف مسؤولية المدعى عليه، وهو هنا السائق.

ويؤيد ما سبق أن أثر خطأ الغير على مسؤولية المدعى عليه -السائق- يتردد بين الإعفاء أو التخفيف في أحكام الفقه الإسلامي، كما سيأتي بيانه، وكذلك في الفقه القانوني. ومع هذا، فيبقى أن هناك مسائل مهمة لم تتعرض لها النصوص النظامية ذات الصلة، تتعلق بحالات كل من الإعفاء والتخفيف، كما هو الحال في خطأ المتضرر، ويقتضي ذلك أن نرجع إلى أحكام الفقه الإسلامي للوقوف على ذلك.

وبالرجوع إلى الفقه الإسلامي نجد أنه تناول هذه المسائل من خلال قواعد المباشرة والتسبب، ومن خلال الرجوع إلى هذه القواعد، نستطيع أن نحدد حالات الإعفاء والتخفيف على النحو التالي:

أولاً: حالات إعفاء السائق من المسؤولية التقصيرية الناشئة عن حوادث المرور نتيجة خطأ الغير:

يُعفى سائق السيارة من المسؤولية التقصيرية نتيجة لخطأ الغير في ثلاث حالات، هي:

الحالة الأولى: إذا نتج الحادث عن تسبب من سائق السيارة، ومباشرة من الغير، فإن الغير يتحمل كامل المسؤولية، في مقابل إعفاء السائق منها.

وأساس ذلك أن القاعدة الفقهية تقتضي أنه إذا اجتمع في إحداث الضرر مباشرٌ ومتسببٌ، فإن الأصل هو تقديم المباشر^(١).

ومن أمثلة ذلك ما يلي: إذا استعمل السائق المنبه (البوري) لتنبيه شخص واقف أمام سيارته أو يريد العبور، ففزع من قوة الصوت، وسقط أمام سيارة أخرى، فدهسته، فإن المسؤول عن التعويض هو سائق السيارة التي باشرت الدهس، ويعفى سائق السيارة التي استخدمت المنبه؛ لأن الأول مباشرٌ، ومستعمل المنبه متسببٌ^(٢).

الحالة الثانية: إذا نتج الحادث عن مباشرة من السائق، وتسبب من الغير، وكان الغير متعدياً أو مفرطاً، بخلاف السائق، الذي كان ملتزماً بقواعد السلامة المرورية، فإن المسؤولية تقع كاملة على الغير، في مقابل إعفاء السائق منها، سواء كان مباشرة السائق مبنية على تسبب الغير أو لا.

وأساس ذلك أن القاعدة الفقهية تقتضي أنه إذا اجتمع مباشرٌ ومتسببٌ، وكان المتسبب متعدياً أو مفرطاً، بخلاف المباشر، قُدمَ المتسبب^(٣).

ومن أمثلة ذلك ما يلي:

- إذا أوقف السائق سيارته أمام إشارة المرور في انتظار السماح له بالسير، فصدّمته سيارة من الخلف، ودفعت به إلى الأمام، فاصطدم ببعض المشاة، فأصيبوا، فإن المسؤولية

(١) انظر في تقرير هذه القاعدة، وتوثيقها من كتب الفقهاء على المذاهب الأربعة، مع بيان الحالات المستثناة منها: الهاجري، القواعد والضوابط الفقهية في الضمان المالي ١/ ٣٩٩-٤١٧.

(٢) انظر: بحث اللجنة الدائمة للإفتاء، بعنوان: «حوادث السيارات، وبيان ما يترتب عليها بالنسبة لحق الله وحق عباده»، ص ٥٢٧.

(٣) انظر في تقرير هذه القاعدة: العثماني، بحوث في قضايا فقهية معاصرة ١/ ٢٩٥-٢٩٧، الزرقا، الفعل الضار والضمان فيه، ص ٨٤-٩١، قرار مجمع الفقه الإسلامي السابق، في فقرته (٥/ب).

تقع على سائق السيارة التي صدمت السيارة الواقفة، فيضمن كل ما تلف من نفس ومال؛ لأنه متعدد بصدمة، والسيارة المصدومة بمنزلة الآلة بالنسبة للسيارة الصادمة، فلا ضمان على سائقها؛ لعدم تعديده^(١)، ولأن مباشرة السيارة المصدومة مبنية على تسبب السيارة الصادمة، ولا عدوان في المباشرة، والتسبب يتضمن عدواناً^(٢)، فاصطدامه بالسيارة الواقفة لا يخلو إما أن يكون نتيجة تعدد منه أو تفريط، فيستطيع سائق السيارة التي باشرت الاصطدام بالمضررين من المشاة أن يدفع عنه نفسه المسؤولية بإثبات أن الحادث وقع بفعلٍ من الغير.

- أن يسير شخصٌ بسيارته عكس اتجاه السير، فتقابله سيارة أخرى، يلتزم سائقها بقواعد السلامة المرورية، فيضطر سائق السيارة الثانية في سبيل تفادي الاصطدام بالآخر أن يصعد إلى الرصيف، مما أدى إلى دهس أحد المارة دون قصد، ففي هذه الحالة يستطيع من باشر الاصطدام أن يدفع المسؤولية عن نفسه بأن يثبت أن الحادث قد وقع نتيجة خطأ الغير، وأنه لم يقع منه خطأ يوجب مسؤوليته.

الحالة الثالثة: إذا نتج الحادث عن تسببٍ من السائق، وتسببٍ من الغير، وكان الغير متعدياً أو مفرطاً، بخلاف السائق، فكان ملتزماً بقواعد السلامة المرورية، فإن المسؤولية تقع على الغير، ويعفى السائق منها.

وأساس ذلك أن القاعدة الفقهية تقتضي أن المتسبب لا يضمن إلا إذا كان متعدياً أو مفرطاً، وفي هذه الحالة لم يتعد السائق، ولم يفرط، فلا يكون مسؤولاً عن الضرر، بخلاف الغير.

(١) انظر: بحث اللجنة الدائمة للإفتاء، بعنوان: «حوادث السيارات، وبيان ما يترتب عليها بالنسبة لحق الله وحق عباده»، منشور في أبحاث هيئة كبار العلماء ٥/ ٥٠٢.

(٢) انظر في تقرير القاعدة في ذلك: ابن رجب، تقرير القواعد وتحرير الفوائد ٢/ ٥٩٧.

ومن أمثلة ذلك: لو فوجئ السائق أثناء سيره ليلاً في طريق سريع بجمالٍ سائبةٍ تمشي على الطريق، فحاول تفاديها، إلا أنه لم يستطع ذلك، فاصطدم بها، وأصيب الراكب الذي معه بكسور وجروح نتيجة ارتطامه بـ «طلبون» السيارة، فالمسؤولية في هذه الحالة على حارس هذه الجمال، لتفريطه في المحافظة عليها، ووقاية الآخرين من أضرارها.

ثانياً: حالات التخفيف من المسؤولية التقصيرية للسائق الناشئة عن حوادث المرور نتيجة خطأ الغير:

تتخفف المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة نتيجة خطأ الغير في الحالات التي يشتركان فيها في المسؤولية، فتتخفف مسؤوليته بقدر إسهام الغير في إحداث الضرر، وحالات الاشتراك في المسؤولية وفقاً لأحكام الفقه الإسلامي هي ما يلي:

الحالة الأولى: إذا نتج الحادث عن مباشرة من السائق، وتسبب من الغير، وكانت المباشرة مبنية على التسبب، وكان في كل منهما عدوان أو تفريط.

وأساس ذلك أن القاعدة الفقهية تقتضي أنه يُستثنى من عموم الأصل القاضي بتقديم المباشر على المتسبب، ما لو كانت المباشرة مبنية على التسبب، وكان في كليهما عدوان^(١).

ومن أمثلة ذلك ما يلي:

- المثال السابق للشخص الذي كان يسير عكس اتجاه السير، إلا أن السيارة الأخرى التي اصطدمت بها كانت تسير بسرعة تتجاوز السرعة المحددة لها نظاماً، فيضطر سائق السيارة الثانية أن يتجه نحو الرصيف، هرباً من السيارة العاكسة لاتجاه السير، مما يؤدي إلى دهس أحد المارة دون قصد، ففي هذه الحالة تخفف مسؤولية من قام بالدهس، ويشترك

(١) انظر في تقرير هذا الاستثناء من عموم القاعدة القاضية بتقديم المباشر على المتسبب عند اجتماعهما: ابن رجب، تقرير القواعد وتحرير الفوائد ٥٩٧/٢، الزرقا، الفعل الضار والضمان فيه، ص ٨٤-٩١.

معه الغير في المسؤولية وهو سائق السيارة الأولى، حيث إن مباشرة من قام بالدس مبنية على تسبب من عكس السير^(١).

- أن يقف سائق السيارة في مكان لا يسمح له بالوقوف فيه، فيصدم به من الخلف سائق سيارة أخرى كان يسيراً متجاوزاً للسرعة النظامية، فيدفع به إلى الاصطدام بواجهة محل تجاري، كان يقف قريباً منها، مما أدى إلى إتلافها، فيستطيع سائق السيارة الواقفة أن يخفف عن نفسه المسؤولية إذا أثبت أن الحادث لم يحدث بخطئه فقط، بل اشترك معه غيره في ذلك، وهو سائق السيارة التي اصطدمت به من الخلف، وأن مباشرته للإتلاف كانت مبنية على تسببٍ ممن اصطدم به.

- أن يسير سائق سيارة في طريقٍ رئيسي متجاوزاً السرعة النظامية، فتخرج عليه فجأة سيارة من طريق فرعي، فتدخل إلى الطريق الرئيسي دون توقف للتأكد من خلوه من السيارات المارة، فيحاول سائق السيارة الأولى تلافيها، فيفقد السيطرة على سيارته، ويصطدم بسيارة كانت تقف بشكل نظامي، فيتلفها، فمباشرة السيارة الأولى للاصطدام كانت مبنية على تسببٍ من السيارة الثانية التي دخلت من طريق فرعي، وكلاهما وقع في خطأ، فيستطيع سائق السيارة الأولى أن يخفف عن نفسه المسؤولية إذا أثبت أن الغير - وهو سائق السيارة الثانية - قد اشترك معه في وقوع الحادث، وأن مباشرته كانت مبنية على تسببٍ منه.

الحالة الثانية: إذا نتج الحادث عن مباشرة من السائق والغير، أو عن تسببٍ منهما، وتعاذلت قوة تأثير أفعالهما في إحداث الضرر، وكان التسبب ناتجاً عن تعدد أو تفريطٍ منهما.

وأساس ذلك أن القاعدة الفقهية تقتضي أنه إذا تعددت أسباب الإتلاف، وكانت جميعها من قبيل المباشرة أو التسبب، وتعاذلت في قوتها وتأثيرها، فإن الضمان يكون على

(١) انظر: سرحان، وخاطر، مصادر الحقوق الشخصية، ص ٤٦٧.

الجميع^(١)، يقول الكاساني **رَحْمَةُ اللَّهِ**: «وإن كانوا جميعاً يسوقون، فما تلف بذلك، فضمانه عليهم جميعاً؛ لوجود التسبب منهم جميعاً»^(٢)، ويقول الدسوقي **رَحْمَةُ اللَّهِ**: «من الخطأ على الظاهر أن يزلق إنسان فيمسك آخر، ثم هو يمسك ثانياً، وهكذا فيقع الجميع، ويموتون، فالأول هدرٌ، ودية الثاني على عاقلة الأول، ودية الثالث عليهما»^(٣)، ويقول الشربيني **رَحْمَةُ اللَّهِ**: «فإن استوى السببان كأن حفر شخصٌ بئراً قريبة العمق، فعمقها غيره، فضمان من تردى فيها عليهما بالسوية»^(٤)، ويقول ابن قدامة: «وإن اشترك جماعة في عدوانٍ، تلف به شيء، فالضمان عليهما»^(٥).

ومن أمثلة ذلك ما يلي:

- أن يتسابق شخصان بسيارتهما في طريق عام، ثم يفقدان السيطرة على سيارتهما، ويرتطمان بواجهة محل تجاري، فيتلف، فالمسؤولية على كليهما، فيستطيع سائق كل سيارة منهما لو رفعت الدعوى عليه أن يخفف عن نفسه المسؤولية بإثبات تأثير خطأ الغير في إحداث الضرر.

- إذا اصطدمت سيارتين ببعضهما البعض، بسبب السرعة أو الانشغال عن القيادة أو لكون أحد السائقين أو كليهما في حالة سكر، ونحو ذلك، ثم زحفت السيارتان بسبب قوة الارتطام إلى منزلٍ مجاورٍ، فأتلفت سورهُ الخارجي، وبعض ممتلكات صاحب المنزل.

(١) انظر: فيض الله، نظرية الضمان في الفقه الإسلامي العام، ص ٩٩، المرزوقي، المسؤولية التقصيرية في منظور الفقه الإسلامي، ص ٣٢٢، ٣٣٢، موافي، الضرر في الفقه الإسلامي ٩١٨ / ٢.

(٢) الكاساني، بدائع الصنائع ٧ / ٢٨٠.

(٣) الدسوقي، الحاشية على الشرح الكبير للدردير على مختصر خليل ٤ / ٢٤٩.

(٤) الشربيني، مغني المحتاج ٥ / ٣٤٦.

(٥) ابن قدامة، المغني ٨ / ٣٣١.

الحالة الثالثة: إذا نتج الحادث عن مباشرة من السائق والغير، أو تسببٍ منهما، واختلفت قوة تأثير أفعالهما في إحداث الضرر، وكان التسبب ناتجاً عن تعدد أو تفریطٍ منهما.

وأساس ذلك أن أسباب الإلتاف إذا تعددت، واختلفت في قوتها، فللفقهاء، على سبيل العموم، مسلكان في تحديد المسؤول عن التعويض، وهذان المسلكان هما:

المسلك الأول: أن المسؤولية تقع على كل من مرتكب سبباً من هذه الأسباب^(١)، ويسمى هذا المسلك في الفقه القانوني بـ «نظرية تعادل الأسباب»^(٢).

ويؤيد هذا الاتجاه - فيما يظهر لي - مجمع الفقه الإسلامي الدولي في قراره السابق، في حوادث السير، حيث نص في الفقرة (٥/ج) على أنه: «إذا اجتمع سببان مختلفان، كل واحد منهما مؤثر في الضرر، فعلى كل واحدٍ من المتسببين المسؤولية بحسب نسبة تأثيره في الضرر، وإذا استويا أو لم تُعرف نسبة أثر كل واحد منهما، فالتبعة عليهما على السواء».

(١) ومن تطبيقات ذلك: «إن حفر إنسان بئراً، ونصب آخر سكيناً، فوقع إنسان في البئر على السكين، فمات... نص أحمد، **رَحْمَةُ اللَّهِ**، على أن الضمان عليهما، قال أبو بكر: لأنها في معنى الممسك والقاتل، الحافر كالممسك، وناصب السكين كالقاتل، فيخرج من هذا أن يجب الضمان على جميع المتسببين في المسائل السابقة» ابن قدامة، المغني ٨/ ٣٣١، ويرى الشافعي في أحد قوليه فيمن رمى شخصاً غيره من شاهق، فتلقيه آخر بسيف، فقدّه، أن الضمان بينهما، إن كان لا يسلم من هذا الرمي؛ لأن كل واحد منهما سببٌ للإلتاف، نقله عنه عبد الرحمن بن قدامة في الشرح الكبير على متن المقنع ٩/ ٣٣٩، ومن ذلك: «إن أذهب الأول بعض الحروف، وأذهب الثاني بقية الكلام، فعلى كل واحد منهما بقسطه، كما لو ذهب الأول ببصر إحدى العينين، وذهب الآخر ببصر الأخرى»، ومنه: «إذا اشترك ثلاثة في قتل رجل، فقطع أحدهم يده، والآخر رجله، وأوضحه الثالث، فمات، فللولي قتل جميعهم، والعفو عنهم إلى الدية، فيأخذ من كل واحد ثلثها» ابن قدامة، المغني ٨/ ٣٥١، ٨/ ٢٣١.

(٢) انظر: شنب، الوجيز، ص ٣٩٦-٣٩٧.

المسلك الثاني: أن المسؤولية تقع على من صدر من هو السبب الأقوى تأثيراً^(١)، حيث إن القاعدة «إذا اجتمع سببان أحدهما أخص، اختص الضمان بصاحبه»^(٢)، وأعمل أنصار هذا المسلك هذه القاعدة في تطبيقات متعددة^(٣)، ويسمى هذا المسلك في الفقه القانوني بـ «نظرية السبب المنتج»^(٤).

(١) انظر: الدردير، الشرح الكبير على مختصر خليل، مع حاشية الدسوقي ٢٤٩/٤، النووي، منهاج الطالبين، ص ٢٨٤، الشربيني، مغني المحتاج ٣٤٦/٥، ابن قدامة، المغني ١٧٦/٥، وللمزيد: موافي، الضرر في الفقه الإسلامي ٩٢١/٢، الهاجري، القواعد والضوابط في الضمان المالي ٣٩٣/١، المرزوقي، المسؤولية التقصيرية في منظور الفقه الإسلامي، ص ٣٢٢-٣٣٢.

(٢) قارئ، مجلة الأحكام الشرعية، ص ٤٤٦.

(٣) ومن تطبيقات ذلك: لو حفر شخصُ بئراً، على سبيل التعدي، ثم وضع آخر حجراً بجواره، فتعثر أحد المارة بها، فسقط في البئر، فمات، فالدية على واضع الحجر؛ حيث اجتمع سببان مختلفان، أحدهما أقوى تأثيراً من الآخر، فالدية على مرتكب الفعل الأقوى تأثيراً، وهو واضع الحجر، فلولا تعثر المتضرر بالحجر لما سقط في البئر. انظر: الشربيني، مغني المحتاج ٣٤٦/٥، المرادوي، الإنصاف ٣٤/١٠، ومن ذلك: «لو ترجح الحفر بالقوة، كأن حفر بئراً عدواناً، فوضع آخر سكيناً فيها، ومات المتردي بالسكين، فالضمان على الحافر؛ لأن الحفر أقوى السببين؛ لأنه الملجئ له إلى السقوط على السكين»، الشربيني، مغني المحتاج ٣٤٦/٥، ومنه: لو اجتمع ذابحٌ وجارحٌ، ضمن الذابح، انظر: الماوردي، الحاوي الكبير ٥٠٣/٧، عبد الرحمن بن قدامة، الشرح الكبير على متن المقنع ٣٣٩/٩، ومنه: إن رمى شخصٌ غيره من شاهقٍ، فتلقاه آخر بسيف، فقدّه، فالضمان على الثاني، انظر: عبد الرحمن بن قدامة، الشرح الكبير على متن المقنع ٣٣٩/٩، وقد علل المؤلف تقديم المتلقي بالسكين على الرامي بأن الأول مباشر، والثاني متسبب، ولا يظهر لي وجه ذلك، إذ حتى الرامي مباشر، ولكن لعل علة ذلك هو كون المتلقي بالسكين هو صاحب السبب الأقوى تأثيراً.

ويشترط المالكية لتقديم الأقوى أن يكون الضرر وقع من المجموعة دون مبالاة، فلو كان على سبيل المبالاة، اشترك الجميع في المسؤولية، انظر: الدردير، الشرح الكبير على مختصر خليل، مع حاشية الدسوقي ٢٤٩/٤.

(٤) شنب، الوجيز، ص ٣٩٧.

وحيث تعددت الأقوال الفقهية في هذه المسألة، مما يقتضي الترجيح بينهما، ولكن وفقاً للمعيار النظامي الذي وضعه المنظم السعودي للترجيح بين الأقوال الفقهية عند تعددها، وذلك في المسائل التي لم يتعرض لها النظام، ويقتضي هذا المعيار أن نأخذ بالقول الأكثر ملاءمة لترجيحات النظام.

وبالتأمل يبدو لي أن المسلك الأول هو الأنسب لترجيحات المنظم السعودي في نظام المعاملات المدنية، حيث إنه يقرر الاشتراك في المسؤولية عند الاشتراك في إحداث الضرر، ويدل على ذلك صراحة المادة (١٢٧) من النظام، حيث نصت على أنه: «إذا تعدد المسؤولون عن فعل ضار كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر، وتعين المحكمة نصيب كل منهم في التعويض وفق القواعد الواردة في هذا الفصل، وإذا تعذر ذلك كانت المسؤولية بينهم بالتساوي».

ومن أمثلة ذلك ما يلي:

- إذا أصابت سيارة شخصاً أو مالا، وأصابته أخرى في نفس الوقت أو بعده ولم يمت، وتمايزت الكسور أو الجروح أو التلف، فعلى كل من السائقين مسؤولية ما تلف أو أصيب بسيارته قل أو كثر.

- إذا أصابت سيارتان شخصاً بجروح أو كسور، ولم تتمايز، ولم يمت، أو أصابتا شيئاً فأتلفتة، فالمسؤولية بينهما مناصفة^(١).

(١) انظر في الصورتين الأخيرتين: بحث اللجنة الدائمة للإفتاء، بعنوان: «حوادث السيارات، وبيان ما يترتب عليها بالنسبة لحق الله وحق عباده»، ص ٥٢٦-٥٢٧.

الفرع الثالث: القوة القاهرة:

التعريف:

تُعرّف القوة القاهرة في الفقه القانوني بأنها كل واقعة أجنبية عن المدين، لا يمكن توقعها، ولا دفعها، ويستحيل معها تنفيذ الالتزام، وتؤدي مباشرة إلى الضرر^(١).

وتعرف في الفقه الإسلامي بأنها كل أمر عارض خارج عن تدخل الإنسان، لا يستطيع دفعه، ويتعذر عليه الاحتراز منه^(٢)؛ كالزلازل، والبراكين، وهبوب رياح عاتية، وسقوط كتلة صخرية، وتوقف أحد أجهزة السيارة عن العمل، أو انفجار إطاراتها إذا وقع جميع ذلك فجأة، وأثناء السير^(٣).

والقوة القاهرة مصطلح قانوني في أصله، ويقابله في الفقه الإسلامي مصطلح «الآفة السماوية»، ويعبر جانباً من الفقهاء عن بعض صورها المتعلقة بالشار والزروع بمصطلح «الجائحة».

وبناء على ما سبق، فيمكن تعريف القوة القاهرة في إطار موضوع البحث بأنها كل واقعة أجنبية عن سائق السيارة، لا يمكن له توقع حدوثها، ولا دفعها، ويستحيل عليه مع حدوثها أن ينفذ التزامه بعدم الإضرار بالغير، ويؤدي وقوعها إلى نشوء الضرر مباشرة.

(١) انظر: شنب، الوجيز، ص ٤٠٣، عامر، المسؤولية المدنية، ص ٣٩٢، زكي، الوجيز، ص ٣٦١، بتصرف.

(٢) عرف مجمع الفقه الإسلامي القوة القاهرة بالتعريف السابق في قراره رقم ٧١ (٨/٢)، بشأن حوادث السير.

(٣) انظر: السنهوري، الوسيط ١/ ٩٩٨-٩٩٩، شنب، الوجيز، ص ٤٠٤، الجبوري، الوجيز ١/ ٥٩٤-٥٩٥، تناغو، مصادر الالتزام، ص ٢٥٣.

وفرض المسألة في هذه الصورة هو أن الضرر الذي أصاب المتضرر كان بسبب حادثٍ مروريٍّ، وقع نتيجة قوة قاهرة، فيخرج عن هذا لو تضرر الشخص بسبب القوة القاهرة مباشرة.

الشروط:

لا تُعد الواقعة قوة قاهرة مؤثرةً على المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة إلا إذا توفرت فيها الشروط التالية:

١. أن تكون واقعةً لا يد للسائق في وقوعها^(١)، كما يدل على ذكر منطوق المادة (١٢٥)، ويكون للسائق يدٌ في وقوعها إذا كان وقوعها راجعاً إلى خطئه، ويكون كذلك إذا وقعت نتيجة تعد منه أو تقصير.

وعليه، فلا تكون الواقعة قوة قاهرة إذا كان خطأ السائق هو سبب وقوعها، أو أنه ساهم في ذلك، وإن لم يكن سبباً في وقوعها، أو أنه ساهم في مضاعفة حجم الضرر الناشئ عن ذلك^(٢).

وتطبيقاً لذلك، لو أهمل السائق صيانة السيارة، وتفقد إطاراتها، أو ركب لها إطاراتاً أو قطعة غيار ذات جودة ضعيفة، فتعطلت فجأة أو انفجر أحد إطاراتها، فإن هذه الواقعة لا تُعد قوة قاهرة، لأنها ناتجة عن خطأ السائق، ولو شعر السائق أثناء سيره ببيادر عطل

(١) انظر: زكي، الوجيز، ص ٣٦٧، المومني، جاد الحق، عبد الستار، شرح مصادر الالتزام غير الإرادية في قانون المعاملات المدنية الإماراتي، ص ١١٢، وقد جرت عادة عدد من فقهاء القانون أن يضمنوا هذا الشرط كون الواقعة أجنبية عن المدين، فلا تكون راجعة إلى خطأ الأشخاص الذين يسأل عنهم، ولا إلى فعل الأشياء التي في حراسته، وغير متصلة بالكيان المادي للمدين، وقد رأيت الفصل بين هذين الشرطين، لمزيد من التوضيح، لأن الشرط الأول متفق عليه بين فقهاء القانون، بينما اشتراط كون الواقعة أجنبية بحسب المعنى المذكور آنفاً فهي محل خلاف بينهم.

(٢) انظر: سليمان مرقس، المسؤولية المدنية، ص ٤٨٨، بتصرف واسع.

في سيارته الجديدة، فلم يقف، واستمر في السير، ففوجئ بتعطّلها، أو انفجار إطارها، فانقلبت أو اصطدمت بالغير، فإن تعطلها في هذه الحالة لا يُعدّ قوة قاهرة؛ لكونه وقع بتفريطٍ منه، حيث كان بإمكانه أن يتفادى وقوعه، أو يخفف مما قد يترتب على ذلك من ضرر، إلا أنه فرط في ذلك.

٢. عدم إمكان التوقع، فيجب أن تكون الواقعة - وفقاً لمألوف الناس - غير متوقعة الحدوث في الظروف التي وقعت فيها^(١)، فإن أمكن توقعها، فيجب على الأقل أن تكون نتائجها غير متوقعة.

وعليه، فإن كان من الممكن توقع حدوثها، لم تكن قوة قاهرة، حتى ولو استحال دفعها، وذلك في حدود النتائج المتوقعة فقط، ذلك أن الواجب حينئذ على السائق أن يقوم بما يجب لمنع وقوعها، أو تحاشي التعرض لها، أو على الأقل القيام بما يلزم لتلافي النتائج المتوقعة.

ولا يشترط أن تكون الواقعة لم يسبق وقوعها أصلاً، فالهزات الأرضية، وهبوب الرياح العاتية، وسقوط الكتل الصخرية على الطرق، وانفجار إطارات السيارة، وتعطل محركها، كلها هذه وغيرها حوادثٌ سبق وقوعها، ومع ذلك تعدّ قوة قاهرة، طالما أنها لم تكن متوقعة الوقوع ثانية في وقت وقوع الحادث المروري^(٢).

ويتأسس هذا الشرط على أن الواقعة إن كان متوقعة الحدوث، ولم يقم سائق السيارة باتخاذ الاحتياطات اللازمة لتلافيها، أو تلافي نتائجها، فإنه يكون مقصراً،

(١) انظر: شنب، الوجيز، ص ٤٠٤، زكي، الوجيز، ص ٣٦٧، مرقس، المسؤولية المدنية، ص ٤٨٧، سرحان، وخاطر، مصادر الحقوق الشخصية، ص ٤٦٢.

(٢) انظر في أنه لا يشترط أن تكون الواقعة لم يسبق وقوعها، ويكفي في حال سبق وقوعها أن تكون غير متوقعة الحدوث مرة ثانية في الظروف التي وقعت فيها: يحيى، الموجز ١/ ٢٥٧ - ٢٥٨، الجبوري، الوجيز ١/ ٥٩٦، تناغو، مصادر الالتزام، ص ٢٥٢، الدناصوري، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، ص ٢٢٥.

والتقصيرُ خطأً موجبٌ للمسؤولية التقصيرية، وفقاً لما دلت عليه المادة (١٢٠) من نظام المعاملات المدنية.

وهذا الشرط يمكن استنباطه من قرارات الفقهاء في بعض مسائل الضمان، فقد قيدوا انتفاء المسؤولية عن مُشعل النار فيما لو أشعلها في وقت لا ربح فيه، ثم هبت فجأة، أما لو أشعلها في أثناء هبوب الريح، فيتحمل مسؤولية ذلك؛ لأن انتقال النار إلى الغير في ظل هذه الظروف أمرٌ متوقع^(١).

ويعتد الفقه القانوني في معيار عدم إمكان التوقع بمعيار موضوعي، فيكون عدم إمكان التوقع مطلقاً لا نسبياً، ويُقاس، كما يرى البعض بمعيار الشخص العادي، فينظر هل الشخص العادي لو وضع في نفس ظروف السائق كان يمكنه توقع حدوث هذه الواقعة أم لا، وذلك على أساس أن معيار تحديد الخطأ عموماً في ظل المسؤولية التقصيرية هو معيار الشخص العادي^(٢)، بينما يرى البعض الآخر عدم الاكتفاء بمعيار الشخص العادي، بل بأشد الناس حرصاً^(٣).

(١) ومن قرارات الفقهاء في هذه المسألة أن السرخسي قيد الحكم بعدم ضمان مشعل النار إذا تعدت إلى أرض الغير فأحرقها بقوله: «هذا إذا كانت الرياح هادية حين أوقد النار، ثم تحركت؛ لأنه لا صنع له في تحريكها، وأما إذا كانت الرياح مضطربة ينبغي أن يضمن؛ لأنه يعلم أنها لا تستقر، فلا يعذر، فيضمن»، الزيلعي، تبين الحقائق ١٤٧/٥، ومثل ذلك ما قاله ابن قدامة: «وإذا أوقد في ملكه ناراً، أو في موات، فطارت شرارة إلى دار جاره، فأحرقها... لم يضمن إذا كان فعل ما جرت به العادة من غير تفريط؛ لأنه غير متعذر... وإن كان ذلك بتفريط منه، بأن أجاج ناراً تسري في العادة لكثرتها، أو في ربح شديدة تحملها، أو فتح ماء كثيراً يتعدى، أو فتح الماء في أرض غيره، أو أوقد في دار غيره، ضمن ما تلف به»، المغني ١٧٧/٥. وللاستزادة يراجع: المرزوقي، المسؤولية التقصيرية في منظور الفقه الإسلامي، ص ٢٩٣-٢٩٤.

(٢) انظر: مرقس، المسؤولية المدنية، ص ٤٨٩، مع هامش (٢).

(٣) انظر: السنهاوري، الوسيط ١/٩٩٦-٩٩٧، يحيى، الموجز ١/٢٥٧-٢٥٨، الجبوري، الوجيز ١/٥٩٦.

ووجه الاعتداد بمقياس موضوعي بالنسبة لسائق السيارة، أن الحادث المروري قد اتصل بفعله مباشرة، فهو أولى بتحمل مسؤوليته، بدلاً من وقوع الضرر هدرًا، وتحميل المتضرر كامل المسؤولية، بالرغم من أنه لم يصدر منه فعل يؤدي إلى وقوع الحادث، لاسيما وأن القاعدة الفقهية أن المباشر يضمن وإن لم يتعد، ويترتب على ذلك تضيق مساحة وقوع الحادث المروري هدرًا نتيجة حوادث مفاجئة، وتوسيع مساحة تضمين سائق السيارة.

وتطبيقاً لذلك، فالمرض المفاجئ الذي يصيب الإنسان، وهبوب الرياح العاصفة في غير وقتها، ودون تحذير من الجهة المختصة، يُعدان قوة قاهرة، بخلاف المرض غير المفاجئ؛ كنوبات الإغماء أو التشنج من المريض بالصرع أو السكري، إذا أصابته أثناء قيادة السيارة^(١)، أو هبوب الرياح العاصفة في الموسم الذي يكثر فيه هبوبها، أو بعد تحذير الجهات المختصة من احتمالية هبوبها، فلا تُعد من قبيل القوة القاهرة، كما أن تجمع المياه على الطريق، وإعاقة السير فيه، وتعرض السيارات لحوادث الانزلاق، كل ذلك أمرٌ متوقعٌ بعد هطول الأمطار الكثيفة، فلو انزلت سيارة، وفقد سائقها السيطرة عليها أثناء السير في هذه الظروف، فإن ما وقع لا يُعد قوة قاهرة تعفيه من المسؤولية، إلا إذا كانت هذه النتائج زائدة عن المتوقع عادةً، فيمكن عندئذٍ اعتبار ما زاد منها عن المتوقع قوة قاهرة، فيعفى السائق من المسؤولية في حدود ما نشأ من ضرر عن هذا القدر فقط.

٣. استحالة درء نتائجها، فيجب أن تكون نتائج الواقعة مستحيلة الدرع^(٢)، فلا يمكن للسائق أن يتغلب على نتائجها، ويتفادى وقوعها، وتمثل هذه النتائج في وقوع

(١) انظر: شنب، الوجيز، ص ٤٠٤.

(٢) انظر: شنب، الوجيز، ص ٤٠٤، مرقس، المسؤولية المدنية، ص ٤٨٤، هامش (٢).

جرت عادة عدد من فقهاء القانون أن يعبروا عن هذا الشرط باستحالة الدفع، ويقصدون أن الواقعة المفاجئة لا تكون قوة قاهرة إلا إذا كانت مستحيلة الدفع، وهذا التعبير - من وجهة نظري - ينقصه الدقة، فاشتراط استحالة دفع الواقعة نفسها يرجع إلى الشرط الأول، ويكفي عنه، وهو ألا تكون الواقعة ناشئة عن خطأ من المدين، سواء أكان الخطأ تعدياً أو تفريطاً، =

الحادث المروري، فإن كان من الممكن ذلك بأي وسيلة كانت، لم تكن قوة القاهرة، حتى ولو لم يمكن توقعها.

ويتأسس ذلك على أن السائق إذا كان بإمكانه تفادي وقوع الحادث المروري، بعد أن حدثت هذه الواقعة، ثم لم يفعل، فإنه يكون مقصراً، والتقصير خطأ موجب للمسؤولية التقصيرية، وفقاً للمادة (١٢٠) من النظام.

ويُعبّر الفقه الإسلامي عن هذا الشرط بعباراتٍ، منها: غلبة الريح للشخص؛ كقيم السفينة ونحوه^(١)، وتغلبُ الريحُ الشخصَ إذا كان لا يستطيع دفع النتائج الناشئة عن هبوبها إطلاقاً، كما قد يعبر عنه بأن الشخص لم يكن في وسعه ضبط ما تحت يده من سفينة أو حيوان، ودرء ما قد يصدر عنه من ضرر، ولا يكلف الله نفساً إلا وسعها^(٢).

= إذ لو كانت الواقعة نفسها من الممكن على المدين دفعها، ولم يقم بذلك، فإنها تكون حينئذٍ قد نشأت عن خطئه، المتمثل في التفريط، حيث إنه قد فرط في بذل ما يجب عليه لتلافئها، مما أدى إلى وقوعها.

وعليه، فيغني عن اشتراط إمكان دفع وقوع الواقعة اشتراط ألا تكون راجعة إلى خطأ المدين. بقي لنا، بعد ذلك، النتائج الضارة للواقعة، فقد لا يكون المدين سبباً في وقوع الواقعة، إلا أنه كان يمكنه دفع أو درء نتائجها الضارة، ولكنه تكاسل وفرط في دفعها، فلا تكون الواقعة عندئذٍ قوة القاهرة.

لذلك، رأيت أن أعبر عن الشرط الثالث بالصيغة أعلاه.

(١) ومن شواهد ذلك ما قرره الخرقى في واقعة التصادم بين سفيتين: «وإذا وقعت السفينة المنحدرة على المصاعدة فغرقتا، فعلى المنحدر قيمة سفينة المصاعد أو أرش ما نقصت إذا أخرجتا إلا أن يكون المنحدر غلبته ريح، فلم يقدر على ضبطها». مختصر الخرقى، ص ١٣٧.

(٢) ومن شواهد ذلك ما قاله ابن قدامة في واقعة التصادم بين سفيتين: «وإن غرقتا جميعاً، فلا شيء على المصعد، وعلى المنحدر قيمة المصعد، أو أرش ما نقصت إن لم تتلف كلها، إلا أن يكون التفريط من المصعد.. وإن لم يكن من واحد منهما تفريط، لكن هاجت ريح، أو كان الماء شديد الجرية، فلم يمكنه ضبطها، فلا ضمان عليه؛ لأنه لا يدخل في وسعه ضبطها، ولا يكلف الله نفساً إلا وسعها». المغني ٩/ ١٦٠.

واستحالة تلافي السائق لوقوع الحادث المروري، بعدما حدثت الواقعة المفاجئة، يعني أن تنفيذه لالتزامه بعدم الإضرار بالغير صار مستحيلاً^(١).

والمقصود بالاستحالة في هذا الشرط الاستحالة المطلقة، فيكون المعيار فيها موضوعياً، فلا يكفي أن تتحقق الاستحالة بالنسبة لسائق السيارة وحده، ومعيار الاستحالة المطلقة هو الشخص العادي، كما يرى بعض فقهاء القانون، ويقتضي ذلك بأنها تتحقق إذا استحال على الشخص العادي، إذا وضع في نفس الظروف، أن يتلافى النتائج الضارة لهذه الواقعة^(٢)، ويرى بعض فقهاء القانون أن معيار ذلك ليس هو الشخص العادي، فلا تكون الواقعة قوة قاهرة إلا إذا كان مستحيلاً على الكافة أن يتلافوا نتائج هذه الواقعة، إذا وضعوا في نفس الظروف.

وعليه، لو كانت الاستحالة نسبية قاصرة على السائق فقط، فأمكن لغيره أن يتغلب على نتائج هذه الواقعة، وينفذ التزامه بالامتناع عن الإضرار بالغير من خلال بذل جهدٍ معقول، لم تكن الواقعة قوة قاهرة^(٣).

ولعل أرجح المعيارين للاستحالة المطلقة هو معيار الشخص العادي، ويتأسس ذلك فقهاً على أن القاعدة في كل ما وجب، ولم يوضح معياره، أن يرجع فيه إلى عرف الناس، فما كان مستحيلاً الدفع في عرف الناس كان قوة قاهرة، وإلا فلا، كما تدل على ذلك قاعدة (العادة محكمة)، وقاعدة (المتنع عادة كالممتنع حقيقة)، التي نصت عليهما المادة (٧٢٠) من نظام المعاملات المدنية.

(١) انظر: يحيى، الموجز ١/ ٢٥٨، تناغو، مصادر الالتزام، ص ٢٥٣.

(٢) انظر: شنب، الوجيز، ص ٤٠٥، مرقس، المسؤولية المدنية، ص ٤٨٩-٤٩٠، سرحان، وخاطر، مصادر الحقوق الشخصية، ص ٤٦٣.

(٣) انظر: السنهوري، الوسيط ١/ ٩٩٧، الدناصوري، المسؤولية المدنية، ص ٢٢٥، سرحان، وخاطر، مصادر الحقوق الشخصية، ص ٤٦٣، الجبوري، الوجيز ١/ ٥٩٧.

ولا شك أن تقرير معيار الاستحالة المطلقة يضيق من نطاق الإعفاء بالنسبة للسائق، ويوسع من نطاق إيجاب التعويض عليه، على أساس أن السائق أولى بتحمل مسؤولية الحادث، فهو من باشر ارتكابه بفعله، بدلاً من إعفائه، وذهاب الضرر هدرًا في حالة الاستحالة النسبية.

وتطبيقاً لذلك، لو هطلت أمطار غزيرة ومفاجئة على الطريق الذي كان يسلكه سائق السيارة، فكثرت الانزلاقات في الطريق، وصارت تشكل خطراً بالغاً، فإن هذه الواقعة لا تُعد قوة قاهرة، لأنه يمكن لسائق السيارة أن يدفع ذلك ببذل جهدٍ معقول، وذلك من خلال سلوك طريقٍ آخر أو التوقف في مكانٍ آمن حتى تنتهي هذه الأمطار.

٤. أن تكون الواقعة هي السبب المباشر لوقوع الحادث المروري، فيجب أن تتوفر علاقة السببية بين الواقعة المفاجئة وبين وقوع الحادث المروري، بأن تكون الواقعة هي سبب وقوع الحادث، فإن كانت الواقعة لا علاقة لها وفق مجريات العادة بوقوع الحادث، فإن علاقة السببية تبقى قائمة بين سائق السيارة وبين الضرر الذي أصاب المتضرر، وليس للسائق أن يحتج في مواجهته بوقوعها^(١).

وتطبيقاً لذلك، لو هبت رياحٌ عاصفةٌ، حجبت الرؤية، فارتطم سائق السيارة بسيارة أمامه توقفت وسط الطريق بشكل مفاجئ، فهبوب الريح في هذه الصورة لا يُعد قوة قاهرة تعفي السائق من المسؤولية، لأنها لم تكن هي السبب في اصطدامه بالسيارة التي أمامه، بل السبب هو فعل سائق السيارة المتضررة.

(١) انظر: شنب، الوجيز، ص ٤٠٥.

٥. أن تكون الواقعة خارجية^(١)، ويشترط لتحقيق ذلك ما يلي:

- ألا ترجع الواقعة إلى خطأ الأشخاص الذين يُسأل عنهم السائق، كما لو كان سبب الواقعة المفاجئة خطأ أحد الخاضعين لرقابة السائق أو أحد تابعيه، فالنظام جعله مسؤولاً عما يحدثونه من ضرر، فلا يسوغ أن يحتج بخطئهم ليدفع عن نفسه المسؤولية^(٢).

- أن تكون الواقعة غير متصلة بكيان السيارة، فالواقعة المتصلة به تكون ناشئة عن فعل السيارة، وطالما أن السيارة تحت حراسة السائق، فإنه هو من يتحمل مسؤولية الأضرار الناشئة عن فعلها، كما تدل على ذلك المادة (١٣٢)، فلا يسوغ له أن يحتج بفعل السيارة ليتخلص من المسؤولية.

وعليه، فالوقائع المفاجئة التي ترجع إلى عيب في السيارة لا تُعد قوة قاهرة؛ كأنفجار الإطار، وتعطل أنظمة السيارة، أو محركاتها، ونحو ذلك، حتى ولو كان العيب خفياً، لكون هذه الوقائع متصلة بكيان السيارة.

وهذا ما يراه جانبٌ كبيرٌ من الفقه والقضاء^(٣)، ويخالف بعضهم، فلا يرى ما يمنع من أن تكون الوقائع السابقة قوة قاهرة، إذا انطبقت عليها باقي شروط القوة القاهرة^(٤).

- أن تكون الواقعة خارجة عن الكيان المادي للسائق.

(١) انظر: شنب، الوجيز، ص ٤٠٤، زكي، الوجيز، ص ٣٦٩-٣٧٠.

(٢) انظر: شنب، المسؤولية عن فعل الأشياء، ص ٢٣٠، زكي، الوجيز، ص ٣٧٠.

(٣) انظر في تقرير هذا الرأي عموماً، دون تنزيل له على المسؤولية عن فعل السيارة بذاته: شنب، المسؤولية عن فعل الأشياء، ص ٢٣٠-٢٣١، زكي، الوجيز، ص ٣٦٩-٣٧٠، ٦٧٨-٦٧٩، الجبوري، الوجيز ١/ ٥٩٥، المومني، جاد الحق، شرح مصادر الالتزام غير الإرادية في قانون المعاملات المدنية الإماراتي، ص ١١٢-١١٣.

(٤) انظر: السنهوري، الوسيط ١/ ٩٩٨-٩٩٩، عامر، المسؤولية المدنية، ص ٧٣٢، زكي، الوجيز، ص ٣٦٩-٣٧٠.

وعليه، فلا تكون قوة القاهرة حالات المرض أو الصرع أو الإغماء التي تصيب السائق فجأة أثناء القيادة، بحسب ما يراه بعض فقهاء القانون^(١)، بخلاف فقهاء آخرين، لا يرون اشتراط ذلك^(٢)، فيصح أن تكون القوة القاهرة واقعة داخلية، متصلة بالكيان المادي للسائق، إذا انطبقت عليها باقي شروط القوة القاهرة.

والذي يظهر لي عدم وجاهة هذا الشرط، فلا مانع من كون الواقعة ناشئة عن خطأ أحد الأشخاص الذين يسأل السائق عنهم، أو عن عيب خفي في السيارة، أو متصلةً بكيان السيارة أو السائق، وذلك لما يلي:

- أن صياغة المادة (١٢٥) من النظام جعلت منط الإعفاء من المسؤولية بمقتضى القوة القاهرة هو كونها سبباً لا يد للمدين في وقوعه، واكتفت بذلك، ولم تشترط فيه أن يكون أجنبياً، كما في القانون المدني المصري، وغيره^(٣).

والواجب عند استنباط الأحكام من النظام الاكتفاء بالمنطاطات المذكورة فيه، وعدم استدعاء منطاطات من قوانين أخرى، وإن تشابهت صياغات المواد التي تعالج الموضوع فيما بينها.

وعليه، فلا يوجد في نظام المعاملات المدنية سند نظامي يشترط كون الواقعة خارجية، والأصل عدم الاشتراط.

- أن مدلول المادة (١٣٢) هو أن حارس الشيء الخطر مسؤول عما ينشأ عنه من أضرار يمكن له تلافي وقوعها، أما ما لا يمكن له تلافي وقوعه، فليس داخلياً أصلاً في

(١) انظر: زكي، الوجيز، ص ٣٦٩-٣٧٠، ٦٧٩، عامر، الجبوري، الوجيز ٥٩٦/١، المومني، جاد الحق، شرح مصادر الالتزام غير الإرادية في قانون المعاملات المدنية الإماراتي، ص ١١٣.

(٢) انظر: شنب، المسؤولية عن فعل الأشياء، ص ٢٣٥، عامر، المسؤولية المدنية، ص ٤٠٧، زكي، الوجيز، ص ٣٧٠.

(٣) المادة (١٦٥) من القانون المدني المصري، والمادة (٢٣٣) من القانون المدني الكويتي.

مدلولها إذا استطاع إثبات ذلك، بدليل أنها أجازت له التخلص من هذه المسؤولية إذا كان الضرر ناشئاً عن سبب لا يد له فيه.

- أن تخلص السائق من المسؤولية من خلال إثبات خطأ أحد الأشخاص التابعين للسائق أو الخاضعين لرقابته لا يعني إعفاءه تماماً من المسؤولية، إنما يعني أن المتضرر لا يستطيع الرجوع عليه على وفقاً لأحكام المسؤولية عن فعل السيارة فقط، مع إمكانية الرجوع عليه وفقاً لأحكام مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه أو مسؤولية متولي الرقابة عمن تحت رقبته، إذا انطبقت شروطها.

- أن الشرط السابق لا ينسجم مع القول إن أساس المسؤولية التقصيرية الناشئة عن فعل السيارة هو الخطأ المفترض أو الخطأ في الحراسة، وينسجم مع نظرية تحمل تبعة المخاطر، إلا أن هذه النظرية يصعب تأسيس هذه المسؤولية عليها وفقاً لأحكام نظام المعاملات المدنية^(١).

وتوضيحاً لذلك، أقول:

هذا الشرط لا ينسجم مع تأسيس المسؤولية على نظرية الخطأ في الحراسة لأننا لو قلنا إن السائق مسؤول عن التعويض عن الحادث المروري الذي حدث بسبب واقعة متصلة بكيان السيارة أو السائق، بالرغم من عدم إمكانية توقعها، واستحالة درء نتائجها، وكونها لا ترجع إلى خطأ السائق، فيقتضي ذلك أننا ألزمت السائق بالتزام يستحيل تنفيذه، مضمونه أن يحول دون إيقاع الضرر بالغير من خلال السيارة في هاتين الحالتين، وحملناه مسؤولية الإخلال به، فيجب عليه أن يعرض المتضرر من جراء ذلك، بحجة أن الضرر ناشئ عن فعل السيارة، وهذا يناقض قواعد العدالة، فكيف يتحمل السائق مسؤولية

(١) سيتعرض البحث في المطلب الذي يلي هذا المطلب عن أساس المسؤولية التقصيرية للسائق الناشئة عن حوادث المرور، وسيتعرض لأبرز النظريات في ذلك، ومنها نظرية الخطأ المفترض، والخطأ في الحراسة، وتحمل تبعة المخاطر.

حادث ناشئ عن واقعة لم تقع نتيجة خطأ منه، ويستحيل عليه توقعها، كما يستحيل عليه درء نتائجها، والقاعدة الفقهية أنه لا تكليف بما لا يطاق، وهذا من التكليف بما لا يطاق.

كما أن هذا الشرط لا ينسجم مع تأسيس المسؤولية على نظرية الخطأ المفترض؛ لأن الحادث المروري إذا وقع بسبب هاتين الواقعتين، بعد استيفاء كافة شروط القوة القاهرة الأخرى، لا يمكن معه إطلاقاً نسبته للسائق؛ لأنه لم يصدر عن خطأ منه، واستحال عليه وعلى غيره توقعه ودفعه، فكيف يصح أن ينسب إليه بعد ذلك.

وأخيراً فإن هذا الشرط لا ينسجم الأخذ به إلا مع نظرية تحمل تبعة المخاطر، والتي لا يمكن تأسيس المسؤولية التقصيرية عن فعل السيارة عليها في النظام السعودي؛ لأن النظام أجاز التخلص منها بالسبب الأجنبي، وهذه النظرية تقتضي طبيعتها عدم إمكان التخلص من المسؤولية.

أثر القوة القاهرة على المسؤولية التقصيرية لسائق:

إذا وقعت القوة القاهرة مستوفية للشروط السابقة، انتفت المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة، وفقاً لما دلت عليه المادة (١٢٥) من النظام، ذلك أن القوة القاهرة تقطع العلاقة السببية بين فعل السيارة وبين الضرر، فلا يصبح فعل السيارة هو سبب الضرر، بل يكون سببه الحقيقي هو وقوع القوة القاهرة، وعندئذٍ لا تنطبق قواعد المسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء، لعدم توفر ركن من أركانها وهو العلاقة السببية.

فإن قيل إن فعل السيارة تدخل في وقوع الحادث المروري، فكيف يُعفى السائق من المسؤولية؟ فالجواب على ذلك أن فعل السيارة، وإن تدخل ظاهرياً في وقوع الحادث

المروري، إلا أنه كان في الحقيقة نتيجة حتمية عن القوة القاهرة، فلم يكن له دور إيجابي في وقوع الحادث، بل كان دوره سلبياً محضاً^(١).

ومن أمثلة ذلك: كما لو هبت رياحٌ عاصفة فقلبت السيارة على أحد المارة أو على سيارته، فأصابته بضرر^(٢)، أو تعطلت فجأة مصابيح السيارة أثناء القيادة ليلاً، فاصطدمت السيارة بسيارة أخرى^(٣)، ولم يكن تعطلها نتيجة إهمالٍ من السائق، أو انفجر إطار سيارة أثناء سيرها، وكان جديداً، فاصطدمت السيارة بمحلات تجارية مجاورة له.

ولكن هل يمكن تصور تخفيف القوة القاهرة للمسؤولية التقصيرية لسائق السيارة، فيما لو اشترك خطأ السائق مع القوة القاهرة في وقوع الحادث المروري؟؟

والجواب على ذلك أن جانباً من الفقه والقضاء لا يرون ذلك، حيث يقصرون أثر القوة القاهرة على إعفاء المدعى عليه من المسؤولية، إعفاء كاملاً، بحجة أن القوة القاهرة لا يمكن نسبتها إلى شخصٍ بعينه حتى يشترك معه في تحمل المسؤولية^(٤)، بينما جانب آخر لا يرى ما يمنع من ذلك، على اعتبار أن القوة القاهرة أحد أسباب الضرر، وليست السبب الوحيد^(٥).

والذي أراه في حدود موضوع هذا البحث أن القوة القاهرة المستوفية لشروطها تخفف من مسؤولية السائق إذا اشتركت مع خطئه في حدوث الضرر، وليس لمعتراض أن يحتج

(١) انظر: شنب، المسؤولية عن فعل الأشياء، ص ٢٣٧، عامر، المسؤولية المدنية، ص ٤٠١-٤٠٢، الجبوري، الوجيز ١/ ٥٩٩.

(٢) انظر: الجبوري، الوجيز ١/ ٥٩٩.

(٣) انظر: زكي، الوجيز، ص ٥٩٠.

(٤) انظر: السنهوري، الوسيط ١/ ٩٩٩، شنب، المسؤولية عن فعل الأشياء، ص ٢٣٧، زكي، الوجيز، ص ٥٧١-٥٧٢، الجبوري، الوجيز ١/ ٥٩٨، عامر، المسؤولية المدنية، ص ٤٠٢، الدوسري، دفع المسؤولية المدنية، وتطبيقاتها القضائية، ص ٣٦٣-٣٦٤.

(٥) انظر: الجبوري، الوجيز ١/ ٥٩٨، زكي، الوجيز، ص ٥٧٢.

في مواجهة ذلك بأن خطأ السائق قد يكون هو السبب في وقوع القوة القاهرة أو في وقوع نتائجها الضارة؛ لأنه لو كان خطأه هو السبب في وقوعها لم تكن قوة القاهرة؛ لاختلال شرطها الأول، وهو أن تكون واقعة لا يد للسائق في وقوعها، كما أن خطأ السائق إن كان هو السبب في وقوع نتائجها الضارة، لم تكن قوة القاهرة؛ لاختلال شرطها الثالث، وهو أن يكون درء نتائجها مستحيلاً.

ويمكن الاستدلال على رجحان الرأي المشار له آنفاً بدليلين، هما:

- القياس على خطأ الغير، فكما أن خطأ الغير إذا اشترك مع خطأ السائق في إحداث الضرر يؤدي إلى إعفاء السائق من المسؤولية أو إلى التخفيف منها، فكذلك القوة القاهرة، على اعتبار أنها سببان صادران من غير السائق، فمصدرهما خارجي، ولا يعود وقوعها إلى إرادته، أو إلى خطأ منه.

- القياس الأولوي، فكما أنه يصح أن تعفي القوة القاهرة المدعى عليه من المسؤولية، إذا تحققت شروطها، فمن باب أولى أن تخفف من مسؤوليته.

وعليه، فلو اجتمعت القوة القاهرة المستوفية لشروطها مع خطأ السائق، ولم يكن خطأ السائق هو السبب في وقوعها، أو في وقوع نتائجها، فإن المسؤولية التقصيرية للسائق تخفف بقدر مشاركة القوة القاهرة في وقوع الحادث المروري، وإحداث الضرر.

وتطبيقاً لذلك، ولو كان السائق يسير بسيارته في طريق من الطرق السريعة، بسرعة (١٥٠) كيلو في الساعة، والسرعة القصوى المحددة للسير في هذا الطريق (١٤٠) كيلو في الساعة، فانفجر أحد إطارات السيارة، بالرغم من أنه حديث التركيب، وجيد الصنع، فانحرفت السيارة بسبب ذلك على محلات تجارية، واصطدمت بها، وهشمت واجهاتها، وكثير من محتوياتها، أو انحرفت على سيارات متوقفة على جانب الطريق، فأتلقتها جميعاً.

ففي هذه الحالة يمكن القول إن مسؤولية السائق تُخَفَّف بقدر مشاركة القوة القاهرة في وقوع الحادث، وإحداث الضرر، فالشرطان السابقان قد انطبعا في هذه الحالة، فخطأ السائق بالسرعة ليس هو السبب في انفجار إطار السيارة، كما أنه ليس هو السبب في وقوع الحادث، وإحداث كل الأضرار التي وقعت، إذ لو كانت سرعته وفق المسموح به نظاماً، كما لو كان يسير بسرعة (١٤٠) كيلو في الساعة، وانفجر إطار السيارة، فسيفقد السيطرة غالباً على السيارة، وسيحدث جزء من الأضرار التي وقعت، فوقع القوة القاهرة سبباً في وقوع جانبٍ من هذه الأضرار، وليس كلها، وخطأ السائق ضاعف من حجمها.

وبناء على ما سبق، فليس من العدل أن نعفي السائق من كل المسؤولية، بالرغم من أن خطأه كان سبباً في وقوع جانبٍ من الضرر، كما أنه ليس من العدل كذلك أن نحمل السائق كل هذه الأضرار، بالرغم من أن القوة القاهرة كانت سبباً في جزء منها، فالسرعة وحدها لم تكن هي السبب في وقوع الحادث، وإحداث الأضرار السابقة.

ويراعى عند تقرير أثر القوة القاهرة في التخفيف من المسؤولية أن المتضرر سيلجأ في محاولته لإشراك السائق في المسؤولية إلى تطبيق القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية عن الفعل الشخصي، كما سبق بيانه في خطأ المتضرر.

المطلب الثاني

الأساس النظامي للمسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور

يتردد الأساس النظامي للمسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور بين عدة نظريات، أبرزها: نظرية المباشرة، ونظرية الخطأ المفترض، ونظرية تحمل تبعة المخاطر، ونظرية الخطأ في الحراسة، وسيتناول هذا المطلب هذه النظريات من خلال أربعة فروع، هي:

الفرع الأول: نظرية المباشرة.

الفرع الثاني: نظرية الخطأ المفترض.

الفرع الثالث: نظرية تحمل تبعة المخاطر.

الفرع الرابع: نظرية الخطأ في الحراسة.

الفرع الأول: نظرية المباشرة:

وتقوم نظرية «المباشرة» على أن الضرر الذي ينتج عن الحادث المروري بسبب الدهس أو الصدم أو الاحتكاك يقع من السائق على سبيل المباشرة، ويقع الضرر بالمباشرة إذا كان ناتجاً من اتصال الفعل بمحل الضرر من غير واسطة، أو ترتبت النتيجة على الفعل مباشرة، ودون توسط عاملٍ آخر، فيكون فعل المباشر هو علة الضرر أو السبب الوحيد له^(١).

(١) انظر في معنى الضرر بالمباشرة: المذكرات الإيضاحية للقانون المدني الأردني، ص ٢٥٣، المذكرة الإيضاحية لقانون المعاملات المدنية الإماراتي ٤٠٦/١، الجبوري، الوجيز ١/٥٢٤، المرزوقي، المسؤولية التقصيرية في منظور الفقه الإسلامي، ص ٢٩٩.

ووصف «المباشرة» باعتباره منوطاً للمسؤولية، ابتداءً حقوقياً من الفقه الإسلامي، يعكس مدى دقة النظر، وعمقه، عند استقراء الفقهاء لوقائع الإضرار المختلفة، فقد فرقوا بين حالات وقوع الضرر بالمباشرة وبين وقوعه بالتسبب، ورتبوا أحكاماً مختلفة على كلٍّ منهما، واعتبروا هذا متركزاً مهماً تقوم عليه أحكام الضمان في الفقه الإسلامي، وقد أخذ المنظم السعودي بالمباشرة كأساس للمسؤولية التقصيرية، كما يظهر ذلك من المادة (١٢١) من نظام المعاملات المدنية، والتي جاء فيها: «إذا كان الفعل الضار من مباشر له؛ عُدَّ الضرر ناشئاً بسبب ذلك الفعل؛ ما لم يَقم الدليل على خلاف ذلك».

وعلى صعيد حوادث المرور، فإن السيارة إذا اصطدمت بواجهة محل تجاري، فتلفت، أو بشخص، فأصيب، فإن فعل سائق السيارة بالصدمة انصب مباشرة على المحل الذي تلفت واجهته، أو على الشخص المصاب، دون وجود واسطة بينهما، فكان الصدم هو العلة الوحيدة للتلف، أو الإصابة، فالسيارة لا إرادة لها، ولا تتحرك من تلقاء نفسها، بل هي آلة صماء في يد من يقودها؛ كالعصا أو السلاح، يستقل بتحريكها وتوجيهها كيف يشاء، ومتى يشاء، فهو من يملك السيطرة الكاملة عليها، فكان كل ضرر يحدث بسببها من قبيل المباشرة^(١)، فكأن السائق باشر بها الضرر، فهي وسيلته التي استخدمها في إيقاعه.

ويترتب على تأسيس هذه المسؤولية على المباشرة أن الأضرار المترتبة على الحادث المروري تُعد بحكم النظام ناشئة بسبب خطأ السائق، ولا يلزم المتضرر إثبات ذلك الخطأ، فهو خطأ مفترض، كما تدل على ذلك المادة (١٢١) المذكورة آنفاً، ويؤكد ذلك القاعدة الفقهية أن «المباشر ضامنٌ، ولو لم يتعدَّ».

(١) انظر: سرحان، وخاطر، مصادر الحقوق الشخصية، ص ٥٤٤، المرزوقي، المسؤولية التقصيرية في منظور الفقه الإسلامي، ص ٤٧٤.

وقد أخذت بهذه النظرية بعض القوانين العربية المدنية؛ كالقانون المدني الأردني، وقانون المعاملات المدنية الإماراتي، كما تشير إلى ذلك مذكرتهما الإيضاحية^(١).

ويشكل على تأسيس المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة على المباشرة أمران، هما:

- أن المباشرة قد تتوفر في السائق، ولا يتحمل المسؤولية برغم ذلك، كما في الحوادث التي يرتكبها التابع أو الوكيل أثناء قيادة سيارة المتبوع أو الأصيل، بغرض تحقيق المصالح الخاصة لذلك المتبوع أو الأصيل، فإن الحوادث الواقعة من التابع أو الوكيل في هذه الحالة يتحمل مسؤوليتها المتبوع أو الأصيل، بالرغم من أن المباشر حقيقة هو التابع أو النائب، والمتبوع أو الأصيل متسبب في إحداث الضرر، فلو قلنا أن أساس المسؤولية التقصيرية عن الحادث المروري هي المباشرة لكان الأولى بتحملها التابع أو الوكيل، باعتبارهما مباشرين للضرر، وقد يقال في الجواب على ذلك أن المباشرة للضرر قد تتم بفعل الإنسان نفسه أو بفعل غيره، ممن يعمل بإذنه ولمصلحته.

- أن المباشرة قد لا تتوفر، ويتحمل السائق المسؤولية برغم ذلك، كما لو اصطدم شخص أثناء قيادة سيارته بسيارة أخرى أو بحيوان سائب، أو ضغط على الكوابح (الفرامل) بقوة لتلافي الاصطدام بسيارة أو حيوان، فارتطم الراكب بسبب قوة الاصطدام بـ «طبلون» السيارة، فكسرت يده، وكما لو استخدم سائق السيارة المنبه (البوري) أثناء سيره، ففزع أحد المشاة، فسقط، وتضرر، فالسائق في جميع هذه الحالات ليس بمباشر، بل متسبب، حيث إن فعل السائق بالاصطدام أو استخدام المنبه ليس هو علة الضرر، بل سببه، فالاصطدام أدى إلى ارتطام الراكب بـ «طبلون» السيارة، والارتطام أدى إلى كسر يده، فالارتطام هو علة الضرر، وليس الاصطدام، واستخدام المنبه أدى إلى فزع المتضرر، وفزعه أدى إلى سقوطه، وتضرره، فالفزع هو علة الضرر، وليس استخدام المنبه.

(١) انظر: المذكرة الإيضاحية للقانون المدني الأردني، ص ٢٩٢-٢٩٣، والمذكرة الإيضاحية لقانون المعاملات المدنية الإماراتي ١/ ٤٦٩.

الفرع الثاني: نظرية تحمل تبعة المخاطر:

تقوم نظرية «تحمل تبعة المخاطر» على أن ركن الخطأ ليس بشرط لازم لتحقيق المسؤولية عن الأشياء، لكونها مسؤولية موضوعية، لا خطئية، فسائق السيارة هو من أنشأ المخاطر، من خلال استعماله لآلة خطيرة، وهي السيارة، فأوجد بذلك فرصاً واحتمالات للإضرار بالغير، فكان هو الأولى بتحمل مسؤولية الأضرار الناشئة عن السيارة^(١).

ويشكل على هذه النظرية ما يلي:

- أن النظام في المادة (١٢٥) أجاز صراحة لسائق السيارة أن يتخلص من المسؤولية من خلال إثبات السبب الأجنبي، وهذا ما لا يتفق مع مفهوم المسؤولية الموضوعية، التي لا يمكن التخلص منها بإثبات خطأ الغير أو قوة قاهرة^(٢).

- لو كان أساس هذه المسؤولية هو تحمل التبعة لكان مناط الحكم بها هو ملكية السيارة أو على الأقل ثبوت الانتفاع بها، لا ثبوت حراستها، ولكان من يتحمل هذه المسؤولية هو مالك السيارة أو المنتفع بها، وليس حارسها^(٣)، ذلك أن طبيعة هذه النظرية قائمة على أن سائق السيارة يتحمل مسؤولية الأضرار الناشئة عنها لكونه يملكها أو لأنه ينتفع بها، مما يقتضي أن عليه هو أن يتحمل تبعة المخاطر الناشئة عنها.

وهذه النظرية أخذ بها بعض فقهاء القانون، ومن أبرزهم الدكتور محمد ليب شنب^(٤).

(١) انظر: شنب، المسؤولية عن الأشياء، ص ٢٨٢-٢٨٣.

(٢) انظر: السهوري، الوسيط ١/ ٨٧٠، ١٢٤٠، مرقس، المسؤولية المدنية ٢/ ٢٠٤.

(٣) انظر: مرقس، المسؤولية المدنية ٢/ ١٨٩، السهوري، الوسيط ١/ ١٢٤٠.

(٤) انظر: شنب، المسؤولية عن الأشياء، ص ٢٨٢-٢٩١.

الفرع الثالث: نظرية الخطأ المفترض:

تقوم نظرية «الخطأ المفترض» على أن الضرر الناشئ عن الحادث المروري لم يقع إلا نتيجة خطأ مفترض، منسوب لسائق السيارة، مضمونه هو تقصير السائق في بذل العناية الخاصة التي تحول دون أن يفلت زمام السيارة من يده، فيحدث الضرر، فإذا وقع للغير ضرر بفعل السيارة، فيفترض النظام أن زمامها قد أفلت من سائقه، وأنه فقد السيطرة الفعلية عليه، وهذا هو الخطأ المفترض في جانبه، وطالما أنه مفترض، فلا يجب على المتضرر إثبات تحققه، بل يكفي أن يثبت الضرر الذي لحق به بسبب التدخل الإيجابي للسيارة، فإذا أثبت ذلك افترض النظام أن ذلك كان بسبب خطأ في بذل العناية الواجبة، فيتحمل مسؤوليته سائق السيارة.

والخطأ المفترض في جانب سائق السيارة لا يقبل إثبات العكس، فلا يملك السائق أن يثبت أنه لم يخطئ، وأنه بذل العناية المطلوبة لمنع وقوع الضرر من سيارته؛ لأن الضرر وقع فعلاً، ولم يقع إلا لأن السيارة قد فلتت زمامها من يد سائقها، وهذا الإفلات هو الخطأ بذاته^(١)، فكان وقوع الضرر بفعلها قرينة نظامية على وقوع خطأ من السائق، والقرائن النظامية حجة في الإثبات، كما جاء في المادة (٨٤) من نظام الإثبات^(٢)، وهي قرينة لا تقبل إثبات العكس، فلأن كان الأصل في القرائن النظامية هو أنها قرائن بسيطة، يجوز إثبات عكسها، كما تنص المادة المذكور آنفاً، إلا أن المادة نفسها استثنت الحالات التي تقضي فيها الأنظمة بعدم جواز إثبات العكس، وبالرجوع إلى المادة (١٣٢) من نظام

(١) انظر: السنهوري، الوسيط ١/ ١٢٣٩-١٢٤١، يحيى، الموجز ١/ ٢٩٧-٢٩٨، مع هامش (١).

(٢) تنص المادة (٨٤) من نظام الإثبات على أنه: «القرائن المنصوص عليها شرعاً أو نظاماً تغني من قررت لمصلحته عن أي طريق آخر من طرق الإثبات، على أنه يجوز نقض دلالتها بأي طريق آخر؛ ما لم يوجد نص يقضي بغير ذلك».

المعاملات المدنية نجد أن المنظم لم يسمح بنفي المسؤولية التقصيرية عن فعل الشيء إلا بإثبات السبب الأجنبي، ولم يسمح لحارس الشيء الخطر أن يثبت عدم خطئه.

ويأتي تأسيس المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة على أساس الخطأ المفترض إمعاناً من المنظم في توفير الحماية اللازمة للمتضررين من حوادث المرور، حيث أعفاهم من عبء إثبات الخطأ، وشدد على سائقي السيارات، وسائر الآلات الخطرة، من أجل أن يبذل من يتولى حراستها قصارى جهده لحماية الغير من ضررها، وهذا مقصد حسن، يتفق مع مقاصد التشريع الإسلامي، التي تتغيا حفظ النفس وحفظ المال.

ومما يرجح هذه النظرية أن السائق، وفقاً لأحكام النظام، يستطيع أن يتخلص من المسؤولية بإثبات سبب أجنبي يقطع علاقة السببية بين فعل السيارة والضرر الذي أصاب المتضرر، كما تنص على ذلك المادة (١٣٢) من نظام المعاملات المدنية، إذ إن هذه النظرية لا تلغي أركان المسؤولية التقصيرية، بل غاية ما تصل إليه أنها تفترض تحقق خطأ السائق، وتعفي المتضرر من عبء إثباته، وتمنع السائق من نفيه، كما أنها تفترض تحقق العلاقة السببية بين خطأ السائق المفترض وبين الضرر الذي أصاب المتضرر، ولكن لا تمنع من أن يتخلص السائق من المسؤولية بإثبات عدم تحقق هذه السببية، فالأخذ بهذا النظرية في تأسيس أحكام المسؤولية التقصيرية للسائق تنظم معه سائر الأحكام الأخرى التي قررها النظام.

وقد أخذت بهذه النظرية المذكرة الإيضاحية لمشروع القانون المدني المصري^(١)، وجانب كبير من الفقه القانوني المصري، وعلى رأسهم الدكتور عبد الرزاق السنهوري^(٢).

(١) انظر: الأعمال التحضيرية ٢/ ٤٣٦.

(٢) انظر: السنهوري، الوسيط ١/ ١٢٣٩-١٢٤٢.

ويشكل على هذه النظرية أن المنظم السعودي في المادة (١٣٤) من النظام أثبت الحراسة للشيء الخطر لغير المميز، حيث لا يستقيم تأسيس مسؤولية السائق، وفقاً لأحكام المسؤولية عن فعل الأشياء، على الخطأ المفترض مع ما تقرره المادة (١٢٢ / ١) من النظام من اشتراط التمييز لتحقيق الخطأ، فإذا كان المتضرر لا يستطيع إثبات الخطأ في جانب غير المميز، فكيف يصح أن يفترضه النظام في حقه، ودون أن يتيح له أن يثبت عكسه.

وعليه، فنظرية الخطأ المفترض غير قابل لإثبات العكس غير قادرة على تبرير كافة أحكام هذه المسؤولية، وفقاً لنظام المعاملات المدنية السعودي، وإن كانت صالحة، كما يرى البعض، لتأسيس أحكامها وفقاً للقانون المدني المصري، حيث إن الأخير لم ينص على ثبوت الحراسة لغير المميز، بينما نص عليها المنظم السعودي.

الفرع الرابع: نظرية الخطأ في الحراسة:

تقوم نظرية «الخطأ في الحراسة» على أساس أن المسؤولية التقصيرية عن الحادث المروري تنشأ عن خطأ في حراسة السيارة، وهو خطأ ثابت، وليس مجرد افتراض نظامي، حيث إنه يتحقق بمجرد وقوع الضرر نتيجة عن فعل السيارة، ليس لأن وقوع الضرر قرينة على تحقق الخطأ، بل لأن وقوع الضرر هو الخطأ ذاته، حيث يدل على أن السيارة قد أفلتت من يد حارسها، وهذا خطأ من الحارس، فالحارس ملتزم بأن يسيطر على السيارة، بحيث يمنعها من الإفلات منه، والإضرار بالغير.

وعليه، فهذا الخطأ من نوع خاص، يخرج من عموم القاعدة العامة في الخطأ التقصيري، فهو ليس التزاماً ببذل عناية، بل بتحقيق نتيجة معينة، هي عدم

إفلات السيارة من سيطرته، فإن أفلتت من سيطرته فإن خطأه قد تحقق^(١)، فكما أن الالتزامات العقدية قد تكون التزامات ببذل عناية، والتزامات بتحقيق نتيجة، فكذلك الالتزامات النظامية.

فإذا تحقق وقوع الخطأ، قامت قرينة نظامية على أن هذا الخطأ هو السبب الحقيقي للضرر، ولكنها قرينة قابلة لإثبات عكسها، فلحارس السيارة أن يثبت أن الضرر ليس راجعاً إلى خطئه، بل راجعاً إلى سببٍ أجنبي.

وقد نصر هذا النظرية جانباً من فقهاء القانون العرب، وعلى رأسهم الدكتور سليمان مرقس^(٢).

وقد وجه بعض فقهاء القانون النقد إلى هذه النظرية، على أساس عدم التسليم بوجود التزام نظامي بتحقيق نتيجة، وأن الحكم على شخص بأنه أخل بالتزامه يقتضي بالضرورة أن يكون قادراً على الوفاء به، والالتزام بأن لا تفلت السيارة من يد حارسها، فتضر بالغير، التزم غير ممكن في كل الأحوال، فقد تعطلت السيارة، ويقع بسبب ذلك

(١) وتوضيحاً لذلك، فإن التزام الشخص بعدم الإضرار بالغير التزام بوسيلة، فالإنسان يجب عليه أن يراعى في سلوكه عناية الشخص المعتاد، ولا يتحقق الإخلال بهذا الالتزام إلا إذا أثبت المضرور أن مرتكب الضرر لم يبذل العناية الواجبة منه.

أما الالتزام بحراسة الأشياء فهو التزام بنتيجة، فالحارس يجب عليه أن يسيطر على الشيء سيطرة تامة، وأن يمنع من الإفلات من رقابته والإضرار بالغير، والتزامه هذا التزام بنتيجة لا يتم الوفاء بها إلا بمنع الشيء من الإفلات من الرقابة، فإذا أفلت الشيء من رقابة حارسه، وسبب ضرراً للغير، اعتبر الحارس مخلاً بالتزامه بالحراسة بمجرد حصول هذا الإفلات، دون حاجة إلى إثبات أي تقصير في جانبه. انظر: شنب، المسؤولية عن الأشياء، ص ٢٧١-٢٧٢.

(٢) انظر: مرقس، المسؤولية المدنية ٢/ ١٦٦، ١٩٠-١٩١، شنب، المسؤولية عن الأشياء، ص ٢٧١-٢٧٣.

حادثٌ مروري، رغم كونها حديثة، وخضعت لكافة الفحوصات والصيانات اللازمة، فكيف يقال إن الأضرار التي وقعت كانت نتيجة خطأ حارس السيارة^(١).

ويمكن الإجابة على ذلك بأن الأصل في الالتزام المذكور آنفاً أنه ممكن، فإن صار مستحيلاً، لتدخل سبب أجنبي في وقوع الضرر، فلسائق السيارة أن يثبت ذلك، ويتخلص من المسؤولية.

وقد تُعارض هذه النظرية بالحكم النظامي القاضي بأن الحراسة قد تثبت لغير المميز، والجواب على ذلك أنه طالما أن النظرية قررت أن الخطأ في الحراسة خطأ من نوع خاص، فما المانع من القول بأنه مستثنى من القاعدة العامة في الخطأ التقصيري، ودليل التخصيص في كلا الحالتين هو النص النظامي الذي قرر أحكام هذه المسؤولية.

ويبدو لي أن هذه النظرية أقرب من غيرها لنؤسس عليها أحكام المسؤولية التقصيرية الناشئة عن الحوادث المرورية، وفقاً لنظام المعاملات المدنية السعودي.

(١) انظر: شنب، المسؤولية عن الأشياء، ص ٢٧٥-٢٧٧.

الخاتمة

وفي الختام، أحمد الله تعالى على تيسيره، وأسأله أن يتقبل هذا العمل وينفع به، إنه ولي ذلك والقادر عليه.

وأود أن أشير في هذا المقام إلى أبرز النتائج والتوصيات التي توصل لها البحث.

أولاً: النتائج:

توصل البحث استجابةً لتساؤلاته المثارة في مقدمته إلى نتيجة عامة، وعدد من النتائج الجزئية المتفرعة منها، وبيان ذلك كالآتي:

النتيجة العامة: أن القواعد الخاصة المنظمة للمسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء الخطرة غير كافية بمفردها لتنظيم المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور، ولا يكفي أن يجمع إليها فقط القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية عن الفعل الشخصي، مع أهمية ذلك، بل يجب أن يرجع إلى أحكام الفقه الإسلامي لاستمداد الأحكام منه، فيما لم يرد في نص نظامي.

النتائج الجزئية: اقتضى المقام بيان كيفية تطبيق القواعد الخاصة للمسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء الخطرة على مسؤولية السائق الناشئة عن حوادث المرور، وقد وصل البحث في سبيل بيان ذلك إلى النتائج التالية:

- أن المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن الحوادث المرورية تخضع للأحكام الخاصة للمسؤولية التقصيرية الناشئة عن فعل الأشياء الخطرة، حيث إن السيارة تقتضي بطبيعتها عناية خاصة، لوقاية الغير من أضرارها.

- لا تتحقق المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور إلا إذا ثبت أن السائق هو من كان يتولى حراستها أثناء وقوع الحادث المروري، وأن المدعي قد

تضرر، وثبتت علاقة سببية بين السيارة التي أحدثت الضرر، وبين الضرر نفسه، وتتوفر هذه العلاقة إذا كانت السيارة هي التي أحدثت الضرر، وتسببت في وقوعه.

- يشترط لثبوت تولي السائق لحراسة السيارة أن تكون تحت سيطرته الفعلية، وأن يباشر سلطاته عليها لحسابه الخاص.

- تثبت السيطرة الفعلية للسائق على السيارة إذا اجتمعت له سلطة الاستعمال والتوجيه والرقابة، فإن توزعت هذه السلطات بين السائق وغيره، فإن السيطرة الفعلية لا تثبت للسائق إلا إذا ثبتت له سلطة الاستعمال، وباشرها لمصلحته الخاصة.

- لا يثبت لسائق السيارة وصف الحراسة إذا كان يستعملها لمصلحة غيره؛ كما لو كان تابعاً أو قاصراً خاضعاً للرقابة أو نائباً.

- لا يحول عدم التمييز دون ثبوت السيطرة الفعلية على السيارة، طالما أن عديم التمييز استعمل السيارة لمصلحته الخاصة، وكانت وقت ارتكاب الحادث تحت سيطرته الفعلية.

- لا فرق في ثبوت السيطرة الفعلية للسائق بين أن تكون حيازته للسيارة حيازة مشروعة، أو غير مشروعة.

- يقع عبء إثبات تولي حراسة السيارة على المتضرر، ويكفي في ذلك أن يثبت أن المدعى عليه كان يباشر استعمال السيارة وقت وقوع الحادث، وعندئذ تقوم قرينة نظامية، تقتضي أنه كان يستعملها لصالحه.

- يشترط في الضرر الذي يقوم على أساسه مسؤولية السائق أن يكون محققاً، ومباشراً، سواء كان متوقعاً أو غير متوقع، ويقع عبء إثباته على المتضرر.

- لا ينسب الضرر للسيارة إلا إذا تدخلت في إحداثه، وكان تدخلها إيجابياً، ويتحقق التدخل الإيجابي إذا كانت السيارة وقت وقوع الحادث المروري في وضع غير مألوف أو غير طبيعي، يسمح عادة بوقوع الضرر، ولا يشترط أن تتصل السيارة مادياً بالمتضرر حال وقوع الضرر؛ فقد يتحقق التدخل الإيجابي، ولو لم تتصل به مادياً.
- يقع عبء الإثبات علاقة السببية على المتضرر، فيجب عليه أن يثبت أن الضرر الذي أصابه تدخلت السيارة في إحداثه، فكانت هي السبب المنشئ له.
- التعويض الواجب على السائق كأثر لمسؤوليته التقصيرية الناشئة عن حوادث المرور يمكن أن يكون تعويضاً عينياً أو تعويضاً بمقابل، كما يمكن أن يكون تعويضاً نظامياً أو قضائياً أو اتفاقياً.
- يشترط لإعفاء السائق أو التخفيف من مسؤوليته نتيجة خطأ المتضرر أن يثبت خطأ المتضرر، وأن يكون هو السبب في الضرر الذي أصابه.
- الضابط العام لإعفاء السائق من المسؤولية نتيجة خطأ المتضرر هو: أن يكون المتضرر هو من جنى على نفسه، أو ماله، أو عرضهما للخطر، أو قصر في منع وقوع الضرر عليهما، شريطة ألا يُنسب إلى سائق السيارة عدوان أو تفريط.
- الضابط العام لتخفيف المسؤولية عن السائق نتيجة خطأ المتضرر هو: أن يكون المتضرر هو من جنى على ماله أو نفسه، أو عرضهما للخطر، أو قصر في منع وقوع الضرر عليهما، ووقع من سائق السيارة عدوان أو تفريط.
- لا يؤثر خطأ الغير على المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة إلا إذا كان خطأ، وكان سبباً في نشوء الضرر، وإصابة المتضرر به.

- يُعفى السائق السيارة من المسؤولية التقصيرية نتيجة خطأ الغير في ثلاث حالات، الأولى: إذا نتج الحادث عن تسبب من سائق السيارة، ومباشرة من الغير، والثانية: إذا نتج الحادث عن مباشرة من السائق، وتسبب من الغير، وكان الغير متعدياً أو مفرطاً، بخلاف السائق، فكان ملتزماً بقواعد السلامة المرورية، والثالثة: إذا نتج الحادث عن تسبب من السائق، وتسبب من الغير، وكان الغير متعدياً أو مفرطاً، بخلاف السائق، فكان ملتزماً بقواعد السلامة المرورية.

- تتخفف المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة نتيجة خطأ الغير في الحالات التي يشتركان فيها في المسؤولية، وهي ثلاثة حالات، الأولى: إذا نتج الحادث عن مباشرة من السائق، وتسبب من الغير، وكانت المباشرة مبنية على التسبب، وكان في كلٍّ منهما عدوان أو تفريط، والثانية: إذا نتج الحادث عن مباشرة من السائق والغير، أو عن تسببٍ منهما، وتعادلت قوة تأثير أفعالهما في إحداث الضرر، وكان التسبب ناتجاً عن تعدٍّ أو تفريطٍ منهما، والثالثة: إذا نتج الحادث عن مباشرة من السائق والغير، أو تسببٍ منهما، واختلفت قوة تأثير أفعالهما في إحداث الضرر، وكان التسبب ناتجاً عن تعدٍّ أو تفريطٍ منهما.

- لا تُعد الواقعة قوة قاهرة مؤثرة على المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة إلا إذا كانت واقعة لا يد للسائق في وقوعها، وكان لا يمكن توقعها، ولا درء نتائجها، وكانت هي السبب المباشر لوقوع الحادث المروري.

- لا يوجد ما يمنع من أن تكون القوة القاهرة واقعة ناشئة عن خطأ أحد الأشخاص الذين يسأل السائق عنهم، أو ناشئة عن عيب خفي في السيارة، أو متصلة بالسيارة أو السائق.

- إذا تحققت القوة القاهرة بشروطها أعفي السائق من المسؤولية التقصيرية عن الحادث، وذلك إن لم يقع منه خطأ يؤدي إلى وقوعه، فإن اشتركت مع خطأ السائق في وقوع الحادث، تخففت مسؤولية السائق.

- النظرية الأقرب لتأسيس أحكام المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن الحادث المروري هي نظرية الخطأ في الحراسة، فيها تنظم الأحكام النظامية وتتسق أكثر من غيرها.

ثانياً: التوصيات:

أولاً: يوصي الباحث الزملاء الباحثين المتخصصين في الدراسات النظامية المتعلقة بنظام المعاملات المدنية بما يلي:

- ضرورة الإفادة من أحكام الفقه الإسلامي وقواعده عند استنباط أحكام المسائل الداخلة في نطاق المعاملات المدنية، فالرجوع إليه، فضلاً عن وجوبه فيما لا نص فيه، يثري البحوث النظامية، وقد كشف البحث عملياً عن جانبٍ من ذلك، لاسيما عند تناوله المسائل المتعلقة بوسائل دفع المسؤولية.

- ضرورة الإفادة من القواعد الأصولية المستمدة من علم أصول الفقه عند استنباط الأحكام من النصوص النظامية، أو عند التوفيق بين النصوص المتعارضة، فهذه القواعد تضبط منهجية الاستنباط، وتقي من الاضطراب والفوضى.

- التنبه عند الرجوع إلى الفقه القانوني العربي لفهم دلالات النصوص النظامية إلى أهمية مراعاة اختلاف طبيعة التنظيم السعودي عن غيره، ومدى انعكاس هذا على ترجيح بين الاتجاهات القانونية، كما أن النصوص النظامية، وإن تشابهت في حالات كثيرة مع نصوص القوانين المدنية العربية، إلا أنها قد تختلف عنها في حالات أخرى لا تقل عنها، سواء كان اختلافاً في ذات المعالجة التشريعية أو في بعض أوصافها.

وعليه، فلا يصح استدعاء كافة الاتجاهات القانونية، وإخضاع النصوص النظامية لها، إذ إن بعض هذه الاختلافات ما هو إلا انعكاس لصياغة تشريعية في قانون معين، وقد لا يحتملها النص النظامي، كما لا يصح استدعاء مناهات الأحكام القانونية، وتنزيلها على الأحكام النظامية، مع وجود اختلاف كلي أو جزئي في النصوص الحاكمة للمسألة.

ثانياً: يوصي الباحث الهيئة العامة بالمحكمة العليا أن تضطلع بدورها التشريعي، المنصوص عليه في المادة (١٣) من نظام القضاء، فتصدر مبادئ قضائية من خلال الهيئة العامة في المحكمة، توحد الاجتهاد القضائي فيما لا نص فيه، وذلك في حدود موضوع البحث، فتضع مبادئ تحدد ضوابط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية التقصيرية عند وجود سبب أجنبي، وقد توصل البحث في ذلك إلى ضوابط أرى أن تصاغ في صورة مبادئ قضائية، لا سيما وأن هذه المسائل في الفقه الإسلامي متشعبة، وتتجاوزها عدة اتجاهات ووجهات نظر، مما يحتم ضرورة تنظيمها من خلال قواعد ملزمة.

تم بحمد الله.

قائمة المراجع

أولاً: المراجع الحديثية:

١. محمد بن إسماعيل البخاري، صحيح البخاري، تحقيق: محمد الناصر، دار طوق النجاة، ط (١)، ١٤٢٢ هـ.

٢. مسلم بن الحجاج، صحيح مسلم، تحقيق: محمد فؤاد عبد الباقي، دار إحياء التراث العربي بيروت.

ثانياً: المراجع اللغوية:

٣. مجمع اللغة العربية بالقاهرة، المعجم الوسيط، دار الدعوة.

ثالثاً: المراجع القانونية والفقهية:

٤. عبد الرحمن العبد اللطيف، القواعد والضوابط الفقهية المتضمنة للتيسير، عمادة البحث العلمي بالجامعة الإسلامية بالمدينة المنورة، ط (١)، ١٤٢٣ هـ.

٥. إبراهيم الزغبى، تطبيق قاعدتي المباشرة والتسبب والتعدي والتفريط في حادث صدم، بحث محكم، منشور في مجلة العدل، عدد (٢٢)، ربيع الآخر، ١٤٢٥ هـ.

٦. ابن رجب، تقرير القواعد وتحرير الفوائد، تحقيق: أبو عبيدة مشهور بن حسن، دار ابن عفان للنشر والتوزيع، ط (١)، ١٤١٩ هـ.

٧. ابن عثيمين، حوادث السيارات، مجلة العدل، عدد رقم (٣)، رجب ١٤٢٠ هـ.

٨. ابن قدامة، المغني شرح مختصر الخرقي، إحياء التراث العربي، ط (١)، ١٤٠٥ هـ.

٩. أحمد موافي، الضرر في الفقه الإسلامي، دار ابن القيم بالرياض، ودار ابن عفان بالقاهرة، ط (٢)، ١٤٢٩ هـ.

١٠. أحمد الدردير، الشرح الكبير على مختصر خليل، دار الفكر.
١١. أحمد القارئ، مجلة الأحكام الشرعية، مطبوعات تهامة بجدة، ط (١)، ١٤٠١ هـ.
١٢. أحمد شوقي محمد عبد الرحمن، الدراسات البحثية في المسؤولية المدنية، منشأة المعارف بالإسكندرية، ٢٠٠٨ م.
١٣. أنور سلطان، مصادر الالتزام في القانون المدني، دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي، دار الثقافة والنشر بعمان، ط (١٠)، ١٤٣٩ هـ.
١٤. بشار المومني، إياد جاد الحق، قيس عبد الستار، شرح مصادر الالتزام غير الإرادية في قانون المعاملات المدنية الإماراتي، مكتبة الجامعة بالشارقة، ط (١)، ١٤٣٦ هـ.
١٥. حسين عامر، وعبد الرحيم عامر، المسؤولية المدنية، دار المعارف بالقاهرة، ط (٢)، ١٩٧٩ م.
١٦. حمد الهاجري، القواعد والضوابط الفقهية في الضمان المالي، كنوز إشبيليا بالرياض، ط (١)، ١٤٢٩ هـ.
١٧. حوادث السيارات، وبيان ما يترتب عليها بالنسبة لحق الله وحق عباده، من إعداد اللجنة الدائمة للبحوث العلمية والإفتاء في المملكة، أبحاث هيئة كبار العلماء، أبحاث هيئة كبار العلماء.
١٨. سليمان البجيرمي، حاشية البجيرمي على شرح المنهج، مطبعة الحلبي، ١٣٦٩ هـ.
١٩. سليمان مرقس، المدخل للعلوم القانونية، اعتنى بها: حبيب الخليلي، ط (٦).
٢٠. سليمان مرقس، المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية، معهد البحوث والدراسات العربية بالقاهرة، ١٩٧١ م.

٢١. سمير عبد السيد تناغو، مصادر الالتزام، مكتبة الوفاء القانونية بالإسكندرية، ط (١)، ٢٠٠٩ م.
٢٢. سيد أمين، المسؤولية التقصيرية عن خطأ الغير في الفقه الإسلامي.
٢٣. سيد عواد علي عواد، أحكام الضمان دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون الوضعي، مطبعة رواد الطباعة المحمدية، ط (١).
٢٤. صبحي محمصاني، النظرية العامة للموجبات والعقود في الشريعة الإسلامية، دار العلم للملايين ببيروت، ط (٣)، ١٩٨٣ م.
٢٥. عبد الرحمن بن قدامة في الشرح الكبير على متن المقنع، دار الكتاب العربي للنشر والتوزيع، أشرف على طباعته: محمد رشيد رضا.
٢٦. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، منشورات الحلبي الحقوقية ببيروت، ط (٣)، ٢٠٠٩ م.
٢٧. عبد القادر العماري، حوادث السير، مجلة مجمع الفقه الإسلامي الدولي التابع لمنظمة المؤتمر الإسلامي بجدة.
٢٨. عبد الناصر توفيق العطار، مصادر الالتزام.
٢٩. عبد الودود يحيى، الموجز في النظرية العامة للالتزامات، دار النهضة العربية بالقاهرة، ١٩٩٢ م.
٣٠. عدنان إبراهيم سرحان، ونوري حمد خاطر، مصادر الحقوق الشخصية، دار الثقافة للنشر والتوزيع بعمان، ط (١)، ٢٠٠٠ م.
٣١. عز الدين الدناصوري، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، ١٩٨٨ م.
٣٢. علي المرداوي، الإنصاف، دار إحياء التراث العربي ببيروت، ط (٢).

٣٣. عليوة مصطفى، الوسيط في سن وصياغة وتفسير التشريعات، دار الكتب القانونية، ودار شتات للنشر والبرمجيات بمصر، ٢٠١٢م.
٣٤. عمر الخرقى، مختصر الخرقى، دار الصحابة للتراث، ١٤١٣هـ.
٣٥. فتوى للشيخ محمد بن إبراهيم آل الشيخ، مجلة العدل، عدد رقم (١٣)، محرم ١٤٢٣هـ.
٣٦. الكاساني، بدائع الصنائع، دار الكتب العلمية بيروت، ط (٢)، ١٤٠٦هـ.
٣٧. الماوردي، الحاوي الكبير، تحقيق: علي محمد معوض، و عادل أحمد عبد الموجود، دار الكتب العلمية، بيروت، ط (١)، ١٤١٩هـ.
٣٨. مجلة مجمع الفقه الإسلامي التابع لمنظمة المؤتمر الإسلامي بجدة، موقع المكتبة الشاملة.
٣٩. محمد الخرشى، شرح الخرشى على مختصر خليل، دار الفكر للطباعة بيروت.
٤٠. محمد الدسوقي، حاشية الدسوقي على الشرح الكبير للدردير على مختصر خليل، دار الفكر.
٤١. محمد الدوسري، دفع المسؤولية المدنية، وتطبيقاتها القضائية، دار كنوز إشبيليا بالرياض، ط (١)، ١٤٣١هـ.
٤٢. محمد الرومي، العناية شرح الهداية، دار الفكر.
٤٣. محمد السرخسي، المبسوط، دار المعرفة بيروت، ١٤١٤هـ.
٤٤. محمد الشربيني، مغني المحتاج، دار الكتب العلمية بيروت، ط (١)، ١٤١٥هـ.

٤٥. محمد المرزوقي، المسؤولية التقصيرية في منظور الفقه الإسلامي، مكتبة دار التوبة بالرياض، ط (٢)، ١٤٣٩هـ.
٤٦. محمد بن المدني بوساق، التعويض عن الضرر في الفقه الإسلامي، دار إشبيلية للنشر والتوزيع بالرياض، ط (١)، ١٤١٩هـ.
٤٧. محمد تقي العثماني، بحوث في قضايا فقهية معاصرة، دار القلم بدمشق، طبعة خاصة بوزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية بقطر، ١٤٣٤هـ.
٤٨. محمد صدقي آل بورنو، موسوعة القواعد الفقهية، مؤسسة الرسالة بيروت، ط (١)، ١٤٢٤هـ.
٤٩. محمد فوزي فيض الله، نظرية الضمان في الفقه الإسلامي العام، مكتبة دار التراث بالكويت، ط (١)، ١٤٠٣هـ.
٥٠. محمد ليبب شنب، الوجيز في النظرية العامة للالتزام.
٥١. محمد ليبب شنب، المسؤولية عن الأشياء، مكتبة النهضة المصرية، ١٩٥٧م.
٥٢. محمود جمال الدين زكي، الوجيز في النظرية العامة للالتزامات، مطبعة جامعة القاهرة، ط (٣)، ١٩٧٨م.
٥٣. مصطفى الزرقا، الفعل الضار والضمان فيه، دار القلم بدمشق، دار العلوم بيروت، ط (١)، ١٤٠٩هـ.
٥٤. منصور البهوتي، كشف القناع، دار الكتب العلمية بيروت.
٥٥. ياسين الجبوري، الوجيز في شرح القانون المدني الأردني، دار الثقافة للنشر والتوزيع بعمان، ط (٢)، ١٤٣٢هـ.

٥٦. يحيى النووي، منهاج الطالبين، تحقيق: عوض قاسم، دار الفكر، ط (١)، ١٤٢٥هـ.

رابعاً: الأنظمة والقوانين، ومذكراتها التوضيحية.

٥٧. نظام المعاملات المدنية، الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/١٩١) بتاريخ ٢٩/١١/١٤٤٤هـ.

٥٨. نظام المرور، الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٨٥) بتاريخ ٢٦/١٠/١٤٢٨هـ.

٥٩. اللائحة التنفيذية لنظام المرور، الصادرة بالقرار الوزاري رقم (٢٢٤٩) بتاريخ ١٠/٣/١٤٤١هـ.

٦٠. القانون المدني المصري، الصادر عام ١٩٤٨م.

٦١. القانون المدني الكويتي، الصادر عام ١٩٨٠م.

٦٢. القانون المدني الأردني، الصادر عام ١٩٧٦م.

٦٣. قانون المعاملات المدنية الإماراتي، الصادر عام ١٩٨٥م.

٦٤. المذكرات الإيضاحية للقانون المدني الأردني، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط (١)، ٢٠١٥م.

٦٥. المذكرة الإيضاحية لقانون المعاملات المدنية الإماراتي، دائرة القضاء - أبو ظبي، ط (٢)، ٢٠١٧م.

٦٦. المذكرة الإيضاحية للقانون المدني الكويتي، وزارة العدل الكويتية، ط (١)، ٢٠١١م.