

شروط قيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في ظل الاتجاه الموضوعي

الدكتور: حاج سودي محمد

أستاذ محاضر "ب" بكلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أدرار.

Abstract:

الملخص بالعربية:

The civil liability resulting from traffic accidents have become the most important civil liability applications, due to the density of traffic and the development of the industry of transportation means, especially cars, and diversity in terms of speed and power, which makes people at its potential risk at any moment. Thus we will focus more and exactly on the institution of the civil liability resulted from traffic accidents without referring to the conditions of exemption from it.

إن المسؤولية المدنية الناتجة عن حوادث المرور صارت تشكل أهم تطبيقات المسؤولية المدنية نظراً لكثافة حركة المرور وتطور صناعة وسائل النقل خاصة السيارات، وتنوعها من حيث السرعة والقوة مما يجعل الكثير معرضاً للخطر الذي يمكن أن تحدثه في أي لحظة، لهذا سنركز أكثر في هذه الدراسة على شروط قيام المسؤولية المدنية الناتجة عن حوادث المرور دون التطرق إلى شروط الإعفاء منها .

مقدمة:

يعيش الإنسان داخل مجتمعه وفق قواعد وأنظمة قانونية معينة تحدد حقوقه وواجباته ضماناً للاستقرار والتوازن الاجتماعي، فله في كنف هذا المجتمع الحق في سلامته الجسدية والمادية والمعنوية، من كل ضرر أو أذى قد يصيبه، وفي سبيل ذلك فقد وجدت عدة أنظمة قانونية تكفل إعادة التوازن الطبيعي بين حق الإنسان في سلامته وسلامة أمواله، وبين الضرر الذي قد يتعرض له جراء الإعتداء عليه، ومن هذه الأنظمة نجد نظام المسؤولية المدنية بصفة عامة الذي يقوم على أساس البحث عن المسؤول لإلزامه بالتعويض على أساس الإخلال بالالتزام أصلي سابق، والالتزامات الأصلية ينشأ بعضها من العقد، والبعض الآخر من القانون.

لذا فقد جرى الفقه على التمييز بين نوعين من المسؤولية المدنية، فتعرف المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالتزام عقدي مسؤولية عقدية، والمسؤولية المترتبة عن الإخلال بالتزام قانوني مسؤولية تقصيرية¹، ويفترض النوع الأول من المسؤولية قيام رابطة عقدية بين المسؤول والمضروب، أما المسؤولية التقصيرية فتقوم حين تنتفي هذه الرابطة بينهما.

ومتى أخل شخص بالتزام مقرر في ذمته وفقاً لأحد نوعي المسؤولية المدنية، وترتب على هذا الإخلال ضرر للغير، أصبح مسؤولاً قبل المضروب وملتزمًا بتعويضه عما أصابه من ضرر.

ولقد كان الإلتزام بالتعويض عن الضرر يقوم على فكرة عقاب المخطئ في ظل الشرائع البدائية والقانون الروماني والقانون الفرنسي القديم، ثم بدأ التعويض يقتصر على الوظيفة الإصلاحية التي تهدف إلى جبر الضرر لتصبح هذه الوظيفة هي الوظيفة الوحيدة للتعويض بوضع التقنين المدني الفرنسي²، وتتفصل بذلك المسؤولية المدنية عن المسؤولية الجنائية.

وإذا كان اهتمامنا في هذه المقال سينصب على الجانب المدني للمسؤولية، فإن الدراسة ستقتصر على المسؤولية المدنية الناتجة عن حوادث المرور التي صارت تشكل أهم تطبيقات المسؤولية المدنية نظراً لكثافة حركة المرور وتطور صناعة وسائل النقل وخاصة السيارات وتنوعها من حيث السرعة وغيرها من الأجهزة مما يجعل الكثير معرضاً للخطر الذي يمكن أن تحدثه في أي لحظة لهذا سنركز أكثر

1 سليمان مرقص، الوافي في شرح القانون المدني في الالتزامات، الجزء الثاني في الفعل الضار والمسؤولية المدنية، المنشورات الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الخامسة، 1988، ص: 11.
2 محمد إبراهيم دسوقي، تقدير التعويض بين الخطأ والضرر، مؤسسة الثقافة الجامعية للطبع والنشر، الاسكندرية، بدون سنة، ص: 228.

وبالضبط على شروط قيام المسؤولية المدنية الناتجة عن حوادث المرور دون التطرق إلى شروط الإعفاء منها .

لهذا فقد قسمت هذه الدراسة إلى ثلاثة مطالب؛ حيث خصصت المطلب الأول للحديث عن فعل السيارة كأول أساس لقيام المسؤولية المدنية، ثم حراسة السيارة في إطار مطلب ثاني، وأخيراً قيام العلاقة السببية في إطار مطلب ثالث.

المطلب الأول: فعل السيارة كأساس لقيام المسؤولية المدنية.

تنظم أحكام المادة 1/138 من القانون المدني الجزائري¹ مبدأ مسؤولية الحارس عن فعل الشيء محل حراسته، وإمكان تطبيق أحكام هذه المسؤولية يشترط المشرع وجود فعل السيارة الذي شاركت به في الحادث وما نتج عنه من ضرر وهو نفس ما يشترطه القضاء والفقهاء .

ولقد اختلف الفقهاء حول المقصود بفعل السيارة ومضمونه فهناك من اعتبر أن المسؤولية تتحقق حتى ولو كان فعل السيارة مستقل عن فعل الشخص بمعنى يحدث الشيء ضرراً للغير دون تدخل أي نشاط إنساني، غير أن البعض يرى خلاف ذلك ولا يعترف بفعل الشيء كفكرة مستقلة عن فعل الشخص، لأن هذا الأخير في نظرهم لا يُسأل لمجرد تسبب الشيء في إحداث ضرر، وإنما هو قرينة على خطأ الحارس ويبرر هذا الفقه قوله أن الشيء يعتبر أداة ووسيلة للضرر ولا يمكن أن يكون السبب، لأن الشيء ليست له حياة وقوته الداخلية من إنشاء الإنسان.

إلا أن القضاء الفرنسي وسعياً منه لتسهيل عبء الإثبات على المضرور اعتبر أن تدخل السيارة المادي في إحداث الضرر قرينة على أن هذا التدخل هو السبب

1 انظر الأمر رقم: 58/75 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق لـ 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

الحقيقي المنشئ للضرر¹، لهذا فإن المقصود بفعل السيارة كأساس قانوني تبنى عليه المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بأنه كل تدخل مادي من السيارة في تحقيق الضرر، سواء كان يرجع إلى فعل السيارة ذاته أم إلى فعل قائدها مادام هذا التدخل فعال؛ أي هو السبب الحقيقي للضرر وهو ما يفترضه القضاء الفرنسي.

أما القضاء الجزائري فمند الاستقلال يأخذ بعدم التفرقة بين فعل الشيء وفعل الشخص، واستقر على ذلك الموقف معتبراً الضرر ناشئاً عن الشيء، وطبق المادة 138 من القانون المدني ولو كان هذا الشيء وقت حدوث الضرر مسيراً بواسطة الإنسان ولم يكن به عيب².

لهذا يتعين على المضرور الذي يدعي أن ما أصابه من ضرر يرجع إلى حادث سيارة معينة أن يثبت فعلها، ويكتفي القضاء في ذلك بمجرد ثبوت تدخل السيارة في وقوع الضرر، ويمكن إثبات هذا الأخير بصفة عامة بكافة طرق الإثبات وبالخصوص عن طريق القرائن الموضوعية التي يمكن أن يستخلصها القاضي من وقائع ظروف كل دعوى، لكن كل هذا لا يكفي لأن الفقهاء قد اختلفوا حول معيار وجود فعل السيارة وشروطه القانونية، ولهذا سنتحدث عن معيار وجود فعل السيارة في إطار الفرع الأول، وعن شروط فعل السيارة في إطار الفرع الثاني.

الفرع الأول: معيار وجود فعل السيارة.

1 عاطف النقيب، النظرية العامة للمسؤولية عن فعل الأشياء، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ط 2 1981، ص: 181.

2 ينظر قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 05 فبراير 1969، ملف رقم 1969141، قرار غير منشور؛ قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 17 جوان 1987، ملف رقم 48727، قرار منشور في المجلة القضائية العدد 3 سنة 1991، ص: 22؛ قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 25 ماي 1988 ملف رقم 53010، قرار منشور في المجلة القضائية، العدد 2 سنة 1992، ص: 11؛ قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 16 فبراير 2000، ملف رقم 215653، قرار منشور في المجلة القضائية، العدد 1، سنة 2001، ص: 127.

سنحاول من خلال هذا الفرع تحديد المعايير التي يمكن من خلالها الفصل بين المسؤولية عن الفعل الشخصي والمسؤولية عن فعل السيارة، خصوصاً بعد تعرفنا على أن فعل السيارة لا يقتصر على حالة حدوث الضرر دون تدخل الإنسان، لما لذلك من أهمية بالغة في تحديد نوع المسؤولية، ومن ثمة النص الواجب التطبيق، هل هو نص المادة 124 من القانون المدني الذي تقوم المسؤولية فيه على أساس الخطأ الواجب الإثبات، أم نص المادة 138 من القانون المدني، والذي تقوم فيه المسؤولية على أساس موضوعي غير فكرة الخطأ، لهذا فقد عمل الفقه والقضاء الفرنسي على إيجاد معايير للفصل بينهما تتمثل أهمها فيما يلي:

البند الأول: العيب الذاتي أو الداخلي في السيارة.

ذهبت فئة قليلة من الفقه إلى الأخذ بالفعل المستقل للشيء غير الحي وقالت أن الضرر ينسب إلي فعل الشيء إذا جاء تدخل هذا الأخير في مجريات الحادث مستقلاً عن تدخل الإنسان، كما لو ألحقت سيارة بدون سائق ضرراً بالمارة نتيجة فساد مكابحها، فالضرر لا ينسب إلى الشيء الغير حي إلا إذا كان هذا الأخير بعيداً عن تحريك الإنسان له، بعيداً عن تحكمه فيه، أو كان معيباً بعيب ذاتي، هو السبب المباشر في تدخل الشيء غير الحي، لإلحاق الضرر بالأخرين.

وهما الشرطان الذين اعتمدهما القضاء الفرنسي في مرحلة سابقة، كمعيار للتدخل الإيجابي للشيء¹، ويؤخذ على هذا الرأي أنه، لا يمكن عملياً تصور التدخل التلقائي للشيء غير الحي في مجريات الحادث دون سبب محرك له. فالشيء غير الحي لا يمكنه التدخل إلا إذا قام الإنسان بتحريكه أو قام عامل خارجي بذلك، أو وضع في وضع شاذ، غير مألوف يجعله قابلاً لإلحاق الضرر، فالسيارة لا يمكنها أن تتحرك ما لم يقم الإنسان بدفعها أو بتشغيل محركها الذي يعد مصدر طاقتها أو

1 محمود حمزة جلال، المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري،

ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص: 206.

وضعت وهي متوقفة في وضع مائل عن خط الأفق بشكل يفقد المكابح عملها. ومن جهة أخرى فإنّ اشتراط العيب في الشيء حتى ينسب الضرر إليه أمر يرهق المضرور الذي يكون ملزماً بأن يثبت وجود هذا العيب.

البند الثاني: معيار فقد الحراسة أو فقد الرقابة على السيارة.

اقترح الأستاذ "هنري مازو" معياراً للتمييز بين فعل الشيء غير الحي وفعل الإنسان فقال أن الضرر ينسب إلى فعل الشيء غير الحي إذا أفلت هذا الأخير من زمام حارسه، وتوضيحا لذلك فقد قال : "أنّ الشيء لم يكن ليستطيع بنفسه أن يسبب ضرراً فالإنسان وحده هو الذي يعطي للشيء غير الحي ما يساوي الحياة التي تتقصه، ولكن متى بدأت قوّة الشيء في الحركة فإن هذه القوة تتجاوز في الغالب قدرة الإنسان، وهذا ما يمنح للشيء فعلاً مستقلاً، وتتجلى هذه الحقيقة خاصة حينما نبحث في الحوادث التي تحدثها السيارة مثلاً فالسيارة التي تسيير بسرعة كبيرة لا تكون لقائدها السيطرة التامة عليها لأنه حينما يري شخصاً يقطع الطريق ويقوم بكل ما يمكن له عمله لوقف السيارة ولا يتمكن من إيقافها في الوقت المناسب يكون زمامها قد أفلت من يده"¹.

إن معيار إفلات الشيء من يد حارسه الذي قال به الأستاذ "مازو" منتقد لأنه يؤدي إلى نتائج غير منطقية، فإذا قلنا أن معيار التمييز بين فعل الشيء وفعل الإنسان هو إفلات الشيء من يد حارسه، وقلنا أن الضرر ينسب إلى فعل الإنسان طالما كان هذا الأخير متحكماً في الشيء وقلنا أن الضرر ينسب إلى فعل الشيء إذا فقد الحارس سيطرته على الشيء بسبب القوة الذاتية الجامعة له، فإن ذلك يؤدي بنا إلى نتيجة مفادها أن مركز المسؤول الذي يتعمد إلحاق الضرر بالأخرين والذي يسأل على أساس الفعل الشخصي أحسن من مركز المسؤول الذي لم يتعمد ذلك، والذي يُسأل بدوره على أساس المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية؛ لأن المضرور

1 محمود حمزة جلال، نفس المرجع، ص: 245.

في الحالة الأولى يكون ملزم بأن يثبت خطأ المسؤول طبقاً للمادة 124 من القانون المدني، لكنه في الحالة الثانية فإن المضرور يكون معفى من ذلك طبقاً للمادة 138 من القانون المدني.

البند الثالث: معيار الإشتراك في الضرر.

إن هذا المعيار يبنى على أساس أنه بمجرد تدخل السيارة في تحقيق الضرر يفترض القضاء أن السيارة كانت السبب المنشئ له ما لم يثبت الحارس خلاف ذلك ففعل الشيء لا يعني سوى تدخله في إحداث الضرر، وهذا ما نصت عليه المادة 138 من القانون المدني حيث نصت على أن: "كل من تولى حراسة شيء يعتبر مسئولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء"، وهذا ما استقر عليه القضاء والتشريع الفرنسي كذلك.

الفرع الثاني: شروط تحقق فعل السيارة.

لقد اختلف الفقهاء حول متى يكون الشيء قد تدخل في إحداث الضرر، فوضعوا شروطاً بتوافرها يتحقق فعل السيارة فاشتراط البعض أن يكون هناك اتصال مباشر بين فعل السيارة والمضرور، واشتراط البعض الآخر أن تكون السيارة في حالة حركة وهذا ما سوف نحاول شرحه في هذا البندين المواليين.

البند الأول: شرط الإتصال المادي بين السيارة والمضرور.

حتى يكون فعل السيارة كأساس لتطبيق أحكام المسؤولية الموضوعية يشترط بعض الفقهاء أن يكون هناك اتصال مادي بين فعل السيارة والمضرور، في حين يرى البعض الآخر أنه يكفي لتحقيق هذا الشرط الاتصال المادي بين المضرور وبين شيء آخر ناتج عن الشيء الأصلي، وإذا لم يتحقق هذا الاتصال؛ أي التلامس سواء في الحالة الأولى أو الثانية، انعدم فعل الشيء، مما يؤدي إلى استبعاد تطبيق أحكام المسؤولية عن الأشياء، غير أن الحقيقة خلاف ذلك، وأن الاتصال بين السيارة التي

سببت الضرر والمضرور ليس بشرط لوجود فعل السيارة لأن المقصود بهذا الأخير هو أن تكون السيارة سبباً حقيقياً في الضرر، ومما لاشك فيه أن عدم التلامس بين السيارة والمضرور لا يمنع مما من إمكان تدخلها أو اشتراكها إيجابياً في إحداث الضرر¹.

البند الثاني: شرط نشاط أو حركة السيارة.

يرى أنصار هذا الاتجاه أن فعل السيارة كأساس لتطبيق أحكام المسؤولية الموضوعية يتحقق إذا كانت متحركة وقت حدوث الضرر، أما إذا لم تتحرك أي كانت في حالة سكون فلا تنتج أي ضرر، وبالتالي يكون تدخلها في هذه الحالة سلبياً، إلا أن هذه النظرية لاقت انتقادات عديدة لهذا لم تقبل من طرف العديد من الفقهاء بل حتى بعض كبار أنصار هذه النظرية قد تخلو عنها لأن الوضع الساكن للسيارة لا يمكن في الحقيقة أن يقف عائقاً في سبيل تطبيق أحكام المسؤولية الموضوعية، مما يجعلنا نستخلص أن المشرع لم يشترط أي شرط خاص في فعل السيارة، وإنما اشترط على المضرور فقط إثبات أن تدخل السيارة كان سبباً في تحقيق الضرر².

المطلب الثاني: حراسة السيارة.

إن الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات وفقاً لقواعد المسؤولية يشترط فيه أن يكون حارساً للسيارة وقت الحادث، والمقصود بالحراسة حسب نص المادة 138 من القانون المدني على أنها السيطرة أي السلطة الفعلية على السيارة في

¹ كيجل كمال، الإتجاه الموضوعي للمسؤولية المدنية عن حوادث المرور ودور التأمين في ذلك، مذكرة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، غير منشورة، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، السنة الجامعية: 2007، ص: 37.

² كيجل كمال، نفس المرجع، ص: 45.

الاستعمال والتوجيه والرقابة سواء كانت هذه السلطة تستند إلى حق مشروع أولاً¹، وللتفصيل أكثر في هذا الموضوع سنقسم هذا المطلب إلى فرعين، وسنتحدث في الفرع الأول عن عناصر الحراسة، وفي الفرع الثاني على قرينة الحراسة وهدمها.

الفرع الأول: عناصر الحراسة.

لقد قلنا أن الحارس هو من له السلطة الفعلية ونقصد بالسلطة الفعلية هنا هو أن تكون لهذا الشخص سلطة الاستعمال والتوجيه والرقابة للسيارة، وهذا ما يسمى بالعنصر المادي للحراسة، وأن يباشر هذه السلطة لحسابه الخاص وهذا هو العنصر المعنوي لها.

البند الأول: العنصر المادي للحراسة.

يقصد باستعمال السيارة استخدامها كأداة لتحقيق غرض معين، أما توجيه السيارة فلا يعني وضع اليد، وإنما يقصد به تقرير كيف يتم الاستعمال ومن يقوم به، أما الرقابة فتعني فحص السيارة وتعهدا بالإصلاح والصيانة لتكون صالحة للغرض الذي أعدت له، هذه هي جملة العناصر المادية للحراسة، لذلك فإن الحارس يفقد صفته هذه بفقدان كل أو إحدى هذه السلطات، والأصل أن تجتمع سلطات الاستعمال، التوجيه والرقابة في يد حارس واحد، غير أنه وفي بعض الحالات قد يتمتع أكثر من شخص واحد بالسلطات السابقة بشكل متساوي.

البند الثاني: العنصر المعنوي للحراسة.

حتى يكتمل معنى فكرة الحراسة يجب أن تُباشر السلطة على السيارة لحساب الحارس؛ أي يكون مستقل وغير تابع لأي شخص آخر، أما إذا كان الأمر خلاف ذلك فإننا نكون أمام مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع، والتي يمكن القول من خلالها

1 محمود حمزة جلال، المرجع السابق، ص: 254.

أن مسؤولية المتبوع تقوم عن أعمال تابعه باعتباره حارساً للسيارة التي يقودها والتي أحدثت ضرراً دون حاجة إلى إثبات خطأ هذا الأخير، وهو ما يتماشى ونص المادة 136 من القانون المدني الجزائري¹.

لكن السؤال الذي يطرح نفسه: هل يشترط التمييز في الحارس حتى تصح مساءلته عن فعل الشيء الواقع تحت حراسته؟ لقد انقسم الفقه في الرد على هذا السؤال إلى اتجاهين:

- **الاتجاه الأول:** يري أن التمييز لا يشترط في الحارس لكي تقوم مسؤوليته عن فعل الشيء غير الحي.

- **أما الاتجاه الثاني:** يري أنه يشترط التمييز في الحارس قياساً على أن التمييز عنصر مهم في تقرير مسؤولية الأشخاص طبقاً للقواعد العامة للمسؤولية عن العمل الشخصي²، لكن القضاء الفرنسي فصل في الأمر، ففي بداية الأمر رفض الأخذ بمسؤولية عديم التمييز عن الضرر الحاصل عن فعل الشيء غير الحي الواقع تحت حراسته، وذلك عندما كان يأخذ بفكرة الحراسة القانونية، لكن فيما بعد أقر بمسؤولية عديم التمييز تحقيقاً لمبدأ العدالة وحق المضرور في التعويض³.

الفرع الثاني: إثبات قرينة الحراسة وهدمها.

سنحاول من خلال هذا الفرع الحديث عن قرينة الحراسة التي جاء بها القضاء لصالح المضرور لتجنب عبء المسؤول عن الحادث، غير أن هذه القرينة ليست قاطعة إذ يجوز هدمها بعدة طرق.

1 كيجل كمال، المرجع السابق، ص: 90.

2 عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، ص: 1242.

3 علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1984، ص: 132.

البند الأول: إثبات قرينة الحراسة.

تقول القاعدة أن الإثبات على المدعي، وتطبيقاً لهذه القاعدة يكتفي القضاء من المضرور في إطار المسؤولية عن حوادث السيارات بإثبات تدخل السيارة في إحداث الضرر، وهذا ما يطلق عليه بالقرينة السببية، والذي سنتعرض له بعد هذا المطلب مباشرة، لكن هذا الإثبات لا يكفي لتحديد الملتزم بالتعويض، لهذا أقام القضاء قرينة الإسناد التي يثبت من خلالها أن السيارة التي أحدثت الضرر كانت في حراسة المدعى عليه وقت الحادث، ويكون ذلك بكافة طرق الإثبات، ولقد أوجد القضاء عدة قرائن تساعد المضرور على إثبات توافر الحراسة للمدعى عليه، منها أن يثبت المدعي أن الحراسة كانت للمدعي في وقت سابق على وقوع الضرر.

البند الثاني: هدم قرينة الحراسة.

إذا كان مالك السيارة بحسب الأصل يتمتع بالسيطرة الفعلية والقانونية عليها فإنه يمكن إثبات عكس هذا الافتراض وذلك بإثبات انتقالها إلى الغير إرادياً أو لا إرادياً، وهو الأمر الذي يمكن أن نستنتج من خلاله أنه بإمكان الحارس أن ينفي مسؤوليته بإثبات انتقال الحراسة منه إلى الغير.

وتنتقل الحراسة إلى الغير إرادياً عن طريق الاتفاق أو العقد أو بغير إرادة الحارس كما لو تعرضت السيارة للسرقة، فالسرقة تنقل الحراسة بمقوماتها الثلاثة من الحارس إلى السارق فيصبح هذا الأخير حارساً فعلياً للشيء¹.

المطلب الثالث: توفر العلاقة السببية بين فعل السيارة والضرر الحاصل.

لقد قلنا سابقاً أن تدخل فعل السيارة في إحداث الضرر هو شيء ضروري لقيام المسؤولية لكنه غير كاف وحده، لأنه يشترط بالإضافة لذلك وجود رابطة بين التدخل

1 العربي بلحاج، النظرية العامة للالتزام في القانون الجزائري، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات

الجامعية، الجزائر، 1995، ص: 362 .

والضرر الحاصل، وهذا ما يسمى بالعلاقة السببية فهي تعتبر عنصراً مهماً، وما يميزها في حوادث السيارات هو افتراض القضاء لها¹، لهذا سنحاول في هذا المطلب تحديد مفهوم العلاقة السببية والمعايير التي يمكن أن تتعلق بها.

الفرع الأول: مفهوم العلاقة السببية.

ينص المشرع في المادة 138 على أنه لا تقوم المسؤولية المدنية عن فعل السيارة إلا إذا كانت هذه السيارة هي التي تسببت في الضرر وأحدثته؛ بمعنى أن هناك علاقة بين فعل السيارة والضرر المنتج عن هذا الفعل، لكن السؤال الذي يمكن أن يطرح في هذا الصدد: ما طبيعة هذه العلاقة؟ وما هي القرائن الدالة على ذلك؟

البند الأول: طبيعة العلاقة السببية.

لقد اختلف الفقهاء حول طبيعة العلاقة السببية، فهناك من قال بأن طبيعة هذه العلاقة مادية ويكفي مجرد الاشتراك أي أن العلاقة السببية تتجسد بمجرد إثبات تحقق الضرر بسبب تدخل السيارة، غير أن البعض الآخر يرى ضرورة اللجوء إلى فكرة الإسناد المعنوي، إذ لا يمكن البحث في الفعل المادي للسيارة عن دليل للإسناد، لهذا ظهر اتجاه ثالث تبنى فكرة العلاقة الثنائية أو العلاقة المختلطة، ونص على علاقة السببية في المسؤولية المدنية تجمع بين الطبيعة المادية والطبيعة المعنوية، وهذا ما يمكن أن نستنتجه من خلال تحليل نص المادة 1/138 من القانون المدني الجزائري، والذي نستخرج منه علاقتين؛ الأولى تربط السيارة بالضرر وتسمى علاقة السببية، والثانية تربط فعل السيارة بالحارس وتسمى علاقة الإسناد².

البند الثاني: قرينة السببية.

1 إسماعيل على المحاقري، الاعفاء من المسؤولية المدنية في القانون اليمني، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه بكلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1996، ص: 481.

2 كيجل كمال، المرجع السابق، ص: 52.

لكي تقوم العلاقة السببية بين فعل الشيء والضرر، لا بد أن يكون تدخل الشيء فاعلاً في حدوث الضرر، ويكون كذلك إذا كان تدخله الإيجابي هو السبب المباشر في وقوع الضرر، كأن تكون هناك دراجة نارية متوقفة في غير المكان المعد لها، أو أن تكون هذه الدراجة في حالة حركة لكن بصورة مخالفة للوائح والأنظمة، ويكفي للمضروور أن يثبت نسبة الضرر إلى الشيء حتى تقوم لصالحه قرينة السببية بين الشيء والضرر؛ أي قرينة التدخل الإيجابي للشيء وهي قرينة بسيطة للحارس أن يثبت عكسها، وذلك بأن يثبت أن دور الشيء كان سلبياً في حدوث الضرر¹، ويكون دور الشيء سلبياً اتجاه الضرر الحاصل إذا كان في وضعه الطبيعي والمألوف سواء كان متحركاً أو ساكناً، كما لو اصطدم شخص بسيارة تسير وفقاً للوائح والأنظمة، أو اصطدم بشجرة أو عمود كهربائي منتصبين في وضعهما الطبيعي.

الفرع الثاني: معيار علاقة السببية.

إنطلاقاً من فكرة السببية الفعالة فإن العلاقة السببية بين فعل السيارة والضرر لا تقوم إلا إذا كان هذا الفعل سبباً فعلاً في الحادث، وليس مجرد شرط ضروري لحدوثه، لهذا فقد حاول الفقهاء إيجاد معايير لتحديد العلاقة السببية من بين هذه المعايير سنتناول معيارين هما كالاتي:

البند الأول: معيار الفعل الإيجابي.

يرى أنصار هذا الإتجاه أن الدور الذي تلعبه السيارة في تحقيق الضرر يكون أحياناً سببي خلاق؛ أي منتج، وأحياناً أخرى غير سببي، ولكي يعتبر فعل ما سبب لحادث معين يجب أن يقوم بدور خلاق ومنتج، والمعيار الحقيقي لمعرفة ما إذا كانت السيارة هي السبب المنتج من عدمه، يتمثل في بحث ما إذا كانت السيارة وقت

1 محمود حمزة جلال، المرجع السابق، ص: 221.

الحادث قد قامت بدور إيجابي أو سلبي، فتكون سبباً في الضرر إذا قامت في تحقيقه بدور إيجابي، لكن على الرغم من أهمية هذا المعيار إلا أنه ينقصه التحديد لأن من قال به اكتفى فقط باشتراطه دون أن يحدد متى يتحقق الفعل الإيجابي.

البند الثاني: معيار عدم الاعتیاد.

يرى أنصار هذا الاتجاه أن معيار السببية أو الفعل الإيجابي للسيارة يكمن في عدم اعتياد مسلك السيارة ووضعها الشاذ أو غير المألوف وقت حدوث الضرر، فإذا ما ثبت تدخل السيارة في الحادث وكان هذا التدخل غير معتاد، كان معنى ذلك أن السيارة هي السبب الحقيقي في الضرر، وتتحقق بذلك مسؤولية حارسها، أما إذا كانت عكس ذلك؛ أي كانت في وضع معتاد، فإن المسؤولية تنتقي عن الحارس، لكن ما يعاب على هذا المعيار هو أنه غير قاطع؛ أي غير كاف لتحقيق علاقة السببية، وإنما هو مجرد مرشد وموجه للقاضي فيمكن له الاستناد إليه، ويمكن له أن يقرر عكس ذلك إذا وجد في ظروف الحادث ما يمكن أن يستخلص منه أن السيارة وإن كانت في وضع غير معتاد، لم تكن هي السبب المنتج للضرر، كما يمكن له أيضاً أن يقرر أن تدخل السيارة كان إيجابياً ولو أن وضعها كان معتاداً¹.

لهذا فإنه من الأحسن أن يترك تقدير ذلك لقاضي الموضوع وذلك مراعاة لظروف كل دعوى دون أن نقيده باتجاه معين أو نظرية معينة.

خاتمة:

إن المسؤولية عن حوادث السيارات برزت أول الأمر كمسؤولية تقليدية أركانها الخطأ الضرر والعلاقة السببية، غير أن التطور الذي مسها خلال مراحل تطورها لعدة اعتبارات جعل منها مسؤولية تحظى بقواعدها الخاصة، بدءاً بتجريد هذه المسؤولية من عنصر الخطأ، وإقامتها على أساس موضوعي يتمثل في فعل السيارة

1 كيجل كمال، المرجع السابق، ص: 66.

وتخفيف عبء إثبات هذا الفعل على المضرور، والإكتفاء بكل تدخل مادي للسيارة يتسبب في إحداث ضرر، ولم يقف الأمر عند هذا الحد بل تم إقامة قرينة على أن فعل السيارة يسند إلى حارسها دفعاً لعناء البحث عن الملزم بالتعويض.

إنّ هذا النظام القانوني الذي حظيت به هذه المسؤولية في المجتمعات المعاصرة ليتلاءم حقاً مع تطور حركة سير السيارة، ويكفل الاستقرار داخل المجتمع عن طريق جبر الضرر وإيجاد التوازن بين حق الإنسان في الانتفاع بالأشياء غير الحية واستعمالها، وحق الأخرين في سلامتهم وسلامة أملاكهم، وذلك بما يكفل للمضرور الحماية والتي تتمثل أساساً في إعفائه من إثبات الخطأ، وعدم تمكين الحارس من التخلص من مسؤوليته، إلاّ بإثبات السبب الأجنبي، هو ما ذهبت إليه أغلب الإتجاهات الفقهية الحديثة وفقاً للمبدأ القائل: "أنّه من غنم من شيء غرم به".

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: الكتب.

- العربي بلحاج، النظرية العامة للالتزام في القانون الجزائري، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1995.
- محمد إبراهيم دسوقي، تقدير التعويض بين الخطأ والضرر، مؤسسة الثقافة الجامعية للطبع والنشر، الاسكندرية، بدون سنة.
- محمود حمزة جلال، المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.
- عاطف النقيب، النظرية العامة للمسؤولية عن فعل الأشياء، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ط 2، 1981.

- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول في مصادر الالتزام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 1998.
- علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثالثة، 1994.
- سليمان مرقص، الوافي في شرح القانون المدني في الالتزامات، الجزء الثاني في الفعل الضار والمسؤولية المدنية، المنشورات الحقوقية صادر، بيروت، لبنان، الطبعة الخامسة، 1988.

ثانياً: الرسائل العلمية.

- إسماعيل على المحاقري، الإعفاء من المسؤولية المدنية في القانون اليمني، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه بكلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1996.
- كيجل كمال، الإتجاه الموضوعي للمسؤولية المدنية عن حوادث المرور ودور التأمين في ذلك، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، بكلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية: 2007.

ثالثاً: النصوص القانونية.

- الأمر رقم 58/75 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق لـ 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

رابعاً: القرارات والأحكام القضائية.

- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 05 فبراير 1969، ملف رقم 1969141، قرار غير منشور.

- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 17 جوان 1987، ملف رقم 48727، قرار منشور في المجلة القضائية، العدد 3 سنة 1991.
- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 25 ماي 1988 ملف رقم 53010، قرار منشور في المجلة القضائية، العدد 2 سنة 1992.
- قرار الغرفة المدنية بالمحكمة العليا بتاريخ 16 فبراير 2000، ملف رقم 215653، قرار منشور في المجلة القضائية، العدد 1، سنة 2001.