



أحكام قيام المسؤولية المدنية في حوادث السير

حمود بن علي بن سالم البادي *

المخلص:

تناولت هذه الدراسة** أحكام قيام المسؤولية المدنية في حوادث السير، وسوف نستعرض آراء الفقه والقضاء؛ وذلك بسبب تنوع وكثرة الأضرار المباشرة وغير المباشرة جراء الحوادث الناجمة عن هذه المركبات التي تخلف أضراراً بشرية ومادية لا تُحمد عقباها. جاءت هذه الدراسة لبيان أحكام قيام المسؤولية المدنية في حوادث السير، وذلك من خلال بحث قيام المسؤولية التقصيرية في حوادث السير وفقاً للقواعد العامة لقانون المعاملات المدنية العماني، وكذلك بحث أساس هذه المسؤولية المدنية من خلال بيان المسؤولية الناشئة عن حراسة الأشياء في التشريع العماني والتشريع المقارن، وما استقرت عليه مبادئ المحكمة العليا العمانية، وبيان موقف المشرع من تعويض الضرر المعنوي الناتج عن الحوادث. وقد تناولت هذه الدراسة من خلال مطلبين: تكلمنا في المطلب الأول عن المسؤولية التقصيرية في حوادث المركبات. وفي المطلب الثاني عن الأحكام القانونية المتعلقة بالمسؤولية عن حوادث السير، وأخيراً نعرض الخاتمة، والنتائج والتوصيات والمراجع. وقد خرجت هذه الدراسة بعدة توصيات أهمها: إنشاء دائرة متخصصة بكل محكمة ابتدائية للنظر في دعاوى التعويض التلقائي عن حوادث السيارات من أجل سرعة الفصل في القضايا، كما أوصت المشرع العماني مع انتشار وتيرة الذكاء الاصطناعي في صناعة المركبات وضع نصوص خاصة تتعلق بأساس المسؤولية في حوادث المركبات ذاتية القيادة أو نصف ذاتية القيادة وذلك بعيداً عن النصوص التقليدية الخاصة بقواعد المسؤولية الشينئية المتعلقة بالأشياء غير العاقلة وذلك أسوة بالمشرع الفرنسي.

الكلمات المفتاحية: أساس - المسؤولية - حوادث السير - الضرر - الحراسة.

* طالب دكتوراه في القانون الدولي الخاص.

** هذا البحث متطلب من متطلبات الحصول على درجة الدكتوراه من جامعة ملايا بمملكة ماليزيا المتحدة، تحت إشراف كل من:

الدكتور/ محمد حافظ جمال الدين
أستاذ مساعد - قسم الشريعة والقانون
أكاديمية الدراسات الإسلامية - جامعة ملايا

الدكتور/ محمد زيدي داود
أستاذ مساعد - قسم الشريعة والقانون
أكاديمية الدراسات الإسلامية - جامعة ملايا



Provisions of Liability in Traffic Accidents

Hamoud bin Ali bin Salim Al-badi *

Abstract:

This study** dealt with the provisions of civil liability in traffic accidents and will review the views of jurisprudence and the judiciary, due to the diversity and abundance of direct and indirect damage as a result of accidents caused by these vehicles, which leave human and material damage with ominous consequences.

This study came to clarify the provisions of the establishment of civil liability in traffic accidents by examining the establishment of tort liability in traffic accidents in accordance with the general rules of the Omani Civil Transactions Law, as well as examining the basis of this civil liability by clarifying the responsibility arising from guarding things in Omani legislation and comparative legislation; and what have been established based on the principles of the Omani Supreme Court as well as clarifying the legislator's position regarding compensating the moral damage resulting from accidents.

This study came out with several recommendations, the most important of which is the establishment of a specialized department in each court of first instance to consider cases of automatic compensation for car accidents to speed up the settlement of cases. With the spread of artificial intelligence in the automotive industry, it also recommended the Omani legislator to develop special texts related to the basis of liability in accidents of self-driving or semi-autonomous vehicles, away from the traditional texts of the rules of the liability arising of things related to irrational things, similar to the French legislator.

This study dealt with two Chapters. We spoke in the first chapter about tort liability in vehicle accidents and in the second chapter about legal provisions related to liability for traffic accidents. Finally, the study's conclusion and the results, recommendations, and references were addressed.

Keywords: Basis - Liability - Traffic Accidents - Damage - Guarding.

* PhD Student in Private International Law.

** This research is a requirement for obtaining a PhD degree from the University of Malaya, United Kingdom of Malaysia, under the supervision of:

Dr. Mohd Hafiz Jamaludin
Assistant Professor
Department of Sharia and Law
Academy of Islamic Studies
University of Malaya

Dr. Mohd Zaidi Daud
Assistant Professor
Department of Sharia and Law
Academy of Islamic Studies
University of Malaya

المقدمة

تُعدُّ السيارات من وسائل النقل الحديثة الناتجة عن التقدم العلمي الذي شهدته الحضارة الإنسانية؛ حيث كان لها الدور البارز في تلبية حاجة الإنسان، وتذليل مشقة التنقل والترحال من مكان إلى آخر، فقد تطورت صناعة السيارات مع مرور الزمن يوماً بعد يوم؛ مما كان لها فوائد عظيمة لخدمة الإنسانية، وعلى الرغم من أن لهذه الوسائل فوائد فهي سلاح ذو حدين فقد خلفت الكثير من الأضرار المباشرة وغير المباشرة على الإنسان والأرض والبيئة، ومن أبرز التحديات التي واجهت الإنسان هي حوادث السير الناجمة عن هذه المركبات، فقد خلفت أضراراً بشرية ومادية كبيرة، فكان لزاماً على المشرعين حماية الغير من خلال وضع الأنظمة والقوانين التي تجبر الضرر، وتحمي الإنسان من تلك الأضرار، لا سيما سن التشريعات الخاصة بتأمين المركبات التي فرضتها معظم دول العالم لحماية المضرور من جراء حوادث السير، ويتطلب القانون من ضحايا حوادث المرور حتى يكون لهم الحق في المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلك الحوادث أن تكون تلك الأضرار قد وقعت فعلاً من جراء تدخل المركبة في الإضرار بالغير؛ سواء كان التدخل تدخلاً إيجابياً أو تدخلاً سلبياً، وللحصول على هذا التعويض من شركة التأمين يجب أن يكون مالك المركبة قد أمنها عن الأضرار التي تلحق بها أو قد تلحقها بالغير؛ وذلك حتى يستطيع تحقيق تلك الاستفادة، وإلا كان أمام مسؤولية تقصيرية يلتزم على إثرها تعويض الإضرار بالغير.

أهمية موضوع الدراسة:

لهذه الدراسة أهمية بالغة من ناحيتين، الأولى: عملية أو واقعية، مع كثرة حوادث المركبات، وعدم حصول المضرور على حقه في التعويض في حالات كثيرة بسبب مماثلة شركات التأمين. والثانية: تشريعية تتمثل في تنظيم المشرع العماني في أساس تعويض أضرار حوادث المركبات.

مشكلة الدراسة:

تدور الإشكالية الرئيسية للدراسة حول محاولة توضيح نوع المسؤولية المدنية في تعويض أضرار الحوادث، وبيان أساس هذه المسؤولية، وكيفية حصول المضرور منها على حقه في التعويض.

أهداف الدراسة:

- تهدف الدراسة إلى تحقيق الأهداف الآتية:
- توضيح مفهوم المسؤولية التقصيرية في حوادث السير.
- بيان أركان المسؤولية التقصيرية في حوادث السير.
- أساس المسؤولية في حوادث السير.

تساؤلات الدراسة:

- تثير الدراسة التساؤلات الآتية:
- ما نوع المسؤولية عن أضرار حوادث السير؟
- ما موقف المشرع العماني من الضرر الأدبي والمعنوي؟
- ما أساس المسؤولية المدنية في تعويض أضرار حوادث السير؟

منهجية البحث:

في سبيل معالجة الإشكالية الرئيسية سابق الإشارة إليها، وتحقيق أهداف الدراسة، فقد آثرت اتباع منهجين: الأول: المنهج التحليلي الذي يقوم على تحليل النصوص القانونية والأحكام القضائية وآراء الفقه، أما الثاني: المنهج المقارن والذي تم إعماله في بعض المواضيع.

خطة الدراسة:

سنتحدث عن "أحكام قيام المسؤولية في حوادث السير" في مطلبين، ثم نستعرض النتائج والتوصيات، وهي كما يلي:

المطلب الأول: المسؤولية التقصيرية في نطاق حوادث السير.

الفرع الأول: مفهوم المسؤولية.

الفرع الثاني: أركان المسؤولية التقصيرية.

المطلب الثاني: الأحكام القانونية المتعلقة بالمسؤولية عن حوادث السير.

الفرع الأول: مسؤولية قائد المركبة وفقا لقانون المعاملات المدنية العماني.

الفرع الثاني: تجزئة الحراسة وانتقالها وانقضائها.

الخاتمة.

النتائج.

التوصيات.



المطلب الأول

المسؤولية التقصيرية في نطاق حوادث السير

الفرع الأول

مفهوم المسؤولية

قبل التطرق لأساس المسؤولية يجب أن نعرّج بالحديث على تعريف حادث المرور. اصطلاحاً: كل ما يتعرض له مستخدمو الطريق من اصطدام ودهس وانقلاب وسقوط، ونحو ذلك سواءً أكانوا مشاةً أم ركاباً، سائرين أو واقفين أم جالسين، وسواءً أكانت وسائل نقلهم مركبات آلية كالسيارات أو القطارات، أم غير آلية كالحيوانات^(١). ويعرف حادث المرور بأنه حادث عرضي يحدث بدون تخطيط مسبق، من مركبة واحدة، أو أكثر مع مركبات أخرى، أو مشاةً أو حيوانات، أو أجسام على طريق عامة أو خاصة، ومن ثم تنتج عنه إلتافات متفاوتة بالممتلكات والسيارات، ومن ثم تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة المستديمة.

وقد عرف المشرع العماني حادث السير في قانون تأمين المركبات العماني رقم ٩٤/٣٤: كل ما يقع بفعل المركبة، أو نتيجة استخدامها، أو تتأثر أو سقوط شيء منها، أو انفجارها، أو حريقها، أو سرقته، ولو لم تكن في حالة سير. ونلاحظ من خلال هذا التعريف أن المشرع في قانون تأمين المركبات لم يحصر مكان وقوع الحادث في مكان معين مثلما تم حصره في الطريق وفق قانون المرور العماني، ولم يشترط حركة المركبة، فاكتمى بأن ينجم هذا الحادث بفعل المركبة ولو لم تكن في حالة سير، ونرى حسناً فعل المشرع العماني وذلك حماية للمضرور.

(١) على مشيب القحطاني، أحكام الحوادث المرورية في الشريعة الإسلامية، رسالة ماجستير، جامعة أم القرى، المملكة العربية السعودية، ١٩٨٨، ص ٢١٦.

تنشأ المسؤولية التقصيرية عند الإخلال بالتزام عام يقره القانون أو العرف أو متطلبات السلوك السوي؛ مما يترتب عليه ضرر يلحق بالغير؛ فيلزم فاعله بتعويض هذا الضرر الذي أصاب الغير.

وتحقق المسؤولية التقصيرية يستوجب توافر أركان ثلاثة تتمثل في: فعل الإضرار، والضرر، والعلاقة السببية بين فعل الإضرار والضرر^(٢)، وذلك وفقاً للفقهاء اللاتيني والمصري الذي اشترط الخطأ كركن للمسؤولية التقصيرية، وبطبيعة الحال يتطلب أن يكون الشخص القائم به شخص مميز، ولكن في المقابل هناك بعض الأنظمة القانونية تكتفي بوقوع الضرر لتحقيق المسؤولية التقصيرية دون اشتراط الخطأ، كالقانون العماني الذي نص في المادة رقم (١/١٧٣) من قانون المعاملات المدنية: "كل إضرار بالغير يُلزم فاعله ولو كان غير مميز بالتعويض"، وكذلك هو الحال في بعض القوانين العربية مثل القانون الإماراتي والقانون الأردني.

وقد حظي موضوع المسؤولية التقصيرية عن حوادث السير ببالغ الاهتمام في المجال القانوني والقضائي، ولعل السبب في ذلك يرجع بالأساس إلى التزايد الخطير الذي أحدثته حوادث السير في الفترة الأخيرة، وعدم نجاعة الترسانة القانونية المرصودة لتقنين هذا المجال في وقف زحف طوفان الحوادث القاتلة والتي تؤرق الجميع.

ولقد نظم المشرع العماني هذه المسؤولية من خلال القواعد العامة بداية، وعززها بعد ذلك بقوانين خاصة يأمل فيها الإصلاح، فبادر إلى إخضاع العربات المقطورة للتأمين الإلزامي للسيارات بمقتضى تعديلات قانون المرور العماني رقم ٢٠١٦/٣٨م من خلال تعريف المركبة بالمادة (١)، فقد عُرِّفت بأنها: "وسيلة من وسائل النقل أو الجر، أعدت للسير بقوة آلية أو جسدية، على الطريق، ومعدة لنقل الأشخاص أو الحيوانات

(٢) د. بهاء بهيج شكري، التأمين من المسؤولية في النظرية والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ط١، ٢٠١٠م - ١٤٣١هـ، ص٣٩.



أو الأشياء، وتشمل -بصفة خاصة- السيارات والشاحنات والحافلات والقطارات والمقطورات والجرارات والمعدات والدراجات، ولا تشمل القطارات".

ويتبين أن المشرع العماني واكب التطور الآلي، وأعطى لركن الضرر أهمية بالغة إلى درجة يعجز الحارس عن الأشياء أن يجد السبب لإبعاد المسؤولية عنه.

إن مقتضيات المادة رقم (٢) بند (أ) من قانون تأمين المركبات الصادر بالمرسوم السلطاني رقم ٩٤/٣٤ قد أخرجت مسؤولية المؤمن عن الممتلكات التي تكون لدى المؤمن له أو من في حكمه برسم الأمانة أو في حراسته أو حيازته، وتجعل على كاهل حارس الأشياء مسؤولية مفترضة؛ فيصبح مبدئياً مسؤولاً عن الضرر الذي تحدثه الأشياء الداخلة تحت حراسته، ولا مجال لإبعاد هذه المسؤولية إلا بإثبات أنه فعل كل ما كان يجب لإبعاد الضرر، أو أنه كان نتيجة حادث فجائي أو قوة قاهرة، أو أن خطأ المضرور هو السبب في وقوع الضرر.

لقد اتجهت نية المشرع إلى التشديد من مسؤولية حارس السيارة، وهو ما يظهر بجلاء بالمادة السابقة بالنص الذي جعل الإعفاء من المسؤولية رهين إثبات شرطين لا محيد عنهما، ولعل في ذلك ما فيه من الحماية للمتضرر جراء حادث السير، فالمشرع - خلافاً للقواعد العامة- جعل عبء الإثبات على حارس السيارة.

وبذلك يمكن القول إن قرينة الخطأ التي بنيت عليها مسؤولية حارس السيارة هي قرينة قاطعة، لا يجوز التمسك بما يخالفها، إلا إذا أثبت المسؤول أنه فعل ما كان ضرورياً لمنع وقوع الضرر، وأن الضرر يرجع إما لظروف طارئة، أو قوة قاهرة، أو لخطأ المضرور.

وقد اشترط المشرع توافر شرطين للقول بمسؤولية حارس السيارة، وهما: أن يكون الشخص حارساً للسيارة، وأن تحدث هذه السيارة ضرراً للغير.

الفرع الثاني

أركان المسؤولية التقصيرية

وتنشأ المسؤولية التقصيرية عند الإخلال بالتزام عام يقرره القانون أو العرف أو متطلبات السلوك السوي، مما يترتب عليه ضرر يلحق بالغير؛ فيلزم فاعله تعويض هذا الضرر الذي أصاب الغير، وإن تحقق المسؤولية التقصيرية يستوجب توافر أركان ثلاثة تتمثل في: فعل الإضرار، والضرر، والعلاقة السببية بين فعل الإضرار والضرر، وذلك وفقاً للفقهاء اللاتيني والمصري الذي اشترط الخطأ كركن للمسؤولية التقصيرية، وبطبيعة الحال يتطلب أن يكون الشخص القائم به شخص مميز، ولكن في المقابل هناك بعض الأنظمة القانونية تكفي بوقوع الضرر لتحقيق المسؤولية التقصيرية دون اشتراط الخطأ، كالقانون العماني الذي نص في المادة رقم (١٧٢/١) من قانون المعاملات المدنية: "كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو كان غير مميز بالتعويض"، وكذلك الحال في غالبية القوانين العربية مثل نص المادة (٢٨٢) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي ونص المادة (٢٥٦) من القانون المدني الأردني.

الركن الأول- فعل الإضرار:

يعد فعل الإضرار في المسؤولية التقصيرية قريباً من معنى الخطأ في المسؤولية العقدية^(٣)، حيث يقصد بفعل الإضرار في المسؤولية التقصيرية الإخلال بواجب قانوني، وأما في المسؤولية العقدية فيكون عبارة عن إخلال بواجب عقدي، ولكن الالتزام الذي يعد الإخلال به خطأ في المسؤولية العقدية إما أن يكون التزام بتحقيق غاية أو التزام ببذل عناية.

أما الالتزام في المسؤولية التقصيرية -والذي يعد الإخلال به منشأ للمسؤولية- يكون دائماً التزام ببذل عناية، وهو بأن يتحرى الشخص في أفعاله وتصرفاته الحذر واليقظة

(٣) انظر: قانون المعاملات المدنية العماني الصادر بموجب المرسوم السلطاني رقم ٢٩/٢٠١٣، المادة رقم (١٧٩)، والمادة (٢٠٤) أردني التي تنص على أن: "كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر، المادة (٢٨٢) إماراتي: كل اضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر".

والانتباه حتى لا يحدث ضرراً بالغير، أما إذا خرج الشخص عن هذا الواجب في تصرفاته مما نتج عنه الإضرار بالغير وكان الشخص مدركاً لنتائج التصرفات التي يقوم بها فإن المسؤولية التقصيرية تقوم عليه في هذه الحالة، والتي تستوجب عليه تعويض الضرر، ولهذا فإن فعل الإضرار يطلق عليه الفقه اللاتيني -في المسؤولية التقصيرية- ركن الخطأ والذي يقوم على ركنين هما: الركن الأول هو الركن المادي، الذي يقصد به التعدي^(٤).

أما الركن الثاني فهو الركن المعنوي، وهو علم الشخص وإدراكه بعدم مشروعية الفعل الذي يقوم به. وكذا الضرر الذي سيلحقه بالآخرين؛ أي أن الشخص القائم بالفعل الذي ترتب عليه الضرر قادر على التمييز بين الخير والشر، والنفع والضرر، فيدرك أن تعديه يلحق ضرراً بالغير، فالتمييز إذن هو مناط المسؤولية التقصيرية؛ فتتحقق إذا وجد وتتعدم إذا انعدم^(٥).

والقاعدة العامة تقضي بأن كل من سبب ضرراً بالغير فإنه يتحمل تبعات ذلك السلوك، والذي يستوجب قيامه بتعويض الأضرار الناجمة عن تصرفه التي أصابت الغير، ولهذا فإنه يستوجب على الشخص أن يتجنب الوقوع في دائرة المسؤولية التقصيرية من خلال الالتزام بالواجبات القانونية التي تفرضها القوانين العامة أو العرف السائد، وأن يكون حذراً في سلوكه وتصرفاته والأنشطة التي يقوم بها حتى لا يتسبب بضرر للغير، أما في حالة فشله في المحافظة على حدوده القانونية فإنه يقع في طائفة المسؤولية التقصيرية، ويمكن القول أن ركن فعل الإضرار يتحقق عند خروج الشخص من السلوك المسموح به، وأن تحديد فعل الإضرار بهذه الصورة لا يثير أي إشكال في التطبيق العملي، فإذا كان الانحراف عن السلوك المقصود هو الخروج عن الحدود القانونية أو العرفية للسلوك السوي في التصرفات أو الأفعال الاعتيادية أو المهنية، وبالتالي تحقق الفعل عند الخروج عن ضوابط القانون أو العرف المعتاد أو متطلبات

(٤) أ. د: عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، الطبعة الخامسة، ٢٠١٥، ص ٧٧٨-٧٧٩.

(٥) عبد المجيد السملالي، المختصر في النظرية العامة للالتزام، دار العلم ٢٠٠٩ ص ١١٨.

المهنة أو الإهمال أو التقصير الواقع من الشخص، بيد أن القوانين والأعراف تبقى قاصرة مهما كبر نطاقها ولا تغطي جميع التصرفات، سواء التي تستلزم القيام بفعل أو الامتناع عنه، من حيث أنه يشكل فعل موجب للتعويض من عدمه، وذلك وفقاً للنظرية الحديثة للمسؤولية التقصيرية، على خلاف النظرية التقليدية التي كانت تستند على تحقق ركن الخطأ^(٦).

وهذا يتضح بجلاء فيما قرره المحكمة العليا في المبدأ الوارد بالطعن رقم (٢٠١٢/٧، الدائرة المدنية (ج)، بجلسة يوم الأحد الموافق ٢٢/ أبريل/ ٢٠١٢م)، حين قضت بأن: "الضرر الموجب للتعويض في المسؤولية التقصيرية يتحقق لمجرد حدوث الخطأ أما في المسؤولية العقدية فلا بد من إثبات الضرر بكافة طرق الإثبات المتاحة قانوناً"^(٧).

وهذا الحكم كان قبل صدور القانون المدني؛ حيث إن قانون المعاملات المدنية الجديد الصادر بالمرسوم السلطاني رقم (٢٠١٣/٢٩م) لم يشترط الخطأ لتحقيق المسؤولية التقصيرية، بل أنه اكتفى بوقوع الضرر سبباً لوجوب تحمل مسؤولية التعويض لدفع الضرر الواقع على الغير، حيث نصت المادة (١/١٧٦) من قانون المعاملات المدنية العماني على أن: "كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو كان غير مميز بالتعويض".

ونرى أن المشرع العماني قد أصاب عندما لم يتطلب لتحقيق المسؤولية الموجبة للتعويض أن يكون الشخص قد ارتكب خطأ، ونتج عن ذلك الخطأ ضرر للغير؛ وذلك لأن استلزام الخطأ سوف يكون له الأثر السلبي على المضرور من حيث وجوب إثبات الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما، مما سيرهق المضرور، والذي لا ذنب له في تحمل عبء الإثبات، كما أن الخطأ يتطلب أن يكون الفاعل شخصاً مميزاً يستطيع

(٦) د. بهاء بهيج شكري، مرجع سابق، ص ٤.

(٧) انظر: مجموعة الأحكام القضائية الصادرة عن الدوائر المدنية بالمحكمة العليا والمبادئ المستخلصة منها في الفترة من ١/١٠/٢٠١٠ وحتى ٤/٢٠١٢م، السنة القضائية الثانية عشرة، والصادر عن المكتب الفني بمجلس الشؤون الإدارية للقضاء بالمحكمة العليا، ص ٧٢٩.



التمييز بين الخطأ والصواب، ولكن اتجاه المشرع العماني إلى الاكتفاء بتحقيق الضرر قد سهل العملية على المضرور لوصوله إلى حقه في التعويض. وكذلك ذهبت بعض التشريعات العربية ومنها المشرع المصري، ولحماية المضرور استقر القضاء في مصر على أن: "التأمين الإجباري من المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات تأمين من نوع خاص، لعدم اقتصار نطاقه على التأمين من المسؤولية الناشئة عن خطأ المؤمن له ومن يسأل عن أعمالهم، وامتداده لتغطية المسؤولية المدنية لغير المؤمن له ولغير من صرح له بقيادة السيارة المؤمن عليها، كالغاصب لها والسارق^(٨)، طبقاً للمواد (٦ ق ٤٤٩) لسنة ١٩٥٥ بشأن السيارات وقواعد المرور ٥، ١٦، ١٧، ١٨، ١٩ ق ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ بشأن التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات".

الركن الثاني- الضرر:

يعد الضرر الركن الثاني للمسؤولية المدنية التقصيرية؛ حيث لا يكفي لتحقيق هذه المسؤولية توافر فعل الإضرار لوحده؛ وإنما يتطلب أن ينتج عن ذلك الفعل ضرر يصيب الطرف الآخر، ويعد الضرر واقعة مادية يمكن إثباتها بكافة طرق الإثبات المتاحة، كما أن الضرر قد يكون ضرراً مادياً أو أدبياً^(٩).

وعرف بأنه الضرر الذي يصيب الإنسان في شعوره وعاطفته أو في كرامته أو في عرضه أو مركزه الاجتماعي أو غير ذلك من الأمور ذات الأهمية المعنوية أو الأدبية^(١٠).

(٨) الدعوى رقم ٣٨١١ لسنة ١٩٩٦ مدني المنصورة الابتدائية

(٩) د. عبد الرزاق احمد السنهوري، مرجع سابق، ص ٨٥٤.

(١٠) د. عبد المجيد الحكيم، الوجيز في شرح القانون المدني، ج ١، ط ٥، مطبعة نديم بغداد، بلا سنة

طبع، ص ٥٢٥-٥٢٦

وإذا كان الضرر معنوياً فهو يتحلل أيضاً إلى عنصرين، إذ يعد عنصراً قائماً بذاته، أما إذا كان الضرر جسدياً؛ ولأنه مزيج من الأضرار المالية وغير المالية فتتبع بصدد تعويضه ذات الأساليب المتبعة في تقديرها^(١١).

وهناك نوع جديد من الأضرار أطلق عليه تسمية "الضرر الجمالي". وقد سعى المشرع من وراء ذلك إلى التعويض عن التشويه الذي يصيب المظهر الخارجي للجسم على نحو يخلل معه رونقه وتكامله وتتاسق أعضائه مع ما يترتب عن ذلك من تقليص لصفات الجمال فيه ويجعله موصوفاً بقبح الصورة^(١٢).

فحتى تقع مسؤولية من قام بالإضرار أو الفعل الضار، يلزم أن يسبب هذا الفعل ضرراً يلحق بالغير، فالمسؤولية التقصيرية تتطلب لوجودها تحقق الضرر، فإذا انعدم الضرر رغم صدور فعل الإضرار فإنه لا وجود للمسؤولية، سواء كان يسيراً أو جسيماً أو متعمداً، فلو قام شخص بقيادة مركبته وهو تحت تأثير الكحول ولكنه لم يتسبب بحادث يصيب فيه طرف ثالث فلا تقوم في هذه الحالة مسؤوليته المدنية على الرغم من أن فعله يعد مخالفة لقانون المرور، فالضرر هو الذي يلحق بالشخص المضرور سواء كان في ماله أو جسده أو مشاعره، والذي يقع على المضرور عبء إثباته^(١٣).

ولكن ما موقف التشريعات من الضرر الأدبي والضرر المعنوي؟

موضوع هذا النوع من التعويض قديم، وقد تناوله الكثير من الشراح بالتفصيل من حيث المبدأ^(١٤). ولكن إجازة التعويض عن الضرر الأدبي جائزة، لكن إجازة التعويض - من حيث المبدأ - عن الضرر الأدبي لا ينفي وجود بعض الصعوبات التي أثارها

(١١) د. عبد الباقي البكري، شرح القانون المدني العراقي، ج ٣، تنفيذ الالتزام، مطبعة الزهراء، بغداد، ١٩٨١، ص ١٣٨.

(١٢) محمد اللجمي، التعويض عن الضرر البدني في القانون التونسي والمقارن، الجزء الأول، مطبعة بابيريس، تونس ١٩٩٩، عدد ٣٥٤، ص ٢٢٩.

(١٣) د. بهاء بهيج شكري، مرجع سابق، ص ٩٢.

(١٤) الدكتور محمد المرسي زهرة، مرجع سابق، ص ١٤٠، د. السنهوري، الوسيط، جز ٢، رقم ٥٧٨، ص ١٢١١ وما بعدها.

أنصار الاتجاه المناوئ للتعويض، والتي تؤثر في نطاق التعويض بعد إقراره من حيث المبدأ، فالأضرار الأدبية بطبيعتها ذات دائرة مرنة قد تتسع أكثر من اللازم لتشمل أشخاصًا كثيرين يمكنهم الإدعاء بالإصابة بضرر أدبي أيًا كان، كما أن الأضرار الأدبية تستعصي بطبيعتها على مبدأ التعويض المالي بحسبان أن اللوعة والألم يصعب إزالتها تمامًا بمبلغ من المال. وأخيرًا، فإنه يصعب -عمليًا- تقدير الأضرار الأدبية بدقة.

أما المشرع العماني، فلم يتأثر بالاعتبارات التي تقيد التعويض عن الضرر الأدبي، وأقر التعويض عن الضرر عموماً أيًا كان نوعه؛ أي سواء كان ضرراً مادياً أو أدبياً، وبذات الشروط. فقد جاءت نصوص قانون المعاملات المدنية العماني التي تنظم المسؤولية عن الفعل الضار من العمومية لتشمل الضرر بكافة أنواعه^(١٥). وقد تأثر المشرع الإماراتي، وكذلك المصري، بهذه الاعتبارات، فأقر التعويض عن الضرر الأدبي من حيث المبدأ، مقررًا في ذات الوقت بعض القيود التي تحد من إطلاق مبدأ التعويض.

وفي هذا الصدد تنص المادة (٢٩٣) معاملات مدنية إماراتي على أنه: "١- يتناول حق الضمان الضرر الأدبي، ويعتبر من الضرر الأدبي التعدي على الغير في حريته أو في عرضه أو في شرفه أو في سمعته أو في مركزه الاجتماعي أو في اعتباره المالي. ٢- ويجوز أن يقضي بالضمان للأزواج وللاقربين من الأسرة عما يصيبهم من ضرر أدبي بسبب موت المصاب.

ولا ينتقل الضمان عن الضرر الأدبي إلى الغير إلا إذا تحددت قيمته بمقتضى اتفاق أو حكم قضائي نهائي"، وظاهر من هذا النص -كما تقول المذكرة الإيضاحية- "أن

^(١٥) راجع على سبيل المثال: المواد ١٨١، ١٨٢، ٢٩٩، ٢٩٥ معاملات مدنية، منقول من الدكتور محمد المرسي زهرة، مرجع سابق، ص ١٤١.

الألم يعوض عنه وكذا الشين وتقويت الجمال وهذه كلها تنطوي عن أضرار أدبية لما يحدثه الفعل في نفس المضرور من ألم حسي أو نفسي^(١٦).

الركن الثالث - العلاقة السببية:

وهي العلاقة التي تربط الخطأ أي الفعل الضار الذي أتاه الشخص والضرر المترتب عليه؛ أي أن يكون الخطأ هو الذي أنشأ الضرر الذي يدعيه المضرور، بمعنى يجب أن يكون خطأ المسؤول هو المتسبب في الضرر؛ فهو العلة التي أوجدت الضرر الذي أصاب الضحية^(١٧).

تعد علاقة السببية الركن الثالث للمسؤولية التقصيرية، والذي يقصد به أن تكون هنالك علاقة بين فعل الإضرار أو الفعل المرتكب والضرر الذي نتج عنه، ويعد هذا الركن مستقلاً عن الأركان الأخرى، حيث من الممكن أن نجدها متوفرة بدون أن يتوافر معها ركن فعل الإضرار، كما لو أحدث شخص بفعله ضرراً بطرف آخر بدون أن يكون هذا الفعل مضرًا، وبالتالي تتحقق مسؤوليته على أساس تحمل التبعية، فالسببية متوفرة هنا ولكن فعل الإضرار معدوم، كما قد يكون بصورة معاكسة، وبالتالي لا توجد علاقة السببية بين الفعل والضرر.

ولا تثير مسألة تقرير المسؤولية عندما يكون الفعل هو السبب المباشر والوحيد الذي أنتج الضرر، ولكن الخلاف يثار في النظريات وأحكام القضاء وآراء الفقهاء عندما تتعدد الأسباب، وتشارك في إحداث الضرر.

ويذهب رأي إلى القول إن جميع الأسباب متعادلة في إحداث الضرر، وآخرون ينظرون إلى السبب الفعال أو المنتج في إحداث الضرر في سلسلة الأسباب، وفريق ثالث ينظر إلى السبب الأول في السلسلة؛ لأنه هو السبب الذي أنشأ الأسباب الأخرى.

(١٦) نقض مدني ٢١ ديسمبر ١٩٩٥، مجموعة أحكام النقض السنة ٤٦، يونيو - ديسمبر ١٩٩٠، رقم ٢٨٤، ١٩٥١. وراجع نص المادة (٢٢٢) مدني مصري.

(١٧) علي فيلاي، التزامات الفعل المستحق للتعويض، رموم للنشر، الجزائر، ٢٠١٠، ص ٣١٢.

ولقد اتفق أغلب فقهاء الشريعة الإسلامية على أن التعمد والتعدي ليس شرطاً في تحقق مسؤولية الفاعل إذا كان مباشرة، وبالتالي فهو يسأل على الإطلاق حتى ولو لم يكن متعدياً، أي إن الشريعة الإسلامية افترضت العلاقة السببية بين الفعل المباشر والضرر الواقع، والحال سواء أكان المباشر واحداً أو متعدداً، وعند التعدد يسأل كل واحد بمقدار الضرر الذي أحدثه. أما المتسبب فيتحمل مسؤولية الضرر إذا كان متعدياً فقط؛ لأن فعله لا يعد السبب الفعال الذي نتج عن الضرر، وفي حالة اجتماع المباشر مع المتسبب، وهنا يكون فعل المباشر هو المسؤول عن الضرر؛ لأنه أكثر فعالية في إنتاج الضرر، ولكن في كل الأحوال يقع عبء إثبات علاقة السببية بين الفعل والضرر الذي لحق بالمضرور على عاتق المدعي بالضرر، كما أن الشخص الذي ينسب له هذا الفعل يمكنه نفي مسؤوليته عن التسبب بالضرر المنسوب إليه، بأن يثبت أن الضرر قد كان بسبب أجنبي لا دخل له فيه.

وقد نصت المادة رقم (١٧٩/٢) من قانون المعاملات المدنية على: "إذا كان الإضرار بالمباشرة لزم التعويض وإن لم يتعد، وإن كان بالتسبب فيشترط التعدي"، وهذا تأكيد على أن المباشرة لا يشترط أن يتوافق معها تعدي حتى تقوم المسؤولية. أما في حالة اجتماع أكثر من مسؤول عن الحادث فقد نصت المادة رقم (٧) من قانون تأمين المركبات على حالتين وهي: "إذا ثبت من التحقيقات أن المسؤولية عن وقوع حادث سير مشتركة بين مركبتين أو أكثر فإنه يحق لمن يصاب بإصابة بدنية ولورثة من يتوفى من الطرف الثالث بسبب هذا الحادث الحصول على المبالغ التي تحكم بها محاكم السلطنة من مؤمني جميع المركبات المشتركة في المسؤولية عن الحادث كل بنسبة مسؤولية المركبة المؤمنة لديه، وفي جميع الأحوال إذا لم تحدد التحقيقات نسب خطأ المركبات المشتركة في المسؤولية عن الحادث اعتبرت المسؤولية موزعة بينها بالتساوي".

وقد جاء المبدأ رقم (٩٩ لسنة ٧ قضائية)، الذي قرره المحكمة العليا، والذي أكد على اشتراط توافر ركن علاقة السببية حتى تقبل دعوى المسؤولية المدنية التقصيرية،

حيث جاء به أن: "٢- كل دعوى تحت المسؤولية التقصيرية لا بد أن تشتمل على أركان ثلاثة: الخطأ والضرر وعلاقة السببية، فإذا انتفى أي من هذه الأركان الثلاثة فلا تكون هنالك مسؤولية تقصيرية تستوجب التعويض للشخص الذي أقام الدعوى".

وقد صدر هذا المبدأ قبل صدور القانون الجديد، الذي اكتفى بتحقيق الضرر دون الحاجة إلى إثبات الخطأ وتتقرر مسؤولية المؤمن له طبقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية إذا كانت الأضرار التي أصابت المضرور في حادث المركبة الآلية المؤمن عليها خارج النطاق التعاقدى، ويتحقق ذلك إذا كان المصاب قد أصيب بالضرر وهو خارج المسافة الزمنية لتنفيذ عقد النقل، أو متواجداً على متن المركبة دون أن يكون قد أبرم عقد نقل بمقابل مع المؤمن له أو تابعة، أو كان مترجلاً أو جالساً بجوار الطريق أو أمام أحد المنازل ودهسته المركبة، في هذه الحالات تتعقد مسؤولية المؤمن له طبقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية عن الخطأ الشخصي واجب الإثبات وفقاً لنص المادة (١٦٣) من القانون المدني المصري والتي تقابلها نص (١٧٦) من قانون المعاملات المدنية العماني التي تنص على أن: "كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو كان غير مميز بالتعويض"، وهي التي تكون واجبة التطبيق، ومن ثم يقع على عاتق المضرور عبء إثبات الأركان الثلاثة وهي الخطأ والضرر وعلاقة السببية بينهما، وترى محكمة النقض المصرية: "أن الخطأ هو الانحراف عن السلوك العادي المألوف وما يقتضيه من يقظة وتبصر، كما أن استخلاص الخطأ الموجب للمسؤولية وعلاقة السببية بينه وبين الضرر يدخل في نطاق السلطة التقديرية لمحكمة الموضوع، ولكن يستطيع المضرور تأسيس دعواه على قواعد المسؤولية عن فعل الغير، كمسؤولية متولي الرقابة عن من هم تحت رقبته وفقاً لنص المادة (١٧٣) من القانون المدني المصري التي تقابل المادة (١٩٦) من قانون المعاملات المدنية العماني التي تتحدث عن كل من يجب عليه قانوناً أو اتفاقاً رقابة شخص في حاجة إلى الرقابة، بسبب قصره أو حالته العقلية، أو الجسمية يكون ملزماً بتعويض الضرر الذي يحدثه ذلك الشخص للغير بعمله غير المشروع ويترتب هذا الالتزام ولو كان من وقع منه العمل الضار غير مميز.

فإذا كان مرتكب الحادث من الأشخاص المشمولين بالرقابة فنقوم هذه المسؤولية على الخطأ المفترض الذي يقبل إثبات العكس، أي يستطيع متولي الرقابة إثبات أنه قام بواجب الرقابة أو أن الضرر كان لابد واقعا حتى ولو قام بواجب الرقابة كما ينبغي وفقاً لمعيار الرجل المعتاد، أو تأسيس الدعوى على قواعد مسؤولية المتبوع عن خطأ تابعه (وفق الفقرة ب من المادة ١٩٦ من قانون المعاملات المدنية العماني)، إذ كان مُرتكب الحادث تربطه علاقة تبعية، ووقع منه الخطأ حال تأدية الوظيفة أو بسببها، ويعتبر إثبات الخطأ كعنصر من عناصر المسؤولية من المسائل الصعبة^(١٨)، التي تقع على عاتق المضرور، ففي أغلب حوادث المركبات الآلية لا يتمكن المضرور من إثبات خطأ سائق المركبة الآلية المُتسببة في الحادث الذي نتجت عنه الأضرار البدنية التي لحقت به، ويترتب على ذلك عدم قيام المسؤولية، وبالتالي إهدار حقه في التعويض بسبب تراجع الحماية اللازمة والتي أُسست على القواعد التقليدية للمسؤولية التقصيرية، إلا أن المشرع العماني حسناً فعل عندما قرر وفقاً لنص المادة (١٩٩) من قانون المعاملات المدنية العماني أن المسؤولية في الحادث تقوم على قرينة الخطأ المفترض افتراضاً، الذي لا يقبل إثبات العكس إلا بخطأ المضرور أو الغير أو القوة القاهرة، فلا يُكلف المضرور بإثبات خطأ المسؤول، بل عليه أن يثبت الضرر وعلاقة السببية. وهذا ما أشارت إليه المحكمة العمانية العليا في المبدأ رقم ٧٣، بالطعن رقم ٢٠١٣/١٠٦٣م مدني عليا، جلسة يوم الأحد، الموافق ٢٦/١/٢٠١٤م، حيث قررت أن حوادث المركبات تكون خاضعة لقواعد المسؤولية عن الأشياء التي تعبر عنه المادة سالفة البيان، فلا شك أن السيارة آلة ميكانيكية تستوجب حراستها عناية خاصة، ومن ثم تثبت مسؤولية قائدها عما يقع منها من إضرار، وتتعد تلك المسؤولية بمجرد تدخل السيارة في الحادث وهي مسؤولية مفترضة، ويغلب في حوادث السيارات أن يرفع المضرور دعوى التعويض عن المسؤولية على أساس المسؤولية عن حراسة الأشياء، ولكن ما هو

(١٨) انظر أستاذنا الفاضل د. نبيل إبراهيم سعد، النظرية العامة للالتزام، دار الجامعة الجديدة، طبعة ٢٠١٧، ص ٣٩١.

أساس مسؤولية قائد المركبة وفقاً لقانون التأمين العماني والمصري؟، وما موقف القضاء في كلا البلدين؟. هذا ما سوف نتطرق إليه من خلال ما يلي.

المطلب الثاني

الأحكام القانونية المتعلقة بالمسؤولية عن حوادث السير

الفرع الأول

مسؤولية قائد المركبة وفقاً لقانون المعاملات المدنية العماني

أساس قيام المسؤولية:

لقد نصت المادة ١٩٩ من قانون المعاملات المدنية العماني على أن: "على من كان تحت تصرفه أشياء تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها أو آلات ميكانيكية، التعويض عما تحدثه من ضرر مالم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه"، كما قررت المحكمة العمانية العليا في المبدأ رقم ٦٩، بالطعن رقم ٢٠١٣/٦٤٢م، مدني عليا، الموافق ٢٦/١/٢٠١٤م: أساس المسؤولية في حوادث السيارات هو المسؤولية الناشئة عن حراسة الأشياء التي تنشأ بمجرد وقوع الفعل بتدخل المركبة في الحادث، والخطأ في هذه الحالة خطأ مفترض، ولا يكلف المضرور بإثبات الخطأ بل على حارس الشيء المتسبب في وقوع الضرر أن يثبت عدم وقوع خطأ منه أو خطأ الغير أو المضرور أو السبب الأجنبي كالقوة القاهرة أو الحادث المفاجئ، وسند هذه المسؤولية في الفقه الإسلامي قاعدة المباشر ضامن ولو لم يتعد^(١٩)، ونلاحظ أن المشرع العماني قد تشابه مع القانون الفرنسي؛ حيث وجد القانون الفرنسي أمام عجز وعدم كفاية قواعد المسؤولية المدنية لحماية المضرورين من استعمال الأشياء غير الجادة ضعف معلومات الذين يتعاملون مع هذه المواد، وغالباً ما يكونون بمركز

(١٩) مجموعة أحكام دائرة التعويضات الصادرة عن المحكمة العمانية العليا، الطبعة الأولى ٢٠١٨م في المبدأ رقم ٦٩ بالطعن رقم ٢٠١٣/٦٤٢م، ص ٢٢٧.

ضعيف نظراً لنقص معلوماتهم وضعف إمكانياتهم مادياً ومعنوياً، وبتشجيع من الفقه والقضاء الفرنسي في البحث عن وسيلة لحمايتهم، وبعد تردد وجد القضاء الفرنسي ضالته في نص الفقرة الأولى من المادة ١٣٨٤ من القانون المدني الفرنسي، وذلك لتوفير الحماية للمضروب؛ حيث قرر القضاء الفرنسي^(٢٠) أن: "المرء يُسأل ليس فقط عن الأضرار التي يحدثها فعله الشخصي، ولكن أيضاً عن تلك الأشياء التي في حراسته عن فعل الأشخاص الذين يسأل عنهم أو عن فعل الأشياء التي في حراسته"، وقد ظهرت التطبيقات الفرنسية لهذا التفسير الجديد للفقرة الأولى منذ ١٦ يوليو ١٨٩٦م بقبول المحكمة الفرنسية لأول مرة مبدأ المسؤولية عن الأشياء، ثم في ٢٢ مارس ١٩١١ حيث استقر القضاء الفرنسي في نهاية المطاف على تطبيقها رغم عدة مواقف حدثت لوقف تطبيقها.

وبما أن الحراسة تعد الأساس القانوني لقيام مسؤولية قائد المركبة في أغلب التشريعات؛ فإن ذلك يستوجب التعرض لمفهوم الحراسة، وشروطها، وعناصرها.

أولاً - مفهوم حراسة الشيء:

لم يتطرق المشرع العماني إلى تعريف الحراسة أثناء نصه على أحكام المسؤولية الناتجة عن حراسة الأشياء، أو عن حراسة الحيوان في المواد (١٩٧ - ١٩٨ - ١٩٩). إن حراسة الأشياء الجامدة إنما تعني السيطرة الفعلية عليها والقدرة على التصرف في أمرها مشروعة، كانت هذه السيطرة "كمالك المركبة أو سائقها"، أو غير مشروعة "كسارق ومغتصب المركبة".

وهذا ما سارت عليه المحكمة العمانية العليا في المبدأ رقم ٦٩، بالطعن رقم ٢٠١٣/٦٤٢م، مدني عليا، الموافق ٢٦/١/٢٠١٤م، فقد قررت أساس المسؤولية في حوادث السيارات هو المسؤولية الناشئة عن حراسة الأشياء التي تنشأ بمجرد وقوع الفعل بتدخل المركبة في الحادث، والخطأ في هذه الحالة خطأ مفترض، ولا يكلف المضروب

(٢٠) محمودي فاطمية، المسؤولية المدنية عن حوادث المرور، أطروحة لنيل رسالة الدكتوراه، جامعة وهران الجزائر، سنة ٢٠١١م، ص ١٩.

عبء إثبات الخطأ بل على حارس الشيء المتسبب في وقوع الضرر أن يثبت عدم وقوع خطأ منه، أو إثبات خطأ الغير أو المضرور أو السبب الأجنبي كالقوة القاهرة أو الحادث المفاجئ، وسند هذه المسؤولية في الفقه الإسلامي قاعدة المباشر ضامن ولو لم يتعد، ويشترط الفقه الإسلامي تدخل الشيء في إحداث الضرر سواء أكان التدخل إيجابياً أو سلبياً، ولا يتحقق التدخل إلا إذا كان الشيء تحت سيطرة المباشر، وأن تتوافر علاقة سببية بين فعل المباشر والضرر الذي وقع وأن تكون النتيجة مباشرة^(٢١).

والحراسة في هذا الصدد هي السيطرة الفعلية في توجيه ورقابة الشيء والتصرف في أمره، والحارس الذي يفترض الخطأ في جانبه هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي تكون له السلطة الفعلية على الشيء قصداً واستقلالاً؛ أي الذي يُسيطر على الشيء سيطرة فعلية، ويتولى استعماله واستغلاله لحساب نفسه، والحارس قد يكون شخصاً واحداً أو عدة أشخاص طالما توافرت بصددهم شروط الحراسة، ولا يشترط في الحارس أهلية معينة، حيث إن المسؤولية هنا تقوم على خطأ مُفترض، ويجب أن تنصب هذه السيطرة الفعلية على توجيه ورقابة الشيء والتصرف في أمره، وبالرغم من الحراسة يجب على محكمة الموضوع أن تبين بوضوح شروط توافر هذه الحراسة في المسؤول حتى تسمح محكمة النقض بممارسة رقابتها، وقد تحول الفقه والقضاء في مصر من اعتناقه لنظرية الحراسة القانونية إلى الحراسة الفعلية، وذلك على إثر التغيير الذي لحق الفكر القانوني الفرنسي؛ حيث انتهى به الأمر إلى الأخذ بالحراسة الفعلية سنة ١٩٤١، ولكن ماهي هذه الاتجاهات الفكرية لفكرة الحراسة؟

ولتوضيح ذلك كان علينا أن نتبع الآتي:

١- الحراسة القانونية:

فوفقاً لفكرة الحراسة القانونية، يُعرف الحارس بأنه: الشخص الذي له سلطة قانونية على المركبة الآلية مُستمدة من حق عيني أو شخصي^(٢٢)، فلكي يكون الشخص حارساً

(٢١) المبدأ رقم ٦٩ بالطعن رقم ٦٤٢/٢٠١٣م مدني عليا مجموعة أحكام دائرة التعويضات (الديات والأروش) الصادرة عن المحكمة العليا، مرجع سابق ص ٢٢٧.

(٢٢) د. نبيل إبراهيم سعد، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، مرجع سابق، ص ٤٢٥، ٤٢٦.

يجب أن تكون له سلطة على الشيء بناء على عقد أو نص قانوني أو أي مصدر آخر من مصادر الحقوق^(٢٣)، ولا يُمكن أن تنتقل هذه الحراسة للغير إلا بمقتضى عمل قانوني من الحارس القانوني يستخدمه لحسابه، وقد سلمه المركبة لقيادتها؛ لأن الحراسة المادية في يد التابع لا تنفي أن المتبوع هو الحارس القانوني المسئول عن المركبة، بالإضافة إلى أن سلطة التابع على المركبة غير مستقلة؛ بل هو يخضع لرقابة وتوجيه المتبوع ويعمل لحسابه عن قيادته للسيارة^(٢٤).

ويترتب على الأخذ بفكرة الحراسة القانونية أنه يجب لانتقال الحراسة أن توجد تصرف قانوني ينقلها من شخص لآخر، ذلك أن الحراسة تنتج عن المركز القانوني الذي يوجد فيه الحارس بالنسبة للشيء، والمراكز القانونية تنظمها الاتفاقات^(٢٥).

ويوجد هناك نوع آخر من الحراسة وتسمى الحراسة القضائية، وفقاً لنص المادة (٧٢٤) من قانون المعاملات المدنية العماني، حيث استقر قضاء المحكمة العليا في المبدأ رقم ٢٢٦ على أن: "يرجع تعيين الحارس القضائي إلى القاضي، والقصد القانون من الحراسة هو وضع المال المتنازع فيه بيد شخص يقوم بحفظه وإدارته على أن يرده مع غلته إلى من يثبت له الحق فيه"^(٢٦).

وتطبيقاً لذلك لا تنتقل الحراسة بالسرقة إلى السارق؛ بل تنتقل للحارس الأصلي، فيعد حارساً رغم أن الشيء قد انتزعه منه السارق، ذلك أن مالك الشيء من حيث الأصل من يحتفظ بسلطته القانونية على الشيء، فمالك الشيء هو حارسه متى كان الحق ثابتاً

(٢٣) د. محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء دراسة مقارنة، مكتبة النهضة المصرية ١٩٥٧، ص ٧٨.

(٢٤) د. نبيل إبراهيم سعد، مرجع السابق، ص ٤٢٥.

(٢٥) د. جميل الشراوي: النظرية العامة للالتزام، دار النهضة العربية، ص ١٩٧٦، ص ٥٠٣.

(٢٦) مجموعة الأحكام الصادرة عن الدوائر المدنية بالمحكمة العليا للسنوات من ٢٠١٦-٢٠١٨م بدون سنة نشر، ص ١٦٦٤.

له قانونًا، ويظل كذلك إلى أن ينتقل منه إلى غيره بالسيطرة عليه بسبب قانوني كبيع أو إيجار أو إعاره^(٢٧).

وقد ظلت نظرية الحراسة القانونية سائدة فترة من الزمن، ثم بدأ ضوءها يخبو تحت تأثير الانتقادات التي أظهرها الذين رأوا أن الحراسة القانونية على الشيء أمرًا لا يستند إلى أساس من القانون، وكون الحراسة ليست هي الحيابة المادية كذلك، لا تُقدم لنا نظرية الحراسة القانونية معيارًا دقيقًا يساعد على تعيين الحارس المذكور، وقد رأينا فيما سبق أن أنصار هذه النظرية لا يعتبرون سارق الشيء حارسًا له، لانعدام سلطته القانونية عليه، والحراسة بهذا المعنى لا تؤدي الغرض الذي من أجله وضع النص وهو حماية المضرور؛ ذلك أن الحارس من له سلطة الرقابة والرعاية، يستطيع أن يفلت من المسؤولية بإثبات أنه قام بما يفرضه عليه الالتزام بالحراسة؛ فيُغفَى من المسؤولية، ويضار المضرور بعدم حصوله على التعويض، وهذا القول لا يمكن التسليم به لمخالفته لقواعد العدالة.

٢- الحراسة الفعلية:

يرى أنصار هذه النظرية أن الحارس هو الشخص الذي تكون له السيطرة الفعلية على الشيء، ومظهر ذلك سلطته في استعمال الشيء وتوجيهه ورقابته، وإن لم تسند هذه السيطرة إلى أي حق؛ بل ولو كانت سيطرة غير مشروعة كما هو الحال بالنسبة لسيطرة السارق على الشيء المسروق، وذلك دون اشتراط أن يكون الشخص المسيطر حائزًا للشيء حيابة مادية.

وللحراسة بعدان: بُعد فني، وبعد إداري، والذي يُحدد شخصية الحارس هو البعد الإداري في استعمال الشيء وليس البعد الفني؛ فالحارس هو الذي يملك حق إعطاء الأوامر بتحريك الشيء أو عدم تحريكه.

(٢٧) د. مدحت محمد محمود عبدالعال، المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بين المذهبين الشخصي والموضوعي، دراسة مقارنة، طبعة أولى، ٢٠١٠، المركز القومي للإصدارات القانونية، ص ٤٣-٤٣.

وقد كان السبق في ظهور هذه النظرية هو الفقه والقضاء في فرنسا؛ فلقد بدأ العمل بهذه النظرية بعد الحكم في قضية الدكتور فرانك الصادر في ٢ ديسمبر ١٩٤٢م في الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية، والذي أقرت فيه محكمة النقض الفرنسية بمعيار الحراسة الفعلية، وقد جاء بهذا الحكم: "أن المالك الذي سرقت منه سيارته لا يكون مسؤولاً بوصفه حارسها عن الحادث الذي يقع من السيارة أثناء قيادة اللص لها؛ لأنه يكون محروماً حينئذ من استعمالها ورقابتها وتوجيهها"، وقد أفصح الفقه والقضاء في مصر بأن الحراسة الفعلية هي المعول عليها في تحديد معنى الحراسة^(٢٨). وهكذا فإن السيطرة الفعلية التي تكون للحارس على المركبة الآلية تتجسد في سلطات الاستعمال والتوجيه والرقابة سواء كان مصدرها مشروعاً أو غير مشروع، وعليه لكي تتحقق السيطرة الفعلية على المركبة الآلية لابد من توافر هذه العناصر.

ثانياً- عناصر الحراسة وشروطها:

١- عناصر الحراسة:

أ- الاستعمال:

المقصد بالاستعمال هو سلطة الشخص في استخدام المركبة الآلية كأداة لتحقيق غرض معين، وسلطة الاستعمال تعد مظهرًا من مظاهر السيطرة والهيمنة التي توجد على الشيء، ومن ثم فإن المعول عليه هو القدرة على الاستعمال، ولا يشترط مباشرة الاستعمال بالفعل؛ فمالك المركبة الآلية الذي يوقفها في المُستودع تكون سلطة استعمالها ثابتة له، فهو يملك استخدامها في أي وقت يريد دون إذن من أحد بناء على إرادته، وقد تكون سلطة الاستعمال في أحيان أخرى لعدة أشخاص؛ كما لو استعملت المركبة من قبل مالكها أو سائقها أو ابنه، ففي هذه الأحوال ثبت للمالك الحراسة إذا كان قد تم استعمالها من قبله أو من قبل السائق التابع له، أما إذا كان استعمالها من

(٢٨) أ. د الطيف الأمين محمد الأخضر، فكرة الحراسة في المسؤولية المدنية، رسالة ماجستير، جامعة الإسكندرية سنة ٢٠١٦، ص ١٦-١٧.

قبل الابن لقضاء أغراض شخصية له فالحراسة ثبت للابن؛ لأنها متوقعة ومفترضة وتسمح بها الظروف العائلية.

ب- التوجيه:

ويقصد به سلطة الأمر التي ترد على استعمال المركبة الآلية، وهي عبارة عن سلطة تقدير كيف يتم هذا الاستعمال؟، ووقته؟، وتحديد الغرض الذي تستخدم المركبة من أجله؟، وتعيين الأشخاص الذين يسمح لهم بالاستفادة من هذا الاستخدام؟ فمالك المركبة الآلية هو من له سلطة التوجيه على المركبة الآلية عندما يقودها سائق يخضع لأوامره وتعليماته في أداء عمله.

ج- الرقابة:

ويقصد بها ملاحظة الشخص للشيء ومراقبته والإشراف عليه؛ فمالك المركبة يملك حق صيانتها وإصلاحها واستبدال ما يتلف من أجزائها بهدف ضمان صلاحيتها لتحقيق الغاية المعدة لها، وتوافر هذه العناصر المكونة للسيطرة الفعلية على الشيء في يد الشخص أمكن اعتباره حارساً لهذا الشيء، وهذا ما أكدته محكمة النقض المصرية، فالرقابة لا تعني بالضرورة أن يكون حارسها إلى جانبها، وأن تكون المركبة تحت نظره، فقد يكون بعيداً عنها ومع ذلك فهو يتمتع بسلطة رقابية، وهذا هو المدلول المعنوي للرقابة؛ حيث إن العنصر المادي لا يلقي لتحقيق الحراسة الفعلية؛ بل يشترط توافر العنصر، ومن ثم يجب أن يباشر الحارس سلطات الاستعمال، والتوجيه، والرقابة لحسابه الخاص لكي تتحقق الحراسة الفعلية.

٢- شروط تحقق مسؤولية الحارس:

أ- أن يتولى شخص حراسة شيء تقتضي حراسته عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية.

ب- أن يقع ضرر بفعل الشيء، ويجب لتحقيق مسؤولية حارس الأشياء أن يكون الضرر راجعاً إلى فعل الشيء، ويكُون الضرر ناتجاً عن فعل الشيء إذا كان للشيء دور إيجابي في حدوث الضرر، أو كان الشيء في وضع غير عادي ومألوف كترك السائق سيارته في عرض الطريق.

الفرع الثاني

تجزئة الحراسة وانتقالها وانقضائها

إذا اجتمعت عناصر الحراسة الفعلية الثلاثة (الاستعمال والرقابة والتوجيه) لدى شخص ما؛ فإن المسؤولية تتعقد عليه وحده، ولا تثار المشكلة في تعيينه حارساً عن الشيء؛ لكن المشكلة تثار إذا حصل وانفصلت سلطة الاستعمال عن سلطة التوجيه والرقابة، فمن الحارس المسؤول؟، وقد تنتقل السيطرة الفعلية من شخص لآخر بإرادته أو بدون إرادته، فمن الحرس المسئول؟، هذا ما نحاول توضيحه من خلال ما يلي:

١- تجزئة الحراسة:

استقرت أحكام المحاكم في فرنسا على الأخذ بمفهوم الحراسة الفعلية للأشياء، فافتترضت أن مالك الشيء هو الحارس المسئول عما يصيب الغير من أضرار، مما سهلت عبء الإثبات على المضرور كثيراً^(٢٩)، وهذا يسهل من مقاضاة الحارس؛ لذلك اتجه الفقه والقضاء في فرنسا إلى الأخذ بفكرة تجزئة الحراسة إلى: حراسة تكوين، وحراسة استعمال. وعلى الرغم من عدالة هذه النظرية إلا أنها لم تسلم من الانتقاد^(٣٠)، ويكون الإنسان حارساً إذا كانت له على الشيء السيطرة الفعلية بعناصرها الاستعمال والتوجيه والرقابة، لكن قد يحدث أن تنفصل سلطة الاستعمال عن سلطة الرقابة والتوجيه، وإن كان جوهر العنصر المادي للحراسة هو سلطة الاستعمال إلا أن عنصر الرقابة والتوجيه يعينان على بيان من تكون له الحراسة، بل أن بعض القضاء ذهب إلى

(٢٩) إيمان محمد طاهر العبيدي، الالتزام بضمان السلامة في عقد البيع، ص ١٤٠-١٥٢.

أكدت على ذلك محكمة التمييز في إحدى أحكامها بموجب القرار ٣٣٣ / الصادر من الهيئة العامة ١٩٧٥ بتاريخ ١٤ / ٣ / ١٩٧٦ حيث جاء في الحكم " إذا كون الفعل مسؤولية عقدية وتقصيرية وقد اختار المدعي أولاهما فليس للمحكمة العدول إلى المسؤولية الثانية؛ حيث لا يجوز الجمع بين المسئوليتين"، مجلة الأحكام العدلية، العدد الأول، السنة ١٩٧٦، منشورات وزارة العدل منقول من <https://almerja.com/reading.php?idm=47033> - بتاريخ ٢١ نوفمبر ٢٠٢١م.

(٣٠) إيمان محمد طاهر العبيدي، الالتزام بضمان السلامة في عقد البيع، مرجع سابق، ص ١٤٠-

عنصر الرقابة والتوجيه هما العنصران الغالبان بالنسبة لعناصر السلطة الفعلية المكونة للحراسة، وهو ما أخذ به المشرع العماني في الوقت الحالي، فالواقع العملي أفرز صوراً تثير الجدل في مسألة تحديد الحارس المسؤول عن الضرر الناجم عن الأشياء، وثمة تمييز بين نوعين من الحراسة بالنسبة للشيء الواحد بحيث يُتصور أن يكون لهذا الشيء حارسان، ومن ثم يسأل أحدهما عن الأضرار التي تنتج بسبب عيب في تكوين الشيء، في حين يسأل الآخر عن الأضرار التي تنتج عن استعمال هذا الشيء والتصرف في أمره، وكان لهذا الرأي تباين في أحكام القضاء الفرنسي، فهناك أحكام رفضت تطبيق هذه التفرقة، وهناك أحكام طبقت هذه التفرقة، وقد حاولت محكمة النقض في فرنسا وضع ضوابط لهذه التفرقة، فقد ذهبت محكمة النقض الفرنسية إلى أن تجزئة الحراسة لا يكون مقبولاً إلا عندما يكون الضرر راجعاً فقط إلى تكوين الشيء ولم يشترك في إحداثه لا حارس الاستعمال ولا المضرور، كما أن هذا الضرر يجب ألا يكون راجعاً إلى قدم الشيء، كما أن هذه التفرقة لا تكون قابلة للتطبيق إذا كان الضرر راجعاً في نفس الوقت إلى التكوين واستعمال الشيء.

إلا أن هذه النظرية لم تسلم نقد جانب من الفقه، وقد أخذ عليها بأن هذه التفرقة تُثير الصعوبات أمام المضرور، حيث توجب على المضرور معرفة سبب الضرر قبل رفع دعواه إلى القضاء، هل هو ناتج عن استعمال الشيء أم هو ناتج عن عيب فيه، وهذا يترتب عبء ثقيل على هذا الوجه إلى هذه الفكرة نقد آخر من الناحية القانونية على أساس أنه إذا انفصلت الشيء وهذا هو مناط الحراسة.

٢- انتقال الحراسة:

الحراسة تتمثل في السيطرة الفعلية على الشيء والتمتع بالسلطات الثلاث؛ وهي التوجيه والاستعمال والرقابة، غير أن هذه السيطرة قد تنتقل من شخص لآخر، الأمر الذي يتبعه انتقال الحراسة، وقد تنتقل الحراسة بإرادة الحارس نفسه، وقد تنتقل بغير

إرادته، ويمكن أن نستنتج أن الحارس بإمكانه أن ينفي مسؤوليته بإثبات انتقال الحراسة للغير^(٣١).

فالحراسة قد تنتقل بإرادة الحارس بمقتضى التصرفات القانونية التي يجريها على الشيء الذي في حراسته، وقد يكون هذا التصرف ناقلاً للملكية أو مرتباً لحق عيني؛ كالرهن، أو حق شخصي؛ كالإجارة. وانتقال الملكية بمقتضى إرادة الحارس يفترض انتقال السيطرة الفعلية على الشيء للغير الذي انتقلت إليه ملكيته.

غير أنه قد يختلف وقت انتقال الحراسة عن وقت انتقال الملكية؛ فإذا كان يسلم البائع المشتري الشيء ولكنه لم يتم بنقل ملكية الشيء إليه كأن يكون تماماً لعقد معلقٍ على دفع باقي الثمن، ومن ثم فإن الحراسة لا تعني الملكية، فلا تلازم بينهما، ومن هنا فإن وجود العقد الناقل للملكية لا يغني عن البحث عن تكون له السيطرة الفعلية على الشيء.

وقد تنتقل الحراسة من المالك الذي استولى على المركبة الآلية واستعملها دون رضى مالكيها، كما في حالة السرقة، فإنه يصبح هو الحارس المسؤول عن الضرر الذي يحدثه للغير من جراء استعمالها، ومن ثم فإن المالك لا يعد حارساً على سلطات المركبة الآلية المسروقة؛ مع بقاء حقه العيني عليها؛ ذلك أن السرقة أفقدته سلطات الاستعمال والرقابة والتوجيه وانتقلت إلى السارق، وأما التابع لا يُعد حارساً للشيء الذي يستعمله لمصلحة متبوعة؛ لوجود علاقة التبعية التي تجعله خاضعاً في استعماله للشيء لرقابة وتوجيه المتبوع، فالوضع الذي يوجد فيه التابع وهو الخضوع الذي يتعارض مع الحراسة التي تتطلب السيطرة الفعلية على المركبة للحساب الخاص، وهذا ما أخذ به غالبية الفقهاء والقضاة في سلطنة عمان ومصر.

٣- انقضاء الحراسة:

تنقضي صفة الحراسة بتوافر أحد أمرين:

^(٣١) صلاح فايز العدوان، المسؤولية المدنية عن الآلات والأشياء الخطرة، رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق بجامعة الشرق الأوسط، الأردن، ٢٠١٩م، ص ١٥.

أ- أن يفقد مالك الشيء السيطرة عليه دون أن يكتسبه أحد غيره، كأن يكون هذا الشيء منقولاً وتخلّى مالكاها عن حقه في حيازتها، ففي هذه الحالة لا يعتبر حارساً لها، ويعتبر من الأشياء المتروكة المعتبرة من الأشياء المباحة التي لا حارس لها حتى يستولى عليها شخص آخر بنية تملكها ويصبح حارساً لها.

ب- أن تنتقل السيطرة الفعلية على الشيء من شخص لآخر بموجب إجراء قانوني كانتقال حيازة المركبة من شخص لآخر بموجب عقد بيع، أو انتقال الحيازة بموجب نص في القانون كما في الميراث، فالوارث يصبح حارساً بمجرد السيطرة الفعلية على الأشياء الموروثة، ويسمى هذا النوع بالحراسة القانونية، وهي التي يكون مصدرها القانون والنصوص التشريعية^(٣٢).

وقبل ختام هذا الموضوع لابد من الإشارة إلى أنه قد تجتمع المسؤولية العقدية والتقصيرية في وقت واحد، وتكون شركة التأمين مسؤولة عن التعويض عن كليهما في حادث واحد، كقيام شخص بالتعاقد مع سيارة أجرة لنقله من مكان لآخر؛ فنقع حادثة يلحق ضرر بالراكب والمارة؛ لذا تلتزم شركة التأمين بتغطية الأضرار التي تلحق بالمارة استناداً إلى المسؤولية التقصيرية، والأضرار التي تلحق بالراكب استناداً إلى المسؤولية العقدية، وبناء على ما سبق نرى أنه لا يجوز للمضروب من حادث الاستناد على المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية أو الجمع بينهما، سواء قبل رفع دعوى التعويض أو بعد رفعها؛ لأن الدعوى في حالة الجمع هي خليط لا يعرفها القانون، والرأي السائد أنه في حالة توافر شروط المسؤولية العقدية فهي الأولى بالتطبيق؛ لأنها نتاج ما اتفق عليه الطرفان، فلا يجوز إهدار التوازن العقدي الذي تم التوافق بشأنه بين الطرفين، ولكن إذ كان الفعل الذي ارتكبه المدين يشكل جريمة أو خطأ جسيماً؛ يجوز له الخيرة بين دعوى المسؤولية العقدية ودعوى المسؤولية التقصيرية.

يتضح مما سبق أن القواعد العامة التقليدية في المسؤولية المدنية مستقرة في النظام العماني والمصري، وتتمثل في الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما، والأصل وجوب

(٣٢) صلاح فايز العدوان، المسؤولية المدنية عن الآلات والأشياء الخطرة، مرجع سابق، ص ٢٣.

إثبات العناصر الثلاثة الأولى التي تشكل دعائم المسؤولية في التعويض، إلا أن المشرع المصري يخفف العبء على المضرور، ويقيم قرينة لصالحه، في حالة الضرر الناجم عن فعل الشيء، وبصدد افتراض الخطأ وعلاقة السببية بمجرد وقوع الضرر، ولا تقبل تلك القرينة إثبات العكس فيما يتعلق بالخطأ المفترض، ويستطيع الحارس التخلص من المسؤولية بنفي العلاقة السببية من خلال إثبات السبب الأجنبي؛ كالقوة القاهرة وخطأ الغير وخطأ المضرور، وهذه النصوص وإن وفرت الحماية لهؤلاء المضرورين إلا أن الواقع العملي أثبت عجزها في التطبيق العملي لمبدأ حجية الحكم الجنائي أمام المدني؛ مما أدى إلى حرمان المضرور من التعويض في كثير من الحالات، وقفل باب التعويض أمام المضرور وذلك لتخلف مسؤولية السائق الجنائية رغم ميل القضاء بالحكم على السائق بالعقوبة ولو كانت رمزية.

ولعل هذا كان الدافع وراء اتجاه المشرع الفرنسي نحو إضفاء المسؤولية الموضوعية على المسؤولية عن حوادث السيارات، فلم يعد الحصول على تعويض مرتبط بثبوت مسؤولية السائق؛ بل بمجرد تدخل السيارة في الحادث، ولو لم تكن هي المتسببة في الحادث، وعلى غرار المشرع الفرنسي اتجه المشرع العماني، وقررت المحكمة العمانية العليا في حكم لها بأن حفظ الدعوى الجزائرية لا يعفي ولا يحول عن السير في إجراءات الدعوى المدنية من أجل التعويض^(٣٣).

^(٣٣) مجموعة أحكام دائرة التعويضات (الديات والأروش) الصادرة عن المحكمة العليا، مرجع سابق، ص ٢٢٧، المبدأ رقم ٩٣ في الطعن رقم ١١٤٩/٢٠١٤م مدني عليا، جلسة يوم الاحد الموافق ٢٠١٥/٦/٢٨م تقتصر حجية الحكم الجزائري أمام المحكمة المدنية على المسائل التي كان الفصل فيها ضرورياً لقبامه، وهي خطأ المتهم ورابطة السببية بين الخطأ والضرر، ومن ثم فإن استبعاد الحكم الجنائي مساهمة المجنى عليه في الخطأ أو تقرير مساهمته فيه، يعتبر من الأمور الثانوية بالنسبة للحكم بالإدانة، إذ إن تقرير الحكم قيام هذه المساهمة من المجنى عليه أو نفيها لا يؤثر إلا في تحديد العقوبة بين حديها الأدنى والأقصى، والقاضي الجنائي غير ملزم ببيان الأسباب التي من أجلها يقرر عقوبة معينة طالما أن هذه العقوبة بين الحدين المنصوص عليهما في القانون، وإذا كان ذلك فإن القاضي المدني يستطيع أن يؤكد دائماً أن الضرر نشأ من فعل المتهم وحده دون غيره، كما أن له أن يقرر أن المجنى عليه أو الغير قد أسهم في إحداث الضرر رغم نفي الحكم الجنائي؛ ليراعي ذلك في تقدير التعويض إعمالاً لنص المادة (١٨٠) من قانون المعاملات المدنية.

وهكذا تطرقنا في هذا الفصل لبيان نطاق تطبيق القانون الإجمالي، والذي بينا فيه مفهوم حادث المرور، والمركبات الخاضعة للتأمين الإجمالي، ودورها في حادث المرور، وتطرقنا إلى النطاق الشخصي لقانون التأمين الإجمالي، وبيننا الأشخاص الملزمين بالتأمين والمستفيدين والمستبعدين منه، ورأينا كيف وسع القضاء من دائرة المستفيدين وضيق من دائرة المستبعدين.

الخاتمة

أولاً- النتائج:

- 1- لقد اتجهت نية المشرع إلى التشديد من مسؤولية حارس السيارة؛ وهو ما يظهر بجلاء من المادة السابقة بالنص الذي جعل الإعفاء من المسؤولية رهين إثبات شرطين لا محيد عنهما. ولعل في ذلك ما فيه من الحماية للمتضرر جراء حادث سير، فالمشرع خلافاً للقواعد العامة جعل عبء الإثبات على حارس السيارة.
- 2- الضرر الموجب للتعويض في المسؤولية التقصيرية يتحقق لمجرد حدوث الخطأ، أما في المسؤولية العقدية فلا بد من إثبات الضرر بكافة طرق الإثبات المتاحة قانوناً.
- 3- من خلال قراءة نصوص قانون تأمين المركبات يتضح أن عبارة "حوادث السيارات" قد جاءت عامة ومُطلقة، ولم يرد في هذا القانون، أو قوانين المرور أي نص يُقيدها أو يُقصرها على حالات مُعينة أو مُحددة، ومن ثم وجب حملها على عمومها، ويتعين تفسيرها تفسيراً واسعاً ليشمل كل ما يتصور حدوثه من السيارة من حوادث تصيب الأشخاص في أرواحهم وأبدانهم وممتلكاتهم، وسواء كان الضرر الذي لحق بالمضروب قد وقع أثناء تحرك السيارة أو أثناء وقوفها مادام الحادث وقع في الحدود الإقليمية لسلطنة عمان.
- 4- استخدم المشرع لفظ "مركبة" بدلاً من لفظ سيارة كون هذا المفهوم أكثر شمولاً واتساعاً، لأنه يشمل كل ما أعد للسير على الطرق، فالتقدم العلمي يقدم جديداً في مجالات الآلات التي تيسر على الطرق.

٥- لم يخضع المُشرع المركبات التي تسير على القضبان الحديدية "القطار، المترو، الترام" لنطاق التغطية؛ لأنها تسير على طرق خاصة بها، ولا تسير على طرق عامة.

٦- نجد أن المُشرع قد منح التغطية التأمينية عن الأضرار الجسدية والمادية التي تلحق المضرور نتيجة الإصابة عدا تَلَفِيَّات مركبة المتسبب في تأمين الطرف الثالث.

ثانياً- التوصيات:

١- وقد أوصت الدراسة المُشرع بإنشاء دائرة متخصصة بكل محكمة ابتدائية، للنظر في دعاوى التعويض التلقائي عن حوادث السيارات، والرجوع من قبل شركة التأمين وصناديق الضمان، من أجل سرعة الفصل في القضايا، وإعادة الأموال إلى الصندوق وشركة التأمين في الحالات المقررة قانوناً، وليطلق عليها (محاكم التعويض التلقائي عن حوادث السيارات)، تتكون من ثلاث قضاة، اثنين منهم على الأقل من الرؤساء بالمحكمة الابتدائية، وغني عن القول وجوب أن يكون القاضي في أول درجة -بالمحكمة الجزئية- من الرؤساء بالمحكمة حال نظر الدعوى؛ كي يكون أكثر خبرة.

٢- مع انتشار وتيرة الذكاء الاصطناعي في صناعة المركبات يجب على المُشرع وضع نصوص خاصة بالمركبات ذاتية القيادة أو نصف ذاتية القيادة، وذلك لعدم وجود أساس المسؤولية المدنية بالنصوص التقليدية الخاصة بقواعد المسؤولية الشبئية، وذلك أسوة بالمُشرع الفرنسي.

٣- وضع نصوص خاصة في التشريع العماني تنظم المسؤولية عن تعويض الأضرار الناجمة في حالة سرقة مركبة وعدم تسبب قائدها بالحادثة؛ حيث أنه بالنظر لبعض التشريعات المقارنة نجد أن المُشرع المغربي نظم ذلك.

المراجع

أولاً- المراجع العامة:

١. إيمان محمد طاهر العبيدي، الالتزام بضمان السلامة في عقد البيع.
٢. د. بهاء بهيج شكري، التأمين من المسؤولية في النظرية والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ط١، ٢٠١٠م.
٣. د. جميل الشرقاوي: النظرية العامة للالتزام، دار النهضة العربية، ص ١٩٧٦، ص ٥٠٣.
٤. د. السنهوري، الوسيط، ج٢.
٥. د. عبد الباقي البكري، شرح القانون المدني العراقي، ج٣، تنفيذ الالتزام، مطبعة الزهراء، بغداد، ١٩٨١.
٦. د. عبد المجيد الحكيم، الوجيز في شرح القانون المدني، ج١، ط٥، مطبعة نديم بغداد، بلا سنة طبع.
٧. عبد المجيد السملالي، المختصر في النظرية العامة للالتزام، دار العلم، ٢٠٠٩.
٨. علي فيلاي، التزامات الفعل المستحق للتعويض، رموم للنشر، الجزائر، ٢٠١٠.
٩. محمد اللجمي، التعويض عن الضرر البدني في القانون التونسي والمقارن، الجزء الأول، مطبعة بابيريس، تونس ١٩٩٩، عدد ٣٥٤.
١٠. د. محمد المرسي زهرة، مرجع سابق. ص ١٤٠.
١١. د. مدحت محمد محمود عبدالعال، المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بين المذهبين الشخصي والموضوعي، دراسة مقارنة، طبعة أولى، ٢٠١٠، المركز القومي للإصدارات القانونية.
١٢. د. نبيل إبراهيم سعد، النظرية العامة للالتزام، دار الجامعة الجديدة، طبعة ٢٠١٧.
١٣. د. محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء دراسة مقارنة، مكتبة النهضة المصرية ١٩٥٧.



ثانياً- التشريعات:

١. تعديلات قانون المرور العماني رقم ٣٨/٢٠١٦م.
٢. القانون المدني الأردني رقم ٤٣ / ١٩٧٦م.
٣. القانون المدني المصري الصادر في ١٣١ / ١٩٤٨م.
٤. قانون المعاملات المدنية الإماراتي رقم ٥ / ١٩٨٥م.
٥. قانون المعاملات المدنية العماني الصادر بموجب المرسوم السلطاني رقم ٢٩ / ٢٠١٣م.
٦. قانون تأمين المركبات العماني رقم ٣٤ / ١٩٩٤م.

ثالثاً- الأحكام القضائية:

١. الدعوى رقم ٣٨١١ لسنة ١٩٩٦ مدني المنصورة الابتدائية.
٢. المبدأ رقم ٦٩ بالطعن رقم ٦٤٢/٢٠١٣م مدني عليا مجموعة أحكام دائرة التعويضات (الديات والاروش) الصادرة عن المحكمة العليا.
٣. مجموعة احكام دائرة التعويضات (الديات والاروش) الصادرة عن المحكمة العليا، سلطنة عمان، الطبعة الأولى ٢٠١٨.
٤. مجموعة أحكام دائرة التعويضات الصادرة عن المحكمة العمانية العليا، الطبعة الأولى ٢٠١٨ في المبدأ رقم ٦٩ بالطعن رقم ٦٤٢ / ٢٠١٣م.
٥. مجموعة الاحكام الصادرة عن الدوائر المدنية بالمحكمة العليا للسنوات من ٢٠١٦- ٢٠١٨م بدون سنة نشر.
٦. مجموعة الأحكام القضائية الصادرة عن الدوائر المدنية بالمحكمة العليا والمبادئ المستخلصة منها في الفترة من ١/١٠/٢٠١٠ وحتى ٤/٢٠١٢م، السنة القضائية الثانية عشرة، والصادر عن المكتب الفني بمجلس الشؤون الإدارية للقضاء بالمحكمة العليا.

٧. نقض مدني ٢١ ديسمبر ١٩٩٥، مجموعة أحكام النقض السنة ٤٦، يونيو ديسمبر ١٩٩٠، رقم ٢٨٤، ١٩٥١.

رابعاً- الرسائل العلمية:

١. صلاح فايز العدوان، المسؤولية المدنية عن الآلات والأشياء الخطرة، رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق بجامعة الشرق الأوسط، الأردن.
٢. الطيف الأمين محمد الأخضر، فكرة الحراسة في المسؤولية المدنية، رسالة ماجستير، جامعة الإسكندرية سنة ٢٠١٦.
٣. محمودي فاطمية، المسؤولية المدنية عن حوادث المرور، أطروحة لنيل رسالة الدكتوراه، جامعة وهران الجزائر سنة ٢٠١١م.

خامساً- المراجع الأجنبية:

المراجع الفرنسية:

- Droit Civil Français.

سادساً- المواقع الإلكترونية:

- <https://almerja.com/reading.php?idm=47033> بتاريخ ٢١ نوفمبر ٢٠٢١م