

# شروط المسؤولية الموضوعية لمُحدث الضرر في مجال حوادث المرور

**الباحث**

**أحمد بن علي بن سالم العبري**

باحث دكتوراه

مكتب أحمد العبري للاستشارات القانونية والحاماة – سلطنة عمان

## مستخلص البحث

لم تعدّ المسؤولية التقصيرية القائمة على الخطأ الشخصي كافية بذاتها؛ لتعويض المضرور في مجال حوادث المرور؛ لأن تلك المسؤولية تستلزم معرفة المضرور بالمسؤول فضلاً عن ضرورة إثبات خطأه مع ضرورة توافر رابطة سببية بين هذا الخطأ والضرر الواقع على كاهل المضرور.

ولا شك أن إلقاء عبء إثبات خطأ الفاعل على عاتق المضرور وبصفته كمضرور يُعد أمرٌ مُنافي للعدالة، فضلاً عن الصعوبات التي كانت تواجهه حيال هذا الإثبات؛ لذلك تغاضت جُلّ التشريعات بفضل الجهود الفقهية والقضائية عن المسؤولية الشخصية في مجال حوادث المرور وأتجهت نحو إقامة مسؤولية الفاعل على أساس موضوعي يقوم على إفتراض الخطأ في حراسة الأشياء الخطرة أو تلك التي تتطلب حراستها عناية خاصة .

وقد تناولنا عرض هذه الفكرة من خلال ثلاثة فصول، سبقتهما مُقدمة، وأعقبتهما خاتمة، وفهرس بالمراجع العربية والأجنبية.

## مقدمة

نظراً للصعوبات التي كانت تواجه المضرور في مجال حوادث المرور فقد تم إعفاهه . في غالبية الدول سواء بالنص التشريعي أو بالتفسير القضائي . من عبء الإثبات المقضي به بموجب القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية، حيث أُقيمت قرينة السببية التي تفترض أن تدخل السيارة في الحادث يرجع إلى فعلها، وأقيمت كذلك قرينة الحراسة التي تفترض أن فعل السيارة يستند إلى حارسها القانوني وهو مالکها. وبذلك فإن مسؤولية الحارس تُثار بمجرد وقوع الحادث من السيارة محل حراسته<sup>(١)</sup>.

**وبالنظر إلى القانون المدني الفرنسي** نجد أنه أقر نوعاً من المسؤولية الموضوعية بموجب نص المادة (١٣٨٤) والتي تقضي بأنه: "لا يُسأل الشخص عن الأضرار الناتجة عن فعله الشخصي فقط، بل يُسأل أيضاً عن الأشياء التي تكون في حراسته"<sup>(٢)</sup>، وبإيعاده في ذلك المُشرع المصري إذ تنص (١٧٨) من القانون المدني المصري بأنه: "على من كان تحت تصرفه أشياء تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها أو آلات ميكانيكية التعويض عما تحدثه من ضرر ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه، هذا مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة". وقد أخذ المُشرع العُماني أيضاً بحكم المواد سالف البيان، وذلك بموجب نص المادة (١٩٩) والتي تكاد تطابقها من حيث الصياغة<sup>(٣)</sup>.

وبإنزال أحكام المواد السابقة على حوادث السيارات وحيث كونها تعتبر آله ميكانيكية؛ لأنها مُزودة بمحرك ذاتي يؤدي إلى تحركها وفي نفس الوقت تعتبر من الأشياء التي تستلزم عناية من نوع خاص في حراستها نظراً لما تحدثه من أضرار بالغير<sup>(٤)</sup>، فإن حارسها يُصبح مسؤولاً عن أي ضرر يلحق بالغير دون إلزام المضرور بالبحث عن أي خطأ كي يتسنى له حق المطالبة بالتعويض، كما هو الحال بالنسبة للمسؤولية القائمة على الخطأ واجب الإثبات.

(١) Cass. Civ. 28 Fev. 1990, Bull-2-n 42.

(٢) وأصبحت المادة (١٣٨٤) تقابل في ذات القانون نص المادة (١٢٤٢) بعد التعديلات التي أجراها المُشرع الفرنسي على القانون المدني في عام ٢٠١٦ فنصت على أنه:

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

(٣) إذ تنص المادة (١٩٩) من قانون المعاملات المدنية العُماني بأنه: "من كان تحت تصرفه أشياء تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها أو آلات ميكانيكية التعويض عما تحدثه من ضرر ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه".

(٤) حكم محكمة النقض المصرية في الطعن رقم ٦٢٢ لسنة ٤٤٤ق، جلسة ١٩٧٧/٦/٢٢م س ٢٨ ص ١٤٨٥.

تُجدر الإشارة إلى أن أحكام المسؤولية الشيئية لا تنطبق على حوادث السيارات إذا كان قد صدر عن قائدها الضرر بصورة عمدية فإذا كان الغرض هو إلحاق الضرر بالغير، فالضرر الناجم وهذه الحالة لم يعد ناجماً أو صادراً عن السيارة بل من قائدها، والذي تحولت معه كأداة، فتلك الحالة تُعد مُماثلة لمن يمسك بسلاح ناري فيطلق منه وإبلاً من الرصاص بقصد قتل شخص ما أو مجموعة من الأشخاص، وتكون المسؤولية وهذه الحالة جراً فعله المؤثم في ذاته، لا على أساس الضرر الحاصل من الشيء<sup>(١)</sup>. أما وأن جاء الحادث جراً قيادة مركبة دون قصد، أو تعمد، فإن النصوص المقررة للمسؤولية الشيئية تُعد هي الأساس التشريعي الذي يتم الإلتجاء إليه في المطالبات التعويضية، حيث يرى البعض أن النصوص المقررة للمسؤولية عن الأشياء جاءت أساساً نظراً لما يلزم الشيء من خطر يجعله في حاجة إلى عناية خاصة في حراسته، وذلك لمنع أو لتفادي الإضرار بالغير، فإن وقع الضرر فإن مفاد ذلك أن الحارس قد قصر في بذل تلك العناية الخاصة فأدت إلى أن الشيء قد فلت من زمام يده، ومن ثم يعتبر الضرر قد وقع دائماً بفعل الشيء<sup>(٢)</sup>.

**خطة البحث:** يمكن أن نتناول شروط المسؤولية الموضوعية أو الشيئية في مجال حوادث المركبات الآلية، من خلال ثلاثة مباحث، حيث يستلزم أن يقع ضرر من فعل السيارة (فصل أول) وهذا ما يدعوا إلى البحث عن شروط فعل هذه السيارة (فصل ثانٍ) ويجب لإثارة مسؤولية الفاعل عن ضرر هذه السيارة أن يكون حارساً لها (فصل ثالث)، وهذا ما يمكن لنا أن نوضحه من خلال العرض الآتي: **الفصل الأول:** حدوث ضرر ناشئ عن فعل السيارة. **الفصل الثاني:** شروط فعل السيارة في مجال حوادث المرور. **الفصل الثالث:** ان يكون المسؤول حارساً للسيارة.

---

(١) د/جميل الشوقوي، النظرية العامة للإلتزام، الكتاب الأول، مصادر الإلتزام، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، ١٩٩٥م، ص ٥٧١ وما بعدها.

(٢) د/عبد المنعم فرج الصدة، مصادر الإلتزام، مطبعة جامعة القاهرة، دار النهضة العربية للنشر، ١٩٩٢م، ص ٦٢٩.

## الفصل الأول

### حدوث ضرر ناشئ عن فعل السيارة

يستلزم لقيام مسؤولية قائدة المركبة على أساس المسؤولية المفترضة، أن تتدخل المركبة في إحداث ضرر للغير؛ لذا وجب تحديد المقصود بفعل السيارة، وبيان معيار وجود هذا الفعل، وهذا ما سيتناوله الباحث من خلال مبحثين على ما يلي:

**المبحث الأول: المقصود بفعل السيارة.**

**المبحث الثاني: معيار وجود فعل السيارة.**

## المبحث الأول

### المقصود بفعل السيارة

أختلف الفقه بصدد هذه المسألة بين فعل الشيء ومدى إستقلاله عن فعل الإنسان، ويمكن رد الإتجاهات المُختلفة في هذه المسألة على النحو الآتي:

**الاتجاه الأول: إنكار الوجود الذاتي لفعل الشيء:**

يتزعم هذ الاتجاه كلاً من الأستاذ "جورج ريبير" (G. RIPERT) والأستاذ "ديفيد" (DAVID)، ويرى الأستاذ ريبير أن المسؤولية الشيئية ما هي إلا أحد صور تسهيل عملية الإثبات على المضرور، فالمسؤولية عن فعل الشيء لدى الأستاذ "ريبير" هي وسيلة تُسهل عبء إثبات خطأ الفاعل على المضرور، فالحارس لا تتور مُساءلته لمجرد أن الشيء أو فعله هو السبب في الضرر، بل لأن طبيعة الضرر الحاصل توضح بصورة مباشرة خطأ الحارس. وبالتالي فالأستاذ "ريبير" يُنكر وجود فعل الشيء كفكرة قانونية مُستقلة عن الفعل الشخصي، والتي تقوم على أساسها المسؤولية عن فعل الأشياء، إذ أن فعل الشيء في هذا المعني غير صحيح فهو أمر ظاهري بحت؛ وذلك لأن الشيء ليست له حياة وقوته الداخلية إنما يستمدّها من فعل الانسان، فالشيء ما هو إلا أداة ووسيلة للضرر، ولا يمكن أبداً أن تكون السبب المُباشر للضرر.

وعلى ذلك فإن الشيء ليس له كيان مُستقل يمكن أن يفعل أو لا يفعل بينما هو إمتداد في حالة فعله لفعل الإنسان<sup>(1)</sup>.

وفي السياق ذاته، ذهب الأستاذ (ديفيد) إلى إشتراط خطأ الحارس بالنسبة لحوادث السيارات، وأرجع هذا الخطأ لفعل الإنسان دائماً، فإن لم يكن الحارس هو الذي صدر عنه الخطأ فإنه في غير القوة القاهرة يجب أن يكون هذا الخطأ قد حصل من الصانع، فيرى الأستاذ (ديفيد) أنه من المُستحيل أن يُقبل حدوث ضرر من الشيء دون أن يتدخل شخص ما في تحقيقه وذلك بأي درجة ما<sup>(2)</sup>.

ويوضح الأستاذ (ديفيد) حقيقة فعل الشيء بقوله "قد يوجد فعل الشيء بعيداً ومستقلاً عن فعل الشخص، وذلك نتيجة للقوي الطبيعية؛ لأن هذه القوي أجنبية عن الشخص فلا تفترض أي تدخل من جانبه، ولا تثير مشكلة المسؤولية، فحينها سنكون أمام قوة القاهرة. ولكن بعيداً عن ذلك من المُستحيل ألا نستخلص وجود فعل الانسان وتدخله، فالفحص الدقيق يوضح أن الشيء لا

---

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

(2)DAVID, la notion du fait de la chose dans l'article 1384/1, thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue à l'université de Lille, en 1934, P204.

يكون السبب في الضرر في حالة احداثه ضرر للغير؛ لأن الفعل والحركة لا يقعان في الشيء إلا بفعل الانسان، لذا يجب البحث عن الانسان فإليه . وإليه فقط . يجب اللجوء لاكتشاف أصل الفعل الضار". وينتهي هذا الرأي إلى أن كل فعل ينجم عن الشيء ما هو إلا نتيجة لفعل الشخص، فكلما كنا بصدد فعل ضار نجم عن الشيء فهو لا يكون إلا نتيجة أو سبب ناجم عن فعل الانسان<sup>(١)</sup>.

لذلك فإن الضرر يعتبر راجعاً إلى فعل الإنسان لا إلى فعل الشيء، فهذا الجانب من الفقه ينكر وجود الشيء كفكرة قانونية مُستقلة عن الفعل الشخصي تبنى عليها المسؤولية عن الأشياء، فالشيء - حسب رأيهم - ليست له حياة وقوته الداخلية من إنشاء الإنسان كما أن الشيء يعتبر أداة ووسيلة للضرر، ولا يمكن أبداً أن يكون هو السبب في وقوع الضرر.

فهذا الجانب من الفقه يلجأ إلى إسناد فعل الشيء إلى حارسه، وذلك لغرض تقرير مسؤولية الحارس، ويلجأ إلى فكرة الإسناد المعنوي وليس الإسناد المادي؛ وذلك من أجل تقرير هذه المسؤولية، بمعنى أن فعل الشيء لا يمكن إسناده إلى الحارس إلا إذا كان مُعبراً ودالاً على خطأ هذا الأخير وإلا فلا يسند إليه ولا يسأل عنه.

بيد أن جانب من أنصار هذا الرأي ذهبوا إلى إمكان وجود فعل الشيء باعتباره فكرة قانونية مستقلة مع تطلب التدخل الإيجابي للشيء، وذلك بقصد الرجوع إلى الشيء وليس إلى الإنسان عند تقرير وجود علاقة السببية<sup>(٢)</sup>. وقد أخذ على الإتجاه السابق أنه يُخالف ما أُستقرت عليه الأحكام القضائية وهي بصدد البت والنظر في المسؤولية القائمة على فعل الشيء، إذ أُشترطت تلك الأحكام فعل الشيء صراحةً، فهذا الشرط أو المُتطلب الذي ذهبت إليه المحاكم كان هو الأساس الذي يمكن معه القول بقيام المسؤولية عن فعل الأشياء، ولا شك أن التسليم بالاتجاه السابق، هو عودة إلى المسؤولية التقليدية القائمة على فكرة الخطأ الشخصي، الأمر الذي يجعل المضرور تحت برائن القواعد التقليدية للمسؤولية المدنية، وتبعاً لذلك تحميل المضرور الأضرار التي تنتسب فيها الأشياء بسبب عجزه عن إثبات الخطأ تارة، وعدم وجود الخطأ طوراً أخرى<sup>(٣)</sup>.

---

(١) DAVID, thèse, o p. cit., P.218.

(٢) أنظر: د/ إياد عبد الجبار ملوكي، المسؤولية عن الأشياء وتطبيقاتها، رسالة دكتوراه، كلية القانون، جامعة بغداد، منشورة لدى: مطبعة بابل، العراق ١٩٨٠م، ص ٥٧.

(٣) د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الإغفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق بجامعة عين شمس، سنة ١٩٧٥م، ص ٤٢٣.

**الاتجاه الثاني: الاعتراف بالوجود الذاتي لفعل الشيء:** يذهب إتجاه آخر<sup>(١)</sup> عكس الاتجاه السابق إلى الفصل بين فعل الشيء وفعل الانسان متفقاً بذلك مع أحكام القضاء.

فيرى هذا الإتجاه أن فعل الشيء ليس بالضرورة أن يأتي مُتلازماً مع فعل الشخص، فقد يأتي الأول بمنأى عن الثاني، فلا يشترط التلازم بينهما، ولا أدل على ذلك من أن بعض الأشياء قد ينجم عنها ضرر، وذلك لوجود عيب ذاتي بها، كما أن بعض الأشياء لها مُكنة النشاط الذاتي، وذلك من حيث التكوين والتركيب أو حتى في إطاعتها للقوى الطبيعية التي تسيروها، ففي كثير من الأحوال قد لا يكون للحارس أي دور في الضرر الحاصل من فعل الأشياء، ومن ثم يُمكن تعريف فعل الشيء على هذا الوجه من الاستقلال بأنه: "كل النتائج التي تحدث من طبيعة الشيء وتكوينه، وحجمه والقوى الكيميائية من استعماله، ومن الحالة التي يتواجد عليها"<sup>(٢)</sup>. وعلى الرغم من اعتراف التعريف السابق بوجود ذاتي للشيء، إلا أن هناك حالات قد يشترك فيها فعل الشخص مع فعل الشيء في إحداث الضرر.

### **الإتجاه المرجوح في تحديد المقصود بفعل السيارة<sup>(٣)</sup>:**

في صدد تحديد المقصود بفعل السيارة، فإن الفقه قد خلط بين أمرين كل منهما يستقل عن الآخر، الأول: وهو فعل السيارة كأساس للمسؤولية عن حوادث السيارات. أما الثاني: فهو التدّخل المادّي للسيارة والذي يقع على عاتق المضرور أن يُثبت هذا التدّخل، وهو ما يؤدي إلى توافر الأمر الأول، فإثبات المضرور عدّ ذلك قرينة على التدّخل المادّي للسيارة بإحداث الضرر.

**الجدير بالذكر** أن فعل السيارة قد يكون أمر ظاهري فقط، وذلك إذا كانت أداة في إحداث الضرر بالغير وبالتالي لم يعتبر فعلها حقيقياً؛ لأن الضرر ما كان ليحدث إلا إذا تدخل الحارس في وقوعه، وهنا لا نكون بصدد مسؤولية شيئية بالمعني الفني الدقيق. وخلافاً لذلك نكون بصدد مسؤولية شيئية تقوم على الخطأ المُفترض، ولا تكون أمام مسؤولية شيئية بالمعني الدقيق إذا كانت السيارة هي من تلعب الدور الأساسي في وقوع الضرر، ومن ثم لا يكون دور السيارة ثانويّاً كما من قبل تطبيق أحكام المسؤولية التي نحن بصدددها. وعلى ما تقدم، فلا يخرج حادث السيارة عن ثلاثة فروض:

---

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

(٢) M. VITRY, thèse, o p. cit., P.127.

(٣) د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الإعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، رسالة سابقة، ص ٢٥، وما بعدها.



**الأول:** أن يكون الحادث قد وقع بسبب خطأ من السائق. **الثاني:** أن يكون الحادث وقع بفعل السيارة، وذلك لعب فيها أو لخلل فجائي في بعض أجزائها، الثالث: أن يكون الحادث بسبب أجنبي

واستبعاد الفرض الأخير، يكون الضرر راجعاً إما لخطأ الحارس، وتلك هي المسؤولية الخطئية، وإما بفعل السيارة، سواءً كانت معيبة أو غير ذلك، فالنظر إلى الضرر يكون من خلال التدخل المادي للشئ دون أي اعتبار آخر، إذ يكفي لتحقيق فعل السيارة أن تكون هي السبب الوحيد في إحداث الضرر، طالما كان تدخلها إيجابياً في وقوعه، وهذا ما استقرت عليه أحكام القضاء<sup>(١)</sup>، ويفترض هذا التدخل بمجرد وقوع الحادث، وهذا ما استقر عليه المشرع المصري بموجب نص المادة (١٧٨) من القانون المدني، وكذلك المشرع العُماني بموجب نص المادة (١٩٩) من قانون المعاملات المدنية العُماني.

---

(١) ولقد ذهبت محكمة النقض في مصر بأنه من: "المقرر أن مسؤولية حارس الشيء تقوم على أساس خطأ مفترض في جانبه وهي تتطلب أساساً أن يقع الضرر بفعل الشيء ذاته أي يتدخله تدخلاً إيجابياً بحيث يكون الفعل المسبب للضرر مفصلاً بداخله وتكوينه،". الطعن رقم ١٠٤ لسنة ٢٩ قضائية الصادر بجلسة ١٩٦٧/٢/٢٠م، مكتب فني سنة ١٥ - قاعدة ٤٢، ص ٢٤٠. وفي نفس المعنى الحكم الصادر في الطعن رقم ١٠٤ لسنة ٢٩ قضائية، الصادر بجلسة ١٩٦٤/٣/٢٠ مكتب فني، سنة ١٥ - قاعدة ٤٢١، ص ٢٤٠.

## المبحث الثاني

### معيار وجود فعل السيارة

أن اعتبار فعل السيارة أساساً للمسؤولية عن فعل الأشياء بمُجرد اشتراكها وتدخلها في إحداث الضرر أيًا كان دوره، مؤداه أن الرجوع على المسؤول بطريق الإهمال والتقصير إنما يكون على سبيل الاستثناء، والأصل يكون على أساس المسؤولية الشبيئية، ولقد عكف الفقه والقضاء لوضع معيار يفصل بين كلا المسؤوليتين<sup>(١)</sup>. وترجمة هذا المعيار هو متى نكون بصدد فعل السيارة بعيداً عن فعل قائد هذه السيارة<sup>(٢)</sup>.

**إتجه القضاء الفرنسي** في بادئ الأمر إلى الأخذ بفكرة الفعل الذاتي للسيارة، وذلك بمنأى عن فكرة الخطأ أي حتى ولو كان الحادث راجعاً لفعل الانسان، وذلك بشرط وجود عيب في السيارة، وأصبح القضاء على هذا النحو يستلزم لتطبيق أحكام المسؤولية عن الأشياء، وجود عيب ذاتي في الشيء (السيارة) أو على الأقل وجود فعل للشيء مُستقل عن فعل الإنسان الذي يستخدمه. وبرر القضاء هذا المسلك على أساس تعدد مصادر الضرر، فكما يمكن أن يكون الضرر راجعاً لفعل الانسان يمكن كذلك أن يصدر عن الشيء ذاته، ويكون صادراً عن الأول كما لو كان خاضعاً لإرادته، ويكون راجعاً للثاني أي للشيء ذاته إذا كان به عيب في تكوينه الذاتي والداخلي، وتلك تفرقة تضع الحدود الفاصلة بين المسؤوليتين، الشخصية أو الخطئية، والشبيئية أو المفترضة. وطبقاً لهذا المعيار فإنه يقع على عاتق المضرور إثبات العيب الذاتي في السيارة.

(١) د/إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالة سابقة، ص ٤٢٩:٤٣٠.

(٢) بشأن معيار فعل الشيء بصفة عامة والسيارة بصفة خاصة أنظر: د/إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الرسالة السابقة، ص ١١٩، ١٢٠، ص ٤٢٩ وما بعدها. - د/سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، القسم الثاني، المسؤوليات المفترضة، المجلد الثاني، ١٩٩٢م، ص ١٠١٥ وما بعدها. د/سهير سيد منتصر، تحديد مدلول الحراسة في المسؤولية عن الأشياء، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق لجامعة عين شمس سنة ١٩٧٧م، وما بعدها ٣٧ وما بعدها. د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول "مصادر الإلتزام"، دار الشروق، القاهرة: ٢٠١٠م، ص ١٠٩١ وما بعدها. د/محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، دراسة في القانون المدني المصري مقارناً بالقانون الفرنسي، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٥٧م، ص ١٤٠ وما بعدها. د/محمد نصر رفاعي، الضرر كأساس للمسؤولية المدنية في المجتمع المعاصر، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، سنة ١٩٧٨م، ص ٩١ وما بعدها.

- ومن الفقه الفرنسي:

V.H. MAZEAUD, cours de droit civil approfondi, les grands arrêts de la cour de cassation dans le domaine de la responsabilité quasi délictuelle d u fait des choses inanimées, paris, 1952-1953, P229 et s.

بيد أن الاتجاه المتقدّم يلاحظ عليه أنه جنح بطريقة غير مباشرة إلى المسؤولية الخطئية بصورة ضمنية، وذلك من حيث إلقاء عبء إثبات العيب الذاتي في الشيء على عاتق المضرور<sup>(١)</sup>، ولا شك أن الإثبات وفق هذه الصورة يعتبر أصعب على المضرور من إثبات خطأ الحارس نفسه؛ لأنه يستلزم الإستعانة بأهل الخبرة والتخصص، فضلاً عن أن محل الإثبات نفسه وهو السيارة قد تكون غير موجودة، كأن تهلك على إثر الحادث الذي اشتركت فيه.

### تحول القضاء الفرنسي سريعاً عن المعيار المتقدّم، فأعلن إستبعاده الكلي لمعيار العيب

الذاتي في وجود الشيء، وقرر: "أنه ليس ضرورياً أن يكون بالشيء عيب ملازم لطبيعته من شأنه إحداث الضرر"<sup>(٢)</sup>، كما أعلن القضاء الفرنسي رفضه الكلي لإشتراط وجود عيب في السيارة، وذلك على أساس أن المادة (١/١٣٨٤) قد ربطت المسؤولية بحراسة الشيء وليس بالشيء ذاته<sup>(٣)</sup>، حيث قرر الحكم الصادر بتاريخ ١٣ فبراير ١٩٣٠م عن الدوائر المُجمّعة لمحكمة النقض الفرنسية؛ إقامة المسؤولية على فكرة المخاطر، موسعاً بذلك من نطاق تطبيق المسؤولية الشئئية، وأصبح حكم المادة سالفة الذكر، عام التطبيق، فلم يعد يُشترط في ذلك استقلال فعل الشيء عن فعل الشخص، ولم يعد يهتم تحديد مصدر فعل الشيء وتدخله في إحداث الضرر، وما إذا كان قد تحدد بنشاط الانسان أم بفعل الطبيعة أم بفعله الذاتي. فالشيء غير الحي يمكن أن يستجيب للقوى الطبيعية دونما تدخل من الإنسان<sup>(٤)</sup>. وذلك في جميع الحالات، وعلى كافة الأشياء، ولا يستثنى منها سوى الحالة التي ورد في شأنها نص خاص.

وقد إقترح (الأستاذان مازو)<sup>(٥)</sup> قبل صدور الحكم السابق، الأخذ بمعيار الرقابة على الشيء، وموّداه أن الحارس مُلتزم بالرقابة والسيطرة على الشيء، فإذا أخلّ أو قصر في هذا الالتزام وأقلت الشيء من حراسته فإنه يكون بصدد فعل للشيء، وخطأ في الحراسة في وقت واحد؛ وذلك لإخلال الحارس بالالتزام المُلقى على عاتقه، ومفاد ذلك أن السيارة تعتبر قد فلتت

(١) أنظر: د/خالد حمدي عبد الرحمن، رابطة السببية، بحث في تحديد مدلول فعل الشيء والمسؤولية عن حوادث السيارات في القانون الفرنسي، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، جامعة المنوفية، مجلد السنة الثالثة عشر، العدد الخامس والعشرين، ٢٠٠٤م، ص ٤٨٦.

(٢) أنظر في عرض ذلك: محمد نصر رفاعي، رسالة سابقة، ص ٣٩.

(٣) راجع في ذلك: د/عاطف النقيب، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء في صلتها القانونية وأوجهها العملية، منشورات عويدات، بيروت، الطبعة الثالثة، ١٩٨٧م، ص ١٨١.

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

مُشار إليه لدى: د/ إبراهيم الدسوقي، رسالة سابقة، ص ٤٣٩، هامش رقم (٨٧٦).

(٥) أنظر في عرض هذا الرأي د/إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الرسالة السابقة، ص ٤١: ٤٢: ٤٤.

من رقابة حارسها، كلما وقع ضرر ناتج عن حادث سيارة، أياً كان سببه، حتى ولو كان راجعاً إلى عيب خفي فيها، كانفجار أحد إطاراتها مما أدى إلى فقد السيطرة على التحكم فيها، أو كان الحادث راجعاً إلى فعل الطبيعة كالرياح والأمطار، فهنا فقط تطبق أحكام المسؤولية الشئبية. أما إذا وقع الضرر نتيجة تعمد الحارس أو نتيجة خطأ في معنى المادة (٣٨٢ ممدنى فرنىسى) فإن الشىء ىعتبر قد أطاع حارسه، وعلى ذلك ىجب أن نبحت فى هذه الحالة عن فقد الحارس للرقابة على الشىء من عدمه، حتى ىمكن تقرير عما إذا كنا أمام فعل الشىء أم فعل الشخص، فهذا المعيار ىستند على التفرقة بين فعل الشىء وفعل الشخص فى أساسه، فىأخذ هذا المعيار بالتفرقة بين الفعل الذاتى للشخص وفعل الشىء وهو ما ىتجاوز مع نص المادة (١/١٣٨٤) سالفه الذكر.

وأخذ الأستاذ "بىسون"<sup>(١)</sup> بمعيار فقد الرقابة على الشىء والذى قال به (الاستاذان مازو) مع بعض الاختلاف، فىرى الأستاذ "بىسون" أنه "ىنبغى البحت عن طبىعة الشىء عند تطبيق معيار فقد الرقابة"، وىمىيز الأستاذ "بىسون" بين نوعىن من الأشياء: النوع الأول: وهى الأشياء غير الكاملة أو المعبىة، التى لا تطىع الإنسان إطاعة كاملة بسبب عدم كمالها، وهى بذلك ىكون لها بعض الإستقلال عن فعل الحارس. أما النوع الثانى: فهى الأشياء الكاملة غير المعبىة والتى تطىع الإنسان دائماً وبالتالى تتحمل سلبياً نشاط الحارس، وىصل الأستاذ "بىسون" بهذا التمىيز إلى القول بأن أحكام المسؤوبىة عن الأشياء، ومعها معيار فقد الرقابة تطبق فقط بالنسبة للحالات التى ىكون فىها نشاط الشخص على الشىء غير كامل بسبب عدم كمال الشىء نفسه. أما "مازو" فىرى أن أحكام المسؤوبىة عن الأشياء ومعها معيار فقد الرقابة قابلة للتطبيق على كل الأشياء، وما ىهم هو البحت عما إذا كان الشىء قد فرّ من رقابة حارسه وقت الحادث أو كان قد أطاعه<sup>(٢)</sup>.

وأخذ (الأستاذ الدكتور عبد الرزاق السنهورى) أيضاً بمعيار فقد الرقابة دون أن ىسهب فى شرحه، فقال بأن الشىء إذا ألحق ضرراً فلت من ىد حارسه فىفترض أنه قد أخطأ، وهو خطأ مفترض لا ىقبل إثبات العكس<sup>(٣)</sup>.

ولقد إستقر القضاء الفرنسى على تطبيق أحكام المسؤوبىة عن الأشياء فى جمىع الحالات التى ىشترك فىها الشىء فى إحداث الضرر، ولم يعد ىهم تحديد مصدر فعل الشىء و تدخله فى إحداث الضرر، وما إذا كان قد تحقق نتيجة نشاط الإنسان أو بفعله الذاتى، وهكذا

(١) راجع: د/ خالد حمدى عبد الرحمن، مقالة سابقة، مرجع سابق، ص ٤٩٠.

(٢) د/ كحىل كمال، الاتجاه الموضوعى فى المسؤوبىة الممدنىة عن حوادث السىارات ودور التأمىن، رسالة لنىل شهادة الدكتوراه فى القانون الخاص، كلىة الحقوق جامعة أبكر بكر بلقاىد، تلمسان، ٢٠٠٧، ص ٣٠.

(٣) د/ عبد الرزاق السنهورى، الجزء الأول، مرجع سابق، ص ١٠٩٦ وما بعدها.

فإنه لا يشترط في فعل السيارة أي شرط، بل يكفي مجرد تدّخلها المادّي في الحادث كدليل ومعيار لفعل السيارة<sup>(١)</sup> وبهذا المعنى يأخذ الأستاذ "سفافيه"، إذ يقول أن المعيار الوحيد والمعقول هو الذي يتوقف على مجرد اشتراك الشيء في الضرر، ففعل الشيء لا يعني سوى تدخله في إحداث الضرر وهذا التحليل يتماشى مع صياغة المادة (١٣٨٤) مدني فرنسي سألقة الذكر، وأيضاً نص المادة (١٩٩) من قانون المُعاملات المدنية العُماني فيه، وكذلك المادة (١٧٨) من القانون المدني المصري<sup>(٢)</sup>.

---

(<sup>١</sup>) GENEVIEVE V et PATRCE J, Traité de droit civil, les conditions de la responsabilité, L.G.D.J, éd 2, p 601 et s.

(<sup>٢</sup>) د/كحيل كمال، الرسالة السابقة، ص ٣٦.

## الفصل الثاني شروط فعل السيارة في مجال حوادث المرور

لحسن عرض هذا الفصل فقد رأينا أن نتعرض قبل بيان شروط فعل السيارة في مجال حوادث المرور أن نسبقه بتعريف هذه الحوادث، وذلك من خلال مبحثين على النحو:

**المبحث الأول: تعريف حوادث المرور.**

**المبحث الثاني: شروط فعل السيارة.**

## المبحث الأول

### تعريف حوادث المرور

أولاً: **المعنى اللغوي لحوادث المرور**: يعتبر مصطلح " حوادث المرور"، مصطلح مركب من كلمتان، كلمة "حوادث" وكلمة "المرور" وبعد البحث والإطلاع في كتب اللغة؛ وجد الباحث أن هاتين الكلمتين قد انفصلتا عن بعضهما البعض، ولكي نحدد أصلهما اللغوي كان لزاماً علينا أن نتعرض لكل كلمة على حده.

١] **المعنى اللغوي لكلمة "الحوادث"**: كلمة "الحوادث" في اللغة هي جمع حادثة والحادث في اللغة قد يأتي بعدة معانٍ، فيقال: حَدَثَ الشيءُ حَدَثًا، أي تجدد وجوده، فهو حادث، وحديث، ومنه: حدث به عيب، إذ تجدد وكان معدوماً قبل ذلك<sup>(١)</sup>.

فالحادث قد يأتي بمعنى الإيجاد أي كان الشيء من قبل معدوماً، فيقال: وإحداث الشيء: أي إيجاده<sup>(٢)</sup>. ٢] **المعنى اللغوي لكلمة "المرور"**: أما **المرور في اللغة**: فهي كلمة مصدرها: مر يمر، مرا، ومروراً، بمعنى ذهب: يقال مر عليه وبه يمر مرا، أي اجتاز، فيقال: مرَّ الشَّخْصُ أو الشَّيْءُ: ذهبَ ومضى (مرَّ الموكبُ من هذا الطريق: سار-مرَّ الوقتُ سريعاً- على مرِّ الأيام والسنين -<sup>(٣)</sup>.

ثانياً: **المعنى الإصطلاحي لحوادث المرور**: تعددت التعاريف الفقيه التي تناولت حوادث المرور لكن ما نراه ملائماً ومتوافقاً بصدد هذا البحث ما يقرره الباحث بأن حوادث المرور (هي جميع الحوادث التي ينتج عنها ضرر بسبب المركبات الآلية).

ويلاحظ على التعريف الذي أوردناه بأنه قد جاء عاماً وموسعاً تتجلى معه معالم العمومية والسعة، ويبدو ذلك من خلال الآتي: فمن حيث عبارة (الضرر) الواردة في تعريفنا السابق، فإن الباحث أراد إطلاقها لتشمل كافة الأضرار التي تلحق بشخص المضرور، مادية كانت أم أدبية.

كذلك بالنسبة للوسيلة (المركبة الآلية) التي نجم عنها الضرر، فقد أراد الباحث، أن يخرج من حوادث المرور ما يخرج عن مفهوم المركبة الآلية، فمصطلح سيارة قد يطلق على أنواع لا تشملها حوادث المرور بالمعنى المقصود في هذا البحث، ومن ذلك عربة الكارو.

يلاحظ من التعريف السابق أيضاً أنه لم يستلزم أيضاً أن تكون في حالة استعمال أو حركة، فقد يقع الحادث من المركبة، وهي في حالة سكون، لذلك لا يتفق الباحث مع ما أورده

(١) لسان العرب، لابن منظور، مرجع سابق، مادة: حدث.

(٢) المفردات في غريب القرآن، للراغب الأصفهاني، تحقيق محمد سيد الكيلاني. بيروت - لبنان: دار المعرفة، الطبعة الأولى، ١٩٨٥م، (مادة حدث).

(٣) العربية المعاصرة-أحمد مختار عمر وآخرون، بدون ناشر، ٢٩٤٢٩هـ/٢٠٠٨م. (باب مر).

البعض بشأن تعريف حوادث المرور بأنها: "جميع الحوادث التي تنتج عنها أضرار مادية أو جسمية من جراء استعمال المركبة"<sup>(١)</sup>؛ لأن الحادث قد يقع والمركبة في حالة سكون تام، كأن تترك المركبة في مكان غير مُخصص للوقوف فيؤدي ذلك إلى اصطدام الغير بها، فتصطمم هي الأخرى بالغير، كما يمكن أن ينتج الحادث وهي في غير حالات الاستعمال كأن تنفجر أحد عجلات السيارة فتُلحق الأذى بالغير.

فمقطوع بأن الحادث قد يقع والمركبة في حالة سكون تام، من غير إستخدام، ويحدث ذلك كمن يترك المركبة الآلية في غير المكان المُخصص لوقوفها، فيُسفر ذلك عن وقوع حادث يؤدي إلى الإضرار بالغير.

---

(١) في شأن التعريف المشار اليه أنظر: أ/عمار شويمت: أحكام حوادث المرور والآثار المترتبة عليها في الشريعة الإسلامية، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة لخضر . باتنة ٢٠١٠ . ص ١٣، ٢٠١١م، ص ١٣.



## المبحث الثاني

### شروط فعل السيارة

أولاً: شرط التلامس: يرى جانب من الفقه أن فعل السيارة لا يتصور وجوده إلا إذا كان هناك إتصال مادي أو تلامس بين السيارة والمضروب، وإلا إنعدم فعل الشيء، وتبعاً عدم قيام المسؤولية الشئئية، والعودة إلى أحكام المسؤولية التقصيرية، وبالتالي فإن عدم تحقق التلامس بين السيارة والمضروب يحول دون تطبيق أحكام المسؤولية الشئئية<sup>(١)</sup>.

ويتساهل هذا الإتجاه في قيام أو تحقق شرط التلامس، إذ يقرر هذا الإتجاه توافر الإحتكاك بين الشيء والمضروب حتى ولو لم يتم هذا التلامس فعلاً، كأن تقف سيارة فجأة فتقطع الطريق على راكب دراجة بخارية عادية، فتجعله ينحرف لتفاديها هذا الوقف، فيسقط على الأرض فيصاب ببعض الجروح، أو يدهم شخصٌ آخر للنجاة بنفسه، ويترتب على ذلك أن المسؤولية الشئئية تعدّ قائمة ويكون الحارس مسؤولاً. قائد السيارة المتوقفة. وذلك بالرغم من إنتفاء التلامس أو الإحتكاك المادي بين السيارة وبين المضروب<sup>(٢)</sup>.

وبالنظر إلى قضاء النقض في فرنسا نجد أن رفض تطبيق حكم المادة (١/١٣٨٤) سالفة الذكر، في حالة عدم وجود تلامس أو احتكاك بين المركبة والمضروب، حيث كانت ترفض تطبيق أحكام المسؤولية الشئئية، لو لم يحدث تلامس على النحو السابق، إلى أن عدلت عن موقفها بموجب قرارها الصادر في عام ١٩٤٠م، فتغاضت عن إستلزام شرط التلامس بين السيارة وبين المضروب، بمعنى أنها أنزلت حكم المادة سالفة الذكر، حتى ولو لم يحدث هذا التلامس<sup>(٣)</sup> ويرى الباحث أنه "لا تلازم بين السيارة والمضروب، فالمقصود بفعل الشيء هو أن يتسبب في إحداث الضرر، ولا شك من أن عدم التلامس لا يحول دون هذا الضرر. وذلك بالرغم من أهمية فكرة التلامس من حيث إثبات الضرر"<sup>(٤)</sup>.

ثانياً: شرط الحركة والسكون: السكون هو الوجه المضاد للحركة، فهذه الكلمة تُستخدم للدلالة على عدم حركة الشيء، ولذلك يربط البعض ما بين السكون والثبات، إذ يرى هذا الاتجاه تُعتبر السيارة شيئاً ساكناً إذا كانت وقت الحادث الذي نتج عنه الضرر في حالة ثبات تام على الرغم من أنها قابلة للحركة، وتبعاً لهذا الرأي فالسيارة المتوقفة في مكان غير مخصص للوقوف، لو

---

(١) René. Savatier, traité de la responsabilité civile, tome 2, les conséquences de la responsabilité civile, I.g.d.j, paris, 1939, p505 .

(٢) أنظر: د/محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص ١٥٠.

(٣) د/محمد نصر الدين منصور، ضمان تعويض المضررين بين قواعد المسؤولية الفردية واعتبارات التضامن الإجتماعي، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، ٢٠٠١م، ص ١١٠.

(٤) د/إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الرسالة السابقة، ص 458:457.

اصطدمت بها سيارة أخرى، أو توقفت السيارة فجأة فنجم عن ذلك إصطدام سيارة أخرى بها، فلا تعتبر مُتدخلّة في إحداه الضرر، فالعبرة في التدخل الإيجابي يكون بالنظر لدوره وقت وقوع الحادث، وليس بطبيعته وحالته الأصلية، فالأشياء المتحركة يتصور منها وحدها وقوع الضرر، ومن ثم فلا جدوى من تطبيق قواعد المسؤولية الشيئية عن الأضرار التي تتسبب فيها المركبات حال سكونها أو توقفها<sup>(١)</sup>.

وفي ذات الاتجاه رفضت بعض الاحكام في فرنسا تطبيق نص المادة (١/١٣٨٤) فيما يتعلق بالأضرار التي حدثت بسبب أشياء ساكنة وقت وقوع الحادث، فنجد أن محكمة (دوى) عام ١٩٣٨م قررت " من أن سائق الموتوسيكل الذي إصطدم ليلاً بسيارة واقفة لا يستطيع أن يتمسك قبل حارس هذه السيارة بنص المادة (١/١٣٨٤) لأن الضرر لا يمكن أن ينتج عن شيء ظل ساكناً وسلبياً، فهذا النص لا ينطبق إلا إذا وضع الشيء موضوع الحركة تحت تأثيرها<sup>(٢)</sup>. بيد أن الاتجاه السابق منتقد من عدة وجوه، فالسلبية ليست معياراً للسكون، بل العكس هو الصحيح إذ قد يكون السكون دليلاً وقرينة على سلبية الشيء وإنعدام دوره الفعّال في تحقيق الضرر<sup>(٣)</sup>. كما أن الأخذ بهذا الاتجاه غير دقيق؛ ذلك أن تقدير عما إذا كان الشيء مُتحرّكاً أو ساكناً وقت الحادث ليس بالأمر اليسير، فإذا سقط جسر أثناء مرور سيارة عليه، فهل يمكن القول أن الجسر في هذه الحالة كان في حالة سكون أم في حالة حركة وقت الانهيار؟

فضلاً عن أن الشيء المُتحرّك قد لا يكون له في وقوع الحادث إلا أثر تافه أو ثانوي، وبالعكس قد يكون الشيء الساكن هو الذي أنتج الضرر فعلاً، وعلى ذلك فإذا كانت سيارة تسير في طريقها المُعتاد وفجأة سقط عليها أحد عمال البناء، فهل يمكن القول بأن السيارة هي التي أنتجت الحادث في هذه الحالة؟ فالسيارة في الحالة الأخيرة كانت تسير أي كانت شيئاً مُتحرّكاً ومع ذلك لم تكن هي سبب الضرر، فالصفة الإيجابية أو السلبية لتدخل الشيء ليست مُرتبطة دائماً بحالته من حيث الحركة أو السكون<sup>(٤)</sup>.

كما أن نظرية السكون تتعارض مع مصلحة المضرور وتحرمه من بعض المزايا إذ باستبعاد هذه النظرية للأشياء الساكنة من نطاق تطبيق أحكام المسؤولية الموضوعية من شأنها العمل على حرمان المضرور من المزايا التي تقرها هذه المسؤولية، حيث يقع على عاتق

---

(١) راجع: د/ عبد السمیع عبد الوهاب أبو الخير، الحراسة وعلاقة السببية في المسؤولية عن الأشياء، مكتبة وهبة، القاهرة، ١٩٨٨م، ص ١١٣. د/سمیر سهیل دنون، المسؤولية المدنية عن فعل الآلات الميكانيكية والتأمين الإلزامي عليها، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، ٢٠٠٥م، ص ٤٨.

(٢) مُشار لهذا الحكم د/ محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، مرجع سابق ص ١٥٤، ١٥٥.

(٣) د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، رسالة سابقة، ص ٤٦٣.

(٤) د/ محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص ١٥٦.

المضرور وفقاً لمعيار السكون إثبات خطأ حارس الشيء الساكن الذي تسبب في الإضرار وعلاقة السببية بين الخطأ وما نتج عنه من ضرر، بينما يكتفى من المضرور مجرد إثباته لتدخل الشيء في إحداث الضرر، إذ تم استبعاد هذا المعيار. ولا تفوتني الإشارة إلى أن الدور الذي يقوم به الشيء الساكن قد يكون إيجابياً ومنتجاً، وذلك في حالة إصطدام راكب السيارة المتوقفة ليلاً بجوار الرصيف بدون إنارة. فلهذه الأسباب، طبقت محكمة النقض الفرنسية نص المادة (١/١٣٨٧) على الأضرار الناتجة عن أشياء كانت ساكنة وقت حصول الحادث كسيارة متروكة ليلاً على جانب الطريق بسبب تعطلها<sup>(١)</sup>.

ونستخلص مما سبق أن القضاء لا يتطلب أي شرط خاص في فعل السيارة لإمكان تطبيق أحكام المسؤولية عن الأشياء، فمن جانب رفض القضاء استلزام شرط التلامس والاحتكاك بين السيارة والمضرور، ومن جانب آخر لم يعد يشترط حركة السيارة؛ لإنزال أحكام المسؤولية الشيئية، وأصبح كل ما يتطلبه القضاء هو إثبات تدخل السيارة في تحقيق الضرر<sup>(٢)</sup>. ويكون تقدير هذا التداخل بالنظر إلى الوضع المألوف أو الطبيعي للسيارة، حيث جرى القضاء الفرنسي على إعتبار تدخل الشيء إيجابياً إذا كان وقت الحادث في موضع غير مألوف أو غير طبيعي يؤدي إلى حصول الضرر، وذلك بحكم السير العادي للأمر، وإعتبار هذا التدخل سلبياً إذا كان الشيء في وضع مألوف ليس من شأنه أن يسبب ضرراً في العادة<sup>(٣)</sup>.

---

(١) راجع د/كمال كحيل، رسالة سابقة، ص ٤٥.

(٢) د/إبراهيم الدسوقي، رسالة سابقة، ص ٤٧٢.

(٣) د/ محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، مرجع سابق ص ١٥٧.

## الفصل الثالث

### ان يكون المسؤول حارساً للسيارة

تمهيد وتقسيم:

رأينا فيما سبق، أن تطبيق المسؤولية الشيئية يستلزم تدخّل السيارة في إحداث الضرر، وأن يكون هذا التدخّل إيجابياً وفعالاً، ويلزم فوق ذلك أن يكون المسؤول حارساً للمركبة محدثة الضرر، وفي هذا الصدد تنص المادة (١٩٩) من قانون المعاملات المدنية العُماني<sup>(١)</sup>: "على من كان تحت تصرفه أشياء تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها أو آلات ميكانيكية التعويض عما تحدثه من ضرر ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه". وتقضي المادة (١٧٨) من القانون المدني المصري بأن "كل من تولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة الآلات ميكانيكية يكون مسئول عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر، ما لم يثبت ان وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه، هذا مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من احكام خاصة". ورغم خلّو نص المادة (١٩٩) آنف الذكر من مصطلح "الحراسة" إلا أنه يُمكن الوصول إليه من خلال نص المادة (١٩٧) فقد رأي البعض<sup>(٢)</sup> أن مُصطلح الحيازة الوارد في نص المادة (١٩٧) من قانون المعاملات المدنية العُماني . وذلك حين قالت بأن: "حائز الحيوان ولو لم يكن مالكا له مسئول عما يحدثه الحيوان من ضرر إذا قصر أو تعدى". يُقابل مصطلح الحيازة الوارد في نص المادة (١٧٦ و١٧٨) من القانون المدني المصري<sup>(٣)</sup>.

والحقيقة أن استعمال المُشرع العُماني لمصطلح "على من كان تحت تصرفه أشياء" أدق من مصطلح "الحراسة" الوارد في نص المادتين (١٧٦، ١٧٨) سالفتي الذكر؛ ذلك لأن مُصطلح الحراسة أثار جدلاً فقهيّاً للبحث عن معيار دقيق يمكن من خلاله التوصل لضبط

(١) وتنص المادة (١٩٧) من قانون المعاملات المدنية على أن: "حائز الحيوان ولو لم يكن مالكا له مسئول عما يحدثه الحيوان من ضرر إذا قصر أو تعدى". فمن الملاحظ أن المُشرع العُماني قد استخدم مُصطلح الحيازة للدلالة على من بيده السلطة الفعلية على الحيوان، بينما استعمل المُشرع المصري مصطلح الحراسة في المسؤولية عن فعل الأشياء سواء أكانت حية أو غير حية، وذلك بالرغم من أن الفقه دائماً ما يذهب في تعريف الحراسة بالسيطرة الفعلية فالحارس، والحراسة إن كان لا يُفترض فيهما أن يكون الحارس حائزاً بالضرورة للشئ محدث الضرر، إلا أننا نرى أن مصطلح الحيازة يُعد ذا تعبير أدق، وذلك من زاوية السيطرة الفعلية على الشئ.

(٢) أ/ خمس بن محمد بن راشد المقيالي، أساس المسؤولية عن الفعل الضار في قانون المعاملات المدنية العُماني، رسالة ماجستير، جامعة اليرموك، الأردن، ٢٠١٧، ص ١١٤، وبصفة خاصة هامش رقم (١).

(٣) وتنص المادة (١٧٦) على أن: "حارس الحيوان، ولو لم يكن مالكا له، مسئول عما يحدثه الحيوان من ضرر، ولو ضل الحيوان أو تسرب، ما لم يثبت الحارس أن وقوع الحادث كان بسبب أجنبي لا يد له فيه".

وتحديد فكرة الحراسة. وقد أثمرت الجهود الفقهية في هذا الشأن نظريتين أعطت كل منهما مدلولاً مختلفاً لفكرة الحراسة<sup>(١)</sup>.

فلئن كان من غير الضروري أن يكون حارس المركبة مالكاً أو حائزاً لها،<sup>(٢)</sup> ، فقد ثار التساؤل حول مفهوم الحراسة، اختلفت الفقه حول فكرة الحراسة، فبعضهم قال بنظرية الحراسة القانونية، والبعض الآخر قال بنظرية الحراسة الفعلية، ويوضح الباحث ذلك من خلال المبحثين الآتيين مع بيان الراجح منهما وذلك على ما يلي: **المبحث الأول: الحراسة القانونية: المبحث الثاني: الحراسة الفعلية:**

---

(١) راجع: د/محمد سعيد احمد الرحو، فكرة الحراسة في المسؤولية المدنية عن الأشياء غير الحية، رسالة دكتوراه، كلية القانون، جامعة بغداد، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠٠١م، ص ٥٢.

(٢) د/لبيب محمد شنب، المسؤولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص ٧٦، ٧٧.

## المبحث الأول الحراسة القانونية

الحراسة بمعناها القانوني هي تلك المُستمدة أو المُستندة إلى حق عيني أو شخصي، دونما إعتداد بمصدر هذا الحق، يستوى في ذلك أن يكون مصدر الحق هو العقد، أو القانون مباشرةً، أو غير ذلك من مصادر الحقوق<sup>(١)</sup>، لكن الشرط وفق هذه النظرية أن تكون مصدر السيطرة على السيارة مُستمدة من حق مشروع<sup>(٢)</sup>

وعلى ذلك فوجود السلطة القانونية على الشيء تكفي لثبوت الحراسة فلا يرتبط مباشرتها بالفعل<sup>(٣)</sup>. وبالتالي تعدّ الحراسة قائمة عند وجود التزام قانوني بالمحافظة على الشيء، ومن ثم فمن يسرق سيارة يكون قد إستولى على الحراسة المادية دون الحراسة القانونية<sup>(٤)</sup> وتبقي الحراسة القانونية للمالك<sup>(٥)</sup> بالرغم من أن الشيء محل الحراسة أنتزع منه، فهو وإن فقد حيازته المادية للشيء إلا أنها لا تزال على ملكه، ويكون له استردادها<sup>(٦)</sup>.

**ولقد تبنى القضاء الفرنسي فكرة الحراسة القانونية في مجال حوادث المرور، ثم تحول عنها؛ بسبب عدم قبول بقاء المالك حارساً رغم فقدانه للسيطرة المادية على سيارته، فقد صدر حُكم الدوائر المُتجمعة لمحكمة النقض الفرنسية بصدد هذه المسألة في ٢ ديسمبر ١٩٤١م، وقرر أن "المالك الذي سُرقت منه سيارته لا يكون مسئولاً بوصفه حارساً لها عن الحادث الذي يقع من السيارة أثناء قيادة اللص لها، لأنه يكون محروماً من استعمالها ومن توجيهها ورقابتها". وهذا**

(١) راجع: د/أمجد محمد منصور، المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن الجمادات، الدار العلمية الدولية، ودار الثقافة، عمان الأردن، الطبعة الأولى، ٢٠٠٢م، ص ٥٠. د/سمير سهيل دنون، مرجع سابق، ص ٦٨.

(٢) Henri MAZEAUD, la faute dans la garde, Revue trimestrielle de droit civil, 1925, P793.

(٣) أنظر: د/ محمد سعيد أحمد الرحو، رسالة سابقة، ص ٥٤.

(٤) د/عبد الرزاق السنهوري، الجزء الأول، مرجع سابق، فقرة ٧٣٠.

(٥) والواقع أن نص المادة (١٧٦) من القانون المدنل مصري والذي عبر عن الحراسة . والذي قابله نص المادة (١٩٧) مُعاملات عُمانى .، لم يستلزم في الشيء محل الحراسة أن يكون الحارس مالكا له أو أن الحراسة وجدت له بموجب سند قانوني، حيث ذكرت المادة (١٧٦) مدني مصري "حارس الحيوان ولو لم يكن مالكا له" وفي المادة (١٩٧) قالت: "حائز الحيوان ولو لم يكن مالكا" إذن لا يُشترط في الحارس أن يكون صاحب الحق أيًا كان على الشيء الذي تولى حراسته".

(٦) د/ليبيب محمد شنب، المسؤولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص ٧٨، ٧٩.

الحكم يدل على أنه لا تلازم بين الملكية والحراسة، الأمر الذي أدى إلى أفول نجم نظرية الحراسة القانونية<sup>(١)</sup>.

تجدّر الإشارة إلى أن الفقه والقضاء تحولاً عن فكرة الحراسة القانونية، وذلك على إثر التغيير الذي طرأ على الإتجاه السائد في فرنسا، مُعولّين على نظرية الحراسة الفعلية<sup>(٢)</sup>.

---

(١) تفاصيل ذلك: أنظر د/محمد محمد محمود عبد العال، المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، بين المذهبين الشخصي والموضوعي، دراسة مقارنة، المركز القومي للإصدارات القانونية، الطبعة الأولى، ٢٠١٠، ص ٤٢، ٤٣.

(٢) د/محمد نصر الدين منصور، ضمان تعويض المضرورين بين قواعد المسؤولية الفردية واعتبارات التضامن الإجتماعي، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، ٢٠٠١م ص ١٣٨.

## المبحث الثاني الحراسة الفعلية

وفقاً لنظرية الحراسة الفعلية يكون للحارس السيطرة الفعلية في توجيه الشيء (السيارة) والتصرف في أمره. والحارس الذي يفترض في جانبه الخطأ هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي تكون له السلطة الفعلية على الشيء قصدًا واستقلالاً. ومن الثابت فقهاءً وقضاءً . وفقاً لنظرية الحراسة الفعلية . إنه لا يُشترط أن يكون الحارس هو صاحب السلطة القانونية على الشيء في توجيهه ورقابته والتصرف في أمره <sup>(١)</sup> ولقد تحول كل من الفقه والقضاء عن نظرية الحراسة القانونية . التي كان أساسها وجود حق للشخص على الشيء محل الحراسة . إلى نظرية الحراسة الفعلية والتي قوامها السيطرة الفعلية للشخص على الشيء <sup>(٢)</sup> . فالحارس وفقاً لنظرية الحراسة الفعلية، تكون له السيطرة الحقيقية على الشيء، ولو لم تستند هذه السيطرة إلى أي حق، بل ولو أن مصدر سلطته على الشيء غير مشروع <sup>(٣)</sup> . فتقوم الحراسة الفعلية ولو كان واضع اليد على السيارة بغير حق <sup>(٤)</sup> . فالشرط في الحارس أن تكون له سلطة فعلية في توجيه الشيء ورقابته <sup>(٥)</sup> والتصرف في أمره دون أن يخضع لرقابة

---

(١) د/ أسامة أحمد بدر، فكرة الحراسة في المسؤولية المدنية، دراسة مقارنة، مطبعة جامعة طنطا، ٢٠٠٤م ص ٣٣.

(٢) وإذا كان المشرع المصري لم يفصح في المادة (١٧٨) مدني، عن المعيار الذي يأخذ به في الحراسة، ولم يرد في الأعمال التحضيرية للقانون المدني أي ذكر بشأن مفهوم الحراسة الوارد في المادة (١٧٨)، إلا أن الأعمال التحضيرية قد تناولت نص المادة (١٧٦) مدني والخاصة بالمسؤولية عن الحيوان بالبيان، وجاء في المذكرة الإيضاحية للمشروع التمهيدي، أنه: "وقد اجتهد الفقه الحديث في تحليل فكرة الحراسة تحليلاً دقيقاً بلغ به أحياناً حد الإرهاف أو التهافت. فهو يفرق على الأخص بين الحراسة المادية والحراسة القانونية والثانية دون الأولى هي التي تبني عليها المسؤولية، وعلى هذا النحو يسأل مالك الحيوان متى كانت له الحراسة القانونية.. ولكن التطور اتجه إلى الاعتداد بالسيطرة الفعلية. وعلى هذا النحو يسأل مالك الحيوان متى كانت له الحراسة الفعلية عما يحدثه هذا الحيوان من ضرر. أنظر: مجموعة الأعمال التحضيرية للقانون المدني، الجزء الثاني، مرجع سابق، ص ٤٢٦ : ٤٢٤ .

لمزيد من التفاصيل: انظر: د. محمد لبيب شنب على المذكرة الإيضاحية في هذا الخصوص: د/محمد لبيب شنب، مرجع سابق، ص ٨٢

(٣) د/ محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، المرجع السابق، ص ٨٠: ٨١.

(٤) د/محمد محمد محمود عبد العال، مرجع سابق، ص ٤٣ .

(٥) د/محمد نصر رفاعي، رسالة سابقة، ص ٥٣٨ .



شخص آخر<sup>(١)</sup> على نحو يسوّغ افتراض الخطأ في الحراسة لو أدى هذا الشيء إلى الإضرار بالغير<sup>(٢)</sup>.

على ما تقدّم يمكن الوصول إلى أن الحراسة هي سلطة فعلية لا ترتبط بصفة قانونية أو بحيازة مادية، ومن ثمّ قد تثبت هذه السلطة بحق أو بغير حق، فيستوي أن تتحقق في نطاق شرعي أو غير شرعي<sup>(٣)</sup>.

**الخلاصة:** أن الحراسة المادية هي السيطرة الفعلية على الشيء، أما الحراسة القانونية فتوجد حيث يوجد التزام قانوني بالمحافظة على هذا الشيء وبمنعه من أن يكون مصدر ضرر للناس . ومن ثمّ يكون السارق قد استولى على الحراسة المادية دون الحراسة القانونية، ويستبقى صاحب الشيء المسروق الحراسة القانونية، فيكون، هو دون السارق، المسؤول عن الشيء المسروق<sup>(٤)</sup>.

ويُشترط في الحراسة الفعلية أن يتوافر ركنان: الأول مادي، ويتمثل في استعمال وتوجيه السيارة ورقابتها<sup>(٥)</sup>، والثاني معنوي، ويتمثل في مباشرة هذه المظاهر الثلاثة لمصلحته، أو لتحقيق مصلحة شخصية لنفسه، فإذا لم يتوافر أي من هذه الأركان، فلا تتحقق السيطرة الكافية على الشيء، وفيما يلي يقوم الباحث بتوضيح هذه الأركان بشكل من التفصيل، وذلك على النحو الآتي:

---

(١) وعلى ذلك فالميكانيكي الذي يتولى إصلاح السيارة لا يعتبر حارساً لها مادامت هذه الأخيرة تتم بإمره وسلطة صاحب السيارة.

(٢) د/محمد نصر رفاعي، المرجع والاشارة السابقة.

(٣) د/ أسامة أحمد بدر، مرجع سابق، ص ٣٤.

(٤) د/عبد الرزاق السنهوري، الجزء الأول، مرجع سابق، فقرة ٧٣٠.

(٥) د/بدر جاسم اليعقوب، المسؤولية عن استعمال الأشياء الخطرة في القانون الكويتي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة القاهرة، ١٩٧٧م، ص ٤٥.

أولاً: الركن المادي للحراسة<sup>(١)</sup>: ويقوم هذا الركن من خلال العناصر الآتية:

١. الاستعمال: المقصود بالاستعمال هو سلطة الشخص في استعمال الشيء كأداة لتحقيق غرض مُعين، ولا يتطلب في استعمال الشخص للشيء أن يكون مستحوذاً عليه من الناحية المادية، فقد يستعمل الشخص لشيء وتكون حيازته لدى شخص آخر، فالشرط في الاستعمال هو أن يكون الحارس مُستخدمًا فعليًا لهذا الشيء، وذلك لتحقيق ما يشاء من الأغراض، فمالك السيارة حين يضعها في الجراج تكون سلطة استعمالها ثابتة له، فهو يملك استخدامها في أي وقت يريده دون إذن من أحد، فالأمر في هذا الاستعمال مُعلق على محض مشيئته<sup>(٢)</sup>. ويشترط في هذا المقام أن تثبت للشخص السيطرة الفعلية على الشيء وقت وقوع الضرر، فإذا لم تكن له هذه السلطة فإنه لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي حدث بسبب هذا الشيء، ومن ثم لا يكون مالك السيارة التي سُرقت حارساً لها ولو استردها فيما بعد، وذلك إذا كان الضرر قد حدث في الفترة ما بين السرقة والاسترداد.

وفي حالة تعدد مستعملي السيارة كأن يستعملها مالكها وسائقه أو ابنه، ففي هذه الحالة تثبت للمالك الحراسة إذا كان الذي استعمالها هو السائق التابع له، أما إذا كان استعمالها الابن؛ لقضاء أغراضه الشخصية، فالحراسة هنا تنتقل للابن، فالحراسة تنتقل من المالك إلى من يُخوله سلطة الأمر<sup>(٣)</sup>.

٢. التوجيه: ويُقصد بالتوجيه سلطة الأمر التي ترد على السيارة، وهي عبارة عن سلطة تقرير كيف يتم استعمالها ووقت الاستعمال وتحديد أغراضها<sup>(٤)</sup>، وأن هذه السلطة لا ترتبط بالحيازة<sup>(٥)</sup>، فقد يقود الأبناء لسيارة مع توجيه الأب، فهنا يكون الأخير مُحفظاً بسلطته على سيارته، فهو

---

(١) وقد ذهبت محكمة النقض المصرية بصدده هذه المسألة قائلة: "ولئن كان الأصل أن تكون الحراسة لمالك الشيء إلا أنه إذا باشر شخص آخر خلافه السيطرة الفعلية على الشيء في الاستعمال والتوجيه والرقابة لحساب نفسه فإن الحراسة تكون له دون مالكه وسواء انتقلت له السيطرة الفعلية على الشيء بإرادة المالك أو دون إرادته". الطعن رقم ٥٥٥ لسنة ٦٠ القضائية الصادر بجلسة ٨/٥/١٩٩٤م، المكتب الفني، سنة ٤٥ - قاعدة ١٥٣، ص ٨٠٥.

(٢) د/محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص ٨٦.

(٣) د/عاطف النقيب، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن فعل مرجع سابق، ص ١٧،

(٤) د/ حسن على الذنون، المبسوط في شرح القانون المدني (الجزء الخامس) المسؤولية عن الأشياء، دار وائل للطباعة والنشر والتوزيع، عمان، الأردن، الطبعة الأولى، ٢٠٠٦م، ص ٢٣٦.

(٥) د/عاطف النقيب، مرجع سابق، ص ٢٥.

يملك توجيهها، ومادام بقي كذلك فلا تنتفي عنه صفة الحارس<sup>(١)</sup>. ونشير إلى أنه في الأغلب ما ترتبط سلطة التوجيه بسلطة الاستعمال؛ نظرًا للإرتباط بينهما.

٣. الرقابة: والرقابة هي سلطة فحص الشيء والتعهد بالصيانه والإصلاح والاستبدال، وتقع الرقابة على الشيء ذاته لا على استعماله، تلك هي المظاهر المادية للسيطرة الفعلية على الشيء فإن توافرت في يد الشخص، أمكن اعتباره حارسًا لهذا الشيء<sup>(٢)</sup>.

فالرقابة تعني أن للشخص الصلاحية الكاملة في إجراء كافة التصرفات المادية والقانونية على الشيء محل الحراسة، ولكن إذا كان هذا الشيء مملوكًا لأكثر من شخص فإن صفة الحراسة قد تثبت هي الأخرى لأكثر من شخص<sup>(٣)</sup>.

#### ثانياً: الركن المعنوي للحراسة:

ولا يكفي لاعتبار الشخص حارسًا أن تتوفر له سلطة الإستعمال والتوجيه والرقابة، بل يجب فوق ذلك أن يُباشِر هذه المظاهر المادية لحسابه الخاص، أي بقصد تحقيق مصلحة أو فائدة شخصية له<sup>(٤)</sup>. وإلا كانت سيطرته على الشيء غير كافية<sup>(٥)</sup>.

وبالبناء على ما سبق، فإن فني إصلاح السيارات الذي يتولى إصلاح السيارة لا يعتبر حارسًا لها، بالرغم من امكانية استعمالها؛ لأن العنصر المعنوي للحراسة غير متوافر وهو المتمثل في استعمالها لمصلحته الخاصة<sup>(٦)</sup>، وكذلك الوضع بالنسبة للتابع الذي يتولى قيادة السيارة فلا يُعتبر حارسًا لها لعدم توفر العنصر المعنوي، وذلك بخلاف السارق الذي يعتبر حارسًا للسيارة لتوافر العنصرين المادي والمعنوي في حقه، وبالتالي يفقد المالك صفته كحارس عند استيلاء الغير على السيارة سواء بسبب مشروع أو غير مشروع<sup>(٧)</sup>.

---

(١) د/أحمد شوقي عبد الرحمن، مسؤولية المتبوع باعتباره حارسًا، المطبعة العربية الحديثة، القاهرة، ١٩٧٥م، ص ٦٥

(٢) د/عاطف النقيب، مرجع سابق، ص ٢٦.

(٣) ولا يجب الخلط بين ملكية الشيء وحراسة هذا الشيء.

(٤) د/محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، مرجع سابق، ص ٩٧.

(٥) د/محمد شتا، التعويض عن حوادث المركبات في ضوء ما استجد من قانون التأمين الإجباري، رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ والقرارات المنفذة له، دار الجامعة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، ٢٠٠٩م، ص ٢٢٩.

(٦) بيد أن جانباً من الفقه يرى الاكتفاء بالعنصر المادي للحراسة دون العنصر المعنوي. تفاصيل ذلك د/عبد المنعم فرج الصدة، مرجع سابق، ص ٢٦٥ وما بعدها.

(٧) د/محمد محمد محمود عبد العال، مرجع سابق، ص ٤٤:٤٣.

## موقف القضاء من النظريتين:

بالنسبة لموقف القضاء المصري فهو يأخذ بفكرة الحراسة الفعلية، حيث ذهب إلى أن: "مناط المسؤولية الشئئية قبل حارس الشيء سواء كان شخصاً طبيعياً أو معنوياً له السيطرة الفعلية عليه لحساب نفسه قصداً واستقلالاً وفقاً لنص المادة (١٧٨) من القانون المدني" (١).  
وذهبت أيضاً إلى أن: "الأصل أن تكون الحراسة لمالك الشيء إلا أنه إذا باشر شخص آخر خلافة السيطرة الفعلية على الشيء في الاستعمال والتوجيه والرقابة لحساب نفسه فإن الحراسة تكون له دون مالكة وسواء انتقلت له السيطرة الفعلية على الشيء بإرادة المالك أو دون إرادته" (٢).

كما إعتدّ القضاء العُماني بنظرية الحراسة الفعلية، قرر في ذلك أن: "الحراسة هي سيطرة فعلية على شيء بغض النظر عما إذا كان مالكاً أو حائزاً أو منتفعاً وسواء كانت هذه السيطرة مشروعة أو غير مشروعة" (٣).

**الخلاصة:** أن المسؤولية القائمة على الخطأ في حراسة الأشياء، لا تتأسس على الخطأ الذى يتم نسبته إلى المسؤول عنه؛ حتى يتسنى للمضرور حق طلب التعويض، إنما تقوم هذه المسؤولية على مجرد تدخل السيارة في إحداث الضرر وبأى قدر هذا الضرر كان. فالشرط هنا للحصول على التعويض هو حراسة شخص للسيارة، حراسة فعلية، فلا يلتزم المضرور ببحث خطأ قائد المركبة كما هو الحال بالنسبة للمسؤولية القائمة على الخطأ الشخصي.

---

(١) حكم محكمة النقض المصرية في الطعن رقم ٩٢ لسنة ٦٣ الصادر بجلسة ١٥/٦/١٩٩٥م، مكتب فني سنة ٤٥ العدد الثاني - قاعدة ١٩٣، ص ١٠١٣.

(٢) حكم محكمة النقض المصرية في الطعن رقم ٥٥٥ لسنة ٦٠ جلسة ٨/٥/١٩٩٤م، مرجع سابق.

(٣) قرار المحكمة العليا العُمانية في الطعن رقم ٢١/٢٠٠٤، جلسة ١٩/٥/٢٠٠٤ المبدأ (٣٧) س ق (٤)، مجموعة المبادئ و الأحكام المدنية، مرجع سابق، ص ٢١٢.

## الخاتمة

أن المسؤولية القائمة على الخطأ في حراسة الأشياء، لا يتم البحث فيها عن خطأ كيما يتم نسبته للمسؤول وذلك لكي يتسنى للمضرور مُطالبته بالتعويض عن الأضرار التي لحقت به من جراء حادث المرور، فالمسؤولية في مجال في هذه الحوادث باتت تُثار على مُجرد تدخل السيارة في إحداث هذا الضرر وبأي قدر كان.

ويُشترط فوق وقوع الضرر أن يكون مُحدثه قائداً للسيارة وقت وقوع هذا الضرر، دونما حاجة لأن يبحث المضرور عن خطأ الحارس، خلافاً لما كان مُعول عليه بصدد المسؤولية القائمة على الخطأ الشخصي، وهو وضع أفضل وبلا أدنى شك للمضرور الذي كان يقع على كاهله في ظل الأعتداد بالمسؤولية الشخصية، والتي كانت تستلزم إثبات خطأ قائد المركبة لكي يتمكن مُطالبته بحقه في التعويض نظير الأضرار التي لحقت به.

## قائمة المراجع

### أولاً: القرآن الكريم

سورة النمل آيه رقم (٨٨).

### ثانياً: المعاجم:

العربية المعاصرة-أحمد مختار عمر وآخرون، ناشر، ١٤٢٩هـ/٢٠٠٨م.  
المُفردات في غريب القرآن للراغب الأصفهاني، تحقيق مُحمَّد سيِّد الكيلاني. بيروت - لبنان: دار المعرفة، الطبعة الأولى، ١٩٨٥م.

### ثالثاً المراجع العربية

١. الكتب القانونية:

- د/ أسامة أحمد بدر، فكرة الحراسة في المسؤولية المدنية، دراسة مقارنة، مطبعة جامعة طنطا، ٢٠٠٤م.
- د/ حسن على الذنون، المبسوط في شرح القانون المدني (الجزء الخامس) المسؤولية عن الأشياء، دار وائل للطباعة والنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، ٢٠٠٦م.
- د/ محمد نصر الدين منصور، ضمان تعويض المضرورين بين قواعد المسؤولية الفردية واعتبارات التضامن الإجتماعي، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، ٢٠٠١م.
- د/احمد شوقي عبد الرحمن، مسؤولية المتبوع باعتباره حارساً، الطبعة العربية الحديثة، ١٩٧٥م.
- د/أمجد محمد منصور، المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن الجمادات، الدار العلمية الدولية، ودارالثقافة، عمان الأردن، الطبعة الأولى، ٢٠٠٢م.
- د/جميل الشرفاوي، النظرية العامة للإلتزام، الكتاب الأول، مصادر الإلتزام، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، ١٩٩٥م.
- د/سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، القسم الثاني،المسئوليات المفترضة، المجلد الثاني، سنة ١٩٩٢م.
- د/سمير سهيل دنون، المسؤولية المدنية عن فعل الآلات الميكانيكية والتأمين الإلزامي عليها، دراسة مقارنة، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس ليبيا، ٢٠٠٥م.
- د/عاطف النقيب، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء في صلتها القانونية وأوجهها العملية، منشورات عويدات، بيروت، الطبعة الثالثة، ١٩٨٧م.
- د/عبد المنعم فرج الصدة، مصادر الإلتزام، مطبعة جامعة القاهرة، دار النهضة العربية للنشر، ١٩٩٢م.

- د/محمد شتا، التعويض عن حوادث المركبات في ضوء ما استجد من قانون التأمين الإجباري، رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ والقرارات المنفذة له، دار الجامعة للنشر والتوزيع، ٢٠٠٩م.
- د/محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، دراسة في القانون المدني المصري مقارناً بالقانون الفرنسي، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٥٧م.
- د/محمد محمد محمود عبد العال، المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، بين المذهبين الشخصي والموضوعي، دراسة مقارنة، المركز القومي للإصدارات القانونية، الطبعة الأولى، ٢٠١٠م.
- د/محمد نصر الدين منصور، ضمان تعويض المضرورين بين قواعد المسؤولية الفردية واعتبارات التضامن الإجتماعي، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، ٢٠٠١م.
- د/عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول" مصادر الإلتزام"، دار الشروق، القاهرة: ٢٠١٠م .
- د/عمار شويمت، أحكام حوادث المرور والآثار المترتبة عليها في الشريعة الإسلامية، ٢٠١٠ . ٢٠١١م.

## [٢] الرسائل العلمية:

### رسائل الدكتوراه:

- د/إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الإعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق بجامعة عين شمس، سنة ١٩٧٥م.
- د/إياد عبد الجبار ملوكي، المسؤولية عن الأشياء وتطبيقاتها، رسالة دكتوراه، كلية القانون، جامعة بغداد، منشورة لدى: مطبعة بابل العراق. ١٩٨٠م.
- د/بدر جاسم اليعقوب، المسؤولية عن استعمال الأشياء الخطرة في القانون الكويتي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة القاهرة، ١٩٧٧م
- د/سهير سيد منتصر، تحديد مدلول الحراسة في المسؤولية عن الأشياء، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق لجامعة عين شمس سنة ١٩٧٧م.
- د/كحيل كمال، الاتجاه الموضوعي في المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ودور التأمين، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق جامعة أ بكر بكر بلقايد، تلمسان، ٢٠٠٧م.

د/محمد سعيد احمد الرجوح، فكرة الحراسة في المسؤولية المدنية عن الأشياء غير الحية، رسالة دكتوراه، كلية القانون، جامعة بغداد، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠٠١م.  
د/محمد نصر رفاعي، الضرر كأساس للمسؤولية المدنية في المجتمع المعاصر، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، سنة ١٩٧٨م.  
رسائل الماجستير:

أ/ خمس بن محمد بن راشد المقيالي، أساس المسؤولية عن الفعل الضار في قانون المعاملات المدنية العُمانية، رسالة ماجستير، جامعة اليرموك، الأردن، ٢٠١٧م.

### ٣- المقالات:

د/ خالد حمدي عبد الرحمن، رابطة السببية، بحث في تحديد مدلول فعل الشيء والمسؤولية عن حوادث السيارات في القانون الفرنسي، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، جامعة المنوفية، مجلد السنة الثالثة عشر، العدد الخامس والعشرين، ٢٠٠٤م. ص ٤٩٠.

### ٤- الأحكام

- حكم محكمة النقض المصرية في الطعن رقم ٥٥٥ لسنة ٦٠ القضائية جلسة ٨ من مايو سنة ١٩٩٤م أحكام النقض - المكتب الفني - مدني الجزء الأول - السنة ٤٥ - ص ٨٠٥.
- حكم محكمة النقض المصرية في الطعن رقم ٧٦٠ لسنة ٥٠ جلسة ١٣/٥/١٩٥٨ س ٣٦ ع ٢ ق ١٥٧ ص ٧٦٨.
- حكم محكمة النقض المصرية في الطعن الطعن ١٠٤ لسنة ٢٩ جلسة ٣/٢٠/١٩٦٤ س ١٥ ع ق ٤٢١ ص ٢٤٠.
- حكم محكمة النقض المصرية في الطعن رقم ٦٢٢ لسنة ٤٤٤ق، جلسة ٢٢/٦/١٩٧٧م س ٢٨ ص ١٤٨٥.
- حكم محكمة النقض المصرية في الطعن رقم ٩٢ لسنة ٦٣ جلسة ١٥/٦/١٩٩٥ س ٤٥ ع ٢ ق ١٩٣ ص ١٠١٣.
- قرار المحكمة العليا العُمانية في الطعن رقم ٢١/٢٠٠٤، جلسة ١٩/٥/٢٠٠٤ المبدأ (٣٧) س ق (٤).



٥- القوانين:

- قانون المُعاملات المدنيّة العُماني الصادر بالمرسوم رقم (٢٩/٢٠١٣).
- لقانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨م.
- القانون المدني الفرنسي. تمت الإستعان به بطبعة باللغة العربيّة ( طبعة دالوز ) الطبعة الثامنة بعد المئة بالعربية، ٢٠٠٩م.

#### رابعًا: المراجع والأحكام الأجنبية:

- . **Cass.** Civ. 28 Fev. 1990, Bull-2-n 42.
- **DAVID**, la notion du fait de la chose dans l'article 1384/1, thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue à l'université de Lille, en 1934, P204.
- **G. RIPERT**, la règle morale dans les obligations civiles, 4ème ed, paris, 1949, N°124, P225 et s
- **GENEVIEVE V et PATRCE J**, Traité de droit civil, les conditions de la responsabilité, L.G.D.J, éd 2, p 601 et s
- . Henri **MAZEAUD**, la faute dans la garde, Revue trimestrielle de droit civil, 1925, P793
- **Le FLOCH**, la notion du fait de la chose dans l'article 1384/1, thèse de doctorat, présentée et soutenue à l'université de rennes, faculté de droit, 1942, P68.
- **M. VITRY**, La détermination du fait de l'homme, du fait de l'animal, et du fait de la chose thèse pour le doctorat en droit, présentée et soutenue à l'université de rennes, en 1922, P.107 et s.
- **René. SAVATIER**, traité de la responsabilité civile, tome 2, les conséquences de la responsabilité civile, L.G.D.J, Paris, 1939, P505.
- **V.H. MAZEAUD**, cours de droit civil approfondi, les grands arrêts de la cour de cassation dans le domaine de la responsabilité quasi délictuelle d u fait des choses inanimées, paris, 1952-1953, P229 et s.