



جامعة ابن خلدون - تيارت -
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في الحقوق،
تخصص: علاقات مهنية

حوادث الطرق بين قانون الضمان الإجتماعي وقانون التأمين

إشراف الأستاذة:

- بغداد بن عراج فاطمة الزهراء

من إعداد الطالبين :

- خياطي الشيخ

- محوز حسين

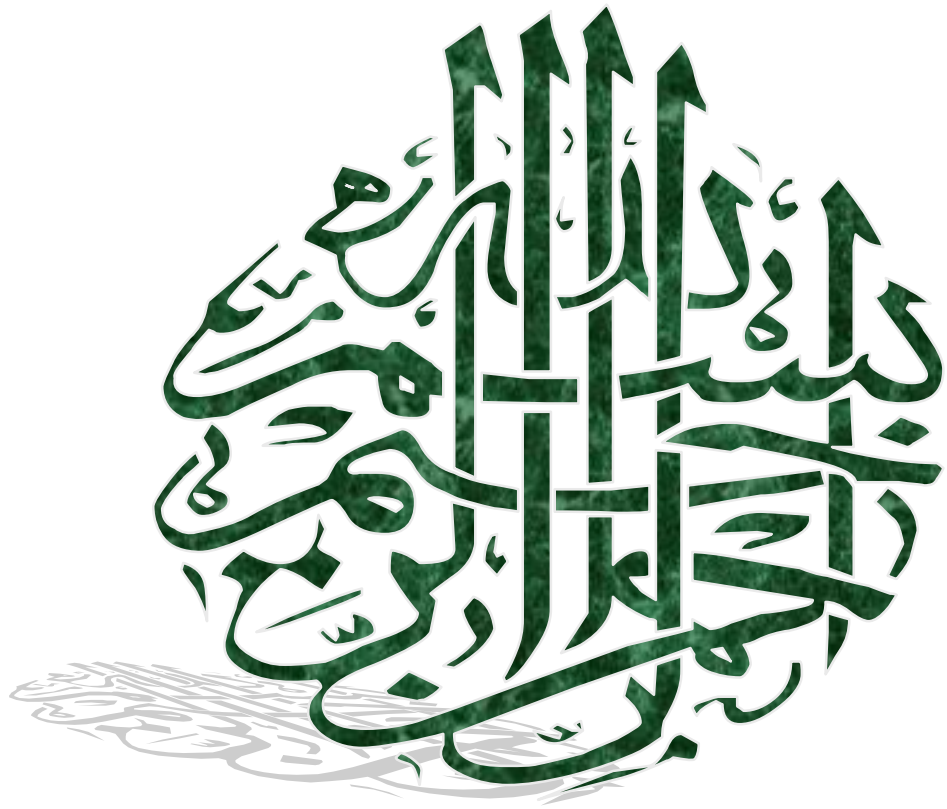
أعضاء لجنة المناقشة

د. مقني بن عمار.....رئيسا

أ. بغداد بن عراج فاطمة الزهراء.....مشرفا ومقررا

أ. قويدر ميمونة.....مناقشا

السنة الجامعية: 2015م / 2016م



كلمة شكر

الشكر والفضل لله أولاً، الذي منّ علينا بنعمته لإتمام هذا البحث

فالحمد والشكر لك ربّي.

ثانياً نوجه شكرنا وامتناننا للأستاذة المشرفة " بغداد بن عراج فاطمة الزهراء "، التي بذلت

كل ما بوسعها من أجل إخراج هذا العمل في أحسن صورة وفي أكمل وجه

وأيضاً أعضاء لجنة المناقشة على قبولهما وتكريمهما الإشراف على هذه المذكرة

فشكراً جزيلاً.

إلى كل أساتذة كلية الحقوق

وأخيراً نشكر كل من ساعدنا في إنجاز هذا العمل من قريب أو بعيد.

إهداء

الحمد لله الذي وفقنا لهذا و لم نكن لنصل إليه لو لا فضل الله علينا أما بعد:

أهدي هذا العمل المتواضع إلى أمي و أبي العزيزين حفظهما الله لي

اللذان سهرا وتعبا على تعليمي.....

وإلى أفراد أسرتي، سندي في الدنيا ولا أحصي لهم فضلا.....

إلى كل أقاربي.....

إلى كل الأصدقاء و الأحباب من دون استثناء.....

وفي الأخير أرجوا من الله تعالى أن يجعل عملي هذا نافعا يستفيد منه جميع الطلبة

المتربصين المقبلين على التخرّج

الشيخ

إهداء

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على خاتم الأنبياء والمرسلين

أهدي هذا العمل إلى:

من ربتي وأنارت دربي وأعانتني بالصلوات والدعوات، إلى أغلى إنسان في هذا الوجود

أمي الحبيبة.....

إلى من عمل بكد في سبيلي وعلمني معنى الكفاح وأوصلني إلى ما أنا عليه أبي الكريم

أدامه الله لي.....

إلى أسرتي الكريمة.....

إلى من عمل معي بكد بغية إتمام هذا العمل، إلى صديقي ورفيق دربي.....

إلى كل أصدقائي بقسم الحقوق.....

حسين

مُقَدِّمَاتُ

مقدمة

مقدمة:

لا يختلف اثنان حول أهمية التطور التكنولوجي الذي شهدته الحياة اليومية للأفراد، وخاصة في مجال النقل والمواصلات على اعتبار أن حاجيات الإنسان من الأولويات التي يقدمها هذا التطور، ومما لا ريب فيه أنه بالرغم من الإيجابيات التي حققها الفرد في مجال النقل والمواصلات، قد تنجر عنها سلبيات عديدة ما لم يتحكم في ثمره هذه الجهود والابتكارات ومن بين أهم المكاسب استخدامه للسيارة كأهم وسيلة وقد لجأت مختلف التشريعات إلى تقنين مجموعة من النصوص والمبادئ وكذا الشروط المؤهلة لإستخدام هذه الأخيرة لأنها تتطوي على خطورة غير خافية تلحق بصاحبها أو بالغير نتيجة الاستعمال غير المتقن، فحوادث المرور أصبحت ظاهرة منتشرة في جميع دول العالم ومما يلفت النظر هو كثرتها وارتفاع نسق تطورها.

وليس هناك وضعية معينة لتسمية الحادث، بحادث المرور بل يكفي وجود سيارة كسبب رئيسي فيه، سواء أثناء سيرها أو وقوفها أو إصلاحها، أو أثناء سيرها في الطريق العام أو اصطدامها بسيارة أخرى التي وتعتبر الصورة الهامة والغالبة في حوادث الطرقات، وقد اهتم المشرع الجزائري على غرار باقي التشريعات بهذا الموضوع نظرا لأهميته وخطورته وخاصة مع تطور أسباب هذه الظاهرة، وقد عملت مختلف المصالح جاهدة لإيجاد الجهود الكفيلة عملا بالقول المأثور "الوقاية خير من العلاج"، وإيماننا منه بضرورة تكاتف الجهود بين مختلف الجهات التي لها علاقة بالمرور، من سائقين وراجلين ومدارس تعليم السياقة ورجال أمن الطرقات، حتى المجتمع المدني ودوره في التوعية من هذه المخاطر وتكثيف التوعية والتحسين، وذلك بتذكير أصحاب السيارات بالواجبات المنوطة إليهم، لضمان حقوق المتضررين وعائلاتهم، كان لزاما اللجوء إلى سبيل التعويض وقد كرسست القوانين الحديثة هذا المبدأ للتخفيف من الأضرار اللاحقة بالأفراد

مقدمة

بأسس متنوعة ،منها المسؤولية عن الفعل الشخصي، وتتمثل الأضرار اللاحقة عن حوادث المرور في الأضرار التي تمس سلامة المتضررين الجسدية وكذا الضرر المتسلط على ذمته المالية و الضرر الذي يلحق بذوي حقوق الضحية المتوفى سواء ماديا أو معنويا، وهو ما جعل قواعد التعويض تمنح باختلاف نسب العجز التي يتعرض لها المتضرر من حوادث المرور، وأسس وأساليب أخرى متمثلة في التسويات تختلف أنماطها وأشكالها لغرض استيفاء الحقوق بما يكفل إرضاء المتضرر والتخفيف عنه من وضع ما تعرض له من أخطار هذا من جهة ومن جهة حتى يضمن له حياة كريمة يسودها الاستقرار والأمن وفق ما يحدده القانون والأنظمة المعمول بها.

إن تعدد حوادث المرور بشتى أنواعها وتزايد معدلاتها بشكل كبير أثر على المجتمع وأفراده، كون أغلب ضحاياه من الأبرياء كما أن أثرها لا يمتد على الفرد وحده وإنما يمتد إلى ذويه ولهذا فقد سميت بالحوادث الاجتماعية، ولقد أثبتت الدراسات الإحصائية ارتفاع نسبة حوادث المرور بحيث أصبحت تشكل في حد ذاتها مشكلة جسيمة، وما يترتب عليها كذلك من نتائج غير مرغوبة، فكان لزاما على السلطات الحكومية وخاصة وزارة الداخلية التدخل للحد من وقوع مثل هذه الحوادث المؤسفة، والتقليل منها بالحكمة واليقظة وتوزيع كافة الجهود بين مختلف المصالح المعنية لتوفير الاستقرار والطمأنينة،

وتهدف هذه الدراسة أساسا إلى تبيان مدى توفيق المشرع الجزائري في معالجة منازعات حوادث الطرق، من خلال تقييم ما توصلت إليه الدراسات القانونية على غرار قانون الضمان الاجتماعي وقانون التأمين، بالإضافة إلى توضيح كيفية التعويض عن حوادث المرور والهيئات المعنية بذلك، وإزالة الغموض والإبهام في الإجراءات التي تعيق المتضرر جراء الحادث وكيفية حصوله على حقه الذي يكفله القانون.

مقدمة

حاولنا من خلال هذا البحث الإلمام قدر الإمكان بموضوع حوادث الطرق وعلاقتها بحوادث العمل، التي أصبحت تحتل مكانة هامة على غيرها من القضايا الأخرى المعروضة على المحاكم إلى جانب أنها أصبحت تتنوع بتنوع خصوصيات قطاعي التأمين والضمان الاجتماعي. في غمار هذا البحث سنحاول الإجابة على مجموعة إشكاليات أهمها :

- كيف عالج المشرع الجزائري منازعات حوادث الطرق في ظل قانون الضمان

الاجتماعي وقانون التأمين؟

- ما مدى كفاءة المشرع الجزائري لحق التعويض عن حوادث المرور؟

ما هي الإجراءات التي اتبعتها المشرع الجزائري للتعويض عن حوادث المرور؟.

إِلَّا الْفَيْضُ

الفصل الأول: النظام القانوني لحوادث الطرق

إن استخدام السيارات في جميع جوانب الحياة اليومية أو العملية ينطوي على خطورة شبه مؤكدة، وهو ما يعرف بحوادث الطرق، ونظرا لتفشي هذه الحوادث وانتشارها كان لزاما على المهتمين والدارسين القيام بمجموعة من الضوابط التي تشكل ولو حد أدنى من التصدي والوقاية لهذه الكوارث التي تهدد حياة الإنسان سواء مستعملها أو مالكيها أو العمال وهذا ما سنتطرق إليه في هذا الفصل من خلال مبحثين:

المبحث الأول: يشمل الإلمام بالإطار القانوني لحوادث الطرق من خلال تبيان مفهومها وشروط تسميتها.

المبحث الثاني: فسنتطرق فيه إلى تبيان أهم صور حوادث الطرق ومميزاتها عن باقي حوادث العمل الأخرى.

المبحث الأول: مفهوم حوادث الطرق

تتعدد الأخطار التي تتجر عن العمل فهي لا تقتصر فقط على تلك التي تقع أثناء العمل، فقد تكون خارج العمل أي أثناء تنقل العامل ومن أبرزها حادث الطريق الذي يتعرض له إثر ذهابه أو إيابه من العمل. فما هو مفهوم حادث الطريق؟، وما هي الصور التي يتميز بها؟ وما أهم الشروط الواجب توافرها حتى يستفيد العامل من الحقوق المقررة له قانوناً؟.

المطلب الأول: تعريف حوادث الطرق

لم يعط المشرع تعريفاً لحوادث الطرق، بل اكتفى بنصه على أنه: "كل حادث سير سبب أضراراً جسمية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو لذوي حقوقها"¹، كما يعرف المشرع بموجب قانون المرور الطريق بأنه: " كل مسلك عمومي مفتوح لحركة مرور المركبات"

فحادث المرور وفقاً لما جاء به المشرع -فيما تمّ ذكره أعلاه- يتمثل في الأضرار التي تتجم من السيارة أثناء مرورها في الطريق العام عن طريق اصطدامها بأحد الأشخاص أو من خلال ارتطامها بسيارة أخرى، أو يمكن تعريفه بأنه "اصطدام المركبة بالمضروب أو في مركبة أخرى مباشرة أو بلامستها واحتكاكها بالمضروب". وهذا المتعارف عليه بالنسبة لتدخل مركبة بحادث مروري، لكن يمكن أن تكون المركبة متدخلة في حادث المرور بدون ملامسة أو احتكاك المضروب، كما يمكن أن تكون المركبة متدخلة في حادث المرور وهي متوقفة وتسمى بالمساهمة فلما تكون المركبة في حالة توقف لا تستبعد مساهمتها في حادث المرور والغرض من توسيع مفهوم التدخل هو حماية

¹ -المادة 8 من الأمر 15-74 المؤرخ في 30 جانفي 1974 يتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد رقم 15 .

المضرورين ويعد فعل المركبة الشرط الأهم لقيام المسؤولية المدنية ضد حوادث السيارات ويجب أن يكون تدخل المركبة تدخلا سببيا وفعالا¹،

ويأخذ القضاء بشأن السيارة التي تتوقف مؤقتا أثناء السير بمعيار آخر هو الوضع غير العادي حيث تعتبر السيارة الساكنة متدخلة في الحادث إذا كان هذا السكون قد تم في صورة غير طبيعية ويقع على المضرور عبئ إثبات ذلك والجدير بالذكر أن الوضع غير العادي لا علاقة له بمشروعية الوقوف فقد يكون هذا الوقوف مشروعاً من حيث السبب والكيفية والمكان إلا أنه يتم في صورة غير عادية مما يبرر إعتبار السيارة متدخلة في الحادث.

إنّ حادث الطريق لا يعتبر إصابة عمل إلا إذا كان حدث للمنتفع خلال فترة ذهاب لمباشرة عمله أو عودته منه، فالمقصود بالطريق الطبيعي المألوف الذي يسلكه الشخص المعتاد دون انحراف أو تخلف من محل إقامته إلى موقع عمله،² أما المشرع الفرنسي فقد ترك المجال للاجتهاد القضائي في هذا الشأن، ويأخذ بمفهوم موسع لفكرة حادث المرور خاصة بعد صدور قانون 5 يوليو 1985 الرامي إلى تحسين مركز المضرور في حوادث المرور والإسراع في إجراءات تعويضه بهدف حماية المضرور من خلال توسيع نطاق الاستفادة من القانون المذكور ومن غطاء التأمين وعلى ذلك فإن فكرة حادث المرور تشمل كل ما ينجم من المركبة من حوادث في الطريق العام.³

¹ -لؤي ماجد ذيب أبو الهيجاء، التأمين ضد حوادث السيارات، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع 2009، ص46.

² -سمير الأودن، التعويض على إصابات العمل في مصر والدول العربية، دار المعارف الإسكندرية، سنة 2004، ص50.

³ -محمد حسين منصور المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها، جامعة الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، ط 2007، ص 130.

المطلب الثاني: شروط حادث الطريق

يقوم حادث الطريق على شرطين أساسيين هما الإطار الزمني والإطار المكاني اللذين وقع فيهما حتى يبرر هذا الأخير على أساس علاقة العمل وهذا ما سيتم توضيحه بالتفصيل.

الفرع الأول: النطاق الزمني لحادث الطريق

حدد المشرع الجزائري المدة القانونية الأسبوعية للعمل، و منح الأطراف حق التفاوض الجماعي، ففقد سلطة توزيع تلك المدة خلال أيام الأسبوع حيث أنه ليس من حق صاحب العمل استدعاء العامل خارج تلك المدة المحددة قانوناً ولا في يوم الراحة الأسبوعية وأيام الأعياد ولا في أيام العطلة السنوية وكل اتفاق بين العامل وصاحب العمل على خلاف ذلك يعد باطلاً وعديم الأثر، غير أنه استثناء عن هذا المبدأ واستجابة لضرورة الخدمة الملحة أجاز المشرع للمستخدم استدعاء أي عامل للقيام بالعمل خارج المدة القانونية وفي أيام الراحة والعطل القانونية وذلك بأداء ساعات إضافية دون أن تتعدى تلك الساعات 20% من المدة القانونية للعمل، وهو الحجم العادي المرخص به قانوناً أي بمعدل 8 ساعات في اليوم، ويلجأ المستخدم إلى ذلك دون حاجة إلى ترخيص من مفتش العمل ودون استشارة الشركاء الاجتماعيين، كما منح المشرع في هذا الصدد التعويضات المتعلقة بالساعات الإضافية بناء على الاتفاقيات الجماعية على أن لا تقل الزيادة بأي حال من الأحوال عن 50% من الأجر العادي للساعة، وتعد هذه الزيادة من النظام الاجتماعي غير أنه يجوز رفع ثمنها بموجب الاتفاقية الجماعية للعمل،¹ وتخفيض استثناء هذه المدة للأشخاص الذين يقومون بأعمال شاقة وخطيرة أو تترتب عليها متاعب أو ضغط على الحالة الجسدية والعصبية، وترفع بالنسبة لبعض المناصب المتميزة بفترات

¹ -بن عزوز صابر، الاتفاقيات الجماعية للعمل في التشريع الجزائري والمقارن، عمان ط 1، 2011، ص 185,187.

التوقف عن النشاط. ولما كانت المدة القانونية للعمل تحدد تبعا للمعطيات العامة القائمة في كل بلد ومستوى التنمية به ونظرا لأثر تلك المدة على صفة العامل، فإن المشرع قد أدخل جملة من الاعتبارات لإقامة توازن بين حماية صحة العامل ومتطلباته الاجتماعية واستفادة المؤسسة من قدراته... إلخ، ولذلك فإن المدة القانونية للعمل تقوم على الأسس والمبادئ الرئيسية التالية.

-أسبوع العمل ويقدر ب 40 ساعة.

-أيام العمل وتقدر ب 5 أيام.

-ساعات العمل اليومي ويجب أن لا تتجاوز 12 ساعة.

-نظام تنظيم العمل المستمر والعمل الليلي والتناوبي¹

والمهم في التحديد الزمني للعمل هو الإعراف للعامل بحق رفض العمل خارج الوقت القانوني أو الإتفاقي للعمل، ومعاملته معاملة خاصة من حيث التعويض سواء في صورة أجور إضافية أو منحه فترة راحة مساوية لمدة العمل المؤدى وفق ما تضمنه القوانين والنظم والاتفاقيات المعمول بها في هذا المجال،² حيث يبدأ العمل وينتهي في الوقت المحدد له سواء بواسطة القواعد المنظمة لسير العمل بالمنشأة أو بواسطة عادات المهنة أو بعبارة أخرى فإن تحديد بدء زمان العمل ونهايته يكون بوجود العامل تحت إشراف رب عمله، وقد يستدعي العمل الذي يؤديه العامل القيام ببعض الأعمال التمهيديّة قبل أن يتسلم عمله كما يتعين عليه ارتداء بعض الملابس خاصة قبل مباشرته لعمله، وقد يستدعي العمل الذي يقوم به العامل أن يطيل في مكان عمله بعد الانتهاء من العمل بعض

¹ -محمد الصغير بعلي، تشريع العمل في الجزائر، دار العلوم للنشر والتوزيع، ص 27.

² -أحمية سليمان، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري، علاقة العمل الفردية، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية بن عكنون، الجزائر، صص 176, 177 .

الوقت لتسلم ما عهد إليه به، وقد ذهب البعض من الفقهاء إلى القول بأنه يتعين التفرقة بين ما إذا كان العامل في فترة الراحة ويوجد داخل العمل أو المصنع عند حدوث الإصابة فتخضع في هذه الحالة لقانون التأمينات وذلك لاعتبار فترة الراحة في هذه الحالة امتدادا طبيعيا لفترة العمل خاصة إذا كان العمل خاضعا لإشراف رب العمل،¹ أما فيما يتعلق بوقوع حادث المرور أثناء الارتباط الزمني بالعمل كأن يقع الحادث في أوقات العمل ويقصد بوقت العمل الزمن الذي يقوم فيه العامل بأداء العمل المنوط به والذي يكون فيه تحت سلطة وإشراف رب العمل، وزمن العمل القانوني يوفر أكثر حماية للعامل من وقت تنفيذ العمل الفعلي، ذلك أن زمن العمل القانوني حسب هذه الطائفة من الفقهاء يمثل كل اللحظات التي يكون فيها العامل موجودا رهن تنفيذ العقد وتحت سلطة وإشراف ورقابة وتوجيه صاحب العمل بطريقة مباشرة أو غير مباشرة حقيقية أو حكما أما وقت تنفيذ العمل الفعلي فيقتصر على الوقت الذي يقوم فيه العامل بأداء العمل المكلف به بطريقة مباشرة دون سواه.

الفرع الثاني: النطاق المكاني لحادث الطريق

من بين المسائل التي يتضمنها عقد العمل، تحديد المكان أي مكان العمل وفق ما تقتضيه طبيعة العمل، وإذا تعذر تحديده فإنه يجب على الأقل تحديد المقر الرئيسي أو مكان الإقامة المعتاد لصاحب العمل، وذلك أن لتحديد مكان العمل أهمية عملية وتنظيمية لاسيما فيما يتعلق بتحديد الأجر ومختلف توابعه، وتحديد المسؤولية الناتجة عن العمل الذي يقوم به العامل، كما يثور بشأن تحديد مكان العمل مسألة حماية العامل من مختلف الأخطار والحوادث التي قد يتعرض لها، الأمر الذي احتاط له المشرع حيث وسع دائرة ضمانه وحمايته، لتشمل كل الحوادث والأخطار التي يمكن أن تلحق به، بمناسبة أدائه

¹ -سمير الأودن، مرجع سابق، ص 24.

لعمله في أي مكان سواء كان ذلك داخل المكان المعتاد للعمل أو خارجه وتعرض إلى حادث العمل الفجائي والاستثنائي بنصه على أنه "يعتبر أيضا كحادث عمل الحادث الذي يطرأ أثناء القيام خارج المؤسسة بمهمة ذات طابع استثنائي أو دائم طبقا لتعليمات صاحب العمل"¹، ومما لا شك فيه أن حركة المرور تتم في وسط جغرافي معتدد حضري، شبه حضري أو ريفي، يتميز كل واحد بخصائص معينة تختلف باختلاف موقع هذا الوسط الجغرافي ، فكل هذه الاعتبارات وأخرى تساهم جميعها بكيفية أو أخرى وبنسب متفاوتة في حوادث المرور،² وتقسم الطرق حسب امتدادها الإقليمي إلى:

الطرق الوطنية: وهي الطرق التي تسير مباشرة من طرف مصالح مديريات لأشغال العمومية للولاية وتغطي ميزانية الدولة تكلفة الأشغال المتعلقة بتطوير وصيانة هذه الطرق.

الطرق الولائية: وهي الطرق التي تسير من طرف مديرية الأشغال العمومية للولاية.

الطرق البلدية: تسيرها المجالس الشعبية البلدية بالمساعدة التقنية³ لمديريات الأشغال العمومية.

ويشمل الإطار المكاني لحادث الطريق العناصر التالية:

طريق رصيف الوسط: وهو الطريق الذي لا يفصل بين اتجاهي الحركة، فيه فاصل بحيث يتقاسم وسطه المارون فيه لكلا الاتجاهين المتعاكسين.

¹ -أحمية سليمان، مرجع سابق، ص 176.

² -المادة 7 من القانون 13-83 المؤرخ في 2 يوليو 1983، المتعلق بحوادث العمل والأمراض المهنية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد رقم 28 .

³ -عقاري زكرياء، دراسة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر في الفترة 1970-2010، مذكرة ماستر، كلية العلوم الاقتصادية، تخصص علوم التسيير، جامعة الحاج لخضر باتنة سنة 2010-2011، ص 7.

طريق مزدوج الوسط: وهو الطريق الذي يفصل بين اتجاهي الحركة، فيه فاصل يجعله يحتوي على وسطي طريقين متوازيين، كل منهما مخصص للسير في اتجاه معاكس لاتجاه السير في الوسط الآخر.

الشارع: وهو الطريق الذي تحيط البيانات بحافته، لأنه يمر وسط تجمع سكاني كثيف البيانات والسكان، وقد يكون رصيف الوسط أو مزيج الوسط كما أنه قد يكون المرور فيه في اتجاه واحد فقط أو اتجاهين.

الطريق السريع: هو طريق أو مقطع من طريق، لا يمكن أن تقطعه طرق أخرى أو سكة حديدية ويمكن منعه على بعض فئات المستعملين والمركبات ويشمل في كلا اتجاهيه حركة المرور على وسطي طريقين متميزين، ذوي اتجاه واحد يتشكل كل واحد منهما على مسلكي مرور على الأقل وقد يفصل بينهما شريط أرضي وسطي.

الطريق السيار: هو الطريق الذي أعد وأنجز خصيصا للمرور السريع للسيارات ولا يقطعه طريق آخر أو سكة حديدية أو ممر للراجلين، ولا يمكن الدخول إليه إلا في نقاط مهيأة لذلك، وتشمل في اتجاه حركة المرور على وسط طريقين متميزين ذوي اتجاه وحيد، يفضل بينهما شريط أرضي وسطي غير مخصص للمرور¹، واعتبر أغلب الفقهاء أن مكان العمل لا ينحصر في إطار المؤسسة لأن هناك فئات عديدة من العمال طبيعة عملها في التجول وبناء على ذلك تشملها الحماية في الأمكنة الخارجة عن المؤسسة التي يتجه إليها العامل لتنفيذ التزاماته المهنية، سواء كان العمل داخل المؤسسة بالذات أو في أي

¹ -عمار شويمت، أحكام حوادث المرور و الآثار المترتبة عليها في الشريعة الإسلامية، مذكرة ماجستير في العلوم الإسلامية تخصص فقه أصول كلية العلوم الاجتماعية و الإنسانية جامعة الحاج لخضر باتنة 2010-2011، ص ص 8,7 .

مكان آخر يتعين عليه الانتقال إليه، بشرط أن تكون سلوكاته وتحركاته في نطاق النظام الداخلي المضبوط من طرف صاحب العمل¹

المبحث الثاني: صور حوادث الطرق ومميزاتها

لقد تعددت أسباب ومسببات حوادث الطرق سواء من حيث الواقعة في حد ذاتها أو أطرافها إلا أن ما يجمع عليه المهمتين والدارسين لهذه الظاهرة هي أنها تعتبر تهديد مباشر وخطير على حياة الإنسان والسلامة الجسدية وتختلف تأثيرات حوادث الطرق بين الأطراف الواقعة عليهم، ولذلك تعددت تسمياتها إلا أنها تصب في معنى واحد ألا وهو الحادث الذي تسببه السيارة لدى سيرها، وهو ما سوف يتم تبيانه في هذا المبحث من خلال إبراز أنواع حوادث الطرق وأهم الخصوصيات التي تتمتع بها.

المطلب الأول: صور حوادث الطرق

مما لا شك فيه أن مجمل حوادث العمل تتميز بأنواع وصور تميزها عن غيرها وهذا ما يتسم به حادث الطريق الذي يأخذ مأخذين فقد يكون حادث سير أو في إطار مسافة معينة ومحددة ومضبوطة.

الفرع الأول: حادث السير

قبل التطرق إلى حادث السير لابد من الإشارة إلى حادث العمل الذي عرفه المشرع الجزائري على أنه: "يعتبر كحادث عمل كل حادث انجرت عنه إصابة بدنية ناتجة عن سبب مفاجئ وخارجي وطراً في إطار علاقة العمل"²، كما عرف القضاء الفرنسي الحادث بأنه: "كل ما يمس بجسم الإنسان ويحدث به ضرراً جسماني، لوقوعه فجأة وبطريقة

¹ -بايك ناصر إشكالية اقتران حادث العمل بحادث المرور، مذكرة تخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، وزارة العدل، المدرسة العليا للقضاء الجزائر، الدفعة الثامنة عشر 2007-2010، ص 20.

² -المادة 6 من قانون 13-83، السابق الذكر .

عنيفة بفعل قوة خارجية"، ثم استقرت محكمة النقض الفرنسية على تعريف الحادث بأنه "الفعل المفاجئ الذي يحدث إصابة بدنية يمكن حصرها من حيث الزمن "أما محكمة النقض المصرية فعرفت الحادث بأنه: "الإصابة نتيجة حادث وقع بغتة بفعل قوة خارجية، ومس العامل وأحدث به ضرراً"، ومن هنا فقد اتفقت جل التشريعات على عنصر المفاجأة لتكييف الفعل بالحادث وتجاهلت عنصر السبب الخارجي، في حين أقصى القضاء الفرنسي عنصر العنف مكتفياً بالعناصر الثلاث الأخرى وتبعه في ذلك كل من المشرعين المصري والجزائري، ومن بين أهم الشروط التي يقوم عليها حادث السير:

أولاً- شرط المفاجأة: يشترط في الفعل الذي تسبب في وقوع الحادث أن يكون فجائياً حتى يعتبر من قبل حوادث العمل، وتعني المباغته أو الفجائية في وقوع الحادث انعدام القدرة والإرادة عن تجنب وقوعه أو توقع حدوثه بمعنى أنه يتم وقوع الحادث، في فترة زمنية محددة وغير متوقعة حتى وإن ظهرت إنعكاساته بعد ذلك، بحيث يتصل هذا الشرط بالظرف الزمني لتحقق الواقعة ذاتها وليس بالظرف الزمني لترتيب أثارها السلبية المتمثلة أساساً في الضرر مهما كانت طبيعته، كما في حالة سقوط شخص من سلم أو درج أو اصطدامه بآلة وإلي غير ذلك¹.

ثانياً- شرط السبب الخارجي

يشترط في الواقعة حتى تشكل حادث أن تنشأ على سبب خارج الجهاز العضوي للمصاب وليس بداخله أي بعيداً عن التكوين الجسماني للمصاب.

¹ - حميش يمينة، حادث المسافة رسالة دكتوراه في القانون الاجتماعي، جامعة أحمد بن بلة وهران، سنة 2014، 2015، ص ص 21، 24، 25 .

ثالثا- شرط تحقق إصابة بدنية

قد تتخذ عدة صور فقد تكون إصابة جسدية أو إصابة للأجهزة العضوية للعامل فالمعنى الواسع يشمل المساس بجسم والإنسان، وكل ما يتعرض له سواء كان خارجيا كالحروق أو الجروح أحد داخليا كالأضرار العصبية أو النزيف، وسواء كان خفيا أو ظاهريا، عميقا أو سطوحيا، عضويا أو نفسيا، دائما أو مؤقتا، حيث أقر المشرع إلزامية التأمين على السيارات من خلال نظام التعويض عن الأضرار كما يلي: "كل حادث سير سبب أضرارا جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها وإذا لم تكن الضحية صفة الغير اتجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث، ويشمل سائق المركبة ومسبب الحادث ضمن شروط المنصوص عليها في هذا الأمر"¹، والراكب هو كل متعاقد مع صاحب السيارة بقصد نقله من مكان إلى مكان سواء كان ذلك بمقابل أو بالمجان فيلتزم المؤمن بتعويضه عن الأضرار التي تلحق به من جراء وقوع حادث المرور، قبل بداية تنفيذ عقد النقل أو بعد الانتهاء من تنفيذه ويعتبر راكبا في السيارة كل من كان صاعدا إليها أو نازلا منها أو كان داخلها ومما لا شك فيه أن راكب السيارة التي أوقعت الحادث يغطي المؤمن الأضرار اللاحقة بهم وهناك نوعين من الركاب وهما: "الراكب بأجرة أو بمقابل": وفي هذه الحالة يوجد عقد بين الراكب والناقل بموجبه يلتزم الناقل بنقل الشخص سالما من مكانه إلى مكان الوصول و "الراكب بالمجان": وهو الذي لا يقدم مقابلا للناقل، أما السائق فهو كل من يحمل رخصة السياقة ويوكل إليه قيادة سيارة معينة أو هو كل من يتحكم في عجلة قيادة السيارة بالفعل ويتولى تحريكها لحظة وقوع الحادث ولو لم يكن مصرحا له بقيادتها².

¹ -المادة 8 من الأمر 74-15، السابق الذكر.

² -لكصاسي سيد أحمد، الأحكام الإجرائية للتعويض عن حوادث المركبات في ظل التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، قانون إجرائي كلية الحقوق جامعة تيارت، 2012، 2013، ص ص. 127، 128.

الفرع الثاني: حادث المسافة

إن من المسلم به ولا جدال فيه أن معظم التشريعات الاجتماعية ومن بينها المشرع الجزائري لم تعرف حادث المسافة حتى وقت قريب حيث كان سائداً مبدأً يقر بأن أساس الخطر المهني يتمثل في مبدأ المسؤولية الفردية للمستخدم دون غيره من الإصابات والحوادث التي يتعرض لها عماله بمكان العمل، ونظراً لعدة اعتبارات اجتماعية قام المشرع الجزائري على غرار المشرعين الآخرين بتغطية هذا الخطر المهني، خاصة بالنظر إلى تزايد الهائل لعددتها وعلى الرغم من الجهد المبذول في معرفة أسباب هذه المخاطر من حيث الظروف التي تتزامن مع وقوعها وتساعد على ذلك وكذا الوقت الذي تمتد فيه سواء تعلق الأمر بالمطر، الضباب، الظلام، عدم تعبيد الطريق، الازدحام، حالة وسائل النقل، حظيرة السيارات، الحالة النفسية للعامل... إلخ، كل هذه العوامل تترك العامل عرضة لحادث المسافة¹، ولقد عرفه المشرع الجزائري من خلال قانون العمل والأمراض المهنية على أنه "يكون في حكم حادث العمل الحادث الذي يطرأ أثناء المسافة التي يقطعها المؤمن أو من في حكمه للذهاب إلى العمل أو الإياب منه وذلك أياً كانت وسيلة التنقل المستعملة بشرط أن لا يكون المسار قد انقطع أو انحرف إلا إذا كان في ذلك حكم استعجال أو بالضرورة أو نتيجة ظرف عارض أو لأسباب قاهرة"² وفيما يلي سيتم تبيان كيفية التعويض عن اقتران حادث المسافة بحادث المرور وأهم المبادئ التي تحكمه.

¹ - حميش يمينة، مرجع سابق، ص. 18.

² - المادة 12 من القانون 13-83 السابق الذكر .

أولاً: التعويض عند اقتران حادث مسافة بحادث مرور

غالباً ما يقترن حادث المسافة بحادث مرور فيتخذ صفة الحادث المزدوج، فكيف يتم تعويض العامل الضحية؟ وهل يمكن له اختيار القانون الذي يطبق عليه؟

إن الضرر في حادث المرور يؤخذ به قانوناً ويعوض عنه، أما إذا كان لحادث المرور صيغة مهنية، فإن المشرع ركز على تكيفه بحادث مسافة وعليه لا يتم التعويض إلا على الإصابة البدنية أي الضرر الجسدي ، ويرى البعض أن المشرع يرمي من وراء حرمان العامل الضحية أو ذوي حقوقه التعويض عن الضرر المعنوي، من خلال طبيعة المخاطر التي هي في الأخير مرتبطة بالنشاط المهني للعامل، لذا يجب أن يتم تعويضه فقط عن الإصابة عن تلك المخاطر طبقاً لقدرات المصاب البدنية ، فإن التعويض الذي يثبت فيه الحق اجتماعياً والذي تمثل في مجموعة من الأداءات العينية والنقدية يتخذ بالآثار المادية للإصابة وبالتحديد بانعكاساتها السلبية على الدخل، وهذا الارتباط بين عناصر الضرر التي تقبل التعويض اجتماعياً وفكرة الدخل، فإصابة العمل كمساس مادي بسلامة الجسم الإنساني تؤثر في القدرات الطبيعية للعامل (المؤمن عليه) ويختلف هذا التأثير من حيث جسامته إذ قد يولد حالة من حالات العجز النهائي والدائم أو من حالات العجز العرضي والمؤقت وهو ما ينعكس على أداء العامل¹، كما أن فكرة التعويض بالمفهوم التأميني تقوم على إعادة المال المؤمن عليه إلى الحالة التي كان عليها من قبل وقوع الحادث المؤمن دون زيادة أو نقصان، وذلك يستوجب حصول المؤمن له أو المستفيد على تعويض يعادل قيمة الخسارة المادية الفعلية التي تبحت عن الحادث المؤمن منه، يشترط أن لا تتعدى مبلغ التأمين المتفق عليه بالوثيقة، وفي هذا الخصوص يشمل التأمين على كل ما هو مال أو مصلحة مالية مشروعة يخشى عليها من التعرض للخطر

¹ -سمير الأودن، مرجع سابق، ص 259.

المؤمن منه، كما يندرج تحت تأمينات هذا القسم تأمين المسؤوليات التي عادة ما تكون مرتبطة بالمال المؤمن عليه كتأمين المسؤولية المدنية المرتبطة باستخدام السيارة أو المصاعد أو الآلات الميكانيكية التي يتطلب استخدامها عناية خاصة¹، وتقر نصوص قانون الضمان الاجتماعي أن الإصابات البدنية هي الإصابات الوحيدة التي تدخل ضمن حوادث العمل يشترط أن يكون السبب الذي أدى إليها مفاجئ وخارجي، ويعتبر عامل المفاجئة العنصر الوحيد الذي يسمع بتمييز حادث العمل عن المرض المهني لأن هذا الأخير حتى إن كان سببه أجنبي إلا أن تطور سيتعرض مدة طويلة ومستمرة.²

ثانيا: المبادئ العامة التي تحكم حادث المسافة عند اقترانه بحادث مرور

أجاز المشرع للعامل الضحية إثر حادث مسافة المقترن بحادث مرور الحصول على تعويض يضبطه مبدئين هامين هما:

أ- مبدأ عدم الجمع بين التعويضين:

يلزم المشرع العامل المصاب أو ذوي حقوقه من عدم الجمع بين التعويض الممكن الحصول عليه في إطار قانون 13-83 السابق الذكر وبين التعويض التي يمكن استيفائه بموجب القانون المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، بمعنى أنه في حالة وقوع حادث للعامل أثناء ذهابه إلى العمل أو الرجوع منه ومن ثم التصريح بالحادث لدى شركة التأمين المؤمن لديها لا يمكنه في نفس الوقت التصريح بالحادث لدى هيئة الضمان الاجتماعي المنتسب إليها، فلا تعوضه هذه الأخيرة إلا عن

¹ - أحمد أبو السعود، عقد التأمين بين النظرية والتطبيق دراسة تحليلية شاملة، دار الفكر العربي، ط1، سنة 2008، صص 266, 267).

² - بن صاري ياسين، منازعات الضمان الاجتماعي في التشريع الجزائري، دار هومة الجزائر، سنة 2013، ص 49.

الأضرار التي لا تغطيها هيئة الضمان الاجتماعي في هذه الحالة¹، وفي هذا الشأن لم يحدد المشرع في قانون التأمين، الجزاء على عدم تقديم التصريح لوقوع الحادث في المواعيد المحددة، غير أنه حدد العمل بأن تضم شركات التأمين من بين الشروط التي تتضمنها وثائق التأمين شرط يقضي بسقوط حق المؤمن له في مبلغ التأمين إذا اخل بالتزامه بإطلاع أو إعلان المؤمن بوقوع الخطر²، ومن جهة أخرى يقع على عاتق جميع أطراف العلاقة القانونية المؤمن لهم "أصحاب العمل وهيئات الضمان الاجتماعي" في حالة وقوع حادث التصريح بهذا الحادث وهو إجراء أولى يترتب على عدم احترامه فقدان الحق في أي تعويض بحيث يجب في هذا الصدد على المصاب بحادث عمل أو من ينوبه أن يصرح لصاحب العمل بذلك خلال 24 ساعة من وقوع الحادث إلا إذا حالت قوة القاهرة، أو إذا وقع الحادث في مكان العمل فإن التصريح يتم شفاهة إلى صاحب العمل، أما في الحالات الأخرى وخارج مكان العمل فإن ذلك يتم بواسطة رسالة مضمنة الوصول.

ب- مبدأ حرية اختيار القانون الواجب التطبيق:

نظرا لجسامة وخطورة حادث المسافة المقترن بحادث المرور، لطبيعة التعويض المسموح به، فإن المشرع ترك للعامل حرية الاختيار أي قانون سيطبق عليه وأية جهة يطالبها بالتعويض لكنه في نفس الوقت ينص على أن المبدأ في حالة اقتران حادث مسافة بحادث مرور يمكن أن يلجأ الضحية أمام هيئة الضمان الاجتماعي للحصول على الأداءات، بحيث نص المشرع في هذا الصدد على أنه: "تكون الأداءات عن العجز المؤقت المقدمة إثر وقوع حادث العمل من طبيعة ومبلغ مماثلين لطبيعة الأداءات المقدمة من

¹ - معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، ط الثالثة، سنة 2008، ص 80.

² - بن صاري ياسين، المرجع نفسه، ص 49.

باب التأمينات الاجتماعية ثم يمكنه مطالبة شركة التأمين بتعويض تكميلي¹، فحق الاختيار لا ينجم عنه حق للجمع بين تعويضين لنفس الضرر ومن نفس المتسبب فيه، وبالرغم من أن بعض الفقه في الجزائر يرى أنه من الأجدر على العامل أن يلجأ إلى هيئة الضمان الاجتماعي، لكون شركة التأمين تمنح تعويضا إجماليا يتضمن التعويض عن العجز الكلي المؤقت والعجز الجزئي الدائم وضرر التألم والمصاريف الصيدلانية، والضرر الجمالي... إلخ وذلك دفعة واحدة، بينما صندوق الضمان الاجتماعي بعدما يسدد مبلغ العجز الكلي المؤقت للعامل المصاب بحادث مسافة والذي يتقاضاه شهريا فإن العمال له الحق في أن يستفيد كذلك من مبلغ ربع شهري أو وفق نسبة العجز الممنوحة له فضلا على أنه يمكن أن يستفيد من مراجعة لربعه في حالة تقادم ضرورية أو انتكاس حالته الصحية، وبما أن هذا الأخير الذي له نسبة عجز تفوق 50% يستفيد من المنح العائلية ومن التعويضات والخدمات عن التأمين عن المرض، لكن على أرض الواقع نلاحظ أن معظم العمال الضحايا لحادث مسافة المقترن بحادث مرور، يصرحون بالحادث أمام شركة التأمين وليس أمام هيئة الضمان الاجتماعي، فمن الأفضل للعامل الضحية أو ذوي حقوقه أما أن يصرح بالحادث إلى المستخدم أو إلى هيئة الضمان الاجتماعي حتى تمكنه من الاستفادة من الخدمات المقررة له، ثم يتوجه إلى شركة التأمين ليصرح بالحادث للحصول على تعويض عن الأضرار التي لم تعوضه إياها هيئة الضمان الاجتماعي كالضرر اللاحق بالسيارة، والضرر التألمي والضرر الجمالي والضرر المعنوي.²

¹ -المادة 28 من قانون 13-83 السابق الذكر.

² -حميش يمينة، مرجع سابق، ص 196.

المطلب الثاني: مميزات حوادث الطرق عن باقي حوادث العمل الأخرى

تكتسي حوادث الطرق أهمية كبيرة مما جعلها تتفرد بمجموعة من المميزات والخصائص التي تميزها عن غيرها من حوادث العمل الأخرى، سواء من حيث جانب موضوع التأمين أو من حيث جملة النصوص القانونية المطبقة عليها.

الفرع الأول: خصوصية حوادث المرور من حيث موضوع التأمين

يمكن تعريف التأمين على السيارات بأنه ضمان لمالك السيارة أو من تقع تحت حراسته من رجوع الغير على التعويض ويعتبر هذا الموضوع حديث في نطاق الدراسات القانونية بحيث اعتبره المشرع الجزائري إجباريا وأحاطه بمجموعة من الضمانات لحماية ضحايا حوادث المرور ويكتسي هذا النوع من التأمين أهمية كبيرة على الصعيدين الاقتصادي والاجتماعي، فعلى المستوى الاقتصادي تمثل مداخيل شركات التأمين العاملة وهذا النشاط نسبة عالية بالمقارنة بمدخيلها في فروع التأمين الأخرى، وذلك بالنظر إلى حجم العمليات أمام طلبات المأمنين المتزايدة، نتيجة استعمال السيارات بمختلف أنواعها كوسيلة لنقل الأشخاص والبضائع، ووسيلة للترفيه والسياحة مقابل ذلك تلتزم شركات التأمين بدفع مبالغ ضخمة للتعويض عن الأضرار التي تسببها حوادث المرور، وبين العملية والأخرى يمثل التأمين أداة لادخار الأموال يمكن توظيفها في العديد من المشاريع الاستثمارية، أما على مستوى الاجتماعي فيعتبر التأمين من أهم الوسائل الوقائية لحماية ضحايا الحوادث ولعل ذلك من بين الأسباب التي دفعت بالمشرع في الكثير من الدول بما فيها الجزائر إلى جعل التأمين على السيارات أمرا إجباريا كما أنشأ لهذا الغرض صناديق خاصة لتعويض بعض ضحايا حوادث المرور¹.

¹ -معراج جديدي، مرجع سابق، ص ص 139, 140 .

إن مالك أي مركبة تحقق فيها وصف السيارة يكون ملزماً قبل إطلاقها للسير بإبرام عقد تأميني يغطي الأضرار التي سببها للغير، وعليه فإن إلزامية التأمين على السيارات هو عنوان غير سليم من الناحية القانونية فالإلزامية التأمين المنصوص عليها في هذا الأمر لا تتعلق بالتأمين على السيارات باعتبارها شيئاً، فهو ليس بتأمين على الأشياء بل تأمين من مسؤولية، كما أقرت إلزامية التأمين عن المسؤولية من الحوادث التي تسبب فيها الشخص وهذا ما تكلم عنه الأمر 15/74،¹ والتأمين على حوادث المرور هو ذلك التأمين الذي يتم بتعاقد المؤمن له الذي هو صاحب المركبة ذات المحرك التي تستعمل للسير في الطريق العام مع شركة التأمين حيث يلتزم فيه مالك المركبة بدفع أقساط مالية محددة إلى الشركة التي تلتزم بدورها بالتعويض عن الأضرار التي تنتج إذا تعرضت مركبته لحدث مرور،² وتعرف وثيقة التأمين على أنها "عقد يعرض المؤمن له من الضرر الذي قد يصيبه في حالة الحكم عليه بتعويض الآخرين (الغير أو الطرف الثالث) بسبب خطأ قد يقترفه المؤمن له أدى إلى الوفاة أو إصابة جسمانية أو عجز أو مرض أو إضرار بالطرف الثالث أو ممتلكاته"، ويتضح من التعريف أن كلمة مسؤولية في مجال التأمين تعني مسؤولية المؤمن له القانونية، فبموجب هذه الوثيقة تلتزم شركة التأمين بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو أية إصابة بدنية تلحق أي شخص من حوادث السيارة المثبتة ببياناتها وذلك من خلال مدة سريانها وفقاً للشروط والاستثناءات المحددة بالوثيقة ويلتزم المؤمن له بقيمة ما يحكم به قضائياً عن التعويض مهما بلغت قيمته، ويؤدي المبلغ "قيمة التعويض" إلى صاحب الحق فيه، ولا يجوز تقديم أو قبول أي عرض

¹ -المادتين 1 و4 من الأمر 15-74 ، السابق الذكر .

² -عمار شويمت، مرجع سابق، ص 71.

فيها يخص تعويض المضرور دون موافقة المؤمن كتابة،¹ حيث يتم تشخيص المركبة المشمولة بالضمان الخاص بالتأمين الإلزامي بمجموعة من المواصفات هي (الصنف، الطراز، رقم التسلسل، سنة الاستعمال، رقم التسجيل) وبناء على ذلك توقع شركة التأمين العقد بشهادة تثبت التزامها بتغطية هذه المخاطر، وتتضمن هذه الشهادة على الخصوص البيانات التالية:

اسم ومقر وعنوان شركة التأمين، اسم ولقب وعنوان المؤمن له، مكتب العقد، مدة الضمان، ورقم وثيقة التأمين، مواصفات المركبة المضمونة وخاصة رقم تسجيلها، ختم وتوقيع ممثل شركة التأمين، وتمثل هذه الشهادة قرينة قاطعة لضمان شركة التأمين للمخاطر الخاصة بالتأمين الإلزامي للمدة المحددة بها للمركبة المعنية بالمواصفات التي ذكرت آنفاً، وهناك مخاطر قابلة للضمان تلتزم شركة التأمين فيها بالتأمين الإلزامي على المركبة بتغطية الأضرار المادية والجسمانية التي تسبب في حدوثها المؤمن له والغير، والناجمة عن حوادث المرور وبذلك يضمن التأمين في الجانب الإلزامي مسؤولية المؤمن له من رجوع الغير عليه بالمسؤولية سواء كان مصدر الضرر مادي أو جسماني، وهذا الضرر المادي يتمثل في كثير من الحالات في تصادم السيارة المؤمن عليها بسيارة أو أي جسم آخر ثابت أو متحرك وبالتالي فهو يختلف عن الضرر الجسماني الذي يتجسد في العجز الكلي المؤقت والعجز الجزئي لدائم والعجز الكلي الدائم وحالة الوفاة، بالإضافة إلى ذلك يضمن التأمين الأضرار الناجمة عن الحرائق والانفجارات التي تسببها المركبة والأشياء التي تنقلها مهما كان السبب²

¹ -نبيل محمد مختار زميل، إعادة التأمين، معهد التأمين القانوني بلندن FCH، دار الفكر الجامعي الإسكندرية سنة 2005، ص ص 243، 245 .

² -معراج جديدي، مرجع سابق، ص 147 .

وسوف نتطرق إلى أهم الأسباب الرئيسية التي تؤدي إلى حوادث السيارات وما ينشأ عنها والتي من بينها:

-**الأسباب البشرية:** وهي السائق أو العامل البشري الفعال وتقع أكثر من 70% من الحوادث بسبب السائق نظراً لسرعته الزائدة التي يسير بها، ويعد من قبيل السبب البشري ما اكتشفه العلماء حالياً من أن معظم حوادث السيارات في مصر سببها مرض "الفاركلوسي" وهو مرض يصيب السائق بالنوم فجأة أثناء قيادته للسيارة وأكدت الدراسات التي بدأت منذ عام 1997م أن هذا المرض منتشر في المنطقة العربية وخاصة في مصر، وهو مضر خطير ليصيب المريض من ثلاث إلى أربع مرات يومياً مما يسبب حوادث السيارات ومن الأسباب البشرية الطيش والرعونة وعدم الاكتراث حيث جاء في دراسة أعدها معهد بحوث النقل تم إيداعها بهيئة البحث العلمي أن نحو نصف حوادث السيارات داخل المدن يرتكبها شباب تحت 18 سنة لا يحملون رخصة قيادة وأن معظم هذه الحوادث يتم إنهاؤها ودياً بتدخل أولياء أمر هؤلاء الشباب.

-**الأسباب الراجعة إلى السيارة:** وتشمل الإهمال في صيانة وإصلاح السيارة بطريقة دورية حيث لا يعرف أحد طريق الميكانيكي إلا حين تتعطل السيارة وهذا الأمر يؤثر على السيارة وكفاءة أجهزتها وفي الكثير من الأحيان لا يتوفر بالسيارة أجهزة الأمان والسلامة، إضافة إلى العيب الذاتي أو الداخلي في السيارة حيث تعرض القضاء الفرنسي لمسألة تدخل كل من فعل السيارة وفعل قائدها في إحداث الضرر.¹، وتطور موقفه فيما يتعلق بهذه الجزئية، فكان يشترط في البداية لأعمال أحكام المسؤولية دون خطأ الفعل المستقل للسيارة دون أي تدخل من الإنسان مثل: انفجار إطار سيارة ولكن سرعان ما

¹ - كبحل كمال الاتجاه الموضوعي في المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ودور التأمين، رسالة نيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص كلية الحقوق جامعة أبو بكر بلقاسم تلمسان، سنة 2006، 2007 ص 26.

طراً تغير على مفهوم الفعل المستقل فأصبح من الممكن أن تتدخل يد الإنسان بشرط أن يكون هناك عيب خاص في السيارة.¹

- الأسباب الراجعة إلى الطريق: كالمحنيات الخطيرة الحادة، ووضع الأشجار مما يجعلها بمثابة مصدر لحجب الرؤية عن أعين قائدي السيارات كما يلزم لبناء طريق بشكل سليم أن تترك مسافة كافية بعد حافة الطريق لتمكن السيارات التي تتجرف من استعادة توازنها في مسافة الأمان.

عدم صلابة الأسفلت خاصة مع ارتفاع درجة الحرارة وذلك يرجع إلى سوء الخدمات وعدم الاهتمام وعدم الصيانة وهي عوامل رئيسية وراء تدهور وجودة ووصف الطريق.

وجود تقاطعات كثيرة مع مزلاقات السكة الحديدية وعدم وجود أماكن لغير المشاة أو وجودها ولكنها غير ملائمة خاصة بالنسبة لكبار السن والمعاقين.

عدم إدارة معظم الطرق السريعة وغياب الخدمات ووسائل الإسعاف الكافية.

هذا وقد تتواجد أسباب وعوامل كثيرة أخرى تساعد على تلك الحوادث المسببة في قتل آلاف البشر، إلا أنه يمكن القول أن المسؤول الحقيقي والأول هو تدني الشعور بالمسؤولية واللامبالاة عند الأطراف المعنية،² وقد استثنى المشرع الجزائري من إلزامية التأمين على السيارات التابعة للدولة فهي إذا معفاة من التأمين بحيث تخصص أرصدة في

¹ - كيجل كمال مرجع سابق، ص 26.

² - محمد أحمد شحاتة حسين، المسؤولية المدنية عن قتلى حوادث السيارات في الشريعة و القانون المكتب الجامعي الحديث 2010، ص 27 ، 30.

ميزانيتها لضمان الأضرار الجسمانية والمادية التي قد تسببها أثناء سيرها، والمركبات التابعة للدولة نوعان:

النوع الأول: وهي السيارات التابعة للقطاعات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية وهذا تخضع للإلزامية التأمين.

النوع الثاني: وهي السيارات المخصصة للإدارة والمصالح التابعة لها بما فيها السيارات التابعة لمصالح البرلمان بغرفتيه ومصالح الأمن والجمارك والحماية المدنية والقوات المسلحة وهذه الأخيرة لا تخضع لعملية التأمين إطلاقاً.

إلى جانب ذلك فإن هذا الأمر يستثني من التأمين مؤسسات النقل على السكك الحديدية كما أن المشرع استثنى سيارات الحزب والمنظمات الجماهيرية لكون الأمر قد صدر في ظل الحزب الأوحده أما في الوقت المعاصر فلا تطبيق لهذا النص الخاص في ظل التعددية الحزبية تبعاً للانفتاح الديمقراطي.¹

الفرع الثاني: خصوصية حوادث المرور من حيث النصوص القانونية المطبقة عليها

إن الإحصائيات التقريبية تطلعنا أن حوادث المرور تخلف أكثر من 45000 ضحية في السنة بين قتيل وجريح مما دعا المشرع الجزائري للتدخل مبكراً للتصدي وعلاج هذه الآفات المطروقة تبعاً لزيادة الأعداد الهائلة من المركبات، هذا إلى جانب الخسائر المادية الهائلة التي تلحق وسائل النقل وتعطل اليد العاملة المتحركة نتيجة الوفيات والعاهات المستديمة التي تخلفها حوادث المرور في المجتمع²، لذلك كان لزاماً على المشرع

¹ -المادتين 2 و 3 من الأمر 74-15، السابق الذكر.

² -بن وراث محمد، قانون التأمين الجزائري، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع الجزائرية، سنة 2011، ص 75.

التصدي لهذه الظاهرة من خلال القوانين والأوامر المختلفة التي تصب في مصب واحد وهو الوقاية من حوادث المرور وتعويض ضحاياها ومن بينها:

أولاً: الأمر 15/74

بين المشرع في الباب الأول من هذا الأمر إلزامية التأمين، فكل مالك لمركبة ملزم بالاشتراك في عقد التأمين لتغطية الأضرار التي تسببها للغير وذلك قبل إطلاقها السير، والدولة معفاة من الالتزام بالتأمين لأنه لا تقع عليها التزامات المؤمن بالنسبة للمركبات التي تملكها أو الموجودة في حراستها، والجدير بالذكر أن إلزامية التأمين المنصوص عليها في الأمر السالف الذكر لا تسري على النقل في السكك الحديدية لأن إلزامية التأمين يجب أن تغطي المسؤولية المدنية للمكاتب بالعقد ومالك المركبة وكذلك مسؤولية كل شخص آلت له بموجب إذن منها حراسة أو قيادة تلك المركبة باستثناء أصحاب المراتب والأشخاص الذين يمارسون عادة السمسرة أو البيع أو التصليح أو حسن سير المركبات وكذلك مندوبيهم وذلك فيما يتعلق بالمركبات المعهود بها إليهم نظراً لمهامهم، فالعقد المتعلق بإلزامية التأمين يجب أن يبرم لدى المؤسسات المؤهلة لممارسة عمليات التأمين وذلك ضمن الشروط المنصوص عليها في القوانين والأنظمة الجاري بها العمل.¹ وعموماً يخضع للأحكام التالية:

- الوثائق المثبتة لتلبية الالتزام بالتأمين والعقوبات المرتبطة بعدم مراعاة هذا الالتزام.

- مدى شمولية عقد التأمين المشار إليه في هذا الأمر إلى جانب الاستثناءات وأحوال سقوط الضمان التي يمكن أن يتمسك بها المؤمن.

¹ - المواد (1 إلى 5) من الأمر 74-15، السابق الذكر .

- حدود آثار العقد والشروط المتعلقة بالتأمين على المركبة في إطار المرور الدولي.

أما الباب الثاني من هذا الأمر فيشمل التعويض عن الأضرار الجسمانية، فكل حادث سير يسبب أضراراً جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو لذوي حقوقها، أما في حالة رفض شركة التأمين دفع أي تعويض بسبب عدم الضمان أو سقوط الحق في الضمان، فيتحمل الصندوق الخاص بالتعويض مبلغ هذه الأضرار ولا يمكن الجمع مع التعويضات المتعلقة بضحايا حوادث العمل والأمراض المهنية، كما بين هذا الأمر أنه يصدر مرسوم بناء على تقرير وزير الدفاع الوطني ووزير الداخلية ووزير العمل ووزير المالية، تحدد بموجبه الإجراءات المتعلقة بالتحقيق ومعاينة الأضرار، إضافة إلى ذلك تبيان طريقة تقدير معدلات العجز ومراجعتها تكون بموجب مرسوم وذلك بالرجوع إلى التشريع الجاري العمل به في مادة التعويض عن حوادث العمل والأمراض المهنية¹

وورد كذلك ضمن هذا الباب التعويض عن الأضرار المادية حيث تنص المادة 21 منه على أنه: "لا يجوز تسديد أي ضرر مادي بسبب مركبة إذ لم تكن المركبة المتضررة موضوع خبرة مسبقة"، أما المادة 22 فتتص "أن شروط ممارسة مهنة الخبراء بالسيارات لدى شركات التأمين والمكلفين بتقدير الأضرار المادية المسببة لمركبة من جراء حادث سير تكون موضوع مرسوم يصدر بناء على تقرير من وزير المالية، وتنص المادة 23 أنه "يتعين على الخبراء لتمكينهم من ممارسة مهنتهم لدى شركة التأمين أن يكونوا مسجلين في جدول الترخيص المقرر من وزير المالية".

ثانياً: قانون 83/13

يتعلق هذا القانون أساساً بالجانب الاجتماعي للعامل حيث يستفيد هذا الأخير من أداءات تمنحها له الهيئات المختصة، فيعتبر كحادث عمل ما كان نتيجة إصابة بدنية ناتجة

¹ - المواد 7, 9, 14, 20 من الأمر 74-15، السابق الذكر.

عن سبب مفاجئ وخارجي شريطة أن يكون في إطار علاقة العمل، ففي حالة وقوع الحادث أثناء المسار ترسل وجوبا نسخة من المحضر الذي تعده الجهة الإدارية أو القضائية في أجل مدة 10 أيام إلى هيئة الضمان الاجتماعي لمكان الحادث، كما عرف هذا القانون حادث المسافة وبين شروطه، فعندما يقم الحادث الذي تعرض له العامل إلى المسؤولية الجنائية لمن كان سببا فيه تحصل هيئة الضمان الاجتماعي من النيابة العامة أو من القاضي المكلف بالملف بتسليم المستندات الخاصة بالإجراءات الجارية، كما تعمل هاته المؤسسة على تقديم التعويضات إلى المتضرر فيما يخص العجز المؤقت بمبلغ من باب التأمينات الاجتماعية لتقوم في الأخير بتعيين مستشار لها يعمل على تحديد نسبة العجز وفقا لجدول التنظيم المعمول به.¹

ثالثا: قانون 31/88

استحدث هذا القانون عدة نصوص قانونية وعدل أخرى وتضمن نظام التعويض عن حوادث المرور وكيفياته، بحيث لا يلزم مؤمن السيارات إزاء الضحايا أو هيئات الضمان الاجتماعي والدولة والولايات والبلديات التي تحل محله إلا بتسديد التعويضات التي وضعها هذا القانون من جهة ومن جهة أخرى إذا كان الحادث ناجما عن مركبة مؤمنة يستدعي المؤمن أمام الجهة القضائية المختصة في نفس الوقت الذي تستدعي فيه الأطراف كما يستدعي الصندوق الخاص بالتعويضات فيما يخص نفس الإشكال²، فقد مس جانب التعديل في ما يخص حلول الدولة أو الولايات أو البلديات أو كل هيئة عمومية تسدد التعويضات أو منافع أخرى لأعوانها الذين كانوا ضحية حادث جسماني لمرور السيارات، بالإضافة إلى التعويضات الممنوحة بالتراضي أو قضائيا في إطار حادث المرور

¹ - المواد 1,12,20,21,28,42 من قانون 13-83 السابق الذكر.

² - المادتين 10 و 16 من القانون 88-31 المؤرخ في 30 يناير 1988 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد رقم 29 المعدل والمتمم للأمر 74-15.

الجسماني الناتج على أساس الجدل الملحق بالقانون ، ويدفع التعويض المستحق للضحية أو ذوي حقوقها اختياريًا في شكل ريع أو رأسمال بالنسبة للبالغين والمستفيدين، كما بين التعويضات الخاصة بالضحية وذوي حقوقها كالمصاريف الطبية والصيدلانية وقيمة أجهزة التبديل، مصاريف الإسعاف الطبي والاستشفائي، تعويض تفاوت الرواتب والإيرادات المهنية خلال مدة العجز المؤقت، مصاريف النقل، مصاريف الجنازة، ويكون من طرف المؤمن أو الصندوق الخاص بالتعويض بناءً على وثائق ثبوتية¹

رابعاً: القانون 16/04

ينص هذا القانون على ضرورة توفر كل مركبة لمحضر المراقبة التقنية للسيارات التي تعتبر وثيقة إدارية إجبارية تقدم لمصالح المراقبة والأعوان كما أنه لا تقبل أي سيارة للسير ما لم تكن مطابقة للمواصفات التقنية، حيث تخضع السيارات قبل وضعها للسير لأول مرة داخل التراب الوطني، وعندما تجري عليها تغييرات هامة للمراقبة قصد التأكد من مطابقتها، ويخصص المرور على شريط التوقف الاستعجال لحالات الاستعجال ولمركبات الأمن العمومي أي يمنع المرور لجميع المركبات الأخرى، حيث أكد هذا القانون على إخضاع كل شخص جديد متحصل على رخصة سيطرة إلى فترة زمنية تدريبية مدتها سنتان²

ويعاقب بالسحب الفوري لرخصة السيطرة لمدة شهر وبغرامة مالية من 1500 دج إلى 5000 دج كل سائق يستعمل يدويا أثناء سير المركبة الهاتف المحمول أو يرتدي خوذة التنصت الإذاعي والسمعي كما يعاقب بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر وبغرامة 25000 دج إلى 100.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط كل شخص يضع مهنلا

¹ -المواد 12,16,17 من القانون 88-31 مصدر سابق الذكر.

² -المواد 9 مكرر 41,42,55 من قانون 04-16 مؤرخ في 10 نوفمبر 2004 يعدل ويتم القانون 01-14 المؤرخ في 01 أوت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور وسلامتها وأمنها الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد رقم 72.

على مسلك مفتوح لحركة المرور دون ترخيص من الوالي وفي حالة العود تضاعف العقوبة، وكل شخص يخالف الأحكام الخاصة بالتشريع أو التنظيم المتعلق بسلامة حركة المرور والمعاقب عليها بغرامة لا يتجاوز مبلغها الأقصى 5000 دج أن يدفع في غضون الخمسة عشر (15) يوما التي تلي معاناة المخالفة غرامة جزافية.¹

خامسا: الأمر رقم 07/95

جاء هذا الأمر ليشمل التأمين على الأشخاص وتحديد التعويضات المستحقة لهم، حيث إذا تحقق المؤمن بعد وقوع الحادث أن المؤمن له أغفل شيئا أو صرح تصريحاً غير صحيح يخفض التعويض في حدود الأقساط المدفوعة منسوبة للأقساط المستحقة فعلا مقابل الأخطار المعنية مع تعديل العقد بالنسبة للمستقبل،² وفيما يخص التصريحات الكاذبة تكلم عنها هذا الأمر فكل كتمان أو تصريح كاذب متعمد من المؤمن له قصد تضليل المؤمن في تقدير الخطر ينجر عنه إبطال العقد³، أما بالنسبة لحالة إغفال المؤمن له أو تقديم تصريح غير صحيح بحسن النية يلزم المؤمن له بالتصريح عند اكتتاب العقد بجميع البيانات والظروف المعروفة لديه ضمن استمارة أسئلة تسمح للمؤمن بتقدير الأخطار التي تتكفل بها، وفي حالة عدم دفع المؤمن له أقساط التأمين يقوم بمجموعة من الإجراءات والمتمثلة في:

- إلزام المؤمن بتذكير المؤمن له بتاريخ استحقاق القسط قبل شهر على الأقل مع تعيين المبلغ وأجل الدفع خلال 15 يوم على الأكثر من تاريخ الاستحقاق.

¹ - المواد 118,80,76 من قانون 04-16 السابق الذكر.

² - المادة 16 فقرة 4 من الأمر 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 يتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم بالقانون 06-04 المؤرخ في 25 يناير 2006، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد رقم 13.

³ - المادة 21 من الأمر 95-07 السابق الذكر.

-عدم الدفع من طرف المؤمن بعد إذاره بواسطة رسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام خلال 30 يوما وبعدها مراعاة الأحكام المتعلقة بتأمينات الأشخاص، وللمؤمن الحق في فسخ العقد بعد 10 أيام من إيقاف الضمانات ويجب تبليغ الفسخ للمؤمن له بواسطة رسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام.¹

سادسا: الأمر 03/09

يهدف هذا الأمر إلى تحديد القواعد المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها وينص على مايلي:

-تقليص وضعية انعدام الأمن في الطرقات وتحديد قواعد استعمال المسالك العمومية مع توفير شروط النقل النوعي في إطار المصلحة العامة، أضف إلى ذلك إقامة تدابير ردية في مجال عدم احترام القواعد المتعلقة بحركة المرور عبر الطرق، كما تعرف رخصة السياقة حسبه على أنها " ترخيص إداري يؤهل صاحبه لقيادة مركبة متحركة ذاتيا في المسالك المفتوحة لحركة المرور " ، ففي حالة وقوع حادث مرور يجري ضبط وأعووان الشرطة القضائية على كل سائق أو مرافق للسائق المتدرب من المحتمل أن يكون في حالة سكر والمتسبب في وقع الحادث، عملية الكشف عن تناول الكحول بطريقة زفر الهواء وعملية الكشف عن استهلاك المخدرات أو المواد المهلوسة عن طريق أجهزة خاصة وعند ما يتبين اكتشافها أو يرفض إجراءها، يقوم أعوان الشرطة القضائية بإجراء عمليات الفحص الطبي والاستشفائي والبيولوجي للوصول إلى إثبات ذلك²، ومن بين أهم المخالفات والعقوبات التي ينص عليها هذا الأمر نذكر ما يلي:

¹ -المادتين 15 و 16 من الأمر 95-07، السابق الذكر .

² - المادتين 1 و19 من الأمر 09-03 المؤرخ في 22 جويلية 2009 يعدل ويتمم القانون 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد45.

1- المخالفات: لها درجات ومنها: المخالفات من الدرجة الأولى ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 2500 دج كمخالفة الراجلين للقواعد التي تنظم سيرهم لا سيما القواعد المتعلقة باستعمال الممرات المحمية، وهناك مخالفات من الدرجة الثانية وغرامتها من 2000 دج إلى 3000 دج تخص المخالفات المتعلقة بسرعة المركبات بدون محرك بمقطورة أو بدون مقطورة ومخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور في أوساط الطرق أو المسالك أو الدروب وأشرطة الطريق، أما بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثالثة فيعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 4000 دج ونذكر منها مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور أو تقييده في بعض خطوط السير وكذلك مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور أو التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط التوقف الاستعجالي، كما تجدر الإشارة إلى أن المخالفات المتعلقة بالدرجة الرابعة تكون غرامتها من 4000 دج إلى 6000 دج من أبرزها مخالفة الأحكام المتعلقة بسير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلاً أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية¹.

2- الجنج و العقوبات: يعاقب بالحبس من (02) سنتين إلى خمس (05) سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 300.000 دج كل شخص سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب .

كما يعاقب بالحبس من شهرين (02) إلى ستة أشهر وبغرامة من 25000 دج إلى 100.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين كل شخص وضع ممهلاً بدون ترخيص، كما يعاقب الشخص بنفس المدة المذكورة سابقاً وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج، إذا لم يخضع مركبته للمراقبة التقنية الدورية الإلزامية².

¹ - المادة 66 من الأمر 09-03 السابق الذكر.

² - المواد 68، 82، 83 من الأمر رقم 09-03 السابق الذكر.

خلاصة الفصل:

وفي الأخير يمكن القول أنه رغم تطور وسائل النقل والمواصلات في هذا العصر وكثرة استعمالها في حياتنا اليومية ومن أبرز هذه الوسائل السيارة، إلا أن هذا الاستعمال لا يمر دون إلحاق الضرر بالذات البشرية كضريبة شبه مؤكدة على ذلك التطور فبغض النظر عن مسببات ومخلفات هذه الأضرار أو الحوادث نجدها كثرت وارتفع نسق تطورها بشكل مفرع وخطير، ناهيك عن النتائج المترتبة عنها من قتلى وجرحى حتى أنه يصعب التفرقة بينها وبين نتائج الحروب، وهو ما دفع بالمشرع الجزائري كباقي التشريعات إلى الاهتمام لهذه الظاهرة وتحليل أسبابها ومسبباتها، والسعي إلى إيجاد الحلول الكفيلة للتقليل منها والحد من آثارها خاصة على المستويين الاجتماعي والاقتصادي وهو ما تجسد بمنظومة هائلة من القوانين كالأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 الذي يخص التأمين على السيارات وكيفية التعويض عن الأضرار التي تسببها إضافة إلى قانون 83/13 المتعلق بحوادث العمل والأمراض المهنية، والأمر 07/95 الذي يخص التأمين على الأشخاص ودور مؤسسات التأمين، وقوانين أخرى تنظم السلامة عبر الطرق من خلال تنظيم حركة المرور كالقانون 16/04.

وليس هنالك ما يترجم كثرة هذه النصوص سوى الخصوصية التي تتميز بها هذه الحوادث وتعدد إشكالاتها وارتباطها بعدة أطراف طبيعية ومعنوية عامة وخاصة، كالعمال والمؤسسات العمومية وشركات التأمين ومؤسسات الضمان الاجتماعي فقيام هذه الحوادث يستوجب تدخل جميع الهيئات والمصالح المعنية لجبر الضرر استنادا إلى العلاقة القانونية التي تربط العامل بالمؤسسة وصاحب السيارة بمؤسسة التأمين ومن جهة أخرى مسؤولية الدولة اتجاه الطرقات، فبالرغم من الواقع الأليم الذي شهدته حوادث الطرق إلا أنه بتكاتف الجهود والمبادرات وإتباع الإجراءات الصارمة يمكن الوقاية منها أو تقليلها لو بحد أدنى.

الفصل الثاني

الفصل الثاني: التعويضات المستحقة عن حوادث الطرق وكيفية تسوية نزاعاتها

إن تنوع وتعدد حوادث المرور وتعدد إشكالاتها أوجب على فقهاء القانون والاجتماع التفكير مليا في طرق وأساليب جبر الضرر وتخفيف مخلفات هذه الحوادث وآثارها المادية والمعنوية، سواء بالنسبة للأفراد أو المؤسسات، ومن هنا استحدثت معظم التشريعات المقارنة نظام التعويض الذي يقوم بالأساس على شرط وجود تأمين مسبق للشخص المتضرر والمركبة التي ينتفع بها، حيث إذا ما وجد ذلك سيستفيد الشخص من تعويض يعادل قيمة الخسارة المادية الناتجة على الحادث المؤمن عليه مع الأخذ بعين الاعتبار عدم تجاوز مبلغ التأمين، وعموما يخضع تقدير التعويض لعدة دراسات وإجراءات من قبل هيئات متخصصة على غرار شركات التأمين ومؤسسات الضمان الاجتماعي والتي تركز مهامها أساسا في تقدير التعويض من خلال القيام بإجراءات أولية تتمثل في التحقيق الأولي المسند إلى الجهات المختصة وإجراءات لاحقة منها ما هو ذو صبغة إدارية، ومنها ما هو ذو صبغة قضائية، ومن خلال هذا الفصل سنحاول تبيان إجراءات تقدير التعويض عن حوادث المرور وكيفية تسوية النزاعات المتعلقة بها وفق مبحثين.

المبحث الأول: كيفية تحديد التعويض عن حوادث المرور

المبحث الثاني: طرق تسوية النزاع في حوادث المرور

المبحث الأول: كيفية تحديد التعويض عن حوادث المرور

إذا اختار المصاب اللجوء إلى شركات التأمين سواء هو أو ذوي حقوقه للحصول على التأمين فعليه احترام الشروط والإجراءات المنصوص عليها، إلا أن عليه اللجوء إلى إجراءات التسوية بشقيها الودية والقضائية كون أن حادث المرور الجسماني باعتباره واقعة مادية يترتب عليها أضرار جزائي وأثر مدني، مما يخول للهيئات والجهات المعنية إعطاء المتضرر حقه عما أصابه من ضرر.

المطلب الأول: الإجراءات المتبعة للحصول على التعويض

لقد كفل المشرع الجزائري مجموعة من الحقوق والضمانات للمتضررين من حوادث المرور وهذا ما يتجسد من خلال إتباع إجراءات محددة ومعينة من قبل العامل من جهة أو من قبل الهيئات المختصة من جهة أخرى وهو ما سوف نتطرق إليه في هذا المطلب.

الفرع الأول: الإجراءات التي يقوم بها العامل

قبل تبيان الإجراءات التي يقوم بها العامل لابد من الإشارة إلى الإجراء الذي يقوم به كل سائق أو مستعمل الطريق متورط في حادث مرور من خلال ما جاء في قانون المرور حيث يقوم بما يأتي:

- أن يتوقف حالما يكون ذلك ممكنا دون أن يشكل ذلك خطرا أو عائقا للمرور.
- أن يبلغ هوية وعنوان كل شخص متورط عندما لا يحدث أضرارا مادية مما يعجل بإخلاء وسط الطريق وإقامة علامة تشير إلى العائق عند الاقتضاء واتخاذ كل الإجراءات الأمنية الضرورية⁽¹⁾.

¹ - المادة 01 من المرسوم رقم 381-04 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004، يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية رقم 2 العدد 76.

- أن يعلم أو يكلف كل من يعلم مصالح الشرطة أو الدرك الوطني في حالة شخص أو أشخاص مجروحين أو قتلى في الحالات ويبلغ هويته وعنوانه لهذه المصالح أو لكل من تورط في الحادث ويتجنب في إطار جميع التدابير المتماشية مع أمن المرور كل تغيير حالة الأماكن وإزالة العلاقات، ومن هنا يجب على العامل القيام ببعض الإجراءات المتعلقة بمعاينة الضرر كما يجب أن يسعى للحصول على أول شهادة طبية تثبت مدى الضرر الذي لحقه وينبغي أن ترسل هذه الشهادة خلال 8 أيام ابتداء من تاريخ الحادث إلى السلطة التي شرعت في التحقيق.

إلا في حالة القوة القاهرة وعليه أن يسعى كذلك للحصول على جميع الشهادات الطبية ولا سيما شهادة استمرار الجروح ثم إرسالها إلى المؤمن بناء على طلبه، ويمكنه أن يلزم المؤمن المصاب بفحص يجريه عليه الطبيب المستشار الذي يحدد مدة العجز عن العمل أو نسبة العجز الدائم أو الجزئي إذ كان له محل، وإذا لم يقبل المصاب بنسبة العجز الجديدة جازت الاستعانة بطبيب ثالث بطريقة ودية أو بحكم قضائي⁽¹⁾، إذ أن طبيعة الخطر المؤمن منه يستوجب رجل مؤهل ومعتمد لمعاينة الأضرار التي سببها الحادث، وفي هذا الإطار فقد وضعت جملة من المعايير والشروط للأشخاص المؤهلين لممارسة هذه المهنة، حيث يشترط أن تتوافر في الخبراء الخبرة والكفاءة اللازمة التي تؤهلهم لأداء مهامهم، إضافة إلى ذلك الحصول على الاعتماد من الجهات المعنية، قبل ممارسة نشاطهم⁽²⁾، حيث نص المشرع قانون على أنه

¹ - المادة 10 من القانون 13-83، السابق الذكر.

² - معراج جديدي، مرجع سابق، ص 84، 85.

تحدد نسبة العجز عن العمل على يد الطبيب المستشار لهيئة الضمان الاجتماعي وفقا لجدول يحدد عن طريق التنظيم⁽¹⁾.

الفرع الثاني: الاجراءات التي تقوم بها الهيئات الخاصة

أدى تزايد حوادث المرور عبر الطرقات وتفاقم أضرارها، إلى نتائج سلبية كان لها التأثير الواضح على ارض الواقع، مما دفعنا إلى محاولة إلقاء الضوء على جوانب المشكلة، من خلال استعراض أهم الاجراءات التي تقوم بها مختلف الهيئات المختصة في مجال حوادث السيارات، بهدف حماية المضرور وضمان تعويض مستحق له أو لذوي حقوقه.

أولاً: الإجراءات المتعلقة بالتحقيق

بمجرد وقوع الحادث الجسماني تبدأ مصالح الأمن من الشرطة والدرك بالتحريات الأولية في محضر التحقيق الأولي يتضمنها الوصف والمخطط البياني للحادث وكذا سماع الأطراف وتسجيل وثائق المركبات التي تسببت في الحادث، وعند الاقتضاء سماع السائقين والراكبين والمصابين وذوي حقوقهم⁽²⁾، كما يقوم ضباط الشرطة وأعوان الشرطة القضائية وأعوان الأمن العمومي أو كل شخص آخر مؤهل لذلك اثر انتهاء التحقيق بتحرير محضر يتضمن ظروف الحادث وأسبابه الحقيقة وإثبات حجم الأضرار كما يجب أن يتضمن البيانات التالية:

- أسماء مالكي السيارات وسائقها المعنية بالحادث وألقابهم وعناوينهم.

- رقم رخصة القيادة للسائقين وتاريخ صدورهما ومكانها.

¹ - المادة 42 من القانون 13-83، السابق الذكر.

² - بن وراث محمد، مرجع سابق، ص ص 77,79.

-اسم وعنوان شركات التأمين المعنية بالتعويض عن الأضرار المتسببة للأشخاص⁽¹⁾. والدرك الوطني هو المسؤول عن تنظيم حركة المرور خارج المناطق الحضرية ويتوجه للمعينة في حالة وقوع الحادث، ويحقق فيها ويسجل تفاصيلها في محاضر توجه للجهات المعنية كما يقوم بتسجيل الإحصائيات التي تتعلق بتلك الحوادث وأمن الطرق⁽²⁾.

ثانيا: الإجراءات التي تقوم بها شركات التأمين

تكون شركات التأمين حسب القانون الجزائري إما شركات مساهمة أو تعاضديات حيث نص المشرع في هذا الصدد على أنه تخضع شركات التأمين أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتأخذ أحد الشكلين الآتين:

-شركة ذات أسهم أو شركة ذات شكل تعاضدي⁽³⁾.

وميز المشرع الجزائري الشركة التعاضدية بقوله: ليس للشركة ذات الشكل التعاضدي المذكور أعلاه هدفا تجاريا، ويجب أن تضمن لمنخرطيها مقابل اشتراك التسوية الكاملة لالتزاماتهم في حالة وقوع الأخطار⁽⁴⁾.

وفور تلقي شركة التأمين محضر التحقيق الابتدائي من قبل الضبطية القضائية تقوم بالاستدعاء الفوري للضحية أو ذوي حقوقها وتقدم له عرض الوفاء أي المصالحة أي عرض مبالغ التعويض، ويعتبر التعويض المحدد بإجراءات المصالحة اختياريًا بالنسبة للضحية، بحيث يمكن لها أن تقبل التعويض المقترح عليها وأن ترفضه فلا يمكن أن

1 - بابك ناصر، مرجع سابق، ص 25.

2 - المادة 215 من الأمر 95-07 سابق الذكر .

3 - المادة 15 مكرر من قانون 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006، يتعلق بالتأمينات الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد رقم 31 .

4 - بايك ناصر، مرجع سابق ، ص 28.

يفرض عليها في حين أن هذا الإجراء أي المصالحة هو إلزامي بالنسبة لشركة التأمين وأن عدم تقديم العرض بدفع التعويض عند وقوع الضرر يعتبر عدم تنفيذ للالتزام، وتأخر في الوفاء مما يعرض شركة التأمين إلى الحكم عليها بتعويضات إضافية⁽¹⁾.

المطلب الثاني: كيفية تقدير التعويض عن حوادث المرور

الأضرار الجسمانية عديدة ومتعددة التي تنتج عن حادث المرور فقد تصيب أعضاء مختلفة من جسم المضرور كالكسور والجروح والرضوض، وحتى بتر عضو أو أكثر، وكذلك تعطل بعضا منها وقد يؤدي الحادث إلى عاهات مستديمة كقطع اليد أو الرجل أو إصابة العمود الفقري أو الإصابات في الرأس أو تلك الإصابات التي تؤدي إلى الشلل المخي أو إلى التشوه الخلقي أو السمعي وغيرها من الإصابات وهذا ما سوف نعالجه من خلال تبيان كيفية تقدير التعويض في الحالات التي يتعرض لها العامل جراء حوادث المرور.

الفرع الأول: حالة العجز الكلي المؤقت

لا بد من الإشارة إلى تحديد مفهوم العجز حيث أن المشرع الجزائري اعتمد في تحديد مفهوم العجز على المعيار المهني أي عدم القدرة على القيام بنشاط مهني معين بالثلث حيث يعتبر الشخص في حالة عجز عندما يفقد القدرة على العمل الذي يباشره قبل إصابته أو مرضه الذي تخلف عنه عجزه حتى ولو كان باستطاعته القيام بنشاط مهني آخر⁽²⁾.

¹ - بايك ناصر، المرجع نفسه، ص 28 .

² - زرارة صالحى المخاطر المضمونة في قانون التأمينات الاجتماعية (دراسة مقارنة القانون الجزائري، والقانون المصري)، رسالة دكتوراه، جامعة منتوري كلية الحقوق قسنطينة، سنة 2006، 2007، ص 300 .

أما المشرع المصري فاعتمد في تحديد مفهوم العجز وتقديره على مدى قدرة الشخص على الكسب وبذلك يكون العجز في نظر المشرع المصري كما يلي: تنص المادة (5) بند (ح) من قانون التأمين الاجتماعي المصري على أنه "العجز المستديم كل عجز يؤدي بصفة مستديمة إلى فقدان المؤمن عليه بقدرته على العمل كلياً أو جزئياً في مهنته الأصلية أو قدرته على الكسب بوجه عام" والعجز المؤقت يعني عدم قدرة العامل على العمل بعد وقوع الإصابة وخلال فترة العلاج لحين انتهائه بالشفاء ويستحق العامل بدلاً يومياً عن أجره اليومي الذي لا يستطيع تقاضيه نتيجة الإصابة ويحدد البدل بنسبة مئوية من الأجر اليومي للعامل⁽¹⁾.

أولاً: التعويض عن العجز الكلي المؤقت

حيث يمثل العجز المؤقت المدة الزمنية التي بقيت أثنائها الضحية عاطلة عن العمل بسبب الحادث أو الإصابة وعملياً الفترة الممتدة بين تاريخ وقوع الحادث وتاريخ استئناف العمل وهذا التاريخ لا ينطبق بالضرورة على تاريخ الالتئام أو الجبر، ويعوض عن الأجر المؤقت عن العمل على أساس 100% من أجر المنصب أو الدخل المهني للضحية ولتحديد العجز المؤقت عن العمل اشترط القانون أن يتم إما بشهادة طبية معدة ومحررة من الطبيب الشرعي، وإما بناء على خبرة طبية يأمر بها القاضي أو الخبير أو الطبيب المعتمد لدى شركات التأمين وبطلب منها في حالة اللجوء إلى طريقة التسوية والتراضي والاتفاق⁽²⁾، فقد تخلف الإصابة بعد انتهاء العلاج عجزاً دائماً في القوى العاملة للعامل تمنعه من ممارسة عمله أو حتى تمنعه من ممارسة أي عمل آخر، وذلك نتيجة عدم استرداده كامل قدراته الطبيعية، والمقصود بالعجز الكلي العجز المادي عن ممارسة أي

¹ - رامي نهيد صلاح، إصابات العمل والتعويض عنها، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط 1، 2010م، ص 147

² - رامي نهيد المرجع نفسه، ص 150.

عمل، وبناءا على الشهادة الطبية المذكورة سابقا يتم تعويض الضحية على أساس أجر المنصب أو الدخل المهني للمصاب، وكمثال على ذلك: إذا حصلت الضحية على العجز المؤقت بـ 60 يوم فإن التعويض المستحق يقدر بأجرة شهرين هذا كقاعدة عامة⁽¹⁾.

ثانيا: كيفية حساب التعويض في حالة العجز الكلي المؤقت

إن لكل ضحايا حادث المرور الحق في نيل التعويض أو ثمن التعويض عن الضرر الجسماني الثابت بموجب التقارير الطبية، ويستفيد من حق التعويض المكتتب (المؤمن عليه) ومالك المركبة وسائقها، وحتى المتسبب في الحادث بالشروط المنصوص عليها في الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88²، كما ينص هذا الأمر أنه يمكن الاعتماد على عنصرين هامين لجبر الأضرار وحسابها من خلال حساب: ما فات المصاب من مكاسب خلال فترة توقفه عن العمل، وكذا مصاريف العلاج التي تكبدها، وعمليا يتم حساب التعويض بضرب مبلغ الأجر الشهري في عدد الأشهر التي مكثها المصاب في العلاج أي المرتب الشهري في مدة العجز عن العمل إلى جانب التعويض عن المصاريف الطبية ومصاريف النقل³. ويعوض عن العجز المؤقت عن العمل على أساس 100% من أجر المنصب أو الدخل المهني للضحية⁽⁴⁾.

مثال: حيث أن المرجع قد تعرض إلى حادث مرور بتاريخ 2002/02/28م وأصيب من جراء ذلك بجروح جسدية حيث أنه تم دراسة المتسبب في الحادث كما عين خبير لفحص الضحية، حيث أن الخبير قد أنجز المهمة المسندة إليه بحيث حدد نسبة عجز

¹ - يوسف دلاندة، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، ط2012، ص32.

² - المادة 02 من الأمر 15-74 السابق الذكر.

³ - المادة 04 من الأمر 15-74 السابق الذكر.

⁴ - يوسف دلاندة، مرجع نفسه، ص 32.

الضحية العجز المؤقت الكلي عن العمل 20، شهرا أي 2002/02/28 إلى
2004/05/09 العجز الكلي الدائم (70%) نسبة الآلام 7/7، حيث أن المرجح قدم كشف
رابطه مقدر بـ 3904.20 دج بحيث تجدر الإشارة أن الراتب الأساسي الواجب العمل به
هو 30000 دج وبالتالي فإن التعويضات المستحقة للضحية تكون طبقا للأمر 15/74
المعدل والمتمم بالقانون 31/88 حيث أن النقطة الاستدلالية الواجب العمل بها هي 8940
فإن التعويضات تكون كالنحو التالي:

- العجز الكلي المؤقت 20 شهر 3000 دج = 60000 دج

- العجز الدائم 70% : 70% 8940 = 32000 دج

- الآلام 7/7 = 8000 دج = 4 = 32000 دج

- مصاريف الخبرة 3000 دج⁽¹⁾

ثالثا: ضرر التألم وكيفية التعويض عنه

اكتفى القانون المتعلق بالتأمين على السيارات وبنظام التعويض بتحديد ضرر التألم
المتوسط وضرر التألم الهام مع أنه طبيا يوصف ضرر التألم بعدة نعوت كالضرر الخفي
والضرر الضعيف والمتوسط والضرر المهم والضرر المعتبر، وأحيانا يوصف هذا الضرر
برموز وأرقام يصعب على الشخص العادي وأحيانا رجل القانون فهمها كأن يرمز مثلا
للضرر الخفيف بـ 3-4 والضرر الطفيف بـ 1-7 علما أن ضرر التألم يتم وصفه أو
تحديده كما ذكر بأرقام من 1 إلى 20 وفي بعض الأحيان من 1 إلى 7، ويتم تعويض

¹ - بين وراث محمد، مرجع سابق ص 84, 92.

ضرر التألم الهام بأربع مرات من قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث والملاحظ أن القانون لا يأخذ بالأجر الشهري أو الدخل المهني للضحية⁽¹⁾.

الفرع الثاني: حالة العجز الجزئي الدائم

العجز الجزئي الدائم له نفس المفهوم القانوني للعجز الكلي إلا أن العجز الجزئي يؤدي لفقد جزئي لقدرات العامل على ممارسة المهنة فعندما ينتج عن الإصابة عجز جزئي دائم للعامل فإنه يستحق التعويض وفق المعاملة المقررة للعجز الكلي الدائم ولكن بنسبة العجز الجزئي⁽²⁾.

أولاً: التعويض عن العجز الجزئي الدائم

العجز الدائم أو الجزئي أو الكلي في قضايا الإصابة إثر حادث مرور هي تلك الإصابة التي تؤدي إلى النقص العضوي، أو القصور الوظيفي، أو النفسي للشخص المصاب نتيجة للحادث الذي تعرض له.

ثانياً: كيفية حساب التعويض في حالة العجز الجزئي الدائم

لقد بين المشرع كيفية حساب التعويض عن العجز الجزئي الدائم بضرب النقطة المقابلة لمرتب الضحية السنوي في نسبة العجز الجزئي الدائم⁽³⁾. ولتوضيح وتحديد التعويض المستحق للضحية على نسبة العجز الجزئي أو الكلي ولتحديد الرأسمال التأسيسي أو الدخل السنوي يضرب الأجر الشهري الثابت أو الدخل المهني الشهري للضحية في 12 والمجموع المتحصل عليه تقابله نقطة استدلالية، وتضرب النقطة الاستدلالية في نسبة العجز الناتج بشكل التعويض كمثال: 15000 دج كأجر أو كدخل

¹ - يوسف دلاندة، مرجع سابق، ص 34، 35.

² - المادة 4 من الأمر 15-74 السابق الذكر.

³ - بن وراث محمد، مرجع سابق، ص 85.

مهني مضروبة في 12 تساوي 188000دج تقابلها النقطة الاستدلالية رقم 5350 تضرب في نسبة العجز المقدر بـ 30% تساوي 159600.00دج وهو المبلغ المستحق⁽¹⁾.

ثالثاً: التعويض على الضرر الجمالي وعن الخبرة الطبية

يعوض الضرر الجمالي عن العمليات الجراحية اللازمة لإصلاح ضرر جمالي مقرر بموجب خبرة طبية أو تسديدها بكاملها، والضرر الجمالي يمكن القول بأنه ذلك الضرر الذي يصيب حسن الملامح والخلاقة للضحية، وكذلك الضرر الذي ينعكس على مهنة المصاب، والخبير يقوم في كلتا الحالتين بوصف الندبات والآثار المختلفة عن الإصابة والتشوهات المترتبة عنها وصفاً دقيقاً، وليس كل ضرر جمالي قابل للإصلاح ومنه كان من الأحرى بالمشرع النص على أنواع الضرر الجمالي وعلى القابل للإصلاح وغير القابل للإصلاح وتحديد تعويض عن كل نوع من أنواع الضرر الجمالي⁽²⁾.

أما عن حساب التعويضات على التشوهات الجسمانية فلا يتم منح التعويض في هذا المجال إلى بموجب خبرة تقنية تثبت أن جبر هذه التشوهات ممكن عن طريق عملية جراحية جمالية وإلا رفض التعويض وبذلك ترك المجال لتقدير القاضي في حالة إجراء هذه العمليات الجراحية، حيث يتعين تقدير التعويضات بناءً على الحد الأدنى للأجور الموافق لتاريخ وقوع الحادث. وبالنسبة للتعويض على الضرر الجمالي فيتعين تبريرها وذلك بفواتير العمليات الجراحية أو الفواتير التقديرية للعمليات الجراحية، والتي هي غير متوفرة في قضية الحال مما يتعين استبعادها نظراً لعدم تبريرها⁽³⁾.

¹ - يوسف دلاندة، المرجع السابق، ص 33, 34 .

² - يوسف دلاندة، مرجع سابق، ص 35.

³ - المادة 7 من القانون 88-31 السابق الذكر.

الفرع الثالث: حالة الوفاة

بغية توفير الحماية اللازمة للمنتفعين بأحكام قانون التأمينات الاجتماعية جراء حوادث المرور التي تؤدي في كثير من الأحيان إلى وفاة الأشخاص لجأ المشرع الجزائري إلى دفع التعويضات المستحقة إلى ضحايا حوادث المرور أو ذويهم.

أولاً: التعويض عن الوفاة

في حالة وفاة الضحية يحصل على الرأسمال التأسيسي بالنسبة لكل مستفيد تضرب النقطة المقابلة للأجر أو الدخل المهني للضحية عند تاريخ الحادث ولا يمكن أن يتجاوز مبلغ الرأسمالي التأسيسي المدفوع لذوي الحقوق قيمة النقطة المطابقة للأجر أو الدخل السنوي المهني السنوي المضروب في 100، وفي حالة تجاوز هذه القيمة ستكون الحصة الفائدة لكل فئة من ذوي الحقوق موضوع تخفيض نسبي، وعليه فعندما لا يمكن اثبات هذا الأجر أو الدخل أو يكون أقل من الأجر الوطني الأدنى المضمون يكون التعويض على أساس هذا الأخير⁽¹⁾، ويوزع الرأسمال التأسيسي كما يلي:

- الزوج 30%

- لكل واحد من الأبناء القصر الكفالة 15%

- الأب والأم 10% لكل واحد منها وفي حالة عدم ترك الضحية زوج أو ولد.

- الأشخاص الآخرون تحت الكفالة 10% كل واحد منهم

ويستفيد الأولاد اليتامى بأقساط متساوية من شطر التعويض المقرر في حالة وقوع حادث بالنسبة لزوج الضحية.

¹ - يوسف دلاندة، مرجع سابق، ص 44.

ثانيا: مصاريف الجنازة والتعويض عن الضرر المعنوي

دون اشتراط وثائق ثبوتية تمنح مصاريف الجنازة مرة واحدة بمقدار خمسة (5) أضعاف المبلغ الشهري للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث والواحد فقط من ذوي الحقوق سواء الأب أو الأم أو الزوج، أو أي شخص تكفل بالجنازة⁽¹⁾، أما التعويض عن الضرر المعنوي فإنه يمكن التعويض عن الضرر المعنوي بسبب الوفاة لكل شخص من الوالدين، الزوج، أولاد الضحية في حدود ثلاثة أضعاف قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث وهذه الفقرة تزيل كل لبس بشأن التعويض على الضرر المعنوي، لأنها تبين كيفية تحديد مبلغ التعويض عن الضرر المعنوي، وهذا التعويض يضاف لمبلغ التعويض الذي يمنح لذوي الحقوق⁽²⁾، إلا أن الضحايا الحاصلين على شهادات أو المعتمدين بتجربة وتأهيل مهني يمكنهم من شغل منصب عمل مناسب وليس بإمكانهم إثبات اجرا أو دخلا يعوضون بالرجوع إلى الحد الأدنى والأجر الأساسي⁽³⁾.

ثالثا: الجهاز الاحتياطي الخاص بالتعويض

يعتبر الصندوق الخاص بالتعويضات بمثابة جهة استثنائية يجعل من الدولة ضامنا احتياطيا يدفع التعويضات باعتبار معظم موارده من الخزينة العمومية فيتدخل هذا الصندوق عند سقوط الضمان حيث كلفه المشرع الجزائري بأن يمنح لضحايا حوادث المرور نفس الحماية التي تمنحها شركات التأمين في الحالات العادية، ولسد الفراغ أنشأ هذا الصندوق وهو مؤسسة اعتبارية تتمتع بالشخصية المعنوية كما يجوز له أن يحل محل

¹ - بايك ناصر، مرجع سابق، ص33.

² - زرقط سفيان، نظام تعويض الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، مذكرة إجازة المعهد الوطني للقضاء، مجلس قضاء أم البواقي لسنة 2001، 2004، ص40.

³ - يوسف دلاندة، مرجع سابق، ص 45.

الدائن بالتعويض اتجاه الشخص المسؤول عن الحادث أو اتجاه مؤمنه ولكي يلتزم الصندوق بدفع التعويض ينبغي أن يتم ذلك عن طريق حكم قضائي أو مصلحة بين الأطراف (المضرور وورثته وشركة التأمين)⁽¹⁾، وأعيد تنظيم هذا الصندوق بموجب الأمر 15/74 الذي بين حقوقه والتزاماته في مجال تدخله وحدد قواعد تسييره وكذلك التدابير الانتقائية بموجب مرسوم بناء على تقرير من وزير المالية، وقد صدر فعلا المرسوم 37/80 الذي يحدد كيفية تسييره والأجهزة التي تضبطه⁽²⁾، ويتضح مما تقدم أن الصندوق الخاص بالتعويضات مكلف بتعويض المضرورين في الحالات الآتية:

- عدم معرفة الشخص المسؤول مرتكب الحادث وبقائه مجهولا

- إذا سقط حق المسؤول على الأضرار في الضمان أثناء وقوع حادث المرور.

- إذا كان الضمان المكتتب لدى شركة التأمين من قبل الشخص المسؤول عن الحادث لا يغطي كل التعويضات لفائدة المضرورين.

- إذا لم يجري المسؤول عن الحادث عقد التأمين على مركباته

- إذا ثبت عسر للمسؤول كليا أو جزئيا⁽³⁾.

ويكون حساب التعويض الذي يمنحه للمضرورين أو لذوي حقوقهم طبقا للملحق الخاص بتعويض ضحايا حوادث المرور المشار إليه في قانون 31/88 السالف الذكر⁽⁴⁾،

¹ - المادة 70 من الأمر 69-107 المؤرخ في 31/12/1969م المتضمن قانون المالية لسنة 1970 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد رقم 110، لسنة 1970.

² - المرسوم 80-37 المؤرخ في 16-02-1980 الذي يحدد كيفية تسيير الأجهزة الضابطة للصندوق الخاص بالتعويضات، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد رقم 08، لسنة 1980.

³ - المادتين 34 و 24 من الأمر 74-15 المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31.

⁴ - الفقرتين 6,5 من الجدول الملحق بالقانون 88-31 المعدل والمتمم للأمر 74-15.

كما يلزم الصندوق الخاص بالتعويضات أيضا بالإضافة إلى تعويض الأضرار الجسمانية المتمثلة في العجز المؤقت عن العمل والعجز الدائم الكلي، تعويضي ذوي حقوق الضحية في حالة الوفاة، وكذا تعويض المصاريف الطبية والصيدلانية وأجهزة التبديل وكذا مصاريف الإسعاف الطبي وجميع أو جهة مختلفة ومصاريف الجنازة، وأخيرا أصناف القانون 31/88 المعدل والمتمم للأمر 15/74 بعض العناصر المتعلقة بتمويله ثم أعيد صياغته وتنظيمه بواسطة قانون المالية 1990م، فقد حمل سائق المركبة جزءا من المسؤولية من جميع الأخطاء، ما عدا الأخطاء المشار إليها في المادة التالية، فإن التعويض المسموح له تخفيض نسبة الحصة المعادلة للمسؤولية التي وضعت على عاتقه، إلا في حالة العجز الدائم المعادل 50 بالمائة فأكثر، ولا يسري هذا التخفيض على ذوي حقوقه في حالة الوفاة، أما إذا كانت المسؤولية الكاملة والجزئية عن الحادث مسببة من القيادة في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو الممنوعات المحظورة فلا يحق للسائق المحكوم لهذا السبب المطالبة بالتعويض ولا يسري هذا التخفيض على ذوي حقوقه في حالة الوفاة، وإذا سرقت المركبة، فلا ينتفع السارق والأعوان بتاتا من التعويض ولا تسري هذه الأحكام على ذوي حقوقهم في حالة الوفاة⁽¹⁾.

¹ - المواد 13, 14, 15 من الأمر 74-15 السابق الذكر .

المبحث الثاني: طرق تسوية النزاع في حوادث المرور.

يتم الحصول عادة على التعويض عن طريق التسوية الودية بملغ مالي يتساوى مع الخسارة وهذا في جل الحالات ، فيما يستعان بالخبير لتقدير الضرر وتحديث أسبابه في حالة النزاع حول ذلك وإذا لم تكن الخبرة منصفة فإنه يتم اللجوء إلى القضاء للحسم في النزاع ويختص القضاء الجزائي أو المدني نوعيا بالفصل في النزاعات الناشئة عن التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور⁽¹⁾. وهذا ما سنبينه في هذا المبحث من خلال التسوية بشقيها الودية و القضائية.

المطلب الأول: التسوية الودية .

تسهيلا للإجراءات في مجال منازعات حوادث الطرق بصفة عامة، جعل المشرع الجزائري من نظام السوية الداخلية الأصل في حلها وعدم اللجوء إلى الجهات القضائية المختصة من خلال المصالحة بين الأطراف وهذا ما سوف نتطرق إليه في هذا المطلب من خلال مفهوم التسوية الودية والإجراءات التي تقوم بها الهيئة المعنية بذلك.

الفرع الأول: مفهوم التسوية الودية

من خلال الأمر 15/74 يتبين أنه على شركات التأمين ان تبادر باقتراح مبالغ التعويض على الأطراف المدنية تلقائيا على أساس الملحق والجدول التابعة للأمر السالف الذكر، ولعل أن نية المشرع تكمن في تمكين شركة التأمين من تأدية دورها الاجتماعي المتمثل في حماية ضحايا حوادث المرور دون انتظار صدور حكم نهائي ما دام أن التعويض أصبح حقا مكتسبا، فالتسوية الودية إلزامية لشركات التأمين و اختيارية للمصاب

¹ -ذبيح ميلود، حقوق ضحايا حوادث المرور في التشريع الجزائري، الإيجابيات و الاختلالات، مجلة دفاتر السياسة والقانون، العدد التاسع، جوان 2013م.

وذوي وحقوقه⁽¹⁾، ولذلك فإن شركات التأمين ملزمة بعرض مبالغ التعويض على أصحابها لمجرد وقوع الضرر وبصفة تلقائية دون انتظار الدعوى أو انتظار مصير الدعوى الجزائية، وعليه فإن عدم تقديم العرض بدفع التعويض مباشرة بعد وقوع الحادث يعتبر عدم تنفيذ الالتزام وتأخر في الوفاء مما يؤدي بشركة التأمين إلى الحكم عليه بالتعويضات إضافية تطبيقاً للمادة 14 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات وتطبيقاً للمادة 02/82 من القانون المدني وهكذا تعتبر المصالحة إلزامية بالنسبة لشركة التأمين واختيارية بالنسبة للضحية وذوي الحقوق⁽²⁾، وبالتالي نخلص إلى أن إصلاح الضرر عن طريق التعويض بالتراضي يؤدي إلى تخلي القاضي عن الدعوى المدنية، ويسمح بالإسراع في تسوية قضايا التعويض ومكافحة قضايا حوادث المرور أمام المحاكم. وتبنى المشرع الجزائري بذلك نظام التعويض خارج نطاق المسؤولية والقائم على أساس الضمان، وهو إعمال لنية وغاية المشرع في أحقية كل ضحية حادث مرور أو ذوي حقوقه في التعويض⁽³⁾.

الفرع الثاني: إجراءات التسوية الودية وشروطها

إذا اختار المصاب أو ذوي حقوقه اللجوء إلى شركات التأمين للحصول على الحماية فعلى هذه الأخيرة احترام جملة من الإجراءات منها عرضها للتسوية الودية على المصاب، حيث نص المشرع في هذا الصدد بالشروط المتعلقة بالتسوية الودية ونذكر منها: أنه يجب على السلطة التي قامت بالتحقيق أن ترسل نسخة من المحضر خلال مهلة

¹ - بايك ناصر، مرجع سابق، ص 42.

² - بوزيدي محمد، المصالحة في مجال تعويض ضحايا حوادث المرور، المجلة القضائية للمحكمة العليا 1992، العدد 2، ص 246.

³ - لكصاسي سيد احمد، مرجع سابق، ص ص 64، 65.

لا تتجاوز 10 أيام شركات التأمين المعنية⁽¹⁾، حيث تتولى شركة التأمين عرض التسوية الودية، على الضحية أو ذوي حقوقها عملاً بأحكام القانون 31/88 وذلك باقتراحها عليهم التعويضات المقررة قانوناً⁽²⁾، وأما في حالة ما إذا استدعى الأمر إجراء خبرة طبية، فلها أن تنتدب للمصاب خبيراً للقيام بفحصه وتقدير العجز اللاحق به الذي على أساس يتم تقدير التعويض المستحق عملاً بأحكام الأمر 15/74 ويلاحظ أن شركة التأمين من الناحية العملية تطلب من الضحية أو ذوي حقوقها قبل سداد المبالغ المستحقة تقديم شهادة رغم اليد عن الادعاءات الممكن دفعها من قبل هيئة الضمان الاجتماعي وذلك تجنباً للاستفادة الضحية من تعويضين، ويمكن القول أن هذا الإجراء ليس له أي أساس قانوني فهو مجرد طريقة ابتكرها مسؤولو شركات التأمين تفادياً للجمع بين التعويضات المستحقة للمتضررين جراء حوادث المرور⁽³⁾.

كما تجدر الإشارة إلى أنه في حالة ارتكاب الحادث من قبل مجهول وغير مؤمن عليه يرسل المحضر إلى الصندوق الخاص بالتعويضات، ويجوز للمؤمن أن يطلب من الضحية موافاته بكل الشهادات الطبية وخاصة تلك المحددة لتاريخ الشفاح أو استقرار الجروح كما أنه تعطى للمؤمن من صلاحية إخضاع الضحية إلى فحص طبي يجريه طبيب شركة التأمين لتحديد مدة العجز المؤقت على العمل أو نسبة لعجز الجزئي الدائم، فلماذا تتلقى شركة التأمين نسخة من محضر التحقيق الابتدائي وكل الشهادات الطبية؟ فليس من الطبيعي أن تكون شركة التأمين على علم بكل الأشخاص الذين يصابون بضرر

¹ - المادة 4 من المرسوم 80-35 يحدد الإجراءات المتعلقة بالتحقيق ومعيمة الأضرار بتاريخ 16/02/1980 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد رقم 8. التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر 74-15.

² - المادة 16 من قانون 88-31 السابق الذكر.

³ - بايك ناصر مرجع سابق، ص 82، 83.

جسماني أو تكون على اطلاع حتى قبل تقييد فئة الحادث أمام المحكمة⁽¹⁾، وفي هذا الصدد كرّس المشرع الجزائري دور شركة التأمين الاجتماعي بغرض الوفاء لضحية حادث المرور بالنظر إلى حاجة هذا الأخير للتعويض لجبر الضرر وحثت المحكمة العليا في اجتهاداتها على ذلك وبناء على قرار صادر عنها بتاريخ 21-01-1992 ان شركة التأمين لم تستدع الضحية من أجل المصالحة المنصوص عليها في المادة 16 من قانون 31-88 بالرغم من تلقيها نسخ من التحقيق الابتدائي من قبل الدرك الوطني حيث ان تعويض ضحايا حوادث المرور هو تعويض تلقائي وان اللجوء إلى القضاء مبرر إلا في حالة رفض الضحية للتعويض المقترح من قبل المؤمن... المحكمة العليا تعيب على شركة التأمين عدم مبادرتها بإجراء صلح ودّي مع الأطراف"، وهناك قرار آخر صادر بتاريخ 04-02-1992 تحت رقم 82767 وجاء فيه "حيث من المؤسف أن شركة التأمين التي تلقت نسخة من محضر التحقيق الابتدائي قصد استدعاء الأطراف المدنية للمصالحة المنصوص عليها في المادة 16 من القانون 31-88 السابق الذكر، حيث كان يتعين على شركة التأمين حساب التعويضات المستحقة وعرضها على ذوي الحقوق دون انتظار"⁽²⁾.

المطلب الثاني: التسوية القضائية :

على الرغم من اختلاف الجهة القضائية المختصة بالفصل في نزاعات حوادث المرور، إلا أن الهدف منها هو جبر الضرر هذا الإجراء يكون بعد رفض الضحية لمبلغ التعويض المقترح من قبل المؤمن، فيمكن له أن يرفع دعوى ضد شركة التأمين أو يؤسس طرفا مدنيا أمام المحكمة الجزائية للمطالبة بالتعويض⁽³⁾.

¹ - مراد بن طباق، مقال حول تعويض الأضرار الجسمانية، حوادث المرور، المجلة القضائية 1991، العدد 4، ص 28.

² - زرقط سفيان، مرجع سابق، ص 24.

³ - بابك ناصر مرجع سابق، ص 42.

الفرع الأول: أمام القضاء المدني:

حاول المشرع الجزائري من خلال قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجديد تدارك العديد من النقائص التي كانت تعيب قانون الإجراءات المدنية القديم لاسيما عنصر الآجال، حيث بين الإجراءات التي تقوم بها الجهات المختصة وهي كالاتي: "تقيد العريضة حالاً في سجل خاص تبعاً لترتيب ورودها، مع بيان أسماء وألقاب الخصوم ورقم القضية وتاريخ أول جلسة، يسجل أمين الضبط رقم القضية وتاريخ أول جلسة على نسخ العريضة الافتتاحية، ويسلمها للمدعي بغرض تبليغها رسمياً للخصوم، كما يجب احترام آجال عشرين (20) يوماً على الأقل بين تاريخ تسليم التكاليف بالحضور، والتاريخ المحدد لأول جلسة، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك⁽¹⁾، ولا يستطيع المؤمن أن يحتج على المضرور بسقوط الحق في الضمان بسبب مخالفة المؤمن له لالتزامات قانونية أو اتفاقية، تنفذ بعد وقوع الحادث مثل الإخطار بوقوع الحادث خلال مدة معينة أو القيام بإجراءات معينة بعد وقوعه لان هذا الدفع لاحق لوقوع الحادث⁽²⁾. أما عن تقادم الدعوى المدنية المباشرة فلقد حددها القانون المدني الجزائري، "يتقادم الالتزام بانقضاء خمسة عشر (15) سنة فيما عدا الحالات التي ورد فيها نص خاص في القانون⁽³⁾، وتحسب مدة التقادم من وقت وقوع حادث السيارة، وتحسب مدة التقادم كذلك بالأيام لا بالساعات ولا يحسب اليوم الأول وتكمل المدة بانقضاء آخر يوم منها، أما بالنسبة لوقف التقادم فلا يسري كلما وجد مانع مبرر شرعا يمنع الدائن من المطالبة لحقه كما لا يرسى فيما بين الأصيل والنائب، ولا يسري التقادم الذي تنقضي مدته من خمس سنوات في حق عديمي الأهلية والغائبين

¹ - المادة 16 من قانون رقم 08-09 المؤرخ في 25-فبراير-2008 يتعلق بقانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 21 لسنة 2008 .

² - لكصاسي سيد احمد، مرجع سابق، ص34.

³ - المادة 308 من القانون المدني المؤرخ في 13 ماي 2007.

والمحكوم عليهم بعقوبات جنائية، إذ لم يكن لهم نائب قانوني⁽¹⁾. كما تنص المادة 321 من القانون المدني الجزائري على أنه " ولا يجوز للمحكمة أن تقضي بسقوط حق المضرور بالتقادم من تلقاء نفسها بل يجب أن يكون ذلك بناءً على طلب المؤمن أو ممثله أو أحد دائنيه أو أي شخص له مصلحة فيه ولو لم يتمسك المدين به"، ويجوز للمؤمن التمسك بالتقادم في أية مرحلة من مراحل الدعوى ولو لأول مرة أمام المحكمة الاستئنافية.

إن الدعوى المدنية للمطالبة بالتعويض عن الضرر الناشئ عن حوادث المرور قد تفصل فيها المحكمة الجزائية، وقد تفصل فيها المحكمة المدنية المختلطة ففي حالة الحكم بالبراءة أو الإدانة فهنا ينبغي التمييز بين المسؤولية المبنية على الخطأ الشخصي، والمسؤولية عن عمل الغير، لذلك ألقى المشرع عبء الإثبات على عاتق الشخص المضرور، ويقتصر دور هذا الأخير في إثبات الضرر، على اعتبار أن عبء الإثبات يقع على عاتق المدعى أو المدعى عليه تبعاً لنوع المسؤولية، وفيما يخص كيفية رفع الدعوى المدنية أمام القضاء الجزائي عند وقوع حادث المرور فلقد بين قانون الإجراءات الجزائية طرق إقامة الدعوى المدنية، كما يجوز لكل شخص متضرر من جناية أو جنحة أن يدعي مدنياً بان يقدم شكواه أمام قاضي التحقيق المختص.

كما يجوز له أيضاً الادعاء مدنياً في أي وقت أثناء سير التحقيق ويحيط قاضي التحقيق باقي أطراف الدعوى علماً بذلك وتجاوز المنازعة في طلب الادعاء المدني من جانب النيابة العامة أو من جانب المتهم أو مدع مدني آخر، ويفضل قاضي التحقيق في حالة المنازعة أو حالة ما إذا رأى من تلقاء نفس عدم قبول الادعاء المدني وذلك بقرار

¹ - المواد، 313,314,316 من القانون المدني، السابق الذكر.

مسبب بعد عرض الملف على النيابة العامة لإيداع طلباتها⁽¹⁾، كما بين المشرع الجزائري في قانون الإجراءات الجزائية السالف الذكر، طريقة أخرى لرفع الدعوى المدنية عند وقوع حادث مرور بقوله: "يحصل الادعاء المدني إما قاضي التحقيق طبقا للمادة 72 من هذا القانون وإما بتقرير لدى قلم كتاب قبل الجلسة وإما أثناء الجلسة بتقرير يثبت الكاتب أو بإيداعه في مذكرات²، ويعهد اختصاص الفصل في قضايا التعويض عن حوادث المرور للقضاء المدني حتى ولو كانت الإدارة طرفا في النزاع، عملا بما نص عليه قانون الإجراءات المدنية و الإدارية التي استتنت حوادث المرور من اختصاص القضاء الإداري³، و الأكثر من ذلك فقد نصت المادة 24 من القانون العسكري على أنه لا يبيت القضاء العسكري إلا في الدعوى العمومية، ففي حالة تسبب عسكري ما في حادث مرور جسماني، تفصل المحكمة العسكرية في الدعوى العمومية، ويتم اللجوء إلى القضاء العادي - القسم المدني - للمطالبة بالتعويضات⁽⁴⁾.

الفرع الثاني: أمام القضاء الجزائي:

بعد أن يتصرف وكيل الجمهورية في الملف المحال إليه من طرف الضبطية القضائية ويحدد له الجلسة بعد إحالته على محكمة الجناح أو المخالفات، تأتي مرحلة المحاكمة باعتبار أن المحكمة هي صاحبة الاختصاص في ذلك، فالقاضي الجزائي عند فصله في الدعوى العمومية يستند إلى وقائع الفصل والنتيجة التي خلص إليها التحقيق

¹ - المادتين 72، 74 من قانون الإجراءات الجزائية المؤرخ في 23 فبراير 2011 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية المؤرخة في 12 فيفري 2011 .

² - المادة 242 من قانون الإجراءات الجزائية السابق الذكر.

³ - المادة 808 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية السابق الذكر.

⁴ - بايك ناصر، مرجع سابق، ص 87.

والمناقشات التي دارت بالجلسة و الأدلة الثبوتية في الملف كما يحدد بعدها من المسؤول على الحادث فقد يحكم حينئذ بإدانة المتهم أو براءته.

"في حالة الحكم جزائيا بإدانة المتهم": فإن القاضي الجزائري إذا حكم بإدانة المتهم وتأسس الضحية كطرف مدني أو ذوي حقوقه، ينبغي عليه أن يفصل في الدعوى المدنية بالنسبة لثبوت الخطأ والضرر والعلاقة السببية، وذلك تبسيطا للإجراءات ومعرفة القاضي الجزائري بعناصر الدعوى من خلال التحقيق الذي أجراه وتفاديا لتضارب الأحكام الصادرة بشأن نفس الوقائع⁽¹⁾.

"أما في حالة الحكم بالبراءة في الدعوى العمومية"، فإن القضاء ذهب بالحكم بعدم الاختصاص وهنا ما بينه القرار الصادر عن المحكمة العليا الذي نص على أنه "إذا كان لقضاة المجلس السلطة التقديرية الكاملة لتبرئة المتهم في الدعوى الجزائية، إلا أنهم ملزمون بالفصل في الدعوى المدنية الناتجة عن حادث مرور لتكريس حق ضحية حادث مرور في التعويض على أساس نظرية الخطر لا الخطأ"⁽²⁾، كما بين المشرع الجزائري الإجراءات التي تقوم بها النيابة العامة والمتمثلة في استدعاء الصندوق الخاص بالسيارات للجلسة الجزائية، وفي حالة عدم استدعائه على المصابين أو ذوي حقوقهم لمجرد علمهم بالجلسة إخطار الصندوق الخاص بالتعويضات، عن تأسيسهم كأطراف مدنية وذلك بموجب رسالة موصى عليها مع إشعار بالاستلام، وتتضمن تلك الرسالة مجموعة من البيانات والمتمثلة في تاريخ الحادث ومكان وقوعه، وتركيزات المركبة والسلطة التي حررت التقرير أو محضر التحقيق الاسم واللقب والعنوان لكل من السائق أو المالك

¹ - زرقط سفيان، مرجع سابق، ص 26,25.

² - القرار رقم 239441 بتاريخ 2001/03/27 المجلة القضائية 2002، العدد الأول

المسؤول عن الأضرار وكذلك الجهة القضائية الناظرة في الدعوى العمومية وتاريخ الجلسة.

كما أقر المشرع لهذا الصندوق إمكانية التدخل من تلقاء نفسه أمام جميع المحاكم الجزائي⁽¹⁾.

"أما إذا كانت الجريمة تتمثل في إحداث جروح لا ترتب عجز كلي عن العمل يتجاوز 3 أشهر وكان ذلك ناشئا عن رعونة أو عدم احتياظه أو عدم انتباهه أو عدم مراعاة النظم، فتكيف من طرف وكيل الجمهورية إلى مخالفة و يحيل القضية إلى قسم المخالفات، طبقا لما نص عليه المشرع في قانون العقوبات".

وتصبح المحكمة هي صاحبة الاختصاص في محاكمة المتهم بكل ما تطلبه هذه المحاكمة من إجراءات تم ذكرها سابقا، والقسم الجزائي عند فصله في الدعوى الجزائية قد يحكم بإدانة المتهم أو ببراءته حسب وقائع القضية وهو ما كشفه التحقيق والأدلة الثبوتية في الملف².

¹ - المواد 11,12,13 من المرسوم 80-37 سابق الذكر .

² - المادة 4/442 من قانون العقوبات المؤرخ في 02 فيفري 2011، الجريدة الرسمية للجمهورية العدد رقم 44، المؤرخة في 10 فيفري 2011.

خلاصة الفصل:

نستخلص من كل ما قدمناه في هذا الفصل أن المشرع الجزائري قد أحاط بالإشكالات المتعلقة بحوادث المرور من كافة النواحي بغية إيجاد الحلول الملائمة والفعالة لها، غاية منه لتغطية وجبر الضرر الذي يتعرض له الضحية أو ذوي حقوقه، فكان السبيل الوحيد في يد المشرع الجزائري هو اللجوء إلى نظام التعويض وذلك من خلال تحديد مفهومه وضبط إجراءاته وتبيان الحق في التعويض، إضافة إلى ذلك إتباع طرق وأساليب أخرى تكون بمثابة ضامن حقيقي جراء حادث المرور، باقتراح مبالغ التعويض المستحقة بطرق مدروسة من طرف شركات التأمين التي تكون مجبرة بقوة القانون بدفعها للمتضررين، كما خول المشرع للمتضررين إمكانية اللجوء إلى القضاء كجهة تضامنية محايدة، علما أن القضاء جاء لحماية الطرف الضعيف.

وما يمكن استخلاصه في الأخير أن التأمين يعد من الوسائل الكفيلة التي تضمن التعويض للمتضررين وتجسد ذلك بوضع المشرع الجزائري لنصوص قانونية أمره الهدف منها حمايتهم ضمن حدود و إجراءات معينة.

حائِثَةٌ

من خلال دراستنا المتواضعة لموضوع حوادث المرور، الذي أصبح من المشكلات الرئيسية التي لها علاقة مباشرة ووثيقة بحياة الفرد تستوجب تظافر الجهود من قبل الجميع لغاية الوصول إلى حلول ناجعة لها نخلص إلى القول أن إلزامية التأمين على السيارات هو نظام حضاري واجتماعي لا جدال فيه، لما له من مكانة بارزة في جنبات الواقع العملي وساحات الفقهاء والقانونيين من بينها إصدار المشرع الجزائري للأمر 15/74 المعدل بالقانون 31/88 وقضى على النظام القديم الذي كان يقوم على أساس الخطأ في المسؤولية المدنية وتبني نظاما جديدا لتعويض ضحايا حوادث المرور على الأضرار التي تلحق بهم، ومؤدى هذا النظام يتمثل في تنظيم تعويض الأضرار الجسمانية، وذلك بدون تمييز عن نوع أو ظروف الحادث وبدون البحث عن مصدر الخطأ إلا في حالات استثنائية

ومنه فإن المصلحة القانونية التي أراد المشرع حمايتها بقانون المرور هي السلامة العامة للأفراد وحسن سير المركبات التي تمر عبر الطرقات، بالتوفيق بين استخدام الطرق العامة وسهولة المارين، ونتيجة لتزايد حوادث المرور وتفاقم أعداد المضرورين منها، اوجد المشرع التأمين الإلزامي الذي يتم بين الشخص وشركة التأمين لغرض توفير الحماية له ولذويه لأنه لا يستطيع استعمال مركبته دون وثيقة التأمين لأنها مقيدة بشروط وضعتها الجهات المسؤولة.

كما عالجنا في موضوعنا الطرق التي حددها القانون في التعامل مع مختلف الإشكالات التي يطرحها نظام التعويض عن الأضرار التي خلفتها حوادث الطرقات واستعرضنا أهم الإجراءات المتبعة من قبل الأشخاص المتضررين وكيف تتعامل الهيئات المختصة معهم وكيف يقدر العجز على اختلاف أنواعه وحالة الوفاة التي تنقل الحقوق إلى

عائلاتهم ولضمان تعويض سريع وأكدى المشرع إلى طرق التسوية الودية من خلال ارساء المصالحة بتقديم التعويضات المستحقة للطرف المتضررة من حادث المركبة ، وتقادي إمكانية اللجوء إلى الجهات القضائية التي تتميز بطول المدة الزمنية والتعاقبية من ناحية الاجراءات لتمكين شركات التأمين من تأدية دورها الاجتماعي الايجابي في تكريس هذه الحماية.

وإذا نظرنا من جهة المضرور جراء حادث مرور نخلص إلى أنه مع ارتفاع المستوى المعيشي في وقتنا الحاضر، تبقى التعويضات الممنوحة له ضئيلة جدا مقارنة بمصاريف العلاج الناهضة وغيرها من النفقات الأخرى التي يحتاجها كأتعاب المحامي ومصاريف النقل، خاصة في الشهور الأولى بعد وقع الحادث ولاسيما فئات اليتامى والأرامل الذين لا يمكنهم انتظار مدة طويلة للحصول على التعويض ومن بين أهم النتائج والتوصيات التي توصلنا إليها من خلال دراستنا نذكر ما يلي:

- انحصار تعويض ضحايا حوادث المرور لدى إحدى الهيئات المعنية فقط وليس كلها
- حرية المضرور في اختيار القانون الواجب التطبيق وكذا إجراء اللجوء إلى التسوية من عدمها
- التزام شركات التأمين باللجوء إلى المصالحة الودية وهو ما أثر سلبا على وجهات النظر للأفراد بالنسبة لحوادث المرور وتعويض ضحاياها.
- بطئ الإجراءات القضائية وهو ما له أثر سلبي على حوادث المرور وخاصة الطبقات الهشة.
- اتخاذ إجراءات ردعية ضد الأفراد المسببة في حوادث المرور بسبب إهمالهم وعدم التزامهم بقواعد المرور.

-
-
- إلزام الطرف المسبب في حادث المرور بجزء من قيمة التعويض المحدد بالنظر لكونه قد أصبح الأفراد لا يبالون بحياة الآخرين بحجة وجود شركات التأمين التي تعوضهم.
- إعادة النظر في مدة وكيفية تفعيل إجراءات التعويض حيث من الممكن أن تصبح هذه الإجراءات سارية المفعول من وقت وقوع الحادث، ولو كان من قبل الجهاز الاحتياطي.
- إضافة إلى ذلك ينبغي التشديد والدقة في تطبيق القانون عند منح رخصة السياقة، باعتبارها من أهم الوثائق التي تخص أصحاب المركبات.

فهرس المصادر والمراجع

أولاً: التشريع:

1. -القانون 08-09 المؤرخ في 25 فيفري 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد رقم 21.
2. -الأمر 66-156 المؤرخ في 08/07/1966 المتضمن قانون العقوبات المؤرخ في 02 فيفري 2011، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد رقم 44 المؤرخة في 10 فيفري 2011.
3. -القانون 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006 المتعلق بالتأمينات المعدل ومتمم الأمر 07-95، الجريدة الرسمية رقم 31.
4. -قانون 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 يعدل ويتمم القانون 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد رقم 72 لسنة 2004.
5. -القانون رقم 83-13 المؤرخ في 02 جويلية 1983 يتعلق بحوادث العمل والأمراض المهنية، الجريدة الرسمية العدد رقم 28 .
6. -القانون رقم 88-31 المؤرخ في 19 جويلية 1988 المتعلق بالزامية التامين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، الجريدة الرسمية رقم 29، المعدل ومتمم الأمر 15-74.
7. - القانون المدني المؤرخ في 13 ماي 2007.
8. -الأمر 09-03 المؤرخ في 22 جويلية 2009 يعدل ويتمم قانون 14-01 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية العدد رقم 45.
9. -الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 يتعلق بالتأمين المعدل والمتمم بالقانون 04-06 المؤرخ في 25 جانفي 2006، الجريدة الرسمية العدد رقم 13.

-
-
10. -الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 جانفي 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار المعدل والمتمم بالقانون 31-88، الجريدة الرسمية العدد رقم 15.
11. -المرسوم رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، الجريدة الرسمية العدد رقم 72.
12. -المرسوم رقم 80-37 المؤرخ في 16 فيفري 1980 الذي يحدد كيفية تسيير الأجهزة الضابطة لصندوق الخاص بالتعويضات، الجريدة الرسمية العدد رقم 08.
13. -المرسوم رقم 80-35 المؤرخ في 16 فيفري 1980 يحدد الإجراءات المتعلقة بالتحقيق ومعاينة الأضرار، الجريدة الرسمية العدد رقم 08 تتعلق بالمادة 19 من الأمر 74-15.
14. أحمد أبو السعود، عقد التأمين بين النظرية والتطبيق دراسة تحليلية شاملة، دار الفكر العربي، ط1 ، سنة 2008.
15. أحمية سليمان، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري، علاقة العمل الفردية، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية بن عكنون، الجزائر.
16. بن صاري ياسين، منازعات الضمان الاجتماعي في التشريع الجزائري، دار هومة الجزائر، سنة 2013.
17. بن عزوز صابر الاتفاقيات الجماعية للعمل في التشريع الجزائري والمقارن، عمان ط 1، 2011.
18. بن وراث محمد، قانون التأمين الجزائري، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع الجزائرية، سنة 2011.
19. رامي نهيد صلاح، إصابات العمل والتعويض عنها، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط 1، 2010م.

-
-
20. سمير الأودن، التعويض على إصابات العمل في مصر والدول العربية، دار المعارف الإسكندرية، سنة 2004.
21. لؤي ماجد نيب أبو الهيجاء، التأمين ضد حوادث السيارات، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع 2009.
22. محمد أحمد شحاتة حسين، المسؤولية المدنية عن قتلى حوادث السيارات في الشريعة و القانون المكتب الجامعي الحديث 2010.
23. محمد الصغير بعلي، تشريع العمل في الجزائر، دار العلوم للنشر والتوزيع.
24. محمد حسين منصور المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها، جامعة الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطية، ط 2007.
25. معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، ط الثالثة، سنة 2008.
26. نبيل محمد مختار زميل، إعادة التأمين، معهد التأمين القانوني بلندن FCH، دار الفكر الجامعي الإسكندرية سنة 2005.
27. يوسف دلاندة، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، ط 2012.
- 1**
28. - مراد بن طباق، مقال حول تعويض الأضرار الجسمانية، حوادث المرور، المجلة القضائية 1991، العدد 4.
29. - ذبيح ميلود، حقوق ضحايا حوادث المرور في التشريع الجزائري، الايجابيات و الاختلالات، مجلة دفاتر السياسة والقانون، العدد التاسع، جوان 2013م.
30. - بوزيدي محمد، المصالحة في مجال تعويض ضحايا حوادث المرور، المجلة القضائية للمحكمة العليا 1992، العدد 2.

31. حميش يمينة، حادث المسافة رسالة دكتوراه في القانون الاجتماعي، جامعة أحمد بن بلة وهران، سنة 2014، 2015.
32. زرارة صالح المخطر المضمونة في قانون التأمينات الاجتماعية (دراسة مقارنة القانون الجزائري، والقانون المصري)، رسالة دكتوراه، جامعة منتوري كلية الحقوق قسنطينة، سنة 2006.
33. كيجل كمال الاتجاه الموضوعي في المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ودور التأمين، رسالة نيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص كلية الحقوق جامعة أبو بكر بلقاسم تلمسان، 2006، 2007.
34. عمار شويمة، أحكام حوادث المرور و الآثار المترتبة عليها في الشريعة الإسلامية، مذكرة ماجستير في العلوم الإسلامية تخصص فقه أصول كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية جامعة الحاج لخضر باتنة 2010-2011.
35. لكصاسي سيد أحمد، الأحكام الإجرائية للتعويض عن حوادث المركبات في ظل التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، قانون إجرائي كلية الحقوق جامعة تيارت، 2012، 2013.
36. - بايك ناصر إشكالية اقتران حادث العمل بحادث المرور، مذكرة تخرج لنيل إجازة المدرسة العليا بالقضاء، وزارة العدل، المدرسة العليا للقضاء الجزائر ، الدفعة الثامنة عشر 2007-2010.
37. - زرقط سفيان، نظام تعويض الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، مذكرة إجازة المعهد الوطني للقضاء، مجلس قضاء أم البواقي لسنة 2001، 2004.
38. - عقاري زكرياء، دراسة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر في الفترة 1970-2010، مذكرة ماستر، كلية العلوم الاقتصادية، تخصص علوم التسيير، جامعة الحاج لخضر باتنة 2010-2011.

3

39.- القرار رقم 239441 بتاريخ 2001/03/27 المجلة القضائية 2002 العدد الأول

فهرس المحتويات

أ..... مقدمة

3.....المبحث الأول: مفهوم حوادث الطرق

3.....المطلب الأول: تعريف حوادث الطرق

5.....المطلب الثاني: شروط حادث الطريق

5.....الفرع الأول: النطاق الزمني لحادث الطريق

7.....الفرع الثاني: النطاق المكاني لحادث الطريق

10.....المبحث الثاني: صور حوادث الطرق ومميزاتها

10.....المطلب الأول: صور حوادث الطرق

10.....الفرع الأول: حادث السير

13.....الفرع الثاني: حادث المسافة

18.....المطلب الثاني: مميزات حوادث الطرق عن باقي حوادث العمل الأخرى

18.....الفرع الأول: خصوصية حوادث المرور من حيث موضوع التأمين

الفرع الثاني: خصوصية حوادث المرور من حيث النصوص القانونية

23.....المطبقة عليها

31.....خلاصة الفصل

34.....المبحث الأول: كيفية تحديد التعويض عن حوادث المرور

34.....المطلب الأول: الإجراءات المتبعة للحصول على التعويض

34	الفرع الأول: الاجراءات التي يقوم بها العامل
36	الفرع الثاني: الاجراءات التي تقوم بها الهيئات الخاصة
38	المطلب الثاني: كيفية تقدير التعويض عن حوادث المرور
38	الفرع الأول: حالة العجز الكلي المؤقت
42	الفرع الثاني: حالة العجز الجزئي الدائم
44	الفرع الثالث: حالة الوفاة
48	المبحث الثاني: طرق تسوية النزاع في حوادث المرور
48	المطلب الأول: التسوية الودية
48	الفرع الأول: مفهوم التسوية الودية
49	الفرع الثاني: إجراءات التسوية الودية وشروطها
51	المطلب الثاني: التسوية القضائية
52	الفرع الأول: أمام القضاء المدني
54	الفرع الثاني: أمام القضاء الجزائي
54	خلاصة الفصل
59	خاتمة
63	قائمة المصادر والمراجع