

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة ابن خلدون تيارت

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق خاص معمق



تعويضات حوادث المرور

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص: قانون خاص معمق

إشراف الأستاذة:

- عيشوبة فاطمة

إعداد الطالبين:

- بن قحدون مصطفى

- بوعزوني هشام

لجنة المناقشة

الرتبة	الصفة	أعضاء اللجنة
رئيسا	أستاذ محاضر (أ)	د. قديري محمد توفيق
مشرفا مقررا	أستاذة حاضرة (أ)	د. عيشوبة فاطمة
عضوا مناقشا	أستاذة محاضر (ب)	د. عياد خيرة
عضوا مدعوا	أستاذة حاضرة "ب"	د. بغداد بن عراج فاطمة الزهراء

السنة الجامعية: 2022-2023م



شكر وعرفان

الحمد لله والشكر لله والصلاة والسلام على رسول الله

أتقدم بجزيل الشكر والعرفان

إلى الدكتورة الفاضلة "عيشوبح فاطمة"

على قبولها للإشراف على هذا العمل

وعلى توجيهاتها ومساعدتها القيمة

موصول كل الشكر إلى أعضاء لجنة المناقشة

كما أتقدم بجزيل الشكر إلى كل أساتذتنا الكرام الذين أشرفوا

علينا خلال مساراننا الدراسي و كل من ساهم من قريب أو بعيد

ففي إنجاز هذا العمل ولو بالكلمة الطيبة



قائمة المختصرات

- ق م ج : قانون مدني جزائري

- ق م ف : قانون مدني فرنسي

- ق إ ج : قانون الإجراءات الجزائية

- ج ر ع : جريدة رسمية، العدد

- ص : صفحة

- ط : طبعة

- ج : جزء

- ع : عدد

- /: المادة/الفقرة

- م م ع ع : مجلة المحكمة العليا، العدد

- ش ع ع ت س : الشروط العامة لعقد تأمين السيارات

مقدمة

يتعرض الإنسان في حياته إلى العديد من المخاطر وتختلف هذه المخاطر، من حيث أسبابها ونتائجها، وكذلك مصادرها إذ ازدادت المصادر المتوقعة للخطر وأصبح من الصعب على الأشخاص المتضررين للحصول على التعويض بجبر ما لحقهم من ضرر، وهنا وجد الإنسان ضالته في التأمين الذي نشأ قديما على فكرة التعاون وتطور التأمين إلى أن وصل إلى الصورة التي هو عليها الآن إلا أن أصبح ضروريا جدا وعنصرا فعالا في حياتنا المعاصرة، كأداة لدرء المخاطر عن الأفراد والمؤسسات.

ومع مرور الزمن زادت الحاجة لهذه الوسائل أكثر فأكثر وهذه الزيادة فضلا عن عوامل أخرى حملت معها العديد من الحوادث المرورية التي باتت من أهم الظواهر المنتشرة التي تزهق كاهل كل فرد داخل المجتمع، نظرا للمآسي والخسائر الكثيرة التي تخلفها.

ومن بين هذه المخاطر تلك الناشئة على المركبات إذ أصبحت أضرارها بمثابة عبء كبير على المجتمع الجزائري فأصبح بذلك التأمين عن السيارات في الجزائر يحتل مكانة مهمة بين فروع التأمينات العامة الأخرى نظرا لتزايد أعداد المركبات والكثافة السكانية. فحسب الإحصائيات المقدمة من طرف المديرية العامة للأمن الوطني لسنة 2022، تم تسجيل 709 وفاة وإصابة 20,575 شخص في 17,186 حادث مرور وهذا دون إحصاء حوادث المرور المادية التي لا تحتاج إلى تدخل الحماية وأجهزة الدولة ويتم تسويتها وديا بسبب المركبات.

إن فالتأمين من المسؤولية يعتبر نوع من التأمين على الأضرار⁽¹⁾، والتي تعد بمثابة تقنية قانونية تكفل الحماية الاجتماعية للضحية فبواسطتها يتحمل المؤمن التبعات المالية التي ترتبها مسؤولية المؤمن له نتيجة رجوع الغير عليه بالمسؤولية سبب الأضرار اللاحقة به، فيكون ضامنا حقيقيا للضحية عن الأضرار التي تلحقها بسبب مسؤولية المؤمن له فالتأمين من

(1) - المواد 163 إلى 173 من الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25-01-1995 المتعلق بالتأمينات الجريدة الرسمية العدد 13 الصادرة 08-03-1995 المعدل و المتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 25 يناير 2006.

المسؤولية المدنية يمكن المؤمن له من توفير التعويض للضحية ويتكفل بإصلاح الضرر الذي لحقها ويضمنها من ماطلة واعسار المؤمن له المسؤول.

ولمعرفة تطور النظام القانوني للتعويض المدني لحوادث المرور يجب الاطلاع على تطور المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في التشريع الجزائري، مما يستلزم دراسة تطور المسؤولية المدنية في التشريع الفرنسي بحكم أن القانون المدني الفرنسي طبق سنة 1962 إلى غاية 1973، حيث تطور في تحديد أساس المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات على مستوى التشريع الفرنسي، والذي كان مطبقا في الجزائر عندما كانت مستعمرة فرنسية وحتى بعد الاستقلال إلى غاية 1973 وخلال الفترة الممتدة مابين الاستقلال وصدور القانون المنظم لإلزامية التأمين على السيارات.

وإستحدث المشرع الجزائري سنة 1970 صندوقا خاصا بالتعويضات عن حوادث المرور يضمن فيه الأضرار الجسدية التي تلزم الدولة بتعويضها وبهذا تدخلت السلطة التشريعية بإصدار الأمر الملزم بالتأمين عن المسؤولية المدنية الناتجة عن حوادث السيارات وكان هذا سنة 1974، كما صدرت كذلك القانون المدني (

¹ سنة 1975 وتناول المسؤولية المدنية في المادتين 124 (متعلق بالمسؤولية التقصيرية و138 المسؤولية الناشئة عن الأشياء).

فلهذا يحتل الموضوع أهمية بالغة لارتباطه بالحفاظ على الحق في الحياة وجبر الضرر الناتج عن حوادث المرور، إذ أصبحت السيارات من أكثر الأشياء إحداثا للضرر، وإذا طالعنا الجرائد الوطنية والجهات الرسمية عن جسامه الأضرار المادية والجسدية والمعنوية التي تتجم عن حوادث السيارات وكذلك الأضرار المستثناة من الضمان وسقوط الحق فيه، وكيفية التعويض عن الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في حالة سبب وفاة الضحية أو إصابته.

بالإضافة الى تدخل الدولة الاحتياطي في تعويض المتضررين جسمانيا في حالات وبشروط خاصة.

ومن هذا المنطلق تهدف دراستنا لهذا الموضوع لمعرفة الأسس القانونية المتبعة من طرف المشرع الجزائري بشأن تعويض حوادث المرور، ومعرفة من يعرض الضرور في حالة عدم تمكنه من حصوله على التعويض من قبل المسؤول عن الحادث أو شركة التأمين وكذا في الحالات التي يكون فيها المسؤول عن الحادث مجهول، أيضا حالات التدخل والاستثناءات الواردة بخصوص صندوق ضمان السيارات.

ومهما يكن من أمر، فاختيارنا لهذا الموضوع نتيجة لعدة اعتبارات منها الشخصية تتمثل في اكتساب قاعدة علمية في مجال التعويضات في حوادث المرور خاصة في وقتنا الحالي.

أما عن الأسباب الموضوعية لاختياره فترجع لكون الحماية القانونية لضحايا حوادث المرور المادية والجسمانية وذوي حقوقهم من الموضوعات المبهمة كثيرا لدى المجتمع. إذ بقي منحصر فقط بين الضحايا وذوي الحقوق وقمع شركات التأمين أو صندوق ضمان السيارات وأصحاب المركبات المتسببة في الحوادث حيث لاحظنا العديد من الضحايا لحوادث المرور لم يباشروا أي إجراءات خاصة باستيفاء التعويض نتيجة جهلهم بها. لذلك ارتأينا تناول هذا الموضوع بغية التطرق لكيفية الحصول على التعويضات المستحقة مبيينا الأساس القانوني المتبع من طرف المشرع الجزائري.

ورغم الصعوبات التي واجهتنا في إتمام هذه المذكرة خاصة فيما يتعلق عدم القدرة في الحصول على بعض الكتب من شركات التأمين.

(1) الأمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني ج. ر.ع 78 صادر في 30-09-1975 معدل

وبغية الإلمام والإحاطة بمختلف الجوانب لهذا الموضوع وشرح النصوص القانونية المتعلقة به وتبسيطها عمدنا الى طرح الإشكالية التالية:

ماهو أساس ونظام تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المرور، وكذا الإجراءات اللازمة للحصول عليه وكيفية تقديره ؟ وماهي الحالات التي يتدخل فيها صندوق ضمان السيارات ؟

ولإجابة على هذه الإشكالية سوف نعتمد في هذا البحث على المنهج الوصفي التحليلي وذلك عن طريق وصف النظام القانوني للمسؤولية المدنية والتأمين الإلزامي لحوادث المرور. ويتجسد المنهج التحليلي من خلال تحليلنا لبعض المواد القانونية من الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 جانفي 1974 المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31 المؤرخ في 19 جويلية 1988 المدعم بجملة من المراسيم التطبيقية التي توضح سير عمليات التعويض.

وكانت دراستنا في هذا الموضوع وفق خطة منهجية مقسمة تقسيما ثنائيا ومتوازنة شكلا وموضوعا حيث تطرقنا في **الفصل الأول** للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات وإلزامية تأمينها، وقسمنا هذا الفصل إلى مبحثين **المبحث الأول** بعنوان المسؤولية المدنية لحوادث السيارات وشروط قيامها، أما **المبحث الثاني** فقد اشتمل على إلزامية تأمين المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات. في حين تضمن **الفصل الثاني** تقدير وإجراءات الحصول على التعويض في حوادث المرور، الذي قسمناه بدوره إلى مبحثين **المبحث الأول** جاء بعنوان تقدير تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المرور، أما **المبحث الثاني** تناولنا فيه إجراءات الحصول على التعويض عن حوادث المرور.

الفصل الأول

المسؤولية المدنية

عن حوادث السيارات وإلزامية التأمين

تمهيد

يعتبر نظام التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات من أهم التشريعات التي نظمها المشرع الجزائري لتحقيق الأمن والسلامة في النقل لتكتمل تشريع المرور في هذا المجال ولما كان نظام التأمين من المسؤولية بهذه الأهمية فلقد نظم المشرع الجزائري من زمن ليس بقريب عن طريق الأمر رقم 15/74 مؤرخ في 30 جانفي 1974 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88 المؤرخ في 19 جويلية 1988 ليغطي مسؤولية الحارس لأن المدين بالتعويض عن الضرر الواقع بسبب حادث السيارة هو الحارس متى ثبتت مسؤوليته عن الضرر إذ يعتبر هذا الأخير الضامن الأصلي، ويأتي التأمين الإلزامي عن حوادث السيارات ليجعل المؤمن ملتزما إلى جانب الضامن الأصلي بالتعويض في مواجهة المضرور.

ولتوضيح ذلك أكثر ارتأينا تقسيم هذا الفصل للمبشرين التاليين:

المبحث الأول: المسؤولية المدنية لحوادث السيارات وشروط قيامها

المبحث الثاني: إلزامية تأمين المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات

المبحث الأول:

المسؤولية المدنية لحوادث السيارات وشروط قيامها

سنتطرق في هذا المبحث إلى المسؤولية المدنية لحوادث السيارات وشروط قيامها، وذلك من خلال التعرف على الأساس القانوني للمسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، إضافة إلى التعرف على شروط قيام المسؤولية عن حوادث السيارات.

المطلب الأول: الأساس القانوني للمسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات

سنحاول من خلال هذا المطلب إبراز الأساس القانوني للمسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، وهذا بالتطرق إلى النظرية الشخصية، وكذا النظرية الموضوعية، وأخيراً الأساس المزدوج.

الفرع الأول: النظرية الشخصية

حسب هذه النظرية لا يمكن أن نطلق لفظ المسؤولية عن حوادث السيارات، إلا في حالة ارتكاب خطأ سواءً كان هذا الخطأ تقصيري يفترض النية في الإضرار، أو كان خطأ في حالة الإهمال أو قلة الاحتراز.⁽¹⁾

المسؤولية الناجمة عن حوادث السيارات مجرد تطبيق للقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية التي تقوم على فكرة الخطأ أين يسأل سائق السيارة عملاً تحدثه السيارة من أضرار وفقاً لنص المادة 124 ق.م.ج "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضرراً للغير يلزم من كان سبباً في حدوثه بالتعويض".⁽²⁾

خلال هذا النص يتضح أنّ الخطأ الشخصي يتكون على ركنين وهما الركن المادي وهو عبارة عن الإخلال بالتزام القانوني العام بعدم الإضرار بالغير، أمّا الركن الثاني فهو الإدراك أي

⁽¹⁾ دنون سمير سهيل، المسؤولية المدنية عن فعل الآلات الميكانيكية والتأمين الإلزامي عليها، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2005، ص 102.

⁽²⁾ أمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج ر، ع 78، الصادرة بتاريخ 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 جوان 2005، يتضمن القانون المدني، ج ر، ع 44، الصادرة بتاريخ 26 جوان 2005.

يكون الشخص مدركاً لأعمال التعدي التي قام بها سولءاً بقصد أو وقع الحادث بغير قصد.

بالنسبة للمادة 138 ق.م.ج كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة، يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء...⁽¹⁾، وعلى هذا الأساس القانوني يتضح أنه لا يمكن للحارس نفي الخطأ إلا بإثباته السبب الأجنبي.⁽²⁾

كل ما هو جدير بالذكر، أن المضرور يعفى من إثبات الخطأ لأنه مفترض أحيانا وثابتاً أحياناً لذلك سنتطرق إلى نظرية الخطأ المفترض (أولاً)، ونظرية الخطأ في الحراسة (ثانياً).

أولاً: نظرية الخطأ المفترض

تقوم هذه النظرية على أن السيارة متى أحدثت ضرراً للغير، فإن المضرور يستحق تعويضاً عما أصابه من ضرر دون أن يلزم بإثبات خطأ الحارس، بمفهوم المخالفة أن المضرور لا يكلف بإثبات الخطأ لأنه مفترض، ولكنّه يكلفه بإثبات الشروط التي تتحقق بها المسؤولية عن الأشياء الغير الحية فيجب عليه أولاً أن يثبت أن المدعى عليه هو حارس الشيء الذي أحدث الضرر، والمفروض هنا أن الحارس هو المالك الحقيقي للسيارة، غير أنه يمكن أن يثبت أن حراسة الشيء قد خرجت من يده إلى يد شخص آخر وعند إذن يكون هذا الشخص هو المسؤول.⁽³⁾

أبرز مثال على ذلك، أن يقوم سائق السيارة بإحداث ضرر لأحد العابرين في الطريق، بالتالي فالمضرور في هذه الحالة غير ملزم بإثبات الخطأ لأن الخطأ مفترض من جانب السائق بدون إثبات من المدعي.⁽⁴⁾

(1) أمر رقم 58-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975.

(2) "السبب الأجنبي" هو الحادث الذي يجعل الحارس أمام استحالة تأدية الالتزام بالحراسة وهو الذي ينفى الدور السببي الظاهر للشيء ويعتبر السبب الحقيقي في إصدار الضرر.

(3) دنون سمير سهيل، المرجع السابق، ص 102.

(4) فاضلي إدريس، المسؤولية المدنية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2007، ص 202.

المشرع أقام قرينة قانونية على خطأ الحارس، بحيث لا يكلف المضرور بإثبات الخطأ وإنما يجب عليه أن يثبت فقط الضرر وعلاقة السببية بين الشيء والضرر، فهذه القرينة لا يمكن هدمها من طرف الحارس إلا بإثباته السبب الأجنبي وهذا وفقا لأحكام المادة 138 ق.م.ج.(1)

نجد رأي الأستاذ عبد الرزاق السنهوري يأخذه بنظرية الخطأ المفترض بالرغم من أنه أشار إلى الخطأ الثابت وصرح عن ذلك " أن الافتراض لا يقبل إثبات العكس وذلك لأن الضرر لم يحدث إلا لأن زمام الشيء قد أفلت من يده وهذا الإفلات هو عين الخطأ، وقد ثبت الإفلات بدليل وقوع الضرر فلا حاجة للإثبات العكس لأنه خطأ قد تم إثباته ولا يتصور إذن أن يثبت عكسه " ثم يعود الأستاذ " السنهوري " مرة أخرى باقتناعه بفكرة الخطأ المفترض " أن كل خطأ مفترض افتراضا لا يقبل إثبات العكس هو خطأ ثابت لا خطأ مفترض، ولكنه على نحو خاص فقد تدخل القانون لجعله خطأ ثابتا بأن جعل حدوث الضرر دليلا على إفلات الشيء من الحراسة علما بأن هذا الإفلات كان السبب في إحداث الشيء ضررا لم تتحقق الغاية وكان هذا هو الخطأ، ولكن لم نصل إلى هذه النتيجة إلا عن طريق دليل..."(2).

لقد تعرضت هذه النظرية إلى انتقادات في عدة جوانب منها:

- أن الادعاء بقرينة الخطأ المفترض هي أساس المسؤولية عن الأشياء ادعاء باطل، أي أن هذه القرينة تتناقض مع أحكام المادة 1352/1 ق.م.ف والمادة 337 ق.م.ج، التي تنص على أن القرائن القانونية هي قرائن بسيطة أو أنها لا تكون قاطعة إلا بنص صريح وهذا ما لا نجده في شأن القرينة في المسؤولية عن الأشياء.(3)

(1) دنون سمير سهيل، المرجع السابق، ص 103.

(2) بشوع علاوة، التأمين الإلزامي المسؤولية عن حوادث السيارات في الجزائر، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، الجزائر، 2006، ص 76.

(3) فاضلي إدريس، المرجع السابق، ص 204-205.

- زيادة على ذلك أنه هناك عدة طرق لهدم قرينة الخطأ، فأحيانا يكتفي المسؤول وهو سائق السيارة بإثباته عدم الخطأ وأحيانا يجب عليه إثبات حدوث الضرر نتيجة السبب الأجنبي.⁽¹⁾

ثانيا: نظرية الخطأ في الحراسة (الخطأ الثابت)

حسب هذه النظرية حارس الشيء هو سائق السيارة، فيجب أن يكون ملتزما قانونيا ومحددا، أن لا يحدث ذلك الشيء (السيارة) ضررا للغير⁽²⁾، ويكون الالتزام بتحقيق غاية وهو ألا يلحق الضرر بالغير، ومن الفقهاء المؤيدون لفكرة الخطأ كأساس للمسؤولية عن حوادث الأشياء نجد الأستاذ هنري مازو " وذلك في سنة 1925 الذي قرّر أن أساس مسؤولية حارس الشيء هو الحراسة، وعلى ضوء ذلك فإن حارس الشيء يسأل طبقا لأحكام المادة 1384/1 ق.م.ف، على أساس أن حارس الشيء أخلّ بالتزامه في الحراسة وهذا ما ينطبق على حوادث السيارات، فبمجرد وقوع حادث السيارة وتحقق الضرر فإنه يثبت عن ذلك خطأ سائق السيارة لأن السيارة في هذه الحالة أفلتت من رقابة الحارس⁽³⁾، وفي نفس الموضوع يقول الأستاذ "سليمان" "مرقس" وهو من مؤيدي نظرية ل ابنه الخطأ في الحراسة " وعلى ذلك يمكن أن نقرر أنها مسؤولية مفترضة تقوم على أساس خطأ ثابت في الحراسة...".

على هذا الأساس، فإن الخطأ الثابت يتحقق بمجرد وقوع الضرر فيصبح الحارس قد أخل بالتزام الحراسة الذي تتطلبه المادة 1384/1 ق.م.ف وهذا هو فحوى نظرية الخطأ في الحراسة.⁽⁴⁾

(1) دنون سمير سهيل، المرجع السابق، ص 109.

(2) بعجي محمد، المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون خاص، جامعة الجزائر، الجزائر، 2008، ص 30.

(3) بشوع علاوة، المرجع السابق، ص 80.

(4) فاضلي إدريس، المرجع السابق، ص 207.

يجب على المضرور وفقاً لهذه النظرية أن يثبت بأن زمام السيارة قد أفلت من يد سائق السيارة فإن استطاع إثبات ذلك فلا يمكن للسائق نفي الخطأ، إلا إذا أثبت أن الضرر قد حدث بسبب أجنبي لا يمكن توقعه.

برغم ما جاء به أنصار نظرية الخطأ الثابت، إلا أن رأيهم لم يسلم من الانتقاد ومن بين هذه الانتقادات الموجهة إليهم نجد ما يلي:

- أن الادعاء بفكرة الخطأ الثابت ما هو إلا إيداع لمجرد الدفاع، بدليل أنه لم تنظمه نصوص خاصة تؤيدّه عن ذلك.

زيادة عن ذلك، الخطأ في الحراسة الذي قررتّه هذه النظرية وهو الإخلال بواجب الحيلة والحراسة وإن صح اعتباره خطأ فإنه لا تتوافر فيه عناصر الخطأ اللازمة أي العنصر المادي والمعنوي وفي هذه الحالة يوجد العنصر المادي فقط⁽¹⁾.

كذلك إلزام الحارس بمنع الشيء من الإفلات من الرقابة، هو التزام مبالغ فيه بأن هناك التزام قانوني موضوعه منع الشيء من الإفلات وإحداث ضرر للغير⁽²⁾.

الفرع الثاني: النظرية الموضوعية

تقوم هذه النظرية على أن الخطأ ليس أساساً للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارة، وإنما الضرر وهذا طبقاً للمادة 1384/1 ق.م.ف المقابلة للمادة 138 ق.م.ج.⁽³⁾

الفقه في هذه النظرية اتفقوا حول عنصر الضرر كأساس لقيام المسؤولية الناجمة عن حوادث السيارات، رغم أن المسألة فيها خلاف في هذه النظرية، لذلك رجح جانب من الفقه نظرية تحمل التبعية (أولاً)، ومنهم من لجأ إلى نظرية الضمان (ثانياً).

(1) بعجي محمد، المرجع السابق، ص 39.

(2) فاضلي إدريس، المرجع السابق، ص 210.

(3) أمر رقم 75-58، المرجع السابق.

أولاً: نظرية تحمل التبعة أو المخاطر

حسب هذه النظرية، فإن حارس السيارة يسأل ويلزم بتعويض عما تسببه للغير من أضرار بدون حاجة إلى البحث عن فكرة الخطأ، وأساس ذلك هو تحمل، التبعة ومن أتباع هذه النظرية نجد الفقيهين " سالي وجوسران " الذين ذهبوا إلى أن " ارتباط المسؤولية المدنية بفكرة الخطأ كانت فكرة قديمة، وأساس المسؤولية في نظرها يكمن على فكرة المخاطر⁽¹⁾.

المسؤولية عن حوادث السيارات طبقاً لهذه النظرية تتحقق متى أحدث الشيء (السيارة) الموجود تحت حراسة المسؤول ضرر للغير، في هذه الحالة المضرور غير مطالب بإثبات خطأ وإنما يشترط أن يثبت علاقة سببية بين الضرر الذي أصابه، والشيء الذي أحدث الضرر⁽²⁾.
يتبين لنا من هذا المنطلق، أن " المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات وفقاً لنظرية تحمل التبعة ليست مسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ الشخصي، بل هي مسؤولية موضوعية تقوم على استناد عمل الشخص وفعله⁽³⁾.

الجدير بالذكر أن " هذه النظرية لها صورتان إحداهما عامة مطلقة وتسمى بنظرية تحمل المخاطر المستحدثة، وبموجبها يكون الشخص مسؤولاً عن النتائج الضارة التي تترتب عن أي نشاط يقوم به، أما الصورة الثانية وهي خاصة مقيدة تسمى الغرم بالغنم وبحسبها يسأل الشخص عن النتائج الضارة لنشاطه فقط في الأحوال التي يزيد فيها المخاطر العادية الملازمة في الحياة⁽⁴⁾.

يظهر موقف المشرع الجزائري وفقاً لهذه النظرية في الأمر رقم 74-15 مؤرخ في 30 جانفي 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار وذلك في المادة 08 منه " كل حادث سير سبب أضراراً جسامانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية

(1) بشوع علاوة، المرجع السابق، ص 84.

(2) فاضلي إدريس، المرجع السابق، ص 212.

(3) ناصر محمد عبد السلطان، المسؤولية عن فعل الأشياء التي تتطلب عناية خاصة، والآلات الميكانيكية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2005، ص 143.

(4) بشوع علاوة، المرجع السابق، ص 85.

أو ذوي حقوقها، وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث ويشمل هذا التعويض كذلك المكتتب في التأمين ومالك المركبة، كما يمكن أن يشمل سائق المركبة ومسبب الحادث ضمن الشروط المنصوص عليها في المادة 13 بعده⁽¹⁾.
المشرع الجزائري أقرَّ بوجوب التعويض، عندما يكون هناك ضرر بدون اشتراط توافر ركن لخطأ. وفي هذا المقام يصرح الدكتور محمود جلال حمزة " بأنَّ المسؤولية عن الأشياء غير الحية تقوم على أساس موضوعي لا يقيم وزناً للخطأ مهما كان نوعه وبعبارة أخرى فإنها تقوم على تحمل التبعة، إذ ليس من المنطق ولا من العدالة حتى ولا من الأخلاق أن يحرم المضرور من التعويض...".

يميل المشرع الجزائري إلى الأخذ بالمسؤولية التي تقوم على تحمل التبعة، فيكون التعويض للمتضرر تلقائياً وإلزامياً وثابتاً ولا مجال لسلطة التقديرية للقاضي فيه، سواء كان قاضياً مدنياً أو جزائياً على عكس الحال في أحكام المادتين 124 و138 ق.م.ج وبذلك فإن نظام المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات أصبح لا يعتمد على العناصر الأساسية والتقليدية التي يقوم عليها التعويض في المسؤولية المدنية وفقاً لعناصر التالية: الخطأ، الضرر، العلاقة السببية.⁽²⁾

ثانياً: نظرية الضمان

يتزعم هذه النظرية الأستاذ أستاذ استارك ومؤدى هذه النظرية أن المسؤولية عن الأشياء تقوم على أساس الالتزام بالضمان لا على أساس فكرة الخطأ ولا على أساس تحمل التبعة، ويرى الفقيه أن المسؤولية بصفة عامة ما دامت تستهدف التعويض المدني، فيكفي تقرير التعويض للمضرور أوذي في حق من حقوقه الأساسية، كالاعتداء على سلامة جسمه⁽³⁾.

(1) أمر رقم 74-15 مؤرخ في 30 جانفي 1974 يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، ج.ر.ج، عدد 15 صادر بتاريخ 19 فيفري، 1974 معدل ومنتتم بالقانون رقم 31-88 مؤرخ في 19 جويلية 1988 يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، ج.ر.ج، العدد 29 صادر بتاريخ 20 يوليو 1988.

(2) بعجي محمد، المرجع السابق، ص 95-96.

(3) فاضلي إدريس، المرجع السابق، ص 219-220.

وعلى هذا الاتجاه فإن أستاذك يفرق بين نوعين من الحقوق من حيث جواز المساس بها من عدمه:

- النوع الأول: يشمل الحق في الحياة، وفي سلامة جسم الإنسان وأمواله المادية، فبمجرد المساس بها يعتبر ضرر غير مشروع.

- النوع الثاني: وهي الحقوق التي يسبب المساس بها أضرار اقتصادية أو أدبية أمثال ذلك، حق الإنسان في سلامة شرفه وهذه الحقوق قد يكون المساس بها مشروعاً أو غير مشروع، وذلك بالنظر إلى الشخص محدث الضرر هل يملك حق إحداثه أم لا. يضيف أستاذك أنه في حالات معينة، يلزم أن يكون للحق في ضمان السلامة حماية مطلقة، كما في حالة المسؤولية عن فعل الأشياء، على أساس أن الأمر يتعلق بتعويض عن الأضرار المادية والجسدية⁽¹⁾.

نظرية الالتزام بالضمان تؤسس المسؤولية في التعويض، إلا أن ذلك لا يمثل سوى تطبيق لنظرية تحمل التبعة بحجة أنّها لا تقيم المسؤولية على أية شروط، وإنّما يكفي ذلك حدوث الضرر من الشيء السيارة⁽²⁾.

الفرع الثالث: الأساس المزدوج

بالترويج بين نظرية الخطأ ونظرية المخاطر، نجد أنها تبدو مطابقة للقوانين الوضعية، وهو ما يعبر عنه بتزاوج الأسباب *mariage de risque* وهما نجد البعض يرى أنّ الخطأ هو مصدر رئيسي أصلي للمسؤولية وأن المخاطر تأتي في الدرجة الاحتياطية، في حين جعل البعض الآخر فكرة الضمان كأصل وفكرة الخطأ كأساس احتياطي، لكن رغم ذلك تعرض الاتجاه التوفيقي إلى النقد وبهذا ظهر فشل كل محاولات الجمع بين فكرتي الخطأ وتحمل التبعة⁽³⁾.

(1) ناصر محمد عبد الله سلطان، المرجع السابق، ص 153-154.

(2) فاضلي إدريس، المرجع السابق، ص 220.

(3) دنون سمير سهيل، المرجع السابق، ص 148، 140.

نجد أن كل من النظريات الشخصية والموضوعية أخفقت في وضع أساس للمسؤولية بسبب تضارب آراء الفقهاء، كما ته في الواقع يستحيل تحديد أساسها لأن كل أساس قانوني مقترح لها معرض للنقد لهذا نجد الأستاذ علي علي سليمان" في حيرة من الأمر أدى به إلى القول أنه من العبث محاولة إيجاد أساس قانوني لها يسلم من النقد، وبالتالي ينبغي لقول بأنها مسؤولية من نوع خاص⁽¹⁾.

يفهم أن المشرع الجزائري اتجه إلى تأسيس قيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات على أساس مزدوج، مفاده الخطأ الثابت المفترض من جانب الحارس للسيارة كأساس أصلي، وجعل من فكرة الضمان التعويضي الوارد في المادة 08 من الأمر رقم 74-15⁽²⁾ مؤرخ في 30 جانفي 1974، كأساس احتياطي لضمان حق المضرور للحصول على التعويض.

المطلب الثاني: شروط قيام المسؤولية عن حوادث السيارات

سنبرز في هذا المطلب شروط قيام المسؤولية عن حوادث السيارات، وذلك من خلال التعرف على فعل السيارة كأساس لقيام المسؤولية المدنية، وكذا التعرف حراسة السيارة.

الفرع الأول: فعل السيارة كأساس لقيام المسؤولية المدنية

أولاً: معيار وجود فعل السيارة

سنحاول من خلال هذا العنصر تحديد المعايير التي يمكن من خلالها الفصل بين المسؤولية عن الفعل الشخصي والمسؤولية عن فعل السيارة، خصوصاً بعد تعرفنا على أن فعل السيارة لا يقتصر على حالة حدوث الضرر دون تدخل الإنسان لما لذلك من أهمية بالغة في تحديد نوع المسؤولية، ومن ثمّ النص الواجب التطبيق هل هو نص المادة 124 من القانون المدني الذي تقوم المسؤولية فيه على أساس الخطأ الواجب الإثبات، أم نص المادة 138 من

⁽¹⁾ سلمان علي علي، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994، ص 159.

⁽²⁾ أمر رقم 74-15 مؤرخ في 30 جانفي 1974، المرجع السابق.

القانون المدني، والذي تقوم فيه المسؤولية أساس موضوعي غير فكرة الخطأ، لهذا فقد عمل الفقه والقضاء الفرنسي على إيجاد معايير للفصل بينهما تتمثل أهمها فيما يلي:

1. العيب الذاتي أو الداخلي في السيارة: ذهبت فئة قليلة من الفقه إلى الأخذ بالفعل

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

وهما الشرطان الذين اعتمدهما القضاء الفرنسي في مرحلة سابقة كمعيار للتدخل الإيجابي للشيء⁽¹⁾، ويؤخذ على هذا الرأي أنه لا يمكن عملياً تصور التدخل التلقائي للشيء غير الحيوانية في مجريات الحادث دون سبب محرك له فالشيء غير الحيوانية لا يمكنه التدخل إلا إذا قام الإنسان بتحريكه أو قام عامل خارجي بذلك، أو وضع في وضع شاذ غير مألوف يجعله قابلاً لإلحاق الضرر، فالسيارة لا يمكنها أن تتحرك ما لم يقم الإنسان بدفعها أو بتشغيل محركها الذي يعد مصدر طاقتها أو وضعت وهي متوقفة في وضع مائل عن خط الأفق بشكل يفقد المكابح عملها. ومن جهة أخرى فإن اشتراط العيب في الشيء حتى ينسب الضرر إليه أمر يرهق المضرور الذي يكون ملزماً بأن يثبت وجود هذا العيب.

2 معيار فقد الحراسة أو فقد الرقابة على السيارة: اقترح الأستاذ "هنري" "مازو معياراً

للتمييز بين فعل الشيء غير الحيوانية وفعل الإنسان فقال أن الضرر ينسب إلى فعل الشيء غير الحيوانية إذا أفلت هذا الأخير من زمام حارسه، وتوضيحا لذلك فقد قال: "أن الشيء لم يكن ليستطيع بنفسه أن يسبب ضرراً فالإنسان وحده هو الذي يعطي للشيء غير الحيوانية ما يساوي الحياة التي تتقصه، ولكن متى بدأت قوة الشيء في الحركة فإن هذه القوة تتجاوز في الغالب

(1) محمود حمزة جلال المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص 206.

قدرة الإنسان، وهذا ما يمنح للشيء فعلاً مستقلاً، وتتجلى هذه الحقيقة خاصة حينما نبحث في الحوادث التي تحدثها السيارة مثلاً فالسيارة التي تسيير بسرعة كبيرة لا تكون لقائدها السيطرة التامة عليها لأنه حينما يري شخصاً يقطع الطريق ويقوم بكل ما يمكن له عمله لوقف السيارة ولا يتمكن من إيقافها في الوقت المناسب يكون زمامها لبيع 20 قد أفلت من يده⁽¹⁾.

إن معيار إفلات الشيء من يد حارسه الذي قال به الأستاذ "مازو" منتقد لأنه يؤدي إلى نتائج غير منطقية، فإذا قلنا أن معيار التمييز بين فعل الشيء وفعل الإنسان هو إفلات الشيء من يد حارسه وقلنا أن الضرر ينسب إلى فعل الإنسان طالما كان هذا الأخير متحكماً في الشيء وقلنا أن الضرر ينسب إلى فعل الشيء إذا فقد الحارس سيطرته على الشيء بسبب القوة الذاتية الجامعة له، فإن ذلك يؤدي بنا إلى نتيجة مفادها أن مركز المسؤول الذي يتعمد إلحاق الضرر بالآخرين والذي يسأل على أساس الفعل الشخصي أحسن من مركز المسؤول الذي لم يتعمد ذلك، والذي يسأل بدوره على أساس المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية؛ لأن الضرور في الحالة الأولى يكون ملزم بأن يثبت خطأ المسؤول طبقاً للمادة 124 من القانون المدني، لكنه في الحالة الثانية فإن الضرور يكون معفى من ذلك طبقاً للمادة 138 من القانون المدني.

3. معيار الاشتراك في الضرر: إن هذا المعيار يبنى على أساس أنه بمجرد تدخل السيارة

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

(1) محمود حمزة جلال نفس المرجع، ص 245.

ثانياً: شروط تحقق فعل السيارة.

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

1. شرط الاتصال المادي بين السيارة والمضروب: حتى يكون فعل السيارة كأساس

لتطبيق أحكام المسؤولية الموضوعية يشترط بعض الفقهاء أن يكون هناك اتصال مادي بين فعل السيارة والمضروب، في حين يرى البعض الآخر أنه يكفي لتحقيق هذا الشرط الاتصال المادي بين المضروب وبين آخر ناتج عن الشيء الأصلي، وإذا لم يتحقق هذا الاتصال؛ أي التلامس سواء في الحالة الأولى أو الثانية، انعدم فعل الشيء، مما يؤدي إلى استبعاد تطبيق أحكام المسؤولية عن الأشياء، غير أن الحقيقة خلاف ذلك، وأن الاتصال بين السيارة التي سببت الضرر والمضروب ليس بشرط لوجود فعل السيارة لأن المقصود بهذا الأخير أن تكون السيارة سبباً حقيقياً في الضرر، ومما لا شك فيه أن عدم التلامس بين السيارة والمضروب لا يمنع مما من إمكان تدخلها أو اشتراكها إيجابياً في إحداث الضرر⁽¹⁾.

2. شرط نشاط أو حركة السيارة: يرى أنصار هذا الاتجاه أن فعل السيارة كأساس لتطبيق

أحكام المسؤولية وضوعية يتحقق إذا كانت متحركة وقت حدوث الضرر، أما إذا لم تتحرك أي كانت في حالة سكون فلا تنتج أي ضرر، وبالتالي يكون تدخلها في هذه الحالة سلبياً، إلا أن هذه النظرية لاقت انتقادات عديدة لهذا لم تقبل من طرف العديد من الفقهاء بل حتى بعض كبار أنصار هذه النظرية قد تخلو عنها لأن الوضع الساكن للسيارة لا يمكن في الحقيقة أن يقف عائقاً في سبيل تطبيق أحكام المسؤولية الموضوعية، مما يجعلنا نستخلص أن المشرع لم

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

يشترط أي شرط خاص في فعل السيارة، وإنما اشترط على المضرور فقط إثبات أن تدخل السيارة كان سبباً لتحقيق الضرر⁽¹⁾.

الفرع الثاني: حراسة السيارة

إن الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات وفقاً لقواعد المسؤولية يشترط فيه أن يكون حارساً للسيارة وقت الحادث، والمقصود بالحراسة حسب نص المادة 138 من القانون المدني على أنها السيطرة أي السلطة الفعلية على السيارة في الاستعمال والتوجيه والرقابة سواء كانت هذه السلطة تستند إلى حق مشروع أولاً⁽²⁾، وللتفصيل أكثر في هذا الموضوع سنقسم هذا المطلب إلى فرعين، وسنتحدث في الفرع الأول عن عناصر الحراسة، وفي الفرع الثاني على قرينة الحراسة وهدمها.

أولاً: عناصر الحراسة

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

1. العنصر المادي للحراسة: يقصد باستعمال السيارة استخدامها كأداة لتحقيق غرض

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

(1) كيجل كمال، المرجع السابق، ص 45.

(2) محمود حمزة جلال، المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، 1988، ص 254.

2. **العنصر المعنوي للحراسة:** حتى يكتمل معنى فكرة الحراسة يجب أن تُباشر السلطة على السيارة لحساب الحارس؛ أي يكون مستقل وغير تابع لأي شخص آخر، أما إذا كان الأمر خلاف ذلك فإننا نكون أمام مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع، والتي يمكن القول من خلالها أن مسؤولية المتبوع تقوم عن أعمال تابعه باعتباره حارساً للسيارة التي يقودها والتي أحدثت ضرراً دون حاجة إلى إثبات خطأ هذا الأخير، وهو ما يتماشى ونص المادة 136 من القانون المدني الجزائري.⁽¹⁾

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

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

-أما الاتجاه الثاني: يري أنه يشترط التمييز في الحارس قياساً على أن التمييز عنصر مهم في تقرير مسؤولية الأشخاص طبقاً للقواعد العامة للمسؤولية عن العمل الشخصي⁽²⁾، لكن القضاء الفرنسي فصل في الأمر، ففي بداية الأمر رفض الأخذ بمسؤولية عديم التمييز عن الضرر الحاصل عن فعل الشيء غير الحي الواقع تحت حراسته، وذلك عندما كان يأخذ بفكرة الحراسة القانونية، لكن فيما بعد أقر بمسؤولية عديم التمييز تحقيقاً لمبدأ العدالة وحق المضرور في التعويض⁽³⁾.

ثانياً: إثبات قرينة الحراسة وهدمها

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

(1) كيجل كمال، المرجع السابق، ص 90.

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

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

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

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

وتنتقل الحراسة إلى الغير إرادياً عن طريق الاتفاق أو العقد أو بغير إرادة الحارس كما لو تعرضت السيارة للسرقة، فالسرقة تنقل الحراسة بمقوماتها الثلاثة من الحارس إلى السارق فيصبح هذا الأخير حارساً فعلياً للشيء⁽¹⁾.

(1) العربي بلحاج النظرية العامة للالتزام في القانون الجزائري الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1995، ص362.

المبحث الثاني:

إلزامية تأمين المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات

سنتطرق في هذا المبحث إلى إلزامية تأمين المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات وذلك من خلال التعرف على القاعدة العامة في إلزامية تأمين المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، وكذا التعرف على حدود ضمان المسؤولية المدنية في حوادث المرور.

المطلب الأول: القاعدة العامة في إلزامية تأمين المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات

سنحاول في هذا المطلب إبراز إلزامية التأمين على السيارات من حيث الموضوع، وهذا بالتطرق إلى إلزامية التأمين على السيارات من حيث الموضوع، وكذا إلزامية التأمين على السيارات من حيث الأشخاص وذلك من خلال ما يأتي من عناصر.

الفرع الأول: إلزامية التأمين على السيارات من حيث الموضوع

يهدف إلزامية التأمين من جهة إلى حماية المؤمن له من رجوع الغير عليه بالتعويض ومن جهة أخرى يضمن للضحية الحق في التعويض مهما كانت الحالة المالية لمستعمل المركبة، لذلك جاءت قواعده أمره تتعلق بالنظام العام، ولا يمكن الاتفاق مخالفتها⁽¹⁾.
وا إلزامية التأمين في جانبها الموضوعي تتحدد في المركبة الواجب التأمين عليها والأضرار المضمونة بالتأمين الإلزامي، وكذا الإطار المكاني لهذه التأمين، وهذا ما يمثل مجال تطبيق إلزامية التأمين في جانبها الموضوعي -أولا -- هذا من جهة، ومن جهة ثانية حتى يطبق الأمر رقم 15/74 مؤرخ في 30 جانفي 1974، يستوجب توافر بعض الشروط الموضوعية ثانياً-.

(1) غازي خالد أبو عرابي، أحكام التأمين، الطبعة الأولى، دار وائل، الأردن، 2011، ص 419.

أولاً: مجال تطبيق الإلزامية من حيث الموضوع

يرتكز إلزامية التأمين على السيارات في وسيلة إحداث الضرر -المركبة- والأضرار التي يضمنها التأمين، وكما أن لهذه الاجبارية حدود مكانية⁽¹⁾.

1. المركبة الخاضعة لإلزامية التأمين: التعريف القانوني للمركبة، جاء في نص المادة

1/2 من الأمر رقم 74-15 مؤرخ في 30 جانفي 1974 المعدل والمتمم: وتعني كلمة مركبة في هذا النص، كل مركبة برية ذات محرك وكذلك مقطوراتها أو نصف مقطوراتها وحمولاتها، ويفهم بمقطورات ونصف مقطورات ما يلي:

1- المركبات البرية المنشأة بقصد ربطها بمركبة برية ذات محرك، وتكون تلك المركبات مخصصة لنقل الأشخاص والأشياء.

2- كل جهاز بري مرتبط بمركبة برية ذات محرك.

3 - كل آلية أخرى يمكن أن تكون مشابهة للمقطورات أو نصف المقطورات، بموجب

مرسوم.

كما عرف المشرع نصف المقطورة في نص المادة 2/10 من المرسوم التنفيذي -04-

381 المحدد لقواعد حركة المرور عبر الطرق بكونها المقطورة التي تجرها مركبة أخرى يكون جزء منها متكئا على الأخيرة ويكون أكبر جزء من وزن حمولتها واقعا عليها.

أما الفقرة 17 من نفس المادة فلقد عرفت المقطورات ونصف المقطورات الفلاحية، بأنها تلك المركبات المربوطة بجرار فلاحى أو بآلة فلاحية ذات محرك تستعمل لنقل المنتجات والمعدات والأدوات أو البضائع المنقلة من مستثمرة فلاحية أو متجهة إليها، تستعمل لخدمتها أو عند الاقتضاء لنقل عمالها، كما جاء في نص المادة 2/20 من نفس المرسوم تعريف الآلية الخاصة آلية ذاتية الحركة بأنها مقطورة تستعمل لرفع أو لشد أو لنقل منتجات متنوعة باستثناء نقل الأشخاص ما عدا السائق والمرافق عند الاقتضاء.

(1) جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999، ص 125.

وعرفت كذلك المقطورة بنص المادة 2 من قانون المرور⁽¹⁾ بأنها "كل مركبة موجهة لتكون موصولة بسيارة".

عرفها الفقه بأنها "كل مركبة مزودة بمحرك يعمل بالوقود وقادرة على السير بالطرق البرية وتكون بحكم السيارة المقطورة الملحقة بها، وتستثنى من ذلك المركبات التي تسير على السكك الحديدية".⁽²⁾

وعلى العموم يمكن القول أن المركبات كما وصفها الأمر رقم 74-15 مؤرخ في 30 جانفي 1974 هي جميع المركبات الخفيفة وذات الوزن الثقيل بمختلف أنواعها مثل الشاحنات والحافلات والعربات والمقطورات ووكل أصناف الدرجات النارية ذات ثلاثية العجلات أو رباعية العجلات الجرارات الفلاحية، المعدات الغابية بشرط أن تكون لها نفس المميزات المستوجبة في المركبات والآلات الفلاحية، معدات الأشغال العمومية⁽³⁾ وهي تخضع للتأمين الإلزامي مثلها مثل المركبات البرية الأخرى أثناء سيرها بالطرق العمومية وحتى داخل المزرعة أو ورشة البناء لأن هدف التأمين الإلزامي لا يتمثل في المركبة في حد ذاتها بقدر ما هو تأمين لحراسة المركبة ومالكها من رجوع الغير عليه بالمسؤولية المدنية⁽⁴⁾.

فإلزامية التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات تتجسد في وثيقة ذات فائدة ثبوتية وهذا حسب المادة 6 من المرسوم رقم 34/80 السالف الذكر، وتسلم من قبل شركة التأمين وقت إمضاء العقد وتسمى "شهادة تأمين على السيارة"⁽⁵⁾، كما تتضمن هذه الوثيقة

(1) القانون رقم 01-14 مؤرخ في 19 أوت 2001 يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ج ر ع 46، صادر في 19 أوت 2001 معدل ومتمم.

(2) لوي ماجد نيب أبو الهيجاء، التأمين ضد حوادث السيارات، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2004، ص 60.

(3) محمودي فاطمة، المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات -دراسة مقارنة-، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون لخاص، جامعة وهران، الجزائر، 2010/2011، ص 74.

(4) غوطي لحيدة، نطاق التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر، مجلة الصدى للدراسات القانونية والسياسية، مخبر النظام القانوني للعقود والتصرفات في القانون الخاص بجامعة خميس مليانة، ع4، الجزائر 2021، ص 65.

(5) المادة 7 من المرسوم 34/80 المرخ في 16 فيفري 1980، يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 7 من الأمر 74-15 المؤرخ في 30 جانفي 1974، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، ج ر، ع 8، الصادرة بتاريخ 19 فيفري 1980.

مجموعة من المعلومات كما جاء في نص المادة 10 من المرسوم وأهمها مدة التأمين ومواصفات المركبة.

2. الأضرار المضمونة: يمتد نطاق الضمان الناتج عن عقد تأمين المسؤولية المدنية إلى الأضرار التي تلحقها المركبة بالأشخاص المضرورين وممتلكاتهم سواء المنقولة منها أو العقارية، وتتمثل في الأضرار الجسدية كالإصابات ونحوها وكذلك الأضرار المادية التي تلحق بالغير من أضرار مادية. تصيب الذمة المالية للمتضرر.⁽¹⁾

وبالرجوع إلى نص المادة 1 وم 2 من المرسوم 34/80 الأنف الذكر نجدهما تحصران لنا مدى إلزامية التأمين وسنفصل فيها كآلاتي:

أ. ضمان المسؤولية المدنية: تنص المادة 2 من المرسوم التطبيقي 34/80 على ما يلي: "يضمن المؤمن دون حصر مبلغ التبعات المالية المنجرة عن المسؤولية المدنية التي تترتب على المؤمن له عن الأضرار المادية المسببة للغير.

فالمؤمن من جهة يضمن للمؤمن له التبعات المالية التي يتعرض لها بسبب الأضرار المادية التي يحدثها للغير أثناء أو بمناسبة سير المركبة، كما يمتد الضمان لأي شخص آخر آلت إليه المركبة بموجب إذن المؤمن له أو المالك بحراسة أو قيادة المركبة⁽²⁾، إضافة إلى الضمانات المكتملة للمسؤولية المدنية التي تتمثل أساسا في الأضرار المادية التي تسببها المركبة المؤمن عليها عند جرها لمركبة أخرى معطلة.

أما النقطة الثانية التي أشارت إليها المادة تتمثل في أن المؤمن لا يضمن إلا المسؤولية المدنية للمؤمن له عن الأضرار المادية المسببة للغير، وعليه فدوي حقوق المؤمن له إذا كانوا يحضون بالتعويض عن الأضرار الجسمانية حتى وإن لم تكن لهم صفة الغير اتجاه المسؤول إلا أنها في ظل الأضرار المادية لم يبلغ المشرع الجزائري صفة الغير من أجل التعويض.

⁽¹⁾ سالم بن عبد الله إبراهيم العثمان، التأمين ضد حوادث السيارات في المملكة العربية السعودية، مذكرة لنيل شهادة رسالة ماجستير في العدالة الجنائية، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2010، ص 168.

⁽²⁾ الطباخ شريف، التعويض في حوادث السيارات، دار الفكر الجامعي، مصر، 2003، ص 30.

وبالتالي فلا يتم تعويض الأضرار المادية في إطار التأمين الإلزامي للمؤمن له وذوي حقوقه، إذ أن في هذه الحالة يجب على المؤمن له إبرام عقد تأمين مكمل لعقد التأمين الإلزامي من أجل ضمان الأضرار المادية اللاحقة به وذوي حقوقه، إذ أعطى المشرع الجزائري الحرية للمؤمن له في تأمين أو عدم تأمين الأضرار المادية التي لحقت به أو ذوي حقوقه والتي لا يشملها التأمين الإلزامي.

ب. ضمان الأضرار الناشئة عن الحوادث والحرائق والانفجارات: حسب المادة الأولى من المرسوم 34/80 نجد أن عقد التأمين الإجباري يغطي الأضرار الجسمانية والمادية التي تلحق بالغير من جراء الحوادث أو الحرائق أو الانفجارات التي تكون قد تسببت فيها المركبة أثناء وخارج المرور، كما يمتد الضمان ليشمل حسب المادة الأضرار عن الحادث الذي ترتكبه المركبة بغض النظر عن الشكل الذي قد يتخذه سواء كان تصادم بينها وبين مركبة أخرى يؤدي إلى وقوع أضرار مادية أو جسمانية كما قد يكون اصطدام المركبة مع شخص من المارة سواء كان من المارة أو من مستخدمي المركبات الصغيرة كالدراجة أو الدراجات التي تجرها الخيول...⁽¹⁾.

كذلك حالة اصطدامها بمال سواء كان منقولاً أو عقاراً، والأكثر من ذلك أن الضمان يشمل الحادث دون أن يكون هناك اتصال مادي مباشر من المركبة بجسم آخر كما لو تطايرت بعض الحجارة من عجلات المركبة، وأدى هذا التطاير إلى إصابة شخص قريب منها، أو استعمال الأضواء الأمامية للسيارة بصورة مخالفة لأداب المرور أدى إلى انهيار وتشويش في عين قائد السيارة من الناحية الأخرى أدى إلى ارتكابه الحادث.⁽²⁾

ويغطي الضمان كذلك الأضرار الناشئة عن الحرائق والانفجارات التي تنتج عن المركبة فيؤدي ذلك إلى إلحاق الأضرار بما يجاورها من منقول أو عقار أو إصابة شخص تصادف

⁽¹⁾ الحق عيسى، إلزامية التأمين على السيارات ونظام تعويض الأضرار الناجمة عنها، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون الخاص، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2013، ص 194.

⁽²⁾ المرجع نفسه، ص 194.

وجوده في المكان، كما قد تصل آثار الانفجارات والحرائق التي تنتج عن المركبة إلى إلحاق الضرر باللواحق والمواد المستخدمة في عملها وغيرها من الأشياء والمواد الأخرى التي تقوم بنقلها هي أو بمقطوراتها.⁽¹⁾

وبالتالي يغطي عقد التأمين الإلزامي كل حوادث السيارة التي تحدث للأشخاص أثناء سيرها أو بمناسبة سيرها، وفي وقوفها في الموقف المعد لذلك، أو في الطريق أو أثناء وجودها في الموقف أو في محطة البنزين.⁽²⁾

ج. ضمان الأضرار الناتجة عن سقوط ملحقات السيارة أو الأشياء التي تحملها: حسب

المادة 1 و 2 من المرسوم 34/80 السابق الذكر فإن الضمان الناشئ عن التأمين الإجباري يشمل الأضرار التي تنتج عن سقوط توابع وملحقات السيارة أو الأشياء التي تحملها متى كان ذلك بمناسبة سيرها فالضرر الناتج عن تطاير أحد إطارات السيارة أو عن سقوط أحد أجزائها، كذلك الضرر الناتج عن سقوط الأشياء التي تحملها كالحقائب، وغيرها، فهذه الأضرار جميعها يغطيها الضمان مثل وقوع صندوق أثناء سير المركبة فأصاب أحد المارة فإن التأمين الإجباري يغطي مسؤولية المؤمن له. سواء كان هذا في حالة سير السيارة أو في حالة وقوفها مثل حالة وضع الأشياء فوق السيارة بشكل عشوائي أو هبوب رياح تؤدي إلى سقوط الأشياء الموضوعة فوق السيارة وإلحاقها أضراراً بالغير.⁽³⁾

3. الحدود المكانية لإلزامية تأمين المسؤولية عن حوادث السيارات: إن هذا التأمين

محدد باستعمال السيارة ضمن الحدود الجغرافية للجمهورية الجزائرية)، وإن لم ينص قانون إلزامية التأمين على ذلك، إلا أن كل قانون منظم لإلزامية التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات لأي دولة يكون محدد من ناحية نطاق التطبيق بالحدود الجغرافية لها.⁽⁴⁾

(1) محمودي فطيمة، مرجع سابق، ص 115.

(2) المرجع نفسه، ص 116.

(3) لحاق عيسى إلزامية التأمين على السيارات ونظام تعويض الأضرار الناجمة عنها، المرجع السابق، ص 195.

(4) بديع أحمد السيفي، التأمين علماً وعملاً، ط 1، مطبعة الزهراء، بغداد، 1976، ص 355.

وما أخذ به المشرع الجزائري، أن كل سيارة تدخل الحدود يجب تسجيلها ويسمى هذا التأمين بتأمين الحدود⁽¹⁾، وجاء في صلب المرسوم 34/80 السابق الذكر تحت عنوان شروط التأمين الخاص بالمرور الدولي، كما أشار المرسوم إلى استثناء في حالة وجود اتفاقية دولية، وتم تحديد مدة التأمين⁽²⁾.

ثانيا: شروط تطبيق الأمر 15-74

إلزامية التأمين من المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات نظمها الأمر رقم 15/74 مؤرخ في 30 جانفي 1974 السالف الذكر، فمن مجال تطبيق إلزامية التأمين من حيث الموضوع يمكن استخلاص بعض الشروط الموضوعية الواجب توافرها لتطبيق الأمر رقم 15/74 مؤرخ في 30 جانفي 1974 على حوادث المرور.

1. وجود مركبة مؤمن عليها كل الإستايك: فكما جاء في نص المادة الأولى من الأمر المشار إليه كل مالك مركبة ملزم بالاكنتاب في عقد تأمين يغطي الأضرار التي تسببها تلك مركبة للغير وذلك قبل إطلاقها للسير"، ولهذا فكل مركبة قبل السير بها يكون مالکها قد أمن عليها من المسؤولية المدنية التي قد تنتج من جراء تسببها في حوادث المرور.

فحسب الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات في المادة 190 منه يعتبر عدم الامتثال لإلزامية التأمين مخالفة يعاقب عليها القانون.

2. حدوث ضرر بسبب المركبة: لتحقق المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات وفق الأمر رقم 15/74 مؤرخ في 30 جانفي 1974، لا يكفي تدخل من السيارة في تحقق الضرر، بل يشترط أن تكون السيارة هي السبب الحقيقي في الضرر وليس جرد شرط تدخلها⁽³⁾. وللعلاقة السببية في المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات أهمية خاصة، حيث لا تشترط فكرة

(1) المادة 14 من المرسوم 80-34 السالف الذكر.

(2) المادة 14 وم 15 من المرسوم 80-34 السالف الذكر.

(3) الشواربي عبد الحميد وعز الدين الدناصوري، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، ج 1، منشأة المعارف، مصر، 2004، ص 991.

الخطأ، ويكتفي بمجرد إحداث السيارة للضرر فتصبح السببية العنصر الأكثر أهمية.⁽¹⁾ سواء كان هذا الضرر الناتج عن السيارة بتدخلها بصفة مباشرة أو كان بطريق غير مباشر كتناثر الحجارة من عجلة السيارة.

الفرع الثاني: إلزامية التأمين على السيارات من حيث الأشخاص

حدد الأمر رقم 15/74 مؤرخ في 30 جانفي 1974، الأشخاص الملزمون بالاكتتاب في عقد التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات (أولاً)، كما حدد الفئة التي تستأثر بالضمان عند حدوث الضرر (ثانياً).

أولاً: الأشخاص الخاضعون للتأمين الإجباري على السيارات

تنص المادة 1 من الأمر رقم 15-74 مؤرخ في 30 جانفي 1974 على: "كل مالك مركبة ملزم بالاكتتاب في عقد تأمين يغطي الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير وذلك قبل إطلاقها للسير"، فهنا نقول إن مالك المركبة هو الذي تقع عليه إلزامية التأمين، لكن يمكن تصور التأمين لحساب الغير.

1. مالك السيارة: سواء كان شخص طبيعي أو معنوي فقبل أن ينطلق بسيارته فهو ملزم

بالتأمين عليها.⁽²⁾ وتثبت ملكيته للمركبة إذا حملت اسمه البطاقة الرمادية للمركبة.

تنص المادة 6 من الأمر رقم 15/74 مؤرخ في 30 جانفي 1974 أنه: "في حالة وفاة

المؤمن له أو بيع المركبة يستمر أثر التأمين بحكم القانون لصالح الوارث و / أو المشتري إلى

حين انقضاء عقد التأمين لكن بشرط أن يعلم المالك الجديد المؤمن خلال 30 يوماً.⁽³⁾

2. مكتب عقد التأمين: إذا كان الأصل أن مالك السيارة هو الذي يقوم بالتأمين الإلزامي

لسيارته، إلا أنه مع ذلك يمكن أن يكون هناك شخص آخر يقوم بإبرام العقد ويكون في هذه

(1) المرجع نفسه، ص 991.

(2) الطباخ شريف، مرجع سابق، ص 22.

(3) أنظر المادة 25 من الأمر 07-95 المؤرخ في 25 جانفي 1995، يتعلق بالتأمينات ج ر، ع 13، الصادرة بتاريخ 08 مارس 1995، معدل ومتمم.

الصورة من قبيل التأمين لحساب الغير، وقد يكون الشخص نائباً قانونياً كالوكيل والولي الشرعي للقاصر.

كما لو أمن الأب من المسؤولية التي تترتب عن الحوادث التي تتسبب فيها سيارة ابنه فيؤمن بذلك من المسؤولية التي تقع على عاتقه عن الحادث إذا تسبب فيها بفعله، ويؤمن أيضاً من المسؤولية المدنية لابنه، ويسري نفس الحكم في حالة تأمين الزوج لسيارة زوجته والأمر نفسه بالنسبة للممثل القانوني للأشخاص المعنوية⁽¹⁾، وهذا ما أكدته نص المادة 11/1 من الأمر رقم 07/95 السالف الذكر، التي نصت على أنه: "مع مراعاة أحكام المادة 86 أدناه، يمكن اكتتاب التأمين لحساب شخص معين، وإذا لم يسلم هذا الشخص تفويضه بذلك، فإنه يستفيد من التأمين حتى وإن تمت المصادقة بعد وقوع الحادث...".

3. السائق وحارس السيارة: ينتقل الضمان الذي يترتب عليه عقد التأمين الذي يبرمه المكتب إلى السائق والحارس المأذون لهما بقيادة وحراسة السيارة المؤمن عليها، وهذا الانتقال إنما يتم بواسطة آلية الاشتراط لمصلحة الغير الذي يشترطه مكتب عقد التأمين صراحة أو ضمناً، بحيث يعتبر مالك المركبة (المكتب) عندما يؤمن عليها من مسؤوليته المدنية، فكأنه اشترط في ذلك التأمين أن يستفيد السائق أو الحارس اللذان يقودان أي منهما السيارة أو يحرسانها بدلاً عنه وبإذنه، فيستفيدان من الضمان أو التغطية التي يخولها عقد التأمين على السيارة في حالة وقوع الخطر المؤمن منه ذلك أثناء قيادة السيارة أو حراستها من طرف أي من هذين الشخصين.⁽²⁾ ولا يستفيدان من التغطية⁽³⁾، إلا إذا كانا مأذون لهما من قبل المكتب أو المالك.⁽⁴⁾

(1) لحاق عيسى، إلزامية التأمين على السيارات ونظام تعويض الأضرار الناجمة عنها، المرجع السابق، ص 191.

(2) بشوع علاوة، مرجع سابق، ص 121.

(3) المادة 4 من الأمر 15/74: إن إلزامية التأمين يجب أن تغطي المسؤولية المدنية للمكتب بالعقد ومالك المركبة وكذلك مسؤولية كل شخص آلت له بموجب إذن منهما حراسة أو قيادة تلك المركبة ...

(4) بشوع علاوة، المرجع السابق، ص 124.

أ. الإذن بحراسة المركبة: قصد بالحراسة في مفهوم نص المادة 138 من القانون المدني الجزائري على أنها "كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير، والرقابة، يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء"⁽¹⁾.

أي السيطرة الفعلية على الشيء والتعرف عنه سواء أن كانت هذه السيطرة مشروعة أو غير مشروعة، وعليه فإن مسؤولية الحارس في هذا الصدد تقوم على أساس الخطأ المفترض، والتي لا يستطيع المالك التخلص منها إلا إذا اتضحت أن السيارة وقت الحادث قد انتقلت حراستها لشخص آخر وذلك بعلم المالك وبأذن منه أو بدون علمه أي رغم عنه وذلك في حالة سرقة السيارة⁽²⁾.

إضافة لذلك فقد استثنى المشرع الجزائري بعض الأشخاص من الاستفادة من إلزامية التأمين على السيارات، وهذا ما نصت عليه المادة 04 من الأمر رقم 15-74 في الفقرة 01 التي تنص على أنه "... ماعدا أصحاب المرائب والأشخاص الذين يمارسون عادة السمسة أو البيع أو التصليح أو الرأب أو مراقبة حسن سير المركبات وكذلك مندوبيهم، وذلك، فيما يتعلق بالمركبات المعهود بها إليهم نظرا لمهامهم"⁽³⁾.

والإذن بالحراسة يمكن المؤذن له من التمتع بكل سلطات الحارس للسيارة، فيكون له بمقتضى هذا الإذن ممارسة سلطات الاستعمال والتوجيه والرقابة كما لو أذن مالك السيارة لأحد أصدقائه باستخدام سيارته خلال رحلة معينة، فيكون الصديق خلال هذه الرحلة حرا في ممارسة سلطة الاستعمال والتوجيه والرقابة، وبهذا يمارس سلطة فعلية على السيارة، ومن ثم تنتقل الحراسة إليه بموجب هذه السلطات، ويترتب على ذلك أنه متى تدخلت السيارة في إحداث

(1) الأمر رقم 58/75، المرجع السابق.

(2) بومراو إلياس، بودحوش حنان، مسؤولية شركات التأمين عن تعويض متضرري حوادث الطرق، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، مذكرة ماستر، تخصص القانون الخاص الشامل، 2022/2021، ص39.

(3) الأمر رقم 74/15 مؤرخ في 30 جانفي 1974 يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، المرجع السابق.

الضرر في الفترة التي يمارس فيها الصديق عليها سلطة فعلية مستقلة، فإن مسؤولية المالك لا لأنه لم يكون حارساً للسيارة أثناء الحادث، بل تقوم هنا مسؤولية الصديق عن الحادث.⁽¹⁾

ب. الإذن بقيادة السيارة: الشخص المأذون له بقيادة السيارة لا تكون له أية سلطة فعلية عليها، إذ يظل المالك هو الحارس لها والذي يمارس عليها سلطات الاستعمال والتوجيه والرقابة، أما المأذون له بالقيادة فليس له إلا مجرد قيادة السيارة حيث يستفيد من ضمان المسؤولية المدنية حتى ولو خرج عن حدود الإذن الممنوح له، لأن نظام التأمين الإلزامي على السيارة يطغى فيه الطابع العيني على الطابع الشخصي، فيلتزم المؤمن بتغطية الأضرار التي تحدثها السيارة للغير دون الاهتمام كأصل عام بالمتسبب في إحداث الضرر، هل هو المؤمن له أو المالك أو شخص آخر.⁽²⁾

ويؤكد هذا الموقف نص المادة 3 من المرسوم رقم 34/80 المشار إليه، إذ لا تستثني مان من استعمل السيارة دون علم المؤمن له وارتكب بها، حادثاً، أي من تولى قيادة سيارة وارتكب حادثاً ولم يكن مصرح له بقيادتها وهي حالة شبيهة بتجاوز حدود الإذن.

ثانياً: الأشخاص المستفيدون من الضمان

تشمل هذه الفئة الضحايا وذوي الحقوق الذين يصيبهم الضرر من جراء حادث المرور.⁽³⁾ وتتص المادة 8 من الأمر رقم 15/74 مؤرخ في 30 جانفي 1974: كل حادث سير سبب أضراراً جسمانية، يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها، وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنياً عن الحادث. ويشمل هذا التعويض المكتتب في التأمين ومالك المركبة، كما يمكن أن يشمل سائق المركبة ومسبب الحادث ضمن الشروط المنصوص عليها في المادة 13 بعده، كما جاء في البند رقم 1.1.4 من ش ع ت س: "تضمن الشركة

⁽¹⁾ كيجل كمال الاتجاه الموضوعي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ودور التأمين، أطروحة دكتوراه، تخصص علوم قانونية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر 2007/2006، ص 249.

⁽²⁾ محمودي، فاطيمة، مرجع سابق، ص 119.

⁽³⁾ جديدي معراج، مرجع سابق، ص 132.

للمؤمن له التبعات المالية للمسؤولية المدنية التي يمكن أن يتعرض لها بسبب الأضرار الجسمانية و/أو المادية التي يحدثها للغير أثناء أو بمناسبة سير المركبة وتتص المادة 56 من الأمر رقم 07/95 على أنه يضمن المؤمن التبعات المالية المترتبة على مسؤولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير". فما سبق يمكن التفصيل في الأشخاص المستحقون للتعويض، وهذا كالاتي:

1. **أشخاص من الغير:** الغير يمكن أن يكون هو الشخص الذي يصدمه المؤمن له بسيارته وهي تسير في الطريق العمومي⁽¹⁾ كما يمكن أن يكون أيضا هو الراكب المنقول في السيارة المؤمن عليها ركوبا مجانيا⁽²⁾، حيث يقصد بالراكب كما جاء في البند رقم 2.3.4 من ش ع ع ت س كل شخص منقول بصفة مجانية على متن المركبة ولا يشغل المكان العادي للسائق.
 2. **أشخاص ليسوا من الغير:** كما أشارت إليهم المادة 8 من الأمر رقم 15/74 والبند رقم 2.1.4 من ش ع ع ت س: تضمن الشركة أيضا التعويض عن الأضرار الجسمانية لكل ضحية أو لذوي حقوقها حتى ولو لم تكن لها صفة الغير تجاه الشخص المسؤول...".
- يمكن في هذا المقام تعداد عدد من الأشخاص لا يعتبرون من الغير بالنسبة لمالك السيارة أو المكنتب في عقد تأمينها أو سائقها أو حارسها المأذون لهما، والمقصود بذلك الأبناء والآباء والأزواج وكذا التابعين لهم.⁽³⁾ فإن أدى هذا الحادث لوفاة المؤمن له فيعوض ذوو الحقوق.⁽⁴⁾

المطلب الثاني: حدود ضمان المسؤولية المدنية في حوادث المرور

سنبرز في هذا المطلب حدود ضمان المسؤولية المدنية في حوادث المرور، وذلك بالتعرف على المركبات التي لا تخضع لإلزامية التأمين، إضافة إلى حالات الاستثناءات وسقوط الحق في تعويض حوادث المرور.

(1) بشوع، علاوة، مرجع سابق، ص.134.

(2) أنظر المادة 5/3 من المرسوم 800-34 السالف الذكر.

(3) بشوع، علاوة، مرجع سابق، ص 136.

(4) أنظر المادة 14 من الأمر 15/74 مؤرخ في 30 جانفي 1974 السالف الذكر.

الفرع الأول: المركبات التي لا تخضع لإلزامية التأمين

تنص المادة 2 من الأمر رقم 15/74 على: إن الدولة وهي معفاة من الإلزامية بالتأمين فإنه تقع عليها التزامات المؤمن بالنسبة للمركبات التي تملكها أو الموجودة في حراستها"، كما تنص المادة 3 من نفس الأمر لا تسري إلزامية التأمين المنصوص عليها في هذا الأمر، على النقل في السكك الحديدية".

من خلال هذه المواد نستخلص أن المشرع استبعد المركبات المملوكة للدولة والمركبات التي تسير على السكك الحديدية.

1. المركبات المملوكة للدولة: استثنى المشرع الجزائري من إلزامية التأمين السيارات التابعة للدولة، فالدولة إذا معفاة من التأمين، وبذلك تخصص أرصدة في ميزانيتها لضمان الأضرار الجسمانية والمادية التي قد تسببها أثناء سيرها⁽¹⁾ وإعفاء المركبات التابعة للدولة بصورة عامة من التأمين الإلزامي يرجع إلى أن الدولة عادة ما تكون لها إمكانيات مادية تمكن المضرور من الحصول على تعويض عادل وسريع كما هو الشأن في التأمين الإلزامي بالنسبة للمركبات الخاصة.⁽²⁾

2. المركبات التي تسير على السكك الحديدية: أورد المشرع الجزائري هذا الاستثناء في المادة 3 من الأمر رقم 15/74 مؤرخ في 30 جانفي 1974 إذ نصت صراحة على استبعاد المركبات التي تسير على السكك الحديدية (القطار والميترو والترامواي) من مجال التأمين الإلزامي.

الفرع الثاني: حالات الاستثناءات وسقوط الحق في تعويض حوادث المرور

إذا كان الأصل هو تعويض ضحايا حوادث المرور حسب نص المادة 8 من الامر 74-15 فإن هذا الأصل ليس مطلقا، بل هناك حالات سقوط في الضمان وذلك لارتكاب السائق لأخطأ غير عمدية، وحالات الاستثناء من الضمان وذلك في حالة ارتكاب السائق لأخطأ

(1) بن وارث محمد دروس في قانون التأمين الجزائري، دار، هومه، الجزائر، 2011، ص77.

(2) لحاق عيسى، إلزامية التأمين على السيارات ونظام تعويض الأضرار الناجمة عنها، المرجع السابق، ص 165.

عمدية أو غير معذورة والذي وردا في المرسوم 80-34 الذي يحدد شروط تطبيق المادة 7 من الامر 75-15⁽¹⁾ تظهر أهمية التفرقة بين الحالتين من حيث الاثبات ومجال التطبيق.

فمن حيث الاثبات في سقوط الحق من الضمان يقع على المؤمن إثبات سقوط حق المؤمن له في الضمان أما في حالة الاستثناء من الضمان - استبعاد الضمان - فيقع على المؤمن له إثبات أن الخطر الذي تحقق لم يكن مستبعدا من الضمان

أما من حيث مجال التطبيق فسقوط الضمان يمكن تطبيقه على السائق دون غيره أي لا يمتد ذلك الجزاء إلى مالك المركبة وغير السائق، أما الاستثناء فيسري على السائق ومالك المركبة والغير⁽²⁾، وهو ما أقرته المحكمة العليا في قرارها رقم 435374 الصادر بتاريخ 2008/12/24 جاء فيه: ولهذا يجب التمييز بين حالات الاستثناء التي تنحصر في الأخطاء الثقيلة والمتعمدة منها ما هو بحكم القانون وأخرى بحكم عدم الاتفاق، أما سقوط الحق في الضمان يتعلق كذلك بأخطاء غير مسموح بها لكنه جزاء يتعلق بالسائق فقط ولا يحتج به ضد الضحية وذوي حقوقها.⁽³⁾

أولاً: الاستثناء من الضمان

إن الاستثناء من الضمان هو إعفاء شركة التأمين من ضمان كل الاضرار المادية والجسمانية ويمتد ذلك إلى: السائق، مالك المركبة، الضحية وذوي حقوقها وطل شخص له علاقة بالسيارة المتسببة.

1. الاضرار المستثناة من الضمان بحكم القانون: نصت المادة 3 من المرسوم 3400

السابق الذكر، على مجموعة من الأضرار الغير مستحقة للتعويض بحكم القانون و لا يجوز الاتفاق على مخالفتها وهي على النحو التالي:

(1) تسببية أعمار، سقوط حق المؤمن له في الضمان يوم دراسي حول قانون التأمينات - دراسة نقدية، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة أدرار، 13 جوان 2013 ص 29.

(2) عيسى لحاق، الاستثناءات الواردة على المبدأ تعويض ضحايا حوادث المرور، مد، ماجستير، قانون، خاص، كلية الحقوق، بن عكنون، الجزائر، 2004/2005، ص 71.

(3) القرار رقم 435374 المؤرخ في 24/12/2008، م م ع ع 01 2009، ص 130.

-الأضرار التي تسبب فيها المؤمن له، قصداً، فهي القاعدة العامة التي تسري على جميع أنواع التأمينات استناداً إلى أن الخطأ في التأمين يجب أن يكون محتملاً ومشكوكاً في تحققه، فإذا كان متعمداً فقد عنصر الاحتمال، إضافة إلى أنه لا يحق للمؤمن له أن يؤسس حقا لنفسه بناء على إرادته المحضة.⁽¹⁾

-الحوادث الضارة التي تتجم بصفة مباشرة أو غير مباشرة من الانفجارات أو انبعاث الحرارة والإشعاع الناتج عن تحول النوى الذرية أو التفاعلات الإشعاعية، وعن آثار الطاقة الإشعاعية المتولدة عن التسارع الاصطناعي للذرات.

-الأضرار التي تسببها المركبات المؤمن عليها، إذا لم يكن سائقها بالغاً السن المطلوبة وقت الحادث، أو حاملاً للوثائق السارية المفعول، التي تنص عليها الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري العمل بها لقيادة المركبة⁽²⁾، ما عدا حالة السرقة أو العنف أو استعمال المركبة دون علم المؤمن له وهذا ما أكدته المحكمة العليا في قرارها الصادر 05/11/2009، حيث جاء في صلب القرار كون أن المادة 3/3 من المرسوم رقم 80-34 تنص على أنه تستثنى من الضمان الأضرار التي تسببها المركبة التي لم يكن سائقها حاملاً للوثائق السارية المفعول الجاري بها العمل لقيادة المركبة. ولكن حيث إن هذا الاستثناء لا يطبق إلا حالة ما إذا كان السائق الغير حاصل على الوثائق الضرورية هو المؤمن نفسه أو كان ذلك السائق يسوق المركبة المؤمنة بعلم المؤمن له...⁽³⁾.

2. الأضرار المستثناة من الضمان بموجب عدم الاتفاق: والمقصود بذلك أنه في حال

اتفق أطراف العلاقة التعاقدية على اعتبارها محلاً للتعويض في حالة وقوع الحادث كانت ضمن الأضرار المضمونة بقوة عقد التأمين المبرم بين شركة التأمين والمؤمن له، حيث جاء في نص

⁽¹⁾الحاق عيسى إلزامية التأمين على السيارات ونظام تعويض الأضرار الناجمة عنها المرجع السابق، ص 200.

⁽²⁾القرار رقم 1336667 المؤرخ في 19/11/2020، م م ع ع، 02، 2020، ص 33 جاء في مبدأ تستثنى من الضمان الأضرار المادية والجسمانية اللاحقة بالمركبة، نتيجة حادث مرور تسبب فيه سائق لا يجوز رخصة السياقة، ويتحمل السائق أو المسؤول المدني كل التعويضات.

⁽³⁾القرار رقم 567390، قرار مؤرخ في 05/11/2009، م م ع ع، 2، 2009، ص 212.

المادة 4 من المرسوم 800-34 الأنف الذكر، استبعاد من ضمان التأمين الإلزامي أضرار أخرى، إلا إذا أتفق على خلاف ذلك وهذه الأضرار خمسة وهي: (1)

-الحوادث التي تسبب أضرارا خلال الاختبارات أو السباقات أو المنافسات (أو تجاربها)، التي تكون خاضعة، بموجب الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل لرخصة مسبقة تصدر عن السلطات العمومية وذلك عندما يشارك المؤمن له فيها بصفته متنافسا أو منظما أو مندوبا لأحدهما، والاستبعاد في هذه الحالة ناتج عن استعمال السيارة في مخاطر أشد من تلك المعتاد عليها، كذلك لما تشمله من إخلال المؤمن له بالتزامه باستعمال السيارة في الغرض الذي أعدت له و المحدد برخصة سيرها. (2)

-الحوادث المسببة للأضرار المتدخلة فيها المركبات المؤمن لها عندما تنقل مواد سريعة الالتهاب أو المتفجرة، وتتسبب في وقوع الحادث أو مضاعفة خطورته، بيد أن الضمان يبقى مكتسبا بالنسبة لنقل الزيت والبنزين المعدني أو النباتي والوقود والمحروقات السائلة أو الغازية، إذا لم يتجاوز هذا النقل 500 كلغ أو 600 لتر، بما في ذلك التموين الضروري للمحرك.

-الأضرار التي تلحق البضائع والأشياء التي تنقلها المركبة المؤمن عليها ماعدا تلف ألبسة الأشخاص المنقولين الناجم عن إصابة بدنية في حادث مرور (3)، وبالتالي تستبعد من خلال النص الأضرار التي تقع على الأشياء المنقولة داخل السيارة ما يحدث من تلف أو هلاك للبضاعة أو الأشياء الموجودة بداخلها.

-الحوادث التي تتسبب فيها عمليات شحن المركبات المؤمن عليها أو تفريغها.

(1) راشد راشد، التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري المؤرخ في 09 أوت 1980، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992، ص 202.

(2) لحاق عيسى لإلزامية التأمين على السيارات ونظام تعويض الأضرار الناجمة عنها، المرجع السابق، ص 203.

(3) لحاق عيسى لإلزامية التأمين على السيارات ونظام تعويض الأضرار الناجمة عنها، المرجع السابق، ص 207.

الأضرار التي تصيب المباني أو الأشياء أو الحيوانات المكتراة للمؤمن له أو السائق أو عهد بها إليهما بأية صفة كانت غير أن المؤمن يتحمل التبعات المالية للمسؤولية قد تترتب على المؤمن له أو السائق من جراء أضرار الحريق أو الانفجار الحاصل للبنية التي تكون المركبة موقوفة فيها.

ثانيا: سقوط الحق في الضمان

لقد إستبعد واسقط المشرع الجزائري عدة أشخاص من الإستفادة من الضمان المنصوص عليه في عقد التأمين على المركبات.

1. السائق في حالات معينة: لقد أسقط المشرع حق التعويض عن السائق في عدة

حالات محددة قانونا تتمثل في:

أ. السائق في حالة سكر: على الرغم من أن المشرع شمل السائق ضمن الأشخاص المستفيدين من الضمان، إلا أنه ووفقا للمادة 14 من الأمر 74-15 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31-88، أشار إلى أن السائق وهو في حالة سكر، أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة لا يستفيد من الضمان إذا تسبب جزئيا أو كليا في وقوع الحادث، ولا يسري هذا الحكم على ذوي حقوقه في حالة الوفاة.

حيث أن نص المادة 18 من قانون المرور أشارت إلى أنه يجب أن يتمتع كل سائق عن السياقة عندما يتعاطى مسكرا أو يكون تحت تأثير أية مادة أخرى من شأنها أن تؤثر على ردود أفعاله وقدراته في السياقة، وقد حدد المشرع المقصود بحالة السكر، وهي حالة تتمثل في وجود الكحول في الدم بنسبة تعادل أو تزيد عن 0.02 غ في الألف (1000 ملل) (1).

حددت المادتين 19 و 20 من قانون المرور كيفية إثبات وجود السائق في حالة سكر، حيث نصت المادة 19 على أنه "في حالة وقوع حادث مرور جسماني يجري ضبط أو أعوان الشرطة القضائية على كل سائق أو مرافق للسائق المتدرب من المحتمل أن يكون في حالة

(1) المادة 2 من القانون رقم 01-14 المعدل والمتمم بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها، المرجع السابق.

سكر والمتسبب في وقوع الحادث، عملية الكشف عن تناول الكحول بطريقة زفر الهواء وعملية الكشف عن استهلاك المخدرات أو المواد المهلوسة عن طريق تحليل اللعاب.

عندما تبين عمليات الكشف احتمال وجود حالة سكر أو الوقوع تحت تأثير المخدرات أو المواد المهلوسة، أو عندما يعترض السائق المتدرب على نتائج هذه العمليات أو يرفض إجرائها، يقوم ضباط أو أعوان الشرطة القضائية بإجراء عملياً الفحص الطبي الاستشفائي والبيولوجي للوصول إلى إثبات ذلك"، إذا في حالة حادث المرور الجسماني يتم إجراء الفحوص بطريقة زفر الهواء أو تحليل اللعاب، وفي حالة احتمال وجود حالة السكر لا يكفي فقط التحليل الأولي بل لابد أن يتبع بتحليل طبي واستشفائي للتأكد من وجود حالة السكر أو القيادة تحت تأثير المخدر، وذلك نظراً لأهميتها من الناحية الجنائية في إثبات خطأ السائق وقيام مسؤوليته، وفي حماية حقه في الحصول على التعويض، وكذلك يتم إخضاع السائق الذي يمتنع عن إجراء الفحص الأولي للفحص الطبي والاستشفائي.

كما نصت المادة 20 من قانون المرور على أنه "في حالة وقوع حادث مرور أدى إلى القتل الخطأ يجب أن يخضع ضباط أو أعوان الشرطة القضائية السائق إلى فحوص طبية استشفائية وبيولوجية لإثبات ما إذا كان يقود سيارته تحت تأثير مواد أو أعشاب مصنفة ضمن المخدرات"، أي أنه في حالة وقوع حادث مرور أدى إلى وفاة الضحية لابد من إخضاع السائق للفحوص الطبية والاستشفائية مباشرة وعلى وجه الإلزام، ويتم الاحتفاظ بعينة من التحليل إذا تم بواسطة الفحوص الطبية والاستشفائية في كلا الحالتين المنصوص عليهما في المادتين 19 و20 من قانون المرور⁽¹⁾، كما يتم تبليغها إلى وكيل الجمهورية المختص، ووالي مكان وقوع الحادث⁽²⁾.

إلا أنه بالرجوع للقواعد العامة لعقد التأمين على السيارات نجد وأنه تضمن استثناء على نص المادة 14 من الأمر 15-74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31، ورد في الفقرة

(1) المادة 21 من القانون رقم 01-14 المعدل والمتمم تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها، المرجع السابق.

(2) المادة 22 من القانون رقم 01-14 المعدل والمتمم تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها، المرجع السابق.

الأخيرة من المادة 5 من الأمر 34-80 والتي جاء فيها "ومع ذلك لا يحتج بسقوط هذه الحقوق على المصابين أو ذوي حقوقهم، وعلاوة على ذلك لا يمكن أن يسري على ذوي الحقوق في حالة وفاة الأشخاص المذكورين في الفقرتين الأولى والثانية السابقتين أو على الأشخاص الذين يعيلونهم في حالة العجز الدائم الجزئي الذي يزيد على 66%⁽¹⁾، بمعنى أن السائق في حالة سكر لا يسقط حقه ويستفيد من التعويض إذا تجاوزت درجة عجزه الدائم الجزئي 66% إثر حادث المرور.

ب. السائق و/أو المالك الناقل لأشخاص بدون عرض: يسقط الضمان عن السائق و/أو المالك لنقله وقت الحادث أشخاصا بدون عوض، ولا إذن مسبق قانوني فيما إذا لحقت بهؤلاء الأشخاص أضرار جسمانية، وفقا للشروط العامة لعقد التأمين على السيارات عن مفهوم الأشخاص بدون عوض، وهم: "الأشخاص المنقولين بدون عوض: يعتبر (شخصا منقولاً مجاناً) كل راكب ينقل بدون مقابل، حتى وإن لم يدفع الأجرة بأتم معنى الكلمة، يساهم أحيانا وبدون عوض في مصاريف السفر، أو ينقل من طرف المؤمن له للبحث عن مصلحة"⁽²⁾.

ج. السائق و/أو المالك الناقل لشخص أو أشياء دون المحافظة على قواعد الأمن: السائق و/أو المالك الذي يحكم عليه وقت الحادث لنقله أشخاصا أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان المحددة في الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل، يسقط عنه الضمان⁽³⁾، والمقصود بتلك الشروط أحكام قانون المرور، وقانون حركة المرور عبر الطرق.

د. السائق القاصر أو الذي لا يملك الوثائق الصحيحة للسياقة: أسقطت المادة 3/3 من المرسوم 34-80 حق الضمان عن السائق، في حالة ما إذا ارتكب حادث مرور بواسطة

(1) المادة 5 من المرسوم 34-80، المرجع نفسه.

(2) بولحية سمية، النظام القانوني لعقد التأمين على المركبات في التشريع الجزائري، رسالة ماجستير، تخصص قانون العقود المدنية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2010/2011، ص 69.

(3) المادة 3/5 من المرسوم 34-80، المرجع نفسه.

السيارة المؤمن عليها، ولم يبلغ سائقها السن المطلوبة، أو لم يكن حاملا لرخصة السياقة، أو كان حاملا لرخصة سياقة ولكنها لا تقابل نوع المركبة المتسببة في الحادث.

حيث يسقط حقه في المطالبة بالتعويض، أما فيما يخص المضربين الآخرين فإنه وفقا للمادة 24 من الأمر 15-74 المعدل بالقانون رقم 31-88، والمتمم يتم استدعاء صندوق ضمان السيارات، وذلك بسبب سقوط الضمان عن المسؤول عن الحادث، إلا أنه في حالة السرقة أو العنف أو استعمال المركبة دون علم المؤمن له، يبقى الضمان مكتسبا للسائق ولو لم تتوفر الشروط السابقة⁽¹⁾.

2. السارق والأعوان: وهو ما نصت عليه المادة 15⁽²⁾ من الأمر 15-74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31-88، والتي جاء فيها أنه لا يستفيد من التعويض إذا سرقت المركبة، السارق والأعوان وهم الشركاء، إلا أنه وفي الفقرة الثانية من نفس المادة فإنه في حالة وفاة السارق أو الأعوان فإن هذه الأحكام لا تسري في مواجهة ذوي حقوقهم، إذ يستفيدون من التعويض الناتج عن الحادث التي تسببت به السيارة المسروقة.

3. العامل وأعوان الدولة والجماعات المحلية والهيئات العمومية: لقد استبعد المشرع الجزائري العمال وأعوان الدولة، والولاية، والبلدية، واي هيئة عمومية من الاستفادة بالتعويض عن الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث المرور، وذلك بموجب المادتين 10 و 12 من الأمر 15-74 المعدل والمتمم والتي جاء فيها على التوالي:

المادة 10: "إن التعويض المنصوص عليه في المواد السابقة لا يمكن أن يجمع مع التعويضات التي يمكن أن يستوفيتها نفس الضحايا بعنوان التشريع المتعلق بالتعويض عن حوادث العمل والأمراض المهنية.

(1) بولحية سمية، النظام القانوني لعقد التأمين على المركبات في التشريع الجزائري، المرجع السابق، ص70.

(2) المادة 15 من الأمر 15-74، المرجع السابق.

بيد أنه إذا كان هذا الحادث يمكن أن يسبب تفاقم العج الدائم التام والنهائي للضحية بنتيجة حادث سابق فإن شركة التأمين المسؤولة مدنياً أو - وحالة عدم وجود هذه الأخيرة - الصندوق الخاص بالتعويضات ملزمان بتحمل آثار هذا التفاقم".

المادة 12: تحل الدولة أو الولايات أو البلديات وبصفة عامة كل هيئة عمومية تسدد تعويضات أو منافع أخرى لأعوانها كانوا ضحية حادث جسماني لحركة مرور السيارات محل هؤلاء الأعوان في حقوقهم في حدود المبالغ التي تدفع لهم أو تقيد في الاحتياط لهذا الغرض وذلك حسب الجدول الوارد في الملحق⁽¹⁾.

من خلال المادتين السابقتين نجد أنه للإستفادة من التعويض المنصوص عليه في الأمر 15-74 المعدل والمتمم لا بد أن يكون الحادث مغطى بنوع آخر من التأمين، كالتأمين المتعلق بحوادث العمل والأمراض المهنية، أو أي نوع من التعويضات التي تمنح للمضروب بسبب نفس الحادث.

على هذا فإن المؤمن في التأمين الإلزامي على المركبات لا يلتزم بتغطية الأضرار التي تلحق بالعمال أو الأعوان من حوادث المرور أثناء العمل أو بسببه، والذي يتولى ذلك هو المؤمن له المسؤول، وذلك عن طريق التأمين الإجتماعي المتعلق بحوادث العمل، وليس للعامل أو العون المضروب أن يجمع بين تعويضين، التعويض المتعلق بحوادث العمل، والتعويض المتعلق بحوادث المرور، وعليه كان حادث السيارة يعد حادث عمل فإن العامل أو العون المضروب لا يحصل إلا على تعويض جزافي من التأمين الإجتماعي، أما إذا كان الحادث حادث عمل وحادث مرور، كما لو اصطدمت سيارة الغير بالسيارة التي كان يقودها السائق العامل، وسببت سيارة الغير للعامل أضراراً، فإن صاحب السيارة الأخرى، لا يلتزم بتعويض العامل المضروب إلا في حدود مسؤوليته عن الحادث، وتتولى ذلك شركة التأمين المؤمن لديها

(1) المادة 10 و 12 من الأمر 15-74، المرجع السابق.

المسؤول عن الحادث، ويتولى تكملة الجزء الباقي من التعويض صندوق التأمين الاجتماعي بطريقة جزافية⁽¹⁾.

فإذا حصل الضحية على تعويض مسبق من قبل هيئة الضمان الاجتماعي إذا كان عاملا، واعتبر الحادث الذي أصابه من حوادث العمل، أو من قبل الدولة أو الولاية أو البلدية أو هيئة عمومية إذا كان من أعوانها، فإن هذه الجهة التي دفعت التعويض للعامل أو العون، تحل محله في استيفاء التعويضات المستحقة له من قبل المؤمن، وهو ما أقره المجلس الأعلى في القرار رقم 23672 الصادر بتاريخ 1980/12/25 والذي جاء فيه "إن إدخال صندوق الضمان الاجتماعي للموظفين وجوبي في قضايا التعويض المتعلقة بحوادث المرور إذا كان المجني عليه موظفا عموميا عملا بالأمر التشريعي رقم 75-83 المؤرخ في 15 ديسمبر 1975"⁽²⁾.

(1) بعجي محمد، المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، أطروحة دكتوراه، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2006، ص213.

(2) بغدادي جيلالي، الاجتهاد القضائي في المواد الجزائية، الجزء الأول، المؤسسة الوطنية للاتصال والنشر والإشهار، الجزائر، د ط، 1996، ص335..

خلاصة

تضح لنا من خلال هذا الفصل أن المشرع الجزائري ومن خلال قانون التأمين الإلزامي للسيارات توجه نحو إضفاء الطبيعة الموضوعية على المسؤولية عن حوادث السيارات، وعليه فلم يعد الحصول على التعويض مرتبط بثبوت مسؤولية السائق بل بمجرد ثبوت تدخل السيارة في الحادث، وحتى في الحالات التي يسقط فيها الضمان عن المؤمن لارتكابه خطأ فإن سقوط الضمان لا يكون كلياً وإنما يتم الإنقاص من نسبة التعويض، كما أن المؤمن لا يستطيع مواجهة الغير المضرور بسقوط الضمان.

الفصل الثاني

تقدير وإجراءات التعويض

في حوادث المرور

تمهيد:

بما أن الهدف من التأمين تقديم الضمان والأمان للأشخاص ضد المخاطر التي لا يمكن توقعها ولمعرفة درجة خطورتها ولا مقدار الأضرار الناجمة عنها فإن المشرع اعتمد التعويض كوسيلة ناجعة لجبر الأضرار الناتجة عن حوادث المرور و قد جاء في نص المادة 8 من الأمر رقم 15/74 مؤرخ في 30 جانفي 1974 "كل حادث سير سبب أضرارا جسمية يترتب عليه التعويض لكل ضحية او ذوي حقوقها، وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث...".

إلى المشرع الجزائري بسنه للأمر رقم 15/74 مؤرخ في 30 جانفي 1974 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31-88 يكون قد حد من السلطة التقديرية للقضاة في تقدير التعويض على خلاف القواعد العامة التي تسمح بموجبها السلطة التقديرية للقاضي متى توافرت شروط المسؤولية المدنية من خطأ أو ضرر وعلاقة سببية، لذا سعى المشرع الجزائري الى إسناد مهمة تقدير التعويض للنصوص القانونية الملزمة لكل من شركات التأمين والقضاة على حد سواء مع إخضاعه لرقابة المحكمة العليا وتكفل المشرع بتحديد تقدير التعويض في حوادث المرور في جداول الملحق الخاص بالأمر رقم 15/74 مؤرخ في 30 جانفي 1974، كما حدده على أساس الخبرة التي يقدمها الخبير في تقدير التعويض المستحق.

أما في إجراءات تعويض ضحايا حوادث المرور يعتمد على مجموعة من الإجراءات بداية بالتسوية الودية وصولا للتسوية القضائية في حال فشل المصالحة في الوصول لحل يرضي جميع الأطراف، وهذه الاجراءات إن كانت واحدة في جوهرها بين الحوادث المادية والحوادث الجسمية إلا أنها تختلف في بعض التفاصيل الجزئية الخاصة بطبيعة كل حادث.

مما سبق نتطرق في المبحث الأول إلى تقدير تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المرور وإجراءات الحصول على التعويض عن أضرار حوادث المرور في المبحث الثاني.

المبحث الأول:

تقدير تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المرور

إن مرحلة التقدير مرحلة ضرورية يمر عليها تعويض الأضرار المادية أو المعنوية وهي عملية حساب الأضرار التي لحقت المضرور.

فبصدور الأمر رقم 15/74 مؤرخ في 30 جانفي 1974 لم يعد القاضي هو الذي يقدر التعويض بل القانون هو الذي أصبح واجب التطبيق للحصول على رأس مال التأسيسي، فإن الأمر السالف الذكر وضع قاعدة يستند عليها القاضي في تقديره للتعويض لرقابة المحكمة العليا في حين يدخل في سلطتها التكيف القانوني لهذه الوقائع، لأنه في بعض القضايا على المحكمة أن تستعين بالخبير في الأمور الفنية البحتة⁽¹⁾. والأضرار المادية التي تخرج عن الحالتين السابقتين وتكون تحت المسؤولية المدنية فإنها تخضع للسلطة التقديرية للقاضي، هذا من جهة أما من جهة أخرى فالأضرار التي تكون مؤمنة بتأمين لاحق لتأمين المسؤولية المدنية غير التأمين الإلزامي فتكون وفق تفاق الأطراف لكن في إطار قاعدة عدم إثراء المضرور.

ومما سبق نقسم هذا المبحث إلى مطلبين نتناول في المطلب الأول تقدير تعويض أضرار حوادث المرور خارج الأمر رقم 15/74، و تقدير تعويض أضرار حوادث المرور وفق الأمر رقم 15/74 في المطلب الثاني.

المطلب الأول: تقدير تعويض اضرار حوادث المرور خارج الأمر 15/74 المؤرخ في

30 جانفي 1974

نقصد بتقدير التعويض خارج الأمر 15/74 مؤرخ في 30 جانفي 1974 كل ضرر قابل للتعويض خارج عن نطاق إلزامية التأمين من المسؤولية المدنية سواء كان مضمون بعقد تأمين لاحق أو حتى في حالة عدم التأمين بتطبيق القواعد العامة، حيث سنتناول في هذا المطلب مفهوم التعويض عن حوادث السيارات في الفرع الأول. وفي الفرع الثاني نتطرق لتعويض الأضرار التي لا يضمنها التأمين الإلزامي.

(1) - ينظر قرار المحكمة العليا رقم 456419 الصادر بتاريخ 1998/05/05.

الفرع الأول: مفهوم التعويض عن حوادث السيارات

التعويض كمفهوم عام هو جبر الضرر غير أنه في مجال السيارات، فالأمر يختلف مقارنة بالمجالات الأخرى أو بالأحرى له ما يميزه عن باقي المجالات، ومنه سنتطرق لتعريف التعويض عن حوادث السيارات أولاً وعوامل تحديد قيمة التعويض ثانياً .

أولاً: تعريف التعويض عن حوادث السيارات

إن الأمر رقم 15/74 مؤرخ في 30 جانفي 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار من تسميته نجد أن هناك نظام خاص للتعويض على أساسه يتم تقدير التعويض وسنتطرق للتعريف اللغوي والاصطلاحي وتعريف فقهاء القانون.

أصل التعويض لغة: البذل و الخلف⁽¹⁾ تقول عوضته تعويضاً إذا أعطيته بدل ما ذهب منه، وتعوض منه و اعتاض: أخذ العوض.⁽²⁾

والتعويض عند الفقهاء هو الضمان، حيث عرف بأنه رد مثل الهالك أو قيمته، وعرف أيضاً إعطاء مثل الشيء إن كان من المثليات، وقيمة إن كان من القيميات⁽³⁾.

وكذلك يعد التعويض من أهم مبادئ التأمين ومن أهم الالتزامات التي يوافق عليها المؤمن عند إبرام العقد والذي يقضي بإرجاع المؤمن له إلى نفس المركز المالي الذي كان عليه قبل وقوع الحادث المؤمن منه⁽⁴⁾.

أما التعويض في حوادث السيارات، وبما أن التأمين الإلزامي يشترط على كل صاحب مركبة اكتتاب عقد التأمين⁽⁵⁾، حيث يدفع المؤمن التعويض عن الخسارة المسجلة جراء هلاك

(1) - علي بن هادية. وآخرون. القاموس الجديد للطلاب معجم عربي مدرسي ألبائلي. ط3. الشركة التونسية للتوزيع-تونس- والشركة الوطنية للنشر و التوزيع - الجزائر- 1982. ص708

(2) - شاهر فيحان الحربي، التعويض عن الخسارة المادية في حوادث المرور، رسالة الماجستير في العدالة الجنائية، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، السعودية، 2013.

(3) - نفس المرجع ص 7.

(4) - وفاء حسن سليمان الحيدري ورغدة نزار ناجي، تعويضات عقود تأمين السيارات في ظل تأمين المسؤولية المدنية، مجلة دراسات محاسبية ومالية، المجلد 18، العدد 6، 2023، 137.

(5) - المادة الأولى من الأمر 15/74 المؤرخ في 30 جانفي 1974.

الشيء المؤمن عليه في حدود المبلغ الذي تعهد به، فمبلغ التأمين يتحدد إذن بالاستناد لقيمة مبلغ التأمين من ناحية و لقيمة الخسارة من ناحية أخرى،⁽¹⁾ وفقا لما نصت عليه المادة 623 من القانون المدني والمادة 30 من قانون التأمينات.

ثانيا: عوامل تحديد قيمة التعويض في حوادث المرور.

يستند تحديد قيمة التعويض عن الأضرار الى:

1- التعويض المتفق عليه في عقد التأمين:

يدفع التعويض أو المبلغ المحدد في العقد في أجل تنص عليه الشروط العامة لعقد التأمين⁽²⁾، والتي لا يلتزم فيها المؤمن في تعويض المؤمن له إلا عن الضرر الناتج من وقوع الخطر المؤمن منه بشرط ألا يجاوز ذلك قيمة التأمين.⁽³⁾

2- الضرر الذي يلحق المؤمن له أو المستفيد:

تتحدد قيمة التعويض من خلال:

- قيمة الخسارة الناتجة عن تحقق الخطر محل التأمين.

- أن لا يتجاوز التعويض قيمة التأمين⁽⁴⁾.

3- قيمة السيارة محل التأمين.

إن قيمة المركبة المؤمن عليها هي التي تحدد المبلغ الذي يدفع للمؤمن له، فالتعويض لا يزيد عن قيمته حتى ولو كانت المبالغ التي دفعها المؤمن له تتجاوز هذه القيمة.

الفرع الثاني: تعويض أضرار حوادث السيارات خارج التأمين الإلزامي

تلتزم شركة التأمين في التأمين الإلزامي على المركبة بتغطية الأضرار المادية والجسمانية التي يتسبب في حدوثها المؤمن له للغير، والناتجة عن حوادث المرور وبذلك يضمن التأمين

(1) -محمد حسين منصور، أحكام التأمين ، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، مصر د س ص22.

-المادة 13 من قانون التأمينات.⁽²⁾

- المادة 623 من القانون المدني.⁽³⁾

(4) تكاري هيفاء رشيدة، النظام القانوني لعقد التأمين دراسة في التشريع الجزائري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراة في العلوم القانونية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم الحقوق. جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2012 ص267.

في جانبه الإلزامي وبالإضافة الى المخاطر ذات الطابع الإلزامي، فإن هناك مخاطر أخرى ذات طابع اختياري حيث بإمكان الأطراف الاتفاق على إدراج مخاطر أخرى بعقد التأمين وعلى هذا الأساس فقد جرى العمل لدى شركات التأمين الجزائرية بأن تقترح على المستأمنين نموذج عقد متعدد المخاطر، وأحيانا أخرى عقد شامل للمخاطر، ومن ثم يصبح العقد الواحد يتضمن مخاطر من طبيعة متغيره مخاطر ناجمة عن المسؤولية المدنية وهو الجانب الإلزامي في التأمين، ومخاطر ناجمة عن إتلاف جزئي أو كلي للمركبة ومنه نقسم هذا الفرع إلى ضمانات تغطي كل الأضرار أولا و ضمانات جزئية تمس الجزء المؤمن عليه فقط ثانيا.

أولا: ضمانات تغطي كل الأضرار

فهذه الضمانات تسمح للمضروب من جبر كل الضرر الذي قد يلحق به، فنجد التأمين على جميع الأخطار ونجد الضمان المتعلق بالسرقة كما يمكن إضافة ضمان الحرائق والانتفجارات.

1- تعويض أضرار تأمين جميع الأخطار:

جاءت تسميه هذا الضمان في البند رقم 1.5 من ش ع ع ت س بأضرار التصادم أو بدون " جميع الأخطار"⁽¹⁾ وهذا الضمان كما جاء في التسمية يتعلق بالصدمات التي تلحق بالمركبة سواء كانت الأضرار ناتجة عن الاصطدام مع مركبة أخرى، أو الاصطدام مع جسم ثابت أو متحرك أو حتى انقلاب المركبة المؤمن عليها، فكل الأضرار المتصور وقوعها للمركبة في هذه الحوادث يمكن التأمين عليها مع إضافة نفس البند في شقه الثاني.

إن شركة التأمين تضمن الأضرار التي تكون نتيجة للكوارث الطبيعية مع استثناء الزلازل والتعويض في هذه الحالة يكون حسب ما هو متفق عليه في العقد ويخضع للعوامل التي يقدر بها التعويض في حوادث السيارات.

(1) - الشركة الوطنية للتأمين، الشروط العامة لعقد تأمين السيارات، رقم 01 / م / م ع خ / ت / مؤرخة في 15-03-2010

2- الضمان المتعلق بالسرقة:

السرقة هي أخذ السيارة من صاحبها دون إذن منه أي الحيازة الفعلية دون علم صاحبها أو موافقته وهذا بصفة عامة وإن كان إثبات حالة السرقة من قبل المؤمن له قد تقع في بعض الإشكالات مع الشركة وجاء في البند 5.4 من ش ع ع ت س أنه "تضمن الشركة في حالة سرقة المركبة المؤمنة أو محاولة سرقتها الأضرار الناتجة عن فقدان المركبة وكذا ملحقاتها... (1)".

إن كان التأمين الإلزامي يضمن الأضرار التي تلحقها المركبة المسروقة، فهذا التأمين يضمن الأضرار التي تلحق المؤمن له من جراء سرقة سيارته. والتعويض هنا يخضع دائما للعقد وتفصيل هذا جاء في البند رقم 4.5 من ش ع ع ت س.

3- الضمان في حاله الحرائق والانفجارات:

هذا الضمان يغطي الأضرار اللاحقة بالمركبة المؤمن عليها وكذا الخسائر اللاحقة بملحقاتها أو هيكل السيارة أو المحرك وقطع غيارها وكل الأغراض الموجودة بالسيارة، وهذا في حالة ما إذا نتجت هذه الأضرار عن حريق، احتراق تلقائي، صاعقة وانفجارات باستثناء الأضرار التي تتسبب فيها أي مادة متفجرة منقولة بصفة غير قانونية أو لم يتم التصريح بها مسبقا لدى المؤمن. (2)

التعويض في هذه الحالات الثلاث يحكمها مبدأ التعويض التلقائي، كما قد يصل الى تعويض جميع الأضرار التي يمكن أن تصيب المركبة على خلاف بعض الضمانات الاختيارية التي في أصلها يعوض جزء من الأضرار المحتمل وقوعها.

ثانيا: ضمانات تغطي جزء من الأضرار:

هذه الضمانات تعوضها الشركة لتأمين جزء من الأضرار والتي تعتبر أغلب الأضرار التي يمكن أن تلحق المركبة.

(1) - الشركة الوطنية للتأمين، ش ع ع ت س، المرجع السابق، ص7.

(2) - المرجع نفسه، ص8.

1- ضمان أضرار التصادم:

جاء في البند رقم 2.5 من ش ع ع ت س: "في حالة إذا حدث تصادم خارج المرائب أو المرافق أو الملكيات التي يشغلها المؤمن له، بين المركبة المؤمنة ورجل معروف الهوية أو مركبة أو حيوان أليف ملك للغير، يكون معروف الهوية فإن الشركة تضمن للمؤمن له تعويضا في حدود المبلغ المذكور في الشروط الخاصة لتعويض الأضرار التي يكون هذا الاصطدام قد ألحقها بالمركبة المؤمنة."⁽¹⁾.

في هذه الحالة يخضع لشروط على رأسها أن يكون الحادث خارج المرائب...، فهي أضرار تصادم لكن ليست جميعا قابلة للتعويض، مع مراعاة دائما عند تقدير التعويض العوامل التي تحكمه وعلى رأسها الاتفاق.

2- ضمان انكسار الزجاج:

حيث يسري هذا الضمان سواء كانت المركبة في حالة حركة أو سكون، ونص عليه البند رقم 3.5 من ش ع ع ت س بأنه: "تضمن الشركة للمؤمن له تصليح أو تعويض الأضرار التي لحقت بالمركبة المؤمنة على إثر انكسار الزجاج الأمامي، الزجاج الخلفي، زجاج السقف القابل للفتح، المرايا الجانبية، المرايا الارتدادية الجانبية."⁽²⁾.

فالتعويض عن حدوث حادث يكون محصور في انكسار الزجاج دون الأضرار الأخرى ويكون تحديد قيمة التعويض وفق الاتفاق.

المطلب الثاني: تقدير تعويض أضرار حوادث المرور وفق الأمر 74-15 مؤرخ في

30 جانفي 1974

جاء الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 جانفي 1974 لتأمين المسؤولية المدنية التي تقع على المتسبب في حادث السير وبذلك ضمان التعويض وبأسهل الطرق وكذا تأمين الذمة المالية للمسؤول عن حادث المرور.

(1) - الشركة الوطنية للتأمين، المرجع السابق، ص6

(2) - المرجع نفسه، ص7.

تختلف طريقة تقدير التعويض في الأمر 74-15 المؤرخ في 30 جانفي 1974 حسب نوع الضرر الذي يلحق المضرور، قد يتعلق بتقدير تعويض الأضرار المادية (الفرع الأول) والثاني يتمثل في التعويض عن الأضرار المعنوية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تقدير تعويض الأضرار المادية وفق الأمر 74-15 المؤرخ في 30 جانفي

1974

الأضرار المادية التي يمكن أن تحدثها حوادث السيارات تشمل الأضرار المادية المتمثلة في الخسارة المالية التي قد تنتج عن الحادث، كما تشمل الأضرار الجسمانية فالتعويض يلحق كل ضرر جسماني⁽¹⁾ من مسؤول في الحادث أو الغير، كما يلحق التعويض عن الأضرار المادية التي تصيب الغير إما في مركبته أو أي شيء نقصت قيمته المالية بسبب الحادث. وتقدير التعويض يختلف في حالة إذا كان جسمانيا (أولا)، أو كان ضرر يصيب ممتلكات الغير المنقولة منها أو العقارية (ثانيا).

أولا: تقدير التعويض عن الأضرار الجسمانية:

يخضع التعويض في الحوادث الجسمانية إلى الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30 جانفي 1974 المعدل والمتمم للقانون رقم 31/88 المؤرخ في 19 جويلية 1988، الذي جاء ملائما للظروف الاقتصادية الجديدة وواقع حوادث المرور، وانطلاقا من هذا القانون يحسب التعويض عن الأضرار التي تصيب الشخص جسديا أو التي تثبت لذوي حقوقه من تعويض عن العجز الكلي المؤقت عن العمل وكذا العجز الجزئي الدائم أو الكلي أو في حالة الوفاة.

1-تعويض عن العجز الكلي المؤقت عن العمل:

ويقصد به أن الشخص يصاب بعجز كامل (100%) لفترة معينة مثلا 4 أشهر، ففي هذا النوع يتم لهتساب التعويض عن الضرر على أساس الدخل الشهري للضحية وإذا كان بدون عمل فيحسب على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون، بحيث يتحصل المصاب على

(1) - المادة 8 من الأمر 74-15 المؤرخ في 30 جانفي 1974 السالف الذكر.

تعويض مساوي لمقدار الأجر أو الدخل الوطني الأدنى المضمون في الأيام أو الشهور أو السنوات التي يكون فيها عاطلا عن العمل.

مثال 1: أجر العامل 6000 دج شهريا اصيب بعجز كلي لمدة 4 أشهر فالتعويض المستحق له هو $4 \times 6000 = 24000$ دج⁽¹⁾

2- التعويض عن العجز الجزئي الدائم او الكلي:

يتم حساب التعويض عن العجز الكلي أو الدائم عن طريق ضرب النقطة الاستدلالية المقابلة لدخل الضحية السنوي في الجداول المحددة لهذا الغرض في نسبة العجز.⁽²⁾

النقطة الاستدلالية × نسبة العجز = مبلغ التعويض.

3- حساب التعويض في حالة وفاة الضحية:

عند وقوع حادث مرور ويكون هذا الحادث قد نتج عنه وفاة الضحية فهذا الضرر الذي يفقد الضحية حياته قابل للتعويض، وإن ذوي الحقوق لهم الحق في التعويض وينسب مختلفة حسب ما جاء به الأمر رقم 15/74 مؤرخ في 30 جانفي 1974 والقانون رقم 31/88 المؤرخ في 19 جويلية 1988 وذلك حسب تاريخ الحادث، فحساب التعويض الممنوح لذوي الحقوق يختلف باختلاف سن الضحية فيما إذا كانت بالغة أو قاصرة.⁽³⁾

أ) تقدير التعويض في حالة وفاة ضحيه بالغة:

في حالة وفاة ضحية بالغة من جراء حوادث المرور، يستحق ذوي الحقوق التعويض ويتم تقديره بحساب الدخل السنوي للعامل المتوفي، وإذا كان بدون عمل يحسب على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون، ونبحث عن النقطة الاستدلالية التي تقابل هذا الدخل السنوي،

(1) - جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، المرجع السابق، ص 137.

(2) - مشقق نور الهدى و بن خليفة منى، تقدير تعويض الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور، مذكرة ماستر، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة، الجزائر 2017-2018، ص 46.

(3) - زرقط سفيان، نظام تعويض الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، مذكرة لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء، الجزائر، 2004، ص 39.

ثم بعد ذلك نضرب هذه النقطة الاستدلالية في المعاملات التي حددها المشرع⁽¹⁾، وهي على النحو التالي:

- الزوج (الازواج) 30%.

- لكل واحد من الولد الأول والثاني القاصرين والمكفولين 15%.

- لكل واحد من الولد الثالث القاصر ومن يليه والمكفولين 10%.

- الأب والام تحت الاعالة 10% .

- الاشخاص الاخرون تحت الاعالة 10%.

ويشترط أن لا تتجاوز النسب المئوية المخصصة لذوي الحقوق نسبة 100% من الدخل السنوي للضحية، وعندما يتجاوز المجموع هذه النسبة تخفض التعويضات لكل واحد من هؤلاء تخفيضا مناسبا.

أما في ظل القانون رقم 31/88 المؤرخ في 19 جويلية 1988 فإن عملية الحصول على رأس مال التأسيسي بقي بدون تغيير بينما وقع التغيير في النسب المخصصة لذوي الحقوق.

- الزوج (الازواج) 30% .

- كل واحد من الابناء القصة تحت الكفالة 15% .

- الأب والام 10% لكل واحد منهما، و 20% في حالة عدم ترك الضحية زوج وولد

الأشخاص الآخرون تحت الكفالة (بمفهوم الضمان الاجتماعي) 10% لكل واحد منهم ويستفيد الأولاد اليتامى بأقساط متساوية من شطر التعويض المقرر في حالة وقوع حادث بالنسبة لزوج الضحية.

وتجدر الإشارة أنه لا يمكن أن يتجاوز مبلغ الرأسمال التأسيسي المدفوع لذوي الحقوق قيمة النقطة المطابقة للأجر أو الدخل المهني السنوي للضحية المضروب في مائة 100، وفي حالة تجاوز هذه القيمة ستكون الحصة العائدة لكل فئة من ذوي الحقوق موضوع تخفيض نسبي.

(1) - جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، المرجع السابق، ص 140.

ب- تقدير التعويض في حالة وفاة ضحية قاصرة:

في حالة وفاة ضحية قاصر لا يمارس نشاط مهني يستحق الأب والأم بالتساوي أو الولي كما ورد تحديده في التشريع المعمول به، التعويض على أساس سن الضحية القاصر وقت الوفاة وقد ميز المشرع بينما إذا كان سن الضحية أقل من 6 سنوات فيتم التعويض على أساس ضعف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث، أما إذا كان الضحية سنه من 6 سنوات إلى 19 سنة يكون تعويضه ثلاث مرات المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.

وفي حالة وفاة الأب أو الأم يتقاضى المتبقي منهما على قيد الحياة التعويض بكامله ويضاف لها التعويض عن الضرر المادي مصاريف الجنازة والضرر المعنوي كما حدده القانون 31/88⁽¹⁾ المؤرخ في 19 جويلية 1988.

مثال: توفي ضحية قاصر على إثر حادث مرور بتاريخ 2023/01/04 مخلفا أب وأم وكان هذا الابن القاصر يبلغ من العمر 10 سنوات، فيكون التعويض على النحو الآتي:
الأجر الوطني الأدنى المضمون: $20000 \times 12 = 240000$ دج سنويا .
وعليه المبلغ المستحق: $240000 \times 3 = 720000$ دج.

وكما تطرقت إليه المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 2001/04/17 في القضية رقم 295623 كما يلي: يحسب التعويض في حالة وفاة ضحية قاصر إثر حادث مرور على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون المعمول به وقت وقوع الحادث.

ثانيا: تقدير تعويض الأضرار التي تلحق ممتلكات الغير:

بعد أن تحدثنا عن تعويض الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث السيارات، بقي لنا معرفة كيفية حساب التعويض عن الضرر المادي الذي يلحق مركبة الغير وتقدير التعويض عن الأضرار التي تلحق الأموال العقارية والمنقولة للغير ما عدا المركبة.

(1) - القرار رقم 62688 بتاريخ 1990/02/27 و الذي جاء فيه: "إن الخطأ في حساب التعويضات يمكن إثارته للمرة الأولى أمام المحكمة العليا." وينظر كذلك قرار المحكمة العليا رقم 99386 الصادر بتاريخ 1993/04/07.

1- تقدير تعويض الضرر المادي الذي يلحق مركبه الغير:

اكتفى المشرع الجزائري في القسم الثاني من الباب الثاني من الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30 جانفي 1974 المعدل والمتمم بالنص على شرط توافر تقرير الخبرة لكي يتم التعويض لمالك المركبة المتضررة جراء حادث مرور⁽¹⁾ وتقوم شركه التأمين بحساب التعويض بناء على أركان 4 وتتمثل في:

- ركن الأساسيات يتكون من ثمن قطع الغيار المستبدلة، ثمن الصباغة اللازمة لإعادة دهن الجزء الذي لحقه الضرر وأجره اليد العاملة.

- ركن التوقف وهي المدة التي تتوقف فيها المركبة عن السير بسبب الضرر التي يحصل مالكاها على تعويض مقابل ذلك.

- ركن القدم والاستعمال: وهو نتيجة لقدم السيارة و استعمالها لمدة معينة من الزمن والتي يقيمها الخبير بثمن معين.

- ركن الامتياز (أعباء المؤمن له): يتمثل هذا الركن في مبلغ من الأموال التي يتحملها مالك المركبة بموجب عقد التأمين الذي ينص على ذلك ويقبل بموجبه المؤمن له تحمل جزء من الأضرار الناجمة عن حوادث المرور.

تتم عملية حساب التعويض المادي وفق طريقة بسيطة مقارنة بالطريقة التي يحسب بها التعويض عن الأضرار الجسمانية والتي تكون كالتالي:

ثمن الأساسيات+ ثمن التوقف عن السير- نسبه القدم والاستعمال- ثمن الامتياز: لكي نحصل على مبلغ التعويض الواجب دفعه لمالك المركبة المتضررة.⁽²⁾

(1) - Société National D'Assurance, AssuranceAuto, op, cit ; p 10.

(2) - هذه هي الخطوات المتبعة من طرف الشركة الوطنية للتأمينات CAAT لحساب مبلغ التعويض عن الضرر المادي اللاحق بالمركبة.

2- تقدير تعويض الأضرار التي تلحق الأموال العقارية والمنقولة للغير ما عدا المركبة:

الأضرار التي قد تلحق الغير وتكون سببا فيها مركبة المؤمن له كثيرة، مثل التي تلحقها سيارة المؤمن له بجدار الغير، أو الأضرار التي تلحق واجهة دكان التاجر... إلخ.

فالسطة التقديرية للقاضي هي الحكم في تقدير التعويض في هذه الحالات، خارج الأضرار الجسمانية التي نظم القانون كيفية حساب التعويض عن الأضرار التي تلحق بمركبة الغير التي تحتاج لخبير حتى يقدرها.⁽¹⁾

فيكون التعويض عن ثقب جدار الغير مثلا بحساب الثقب وحساب عدد الاجور اللازم لإصلاحه مع الإسمنت والرمل إضافة إلى أتعاب البناء، فكل هذا يقدره القاضي حسابيا.

الفرع الثاني: تقدير تعويض الأضرار المعنوية وفق الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30

جانفي 1974

يجمع الفقهاء على صعوبة التعويض عن الضرر المعنوي إذ أنه لا يمكن قياسه بالنقود فهو غير قابل للتقويم فكرامة الشخص وشرفه لا يمكن أن تكون محلا للمساومة أمام المحاكم كما أن النقود لا يمكن أن تزيله من نفس الانسان.⁽²⁾

غير أن الفقه حاول تجاوز هذه الأسباب واستقر على مبدأ التعويض عن الضرر المعنوي مهما كان قدره وبغض النظر عن نوع هذا الضرر.

الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30 جانفي 1974 لم ينص صراحة على التعويض المعنوي لكن من خلال المادة 8 منه والتي نصت على ضمان ذوي الحقوق التعويض، فالضرر الذي يلحق ذوي الحقوق إذا كان له شق مادي إلا أن الشق المعنوي يطغى على الشق المادي، إلى أن جاء القانون رقم 31/88 19 جويلية 1988 ونص صراحة على التعويض المعنوي في تعديله للملحق.

(1) - عطاءه علماوي و بشير نواصر، التعويض المدني عن حوادث المرور، مذكرة ماستر، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة غرداية، الجزائر 2022، ص65.

(2) - بريق رحمة ودلاج محمد لخضر، التعويض عن الضرر المعنوي في نطاق المسؤولية المدنية و معايير تقديره، مجلة القانون و العلوم السياسية، المجلد 06 ، العدد02، ص 170.

سنتناول في هذا الفرع تقدير التعويض عن الضرر المعنوي الذي يصيب المضرور (أولاً) وتقدير التعويض عن الضرر المعنوي الذي يلحق ذوي المضرور (ثانياً).

أولاً: تقدير التعويض عن الضرر المعنوي الذي يصيب المضرور:

هو الضرر الذي يلحق الشخص في غير حقوقه المالية أو في مصلحة غير مالية، فهو ما يصيب الشخص في كرامته أو شعوره أو في شرفه، أو في معتقداته الدينية أو في عاطفته ومنه فهو لا يمس أموال المضرور إنما يصيب كيانه الاجتماعي أو النفسي إذ أن إصابة المضرور جسمانيا يترتب عنه ألم جسدي ونفسي بفعل ما حل به، وما سيحدث له في المستقبل.⁽¹⁾

1/ حساب التعويض عن الآلام الجسدية:

يتم التعويض عن الآلام الجسدية بموجب خبرة طبية ولم يكن هذا النوع من التعويض المقررا في الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30 جانفي 1974 وفي تعديل قانون رقم 31/88 المؤرخ في 19 جويلية 1988 تم النص على ذلك فهو يسمح بالتعويض عن الآلام التي كبتها ولا زال يكابدها المضرور ومن هنا يكون الفرق بين الألم البسيط والألم الهام، فقد فرق المشرع بينهما حيث أن ضرر التألم البسيط هو الذي يصيب جسم المضرور من جراء حوادث المرور من يوم وقوع الحادث وحتى أثناء فترة العلاج ولكنه يزول مع الانتهاء من فترة العلاج أو خلالها.⁽²⁾

غير أن الألم الهام الذي يصيب المصاب بسبب حوادث المرور من يوم وقوع الحادث يستمر طوال فترة العلاج وحتى بعد الانتهاء من العلاج ويبقى من حين لآخر ينتاب جسم المصاب بفتترات آلام متوسطة أو حادة، وقد يسيطر هذا الألم على جسم المصاب بصفة دائمة.

(1)- مشقق نور الهدى وبين خليفة منى، المرجع السابق، ص 13.

(2)- منصور محمد حسين، المضرور و المستفيد من عقد التأمين الإجباري من المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر 2003، ص151.

أ) حساب التعويض عن الألم البسيط:

حدده الملحق بمرتين قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.

ب) حساب التعويض عن الألم الهام:

يكون على أساس أربع مرات قيمة الأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.⁽¹⁾

2- حساب التعويض عن الضرر الجمالي:

يعتبر الضرر الجمالي كل ضرر يصيب حسن الملامح الخلقية للضحية وكذا كل ضرر ينعكس على مهنة المصاب مما يسبب له ندبات أو تشوهات يتم إثباتها بالخبرة⁽²⁾، ويختلف أثر الضرر الجمالي من ناحية الجنس ومهنة المضرور، فالفتاة المقبلة على زواج أو المغنية أو المنشط تلفزيوني يتأثرون بسبب الجروح التي تكون على مستوى الوجه، فالمشعر الجزائري في التعديل الجديد للأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30 جانفي 1974 بالقانون رقم 31/88 المؤرخ في 19 جويلية 1988 ألغي التعويض الجزافي بالنسبة للضرر الجمالي وأصبح التعويض يتم عن كل العمليات الجراحية اللازمة لإصلاح الضرر الجمالي بموجب خبرة طبية وتسدد بكاملها⁽³⁾، وبذلك أصبح التعويض يشمل مقدار الضرر الذي أصاب المضرور.

ثانيا: تقدير التعويض عن الضرر المعنوي الذي يصيب ذوي الحقوق:

نص المشرع على التعويض على الضرر المعنوي الذي يصيب كلا من الأب والأم وزوج وأولاد الضحية بحدود ثلاث أضعاف قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.⁽⁴⁾

وتطبق النسب المعمول بها عند التعويض في حالة وفاة ضحية بالغة.

⁽¹⁾-النقطة الخامسة الفقرة الثانية من الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية و ذوي

حقوقهم الخاص بالقانون رقم 31/88 المؤرخ في 19 جويلية 1988

⁽²⁾- مشفق نور الهدى و بن خليفة منى، مرجع سابق، ص50.

⁽³⁾-أ/ بن عبيدة عبد الحفيظ، إلزامية تأمين على السيارات و نظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع

الجزائري، الديوان الوطني للأشغال التربوية، بدون طبعة، الجزائر، 2002، ص107.

⁽⁴⁾-المقطع الخامس من ملحق القانون 31-88 السالف الذكر.

المبحث الثاني:

إجراءات الحصول على التعويض عن حوادث المرور

إن حوادث المرور بصفة عامة تنقسم الى قسمين: حوادث مرور مادية، وحوادث مرور جسمانية.

فحوادث المرور المادية تنتج عنها أضرار مادية للغير كتحطيم السيارة أو طردام السيارة بواجهة محل تجاري أما حوادث المرور الجسمانية فهي الحوادث التي تصيب المجتمع عامة، كوفاة سائق السيارة أو إصابته بعاهة مستديمة يبقى عالة يتحملها المجتمع، ولحماية المضرور هناك طرق يسلكها هذا الأخير للمطالبة بتعويضه الأولى هي الإجراءات العادية للحصول على التعويض (المطلب الأول)، غير أنه في حالات خاصة يلجأ المظلوم إلى صندوق ضمان السيارات وهذا ما سنتحدث عنه في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الإجراءات العادية للحصول على التعويض عن حوادث المرور

لقد نظمت مختلف التشريعات الإجراءات التي تمكن للمتضرر من الحصول على التعويض لاسيما أن حمايته من مخاطر استعمال المركبات هو أساس إلزامية التامين من المسؤولية المدنية الناجمة عن استعمالها وهذه الإجراءات تكون عن طريق التسوية الودية (الفرع الاول) وإما اللجوء إلى القضاء (الفرع الثاني) في حالة فشل التسوية.

الفرع الأول: التسوية الودية للتعويض عن حوادث المرور

تسوى منازعات عقد التأمين في غالب الحالات بالطرق الودية وخاصة في حوادث المرور إذ أن الأصل في التعويض هي التسوية الودية، إذ تقدم شركات التأمين لمستأمنها الذين أصابهم الضرر مبلغا من المال يساوي مقدار الخسارة وينتهي بتوقيع الطرفين إلى إيصال المخالصة لذا يجب علينا (أولا) توضيح التسوية الودية، ثم التطرق الى طرق التسوية الودية(ثانيا).

أولاً: مفهوم التسوية الودية للتعويض عن حوادث المرور:

عند تحقق الخطر المؤمن عليه في حادث المرور مطالبة الغير بحقه في التعويض بتحقق شروط المطالبة أثناء سريان العقد وأن يكون هذا الخطر مغطى بموجب الضمانات التي يشملها عقد التأمين، فإن شركة التأمين تبادر بقتراح مبالغ التعويض المستحقة مع الأطراف المدنية تلقائياً، لكن عند عدم تقديم العرض بدفع التعويض مباشرة بعد وقوع الحادث يعتبر عدم تنفيذ للالتزام وتأخر في الوفاء، مما يؤدي بشركة التأمين إلى الحكم عليها بتعويضات إضافية تطبيقاً للمادة 14 من الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25-01-1995 المتعلق بالتأمينات ومنه فإن المصالحة الإلزامية بالنسبة لشركة التأمين، و اختيارية بالنسبة للضحية وذوي الحقوق.⁽¹⁾

ثانياً: طرق التسوية الودية للتعويض عن حوادث المرور

فهنا نميز بين طريقتين للتسوية الودية يختلفان من ناحية الإجراءات هذا باختلاف الأضرار الناتجة عن حادث المرور باعتباره ضرراً جسماً أو ضرراً مادي.

1/ المصالحة في التعويض الضرر الجسماني:

إن حادث المرور واقعة مادية يترتب عنه أضرار قانونيان وهما أثر جزائي وأثر مدني، أما الأثر الجزائي فيمكن في توقيع عقوبة الحبس أو الغرامة المالية أو سحب رخصة السياقة لمدة معينة على الشخص المسؤول عن الحادث، والأثر المدني يتبين لنا من خلال المساس بمصلحه الضحايا وذوي الحقوق في حالات الإصابات البدنية أو الوفاة في التعويض عما أصابهم من ضرر.⁽²⁾

بالنظر إلى الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30 جانفي 1974 وملاحقه نستنتج أنه على شركة التأمين أن تبادر بقتراح مبالغ التعويض المستحقة على الأطراف المدنية تلقائياً، وبالرجوع لنص المادة 19 والتي نصت على وجوب صدور مرسوم يحدد الإجراءات المتعلقة

(1) - لكصاسي سيد أحمد، الأحكام الإجرائية للتعويض عن حوادث المركبات في ظل التشريع الجزائري، شهادة الماجستير، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابن خلدون تيارت، الجزائر 2013، ص 64.

(2) - لكصاسي سيد احمد، مرجع سابق، ص 61

بالتحقيق ومعاينة الأضرار⁽¹⁾، ولقد صدر المرسوم 35/80 المؤرخ بتاريخ 16/02/1980 من خلال المادة الرابعة والتي نصت على ضرورة إرسال نسخة من محضر معاينة حادث المرور لشركات التأمين المعنية في أجل 10 أيام⁽²⁾.

وفي حالة ارتكاب الحادث من قبل مجهول أو غير مؤمن عليه يرسل المحضر الى صندوق ضمان السيارات، ويجوز للمؤمن أن يطلب من الضحية موافاته بكل الشهادات الطبية، وخاصة تلك المحددة لتاريخ الشفاء أو استقرار الجروح، كما أنه تعطى للمؤمن صلاحية إخضاع الضحية إلى فحص طبي يجريه طبيب شركة التأمين لتحديد مدة العجز المؤقت عن العمل أو نسبة العجز الجزئي الدائم⁽³⁾، فليس الهدف من تلقي شركة التأمين نسخة من محضر التحقيق الابتدائي والشهادات الطبية هو إعلام الشركة بكل الأشخاص الذين يصابون بضرر جسماني، وهو غالباً عجز مؤقت عن العمل أو عجز جزئي أو أن تكون على إطلاع حتى قبل تقييد قضية الحادث أمام المحكمة⁽⁴⁾.

لكن ينبغي على شركة التأمين بمجرد تلقيها نسخة من محضر التحقيق الابتدائي أن تقوم بعرض مبالغ التعويض المقترحة على أساس الملحق والجداول التابعة للأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30 جانفي 1974 على كل الضحايا باستثناء الحالات الواردة في المواد 13، 14، 15 من نفس الأمر⁽⁵⁾.

فالمشرع هنا نيته هي تمكين شركة التأمين من تأدية دورها الاجتماعي الإيجابي في حماية ضحايا حوادث المرور دون انتظار صدور حكم نهائي ما دام أن التعويض أصبح حقاً مكتسباً مضموناً من تاريخ وقوع الضرر⁽⁶⁾.

(1) - لكصاسي سيد احمد، مرجع سابق، ص 61.

(2) - الجريدة الرسمية رقم 08 المؤرخة في 19/02/1980.

(3) - لكصاسي سيد احمد، مرجع سابق، ص 62.

(4) - مراد بن طباقي، مقال حول تعويض الاضرار الجسمانية لحوادث المرور، المجلة القضائية، العدد الأول، 1991، ص 28.

(5) - لكصاسي سيد احمد، مرجع سابق، ص 62.

(6) - المرجع نفسه، ص 62.

2/ المصالحة في تعويض الضرر المادي:

كما هو الشأن بالنسبة للضرر الجسماني، فالمشرع الجزائري لم يعطي معنا للضرر المادي، لكن يمكن تعريفه على أنه ذلك الضرر الذي يلحق بالسيارة المؤمن عليها سواء كان ناجما عن تصادم مركبتين فأكثر أو دون تصادم.⁽¹⁾

وكذلك لم ينص المشرع على التسوية الودية لتعويض الضرر المادي لكن لا مانع في تطبيق إجراءات المصالحة في تعويض الضرر الجسماني في حالة الضرر المادي، لكن هذا في الحالة التي يصاحب فيها هذا الأخير ضررا جسمانيا.

ففي حالة وجود أضرار مادية في الحادث فقط فكل ما يتم هو كتابة التصريح بالحادث وهذا من خلال نماذج شركات التأمين المعنونة "بمعايينه ودية لحادث السيارة."⁽²⁾، ومن خلال هذه النماذج تقدر شركة التأمين مدى مسؤوليتها في التعويض وعلى أساس الخبرة التي يحددها الخبير المعتمد لديها تعرض قيمة التعويض على الضحية فإن قبل بالعرض فله ذلك وإن أراد الاحتكام إلى خبير ثاني فله ذلك بشرط أن تقبل الشركة التقدير الذي حدده هذا الخبير، وفي حالة رفضها هناك إمكانية لتحديد خبير ثالث يحدد من قبل المحكمة.⁽³⁾

وفي الحالة التي تكون فيها الأضرار غير السيارة المؤمنة عليها والتي تلحق ممتلكات المضرور فإنه يتم اللجوء إلى محضر قضائي لتقدير تلك الأضرار.

ومن ناحية المدة التي يحصل فيها المضرور على تعويضه وأمام تماطل شركات التأمين في دفع التعويض فقد صدرت لهذا الغرض التعليم رقم 942 المؤرخة في 2021/03/09⁽⁴⁾ حيث جاء فيها: "تقليص أجل تسوية ملفات التعويض الخاصة بالآخطار البسيطة، لا سيما

(1) - ذبيح ميلود، حقوق ضحايا حوادث المرور في الجزائر، مجلة دفاتر السياسة و القانون، ورقلة، العدد 09، الجزائر، 2013، ص 29.

(2) - وثيقة معاينة ودية لحادث سيارة، و هو نموذج موحد لدى جميع شركات التأمين.

(3) - عطالله علماوي و بشير نواصري، مرجع سابق، ص 72.

(4) - تعليمية رقم 942 المؤرخة في 2021/03/09 الصادرة عن وزارة المالية منشورة في الموقع الإلكتروني

instruction_assuranceces_AR_pdf/pdf/Images/www.mf.gov.dz//https=

تلك المتعلقة بتأمين السيارات... الى واحد وعشرون (21) يوما كحد أقصى وهذا بداية من تاريخ التبليغ عن الحادث الى غاية دفع التعويض كما يجب ابلاغ المؤمن لهم بهذا الأجل حتى يتسنى لهم المطالبة به".

الفرع الثاني: التسوية القضائية للتعويض عن حوادث المرور

الهدف من التأمين هو إعادة المؤمن له الى وضعه المالي الذي يسبق الخسارة مباشرة، ومن هذه الغاية فإنه لا بد من الاحتكام إلى القضاء في حال فشل التسوية الودية فإن للمتضرر من حوادث المرور حسب قانون الزامية التأمين على السيارات، أن يستفيد من العقد المبرم بين المؤمن والمؤمن له وله حق مباشر على التعويض، هذا الحق تخوله دعوى مباشرة من قبل المؤمن.⁽¹⁾

والدعوى المباشرة تعطي دائما معينا حق أفضلية عن بقية الدائنين وهو الشخص المضرور من حادث السيارة و من ثم لا يمكن لغيره أن يستفيد منها.⁽²⁾

ونتناول في هذا الفرع رفع دعوى تعويض امام القضاء الجزائي (أولا)، ورفع دعوى التعويض أمام القضاء المدني (ثانيا).

أولا: رفع دعوى تعويض أمام القضاء الجزائي:

يرتب التأمين الإلزامي عن حوادث السيارات للمضرور حقا مباشرا اتجاه المؤمن، وببإشر المضرور عن طريق الدعوى المباشرة، ويكشف الواقع العملي على قيام المضرور بالمطالبة بحقه في التعويض من خلال الادعاء بالحق المدني أمام المحكمة الجنائية فإذا لحق المضرور إصابة بدنية فإن ذلك يؤدي في الغالب إلى قيام جريمة جنائية من جانب الحارس يتمثل في القتل أو مخالفة أحكام المرور التي يرتب عليها القانون جزاء جنائيا، ومن هنا يثار مبدأ تبعية الدعوى المدنية للدعوى الجنائية وحجية الحكم الجنائي الصادر فيها.⁽³⁾

(1) - كيجل كمال، المرجع السابق، ص 200.

(2) - لكصاسي سيد احمد، مرجع سابق، ص 09.

(3) - بن دريس حليلة، المسؤولية عن حوادث المرور ودور التأمين الإلزامي للسيارات في تغطية هذه المسؤولية، مجلة البحوث القانونية والسياسية، العدد4، جامعة طاهر مولاي سعيدة، الجزائر، 2015، ص 40.

ومن خلال هذا نتطرق الى حالتين الحالة العادية لطلب التعويض أمام القضاء الجزائري والثانية استثنائية.

1/ الحالة العادية لطلب التعويض أمام القضاء الجزائري:

تقوم مصالح الضبطية القضائية بعد وقوع الحادث الجسماني للتحريات الأولية لمعاينة ظروف الحادثة من جهة والمسؤول فيه من جهة أخرى، وتقوم الضبطية كذلك بتحديد ومعاينة الضحية والوضعية القانونية للسيارة والمسؤول المدني عنها فإذا كانت نتيجة الحادث هي جرح الخطأ فيرسل المحضر إلى نيابة الجمهورية، أما إذا نتج عن الحادث القتل الخطأ فيقدم المتهم إلى السيد وكيل الجمهورية.⁽¹⁾

بعد دراسة محضر الضبطية القضائية والوثائق المرفقة به من طرف وكيل الجمهورية وكيف هذا الأخير وقائع الجريمة ويحرك الدعوى العمومية، ثم يحيل القضية أمام محكمة الجرح إذا كان عجز الضحية عن العمل يفوق ثلاثة أشهر أو أصيب بعاهة مستديمة بتهمة الجرح الخطأ المنصوص والمعاقب عليها بنص المادة 289 من قانون العقوبات، أو إذا كان الضحية توفي إثر الحادث بتهمة القتل الخطأ المنصوص والمعاقب عليها في المادة 288 من قانون العقوبات.⁽²⁾

إن القاضي الجزائري إذا حكم بإدانة المتهم وتأسس الضحية كطرف مدني أو ذوي حقوقها ينبغي عليه أن يفصل في الدعوى المدنية بالتبعية، لثبوت الخطأ والضرر والعلاقة السببية منها وذلك تبسيطا للإجراءات ومعرفة القاضي الجزائي بعناصر الدعوى، فمن خلال التحقيق الذي أجراه وتقاديا لتضارب الأحكام الصادرة بشأن نفس الوقائع، وهنا القاضي الجزائي كالقاضي المدني يطبق النصوص بشأن الدعوى المدنية ومنح التعويضات المستحقة للأطراف المدنية طبقا للجدول الملحق بالأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30 جانفي 1974.⁽³⁾

(1) - لكصاسي سيد احمد، المرجع السابق، ص 66

(2) - نفس المرجع، ص 66

(3) - نفس المرجع، ص 69

في حال فصل القاضي الجزائي ببراءة المتهم من التهمة المتابع بها فإن القضاء ذهب بالحكم بعدم الاختصاص لانعدام الخطأ الجزائي في الدعوى المدنية، ولقد ذهبت المحكمة العليا في اجتهاد أول إلى اعتبار الدعويين مستقلين وأن الحكم الذي صدر بهذا الشأن خطأ في قرارها رقم 24418 بتاريخ 1983/04/05، والذي ذكر أنه لا يمكن للقاضي الجزائي أن يفصل في الدعوى المدنية في حالة قضائه بالبراءة وهذا رغم صدور الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30 جانفي 1974 الذي يهدف إلى تفتائية التعويض دون النظر للمسؤولية.⁽¹⁾

2/ الحالات الاستثنائية لطلب التعويض أمام القضاء الجزائي:

المحاكم العسكرية ومحكمة الجنايات تحكمهم قواعد خاصة تقرر بالنسبة للمحاكم العسكرية عدم جواز إقامة الدعوى المدنية أمامهم بالتبعية للدعوى العمومية لأن اختصاصهم يقتصر على الفصل في الدعوى العمومية فحسب، وذلك استنادا لأحكام المادة 24 من قانون القضاء العسكري وبالعكس فإن محكمة الجنايات تفصل في الدعوى المدنية دون اشتراك المحلفين سواء حكمت بالإدانة أو بالبراءة ولا يجوز لها أن تحكم بعدم الاختصاص عملا بأحكام المادة 316 من ق.ج.⁽²⁾

ثانيا: رفع دعوى تعويض أمام القضاء المدني:

يعتبر القضاء المدني صاحب الولاية في الفصل في دعاوى التعويض عن حوادث المرور وذلك عن طريق رفع دعوى عادية أمام المحكمة المدنية بعد استدعاء جميع الاطراف من ناحية واستدعاء شركة التأمين بنفس إجراءات استدعائها أمام المحاكم الجزائية⁽³⁾ من ناحية أخرى، فعند الفصل في القضية نتبع طرق القواعد العامة في المرافعات أمام القضاء المدني، وننبه فقط أن القاضي عند تطبيقه لقاعدة الخاص يقيد العام فإنه لا يطبق نصوص القانون المدني وقانون

(1) - لكصاسي سيد احمد، مرجع سابق، ص 70

(2) - بن عبيدة عبد الحفيظ، مرجع سابق، ص 28.

(3) - إبراهيم جعلاب، إلزام شركة التأمين بتعويض ضحايا حوادث المرور، دراسة مقارنة بين تدخل المشرع الجزائري و اجتهاد

القضاء، مجلة التواصل، العدد 32، الجزائر، 2012، ص 131

التأمينات فيما يخص حوادث السيارات، إلا إذا لم يجد نصا يستند عليه الأمر 15/74 السالف الذكر، أو المراسيم التطبيقية له.⁽¹⁾

المطلب الثاني: دور صندوق ضمان السيارات في تعويض ضحايا حوادث المرور

إن التأمين الإجباري لا يمكن له أن يضمن التعويض لمتضرري حوادث المرور في جميع الحالات حيث لا يضمن التعويض في حالة إذا كان المسؤول عن الخسائر مجهولا أو سقط ضمانه أو لم يكن مؤمنا أصلا.

في هذه الحالة كان للمشرع إيجاد طريقة لحماية المضرور وعدم تركه دون تعويض، فأنشأ صندوق ضمان السيارات بموجب المادة 70 من الأمر 107/69 الصادر بتاريخ 1969/12/31⁽²⁾ بهدف تعويض الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث المرور الخارجة عن الحالات التي يغطيها التأمين الإجباري، ومنه سنتطرق إلى مفهوم صندوق ضمان السيارات في (الفرع الأول) وتدخل صندوق ضمان السيارات في تعويض حوادث المرور في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مفهوم صندوق ضمان السيارات

أمام جهود القضاء والفقهاء المبدولة من أجل إيجاد حماية فعالة لحصول ضحايا الحوادث عن حقهم في التعويض في حالة رفض شركات التأمين ذلك وبعض الحالات الاستثنائية الأخرى.⁽³⁾

أنشئ صندوق ضمان السيارات لهذا الغرض.

أولا: تطور المنظومة القانونية للصندوق:

كان للصندوق ضمان السيارات دور في تعويض ضحايا حوادث المرور قبل صدور الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30 جانفي 1974 وذلك حسب المادة 70⁽⁴⁾ من الأمر رقم 69/107 السابق الذكر وأعيد تنظيمه بموجب الأمر رقم 15/74 السابق الذكر الذي بين

(1) - عطاءه علماوي و بشير نواصر، مرجع سابق، ص 77

(2) - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 110، الصادرة في 1969/12/31، ص 1807

(3) - لحاق عيسى، المرجع السابق، ص 332.

(4) - المادة 70: "ينشأ صندوق خاص لتعويض ضحايا حوادث المرور..."

حقوق الصندوق والتزاماته ومجال تدخله حسب المادة 34 منه، وحدد المرسوم رقم 80/37 كيفية تسييره والأجهزة الضابطة له وقد أضاف القانون رقم 88/31 المعدل والمتمم للأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30 جانفي 1974 بعض العناصر المتعلقة بتمويله، كما أن قانون المالية لسنة 1990⁽¹⁾ حسب المادة 122 الذي يكلف صندوق ضمان السيارات بتعويض كل أو جزء من الأضرار الملحقة بالأشخاص أو السلع غير المؤمنة التي تحدث على إثر المظاهرات المخلة بالنظام العام والأمن، ثم تحول إلى صندوق تأمين السيارات إيرادات ونفقات الصندوق الخاص بالتعويضات حسب ما جاء في المادة 226 من قانون المالية لسنة 2002.⁽²⁾

وقد تم تغيير اسمه بموجب المرسوم التنفيذي رقم 103/04⁽³⁾ ليصبح صندوق ضمان السيارات وهذا تطبيقا للمادة 117 من القانون رقم 02/11 المؤرخ في 2002/12/24 المتضمن قانون المالية لسنة 2003.

ثانيا: تعريف صندوق ضمان السيارات:

هو مؤسسة عمومية تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي تشتغل تحت سلطة وزارة المالية مقره بالجزائر العاصمة.

وقد أنشئ المشرع الجزائري صندوق ضمان السيارات لغرض تعويض ضحايا حوادث المرور في حالة رفض شركات التأمين لطلباتهم وتعذر حصول المتضررين على التعويض في حالات تحدد في قانون إنشائه.

من خلال هذا التعريف فإن صندوق ضمان السيارات يخضع لمراقبة الدولة ويتمتع بالشخصية المعنوية التي تجيز له إدارة الأموال التي يتكون منها الصندوق، وأن يقوم بجميع العمليات الضرورية لسيره بالإضافة إلى التمثيل أمام القضاء.

(1) - قانون 26/69 مؤرخ في 1989/12/31 يتضمن قانون المالية لسنة 1990، الجريدة الرسمية، العدد1، صادرة في 1990/01/03.

(2) - قانون رقم 21/01 مؤرخ في 2001/12/22 يتضمن قانون المالية لسنة 2002، الجريدة الرسمية، العدد 79، صادرة في 2001/12/23.

(3) - مرسوم تنفيذي رقم 103/04 مؤرخ في 2004/04/05 يتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات و تحديد قانونه الأساسي، الجريدة الرسمية، العدد 21، صادرة في 7 أفريل 2004.

الفرع الثاني: تدخل صندوق ضمان السيارات في تعويض ضحايا حوادث المرور

لقد أزم المشرع الجزائري صندوق ضمان السيارات بالتدخل لتعويض الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث المرور في حالات خاصة، كما كلفه بأن يمنح لضحايا حوادث المرور نفس الحماية التي تمنحها شركات التأمين في الحالات العادية، اللجوء إليه لمن له مصلحة كما هو الوضع عند اللجوء إلى شركات التأمين.⁽¹⁾

وقد حددت المادة 24 من الأمر 15/74 المؤرخ في 30 جانفي 1974 هذه الحالات التي بموجبها يتدخل صندوق ضمان السيارات لتعويض ضحايا حوادث المرور، ومنه سنتطرق لنطاق تدخل صندوق ضمان السيارات (أولاً) وإجراءات مطالبة صندوق ضمان السيارات أمام القضاء (ثانياً).

أولاً: نطاق تدخل صندوق ضمان السيارات:

إن الحالات التي تتطلب دفع التعويض من طرف الصندوق متعددة ومختلفة كأصل عام، ولكن لكل أصل استثناء يرد على القاعدة العامة ويجعل من الصندوق غير مسؤول عن التعويض في حالة توافر الأسباب الموجبة لذلك.⁽²⁾

تتمثل حالات تدخل الصندوق في ما يلي:

1/ نطاق تدخل الصندوق من حيث الموضوع:

لكي يستفيد المضرور أو ذوي حقوقه بالتعويض من قبل صندوق ضمان السيارات بسبب الأضرار الجسمانية الواقعة من قبل المركبات البرية ذات محرك، لا بد عليهم من إثبات ما أوجبته المادة 24 من الأمر 15/74 السابق الذكر والتي تعتبر بدورها شروط لتدخل الصندوق في تعويض حوادث المرور وهي كالتالي:

(1) - لكصاسي سيد احمد، المرجع السابق، ص 99.

(2) - هيزب عبد اللطيف و حمايدية نور الهدى، نظام تعويض حوادث المرور في قانون التأمين الجزائري، مذكرة ماستر ، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، الجزائر، 2002، ص 61.

أ/ تدخل الصندوق لتعويض الأضرار التي يبقى سببها مجهولا:

وتكون هاته الحالة إذا كان مسبب الحادث والمسؤول عن الأضرار مجهول، إذ لا يترك أي أثر يدل عليه ويتعذر على المصاب أو الشهود معرفة لوحة ترقيم سيارته وإثبات أن المسؤول عن الحادث مجهول يكون من خلال محضر الحادث الذي تقوم بتحليله وإرساله للجهات المختصة.

والتأمين الإجباري هدفه ضمان حقوق جميع المضرورين حتى من لم يسعفه حظه في معرفة المتسبب في ضرره.

ومما سبق نرى أن المشرع لم يغفل على هاته الحالة ونص على تعويض متضرري الحوادث التي لا تعرف فيها من أحدث الضرر وألزم الصندوق بذلك.⁽¹⁾

ب/ تدخل الصندوق لتعويض الأضرار التي تسببها مركبات غير مؤمن عليها:

تختلف هذه الحالة عن الحالة الأولى التي يكون مسبب الضرر المجهول، إذ يعتبر في هذه الحالة معلوم لكنه غير مؤمن على مركبته إما لعدم تجديد وثيقة تأمين السيارة أو عدم تأمين السيارة أصلا.

ج/ تدخل الصندوق للتعويض في حالات سقوط الحق في الضمان:

بعد أن أقر المشرع الجزائري مبدأ التعويض التلقائي لجميع ضحايا حوادث المرور، أورد استثناءات على هذا المبدأ الذي بمقتضاه تمتنع شركات التأمين عن أداء مبالغ التعويض المستحقة للضحايا نتيجة لسقوط الحق في الضمان ليتولى صندوق ضمان السيارات تعويضهم.⁽²⁾

د/ في حالة العسر الكلي أو الجزئي للمسؤول عن الحادث:

إذا كان المسؤول عن الحادث في حالة يسر فهو الذي يتحمل نتائج أعماله كمبدأ من المبادئ العامة في تحقيق العدالة، لكن إذا كان هذا الشخص غير مؤمن وثبت وجود عسر مالي كلياً أو جزئياً يتحمل الصندوق التعويض عنه.⁽³⁾

(1) - المادة 24 من الأمر 15/74 السالف الذكر.

(2) - لحاق عيسى، إلزامية التأمين على السيارات و نظام تعويض الأضرار الناجمة عنها، المرجع السابق، ص 345.

(3) - سعيد شنين، المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور دراسة مقارنة بين الشريعة و القانون، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص شريعة و قانون، جامعة الجزائر، الجزائر، 2012، ص 256.

2- نطاق تدخل الصندوق من حيث الأشخاص:

هنا نحن بصدد التحدث عن شروط الاستفادة من ضمان صندوق السيارات والأشخاص المستبعدون من تعويضه.

أ/ شروط الاستفادة من تعويض صندوق ضمان السيارات:

حسب المادة 30 من الأمر 15/74 المؤرخ في 30 جانفي 1974 لكي يستفيد الضحايا وذوي الحقوق من تعويض صندوق ضمان السيارات يجب عليهم أن يثبتوا ما يلي:

- أنهم من جنسية جزائرية ومقيمين بالجزائر أو من جنسية دولة لها اتفاق المعاملة بالمثل مع الجزائر.

- أن يثبت أن الحادث الذي نشأ عنه الضرر يخول لهم حق المطالبة بالتعويض ضمن الشروط المحدد في المادة 29 من الأمر 15/74⁽¹⁾ المؤرخ في 30 جانفي 1974، ولا يمكن أن يترتب عنه حق التعويض الكامل من المسؤول أو من جهة أخرى، إذا أمكن للضحية أو ذوي حقوقها في حالة الوفاة المطالبة بالتعويض الجزئي عن نفس الحادث من رب العمل أو الضمان الاجتماعي فلا يلتزم صندوق ضمان السيارات إلا بالتعويض التكميلي عند الاقتضاء.

- أن يثبت بأن مسبب الحادث بقي مجهولا أو إذا كان معروفا أن يثبت أنه غير مؤمن له أو سقط ضمانه⁽²⁾ أو أنه في حالة إفسار⁽³⁾ وليس لديه القدرة المالية لإصلاح الضرر كليا أو جزئيا بعد المصالحة أو على إثر حكم قضائي يتضمن الحكم عليه بالتعويض عن الضرر الذي أحدثه.⁽⁴⁾

(1) - المادة 29 من الأمر 15/74: "عدا حالة الحق في الضمان الذي يثيره المؤمن و غير المحتج به من طرف الضحايا أو ذوي حقوقهم، يتعين على الصندوق أن يتحمل في جميع الأحوال الأخرى المنصوص عليها في المادة 24 أعلاه التعويضات المقررة لضحايا الحوادث الجسمانية للمرور، و الواقعة في الأراضي الوطنية و المسببة من مركبة واحدة أو أكثر، و ذلك وفقا للتعريف الوارد في المادة الأولى من هذا الأمر."

(2) - أنظر القرار رقم 301127 بتاريخ 2005/05/04 م م ع ع 2، 2006، ص 479.

(3) - أنظر القرار رقم 299825 بتاريخ 2005/05/04، م م ع ع 2، 2006، ص 335.

(4) - أنظر القرار رقم 332653 بتاريخ 2006/02/22، م م ع ع 1، 2007، ص 627

- أن يقدم طلب التعويض في مهلة خمس سنوات من تاريخ الحادث أو من تاريخ الحكم القضائي الذي اكتسب قوه الشيء المقضي فيه، وهذا ما نصت عليه المادة 17 من المرسوم 37/80 المؤرخ في 16 فيفري 1980 المتعلق بقواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات والأجهزة الضابطة لتدخله.⁽¹⁾

ب/ الأشخاص المستبعدون من تعويض صندوق ضمان السيارات:

أوردت المادة 7 من نفس المرسوم 37/80 مجموعة من الأشخاص لا يستفيدون من التعويضات التي يمنحها الصندوق وهم بحسب نص المادة:

يستثنى من الانتفاع بالتعويض من قبل الصندوق الخاص بالتعويضات:

- السارق وشركائه.

- السائق الذي لم يبلغ السن المطلوبة حين وقوع الحادث أو لم تتوفر لديه الوثائق السارية المفعول والتي تنص عليها الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل لقيادة المركبة.

- السائق الذي يحكم عليه لقيادة المركبة وهو في حالة سكر، أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو الممنوعات المحظورة.

- السائق أو المالك الذي يحكم عليه وقت الحادث حمل أشخاص بدون عوض ولا إذن مسبق قانوني.

- السائق أو المالك الذي يحكم عليه لقيامه وقت الحادث بنقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان المحددة في الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل.

غير أنه نجد أن الضحايا المتضررين من هذه الحوادث التي ارتكبها الأشخاص المذكورين آنفاً، وكذلك ذوي حقوقهم يستفيدون من التعويض الذي يتكفل به صندوق ضمان السيارات في حالة وفاة الأشخاص المذكورين في الفقرات السابقة وفي حالة العجز الجزئي الدائم الذي يزيد على 66%.

(1)- المرسوم 37/80 المؤرخ في 16 فيفري 1980 المتعلق بقواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات و الأجهزة الضابطة لتدخله، الجريدة الرسمية المؤرخة في 19/02/1980، العدد 08.

ثانياً: إجراءات مطالبة صندوق ضمان السيارات أمام القضاء:

نشير إلى أنه هناك سبيل ودي لطلب التعويض من الصندوق حسب ما نصت عليه المادة 10 من المرسوم 37/80 المشار إليه، قبل الخوض بإجراءات مطالبة صندوق ضمان السيارات أمام القضاء، وهذا من خلال الوثائق التي يعدها الصندوق لذلك والمعنونة "بنموذج طلب التعويض" ووثيقة التعليمات اللازمة لملاً وثيقة طلب التعويض.⁽¹⁾

تكون إجراءات مطالبة صندوق ضمان السيارات بالتعويض إما في حالة تدخل الصندوق في الدعوى المرفوعة ضد المسؤول عن إحداث الضرر، وبين الدعوى المرفوعة ضد الصندوق من المصابين أو ذوي حقوقهم.

1- تدخل صندوق ضمان السيارات في الدعوى:

تنص المادة 11 من المرسوم 37/80 السالف الذكر على إمكانية صندوق ضمان السيارات التدخل أمام المحكمة الجزائية في جميع الدعاوى القائمة بين المصابين جسمانياً بحوادث المرور أو ذوي حقوقهم من جهة وبين المسؤولين عن الأضرار غير المضمونين بتأمين على السيارة أو بتأمين متنازع فيه من قبل المؤمن من جهة أخرى، بقصد العمل على المحافظة على حقوقه عملاً بالأحكام القانونية.⁽²⁾

يتضح لنا من خلال نص المادة السابقة أنه يحق لصندوق ضمان السيارات أن يتدخل في الخصام ليحل محل الضحية من أجل الحكم له بالمبالغ التي سبق أن دفع لها الضحية، أو تلك المبالغ المقرر دفعها فيما بعد، ويكون تدخل هذا الأخير بناءً على إعلامه ضمن ظرف موصى عليه مع الإشعار باستلام نسخة عن كل عريضة بافتتاح دعوى ضد المسؤول أمام المحاكم المختصة لرفع القضية بطلب تعويض ضد المسؤول، عندما لا يكون مضمون بتأمين على سيارته مرفقاً بجميع المعلومات المتعلقة بميزات المركبة وتاريخ الحادث ومكان وقوعه

(1) - أنظر نموذج طلب التعويض لدى صندوق ضمان السيارات.

(2) - المادة 11 من المرسوم 37/80.

والسلطة التي حررت محضر التحقيق من طرف المصابين وذوي حقوقهم لأن ذلك من مصلحتهم.⁽¹⁾

وبمجرد علم المضرور أو ذوي حقوقه بالجلسة وجب عليه إعلام صندوق ضمان السيارات عن إنتصابهم كطرف مدني ويتم ذلك بموجب رسالة مضمنة الوصول مع الإشعار بالإستلام. وعند قيام المضرور أو ذوي حقوقه بالإجراءات السابقة يصبح الحكم الصادر في الدعوى حجة على صندوق ضمان السيارات ولو لم يتدخل في الدعوى المرفوعة، حسب ما جاء في المادتين 11 و 14 من المرسوم 80/37 السالف الذكر. وكل خطأ في البيانات أو وجود سوء نية ينتج عن ذلك إمكانية الرفض الكلي أو الجزئي لطلب التعويض من صندوق ضمان السيارات، ويبقى إثبات سوء نية المصاب أو ذوي حقوقه على عاتق الصندوق.

2- الدعوى المقامة ضد صندوق ضمان السيارات:

ييدي صندوق ضمان السيارات في طلب التعويض المقدم من طرف الضحية وله أن ينازع فيه في مده أقصاها شهرين، لكن بعد أن تقتضي هذه المهلة جاز لهم رفع دعوى ضد صندوق ضمان السيارات أمام المحكمة المختصة التي وقع في دائرتها الحادث الذي نشأ عنه الضرر.

وعند اختلاف الصندوق مع المصاب أو ذوي حقوقه سواء بشأن تحديد التعويض عندما يكون المسؤول عن الأضرار مجهولا أو عندما لا يحتج بالحكم المتمسك به ضد صندوق ضمان السيارات، أما بشأن وجود حق في التعويض ففي هذه الحالة يرفع المصاب أو ذوي حقوقه الدعوى أمام المحكمة المختصة لحسم النزاع القائم بينهم وبين الصندوق.

(1) - المادة 12 من المرسوم 37/80 المؤرخ في 16 فيفري 1980.

خاتمة

من خلال دراستنا لموضوع نظام التعويض عن حوادث المرور، نخلص الى القول أن نظام التأمين الإلزامي على السيارات هو نظام اجتماعي وحضاري لما يوفره من حماية لضحايا حوادث المرور وكذا ذوي حقوقهم، إذ أعطى المشرع للحدث بعداً اجتماعياً يتطلب عناية ومعاملة خاصة بموجب الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30 جانفي 1974 المعدل والمتمم للقانون رقم 31/88 المؤرخ في 19 جويلية 1988 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار، في امكانية تقادي اللجوء الى الجهات القضائية والتي تتميز بالطول والتعقيد من ناحية الاجراءات، بتمكين شركات التأمين في تأدية دورها الاجتماعى والايجابى في تكريس هذه الحماية.

وفقا لنص المادة 8 من الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30 جانفي 1974 فإن أساس التعويض عن حوادث المرور أصبح قائماً على نظرية الخطر أو نظرية الضمان، بحيث لم يعد الخطأ له أي دور في قيام المسؤولية إلا في حالات ضيقة جداً، وهو مايفتح الطريق أمام التعويض التلقائي لضحايا حوادث المرور دون البحث عن المتسبب في الحادث.

ولم يعد الحصول على التعويض مرتبط بثبوت مسؤولية السائق، بل بمجرد ثبوت تدخل السيارة في الحادث وحتى في الحالات التي يسقط الضمان عن المؤمن لا ارتكابه خطأ، فإن سقوط الضمان لا يكون كلياً وإنما يتم إنقاص التعويض، كما أن المؤمن لا يستطيع مواجهة الغير المضروب بسقوط الضمان.

إن المميز بالنسبة للتعويض عن حوادث المرور أن قيمة التعويض تحدد بطريقة آلية بالاعتماد في ذلك على أجر الضحية أو على الدخل الوطني الأدنى المضمون في حال ما إذا كان الضحية بدون دخل، إذ لم يعد للقاضي أي دور في مسألة تقدير التعويض، إنما يقتصر دوره على مراقبة مدى مطابقة التعويضات الممنوحة للمضروب للجدول الملحق بالأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30 جانفي 1974 وأصبح المعيار الأساسي لتحديد مبالغ التعويضات التي تدفع لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم هو الأجر الوطني الأدنى المضمون

وبإعتبار هذا الأخير يرتفع حتما مع ارتفاع مستوى المعيشة فإنه بهذه الكيفية يكون التعويض منسجما ومتماشيا معها.

ومن هنا كحوصلة لدراستنا لموضوع تعويض حوادث المرور توصلنا الى بعض النتائج نلخصها كالآتي:

- يلاحظ أن الأساس الذي تبنى عليه عملية التعويض اختلف من مرحلة الى أخرى إلى أن استقر على نظرية الضمان.
- التعويضات تقوم أساسا على الخبرات الطبية والتقنية فيما يخص الأضرار الجسدية والمادية ولكن هذه الخبرات لا تتماشى مع حقيقة الاضرار، زيادة على ذلك اتسامها بالطول والتعقيد والمصاريف الإضافية.
- عدم الجمع بين تعويضين، حيث أنه من غير المنطقي إثراء الضحية المعوض من جهة عمله وفق التشريع المهني بدون سبب عن طريق تعويضه ثانية إما من طرف شركات التأمين أو من طرف صندوق ضمان السيارات.
- الأمر رقم 15/74 مؤرخ في 30 جانفي 1974 يحث على التسوية الودية لجبر الضرر الذي يلحق المضرور.

التوصيات:

- نشر الوعي التأميني لدى الجمهور من خلال الأيام التحسيسية والابواب المفتوحة حول التأمين وكذا وسائل الإعلام و الأجهزة المتاحة، وتوعيتهم بحقوقهم و واجباتهم.
- عدم التساهل مع مخالفين قواعد قانون المرور خاصة السائقين في حالة سكر.
- إنشاء فروع لصندوق ضمان السيارات في ولايات أخرى على مستوى الوطن والتعريف به أكثر.

قائمة

المصادر والمراجع

قائمة المصادر:

1_النصوص التشريعية:

1/أمر رقم 15/74، المؤرخ في 30 جانفي 1974 يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، الجريدة الرسمية، العدد 15 صادر بتاريخ 19 فيفري 1974 معدل ومتمم بالقانون رقم 31/88 المؤرخ في 19 جويلية 1988 يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، الجريدة الرسمية، العدد 29 صادر بتاريخ 20 يوليو 1988.

2/أمر رقم 58/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني. الجريدة الرسمية 78، الصادرة بتاريخ 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 جوان 2005، يتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية العدد 44 الصادرة بتاريخ 26 جوان 2005.

3/المرسوم 80-34 المرخ في 16 فيفري 1980، يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 7 من الأمر 74-15 المؤرخ في 30 جانفي 1974، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، الجريدة الرسمية، العدد 8، الصادرة بتاريخ 19 فيفري 1980.

4/ المرسوم 37/80 المؤرخ في 16 فيفري 1980 المتعلق بقواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات والأجهزة الضابطة لتدخله، الجريدة الرسمية العدد 08 المؤرخة في 19/02/1980.

5/ قانون رقم 26/69 مؤرخ في 31/12/1989 يتضمن قانون المالية لسنة 1990، الجريدة الرسمية العدد 1 صادرة في تاريخ 03/01/1990.

6/الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25-01-1995 المتعلق بالتأمينات الجريدة الرسمية العدد 13 الصادرة 08-03-1995 المعدل و المتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 25 يناير 2006.

- 7/القانون رقم 01-14 مؤرخ في 19 أوت 2001 يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية العدد 46، صادر في 19 أوت 2001 معدل ومتمم.
- 8/قانون رقم 01/21 مؤرخ في 22/12/2001 يتضمن قانون المالية لسنة 2002، الجريدة الرسمية العدد 79، صادرة في 23/12/2001.
- 9/مرسوم تنفيذي رقم 04/103 مؤرخ في 05/04/2004 يتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات و تحديد قانونه الأساسي، الجريدة الرسمية العدد 21، صادرة في 7 أفريل 2004.
- 10/المرسوم التنفيذي رقم 04-381 مؤرخ في 28 نوفمبر 2004، يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، ج ر ع 76، صادر في 28 نوفمبر 2004.

2_القرارات القضائية:

- 1/القرار رقم 62688 الصادر بتاريخ 27/02/1990.
- 2/قرار المحكمة العليا رقم 456419 الصادر بتاريخ 05/05/1998.
- 3/القرار رقم 435374 المؤرخ في 24/12/2008، مجلة المحكمة العليا العدد 01 2009.
- 4/القرار رقم 567390، قرار مؤرخ في 05/11/2009، مجلة المحكمة العليا العدد 2، 2009.
- 5/القرار رقم 299825 بتاريخ 04/05/2005، مجلة المحكمة العليا العدد 2 2006.
- 6/القرار رقم 301127 بتاريخ 04/05/2005 مجلة المحكمة العليا العدد 2. 2006.
- 7/القرار رقم 332653 بتاريخ 22/02/2006، مجلة المحكمة العليا العدد 1 2007.
- 8/القرار رقم 1336667 المؤرخ في 19/11/2020، مجلة المحكمة العليا العدد 2 2020.

قائمة المراجع:

1_ الكتب:

- 1/ العربي بلحاج، النظرية العامة للالتزام في القانون الجزائري الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1995.
- 2/ الطباخ شريف، التعويض في حوادث السيارات، دار الفكر الجامعي، مصر، 2003.

- 3/ الشواربي عبد الحميد وعز الدين الدناصوري، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه و القضاء، الجزء الأول، منشأة المعارف، مصر، 2004.
- 4/ بديع أحمد السيفي، التأمين علما وعملا، الطبعة 1، مطبعة الزهراء، العراق. 1976.
- 5/ بغدادي جيلالي، الاجتهاد القضائي في المواد الجزائية، الجزء الأول، المؤسسة الوطنية للاتصال والنشر والإشهار، الجزائر، 1996.
- 6/ بن عبيدة عبد الحفيظ، إلزامية تأمين على السيارات و نظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري، الديوان الوطني للأشغال التربوية، الجزائر، 2002.
- 7/ بن وارث محمد دروس في قانون التأمين الجزائري، دار، هومة، الجزائر 2011.
- 8/ جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999.
- 9/ دنون سمير سهيل، المسؤولية المدنية عن فعل الآلات الميكانيكية والتأمين الإلزامي عليها، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2005.
- 10/ راشد راشد، التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري المؤرخ في 09 أوت 1980، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992.
- 11/ سلمان علي علي، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994.
- 12/ علي بن هادية، وآخرون. القاموس الجديد للطلاب معجم عربي مدرسي ألفبائي. الطبعة 3. الشركة التونسية للتوزيع-تونس-و الشركة الوطنية للنشر و التوزيع - الجزائر- 1982.
- 13/ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، الطبعة أولى، للجامعة المصرية، مصر، 1952.
- 14/ غازي خالد أبو عربي، أحكام التأمين، الطبعة الأولى، دار وائل للنشر والتوزيع، الأردن، 2011.

- 15/ فاضلي إدريس، المسؤولية المدنية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر 2007.
- 16/ لؤي ماجد ذيب أبو الهيجاء، التأمين ضد حوادث السيارات، دار الثقافة ، الأردن، 2004.
- 17/ محمود حمزة جلال المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.
- 18/ محمد حسين منصور. أحكام التأمين. دار الجامعة الجديدة للنشر. الإسكندرية مصر، بدون سنة.
- 19/ منصور محمد حسين، المضرور والمستفيد من عقد التأمين الإجباري من المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر 2003.
- 20/ ناصر محمد عبد السلطان، المسؤولية عن فعل الأشياء التي تتطلب عناية خاصة، والآلات الميكانيكية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2005.

2_ أطروحات الدكتوراه:

- 1/ بعجي محمد، المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون خاص، جامعة الجزائر، الجزائر، 2008.
- 2/ تكاري هيفاء رشيدة. النظام القانوني لعقد التأمين دراسة في التشريع الجزائري أطروحة دكتوراه في العلوم القانونية، كلية الحقوق. جامعة مولود معمري، تيزي وزو الجزائر، 2012.
- 3/ كيجل كمال، الاتجاه الموضوعي للمسؤولية المدنية عن حوادث المرور ودور التأمين في ذلك، أطروحة الدكتوراه، تخصص قانون خاص، غير منشورة، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2007.
- 4/ لحاق عيسى، إلزامية التأمين على السيارات ونظام تعويض الأضرار الناجمة عنها، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون خاص، جامعة محمد خيضر، بسكرة الجزائر، 2013.
- 5/ محمودي فاطمة، المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات -دراسة مقارنة- أطروحة دكتوراه، تخصص قانون خاص، جامعة وهران، الجزائر، 2011.

3_رسائل الماجستير:

- 1/ بشوع علاوة، التأمين الإلزامي للمسؤولية عن حوادث السيارات في الجزائر، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، الجزائر، 2006.
- 2/ بولحية سمية، النظام القانوني لعقد التأمين على المركبات في التشريع الجزائري، رسالة ماجستير، تخصص قانون العقود المدنية، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، الجزائر 2010./2011.
- 3/ بومراو إلياس، بودحوش حنان، مسؤولية شركات التأمين عن تعويض متضرري حوادث الطرق، مذكرة ماستر، تخصص قانون خاص ، جامعة عبد الرحمان ميرة بجاية، الجزائر 2022.
- 4/سالم بن عبد الله إبراهيم العثمان، في العدالة الجنائية، كلية الدراسات العليا جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، السعودية. 2010.
- 5/ سعيد شنين، المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون، رسالة ماجستير، تخصص شريعة وقانون ، جامعة الجزائر الجزائر، 2012.
- 6/ شاهر فيحان الحربي، التعويض عن الخسارة المادية في حوادث المرور، رسالة الماجستير في العدالة الجنائية، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، السعودية، 2013.
- 7/عيسى لحاق، الاستثناءات الواردة على المبدأ تعويض ضحايا حوادث المرور مذكرة ماجستير، قانون خاص، كلية الحقوق، الجزائر، 2005.
- 8/ عطالله علماوي وبشير نواصر، التعويض المدني عن حوادث المرور، مذكرة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة غرداية، الجزائر 2022.
- 9/ لكصاسي سيد أحمد، الأحكام الإجرائية للتعويض عن حوادث المركبات في ظل التشريع الجزائري، رسالة ماجستير، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة ابن خلدون، تيارت، الجزائر 2013.

- 10/ مشقق نور الهدى وبن خليفة منى، تقدير تعويض الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور، مذكرة ماستر، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة، الجزائر 2018.
- 11/ هيزب عبد اللطيف وحميدة نور الهدى، نظام تعويض حوادث المرور في قانون التأمين الجزائري، مذكرة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، الجزائر، 2002.

4_المقالات العلمية:

- 1/ إبراهيم جعلاب، لتزام شركة التأمين بتعويض ضحايا حوادث المرور، دراسة مقارنة بين تدخل المشرع الجزائري واجتهاد القضاء، مجلة التواصل، العدد 32 الجزائر، 2012.
- 2/ بريق رحمة ودلاج محمد لخضر، التعويض عن الضرر المعنوي في نطاق المسؤولية المدنية ومعايير تقديره، مجلة القانون والعلوم السياسية، المجلد 06 العدد 02، الجزائر، 2020.
- 3/ بن دريس حليلة، المسؤولية عن حوادث المرور ودور التأمين الإلزامي للسيارات في تغطية هذه المسؤولية، مجلة البحوث القانونية والسياسية، العدد 4، الجزائر 2015.
- 4/ ذبيح ميلود، حقوق ضحايا حوادث المرور في الجزائر، مجلة دفاتر السياسة والقانون العدد 09، ورقلة، الجزائر، 2013.
- 5/ غوطي خليفة، نطاق التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر، مجلة الصدى للدراسات القانونية والسياسية، مخبر النظام القانوني للعقود والتصرفات في القانون الخاص، العدد 7، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة 1 الجزائر، 2021.
- 6/ وفاء حسن سليمان الحيدري ورعدة نزار ناجي، تعويضات عقود تأمين السيارات في ظل تأمين المسؤولية المدنية، مجلة دراسات محاسبية ومالية، المجلد 18، العدد 6، 2023.
- 7/ مراد بن طباق، مقال حول تعويض الأضرار الجسمانية لحوادث المرور، المجلة القضائية، العدد الأول، الجزائر، 1991.

5_ المؤتمرات والندوات العلمية:

- 1/ تسببية أعمار، سقوط حق المؤمن له في الضمان يوم دراسي حول قانون التأمينات، دراسة نقدية، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة أدرار، الجزائر، 2013.
- 2/ زرقط سفيان، نظام تعويض الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، مذكرة لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء، الجزائر، 2004.

6_ التعليمات والوثائق:

- 1/ تعليمة رقم 942 المؤرخة في 2021/03/09 الصادرة عن وزارة المالية.
- 2/ الشركة الوطنية للتأمين، الشروط العامة لعقد تأمين السيارات، رقم 01/و،م/م،ع،خ/م،ت/ مؤرخة في 2010-03-15.

الفهرس

البسمة

شكر وعرافان

إهداء

قائمة المختصرات

أ

مقدمة

الفصل الأول المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات وا لزامية التأمين

- 7 المبحث الأول: المسؤولية المدنية لحوادث السيارات وشروط قيامها
- 7 المطلب الأول: الأساس القانوني للمسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات
- 7 الفرع الأول: النظرية الشخصية
- 11 الفرع الثاني: النظرية الموضوعية
- 14 الفرع الثالث: الأساس المزدوج
- 15 المطلب الثاني: شروط قيام المسؤولية عن حوادث السيارات
- 15 الفرع الأول: فعل السيارة كأساس لقيام المسؤولية المدنية
- 19 الفرع الثاني: حراسة السيارة
- 22 المبحث الثاني: إلزامية تأمين المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات
- 22 المطلب الأول: القاعدة العامة في إلزامية تأمين المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات
- 22 الفرع الأول: إلزامية التأمين على السيارات من حيث الموضوع
- 29 الفرع الثاني: إلزامية التأمين على السيارات من حيث الأشخاص
- 33 المطلب الثاني: حدود ضمان المسؤولية المدنية في حوادث المرور
- 34 الفرع الأول: المركبات التي لا تخضع لإلزامية التأمين
- 33 الفرع الثاني: حالات الاستثناءات وسقوط الحق في تعويض حوادث المرور

الفصل الثاني تقدير وا جراءات التعويض في حوادث المرور

- 47 المبحث الأول: تقدير تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المرور
- 47 المطلب الأول: تقدير تعويض اضرار حوادث المرور خارج الأمر 15/74 المؤرخ في 30 جانفي 1974

47	الفرع الأول: مفهوم التعويض عن حوادث السيارات
49	الفرع الثاني: تعويض أضرار حوادث السيارات خارج التأمين الإلزامي
المطلب الثاني: تقدير تعويض أضرار حوادث المرور وفق الأمر 74-15 مؤرخ في	
52	30 جانفي 1974
53	الفرع الأول: تقدير تعويض الأضرار المادية وفق الأمر 74-15 المؤرخ في 30 جانفي 1974
58	الفرع الثاني: تقدير تعويض الأضرار المعنوية وفق الأمر رقم 74/15 المؤرخ في 30 جانفي 1974
61	المبحث الثاني: إجراءات الحصول على التعويض عن حوادث المرور
61	المطلب الأول: الإجراءات العادية للحصول على التعويض عن حوادث المرور
61	الفرع الأول: التسوية الودية للتعويض عن حوادث المرور
65	الفرع الثاني: التسوية القضائية للتعويض عن حوادث المرور
68	المطلب الثاني: دور صندوق ضمان السيارات في تعويض ضحايا حوادث المرور
68	الفرع الأول: مفهوم صندوق ضمان السيارات
70	الفرع الثاني: تدخل صندوق ضمان السيارات في تعويض ضحايا حوادث المرور
77	خاتمة
80	قائمة المصادر والمراجع
	الفهرس