

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد بوضياف - المسيلة

ميدان الحقوق والعلوم السياسية

تخصص: قانون أعمال

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر أكاديمي

بغنوان:

مشكلات تعويض حوادث المرور في التشريع الجزائري

تحت إشراف الأستاذ:

لعلوي عيسى

من إعداد الطالب:

صيقع قصي

أعضاء لجنة المناقشة

اللقب والاسم	الرتبة	الصفة
سعيد سميرة	أستاذ محاضر "ب"	رئيسا
لعلوي عيسى	أستاذ محاضر "أ"	مشرفا ومقررا
كباهم سامي	أستاذ محاضر "ب"	ممتحنا

السنة الجامعية: 2026/2025



ملحق بالقرار رقم 1082 المؤرخ في 27 ديسمبر 2020
الذي يحدد القواعد المتعلقة بالوقاية من السرقة العلمية ومكافحتها

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

مؤسسة التعليم العالي والبحث العلمي:

نموذج التصريح الشرفي
الخاص بالالتزام بقواعد النزاهة العلمية لإنجاز بحث

أنا الممضي أسفله.

السيد(ة): ق. ص. ب. ش. ع. الصفة: طالب، أستاذ، باحث طالب
الحامل(ة) لبطاقة التعريف الوطنية رقم: 209674822 والصادرة بتاريخ: 16 10 2023
المسجل(ة) بكلية / معهد الحقوق والعلوم قسم الحقوق
والمكلف(ة) بإنجاز أعمال بحث (مذكرة التخرج، مذكرة ماستر، مذكرة ماجستير، أطروحة دكتوراه)،
عنوانها: صكوكات تعريفي من حوادث المدرسين الشرفيين
.....

أصريح بشرفي أنني ألتزم بمراعاة المعايير العلمية والمنهجية ومعايير الأخلاقيات المهنية والنزاهة الأكاديمية
المطلوبة في إنجاز البحث المذكور أعلاه .

التاريخ: 25 2026

توقيع المعني (ة)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الإهداء

أهدي ثمرة جهدي وتخرجي هذا إلى من قال فيها الله تعالى:
﴿وَقُلْ رَبِّ ارْحَمْهُمَا كَمَا رَبَّيَانِي صَغِيرًا﴾.

إلى أبي العزيز، الذي كان سندًا و عونًا لي في مسيرتي
الدراسية.

إلى أمي الغالية التي أحاطتني بدعواتها وصبرها وحنانها.

إلى جدتي الكريمة، وإلى إخوتي الأعزاء، وكل أفراد عائلتي
الذين شجعوني ووقفوا إلى جانبي.

كما أهدي هذا العمل إلى أساتذتي الكرام الذين أناروا لي
طريق العلم والمعرفة، وإلى زملائي وزميلاتي في الدراسة،
وكل من ساهم من قريب أو بعيد في إنجاز هذه المذكرة.

شكرو وتقدير

الحمد لله رب العالمين، الذي وفقنا وأعانا على إتمام هذا العمل، والصلاة والسلام على سيدنا محمد صلى الله عليه وسلم.

أتقدم بجزيل الشكر وعظيم الامتنان إلى أستاذي المشرف الدكتور لعلاوي عيسى، على ما قدمه لي من توجيهات قيمة ونصائح سديدة ومتابعة مستمرة طوال فترة إعداد هذه المذكرة، فكان خير مرشد وخير معين. كما أتوجه بالشكر إلى كافة أساتذة قسم الحقوق، تخصص قانون الأعمال، الذين ساهموا في تكويني العلمي والأكاديمي، وزودوني بالمعارف التي كانت أساساً لهذا العمل.

ولا يفوتني أن أتقدم بالشكر إلى أعضاء لجنة المناقشة الموقرين على تفضلهم بقبول قراءة هذه المذكرة وتقييمها وإثرائها بملاحظاتهم القيمة. كما أتوجه بخالص الشكر والتقدير إلى كل من ساعدني وساندني من قريب أو بعيد في إنجاز هذا العمل، وإلى زملائي في الدراسة الذين جمعني بهم سنوات من الجد والاجتهاد والتعاون.

وفي الأخير، أسأل الله تعالى أن يجعل هذا العمل خالصاً لوجهه الكريم، وأن يوفقنا جميعاً لما فيه الخير والنجاح. والله ولي التوفيق

مقدمة

تعد حوادث المرور من أكثر الظواهر انتشارًا في العصر الحديث، لما نتج عنها من أضرار بشرية ومادية خطيرة تمس الأفراد والمجتمع والدولة على حدّ سواء. وتعد هذه المشكلة من أهم وأخطر المشكلات التي تواجه المجتمعات على مستوى العالم، حيث إنها تستنزف قدرًا كبيرًا من الموارد البشرية والمادية.

وتشير الإحصائيات الصادرة عن منظمة الصحة العالمية أن العالم يفقد سنويًا ما يقرب المليون شخص، ويصاب سنويًا ما يقدر بعشرين إلى خمسين مليون آخرين نتيجة لحوادث المرورية حول العالم، كما أن الخسائر المادية السنوية الناتجة عن هذه الحوادث تقدر بنحو 518 مليار دولار أمريكي لجميع دول العالم، وقد توصلت العديد من دول العالم إلى ضرورة وضع الآليات والاستراتيجيات المرورية الوطنية لمواجهة تحديات السلامة المرورية المرتبطة بالعديد من القطاعات والجهات ذات العلاقة.

ومع التطور الكبير الذي عرفه قطاع النقل وازدياد عدد المركبات في الجزائر، أصبحت حوادث المرور تشكل مشكلة اجتماعية واقتصادية وقانونية تستدعي تدخل المشرع لوضع نظام قانوني يضمن حماية الضحايا وتعويضهم عن الأضرار التي تلحق بهم. ومن هنا برز نظام التعويض عن حوادث السيارات كآلية قانونية تهدف إلى جبر الضرر وتحقيق العدالة، من خلال تمكين المتضرر من الحصول على تعويض عادل وسريع يخفف من الآثار السلبية للحوادث. وقد أولى المشرع الجزائري أهمية كبيرة لهذا الموضوع، من خلال سنّ مجموعة من القوانين والتنظيمات التي تنظم المسؤولية والتعويض في حوادث المرور، وعلى رأسها الأمر رقم 15-74 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار، بالإضافة إلى الأحكام الواردة في القانون المدني وقانون التأمينات. ويهدف هذا الإطار القانوني إلى تحقيق

التوازن بين مصلحة الضحية في الحصول على التعويض، ومصلحة المؤمن أو المسؤول عن الحادث، مع ضمان استقرار المعاملات وحماية الأمن المروري.

وبسبب ارتفاع نسبة حوادث المرور بالجزائر ولما ترتبه عنه من أضرار جسيمة، قد خص المشرع الجزائري بعض التأمينات بالإلزامية مثل إلزامية التأمين من المسؤولية المدنية، ليضمن التغطية التأمينية لكل من الأضرار الجسدية والمادية التي تلحق بالمؤمن لهم أو للغير في حدود الضمانات الممنوحة في عقد التأمين.

أهمية الموضوع:

تبرز أهمية دراسة موضوع التعويض عن حوادث المرور في الجزائر في كونه من المواضيع التي تمس الحياة اليومية للمواطن، خاصة مع الارتفاع المستمر في عدد الحوادث وما يترتب عنها من خسائر مادية وبشرية جسيمة. كما أن هذا الموضوع يجمع بين عدة فروع قانونية، كالقانون المدني وقانون التأمين والقانون الإداري، مما يجعله مجالاً خصباً للدراسة والتحليل القانوني. إضافة إلى ذلك، فإن دراسة التعويض عن حوادث المرور تسمح بفهم مدى فعالية النصوص القانونية الجزائرية في حماية حقوق الضحايا وتحقيق العدالة الاجتماعية.

أسباب اختيار هذا الموضوع:

تعود أسباب اختيار هذا الموضوع إلى عدة اعتبارات، من بينها الرغبة في التعرف على النظام القانوني الذي اعتمده المشرع الجزائري لتعويض ضحايا حوادث المرور، وبيان مدى كفايته في مواجهة التطورات المتزايدة في مجال النقل والمرور.

كما يرجع اختيار الموضوع إلى أهميته العملية، باعتبار أن حوادث السيارات أصبحت من أكثر المنازعات تداولاً أمام الجهات القضائية وشركات التأمين، مما يستدعي الإلمام بالقواعد القانونية المنظمة لها. بالإضافة إلى ذلك، فإن هذا الموضوع يثير العديد من الإشكالات

القانونية المتعلقة بأساس المسؤولية، وشروط استحقاق التعويض، والإجراءات الواجب اتباعها للحصول عليه.

أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى تحقيق جملة من الأهداف، أهمها توضيح مفهوم التعويض عن حوادث المرور والأساس القانوني الذي يقوم عليه في التشريع الجزائري، مع بيان مختلف أنواع الأضرار القابلة للتعويض سواء كانت مادية أو جسمية أو معنوية.

كما تهدف إلى تحليل دور شركات التأمين في ضمان حقوق الضحايا، وبيان الإجراءات القانونية المتبعة للحصول على التعويض، إضافة إلى تقييم مدى فعالية النظام القانوني الجزائري في تحقيق الحماية الكافية للمتضررين من حوادث المرور. وتسعى الدراسة أيضًا إلى إبراز أهم النقائص والصعوبات العملية التي قد تواجه الضحايا أثناء المطالبة بالتعويض، واقتراح بعض الحلول التي يمكن أن تساهم في تطوير المنظومة القانونية المتعلقة بحوادث المرور في الجزائر.

الدراسات السابقة:

من خلال اطلاعنا على مختلف المراجع وجدنا أنه هناك بعض الدراسات السابقة، والتي تطرقت لبعض الجوانب من موضوعنا محل الدراسة، منها ما تم معالجته في إطار دراسة مقارنة ومنها ما تم معالجته في إطار التشريع الجزائري نذكر أهمها:

- 1- سعيد السيد قنديل، مشكلات تعويض حوادث السير بين استهداف التغطية الشاملة وعدم كفاية التعويض المباشر للمضرور، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2014 .
- 2- لحاق عيسى، إلزامية التأمين على السيارات ونظام تعويض الأضرار الناجمة عنها، أطروحة دكتوراه، جامعة بسكرة، 2014 .

3- جابو صابرين، تعويض ضحايا حوادث المرور في الجزائر، مذكرة ماستر، جامعة بسكرة، 2016.

4- زرقاط سفيان، نظام تعويض الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، مذكرة تخرج بالمعهد الوطني للقضاء.

الإشكالية: لمعالجة هذا الموضوع يمكن طرح الإشكالية التالية:

كيف عالج المشرع الجزائري المشكلات المرتبطة بالنظام القانوني لتعويض ضحايا الحوادث المرورية؟

هذه الإشكالية بدورها تثير عدة إشكاليات متفرعة عنها بالضرورة، تستوجب التعرض لها للوصول إلى جواب عن الإشكالية الأساسية، ما هو مفهوم المركبة ومفهوم حوادث المرور الناتجة عنها؟ وما هو الأساس القانوني لتعويض ضحايا الحوادث المرورية في التشريع الجزائري؟ وما هي الآليات القانونية التي استخدمها المشرع لتعويض هؤلاء الضحايا؟

للإجابة على الإشكالية الأساسية وعن التساؤلات الفرعية المطروحة، ارتأينا تناول الموضوع ضمن فصلين، حيث خصصنا الفصل الأول لضوابط استحقاق التعويض في مجال حوادث المرور في التشريع الجزائري، وقسمنا هذا الفصل إلى مبحثين، حيث خصصنا المبحث الأول لمفهوم السيارة وحوادث المرور الناتجة عنها، أما المبحث الثاني فخصصناه لاستحقاق تعويض المضررين من حوادث المرور، أما الفصل الثاني فخصصناه للآليات القانونية لتعويض ضحايا حوادث المرور في التشريع الجزائري، كما قسمنا هذا الفصل إلى مبحثين، حيث خصصنا المبحث الأول لدور شركات التأمين في تعويض ضحايا حوادث المرور، أما المبحث الثاني فخصصناه لدور صندوق ضمان السيارات في تعويض ضحايا حوادث المرور.

المنهج المتبع:

اعتمدنا على المنهج الوصفي في دراسة هذا الموضوع، فالمنهج الوصفي يقوم بدراسة الأوضاع الراهنة للظواهر من حيث خصائصها وأشكالها وعلاقاتها والعوامل المؤثرة في ذلك،

ويمكن اسقاط ذلك على حوادث المرور من خلال وصف مشكلات قانونية تسببها حوادث المرور. واعتمدنا أيضا على المنهج التحليلي أو الاستنباطي، والذي يمكن من خلاله الانتقال من العام إلى الخاص، أي الانتقال من الحقائق الكلية إلى الحقائق الجزئية، ففي مجال حوادث المرور نقوم بتحليل مختلف النصوص القانونية في الجزائر لإيجاد حلول للمشكلات التي تسببها حوادث المرور.

الفصل الأول

ضوابط استحقاق التعويض في مجال
حوادث المرور في التشريع الجزائري

تخضع حماية حقوق الضحايا وضمان جبر الضرر لجملة من الضوابط والشروط التي تهدف إلى تحقيق التوازن بين مصلحة المتضرر ومقتضيات العدالة.

وقد نظم المشرع الجزائري هذه الضوابط ضمن إطار قانوني خاص، يحدد حالات الاستحقاق ونطاقه، وكذا الاستثناءات التي قد تحول دون التعويض أو تحدّ منه، خاصة في ظل نظام المسؤولية الموضوعية المعتمد في هذا المجال. ومن ثمّ، فإن دراسة ضوابط استحقاق التعويض في حوادث المرور تكتسي أهمية بالغة لفهم كيفية تطبيق هذه القواعد وضمان حماية فعالة للضحايا. لذا سنتناول في هذا الفصل مفهوم السيارة وحوادث المرور الناتجة عنها في المبحث الأول، أما المبحث الثاني فنخصصه لاستحقاق تعويض المضرورين من حوادث المرور.

المبحث الأول

مفهوم السيارة وحوادث المرور الناتجة عنها

تعد السيارة من أهم وسائل النقل الحديثة التي سهلت تنقل الأفراد والبضائع، وأسهمت بشكل كبير في تسريع وتيرة الحياة الاقتصادية والاجتماعية. غير أن هذا التطور صاحبه ارتفاع ملحوظ في حوادث المرور، التي أصبحت تشكل مصدرًا رئيسيًا للأضرار المادية والبشرية. وتنتج هذه الحوادث عن عدة عوامل، منها ما يتعلق بالسائق أو المركبة أو الطريق، مما يفرض ضرورة تحديد مفهوم السيارة وضبط الإطار القانوني لحوادث المرور الناتجة عنها. ومن ثم، فإن دراسة هذا الموضوع تكتسي أهمية خاصة لفهم طبيعة هذه الحوادث وآثارها القانونية، خصوصًا فيما يتعلق بالمسؤولية والتعويض. لذا سنتناول في هذا المبحث مفهوم السيارة في المطلب الأول، أما المطلب الثاني فنخصصه لمفهوم حوادث المرور

المطلب الأول: مفهوم السيارة

مع التطور التكنولوجي الذي شهده العالم، أصبحت السيارة وسيلة لا غنى عنها في الحياة اليومية، لما توفره من سرعة وراحة في التنقل. إلا أن هذا الانتشار الواسع للمركبات أدى في المقابل إلى تزايد حوادث المرور، التي أضحت ظاهرة مقلقة لما تخلفه من خسائر بشرية وأضرار مادية جسيمة. وتختلف أسباب هذه الحوادث بين أخطاء بشرية وأعطال تقنية وظروف محيطية، الأمر الذي يستدعي الوقوف على مفهوم السيارة وحوادث المرور الناتجة عنها، من أجل الإحاطة بجوانبها المختلفة وفهم آثارها القانونية بشكل أدق. لذا سنبرز مفهوم السيارة في الاصطلاح اللغوي في الفرع الأول، أما الفرع الثاني سنخصصه لمفهوم السيارة في الاصطلاح القانوني.

الفرع الأول: مفهوم المركبة في الاصطلاح اللغوي

يعدّ دراسة المفاهيم اللغوية خطوة أساسية لفهم المصطلحات القانونية بدقة، ومن بين هذه المصطلحات كلمة "المركبة" التي تحمل في أصلها دلالة لغوية قديمة. وكذلك كلمة "السيارة"، والتي استُعملت في اللغة العربية للدلالة على الجماعة من الناس المسافرين أو القافلة التي تسير من مكان إلى آخر، وهو ما يعكس معنى الحركة والتنقل. ومع تطور الزمن، انتقل هذا المفهوم ليعبر عن وسيلة النقل الحديثة المعروفة اليوم، الأمر الذي يستوجب الوقوف على المعنى اللغوي للسيارة لفهم أبعاده قبل التطرق إلى مدلوله الاصطلاحي والقانوني.

أولاً: تعريف المركبة في القرآن الكريم والمعاجم العربية

سنتناول تعريف المركبة في القرآن الكريم ثم تعريفها في المعاجم العربية.

أ- تعريف المركبة في القرآن الكريم: لم ترد كلمة "المركبة" بصيغة الاسم المفرد المؤنث في القرآن الكريم. ولكن وردت مشتقات الفعل (رَكِبَ) ومشتقات أخرى تحمل معنى الركوب والتنقل، مثل: تركبون: في قوله تعالى: ﴿وَالَّذِي خَلَقَ الْأَزْوَاجَ كُلَّهَا وَجَعَلَ لَكُم مِّنَ الْفُلْكِ وَالْأَنْعَامِ مَا تَرْكَبُونَ﴾¹. وفي تفسير القرطبي لهذه الآية أشار إلى وسائل النقل في البر والبحر في تلك الفترة، وفسر الآية كما يلي: وَجَعَلَ لَكُم مِّنَ الْفُلْكِ السُّفُنِ وَالْأَنْعَامِ الْإِبِلَ "مَا تَرْكَبُونَ" فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ².

وقد وردت كلمة "السيارة" في القرآن الكريم بمعناها اللغوية القديمة، وليس بمعنى المركبة الحديثة. فقد جاءت للدلالة على الجماعة من المسافرين أو القافلة التي تنتقل من مكان إلى آخر، وهذا ما ورد في سورة يوسف قال تعالى: ﴿قَالَ قَائِلٌ مِّنْهُمْ لَا تَقْتُلُوا يُوسُفَ وَأَلْقُوهُ فِي

¹ الآية 12 من سورة الزخرف.

² أنظر للموقع الرسمي للمكتبة الشاملة على الأنترنت:

غَيَابَتِ الْجُبِّ يَلْتَقِطُهُ بَعْضُ السَّيَّارَةِ إِنْ كُنْتُمْ فَاعِلِينَ¹، وأيضاً قال تعالى: ﴿وَجَاءَتْ سَيَّارَةٌ فَأَرْسَلُوا وَارِدَهُمْ فَأَدْلَى دَلْوَهُ قَالَ يَا بُشْرَى هَذَا غُلَامٌ وَأَسَرُّهُ بِضَاعَةً ۖ وَاللَّهُ عَلِيمٌ بِمَا يَعْمَلُونَ²، وذكرت السيارة أيضاً في سورة المائدة قال تعالى: ﴿أَجَلٌ لَّكُمْ صَيْدُ الْبَحْرِ وَطَعَامُهُ مَتَاعًا لَّكُمْ وَلِلْسَّيَّارَةِ ۚ وَحُرِّمَ عَلَيْكُمْ صَيْدُ الْبَرِّ مَا دُمْتُمْ حُرُمًا ۚ وَاتَّقُوا اللَّهَ الَّذِي إِلَيْهِ تُحْشَرُونَ³.

من خلال ما ورد في القرآن الكريم يمكن استخلاص تعريف للسيارة كما يلي: السيارة جماعة من الناس المسافرين أو القافلة التي تسير طلباً للماء أو التجارة أو غيرها، وهو معنى يختلف تماماً عن الاستعمال الحديث لكلمة السيارة في وقتنا الحالي والذي يدل على أنها وسيلة للنقل.

ب- تعريف المركبة في المعاجم العربية: سنعرف المركبة في معجم لسان العرب ومعجم الرائد ثم مبرز التعريف الذي وضعه مجمع اللغة العربية بالقاهرة.

1- تعريف المركبة في معجم لسان العرب: وردت كلمة مركب في لسان العرب لابن منظور (مادة ركب) بعدة معانٍ أساسية، أبرزها: الدَّابَّة: يُقال "هذا مركبي" أي ما يُركب من الحيوانات كالإبل والخيول. والجمع المراكب، وكذلك وسيلة النقل: يُطلق أيضاً على السفينة وغيرها⁴. وعرف معجم لسان العرب لابن منظور السيارة بأنها "الجماعة والقوم الذين يسيرون في سفرهم"، وأصل الكلمة مشتق من السير، وقيل إن السيارة هم الذين يسيرون في الأرض من القوافل والمسافرين، والجمع سيارات، ولا تختص اللفظة بالمركبة الحديثة، بل تدل على القافلة أو الجماعة التي تتابع السير⁵.

¹ الآية 10 من سورة يوسف.

² الآية 19 من سورة يوسف.

³ الآية 96 من سورة المائدة.

⁴ أنظر للموقع الرسمي لمعجم لسان العرب لابن منظور على الأنترنت، قاموس عربي شامل، موقع يحتوي على الكلمات الواردة في معجم لسان العرب:

<https://wiki.dorar-aliraq.net/lisan-alarab/%D8%B1%D9%83%D8%A8>

تاريخ دخول الموقع: 02 جوان 2026

⁵ أبو الفضل جمال الدين ابن منظور، لسان العرب، المجلد الأول، دار الحديث، القاهرة، 2003، ص 694.

2- تعريف المركبة في معجم الرائد: عرف معجم الرائد المركبة بأنها العربّة التي تجرّها الدواب، أو التي تسيّرها القوة البخارية أو القوة الكهربائية أو غيرها¹.

عرف معجم الرائد السيارة بأنها مركبة تسيّر على أربع عجلات من المطاط يدفعها محرك يعمل بوقود من البنزين أو المازوت².

3- تعريف المركبة من طرف مجمع اللغة العربية بالقاهرة: عرف مجمع اللغة العربية بالقاهرة المركبة بأنها "ما يعد للركوب من سيارة أو حافلة أو طائرة أو سفينة فضائية"، وعرف السيارة بأنها "عربة آلية سريعة السّير تسيّر بالبنزين ونَحْوِه وتستخدم في الرُّكُوب أو النُّقْل"³.

ثانيا: تعريف المركبة في المعاجم الأجنبية

سنقوم بتعريف المركبة في قاموس "Larousse" ثم نعرفها في قاموس "Oxford".

أ- تعريف المركبة في قاموس "Larousse": يعرف قاموس "Larousse" المركبة كما يلي:

Véhicule : « Véhicule Tout moyen de transport ».

Automobile : « Véhicule terrestre léger, à moteur, constitué d'un châssis généralement sur quatre roues et utilisé principalement pour le transport des personnes. Exemple : voitures, bus, camions, etc. »⁴.

ب- تعريف المركبة في قاموس "اوكسفورد": يعرف قاموس "Oxford" المركبة كما يلي:

Vehicle: «A thing that is used for transporting people or goods from one place to another, such as a car or lorry».

¹ جبران مسعود، الرائد، معجم لغوي عصري، الطبعة السابعة، بيروت، لبنان، 1992، ص 731.

² المرجع نفسه، ص 457.

³ أنظر للموقع الرسمي لمجمع اللغة العربية بالقاهرة على الأنترنت:

https://www.arabicacademy.gov.eg/ar/%D9%85%D8%AD%D8%B1%D9%83-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%AB/%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%8E%D8%B1%D9%92%D9%83%D8%A8%D8%A9%D9%8F?exact_search=true

1%D9%92%D9%83%D8%A8%D8%A9%D9%8F?exact_search=true

تاريخ دخول الموقع: 02 جوان 2026

⁴ Voir le site officiel du dictionnaire Larousse sur internet :

<https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/automobile/6762>

Consulté le: 02/06/2026.

Motor vehicles: «Any road vehicle driven by an engine. Example: cars, buses, lorries, etc.»¹.

عند استقراءنا للمعاجم الأجنبية نستخلص بأنه هناك إختلاف بين المركبة (Véhicule) والسيارة (Automobile)، والفرق الرئيسي يكمن في التصنيف، فكل سيارة هي مركبة ولكن العكس ليس صحيحاً. فتشير المركبة إلى أي وسيلة نقل بمحرك أو بدونه كالدراجة والمقطورة والنصف مقطورة ومعدات الأشغال العمومية، بينما السيارة هي مركبة برية مزودة بمحرك مصممة خصيصاً للنقل كالسيارة الخاصة والحافلة والشاحنة.

الفرع الثاني: مفهوم المركبة في الاصطلاح القانوني

يقصد بالمركبة في الاصطلاح القانوني "تلك الوسيلة الميكانيكية للنقل البري المخصصة للسير على الطرقات العامة أو الخاصة، والتي تُستعمل لنقل الأشخاص أو البضائع". ويتميز هذا المفهوم بطابعه الوظيفي، حيث لا يقتصر على الجانب التقني للمركبة، بل يشمل كل مركبة ذاتية الدفع تخضع لتنظيم قانوني من حيث شروط الاستعمال، والتسجيل، والتأمين، والمسؤولية الناجمة عن حوادثها. وبالتالي، فإن تحديد مفهوم المركبة قانوناً يُعدّ أمراً ضرورياً لضبط نطاق تطبيق القواعد المتعلقة بحوادث المرور والمسؤولية المدنية والجزائية الناشئة عنها. لذا سنقوم بتعريف المركبة في التشريعات المختلفة ثم نبرز تعريفها في التشريع الجزائري.

أولاً: تعريف المركبة في التشريعات المختلفة

عرّفت المركبة في مختلف التشريعات العربية بتعريفات متقاربة من حيث المضمون، مع بعض الاختلافات في الصياغة، وسنتطرق الى تعريف المشرع العراقي للمركبة ثم لتعريف المشرع المصري للمركبة.

¹ See the official Oxford learners dictionaries website online:
<https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/vehicle?q=+vehicle>
 Accessed on: 02/06/2026.

أ- تعريف المشرع العراقي للمركبة: لم يشر المشرع العراقي بشكل خاص إلى تعريف المركبة، وإنما حاول بيان المفهوم العام للمركبة من خلال بيان أنواع المركبات في المادة الأولى من قانون المرور رقم 8 لسنة 2019 بالقول بأنها: "آلة ميكانيكية أو دراجة عادية أو نارية أو عربة أو أي جهاز آخر يسير على الطريق بقوة ميكانيكية أو بأية وسيلة أخرى ويشمل الجرار"¹.

ويشمل هذا التعريف جميع أنواع المركبات التي تنقل الأشخاص أو البضائع سواء كانت المركبة خفيفة أو كانت المركبة ثقيلة بحيث جمع المشرع بهذا التعريف أنواع متعددة من المركبات والعجلات مثل السيارة والجرار الزراعي أو الحافلات والصهاريج والقطارات والدراجة النارية ذات العجلتين أو ذات ثلاث عجلات، لا شك أنه من المعروف أنه ليس من اختصاص المشرع وضع تعريف للمركبة، ولكن مع ذلك نجده قد أشار بشكل عام إلى مفهوم أنواع المركبات وحاول بيان ما المقصود بكل نوع من أنواع المركبات التي تخضع لقانون المرور.

نلاحظ أن المشرع لم يستعمل لفظ سيارة في قانون المرور، بل استعمل لفظ المركبة والعجلة والدراجة والقاطرة، على اعتبار أن كل هذه المصطلحات تدخل ضمن لفظ المركبة، بينما أشارت الفقرة الأولى من المادة الثانية من قانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات المعدل رقم 52 لسنة 1980 إلى تعريف السيارة بالقول بأنها: السيارة لأغراض هذا القانون كل مركبة ذات محرك آلي تعمل بالوقود وقادرة على السير في الطرق البرية ما عدا ما يسير منها على السكة الحديدية وتكون بحكم المقطورة الملحقة بها².

¹ هذه المركبات ذات العجلتين أو ذات ثلاث عجلات المجهزة بمحرك للدفع أيًا كان نوعها أو حجمها فإنها لا تخضع للتسجيل في سجلات المرور إلا إذا كان حجم المحرك يزيد عن 40 سم³. ينظر الفقرة (11) من المادة الأولى من قانون المرور العراقي رقم (8) لسنة 2019 المنشور في الوقائع العراقية العدد 4550 لسنة 2019.

² أشارت الفقرة (س) من المادة الأولى من اتفاقية فيينا للسير على الطرق لعام 1968 والاتفاقية الأوروبية المكملة لها لسنة 1968 إلى أن المركبة تعني "المركبة المسيرة بالطاقة أي مركبة ذاتية الدفع"، بينما أشارت الفقرة (ع) إلى أن "السيارة هي أي مركبة تسير بالطاقة وتستخدم لنقل الأشخاص أو البضائع عن طريق الطرق".

وعلى ذلك فإن لفظ مركبة يشمل جميع السيارات في العراق التي تسير على الطرق البرية، بحيث تكون بشكل تلقائي مشمولة بالتأمين الإجباري من حوادث السيارات¹.

ب- تعريف المشرع المصري للمركبة: عرفها المشرع المصري وقسمها كما يلي²:

1- المركبات: هي المركبات المسجلة في تاريخ معين في مكان ما وتكون مرخصة لاستخدامها في الطرق المفتوحة لحركة المرور، يشمل هذا التعريف المركبات التي تستثنى من الضرائب السنوية أو رسوم الترخيص كما يشمل السيارات المستعملة المستوردة والسيارات الأخرى وفقاً للقوانين الوطنية ولا يتضمن العربات العسكرية.

2- المركبة: كل مركبة ذات عجلات (إطارات) مصممة للسير على الطرق.

3- السيارة (العربة): سيارة ذات عجلات (إطارات) يتم استعمالها للسير على الطرق ولها عدة أنواع طبقاً لنوع الترخيص (سيارات خاصة، أجرة، ملحقة، تجارية، مؤقتة، جمارك، هيئة دبلوماسية).

4- سيارات خاصة: سيارات ركوب مرخصة للاستعمال الشخصي (ملاكي) أي لا تعمل مقابل أجر وهي ملكية إما لأفراد أو لشركات.

5 - سيارات الأجرة: سيارة لنقل الركاب مرخصة للاستئجار مع سائق بدون مسارات مقررة مسبقاً وتكون طريقة الاستئجار عادة كالتالي: إعطاء إشارة في الشارع أو ركوب سيارة الأجرة في الموقف المخصص لها أو الاتصال هاتفياً للحصول على سيارة أجرة.

¹ أنظر المادة الأولى من قانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات العراقي رقم 52 لسنة 1980.

² أنظر لنشرة حصر المركبات المرخصة في جمهورية مصر العربية على الموقع الرسمي للجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء على شبكة الأنترنت:

<https://censusinfo.capmas.gov.eg/metadata-ar-v4.2/index.php/catalog/1495/download/4910>

تاريخ دخول الموقع: 2026/06/02.

6- الملحقة: العربة الكبيرة المغطاة وهي سيارة مصممة للسكن وتجرها عربة مزودة بمحرك حيث تستخدم العربة الكبيرة المغطاة لأغراض الترفيه ولا تستخدم لنقل البضائع أو الركاب وتستثنى المقطورات ذات الحمولة المركبة عليها التي تعد مقطورة لنقل البضائع ومن شروط ترخيصها المرور ما يلي:

- لا يجوز أن يزيد عدد محاورها عن اثنين ولا يجوز أن تتجاوز أبعادها (الطول = 5 متر، العرض = 2.5، الارتفاع الكلي عن الأرض = 3 متر).
- لا يجوز أن يزيد طول السيارة والملحقة عن 12 متر ولا بد من وجود وسيلة فرملة للملحقة (الكرفان).

7 - تجاري ومؤقت: بخصوص هذا النوع من المركبات يمكن تفصيله كما يلي:

- **تجاري:** تمنح للسيارات التي يزاول أصحابها صناعة السيارات أو المركبات أو الاتجار بها أو استيرادها أو إصلاحها متى كان صاحب الرخصة أو الشخص الاعتباري العام مقيداً بهذه الصفة في السجل التجاري.

- **مؤقت:** تمنح السيارة رخصة مؤقتة لمن يريد نقل إجراءات القيد من مرور معين إلى مرور آخر.

8- جمارك: السيارات التي لم يتم التعامل معها جمركياً حيث يدفع عنها رسوم مؤقتة حتى يتم دفع الرسوم الجمركية لها أو يدفع رسوم لفترة زمنية أخرى أو رجوعها للدولة القادمة منها.

9- هيئة دبلوماسية: السيارات المسجلة باسم الهيئات الدبلوماسية وأعضائها.

10- الأتوبيس والميني باص والميكروباص: سيارة للركوب مزودة بمحرك لنقل أكثر من 24 شخصاً بما فيهم السائق، ويمكن نقل ركاب جالسين أو واقفين، أما الميكروباص فهو عربة لجلوس الركاب مزودة بمحرك، وتسع ما لا يزيد عن تسعة أشخاص بما فيهم السائق.

11- سيارات النقل: سيارة مصممة خصيصاً لنقل البضائع ولها صندوق (مفتوح أو مقفول أو بجوانب أو مسطح) ويمكن تقسيمها لسيارات لنقل البضائع الخفيفة وسيارات لنقل البضائع الثقيلة، أما بخصوص سيارات نقل البضائع الخفيفة ذات الوزن الكلي الذي لا يتجاوز 3500 كجم، فهي مصممة لنقل البضائع مثل عربات الشحن المغلقة والشاحنات الخفيفة، أما سيارات نقل البضائع الثقيلة ذات الوزن الكلي الذي يتجاوز 3500 كجم فهي مصممة لنقل البضائع الثقيلة.

12- الجرار الزراعي: عربة مزودة بمحرك ومصممة للأغراض الزراعية سواء كان مسموح أو غير مسموح لها باستخدام الطرق المفتوحة لحركة المرور.

13- المقطورة والمقطورة الزراعية: تعد المقطورة مركبة غير آلية لنقل البضائع وهي مصممة لتسحبها عربة مزودة بمحرك يستثنى من ذلك المقطورات الزراعية والكرافانات. أما المقطورة الزراعية فهي مصممة أساساً للأغراض الزراعية ليسحبها جرار زراعي سواء كان مسموح أو غير مسموح لها باستخدام الطرق المفتوحة لحركة المرور العامة.

14- الدراجة النارية والتوك توك: الدراجة النارية مركبة ذات محرك آلي تسير به ولها عجلتان أو ثلاثة ولا يكون تصميمها على شكل السيارة ومعدة لنقل الأشخاص أو الأشياء وقد يلحق بها صندوق، أما التوك توك فهي مركبة ذات محرك آلي تسير به ولها ثلاث عجلات معدة لنقل الأشخاص.

15- المعدات الثقيلة: مصممة لأغراض رفع الأحمال الثقيلة وشق الطرق ورصفها وأعمال الحفر والتشييد والبناء.

ثانيا: تعريف المشرع الجزائري للمركبة

عرف المشرع الجزائري المركبة في المادة 2 من القانون 01 - 14 المؤرخ في 19 أوت 2001، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها¹، وعرفها كذلك في المرسوم التنفيذي 381-04 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 والذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، قد جاء في مادته 2 منه بتحديد ما يشتمله مفهوم المركبة وما يدخل في عدادها². وعرفها أيضا في المادة 3 من القانون رقم 26-09 المؤرخ في 12 ماي 2026، المتضمن قانون المرور. وما يلاحظ في هذا القانون الأخير أن المشرع الجزائري يميز بين مصطلح "السيارة" ومصطلح "المركبة"، فمفهوم المركبة أوسع من مفهوم السيارة، حيث تُعدّ السيارة إحدى صور المركبة ويمكن توضيح ذلك كما يلي:

تعريف المركبة (Véhicule): عرف المشرع الجزائري المركبة بأنها: كل وسيلة نقل بري مزودة أو غير مزودة بمحرك للدفع، تسير على الطريق بوسائلها الخاصة أو تدفع أو تجر بواسطة الحيوانات أو بأي وسيلة أخرى³.

وقسم المركبة الى عدة أنواع كما يلي⁴:

1- مركبة ذات محرك (Véhicule à moteur): مركبة برية مزودة بمحرك للدفع، تسير على الطريق بوسائلها الخاصة.

2- مركبة الوزن الثقيل (Véhicule poids lourd): مركبة تسير في الطريق يتجاوز وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة 3,5 طنا أو مجموعة من المركبات يتجاوز وزنها الإجمالي

¹ أنظر القانون 01 - 14 المؤرخ في 19 أوت 2001، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 46، الصادر في 19 أوت 2019، ص 6.

² أنظر المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 381-04 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004، المحدد لقواعد حركة المرور عبر الطرق، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 76، الصادر في 28 نوفمبر 2004، ص 7-8.

³ أنظر المادة 3 من القانون رقم 26-09 المؤرخ في 12 ماي 2026، المتضمن قانون المرور، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 36، الصادر في 17 ماي 2026، ص 6.

⁴ المرجع نفسه، ص 6-7.

المرخص به السائر 3,5 طنا أو مركبات نقل الأشخاص التي تشتمل على أكثر من تسعة (9) مقاعد، بما في ذلك مقعد السائق.

3- السيارة (Automobile): مركبة موجهة لنقل الأشخاص تكون مزودة بمحرك.

4- معدات الأشغال العمومية (Matériel de travaux publics): المعدات المصنوعة بمحرك خصيصا لتلبية حاجات مصالح الأشغال العمومية والتي لا تستعمل في العادة لنقل البضائع أو الأشخاص عبر الطرق.

5- المركبة المتفصلة (Véhicule articulé): مركبة نقل البضائع موصولة بمقطورة بدون محور أمامي متزاوجة، بحيث يكون جزء من المقطورة متكئا على المركبة الجارة ويكون أكبر جزء من وزن هذه المقطورة وحمولتها واقعا على المركبة الجارة، وتسمى "نصف مقطورة".

6- الحافلة المتفصلة (Autobus articulé): مركبة مكونة من عدة أجزاء صلبة يتم فصل كل جزء بالنسبة للآخر وتتصل الحجرات المخصصة للمسافرين المتعلقة بكل قسم فيما بينها بشكل يسمح لهم بالتنقل بحرية وتكون الأقسام الصلبة موصولة بشكل دائم لا يمكن فصلها.

7- المقطورة (Remorque): مركبة موجهة لتكون موصولة بمركبة.

8- نصف المقطورة (Semi-remorque): مركبة تجرها مركبة أخرى، بحيث يكون جزء منها متكئا على هذه الأخيرة، ويكون أكبر جزء من وزنها ووزن حمولتها واقعا على المركبة الجارة.

9- الدراجة (Cycle): مركبة ذات عجلتين أو أكثر غير مزودة بجهاز محرك ذاتي تخصص لنقل الأشخاص.

10- الدراجة المتحركة (Cyclomoteur): مركبة ذات عجلتين أو أكثر مزودة أيضا بمحرك لا تتجاوز سعة أسطوانته سنتيمترا مكعبا إذا كان ذا احتراق داخلي، أو لا تفوق قوته القصوى الصافية 4 كيلواط بالنسبة للأنواع الأخرى من المحركات، ولها نفس الخصائص العادية للدراجات من حيث إمكانية استعمالها، ولا يمكن أن تتجاوز سرعتها في السير 50.

نظرا لصنعها، 45 كلم في الساعة، ولا يغير قرن مقطورة أو مقطورة متنقلة جانبية موجهة لنقل الأشخاص أو السلع بدراجة متحركة من تصنيف هذه الأخيرة.

11- الدراجة النارية (Véhicule): مركبة ذات عجلتين أو أكثر، تتعدى سرعتها في السير، نظرا لصنعها، 45 كلم في الساعة، مزودة بمحرك تكون سعة أسطوانته: أكثر من 50 سنتيمترا مكعبا ولا تتجاوز 125 سنتيمترا مكعبا إذا كان ذا احتراق داخلي أو تفوق قوته القصوى الصافية 4 كيلواط ولا تتجاوز 15 كيلواط بالنسبة للأنواع الأخرى من المحركات أو أكثر من 125 سنتيمترا مكعبا إذا كان ذا احتراق داخلي أو تكون قوته القصوى الصافية أكثر من 15 كيلواط ولا تتجاوز 73,6 كيلواط (100 حصان) بالنسبة للأنواع الأخرى من المحركات.

غير أنه، وإن كانت القوة القصوى الصافية تفوق 73,6 كيلواط، يجب أن تجهز المركبة بنظام منع انغلاق المكابح.

لا يغير قرن مقطورة أو مقطورة متنقلة جانبية موجهة لنقل الأشخاص أو السلع بدراجة نارية من تصنيف هذه الأخيرة.

12- آلية تنقل متحركة (Engin de déplacement motorisé): كل مركبة ذات محرك وذات عجلة أو أكثر، لا تستطيع حسب صنعها وقوة محركها أن تتجاوز على الطريق المنبسط سرعة 25 كلم في الساعة.

أما في قوانين التأمين فإن المشرع الجزائري أدرج مصطلح المركبة بدل السيارة، نذكر على سبيل المثال ما ورد في المادة الأولى من الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 جانفي 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار، حيث عرفت المركبة كما يلي:

"تُعد مركبة، كل مركبة برية ذات محرك وكذلك مقطوراتها أو نصف مقطوراتها وحمولاتها. ويفهم بالمقطورات ونصف المقطورات ما يلي:

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

2- كل جهاز بري مرتبط بمركبة برية ذات محرك.

3- كل آلية أخرى يمكن أن تكون مشابهة للمقطورات أو نصف المقطورات، بموجب مرسوم¹.

أما في الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995، المتعلق بالتأمينات، فقد استخدم المشرع الجزائري تارة مصطلح "سيارة" وتارة أخرى مصطلح "مركبة"، نذكر على سبيل المثال ما ورد في المادة 25 من هذا الأمر حيث استخدم مصطلح "سيارة"، أما في المادة 158 والمادة 195 من نفس الأمر استخدم مصطلح "مركبة".

أما في المرسوم التنفيذي رقم 04-103 المؤرخ في 5 أفريل 2004، المتضمن انشاء صندوق ضمان السيارات والمحدد لقانونه الأساسي، فلم يستخدم بتاتا مصطلح "مركبة" وإنما استخدم مصطلح "سيارة" ومصطلح "عربة".

عند استقراء قوانين التأمين نجد أن المشرع الجزائري لم يضبط بشكل جيد المصطلحات المتعلقة بالتعاريف، فتارة يستعمل مصطلح "سيارة" وتارة أخرى يستعمل مصطلح "مركبة" وتارة أخرى يستعمل مصطلح "عربة"، فمثلا في الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 جانفي 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار، استعمل مصطلح "السيارة" في تسمية الأمر، وفي متن الأمر استعمل مصطلح "المركبة".

المطلب الثاني: مفهوم حوادث المرور

تُعد حوادث المرور من الظواهر الحديثة المرتبطة بتطور وسائل النقل وازدياد استعمال المركبات، حيث أصبحت تشكل خطراً حقيقياً على الأفراد والممتلكات. ويقصد بها كل حادث

¹ أنظر المادة 1 من الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 جانفي 1974، المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 15، الصادر في 19 فيفري 1974، ص 230.

يقع نتيجة استعمال مركبة على الطريق العام، ويترتب عنه أضرار مادية أو بشرية، سواء كان ذلك بسبب خطأ السائق، أو عيب في المركبة، أو ظروف الطريق. ونظراً لخطورتها وتعدد أسبابها، حظيت حوادث المرور باهتمام المشرع الذي سعى إلى تنظيمها من خلال وضع قواعد قانونية تحدد المسؤوليات وتضمن تعويض الأضرار الناتجة عنها. سنبين في الفرع الأول تعريف حوادث المرور أما الفرع الثاني سنخصصه للمسؤول عند حادث المرور ومستحقي التعويض.

الفرع الأول: تعريف حوادث المرور

يعدّ تحديد مفهوم حوادث المرور من المسائل المهمة في المجالين الفقهي والقانوني، نظراً لما يترتب عنها من آثار قانونية تمسّ الأشخاص والممتلكات. ففي الاصطلاح، يُقصد بحوادث المرور كل واقعة غير متوقعة تنشأ عن استعمال المركبات في الطريق العام، وتؤدي إلى وقوع أضرار مادية أو بشرية. أمّا من الناحية القانونية، فتعرف حوادث المرور بأنها كل حادث يقع بسبب مركبة أو بمناسبة أثناء سيرها، وينتج عنه ضرر يستوجب قيام المسؤولية القانونية، سواء كانت مدنية أو جزائية، وفقاً للنصوص التشريعية المعمول بها. ويهدف هذا التعريف القانوني إلى ضبط نطاق الحادث وتحديد أركان المسؤولية وآليات التعويض.

أولاً: التعريف الاصطلاحي لحوادث المرور

سنتطرق للمفهوم الاقتصادي لحوادث المرور ثم لأسباب حوادث المرور.

أ- **المفهوم الاقتصادي لحوادث المرور:** يمكن تعريف الحادث المروري من وجهة نظر اقتصادية بأنه، هو ذلك الحادث غير العمدى الذي ينتج عن استخدام المركبة على الطريق العام، وينتج عنه خسائر في الأرواح والممتلكات تؤثر بطريقة مباشرة أو غير مباشرة في الاقتصاد الوطني.

كما عُرِّفت بأنها: "كل الاصطدامات التي تقع في الطرقات أو في الطريق المفتوح للسير العمومي وقد خلف ضحية أو عدة ضحايا من القتل أو الجرحى، وكانت على الأقل سيارة

واحدة متورطة فيه"، وعادة ما ينتج عن الحادث المروري أضرار جسيمة متفاوتة الخطورة تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة المستديمة، أو أضرار مادية تمس الممتلكات والمركبات¹.

وكذلك يشمل مفهوم حادث المرور تلك الأضرار التي يسببها أحد الركاب للغير بسبب اهتزاز المركبة. والحكمة من اعتبار هذه الوقائع حادث مرور هي إعطاء حماية واسعة وفعالة للمتضررين من أخطار المركبات².

ب- أسباب حوادث المرور: يقع الحادث المروري بصفة عامة نتيجة خلل يحدث في عنصر أو أكثر من العناصر التالية:

العنصر البشري أو المركبة أو الطريق أو العوامل الطبيعية. والنسبة الكبيرة تقع على عاتق العنصر الأول أي نتيجة الخطأ الذي يقع من السائقين أو المشاة أو من كليهما، ففي الجزائر نجد أكثر من 85% من أسباب حوادث المرور هو العامل البشري، وعلى أي حال فإن دور العامل البشري يمثل في معظم الدول العربية (75%) من أسباب الحوادث يلي في ذلك دور الطريق (10%)، وأخيرا دور المركبة (5%).

ج- الوعي المروري والعوامل المؤثرة فيه وقياسه: الوعي المروري من العناصر التي تؤثر في مشكلة الحوادث المرورية فيها، هو درجة الوعي المروري والذي ينعكس بدوره في صورة سلوك مروري سلبي يؤثر في حجم المشكلة وتفاقم الأخطار الناشئة عنها من حيث الخسائر التي يتكبدها المجتمع سواء ماديا أو اجتماعيا.

¹ ردعال أحمد، القواعد القانونية المتعلقة بالتعويض عن أضرار حوادث المرور في التشريع الجزائري، مذكرات من أشغال الملتقى الوطني حول: مستقبل المسؤولية المدنية، يوم 2020/01/28، مسطرة إجرائية، الجزء الثاني، كلية الحقوق، جامعة محمد بوقرة، بومرداس، 2020، ص 336.

² أمجد عبد القادر أحمد حسان، النظام القانوني لتعويض ضحايا حوادث المرور، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2002، ص 10.

ودرجة الوعي المروري ترتبط ارتباطا وثيقا بالمستوى الاقتصادي للدولة التي بحيا عليها الفرد حيث أن الوعي المروري ليس إلا إحدى الصور التي تترجم حضارة الدول ومستوى معيشة الافراد فيها ارتفاعا وانخفاضا تأثرا بالوضع الاقتصادي السائد¹.

الوعي المروري هو "معرفة قائد السيارة بقواعد وتعليمات المرور وآدابه ومعرفة المشاة أو مستعملي الطريق لقواعد وآداب المرور وأماكن عبور المشاة". وذلك للحد من حجم الخسائر الناتجة عن الحادث المروري بدرجة الوعي سلبا وإيجابا.

فالبعد الاقتصادي للوعي المروري يتمثل في النتيجة المتحققة من إجراءات التوعية المرورية في التقليل من الحوادث المرورية أو الحد من آثارها الاقتصادية إن وقعت سواء من ناحية الخسائر المادية أو البشرية بما لا يؤثر في الاقتصاد الوطني، نظرا لما يفقده المجتمع من العنصر البشري، نظرا للإصابات والإعاقات والوفيات أو ما يتكبده من تلفيات في الممتلكات العامة والخاصة.

ثانيا: التعريف القانوني لحوادث المرور

لم يتولّى المشرّع الجزائري وضع تعريف قانوني دقيق ومحدد لحوادث السير ضمن مختلف نصوصه التشريعية، وعلى وجه الخصوص في قانون المرور رقم 01-14 المعدل والمتمم، إذ اكتفى بتنظيم الأحكام القانونية والآثار المترتبة عنها، سواء من حيث تحديد المسؤولية المدنية والجزائية، أو من حيث قواعد التعويض وضمان حقوق الضحايا.

وعليه، فقد اضطلع كلٌّ من الفقه والقضاء بدور تكميلي في استجلاء مفهوم حوادث السير، حيث استقر الرأي على اعتبارها واقعة مادية غير متعمدة تنشأ بمناسبة استعمال مركبة برية ذات محرك أو بدون محرك، وتؤدي إلى إحداث أضرار مادية أو بدنية تلحق بالأشخاص أو الممتلكات، سواء كانوا من مستعملي الطريق أو من الغير. كما يمتد هذا المفهوم ليشمل

¹ رايح فضيل، ظاهرة حوادث المرور (أسبابها آثارها وسبل الحد منها حالة الجزائر)، مجلة علوم الاقتصاد التسيير والتجارة، المجلد 1، العدد 27، 2013، ص 354-355.

مختلف الظروف التي تقع فيها الحادثة، طالما ارتبطت بعنصر السير على الطريق العام أو الخاص المفتوح للعموم¹.

الفرع الثاني: المسؤول عند حادث المرور ومستحققي التعويض

يعد موضوع تحديد المسؤول عن حادث المرور من المسائل الجوهرية في مجال القانون، نظراً لما يترتب عنه من آثار قانونية أهمها التعويض عن الأضرار. فحوادث المرور غالباً ما تُخلف أضراراً مادية وجسدية، مما يفرض ضرورة تحديد الشخص المسؤول عنها، سواء كان سائق المركبة أو مالكها أو حتى جهة أخرى، وذلك وفقاً للقواعد القانونية المعمول بها. وفي مقابل ذلك، يبرز حق الضحايا أو ذويهم في المطالبة بالتعويض، باعتبارهم مستحققي التعويض عن الضرر الذي لحق بهم، شريطة توافر الشروط القانونية لذلك. وعليه، فإن دراسة المسؤول عن حادث المرور لا تنفصل عن تحديد مستحققي التعويض، لما بينهما من ارتباط وثيق في إطار تحقيق العدالة وجبر الضرر، وهذا ما سنتناوله في العناصر التالية.

أولاً: المسؤول عن حادث المرور الملزم بالتعويض

يعدّ تحديد المسؤول عن حادث المرور مسألة جوهرية في مجال المسؤولية المدنية، إذ يترتب عليها تحديد الشخص الملزم قانوناً بتعويض الأضرار التي تلحق بالغير نتيجة هذا الحادث.

والأصل أن المسؤولية تقوم على أساس الخطأ، بحيث يُسأل كل من ارتكب خطأً تسبب في وقوع الحادث، سواء كان هذا الخطأ متمثلاً في مخالفة قواعد قانون المرور أو في الإهمال وعدم الاحتياط. غير أنّ التطور التشريعي، خاصة في مجال حوادث المرور، أدى إلى تبني نوع من المسؤولية القائمة على فكرة المخاطر أو المسؤولية المفترضة، حمايةً للضحايا وتيسيراً

¹ رابح فضيل، المرجع السابق، ص 355.

لحصولهم على التعويض¹. وعليه، فإن المسؤول عن التعويض قد يكون سائق المركبة باعتباره المتحكم فيها وقت وقوع الحادث، كما قد تمتد المسؤولية إلى مالك المركبة إذا ثبتت علاقته بها أو تقصيره، بل وقد تشمل المؤمن (شركة التأمين) التي تحل محل المسؤول المدني في أداء التعويض للمتضررين في إطار عقد التأمين الإجباري. كما لا يُستبعد قيام مسؤولية عدة أطراف في آن واحد في حالة تعدد المتسببين في الحادث، حيث يتم توزيع المسؤولية بينهم بحسب درجة مساهمة كل منهم في إحداث الضرر. وبذلك يتضح أن المشرع يسعى من خلال تنظيمه لهذه المسؤولية إلى تحقيق التوازن بين حماية الضحايا وضمان استقرار المعاملات، من خلال إقرار آليات قانونية تكفل تعويضاً عادلاً وفعالاً.

ثانياً: مستحقي التعويض عن حوادث المرور

وسع المشرع الجزائري في ظل المادة 08 من الأمر 74-15 من دائرة الأشخاص الضحايا المستفيدون من التعويض في حالة وقوع حادث مرور جسماني ليشمل كل ضحية ولو لم تكن له صفة الغير تجاه المسؤول المدني عن الحادث أو الطرف المتعاقد في حالة بقاءه حياً أو ذوي حقوقه في حالة وفاته وكذا مكتب التأمين أو مالك المركبة أو حتى إذا كان الضحية هو المتسبب في الحادث.

ففي ظل نص المادة 08 إلى المادة 13 من نفس الأمر والتي تنص: "إذا حمل سائق المركبة جزء من المسؤولية عن جميع الأخطاء ماعدا تلك المنصوص عليها في المادة 14 و15 فإن التعويض لممنوح له يخفض بنسبة الحصة المعادلة للمسؤولية التي وضعت على عاتقه، إلا في حالة العجز الدائم المعادل لـ 50% فأكثر ولا يسري هذا التخفيض على ذوي حقوقه في حالة الوفاة".

¹ زرقاط سفيان، نظام تعويض الاضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، مذكرة لنيل اجازة المعهد الوطني للقضاة، الجزائر، ص 10.

في هذا الصدد أصدرت المحكمة العليا قرارا بتاريخ 06/10/1993 رقم الملف 102024 تؤكد على ضرورة التطبيق السليم لهذا النص بقولها "كل حادث سير نجم عنه ضرر جسماني يضمن لكل ضحية أو ذوي حقوقها تعويضا حتى لو كانت هذه الضحية متسببة في الحادث إذا كان العجز الدائم يساوي أو يتجاوز 50 % وهذا التعويض تعويضا كاملا¹.

وبهذا فان المشرع الجزائري يكون قد انتهج نفس السبل التي انتهجها اغلب المشرعين في تعويض ضحايا حوادث المرور تسهيلا لحصول المضرور على حقه في تعويض ما لحقه من ضرر خاصة أن هذه الحماية لم تقتصر على حالات الأضرار التي تسببها المركبات المؤمن عليها بل شملت أيضا لحالات التي تنتج عنها أضرار جسمانية ويظل المتسبب فيها مجهولا أو يكون هذا الأخير معروفا ولكل غير مؤمن عن أضرار مسؤوليته وذلك عن طريق الصندوق الخاص بالتعويضات كآلية هامة تكفل ضحايا الحوادث المرورية، التي لا يغطيها التأمين الإلزامي مما يعني تبني تعويض حوادث المرور على أساس المخاطر لا على أساس الخطأ².

ورغم وضوح المادة من الناحية القانونية إلا أن أغلب الفقهاء اختلفوا في تحديد الأساس القانوني للتعويض فمنهم من يجهل طبيعة حوادث المرور وما يتلاءم معها ومنهم من يعترف بأن أساس قيام المسؤولية المدنية على أساس الخطأ باعتباره فكرة ناجعة وهناك من يؤسس التعويض على النهج الموضوعي أو ما يعرف باللامسؤولية في تعويض الضحايا³.

أما بالنسبة لموقف المحكمة العليا فقد كرست في اغلب القرارات إن لم نقل كلها تطبيق المادة 08 التي تعكس الأساس الموضوعي للتعويض المتمثل في نظرية المخاطر. ومن بين ذلك ما جاءت به في القرار الصادر بتاريخ 28/08/1999⁴ عن غرفة الجناح المخالفات القسم الثالث أساس حساب التعويض والذي جاء فيه انه يطبق الأمر رقم 74/15 المؤرخ في

¹ نبيل صقر، قضاء المحكمة العليا في قانون العقوبات وحوادث المرور، الجزء الثاني، دار الهدى، الجزائر، ص 379.

² نبيل صقر، المرجع السابق، ص 379.

³ زرقاط سفيان، المرجع السابق، ص 11.

⁴ قرار غرفة الجناح والمخالفات، القسم الثالث أساس حساب التعويض رقم 65633، فهرس رقم 585 بتاريخ 28/08/1999.

30/01/1974 الداخل حيز التطبيق في 16/02/1980 على الوقائع التي تحصل بعد هذا التاريخ، والمبني على نظرية المخاطر وليس على نظرية الخطأ مما يؤدي إلى استبعاد الحكم بأي تعويض على أساس المادة 124 من القانون المدني¹.

فحسب ما نصت عليه مختلف النصوص القانونية في التشريع الجزائري وما أصدرته المحكمة العليا من قرارات، فإننا نستنتج أن أساس التعويض عن حوادث المرور الجسمانية هو نظرية المخاطر. ويعني ذلك أن المشرع الجزائري واكب التشريعات المقارنة في مجال التعويض عن الحوادث وانتقل من نظرية الخطأ إلى نظرية الضمان والمخاطر.

المبحث الثاني

استحقاق تعويض المضرورين من حوادث المرور

يعتبر تعويض المضرورين من حوادث المرور من أهم الآليات القانونية التي تهدف إلى جبر الأضرار وحماية الضحايا، سواء تعلّق الأمر بالأضرار الجسدية أو المادية. ويقوم استحقاق هذا التعويض على مجموعة من الشروط والضوابط التي يحددها المشرّع، من بينها ثبوت وقوع الحادث، وقيام الضرر، ووجود علاقة سببية بين الحادث والضرر. كما يكرّس القانون مبدأ حماية الضحية من خلال تمكينها من الحصول على تعويض عادل، بغضّ النظر في بعض الحالات عن ثبوت الخطأ، خاصة في ظل أنظمة التأمين الإجباري. ومن ثمّ، فإن دراسة شروط استحقاق التعويض تكتسي أهمية بالغة لفهم الإطار القانوني الذي يضمن حقوق المتضررين من حوادث المرور.

المطلب الأول: مفهوم التعويض

يقصد بالتعويض في المجال القانوني الوسيلة التي يقرّها المشرّع لجبر الضرر الذي يصيب الشخص نتيجة فعل ضار، سواء كان هذا الضرر مادياً يمسّ الذمة المالية أو معنوياً

¹ يوسف دلاندة، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور، الطبعة الثانية، دار هومة للنشر، الجزائر، 2009، ص 217.

يمس الشعور والاعتبار. ويهدف التعويض إلى إعادة التوازن الذي اختل بسبب وقوع الضرر، وذلك من خلال إلزام المسؤول بتقديم مقابل مالي أو عيني يعادل ما لحق بالمضرور من خسارة وما فاتته من كسب. ويستند نظام التعويض إلى مجموعة من الأركان الأساسية، تتمثل في الخطأ والضرر والعلاقة السببية، مع تطور تشريعي في بعض المجالات نحو تكريس التعويض دون اشتراط الخطأ، تحقيقاً لحماية أكبر للمضرورين. ومن ثمّ، فإن مفهوم التعويض يشكل حجر الزاوية في نظام المسؤولية المدنية. سنعالج في الفرع الأول تعريف التعويض، أما الفرع الثاني سنخصصه لأنواع التعويض.

الفرع الأول: تعريف التعويض

يعرف التعويض من الناحية الفقهية بأنه الوسيلة التي يُقصد بها جبر الضرر الذي يصيب المضرور، وذلك بإلزام المسؤول بأداء مقابل يعادل ما لحقه من خسارة وما فاتته من كسب، تحقيقاً لفكرة العدالة وإعادة التوازن. أمّا من الناحية التشريعية، فلم يضع المشرع تعريفاً دقيقاً للتعويض، وإنما اكتفى بتنظيم أحكامه وبيان شروطه وآثاره ضمن قواعد المسؤولية المدنية، من خلال النص على التزام المسؤول بإصلاح الضرر متى توافرت أركانه من خطأ وضرر وعلاقة سببية، حيث سنفصل أكثر في تعريف التعويض من خلال العناصر التالية:

أولاً: تعريف التعويض في الفقه

التعويض مصطلح مستحدث، معناه مندرج في مفهوم "الضمان" عند الفقهاء القدامى. واختلف معنى الضمان عندهم؛ فمنهم من يستعمله بمعنى التعويض، وبعضهم يستعمله بمعنى الكفالة. ويعرف الضمان بمعنى التعويض بأنه: "عبارة عن غرامة التالف"¹، أو هو: "عبارة عن رد مثل الهالك أو قيمته"²، أو هو "واجب رد الشيء، أو بدله بالمثل والقيمة"³. وجاء في المادة

¹ محمد بن علي بن محمد الشوكاني، نيل الأوطار في شرح منتقى الأخبار، حققه رائد بن صبري بن أبي علفة، بيت الأفكار الدولية، الدار البيضاء، الجزائر، 2019، ص 992.

² فوزي فيض الله، نظرية الضمان، الطبعة الأولى، مكتبة التراث، الكويت، ص 155. وانظر كذلك: الزحيلي، النظريات الفقهية، الطبعة الأولى، دار القلم، دمشق، 1993، ص 212.

416 من مجلة الأحكام العدلية¹: " الضَّمَانُ هُوَ إِعْطَاءُ مِثْلِ الشَّيْءِ إِنْ كَانَ مِنَ الْمِثْلِيَّاتِ وَقِيمَتِهِ إِنْ كَانَ مِنَ الْقِيَمَاتِ.

والذي يظهر من خلال هذه التعريفات، هو أنه وإن كان التعويض مُتضمناً في مفهوم الضمان في اصطلاح الفقهاء المتقدمين، إلا أن ثمة فارق دقيق بينهما.

فالضمان يعني مطلق الالتزام، أما الواجب في الضمان فهو التعويض؛ أي أن التعويض نتيجة للضمان². ومن الفقهاء من يفرق بين الضمان والتبعة، حيث يرون أن الضمان ما ضمنت من أموال الناس بالتعمد، أما التبعة فهي ما لزم على غير عمد من وجه الخطأ.

لأجل ذلك سعى الفقهاء المعاصرون إلى تحديد معنى التعويض، وتجريده من العموم الوارد في اصطلاح الفقهاء المتقدمين؛ فعرفوه بأنه "المال الذي يحكمه على من أوقع ضرراً على غيره، في نفس أو مال أو شرف"³.

ثانياً: تعريف التعويض في التشريع الجزائري

لم يقم المشرع بإعطاء تعريف واضح للتعويض، وإنما قصر الأمر على بيان مداه والوسائل التي يمكن من خلالها مطالبة المدين به فإذا أمعنا النظر في نص المادة 124 من القانون المدني الجزائري التي تنص على (كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضرراً للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض) لوجدنا أنها تنص على أثر المترتب على ارتكاب شخص خطأ يسبب ضرراً للغير وهذا الأثر التزام بالتعويض⁴.

³ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني (نظرية الالتزام بوجه عام)، الجزء الأول، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، ص 802.

¹ حيدر علي، درر الأحكام في شرح مجلة الأحكام، تعريب: فهمي الحسيني، الطبعة الأولى، دار الجيل، بيروت، 1991، ص 551.

² حيدر علي، المرجع السابق، ص 553.

³ محمود شلتوت، المسؤولية المدنية والجناحية في الشريعة الإسلامية، جامعة الأزهر، 1960، ص 53.

⁴ أنظر المادة 124 من القانون المدني الجزائري.

كما انه عرف أيضا جبر الضرر الذي أصاب المضرور ولا فرق بان يكون الضرر متوقع او غير متوقع في المسؤولية المدنية اما المسؤولية العقدية فيكون الدائن مسؤولا عن الضرر المتوقع فقط، وعرف كذلك بان التعويض من حيث القانون هو إعادة المضرور للحالة التي كان عليها قبل وقوع الخطأ الذي نتج عن الضرر مباشرة وذلك بقدر ما تستطيع النقود ان تحققه.

الفرع الثاني: أنواع التعويض

يعتبر التعويض من أهم الآليات القانونية التي تهدف إلى جبر الضرر الذي يلحق بالمضرور، حيث يسعى إلى إعادة التوازن الذي اختل نتيجة الفعل الضار. ويأخذ التعويض صورتين أساسيتين: التعويض العيني والتعويض النقدي. فالأول يتمثل في إعادة الحالة إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر متى كان ذلك ممكناً، بينما يقوم الثاني على دفع مبلغ مالي يعادل قيمة الضرر عندما يتعذر الإصلاح العيني. ومن ثم، فإن التمييز بين هذين النوعين يُبرز كيفية تدخل القانون لضمان حماية حقوق المتضررين وتحقيق العدالة.

أولاً: التعويض العيني

يعد التعويض العيني الوسيلة الأصلية والأكثر تحقيقاً للعدالة في نطاق المسؤولية المدنية، حيث يهدف إلى إعادة الحال إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر، وذلك من خلال إلزام المسؤول بإزالة آثار الفعل الضار أو إعادة الشيء إلى حالته السابقة، مما يجعله الخيار الأول للقاضي قبل اللجوء إلى التعويض النقدي.

أ- تعريف التعويض العيني: يعرف التعويض¹ العيني بأنه: "الحكم بإعادة الحالة إلى ما كانت عليه قبل أن يرتكب المسؤول الخطأ الذي أدى إلى وقوع الضرر"². كما يعرف بأنه: "إصلاح

¹ أما تعريف التعويض لغة هو "الخلف أو البديل"، فيقال أخذت الكتاب عوضاً عن مالي أي بدلاً منه، وأعاض، وعوضه تعويضاً، وعاض أي أعطاه العوض، وأعاض وتعوض أخذ العوض أي البديل فأعاض فلان كذا أي عوضاً أي بدلاً أو خلفاً،

الضرر إصلاحاً تاماً بإعادة المتضرر (طالب التعويض) إلى نفس الوضع الذي كان عليه قبل الإصابة أو الحادث"¹.

ومن ثمة فإن التعويض العيني يحقق للمتضرر ترضية من نفس جنس ما أصابه من ضرر، وذلك بطريقة مباشرة أي من غير الحكم له بمبلغ من النقود، بهدف إزالة الضرر عينا أي إزالة المخالفة، فالتعويض العيني هو طريقة ناجعة بالنسبة للمضرور، إذ يهدف إلى محو ما لحقه من ضرر طالما كان ممكناً، أي إعادة الحالة إلى ما كانت عليه، وهو الأصل في الشريعة الإسلامية التي تقضي أنه إذا كان الشيء الذي تلف أو أعدم مثلياً وجب تعويضه بمثله وإن كان قيمياً فبثمنه"².

إلا أن إزالة المخالفة ووفق البعض لا تعني التعويض العيني، وإنما هي إصلاح للشيء التالف، لأن القاضي لا بعوض وإنما يحكم بإزالة المخالفة، مثل توقف المنافسة غير المشروعة، كما أن النظر بدقة في تعريف التعويض العيني يفيد أن محوره التعويض، لذا من الخطأ الاعتقاد بوجود.

التعويض العيني المتمثل في محور الضرر عندما يتم إعادة الحال إلى ما كانت عليه، وأن الوسيلة الوحيدة لتعويض الضرر هي الحكم للمتضرر بمبلغ من النقود، وكل ما يمكن الحكم به فضلاً عن التعويض النقدي هو الحيلولة دون وقوع الضرر مستقبلاً وليس محوه،

واعترضني فلان إذا جاء طالبا للعوض، أنظر في هذا الصدد، كاظم محمد الحداد، التعويض في المسؤولية التقصيرية، مجلة الكوفة للعلوم القانونية والسياسية، المجلد 1، العدد 08، 2010، ص 71.

² نصير صبار لفته، التعويض العيني "دراسة مقارنة"، مذكرة ماجستير في القانون، كلية الحقوق، جامعة النهرين، العراق، 2001، ص 18.

¹ منذر الفضل، النظرية العامة للالتزامات، دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقوانين المدنية الوضعية، مصادر الالتزام، الجزء الأول، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1996، ص 427.

² أشواق دهمي، أحكام التعويض عن الضرر في المسؤولية العقدية، مذكرة ماجستير في القانون، كلية الحقوق، جامعة باتنة، 2014، ص 25.

ولهذا فإن التعويض العيني في حالة إزالة الضرر يكون غير دقيق، فالتعويض إما نقدياً وإما غير نقدي، وهذا الأخير يمكن أن يكون تعويضاً عينياً¹.

بناء على ما انتهى إليه هذا التوجه، كان حرياً بنا البحث في محاولة التمييز بين التعويض العيني والتعويض بمقابل غير نقدي بغية إيضاح الرؤية.

ب- التمييز بين التعويض العيني والتعويض بمقابل غير نقدي: يقصد بالتعويض غير النقدي هو أن تأمر المحكمة بأداء أمر معين على سبيل التعويض، وبعبارة أخرى في صورة إجراء آخر مناسب لإزالة الضرر من غير النقود. وعن طبيعة هذا النوع من التعويض يرى البعض²، أنه ليس سوى صنف من أصناف التعويض العيني وذلك لأن إجراءات التعويض بمقابل غير نقدي تدور في مصدر الضرر نفسه مثل نشر تكذيب في ذات الصحيفة الشهر فيها بالمضروب، ويعد المقابل غير النقدي هنا أكثر منفعة للمتضرر من الناحية العملية، فضلاً عن كونه مجرد إجراء للتعويض العيني.

في حين أن البعض الآخر³؛ يؤكد أن التعويض بمقابل غير نقدي لا هو بالتعويض العيني لأنه لا يعيد الحالة إلى ما كانت عليه قبل الخطأ بل يعيد مثلها- ولا هو بالتعويض النقدي لأنه ليس مقدراً بالنقود.

وعليه، فإن التعويض بمقابل غير نقدي قد يكون أنسب ما تقتضيه الظروف في بعض الأحيان، وقد يكون من مصلحة المضروب المطالبة بالتعويض غير النقدي كما هو الحال في الأزمات الاقتصادية المحدقة، إذ لا يستطيع المضروب أن يحصل على مثل الشيء الذي أصابه الضرر بالمبلغ الذي يدفع له على أنه تعويض، هذا فضلاً عن أن للقضاء الحكم

¹ محمود عبد الرحيم الديب، التعويض العيني لجبر ضرر المضروب "دراسة مقارنة"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2013، ص 14.

² المرجع نفسه، ص 34.

³ المرجع نفسه، ص 34.

بالتعويض النقدي فضلا عن التعويض غير النقدي، وذلك عن الأضرار التي لا يكفي التعويض غير النقدي لجبرها¹.

ومن أمثلة التعويض غير النقدي أنه يجوز للمحكمة أن تقضي لصاحب الأرض التي انتزعت منه ملكيتها للنفع العام بأرض مشابهة من حيث الموقع والمساحة. وتأسيسا على ما سلف طرحه، يبدو لنا أن الفرق بين التعويض العيني والتعويض بمقابل غير نقدي فرق واضح، على اعتبار أن التعويض العيني هدفه إعادة الحالة إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر، في حين أن التعويض بمقابل غير نقدي لا يرقى إلى ذلك، وإنما ماله منح المتضرر تعويض من جنس آخر غير النقود دون أن يصل هذا التعويض إلى إعادة الحالة إلى ما كانت عليه.

ثانيا: التعويض النقدي

يعتبر التعويض النقدي نوعا من أنواع التعويض بمقابل، وهو القاعدة العامة في مجال المسؤولية التقصيرية، والأصل أن يكون مبلغا من النقود².

ويقصد بالتعويض النقدي التعويض ببديل، وهو الأصل في تقدير التعويض عن العمل غير المشروع، لأنه وظيفة إصلاح الضرر الناتج عن الفعل الضار مهما كان نوع الضرر، بالإضافة إلى أن الحكم الصادر بهذا التعويض يسهل تنفيذه³.

ويعرف التعويض النقدي بأنه "مبلغ من النقود يقضى به على المسؤول سواء كنا أمام مسؤولية عقدية أو تقصيرية"⁴.

¹ محمود عبد الرحيم الديب، المرجع السابق، ص 35.

² سعيد مقدم، المرجع السابق، ص 184.

³ منذر الفصل، النظرية العامة للالتزامات، (دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقوانين المدنية الوضعية)، الجزء الأول، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1996، ص 428.

⁴ نصير صبار لفته، التعويض العيني (دراسة مقارنة)، مذكرة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة النهرين، العراق، 2001، ص 98.

كما يعرف بأنه "مبلغ من النقود يتولى القاضي تقديره ويدفع للمضرور بشرط أن يكون جابرا للضرر، ويمكن القول بأن التعويض النقدي هو مبلغ من المال يدفع للمضرور الغاية منه ترضيته¹.

فالقاعدة المستقرة في القانون الإداري هي التعويض النقدي. والتعويض النقدي أو الإصلاح المالي المخصص للضحية من قبل القاضي يتم منحه بما يعادل الأضرار والفوائد، ويدفع في صورة مبلغ مرة واحدة، أو يدفع على أقساط، وقد يكون مرتبا مدى الحياة². وهذا ما قرره المادة 1-132 من القانون المدني الجزائري بقولها "يعين القاضي طريقة للتعويض تبعا للظروف، ويصح أن يكون التعويض مقسطا كما يصح أن يكون إيرادا مرتبا، ويجوز في هاتين الحالتين إلزام المدين بأن يقدر تأمينا".

وهناك فارق بين الحالتين للتعويض النقدي، فالتعويض على مرتب إيراد مدى الحياة يدفع على شكل أقساط تحدد مددها، ولكن لا يعرف عددها لأن الإيراد يدفع مادام صاحبه على قيد الحياة ولا ينقطع إلا بموته. أما التعويض المقسط لفترة محدودة، فيدفع على شكل أقساط تحدد مددها ويعين عددها، ويتم استيفاء التعويض بدفع آخر قسطا منها³.

غير أنه على ما يبدو، فإن القضاء الإداري يتجه حاليا إلى التعويض في شكل رأسمال على الأضرار مهما كانت طبيعتها⁴، باستثناء بعض الحالات التي يعتبر فيها التعويض في شكل دخل مفهرس الوسيلة الوحيدة لضمان التعويض الكامل للضرر، ويستطيع القاضي أيضا

¹ صلال حسين علي الجبوري، تعويض الضرر الأدبي في المسؤولية المدنية (دراسة مقارنة)، دار الفكر العربي، 2014، ص 140.

² علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري (المسؤولية عن فعل الغير والمسؤولية عن فعل الأشخاص التعويض)، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية، 1994، ص 210.

³ Patrick FRAISSEIX, Droit administratif, Éditions Ellipses, Paris, 2002, p. 234.

⁴ صلال حسين علي الجبوري، المرجع السابق، ص 139.

أن يحدد تعويضا مؤقت على أن يتم خصمه من المبالغ التي تدفعها الإدارة، وهذا لتوحيد التعويض النهائي"¹.

وإذا نظرنا إلى مختلف التطبيقات القضائية في مجال المسؤولية الإدارية نجد أن التعويض النقدي هو الغالب. وكمثال على ذلك يمكن الإشارة إلى التعويضات الممنوحة في إطار نزع الملكية من أجل المنفعة العامة والمحددة قانونا. بالرغم من أن المادة 25 من ذات القانون تبرز إمكانية اقتراح تعويض عيني يحل محل التعويض النقدي وهو ما أكدته كذلك المادة 34 من المرسوم التنفيذي رقم 93-186²، التي تنص على أنه: "تحدد التعويضات نقدا وبالعملة الوطنية، غير أنه يمكن أن يقترح تعويض عيني بدلا عن التعويض نقدا، وفي هذا الإطار يمكن السلطة نازعة الملكية أن تعدل عن دفع التعويض وتقوم بإعادة إسكان مستأجري المحلات السكنية ذات الاستعمال المهني المنزوعة ملكيتها أو شاغليها وتعرض على التجار والحرفيين والصناعيين المطرودين محلات معادلة".

فطبقا لهذه المادة، فإن التعويض العيني ممكن خاصة في إطار إعادة إسكان مستأجري المحلات السكنية ذات الاستعمال المهني، إلا أن هذا التعويض العيني لا يعفي في أحيان كثيرة عن التعويض النقدي نتيجة الخسارة التي قد تلحق بالمنزوع ملكيته نتيجة الحرمان من الانتفاع، وهو ما نستنتجه من قرار المجلس الأعلى المؤرخ بتاريخ 12/12/1981 في قضية بلدية تيزي وزو ضد م.ح³: والتي تتلخص وقائعها في أن السيد م.ح نزع ملكيته، والمتمثلة في محل تجاري، وقد تم منحه محلا بديلا داخل منطقة حضرية جديدة يتوفر على مزايا مؤكدة ويعوض المحل القديم تعويضا كاملا.

¹ الحسن كفيف، النظام القانوني للمسؤولية الإدارية على أساس الخطأ، دار هومة، 2014، ص 252.

² المادة 34 من المرسوم التنفيذي رقم 93-186 المؤرخ في 27/07/1993، المحدد لكيفيات تطبيق القانون رقم 11-91، الذي يحدد القواعد المتعلقة بنزع الملكية من أجل المنفعة العمومية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 51، المؤرخ في 01 أوت 1993، ص 32.

³ Charles DEBBACH, Droit administratif, 6^{ème} édition, Economica, paris, 2002, p. 599.

تم الطعن من طرف السيد م. ح طالبا مبلغ تعويض، وهو ما استجاب له المجلس القضائي بالجزائر أين حدد مبلغ التعويض ب 15.000.00 دج، وهو القرار المؤيد من طرف المجلس الأعلى آنذاك ومما جاء في تسببيه أنه إذا كان العرض المقدم لمن نزعت ملكيته المتمثل في منحه محلا بديلا في منطقة حضرية جديدة يتوفر على مزايا مؤكدة ويعوض المحل القديم تعويضا كاملا، فإن من نزعت ملكيته له الحق في الحصول على تعويضات تصلح ما لحقه من خسارة جراء فقدانه مبالغ الايجار.

فيلاحظ من خلال كل هذا أن التعويض النقدي وإن لم يكن الطريق الأكثر ملائمة لإعادة المتضرر إلى الحالة التي كان عليها قبل حدوث الضرر، وبالتالي لا يتحقق معه الجبر الكامل للضرر، إلا أنه الأكثر شيوعا أمام صعوبة اللجوء إلى التعويض العيني والتعويض غير النقدي في الكثير من الحالات، باعتبار أن النقود يمكنها أن تحل محل كل شيء، كما أن الأشكال المتعددة للتعويض العيني تتباين فيما بينها من وجهة النظر الخاصة بدرجة تأثير ذلك على الضرر نفسه، ويبقى الإصلاح هو الهدف المنشود لكل إصلاح.

إن الإصلاح في حد ذاته لا يعني بأي شكل من الأشكال إزالته، وإنما الإصلاح يعني إفساح المجال للضحية للحصول على ما يعادل ويوازي ما فقده، فالنقود تسمح له بالحصول على ترضية ذات طبيعة مادية أو معنوية.

المطلب الثاني: نطاق التعويض

يُعتبر التعويض من أهم الآليات القانونية التي أقرّها المشرّع لجبر الضرر وإعادة التوازن الذي اختلّ نتيجة الفعل الضار، حيث لا يقتصر هذا التعويض على جانب واحد من الأذى، بل يشمل مختلف الأضرار التي قد تصيب المضرور.

وفي هذا الإطار، يتحدد نطاق التعويض ليشمل نوعين أساسيين: الضرر المادي الذي يمسّ الذمة المالية للمضرور، كخسارة الأموال أو فوات الكسب، والضرر الأدبي الذي يصيب الجوانب المعنوية والنفسية، كالألم والحزن والمسّ بالشرف والاعتبار. ومن ثمّ، فإنّ تحديد نطاق

التعويض يُعدّ مسألة جوهرية لضمان تعويض عادل وكامل يتناسب مع طبيعة الضرر وآثاره. سيفصل الفرع الأول التعويض عن الضرر المادي بينما يعالج الفرع الثاني التعويض عن الضرر الادبي.

الفرع الأول: التعويض عن الضرر المادي

يقصد بالتعويض عن الضرر المادي ذلك الجزاء القانوني الذي يهدف إلى جبر الخسارة التي تلحق الذمة المالية للمضرور نتيجة فعل ضار، سواء تمثلت هذه الخسارة في نقص فعلي في أمواله أو في كسب فائت كان من الممكن تحقيقه لولا وقوع الضرر¹. ويستند هذا النوع من التعويض إلى مبدأ إعادة الحالة إلى ما كانت عليه قدر الإمكان، من خلال تعويض المضرور تعويضاً عادلاً يتناسب مع حجم الضرر الذي لحقه، بما يضمن تحقيق العدالة وجبر الأذى المالي الواقع عليه.

أولاً: التعريف بالتعويض المادي وشروطه

يقصد بالتعويض عن الضرر المادي جبر الخسارة التي تصيب الذمة المالية للمضرور نتيجة فعل ضار، سواء كانت خسارة فعلية أو كسباً فائتاً. ويشترط لاستحقاقه الإخلال بمصلحة مالية مشروعة للمضرور وان يكون الضرر محققاً².

أ- التعريف بالتعويض المادي:

وهو ما يلحق بالالتزام المالي، مما يلحق بمالكه خسارة مالية. ويشمل الضرر الذي صيب الإنسان في سلامة بدنه وصحته، ويعتبر ضرراً مادياً كل مساس بحقوقه المالية، مثل حق الملكية والانتفاع، وحقوق المؤلف والمخترع، ويؤدي هذا الانتهاك إلى تقليص المزايا المالية التي تمنحها هذه الحقوق لأصحابها. ينتج عنه خسارة مالية، مثل الإصابة التي تعجز الشخص كلياً

¹ الحسن كفيف، المرجع السابق، ص 255.

² محمود عبد الرحيم الديب، المرجع السابق، ص 35.

أو جزئياً عن الكسب، أو تتطلب علاجاً يكلف نفقات مالية معينة، وكل انتهاك لأحد الحقوق المتعلقة بأي شخص، مثل الحرية الشخصية، وحرية التصرف.

ويمكن تقديم تعريف آخر كما يلي: الضرر المادي هو تلك الخسارة المالية، أي الخسارة الوضع الاقتصادي البحت الذي يصيب الإنسان نتيجة اعتداء على حق من حقوقه أو صلته مشروعته، وتتجسد هذه الخسارة المادية في الحد من الإفصاح المالي عن المتضرر مثال على الحق المالي هو حق ملكية الائتمان أو حق المؤلف، إذا نتج عن التخفيض بالنسبة للمزايا المالية في المساس بالحق في تلك الحقوق¹.

ب- شروط التعويض عن الضرر المادي: يمكن إبراز شروط التعويض عن الضرر المادي كما يلي:

1- الإخلال بمصلحة مالية مشروعة للمضرور تم تقسيم مفهوم المصلحة بين فقهاء القانون إلى رأيين.

2- مارس حقاً أو أقام الدعوى، ورأى أن المصلحة هي سبب رفع الخصم دعواه، فقام بالدعوى بناءً على ما يطلبه المدعي، وحققها.

3- له مصلحة في الحفاظ على حق قانوني أو منصب قانوني يخصه، والمصلحة أيضاً في المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحق به.

4- الضرر الذي يوجب التعويض هو الضرر الذي يصيب الإنسان في حق من حقوقه أو في مصلحة معنوية مشروعة.

¹ أنظر الملف رقم 20642، المجلة القضائية للمحكمة العليا، العدد الأول، 1990، ص 182.

5- ضابط دقيق تجديد الفائدة أمر صعب، لذا اترك الأمر لتقدير القاضي في تحديد معيار الفائدة، كما انه يعتبر مصلحة الألم النفسي الذي يلحق بالإنسان نتيجة إخلاله بالاعتبارات الأخلاقية¹.

وهذا أيضا ما كرمه الفقه الفرنسي، فيكفي أن يكون الضرر ناتجا عن مصلحة لا تتعارض مع النظام العام والأخلاق وبعض الاعتبارات حول الرابطة التي هي مع الضحية والمطالب بالتعويض، والأمر متروك للقاضي في كل قضية لتقدير شرعية المصلحة وتحقيقها فعليا، وكذلك نوع الضرر وطريقة التعويض في حال ثبوته.

واخلالا بالمصلحة المادية للمضروور فيكون الضرر سببا فيه، فالمصلحة الغير مشروعة ان وجدت فلا يقوم للتعويض عما يقع مساسا بها وللاشارة يجب ان يكون الضرر المستحق التعويض حقا ثابتا يحميه القانون ومنح المشرع الجزائري أهمية كبيرة لحماية حق المضروور الذي يستحق التعويض².

2 - أن يكون الضرر محققا:

الضرر الفعلي هو شرط أساسي لظهور المسؤولية، تشير كلمة "مؤكد" إلى شيء قد حدث بالفعل وهو محقق حاليا أو فعليا، المعنى المقصود هو أنه غير متوقع ولا مفترض، من الممكن أن يكون الضحية قد مات أو أصيب بجروح.

في حالة الإضرار بشخصه أو بأمواله، يتم توفير الحماية. هذه التغطية قابلة للتطبيق أيضا في حالة حدوث أي ضرر في المستقبل، على الرغم من أنه لم يسقط على الفور، فمن

¹ محمود عبد الرحيم الديب، المرجع السابق، ص 37.

² فواز صالح، التعويض عن الضرر الأدبي الناجم عن جرم، دراسة مقارنة، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 22، العدد 02، 2006، ص 281.

المحتم أن سوف يسقط في مرحلة ما، المستقبل يحمل شكوكًا، مثل الإصابة التي يمكن أن تثبت عدم قدرة العامل على العمل في الأوقات المقبلة¹.

قد لا يكون من الممكن تحديد مدى الضرر الناجم عن الإصابة حتى يتم تقييمه بالكامل، حالة المريض في النهاية لا رجعة فيها. في هذه الحالة، على القاضي واجب تقريب التعويض المناسب، يتناسب الضرر الذي يحدث وقت صدور الحكم مع الحق المحفوظ للشخص الذي صدر بحقه الحكم في بالإضافة إلى إمكانية تأخير التعويض حتى يتم معرفة المدى الكامل للضرر، يجوز للقاضي أيضًا أن يسمح بمطالبة أشكال أخرى من التعويض بعد صدور الحكم، مثل العلاج الطبيعي أو الأدوية، للتخفيف من الأعراض. من الضروري أن يتبع المرضى أوامر الطبيب من أجل ضمان أفضل نتيجة ممكنة لصحتهم.

بعد تقييم التعويض على هذا الأساس، تصاعدت خطورة الوضع، على النحو الذي حدده القاضي. حيث لا يمكن المبالغة في أهمية السلامة في مكان العمل².

يقع على عاتق جميع أصحاب العمل واجب توفير بيئة عمل آمنة لموظفيهم، وقد يؤدي عدم القيام بذلك إلى دعاوى قضائية مكلفة ودعاية سلبية. يمكن أن تحدث الإصابات في أي مكان عمل، من مواقع البناء إلى المكاتب، ويمكن أن يكون لها عواقب وخيمة لكل من الفرد المتضرر والشركة ككل، لذلك، من الأهمية بمكان لأصحاب العمل إعطاء الأولوية لتدابير السلامة والتأكد من أن جميع الموظفين مدربون بشكل صحيح على كيفية منع الحوادث والاستجابة لحالات الطوارئ³.

¹ محمد صبري السعدي، مصادر الالتزام (النظرية العامة للالتزامات، دراسة مقارنة في القوانين العربية)، دار الهدى، 2007، ص 87-88.

² العربي بلحاج، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999، ص 158-159.

³ حسين عامر وعبد الرحيم عامر، المسؤولية المدنية (التقصيرية والعقدية)، الطبعة الثانية، دار المعارف، القاهرة، 1979، ص 334.

يمكن المطالبة بالتعويض في دعوى قضائية جديدة من قبل المتضرر أو ورثته. لم يذكر القاضي الضرر الذي تقاوم خلال التقييم الأول، قوة المرسوم هي التي تمنع حدوث ذلك في أربع حالات لذلك، من الضروري تقييم مبلغ وأنواع التعويض، يمثل الاختصار "المبلغ الذي يتعين دفعه بالكامل، يمكن دفع التعويض إما دفعة واحدة أو على أقساط متعددة، كما يمكن دفعه كمرتب مدى الحياة للطرف المصاب¹.

ثانيا: موقف المشرع الجزائري من التعويض المادي

أدرج المشرع الجزائري في القانون المدني نصا عاما فيما يخص التعويض عن الضرر وذلك في المادة 124 من القانون المدني الجزائري قبل تعديله بقانون 10-05²، إذ لم تميز هذه المادة بين أنواع الضرر إنما ذكرت كلمة "ضررا"؛ ما يدفع إلى الشك في مدى الضرر ونوعه باعتبار أن هذا المصطلح عام وشامل بالتالي لا مجال لإقصاء نوع من أنواع الضرر وقد لجأ المشرع إلى هذه الصياغة اقتداء بالمشرع الفرنسي الذي جعله عاما أيضا فلم تميز المادة 124 من القانون المدني الجزائري بين الضرر المادي والضرر المعنوي، وإنما أكدت على أن كل ضرر يسببه الإنسان للغير يلزمه بالتعويض إذ تنص المادة 124 على أنه "كل عمل أيا كان يرتكبه المرء ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض³".

كما جاء في نص المادة 47 من القانون المدني الجزائري على أنه لكل من وقع عليه اعتداء غير مشروع في حق من الحقوق الملازمة لشخصيته ان يطلب وقف هذا الاعتداء والتعويض عما يكون قد لحقه من ضرر⁴.

¹ عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص 971-972.

² أنظر القانون رقم 10-05 الصادر بتاريخ 20 جوان 2005، يعدل ويتمم الأمر رقم 75-58 مؤرخ 26 سبتمبر 1975، والمتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 44، الصادر في 26 جوان 2005.

³ أنظر المادة 124 من الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26/09/1975، المتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 78، الصادر في 30 سبتمبر 1975، ص 997.

⁴ أنظر المادة 47، المرجع نفسه، ص 992.

سنخلص مما سبق أن المشرع الجزائري بوضعه لنص عام فإنه ترك المجال مفتوها للاجتهاد القضائي على غرار القضاء الفرنسي الذي استقر على أن الحق للمضرور في التعويض عن الضرر المادي الذي أصابه مكفول وينتقل إلى ورثته، كما ينتقل إليهم حقه في التعويض عن الضرر المادي ما دام المضرور لم يتنازل عن حقه قبل وفاته؛ وبالتالي فإن عدم التمييز بين الضرر المادي والضرر المعنوي يفتح المجال للسلطة التقديرية للقاضي الذي بتعذر عليه في غالب الأحيان الحكم بالتعويض عنه لعدم وجود نص يستند إليه.

كما وردت مواد أخرى تتعلق بالتعويض عن الضرر بصفة عامة وتتمثل في المادة 31 من ق م ح التي تحيل إلى المادة 182 من ق م ح إذ نصت على أنه: «يقدر القاضي مدى التعويض عن الضرر للذي لحق المصاب طبقاً لأحكام المادة 182 مع مراعاة الظروف الملائمة؛ فإن لم يتيسر له الحكم أن يقدر مدى التعويض بصفة نهائية فله أن يحتفظ لمضرور بالحق في أن يطالب خلال مدة معينة بالنظر من جديد في التقدير¹.

والمادة 1/182 من ق م ح التي تلص على أنه: " يقدر القاضي مدى التعويض عن الضرر الذي لحق المصاب طبقاً لأحكام المادة 182 مع مراعاة الظروف الملائمة؛ فإن لم تيسر له وقت الحكم أن يقدر مدى التعويض بصفة نهائية فله أن يحتفظ للمضرور بالحق في أن يطالب خلال مدة معينة بالنظر من جديد في التقدير².

يستنتج من خلال هاتين المادتين أنهما لم تتعرضا للتعويض عن الضرر المادي، بل أكثر من ذلك، فإن صياغتها تستبعد التعويض عن الضرر المادي سواء في المسؤولية التقصيرية أو في المسؤولية العقدية، لذا يتوجب معالجة هذا القصور التشريعي في هاتين المادتين.

¹ أنظر الأمر رقم 75-58، المتضمن القانون المدني الجزائري، السالف الذكر، ص 1000.

² محمود جلال حمزة، العمل غير المشروع باعتباره مصدر للالتزام دراسة مقارنة بين القانون المدني السوري والجزائري والفرنسي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1985، ص 106.

الفرع الثاني: التعويض عن الضرر الادبي

يعتبر التعويض عن الضرر الأدبي من أهم صور الحماية القانونية التي يقرّها المشرّع لجبر الأذى الذي يصيب الشخص في مشاعره أو كرامته أو سمعته، دون أن يكون لهذا الضرر طابع مادي ملموس. ويشمل هذا النوع من الأضرار ما يلحق الإنسان من ألم نفسي أو حزن أو مساس بالشرف والاعتبار. لذلك أقرّ القانون إمكانية التعويض عنه بهدف إعادة التوازن المعنوي للمضرور، ولو بشكل تقديري، من خلال منح تعويض مالي يخفف من حدة الضرر ويحقق نوعاً من العدالة والإنصاف.

أولاً: تعريف التعويض عن الضرر الادبي ومدى قابلية الضرر الادبي للتعويض عنه

تعد مسألة التعويض عن الضرر الأدبي من أدق الموضوعات في نطاق المسؤولية المدنية، إذ يثور التساؤل حول مدى إمكانية تقويم ما لا يُقوم بمال، فبينما يسهل حصر الضرر المادي وتقديره حسابياً، يظل الضرر الأدبي حبيس الوجدان والمشاعر، مما جعل الفقه والقضاء يتخذان موقفاً يتسم بالمرونة لضمان جبر هذا النوع من الأضرار، سعياً لتحقيق العدالة التي لا تقف عند حدود المصلحة المالية بل تمتد لتشمل حماية كرامة الشخص وسلامته المعنوية.

أ- تعريف التعويض عن الضرر الادبي: الضرر المعنوي هو الذي يلحق الأذى بمصلحة غير مالية لأحد الأشخاص في سمعته وشرفه من قذف وسب وهتك للعرض والاعتداء على كرامة الإنسان، وهو أيضاً ما يصيب الشخص في عاطفته وشعوره.

فالضرر المعنوي لا يمس مصلحة مالية كما هو الحال في الضرر المادي ويمكن ان نرجع الضرر المعنوي الى أحوال معينة وهي¹:

1- ما يصيب الشخص من الام نفسية نتيجة الاعتداء على جسمه وما ينتج عنه من جروح والام تركته إصابة ما.

¹ حسين عامر وعبد الرحيم عامر، المرجع السابق، ص 337.

2- ضرر ادبي ناجم عن الاعتداء على الشرف والسمعة والنسب وهتك العرض ضرر يصيب العاطفة والشعور وتملا القلب بالحزن والأسى.

يسمى الضرر المعنوي او الادبي بالضرر غير المالي، لأنه لا يمس الذمة المالية، بل هو ذلك الضرر الذي يمس الانسان في شعوره او شرفه او كرامته او اعتباره او عاطفته وهو كثير الوقوع في المسؤولية التقصيرية.

إن مصطلح التعويض عن الضرر المعنوي امر غير مستساغ لغويا لان الضرر المعنوي بصفته حق لا يقوم بمال لا يمكن ان يرادفه بمصطلح فحواه مالي، فكلمة تعويض في حد ذاتها مؤلمة، فأحبذ ان تتكون جبر الضرر لأنه لا يمكن ان نقدر التعويض على ما لا يقدر بمال.

وهناك من عرف الضرر الادبي او المعنوي بانه ذلك الضرر الذي يصيب الانسان في عاطفته وشعوره او كرامته دون ان يسبب له خسارة مادية فهو لا يصيب حق مالي او مصلحة مالية ولكنه يصيب الانسان في جسمه او شرفه او عاطفته فهو اعتداء على حق ثابت له¹.

ويمكن التفرقة فيما يخص الضرر المعنوي بين نوعين من الضرر:

1- ضرر ادبي يولد ضرر مادي كالاعتداء على الشرف والمساس بسمعة شخص ما يجعله يفقد عمله، وما يترتب مثلا عن تشويه يرافقه نقص او عدم القدرة على العمل.

2- ضرر معنوي محض مجرد من أي ضرر مادي، كما يجب ان نفرق بين ضرر ادبي يمس حق غير مالي كالحقوق اللصيقة بالشخصية (الحق في الاسم، الصورة، الشرف، الاعتبار...) وبين ضرر معنوي ناجم عن المساس بمصلحة أدبية دون وجود حق محدد.

ب- مدى قابلية الضرر الادبي للتعويض عنه: عمة خلاف فقهي حول التعويض عن الضرر المعنوي بحجة صعوبة جبر الضرر الادبي عن طريق التعويض فكيف يعوض عن ضرر غير مالي بتعويض مالي، فكيف يعوض مثلا خدش الكرامة والشرف وهو غاية في ذاته بمبلغ من

¹ على علي سليمان، المرجع السابق، ص 167.

المال؟ إلا أن أصحاب هذا الرأي تم نقدهم بأنه ليس المراد من التعويض جبر الضرر الأدبي بقدر ما يراد منه مواساة المضرور من الضرر الذي أصابه، وذهب الشراح للقول بأن الضرر الأدبي كالضرر المادي، يجب أن يعرض المسؤول عنه إذا كان محققاً.

إن التعويض المادي يخدم الغاية التي وجد من أجلها وهي جبر الضرر الذي أصاب المحني عليه، ويترك ذلك للسلطة التقديرية للقاضي لأن الضرر المعنوي يختلف عن الضرر المادي، إذ لا يمكن معرفته بشكل دقيق¹.

ثانياً: موقف المشرع الجزائري من التعويض عن الضرر الأدبي

قبل تعديل المشرع الجزائري للقانون المدني بموجب القانون 05-10 لم ينص صراحة على التعويض عن الضرر المعنوي، ونشير أن المادة 131 من القانون المدني الجزائري والتي تحيل إلى المادة 182 من نفس هي التي تقدر التعويض بمقياس ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب، يقتصر هذا المقياس على الضرر المادي وحده².

ويرى العديد من الفقهاء³ أن المشرع الجزائري لم يقصد رفض هذا التعويض بعدم النص عليه صراحة مستندا أنه إذا كان كذلك لكان متناقضاً مع نفسه، لأنه نص على التعويض عن الضرر المعنوي في المادة 3/4 من قانون الإجراءات الجزائية والتي أجازت للقاضي الجزائي أن يحكم به في الدعوى المدنية التي ترفع لديه تبعا للدعوى العمومية واختصاص المحكمة الجزائية بالنظر في الدعوى المدنية استثناء⁴، والاختصاص أصلاً للمحكمة المدنية فهل يعقل أن يمنح للمحكمة الاستثنائية الحق في الحكم بالتعويض عن الضرر المعنوي وتحرم منه المحكمة المدنية المختصة أصلاً.

¹ محمود جلال حمزة، المرجع السابق، ص 106.

² انظر المادتين 131 و182 من الأمر رقم 75-58، المتضمن القانون المدني الجزائري، السالف الذكر، ص 1000.

³ علي علي سليمان، المرجع السابق، ص 169.

⁴ أنظر الفقرة 03 من المادة 4 من القانون رقم 25-14 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية المستحدث والمعدل، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 54، الصادر بتاريخ 3 أوت 2025، ص 8.

وعليه نجد ان معيار ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب الوارد في نص المادة 182 من القانون المدني الجزائري لا يصدق إلا على التعويض عن الضرر المادي غير صحيح فانه يصلح أيضا على الضرر المعنوي فمثلا إشاعة مغرضة على طبيب او محامي بعدم كفاءته في عمله نتصرف عنه المتعاملين مما يسبب في خسارة في عمله ويفوته ربح كبير¹.

فالتعويض عن الضرر المعنوي مقبول في التشريع الجزائري ولقد استقر القضاء الجزائري على الحكم به منذ الاستقلال بالتعويض عن الضرر المعنوي².

¹ المادة 182 من الأمر رقم 75-58، المتضمن القانون المدني، السالف الذكر، ص 100.

² سعيد مقدم، المرجع السابق، ص 131.

خلاصة الفصل الأول

تحتل حوادث المرور مكانة هامة ضمن المخاطر التي تستوجب تدخل المشرع لحماية الضحايا لذلك تدخل المشرع الجزائري لتنظيم أحكام التعويض عن الأضرار الناجمة عنها. ويُقصد بحادث المرور كل واقعة مفاجئة وغير متعمدة تنشأ عن استعمال مركبة أو بمناسبته، وتؤدي إلى إلحاق ضرر جسدي أو مادي أو معنوي بالغير. ويشترط لاعتبار الواقعة حادث مرور وجود علاقة بين الضرر واستعمال المركبة.

أما المركبة فهي كل وسيلة نقل برية مخصصة للسير على الطرقات، سواء كانت تعمل بمحرك كالسيارات والشاحنات والدراجات النارية، أو كانت مقطورة ومرتبطة بمركبة أخرى وفق ما يحدده التشريع والتنظيم المعمول بهما.

ويقوم استحقاق التعويض على مبدأ جبر الضرر الذي لحق بالضحية نتيجة حادث المرور، حيث يحق للمتضرر أو لذوي حقوقه المطالبة بالتعويض متى ثبت وقوع الضرر وعلاقته بالحادث. وقد تبني المشرع الجزائري نظاماً يهدف إلى حماية الضحايا وتسهيل حصولهم على التعويض، خاصة في الأضرار الجسدية، من خلال التأمين الإجباري على المركبات وصندوق ضمان حوادث المرور في بعض الحالات. وعليه فإن التعويض يشكل الوسيلة القانونية الأساسية لإعادة التوازن إلى الوضع الذي اختل بسبب الحادث وضمن حماية حقوق الضحايا.

الفصل الثاني

الآليات القانونية لتعويض ضحايا
حوادث المرور في التشريع الجزائري

يُعدّ التعويض الأثر القانوني المترتب على المسؤولية المدنية، حيث ينشأ حق المضرور فيه بمجرد وقوع الفعل الضار، وقد يبادر المسؤول ودياً لجبر هذا الضرر. وينقسم الضرر في حوادث المرور إلى مادي وجسماني؛ ففي الحوادث المادية، لا تتدخل السلطة العامة، بل يقتصر الأمر على تبادل البيانات وتحرير تصريح ودي بالحادثة يُقدّم لشركة التأمين لغرض التسوية الودية.

وحماية للضحايا في الحالات التي يتعذر فيها استيفاء التعويض من المسؤول أو شركة التأمين (كجهالة المتسبب أو عدم تأمينه)، أنشأ المشرع الجزائري آلية حمائية خاصة تتولى جبر الأضرار الجسمانية، تُعرف بـ "صندوق ضمان السيارات".

ولبيان هذه الآليات القانونية لتعويض ضحايا حوادث المرور، تقتضي الدراسة تقسيم البحث إلى مبحثين، حيث خصصنا المبحث الأول لدور شركة التأمين في تعويض ضحايا حوادث المرور، أما المبحث الثاني فخصصناه لدور صندوق ضمان السيارات في تعويض ضحايا حوادث المرور.

المبحث الأول

دور شركة التأمين في تعويض ضحايا حوادث المرور

تلعب شركة التأمين دورا بارزا في تعويض ضحايا بصفقتها طرفا من أطراف عقد التأمين، حيث أن إبرام ذلك العقد يفرض عليها الالتزام الأساسي المتمثل في تعويض حوادث المرور وفق إجراءات قانونية وضوابط يحددها الأمر رقم 15-74، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، ولتوضيح ذلك قمنا بتقسيم هذا المبحث الى مطلبين، حيث خصصنا المطلب الأول للتأمين الاجباري كآلية لتعويض ضحايا حوادث المرور، أما المطلب الثاني فخصصنا للتعويض المباشر كآلية لتعويض ضحايا حوادث المرور.

المطلب الأول: التأمين الاجباري كآلية لتعويض ضحايا حوادث المرور

من أهم المجالات الخاصة للتأمين من المسؤولية بصفة عامة، التأمين الإلزامي أو الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات، إذ بموجبه تحل شركة التأمين محل المؤمن له في سداد ما يحكم به من تعويض ضده عند رجوع الغير المضرور عليه بالمسؤولية¹ وهو مقرر اليوم صراحة في الجزائر بمقتضى الأمر 15-74 المؤرخ في 30/ 01/ 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار في المادة الأولى منه².

وللأهمية الكبرى لنظام التأمين، فإن المشرع الجزائري قد جعله إجباريا في مجال المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بموجب الأمر 15-74 المؤرخ في 30 جانفي 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، وبذلك يكون

¹ أبو زيد عبد الباقي مصطفى، التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السير، أطروحة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1975، ص 54.

² أنظر المادة 1 من الأمر رقم 15-74، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، السالف الذكر، ص 230.

المشرع الجزائري قد أوجد بهدف توفير حماية المضرور من حوادث السيارات، وحاجته إلى التعويض، مسؤولاً أو ضامناً يتميز بمقدرة واسعة يضمن كل الأضرار الحاصلة للمضرور أو ذوي حقوقه في حالة حادث مرور تسببت فيه اية سيارة، إلا وهي شركة التأمين (المؤمن)، ونص في المادة 01 الفقرة 01 من الأمر 15-74 المشار إليه في الباب الأول، تحت عنوان إلزامية التأمين على ما يلي: "كل مالك مركبة ملزم بالاكنتاب في عقد تأمين يغطي الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير، وذلك قبل إطلاقها للسير.

أما تعويض الضرر الذي لحقه منها، عادة يكون من طرف شركة التأمين. حيث تنص المادة 8 من الأمر نفسه على أن: " كل حادث سير سبب أضراراً جسمية، يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها، وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنياً 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 13¹.

من خلال استقراء نصوص الأمر رقم 15-74، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، والنصوص اللاحقة له، نجد أن ما جاء به يعد وقفة من طرف المشرع الجزائري بجانب المضرور من هذه الحوادث، لحمايته وتسهيل حصوله على حقه في تعويض ما لحقه من ضرر، ولم يقصر لمشرع هذه الحماية على حالات الأضرار التي تسببها المركبات أو السيارات المؤمن عليها، بل مدها لتشمل كذلك الحالات التي تنتج عنها أضرار جسمية، حيث يظل المتسبب فيها مجهولاً أو يكون المتسبب معروفاً ولكن غير مؤمن، على مسؤوليته لدى شركة التأمين أو يكون المتسبب غير حائز على رخصة قيادة السيارة المتسببة في الحادث وهنا أوجد حماية أكثر في هذا المجال بتدخل الصندوق الخاص بالتعويضات الذي يتكفل بتعويض المضرورين من حوادث

¹ أنظر المادة 8 من الأمر رقم 15-74، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، السالف الذكر، ص 231.

السيارات في كل هذه الحالات التي لا يغطيها التأمين الإلزامي، مع خضوع هذا الصندوق لإشراف الدولة¹.

وقد نصت المادة 9 من الأمر السابق نفسه على أنه: "في حالة رفض شركة التأمين دفع أي تعويض بسبب عدم الضمان أو سقوط الحق بالضمان".
سنتطرق في الفرع الأول لطبيعة قواعد التأمين الإلزامي أما الفرع الثاني فنخصصه لمجال التأمين الإلزامي عن حوادث السيارات.

الفرع الأول: طبيعة قواعد التأمين الإلزامي

تتميز قواعد التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بأنها قواعد آمرة. وبالتالي لا يمكن التحلل منها، وكل شرط أو اتفاق يرمي إلى مخالفة حكم وارد فيها، يعد باطلا لمخالفة ذلك للنظام العام، وإسقاط هدفها الأساسي، وهو توفير الحماية الكافية للمضرورين من حوادث السيارات، وتمكينهم من الحصول على التعويض اللازم لجبر الضرر الحاصل بهم².

بيد أن المشرع الجزائري - بهدف تحقيق التطبيق الحسن لإلزامية التأمين عن حوادث السيارات - فرض بعض العقوبات لمخالفة ذلك، حيث نص في المادة 190 من قانون لتأمينات الجزائري على أن: "كل شخص خاضع لإلزامية التأمين المنصوص عليها في المادة الأولى من الامر 15-74 المؤرخ في 30 جانفي 1974، يعاقب بالحبس من ثمانية (08) أيام إلى (03) ثلاثة أشهر، وبغرامة من 500 دينارا جزائريا إلى 4000 دينار، أو بأحدهما

¹ أنظر المادة 32 من الأمر رقم 15-74، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار، السالف الذكر، ص 233. أنظر أيضا المادة 18 من المرسوم التنفيذي رقم 04-103 المؤرخ في 05 أفريل 2004، المتضمن انشاء صندوق ضمان السيارات، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 21، الصادر بتاريخ 07 أفريل 2004، ص 7.

² قد تم إعادة تسمية الصندوق الخاص بالتعويضات تحت عنوان صندوق ضمان السيارات "Fond de Garantie Automobile"، بموجب المادة 01 من المرسوم التنفيذي رقم 04-103 المؤرخ في 05 أفريل 2004، السالف الذكر، ص 6.

فقط، إن لم يمثل لهذه الإلزامية، تحصل هذه الغرامة كما هو الحال في مجال الضرائب المباشرة وتدفع لحساب الخزينة العامة¹.

وباعتبار عقد التأمين الإلزامي من المسؤولية عن حوادث السيارات الذي يبرم بين شركة التأمين (المؤمن) والمؤمن له، من العقود العينية الهادفة إلى تغطية مسؤولية المؤمن له عما يحدثه للغير المضرور من ضرر بواسطة سيارته. لذلك تلتزم شركة التأمين بتغطية الأضرار التي تحدثها السيارة المؤمن عليها بغض النظر عن قائدتها، أو مستعملها وقت ارتكاب الحادث، سواء أكانت مقادة من لدن مالكها أو حارسها أم غيرهما أو أي كان تثبت مسؤوليته عن الحادث².

كما أن التأمين يظل قائم، ولا يلغي نتيجة تغير مالك السيارة وانتقال ملكيتها شخص آخر. وهو ما نصت عليه المادة 6 من القانون رقم 88-31 المؤرخ في 19 جويلية 1988 المعدل للمادة 6 للأمر 74-15 المتعلق بالإلزامية التأمين على السيارات، التي تقضي: "في حالة وفاة المؤمن له أو بيع المركبة يستمر أثر التأمين بحكم القانون لصالح الوارث أو المشتري إلى حين انقضاء عقد التأمين طبقا للمادتين 23 و 24 من القانون رقم 80-07 المؤرخ في 9 أوت 1980 المتعلق بالتأمينات"³.

فمعنى نص هذه المادة، أن نطاق التأمين على السيارة لا يتوقف أثره عند حد تغطية مسؤولية أفعال المؤمن له. بل أيضا إلى أفعال من انتقلت إليهم ملكية السيارة المؤمن عليها، وقد يحصل هذا الانتقال برضا المالك القديم إلى المالك الجديد وكنتيجة لتصرف قانوني يجريه معاً، كالبيع كما أنه قد يحصل بغير رضاه، وهنا قد يجيء نتيجة سبب قانوني مشروع، كما هي الحال في الميراث. أو سبب غير قانوني كالسرقة، هذا ويحق للمتصرف

¹ أبو زيد عبد الباقي مصطفى، التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السير، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1975، ص 207.

² أنظر المادة 190 من الأمر رقم 95-07، المؤرخ في 25 جانفي 1995، المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 13، الصادر في 08 مارس 1995، ص 26.

³ حسين عامر وعبد الرحيم عامر، المرجع السابق، ص 588.

أن يحتفظ بالاستفادة من عقد التأمين ابتغاء نقل الضمانات إلى سيارة أخرى، شريطة أن يعلم المؤمن بذلك التصرف ويعيد له شهادة تأمين السيارة المعنية¹.

والتأمين يغطي مسؤولية كل شخص أذن له مالك السيارة بقيادتها كالزوجة أو الابن أو الصديق أو التابع²، علاوة على أن شركة التأمين تضمن الأضرار التي تلحق بالمضروب حتى في حالة قيادة السيارة واستعمالها من لدن سارقها أو مغتصبها أو استعمالها دون علم المؤمن له³، ومما تجدر الإشارة إليه هو أن عقد التأمين الإجباري عن حوادث السيارات يشكل تأمين أضرار وليس تأمين أشخاص، لذلك يرتب للمضروب حقا مباشرا له في مواجهة شركة التأمين، يستطيع مطالبتها بضمان الأضرار التي ألحقت به دون وساطة المؤمن له⁴، فهذا لحق ليس مصدره عقد التأمين المبرم بين شركة التأمين والمؤمن له، وإنما مصدره المادة 2 من المرسوم 34-80 المؤرخ في 16/ 02/ 1980 المتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 7 من الأمر 15-74 وكذلك نص المادة 56 و57 من قانون 07-95 المؤرخ في 1995 25/101 المتعلق بالتأمينات.

¹ الجدير بالملاحظة: أن أحكام القانون 07-80 المؤرخ في غشت 1980، والمتعلق بالتأمينات، قد ألغيت جميعها بموجب المادة 278 من قانون التأمينات رقم 07-95 المؤرخ في 25/01/1995 وبالتالي فالمرشع عليه أن يراعي إلغاء أحكام المادة 23 و24 المنوه عنهما في نص المادة 6 من القانون 31-88 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار. وبالتالي عليه بالتعديل لهاتين المادتين 23 و24 من قانون رقم 07-80 الملغي، ويدخل تعديلهما بالمادتين 24 و25 بالنص عليهما في أحكام المادة 6 من القانون 31 - 88 الذي هو ساري المفعول ومسيرة لقانون التأمينات الجديد لسنة 1995.

² أنظر الفقرة 3 من المادة 25 من الأمر 07 - 95، المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر، ص 4.

³ أنظر الفقرة 3 من المادة 3 من المرسوم 34-80 المتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 07 من الامر رقم 15-74، السالف الذكر، ص 252.

⁴ فضيلة سحري، التأمينات في القانون الجزائري مجموعة، محاضرات مقدمة لطلبة الليسانس حقوق جامعة عنابة، 1992.

فالمادة 2 من المرسوم 34 - 80 المذكورة سابقا والتي تقضي بما يلي: "يضمن المؤمن، دون حصر مبلغ التبعات المالية المنجزة عن المسؤولية المدنية التي تترتب على المؤمن له، عن الأضرار المادية المسببة للغير"¹.

يتجلى من عمومها أن للمضرور من الحادث الذي ارتكبته السيارة المؤمن عليها إجباريا، أن يرجع على شركة التأمين مباشرة لاقتضاء التعويض عن الضرر الذي ألحق به نتيجة الحادث دون اشتراط أن يصدر أولا حكم من المحكمة بتقرير مسؤولية المؤمن له (قائد لسيارة مرتكب الحادث)، ودون ضرورة اختصام هذا الأخير بدعوى أمام المحكمة.

وهذا ما توضحه أيضا المادة 57 من قانون التأمينات 95-07 الصادر في 25/1/1995، التي ننص على أنه: «يتحمل المؤمن المصاريف القضائية الناجمة عن أية دعوى تعود مسؤولياتها إلى المؤمن له إثر وقوع حادث مضمون».

وهكذا فإن التأمين الإلزامي عن حوادث السيارات، يرتب للمضرور من هذه الحوادث حقا مباشرا في مطالبة شركة التأمين بالتعويض دون أن تستطيع هذه الأخيرة أن تحتج قبله بالدفع المستمدة من عقد التأمين كالدفع بعدم التنفيذ أو بفسخ العقد²، والتي تستطيع الاحتجاج بها قبل المؤمن له، بهدف ضمان المضرور الحصول على حقه في التعويض، و في مقابل ذلك منح المشرع شركة التأمين (المؤمن) حق الرجوع على المؤمن له بقيمة ما تكون قد دفعته من تعويض، أما بشأن بعض الدفوع الموضوعية المتعلقة بعقد التأمين ذاته، فقد أعطى المشرع الجزائري لشركة التأمين الحق في التمسك ببعضها إذا كان عقد التأمين قد

¹ أنظر المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 34-80، حديد شروط تطبيق 07 من الامر 74-15، السالف الذكر، ص 252.

² سعيد مقدم، التأمين والمسؤولية المدنية، الطبعة الأولى، شركة كليك للنشر، الجزائر 2008، ص 132.

انقضى بسبب من أسباب الانقضاء منها عدم وجود تأمين بالنسبة للسيارة مرتكبة لحادث أو اعتبار المضرور من المستبعدين من الضمان¹.

وهذا ما ذهبت إليه المحكمة العليا الجزائرية في قرار لها بتاريخ 14 فيفري 1990، نقضت به القرار الذي أصدره مجلس قضاء عنابة في 14 أفريل 1987 جاء فيه: «بإلغاء حكم المحكمة الابتدائية القاضي يرفض الدعوى المرفوعة من طرف الشركة الوطنية للحديد والصلب «سيدار عنابة». والذي قضى من جديد بالزام الشركة الجزائرية للتأمين بدفعها للمؤسسة الوطنية للحديد والصلب "سيدار" "SIDER" مبلغ التعويض الذي دفعته هذه الأخيرة لذوي حقوق الضحية على أثر حادث وقع بداخل معمل الحديد والصلب بالحجار عنابة ، أثناء تأدية عملها لحساب الشركة الوطنية للحديد، الذي تسبب فيه عامل لدى الشركة نفسها وذلك بواسطة جرار تابع لنفس هذه المؤسسة بتاريخ 23 جويلية 1979، فقضت الغرفة المدنية للمحكمة العليا لجزائرية بما يلي: « وحيث بالاطلاع على ملف القضية لم يتبين أن المؤسسة الوطنية للحديد والصلب، كانت قد اكتتبت لدى الشركة الجزائرية للتأمين عقدا أو عقودا تتضمن تأمين تابعيها أو عمالها من نتائج أي حادث يمكن أن يقع أثناء تأدية عملهم والتي تكون مسؤولية عنه. وحيث أن المحكمة الابتدائية كانت قد رفضت دعوى المطعون ضدها على صواب، يتعين نقض القرار المتظلم منه بدون إحالة»². كما يكون من حق شركة التأمين (المؤمن) التمسك بانقضاء حق المضرور في التعويض بالتقادم وهذا ما أكدته المحكمة العليا الجزائرية أيضا، في قرار لها بتاريخ 21/09/ 2005 الذي جاء فيه: «حيث أن قضاة الموضوع اعتبروا بأن دعوى الطاعن قد سقطت بالتقادم

¹ أنظر المادة 3 و4 و5 من المرسوم 80-34 المتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 07 من الامر رقم 74-15، السالف الذكر، ص 252-253.

² أنظر قرار المحكمة العليا الجزائرية، الغرفة المدنية، القسم الثاني ملف رقم 63482 الصادر بتاريخ 14-02-1990 غير منشور.

لمضي ثلاث سنوات بعد تاريخ وقوع الحادث لأن الطاعن كان قد قدم شكوى إلى وكيل الدولة، ومن ثم فسيبان التقادم يكون قد انقطع.

لكن حيث أن تقادم الحق في التعويض لا يمكن انقطاعه إلا برفع دعوى قضائية للمطالبة بذلك الحق، وليس بشكوى أمام النيابة العامة، وعليه فالوجه المثار غير سديد، ويترتب عما تقدم رفض الطعن»¹.

والملاحظ أن قضاء المحكمة العليا السابق أخضع الدعوى المباشرة للتقادم الثلاثي فيما يخص الأضرار المادية اللاحقة بالسيارة. أما الأضرار الجسمانية فالدعوى المباشرة من أجل تعويضها فتسري عليها مدة التقادم الطويل وهو خمسة عشرة سنة المنصوص عليه في المادة 133 من القانون المدني.

الفرع الثاني: مجال التأمين الإلزامي عن حوادث السيارات

يتحدد مجال التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات من زاويتين: الأولى تتعلق بالسيارات، والثانية خاصة بالأشخاص الملزمين به، ويمكن توضيح كل زاوية على حدة على النحو التالي:

أولاً: مجال التأمين الإلزامي من حيث السيارات

ننص المادة الأولى فقرة 2 من الأمر 74-15 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار على ما يلي: «وتعني كلمة مركبة في هذا النص كل مركبة برية ذات محرك وكذلك مقطوراتها أو نصف مقطوراتها وحمولاتها، ويفهم بمقطورات ونصف مقطورات ما يلي:

- المركبات البرية والمنشأة بقصد ربطها بمركبة برية ذات محرك، وتكون تلك المركبات خصصة لنقل الأشخاص أو الأشياء.

¹ أنظر قرار المحكمة العليا الجزائرية، ملف رقم 306742 الصادر بتاريخ 2005/09/21، منشور في مجلة المحكمة العليا، العدد 2، 2005، ص 191-192.

- كل جهاز بري مرتبط بمركبة برية ذات محرك.
- كل آلية أخرى يمكن أن تكون مشابهة للمقطورات أو نصف المقطورات، بموجب مرسوم.

يتضح من النص السابق أن المشرع الجزائري قد نهج في تحديده للسيارة التي تخضع لنظام التأمين الإلزامي نفس النهج الذي سبقه إليه المشرع الفرنسي في المادة 1 من قانون 27 فيفري 1958 الخاص بالتأمين الإجباري للسيارات في فرنسا¹، على أنه يلاحظ من نص المادة الأولى فقرة 2 من الأمر 15-74 السابق. أن التعريف مقصور على السيارة التي تسير على الأرض ولذا لا يشمل مصطلح السيارة في الأمر السابق أي مركبة أخرى تسير في مياه البحر.

وتتص المادة 1 من المرسوم رقم 88-06 المؤرخ في 19 جانفي 1988²، الذي يحدد القواعد الخاصة بحركة المرور على ما يلي: «يوافق على التعريفات الآتية بغية تطبيق هذا المرسوم: «مصطلح السيارة يعني أي مركبة مجهزة بجهاز ميكانيكي للدفع، تسير في الطريق بوسائلها الخاصة غير الوسائل التي تنتقل بها على السكك الحديدية أو التي تتصل موصل كهربائي وتستعمل عادة لنقل الأشخاص أو البضائع». كما نصت المادة 02 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتضمن قانون المرور، المعدل والمتمم بالقانون رقم 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر لطرق وسلامتها وأمنها على أن: «السيارة كل مركبة تستعمل لنقل الأشخاص أو البضائع وتكون مزودة بمحرك للدفع، وتسير على الطريق»³.

¹ Camille Jauffret, La responsabilité civile en matière d'accident d'automobiles études comparées de droit Espagnol- Italien- Français, Thèse Aix Marseille, 1963, pp. 147-148.

² أنظر المادة 1 من المرسوم رقم 88-06 المؤرخ في 19 جانفي 1988، المحدد للقواعد الخاصة بحركة المرور، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 25، الصادر في 20 جانفي 1988، ص 58.

³ أنظر المادة 2 من القانون رقم 01-14، المتضمن قانون المرور، السالف الذكر، ص 5.

وبهذا التحديد للنصوص السابقة، تستبعد الطائرات، والمركبات التي تسير بقوة الدفع العضلي مثل الدراجات العادية. فالمقصود بالسيارات بحسب النصوص المذكورة ليس المعنى الضيق لها، والتي تحتوي على أربع عجلات، بل هي كل مركبة برية ذات محرك سواء اشتملت على عجلتين كالدراجة النارية، أو ثلاث عجلات، كما أن التأمين الإلزامي يطبق أيضا على المقطورات ونصف المقطورات.

تعرف المقطورة بأنها كل آلة متصلة بمركبة برية ذات محرك، وهي لا تحتوي على قوة الدفع الذاتية، وعلى ذلك ووفقا للنصوص السابقة، فالسيارة التي تخضع للتأمين الإلزامي طبقا للأمر 74-15 هي كل مركبة مزودة بمحرك ميكانيكي، مخصصة لنقل الأشخاص أو نقل الأشياء، أو كان ذلك بواسطة مقطوراتها.

والجدير بالتنويه، أن المشرع الجزائري استخدم لفظة «مركبة» بدلا من لفظة «سيارة» المستخدم في المرسوم 88-06 المؤرخ في 19 جانفي 1988، ولا شك أن الصياغة الواردة في المادة الأولى من الأمر 74-15 المذكور سالفا أكثر دقة لأن المصطلح المستخدم في التأمين الإلزامي أكثر شمولاً واتساعاً من لفظة سيارة لكون السيارة نوع من أنواع المركبات، وبناء عليه فالمشرع الجزائري يظهر من نص المادة 1 من الأمر 74-15 المتعلق بالإلزامية التأمين على السيارات، أنه أعطى مفهوماً واسعاً للمركبة، وهو بذلك قد جعل السيارة جزء من هذا المفهوم.

إضافة إلى ذلك فالمرسوم التنفيذي 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 والذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، قد جاء في مادته 2 منه بتحديد ما يشتمله مفهوم المركبة وما يدخل في عدادها ذلك حسب ما قصده المشرع الجزائري بهذا المفهوم في التأمين الإلزامي عن حوادث السيارات¹.

¹ أنظر المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381، المحدد لقواعد حركة المرور عبر الطرق، السالف الذكر، ص 7-

ثانيا: مجال التأمين من ناحية الملزمين به

تنص المادة 1 فقرة 1 من الأمر 15-74 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، على ما يلي: «كل مالك مركبة ملزم بالاكنتاب في عقد تأمين يغطي الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير وذلك قبل إطلاقها للسير»¹.

وتنص المادة 5 من الأمر نفسه على أن: "العقد المتعلق بإلزامية التأمين يجب أن يبرم لدى المؤسسات المؤهلة لممارسة عمليات التأمين، وذلك ضمن الشروط المنصوص عليها في لقوانين والأنظمة اللاحقة والجاري بها العمل"².

يستفاد من الربط بين النصين، أن الالتزام بالتأمين على السيارات يقع على عاتق مالك سيارة، وله أن يجري هذا التأمين بنفسه أو ينوب عنه غيره في ذلك.

وإذا انتقلت ملكية السيارة إلى الغير، استمر التأمين عليها لفائدة المشتري حتى انتهاء مدة العقد، بشرط أن يعلم المؤمن خلال 30 يوما ويدفع زيادة القسط المستحق، إلى شركة التأمين في حالة تقادم الخطر، وإذا لم يصرح المشتري خلال 30 يوما تفرض عليه زيادة في القسط قدرها 5 % من مبلغ القسط الإجمالي³، ويصب في صندوق ضمان السيارات.

وتفيد المادة 6 من القانون رقم 31-88 المؤرخ في 19 جويلية 1988 على أنه: "في حالة وفاة المؤمن له أو بيع المركبة يستمر أثر التأمين بحكم القانون لصالح الوارث و / أو المشتري إلى حين انقضاء عقد التأمين"⁴.

¹ أنظر الفقرة 1 من المادة 1 من الأمر 15-74 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، السالف الذكر، ص 230.

² أنظر المادة 5، المرجع نفسه، ص 231.

³ أنظر الفقرة 2 المادة 25 من الأمر رقم 07-95، المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر، ص 8.

⁴ أنظر المادة 6 من الأمر 31-88 المؤرخ في 19 جويلية 1988 يعدل ويتمم الأمر رقم 15-74 الصادر بتاريخ 30 جانفي 1974، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 29، الصادر في 20 جويلية 1988، ص 1068.

وفي هذا الصدد يحق للمتصرف أن يحتفظ بالاستفادة من عقد التأمين بغية نقل الضمانات إلى سيارة أخرى، شريطة أن يعلم المؤمن بذلك قبل التصرف ويعيد له شهادة تأمين السيارة المعنية¹.

المطلب الثاني: التعويض المباشر كآلية لتعويض ضحايا حوادث المرور

لقد كانت الاضرار الناتجة عن تطور الآلات في القرن السابق صعبة التعويض لصعوبة إيجاد المسؤول عن الحادث مع مرور الوقت لم يعد الرأي العام وكافة المجتمعات تتفق مع فكرة البحث عن المسؤول لتعويض ضحية حادث المرور، لذا اتجهت جميع الدول إلى البحث عن أسس جديدة تعكس مبادئ العدالة والإنصاف في مسألة تعويض ضحايا حوادث المرور، حيث أن وقوع الحادث في نظرهم يستلزم تعويض الضحية الذي لحقه ضرر أين كان المسؤول عن الحادث نظرا لعجز الضحية عن إثبات الخطأ مما أدى لتوسيع مجال المسؤولية المدنية والانتقال بها من المسؤولية الشخصية إلى المسؤولية الموضوعية سنعالج في الفرع الأول الأساس القانوني لتعويض ضحايا الحوادث الجسمانية، أما الفرع الثاني سنخصصه لدور الخطأ في قيام المسؤولية المدنية.

الفرع الأول: الأساس القانوني لتعويض ضحايا الحوادث الجسمانية

يجد الضرر الجسمني الناجم عن حادث مرور أساسه القانوني يمثل واقعة مادية تستلزم التعويض، وذلك في إطار الأمر رقم 74-15 باعتباره النظام القانوني الذي يعكس فكرة استبدال النظام التقليدي بنظام جديد وهو: التعويض خارج نطاق المسؤولية القائمة على أساس الخطأ².

¹ انظر الفقرة 3 من المادة 25 من الأمر رقم 95-07، المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر، ص 4.

² زرقاط سفيان، المرجع السابق، ص 08.

أولاً: الأساس القانوني للتعويض وفقاً للأمر 15-74

تنص المادة 08 من الأمر رقم 15-74 "كل حادث سير سبب أضرار جسمية، يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها، وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه المسؤول مدنياً عن الحادث، ويشمل التعويض كذلك المكتتب في التأمين ومالك المركبة كما يمكن أن يشمل سائق المركبة ومسبب الحادث ضمن الشروط المنصوص عليها في المادة 13 بعده¹" ومنه نستخلص من نص المادة النقاط التالية:

أ- **المشرع الجزائري كرس مبدأ التعويض التلقائي للحادث الجسماني:** والمقصود بذلك أن تعويض ضحايا حوادث المرور مرهوناً بإثبات وقوع الضرر للضحية سواء كانت المركبة في حالة حركة أو حالة توقف وعليه فالتعويض عن الأضرار الجسمية ينقرر في كل الأحوال دون النظر إلى خطأ المتسبب في الحادث وهو ما يمثل اختلافاً وتنازعا بين قواعد القانون المدني الذي يمثل الشريعة العامة المسؤولية التي تجعل من الخطأ والتقصير أساساً لقيام المسؤولية المدنية المحددة التعويض وبين القانون الخاص المتعلق بالزامية التأمين على حوادث السيارات الذي ينادي بضمان تعويض أي متضرر من حادث مرور في كل الحالات بغض النظر عن الخطأ².

ب- **شركة التأمين كفيلة بتعويض ضحايا حوادث المرور:** وهذا باعتبارها الطرف الأصيل في العلاقة التعاقدية الذي يلزم بتغطية الضرر حال وقوعه حتى في حالة بيع المؤمن له المركبة لشخص آخر لم يكن طرفاً في عقد التأمين مع شركة التأمين أو في حالة الوفاة المؤمن له ولم ينقضي عقد التأمين، وذلك بالنسبة لورثة المؤمن له أو المشتري حسب المادة 24 من القانون 07-95 ونظراً لأن شركات التأمين ومنذ صدور الأمر 15-74 كانت كلها

¹ أنظر المادة 08 من الأمر رقم 15-74، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، السالف الذكر، ص 231.

² أنظر المادة 13، المرجع نفسه.

تابعة للدولة كانت هذه الأخيرة تتحمل التعويضات المتبقية في حالة عدم تمكن شركة التأمين من السيطرة على جميع المخاطر¹.

ج- توسيع دائرة الضحايا المستفيدون من تعويضات الحوادث الجسمية: حيث وسع المشرع جزائري في ظل المادة 08 من الأمر 15-74 من دائرة الأشخاص الضحايا المستفيدون من التعويض في حالة وقوع حادث مرور جسماني ليشمل كل ضحية ولو لم تكن له صفة الغير تجاه المسؤول المدني عن الحادث أو الطرف المتعاقد في حالة بقاءه حيا أو ذوي حقوقه في حالة وفاته وكذا مكتب التأمين أو مالك المركبة أو حتى إذا كان الضحية هو المتسبب في الحادث.

ويفهم من هذه المادة أن المتسبب في الحادث لا يحصل على التعويض التلقائي المبني على نظرية المخاطر إلا في حالة ثبوت عجزه المعادل ل 50% فأكثر أما إذا كان نسبة العجز الدائم اقل من 50% يتحمل المتسبب في الحادث جزءا من مسؤوليته مما يجعل تعويضه محلا للتخفيض النسبي المقرر بقوة لقانون.

في هذا الصدد أصدرت المحكمة العليا قرارا بتاريخ 06/10/1993 رقم الملف 102024 تؤكد على ضرورة التطبيق السليم لهذا النص بقولها كل حادث سير نجم عنه ضرر جسماني يضمن لكل ضحية أو ذوي حقوقها تعويضا حتى لو كانت هذه الضحية متسببة في الحادث إذا كان العجز الدائم يساوي أو يتجاوز 50 % وهذا التعويض تعويضا كاملا².

وبهذا فان المشرع الجزائري يكون قد انتهج نفس السبل التي انتهجها اغلب المشرعين في تعويض ضحايا حوادث المرور تسهيلا لحصول المضرور على حقه في تعويض ما لحقه من ضرر خاصة أن هذه الحماية لم تقتصر على حالات الأضرار التي تسببها

¹ نبيل صقر، المرجع السابق، ص 379.

² المرجع نفسه، ص 379.

المركبات المؤمن عليها بل شملت أيضا الحالات التي تنتج عنها أضرار جسمية ويظل المتسبب فيها مجهولا أو يكون هذا الأخير معروفا ولكل غير مؤمن عن أضرار مسؤوليته وذلك عن طريق الصندوق الخاص بالتعويضات كآلية هامة تكفل ضحايا الحوادث المرورية، التي لا يغطيها التامين الإلزامي مما يعني تبني تعويض حوادث المرور على أساس المخاطر لا على أساس الخطأ¹.

ورغم وضوح المادة من الناحية القانونية إلا أن أغلب الفقهاء اختلفوا في تحديد الأساس القانوني للتعويض فمنهم من يجهل طبيعة حوادث المرور وما يتلاءم معها ومنهم من يعترف بأن أساس قيام المسؤولية المدنية على أساس الخطأ باعتباره فكرة ناجعة وهناك من يؤسس التعويض على النهج الموضوعي أو ما يعرف باللامسؤولية في تعويض الضحايا².

ثانيا: الأساس القانوني للتعويض وفقا للقضاء

بالنسبة لموقف المحكمة العليا فقد كرست في أغلب القرارات إن لم نقل كلها تطبيق المادة 08 التي تعكس الأساس الموضوعي للتعويض المتمثل في نظرية المخاطر. ومن بين ذلك ما جاءت به في القرار الصادر بتاريخ 28/08/1999 عن غرفة الجناح المخالفات القسم الثالث أساس حساب التعويض³، والذي جاء فيه انه يطبق الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30/01/1974 داخل حيز التطبيق في 16/02/1980 على الوقائع التي تحصل بعد هذا التاريخ، والمبني على نظرية المخاطر وليس على نظرية الخطأ مما يؤدي إلى استبعاد الحكم بأي تعويض على أساس المادة 124 من القانون المدني⁴.

¹ نبيل صقر، المرجع السابق، ص 381.

² زرقاط سفيان، المرجع السابق، ص 11.

³ أنظر القرار رقم 65633، عن غرفة الجناح المخالفات القسم الثالث أساس حساب التعويض، فهرس رقم 585، الصادر بتاريخ 1999/08/28.

⁴ يوسف دلاندة، نظام التعويض عن الأضرار الجسمية والمادية الناتجة عن حوادث المرور، الطبعة الثانية، دار هومة للنشر، الجزائر، 2009، ص 217.

إذن فحسب هذا القرار وعدة قرارات أخرى مسيطرة لمختلف مواقف المحكمة العليا فإننا نستنتج أن أساس التعويض عن حوادث المرور الجسمانية هو المخاطر.

وهناك من الفقه من يتخذ من فكرة الضمان أساساً للتعويض عن حوادث المرور وذلك في إطار تكفل المجتمع عن طريق التضامن بالتعويض نظراً لصعوبة إثبات الخطأ، ومن خلال ما سبق نصل إلى أن المشرع الجزائري واكب التشريعات المقارنة في الانتقال نقله نوعية في المجال التعويض عن الحوادث من نظرية الخطأ إلى نظرية الضمان والمخاطر.

الفرع الثاني: دور الخطأ في قيام المسؤولية المدنية

إن انتهاج المشرع الجزائري لاتجاه مغاير عن القواعد العامة في التعويض لا يعني تخليه المطلق عن فكرة الخطأ التي قد تؤثر بشكل أو بآخر في تعويض ضحايا حوادث المرور وهنا نتطرق أولاً إلى تعريف الخطأ وثانياً إلى تعريف الخطأ العمدي على التعويض وثالثاً إلى الخطأ غير العمدي على التعويض.

أولاً: تعريف الخطأ

ويعرف الخطأ على أنه "اعتداء على حق مشروع أو إخلال بالتزامات ما بين طرفي العقد"¹ أو يرتكز على ثلاث عناصر أساسية وهي:

أ- **الركن المادي:** ويتمثل في التصرف الإيجابي للإنسان أو امتناعه عن القيام بواجبه القانوني.

ب- **الركن القانوني:** والمقصود بـ أن يكون الشخص مسؤولاً عن فعله غير الشرعي إذا كان مخالفاً لقاعدة قانونية أو عرفية أو مغايراً للعادات والأخلاق الحسنة والآداب العامة.

ج- **الركن المعنوي:** المقصود به إدراك الشخص وتعمده القيام بعمل غير مشروع ، ولكن الخطأ وحده بكافة عناصره لا يكفي لقيام المسؤولية المدنية، بل يجب أن يصاحبه الضرر

¹ حسن خنتوش الحسناوي، التعويض القضائي في نطاق المسؤولية العقدية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999 ص 100.

الذي يمثل الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة مشروعة له سواء كان ذلك الحق ذا قيمة مالية أو لم يكن كذلك وبقيام الضرر أيضا لا تكتمل المسؤولية المدنية¹؛ إذ انه لقيام المسؤولية المدنية وجب وجود علاقة سببية بين الخطأ والضرر، وهو ما قضى به القانون المدني الجزائري في المادة 124 منه في ظل القواعد العامة حيث أن " كل عمل أين كان يرتكبه المرء وسبب ضرر للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض " أي أن مناط التعويض خطأ و ضرر مع علاقة سببية بينهما.

ثانيا: تأثير الخطأ العمدي على التعويض

يعتبر الخطأ العمدي ذلك الخطأ الذي ينطوي على سوء نية من طرف المؤمن له بغية إحداث ضرر بالغير²، وقد جاء في المرسوم 80-34 السالف الذكر على أن الأضرار التي تسبب فيها المؤمن له عمدا كاستثناء من استثناءات الضمان، فضلا على نص المادة 12 من الامر رقم 95-07 التي تنص على أن التزامات المؤمن تعويض الخسائر والأضرار الناجمة عن خطأ غير متعمد من المؤمن له³.

وانطلاقا من هاتين المادتين بمفهوم المخالفة فإن الخطأ العمدي يلعب دورا هاما وكبيرا في حرمان المؤمن له من التعويض ويؤدي إلى سقوط حقه في الضمان يجعله والمسؤول المباشر عن تعويض الأضرار التي الحقها بالغير.

ثالثا: تأثير الخطأ غير العمدي على التعويض

في الأصل أن نظام التعويض عن الأضرار الناشئة عن حوادث المرور المنصوص عليها في المادة 08 من الأمر 74-15 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام

¹ أحمد طالب، نظام تعويض الاضرار الناجمة عن حوادث المرور في الجزائر (بحوث ودراسات)، الجزء الاول، 2012، ص 226.

² زرقاط سفيان، المرجع السابق، ص 20.

³ أنظر المادة 12 من الأمر 95-07، المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 13، الصادر في 8 مارس 1995، ص 5.

التعويض عن الحوادث يعتمد على التعويض المطلق والتلقائي ولم يتوفر ركن الخطأ، إلا أنه هذا النظام لا يمكن اعتباره نظاما مطلقا ، بل هناك حالات تؤثر فيها الأخطاء المرتكبة من طرف السائق على التعويضات المستحقة و المنصوص عليها في المادة 05 من المرسوم رقم 34-80 و المواد 15 - 14 - 13 من الامر 15-74 السالف الذكر كحالة السائق المخطئ، وسيتم توضيح كيفية تأثير هذه الأخطاء غير العمدية على التعويض التي تستثني بعض الضحايا من تلقائية التعويض على أساس نظام عدم الخطأ على النحو التالي¹:

أ- **تعويض السائق في حالة قيام مسؤوليته الجزائية:** انطلاقا من نص المادة 13 من الأمر 15-74 التي تنص على انه " إذا حمل السائق جزء من المسؤولية عن جميع الأخطاء، ماعدا حالة الأخطاء المشار إليها في المادة التالية فان التعويض الممنوح له يخفض بنسبة الحصة المعادلة للمسؤولية التي وضعت على عاتقه، إلا في حالة العجز الدائم المعادل 50 فأكثر و لا يسري هذا التخفيض على ذوي حقوقه في حالة الوفاة ومنه فقد استوجب المشرع لجزائري أن يتحمل الشخص المخطئ جزءا من المسؤولية عن خطئه الشخصي، الذي قد يكون إما جسيما أو بسيطا و عليه ليس العبرة بجسامة الخطأ وإنما العبرة بدرجة مشاركتها في تحقق الضرر الأساسي².

ومنه إذا كانت المسؤولية في حادث مرور مشتركة فان السائق يتحمل جزء من المسؤولية عن الضرر الذي أحدثه أي انه لا يحصل على التعويض المطلق المذكور في المادة 08 من الأمر ذاته.

ومنه في هذه الحالة يكون للخطأ دور في تخفيض نسبة التعويض لدرجة تتناسب مع فعله المخطئ إلا في حالة عجزه الدائم الذي يعادل 50% في حالة بقاءه حيا، أما إذا توفى السائق فإن ذوي حقوقه الذي يحلون محله في الحصول على التعويض التلقائي المطلق وفقا لنص المادة 08 من الأمر ذاته والجدير بالذكر أن السلطة التقديرية تعود للقاضي في تحديد

¹ زرقاط سفيان، المرجع السابق، ص 16.

² جابو صابرين، تعويض ضحايا حوادث المرور في الجزائر، مذكرة ماستر في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2016، ص 46.

مسؤولية السائق، وللتوضيح فإن الحالة التي تنص عليها المادة 03 لا تتعلق بتحمل السائق غير الضحية المسؤولية الكاملة وإنما تقسيم للمسؤولية بين السائق غير الضحية وبين الضحية ما لم يفوق نسبة عجزه الدائم % 150.

ب-تعويض السائق في حالة القيادة في حالة سكر: نصت المادة 14 من الأمر 15-74 على أنه "إذا كانت المسؤولية الكاملة أو الجزئية عن الحادث سببه من القيادة في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة، فلا يحق للسائق المحكوم عليه لهذا السبب المطالبة بأي تعويض ولا تسري هذه الأحكام على ذوي حقوقه في حالة الوفاة " ونصت المادة 05 من المرسوم التنفيذي 34-80 على أنه "يسقط الحق في الضمان عن السائق الذي يحكم عليه، وقت الحادث بقيادة المركبة وهو في حالة السكر، أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة."

ومن الواضح أن السياقة في حالة سكر تمثل خطأ حقيقيا معاقب عليه قانونا بعقوبات جزائية وذلك مقتضى نص المادة 67 من القانون 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها²، و شدد العقاب على القتل الخطأ الناتج عن هذه الحالة بمقتضى نص المادة 66 من ذات القانون، فضلا عن العقوبات المدنية المتمثلة في تحميله للمسؤولية المدنية الكاملة أو الجزئية عن الحادث وحرمانه من حقه في المطالبة بالتعويض وانطلاقا من اعتبار القيادة في حالة سكر تشكل خطأ يضع فيه الشخص نفسه بإرادته المنفردة فمن غير المعقول يستفيد من التعويضات المقررة لذوي الحقوق وجعله مساويا لغير المتسببين في الحوادث من حيث أحقيتهم في المطالبة بالتعويض، دون أن يسري على المصابين أو ذوي حقوق بالنسبة للسائق الذي يحكم عليه وقت الحادث بقيادة المركبة في حالة السكر أو الأشخاص الذين يعيلونهم في حالة العجز الدائم الجزئي الذي يزيد عن 66% بمقتضى المادة 05 و 14 السالفة الذكر.

¹ جابو صابرين، المرجع السابق، ص 47.

² أنظر المواد 66 و 67 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أغسطس سنة 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 48، الصادر بتاريخ 22 أوت سنة 2001، ص 11.

غير أن مسؤولية السائق الجنائية والمدنية تنتفي متى ثبت أنه فقد الإدراك والشعور وقت ارتكاب لفعل والذي كان راجعا إلى حالة السكر الناتجة عن تناول مواد مسكرة أو مخدرة أعطيت للسائق قهرا، أي كان مكرها على تناولها أو أخذها من دون علمه بذلك كأن تدس له في الطعام والشراب¹.

ج- دور الخطأ في حالة نقل السائق أو المالك أشخاص دون عوض: بلعب الخطأ دور هام إذا نقل السائق أو المالك وقت الحادث أشخاصا دون عوض ولا إذن مسبق وذلك في حالة لحقت بهؤلاء الأشخاص أضرار جسمانية، كما يسقط الحق في الضمان عن السائق أو المالك الذي يحكم عليه وقت الحادث بنقله أشخاصا أو أشياء غير مطابقة للشروط المحافظة على الأمان المحددة في الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل.

وهذا السقوط لا يسري على المصابين أو ذوي حقوقهم وفي حالة وفاة الشخص الناقل لأشخاص دون عوض لا يسري هذا السقوط على ذوي حقوقه أو الأشخاص الذين يعيلونهم في حالة العجز الدائم الجزئي الذي يزيد على 66% دون أن يشمل هذا الاستثناء ذوي حقوق المتوفي السائق أو المالك الذي حكم عليه وقت الحادث لنقله أشخاصا أو أشياء غير مطابقة للشروط المحافظة على الأمان².

رابعاً: تعويض السارق وشركائه في حوادث المرور

لقد عالج المشرع الجزائري الحالة التي يقع فيها حادث مرور للمركبة أثناء قيادتها من قبل شخص لم يأذن له المالك المؤمن له بقيادتها أو كانت حراسة المركبة في هذه الحالة قد انتقلت من المالك إلى السارق ، بحيث أصبح لهذا الأخير السلطة الفعلية على المركبة موضوع الجريمة والتي يمكن أن تنتج عنها حادث مرور تنجم عنه أضرار جسمانية فتطرح

¹ مخلوف بلخضر، النصوص القانونية والتنظيمية مع الإجهادات القضائية، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2004، ص 28.

² أنظر المادة 05 من المرسوم 34-80، المتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 07 من الامر رقم 74-15، السالف الذكر، ص 253.

مسألة التعويض و هنا لا يسأل مالك السيارة كما هو الحال بالنسبة لمستعمل السيارة دون علم مالكيها¹ فبناء على نص المادة 15 من الأمر 15-74 إن لسارق لا ينتفع بتاتا من التعويض وكذا الأعوان التابعين له وبذلك يعاقب السارق على خطئه وتقوم المسؤولية الكاملة عنه في إطار تعويض ضحايا حوادث المرور ومنه نطبق عليه القواعد العامة في التعويض القائمة على أساس فكرة المسؤولية القائمة على الخطأ.

ولا تسري هذه القاعدة على ذوي حقوقهم في حالة الوفاة على اعتبار أن الشخص لا يعاقب على فعل لم يرتكبها و لم يخطئ فيه ، وكذا الشأن للأشخاص المنقولين أو ذوي حقوقهم ، وعليه نصل إلى أن المشرع الجزائري رغم تبنيه لنظام جديد في التعويض عن حوادث المرور مغاير للقواعد العامة إلا انه لم يستغني بصورة مطلقة عن الخطأ بصورتيه العمدية أو الغير عمدية في تعويض ضحايا حوادث المرور وهو ما يشكل استثناءً على المادة 08 من الأمر 15-74 السالفة الذكر، وما يؤكد ذلك وجود عدة أحكام قضائية صادرة عن المحكمة العليا تؤيد هذا الاتجاه الذي ينادي بدور الخطأ في التعويض عن حوادث المرور وسقوط الحق في الضمان نتيجة خطأ لسائق أو المالك (من بينها القرار الصادر عن المحكمة العليا بتاريخ 2001/10/25 رقم القرار 251232 حول " سقوط الحق في الضمان عن السائق الذي يقود في سيارة وهو في حالة سكر واستبعاد سقوط الضمان بالنسبة لذوي حقوقه"²).

أما بالنسبة لدور الخطأ في تعويض الضحية من المشاة والراجلين فان الضحية غير السائق من المشاة والراجلين لا يحتج بخطئه في مواجهة ذوي حقوقه حتى أن خطئهم لا يكون سببا مسقطا لحقهم في التعويض، وعليه فان الضحية الراجل مهما كانت وضعيته حتى وان ارتكبت خطأ ولو رمت بنفسها تحت عجلة المركبة قصد الانتحار فانه يستفيد من

¹ سعادي محمد أمين، التامين على حوادث المرور في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم لسياسية، جامعة مستغانم، 2016، ص 132.

² نبيل صقر، المرجع السابق، ص 551.

التعويض من شركة التأمين المتعاقدة مع المؤمن له السائق، وبعبارة أخرى يعد السائق المؤمن له مسؤولاً عن الحادث إذا كان ضحيته شخص من المشاة أو الراجلين حتى في غياب خطئه. إذا تعلق الأمر بالضحية الراكب فإن المؤمن يلتزم بتعويض الإضرار التي لحقت به متى لم يكن لفعله أي دور بقيادة المركبة¹.

ومن كل ما سبق نخلص إلى أن الأساس القانوني لتعويض ضحايا حوادث المرور الجسمانية بحد ذاته في ظل الأمر رقم 74-15 على أساس نظرية المخاطر التي استند عليها المشرع الجزائري نظراً لصعوبة تطبيق فكرة الخطأ وصعوبة تلاؤمها مع طبيعة وحوادث المرور التي لا يحتمل البحث عن المسؤول المدني عن الحادث حتى يفقد ضحية حادث المرور حقه، لذا انتهجت اغلب الدول نظرية المخاطر لزيادة فعالية الحماية، ولكن رغم ذلك يبقى للخطأ دور في قيام المسؤولية المدنية في التعويض بموجب ما تم التطرق إليه، حيث فرق المشرع الجزائري بين خطأ السائق الذي يؤثر في حصوله على التعويض وبين خطأ غير السائق من المارة والراجلين حيث يحصل المارة على التعويض دون النظر لمسؤولية المتسبب في الحادث أي أن سائق المركبة ولو لم يكن مخطئاً والمارة والراجلين ولو كانوا بخطأين لا يعتد بخطئهم ويعوضون تعويضاً تلقائياً.

المبحث الثاني

دور صندوق ضمان السيارات في تعويض ضحايا حوادث المرور

أمام الحاجة الملحة لتحقيق الحماية الفعالة لضحايا حوادث المرور وذوي حقوقهم من خلال حولهم عن التعويض سواء بوجود عقد تأمين على المركبة أو بدونه، كان لزاماً على المشرع الجزائري على غرار باقي المشرعين أن ينشأ جهة ثانية ضامنة لحقوق ضحايا حوادث المرور في حالة غياب التغطية التأمينية أو في حالة رفض شركات التأمين لطالبتهم نتيجة توافر سبب من الأسباب التي تؤدي سقوط الحق في الضمان، هذه الجهة هي

¹ جابو صابرين، المرجع السابق، ص 50.

الصندوق الخاص بالتعويضات أو ما يسمى صندوق ضمان السيارات، وعليه سوف نتناول في هذا المبحث مفهوم صندوق ضمان السيارات معرجين بذلك عن مسار نشأته في المطلب الأول ثم مصادر تمويله ثم نعرف بالحالات التي يتدخل فيها هذا الصندوق كجهة ثانية للضمان والاستثناءات الواردة على تدخله في المطلب الثاني ثم أخيرا الإجراءات والشروط التي يتقيد بها كل من أصحاب الحقوق وصندوق ضمان السيارات في القيام بعملية التعويض.

المطلب الأول: مفهوم صندوق ضمان السيارات

أمام جهود القضاء والفقه المبذولة من أجل إيجاد حماية فعالة لحصول ضحايا الحوادث عن حقهم في التعويض في حالة رفض شركات التأمين ذلك وبعض الحالات الاستثنائية الأخرى فقد أنشئت جهة استثنائية تتكفل بتعويض ضحايا حوادث المرور.

سنبين خلال الفرع الأول تعريف صندوق ضمان السيارات والفرع الثاني مصادر تمويل صندوق ضمان السيارات¹.

الفرع الأول: تعريف صندوق ضمان السيارات

لم يعرف المشرع الجزائري صندوق ضمان السيارات وإنما اكتفى بذكره في المرسوم رقم 103-04 والمادة 27 من الأمر رقم 15-74 على أن هذا الجهاز يتمتع بالشخصية المعنوية وذمة مالية مستقلة، كيفه على أنه مؤسسة عمومية وهذا يعني أن صندوق ضمان السيارات هو مؤسسة قائمة بذاتها، ولكن من الناحية القانونية لا يتمتع الصندوق بالاستقلالية التامة، فهو يخضع لوصاية وزير المالية².

¹ لحاق عيسى لحاق عيسى، الزامية التأمين على السيارات ونظام تعويض الاضرار الناجمة عنها، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بسكرة، 2014، ص 332.

² محمودي فاطمة، المسؤولية المدنية عن حوادث المرور، دراسة مقارنة، أطروحة لنيل الدكتوراه تخصص قانون خاص، جامعة وهران، 2011، ص 349.

لكن يمكن تعريفه على أنه هو الجهة الكفيلة الاحتياطية التي تعنى بتعويض ضحايا حوادث المرور في حالات خاصة، باعتبار أن الخطر المحقق الناجم عن حوادث الطرقات هو حادث اجتماعي يخص المجتمع بأكمله أما عن تنظيمه وسير عمله فيتم إدارة هذا الصندوق من طرف مجلس إدارة ويسيره مدير عام ويتكون من مجموعة من الأعضاء تتمثل فيما يلي: ممثل عن وزير الدفاع، ممثل عن وزير الداخلية، ممثل عن الوزير المكلف بالمالية، ممثل عن الوزير المكلف بالنقل، وممثلان عن جمعيات شركة تأمين وإعادة التأمين¹. إذن فهو بمثابة شركة متعددة الأعضاء تخضع النظام قانوني خاص ومستقل بها.

أنشأ هذا الصندوق الخاص ومهمته تحمل كل أو جزء من التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية فقط دون الحوادث المادية حسب المادة 24 من الامر 15-74 والمادة 01 من المرسوم 37-80.

الفرع الثاني: مصادر تمويل صندوق ضمان السيارات

يعتمد صندوق ضمان السيارات في مختلف التشريعات على العديد من المصادر اللازمة للتمويل المالي له والتي نص عنها المشرع الجزائري في ظل المرسوم 103-04 السالف الذكر على النحو التالي:

أولاً: رصيد حساب التخصيص رقم 29-302 الذي عنوانه الصندوق الخاص بالتعويضات
وهو ذلك الحساب الذي تقيد فيه العمليات المالية للصندوق الذي تم النص عليه في ظل الأمر رقم 15-74 وقد تم إغفاله بموجب قانون المالية لسنة 2003².

¹ أنظر المواد 06 و 05 من المرسوم التنفيذي 103-04 المؤرخ في 05 أبريل 2004، المتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات وتحديد قانونه الأساسي، السالف الذكر، ص 6.

² أنظر المادة 32 من الامر 15-74 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الحوادث، السالف الذكر، ص 233، وانظر أيضا المادة 18 من المرسوم 103-04 المتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات، السالف الذكر، ص 11.

ثانيا: مساهمات مسؤولي الحوادث غير المؤمنة

إن مساهمة المسؤول عن الحادث الذي لم يبرم عقد التأمين لدى أغلب المشرعين رغم أن المشرع الجزائري قد فرض عملية إبرام هذا العقد على وجه الإلزام يعد مبدأ من مبادئ العدالة ولقد حدد المشرع الجزائري نسبة المساهمة ب 10% من المبلغ الإجمالي للتعويضات المستحقة من المخالف كتعويض عن الأضرار المتسبب فيها¹.

ثالثا: التحصيلات

أ التحصيلات التي أجريت على عاتق أصحاب التعويضات: وتتمثل في المبالغ المحصلة من المدنيين بالتعويضات².

ب- حصائل توظيف أموال الصندوق: بما في ذلك الفوائد المترتبة له عن المبالغ المودعة في الحساب الجاري.

وتتمثل في إيرادات المبالغ الموظفة من الصندوق والفوائد المترتبة له عن المبالغ المودعة في الحساب الجاري³.

ج- الزيادات الحاصلة على الغرامات المالية: وذلك في إطار العقوبات الناتجة على عدم تأمين المركبات. وهي عبارة عن الغرامات الإضافية التي تؤدي في نطاق الجزاءات المتعلقة بالزامية تأمين السيارات.

د- مساهمة المؤمن لهم: وتعد هذه المساهمات من أهم مصادر التمويل للصندوق لدى أغلب التشريعات خاصة العربية منها مثل مصر⁴، وتبلغ نسبة المساهمة ب 2 % من الأقساط المستحقة عن عقد التأمين الإجباري الخاصة بهم في التشريع الجزائري وقد تم

¹ أنظر المادة 191 من الامر 95-07 المتعلق بقانون التأمينات، السالف الذكر، ص 26.

² محمودي فاطيمة، المرجع السابق، ص 353.

³ المادة 18 من المرسوم التنفيذي 04-103 المتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات، السالف الذكر، ص 11.

⁴ سعيد السيد قنديل، مشكلات تعويض حوادث السير بين استهداف التغطية الشاملة وعدم كفاية التعويض المباشر لمحدود، دار الجامعة لجديدة، مصر، 2014، ص 106.

تعديل هذه النسبة في إطار القانون 31-88¹ لترتفع نسبة 03 % من أقساط التأمين الصافية من الإلغاءات والرسوم بما في ذلك الضمانات الفرعية المقبوضة بعنوان التأمين على السيارات وآلية تحصيل هذه النسبة تتم من خلال قيام شركات التأمين بإضافتها للقسط المستحق ثم تحول هذه النسبة للصندوق مع فرض جزاءات و عقوبات على الشركات المخالفة.

هـ- **مساهمة شركات التأمين:** وذلك بالتناسب مع المقبوضات في فرع السيارات التي تستغلها وفق حاجات الصندوق للنفقات التي تقع على عاتقه، وتمثل شركات التأمين المساهم الرئيسي في تمويل صناديق التعويض.

و- التخصيصات المحتملة لميزانية الدولة.

ي- كل الموارد الأخرى التي يمكن أن تمنح للصندوق²:

تتمثل في جميع المواد الأخرى التي يمكن أن تخصص للصندوق الخاص بالتأمينات.

المطلب الثاني: حالات تدخل الصندوق والاستثناءات الواردة على الصندوق

إن الحالات التي تتطلب دفع التعويض من طرف الصندوق متعددة ومختلفة كأصل عام، ولكن الكل أصل استثناء يرد على القاعدة العامة ويجعل من الصندوق غير مسؤول عن التعويض في حالة توافر الأسباب الموجبة لذلك، وعليه سوف نعالج في هذا المطلب حالات تدخل الصندوق في الفرع الأول ثم الاستثناءات الواردة على ذلك في الفرع الثاني.

الفرع الأول: حالات تدخل صندوق ضمان السيارات والاستثناءات

متى توفرت الشروط المنصوص عليها في المادتين 24 و 29 من الأمر 15-74 في المضرور من حادث المرور، تنشأ تلقائياً علاقة بين المضرور وصندوق ضمان السيارات، بحيث يلتزم هذا الأخير بالتعويض عن الأضرار الجسمانية المترتبة عن هذا الحادث.

¹ أنظر المادة 18 من المرسوم التنفيذي 04-103 المتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات، السالف الذكر، ص 11.

² سعيد السيد قنديل، مشكلات تعويض حوادث السير بين استهداف التغطية الشاملة وعدم كفاية التعويض المباشر لمحدود، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2014، ص 106.

حيث تتمثل حالات تدخل الصندوق والاستثناءات الضمان من طرف صندوق ضمان السيارات فيما يلي¹:

أولاً: حالات التدخل

هناك خمس حالات للتدخل يمكن إبرازها كما يلي:

أ- الحالة الأولى: إذا ظل المسؤول عن الأضرار مجهولاً: تعد هذه الحالة من أكثر الحالات تدخل الصندوق انتشاراً وفيها يظل المسؤول عن الحادث غير معلوم، وتجنباً للأضرار التي قد تلحق بالمصاب وتفاقمها في ظل بقاء المسؤول مجهولاً جعل المشرع لجزائري أسوة بباقي المشرعين الصندوق جهة احتياطية ضامنة² في هذه الحالة.

إن إثبات أن المسؤول عن الحادث مجهولاً يكون من خلال محضر الحادث الذي تقوم بتحريره وإرساله الجهات المختصة، حيث يجب على السلطة التي قامت بالتحقيق أن ترسل نسخة من المحضر الذي يتعلق بإصابة جسمية في حادث مرور تسبب فيه شخص مجهول أو غير مؤمن عليه إلى الصندوق الخاص بالتعويضات خلال المهلة المقدرة ب 10 أيام من تاريخ وقوع الحادث والمرفق بشهادة طبية تثبت الأضرار الجسمية³.

ب- الحالة الثانية: حالة سقوط الضمان عن المؤمن له: إذا سقط حق المسؤول عن الضرر في الضمان وقت الحادث لسبب من الأسباب الواردة في نص المادة 03 من المرسوم 34 - 80 السالفة الذكر، باستثناء حالة الخطأ العمدي من المؤمن له كان الصندوق ضامناً محل شركات التأمين عن سداد المبلغ المستحق للتعويض⁴.

¹ أنظر المادة 18 من المرسوم التنفيذي 04-103 المتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات، السالف الذكر، ص 66.

² أنظر المادة 32 من الامر 74-15 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الحوادث، السالف الذكر، ص 233. أنظر أيضاً المادة 18 من المرسوم 04-103 المتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات، السالف الذكر، ص 66.

³ محمودي فاطيمة، المرجع السابق، ص 355.

⁴ أنظر المادة 04 من المرسوم 80-34 المتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 07 من الامر رقم 74-15، السالف الذكر، ص 252.

ج- الحالة الثالثة: إذا كانت التغطية التأمينية غير كافية: وتصلح هذه الحالة إذا كانت قيمة التعويض في المسؤولية المدنية محددة المبلغ ولكن كما ذكرنا سابقا المسؤولية المدنية غير محددة في التأمين الإلزامي عن حوادث السيارات في التشريع الجزائري مما يجعل هذه الحالة مستبعدة التطبيق قانونا.

د- الحالة الرابعة: إذا كان غير مؤمن على المركبة:¹ وتختلف هذه الحالة عن الحالة الأولى كون المسؤول عن الحادث في هذه الحالة معلوم لكن غير مؤمن على مركبته مما يستلزم التعويض نظرا لعدم تدخل شركة التأمين في التعويض.

هـ- الحالة الخامسة: في حالة العسر الكلي أو الجزئي للمسؤول عن الحادث: سبق أن ذكرنا أن المسؤول عن الحادث إذا كان في حالة يسر فهو الذي يتحمل نتائج أعماله كمبدأ من المبادئ العامة في تحقيق العدالة، لكن إذا كان هذا الشخص غير موسر وثبت وجود عسر مالي كلياً أو جزئياً يتحمل الصندوق التعويض عنه².

ثانياً: استثناءات الضمان من طرف صندوق ضمان السيارات

يستثنى من الانتفاع بتعويض بعض الأضرار ويستثنى من الانتفاع أيضاً مجموعة من الأشخاص من قبل الصندوق الخاص بالتعويضات وتتمثل هذه الاستثناءات فيما يلي:

أ- الأضرار المستثناة من التعويض: وهي الأضرار التي تسبب فيها المسؤول عن الحادث عمدا وذوي حقوقه³، ويستثنى من التعويض الذي يوكل للصندوق الأضرار الناتجة عن أخطاء عمدية من طرف المتسبب في الحادث وذلك بمثابة عقاباً له يتمثل في تحميله مسؤوليته ونتيجة أخطائه العمدية. وكذلك الأضرار الناجمة عن الآثار المباشرة أو غير

¹ أنظر المادة 17 من المرسوم 80-34 المتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 07 من الامر رقم 74-15، السالف الذكر.

² جابو صابرين، المرجع السابق، ص 87.

³ أنظر المادة 04 من المرسوم التنفيذي 04-103 المتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات، السالف الذكر، ص 6. وأنظر أيضاً المادة 24 من الأمر 74-15 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الحوادث، السالف الذكر، ص 232.

المباشرة للانفجارات وانبعاث الحرارة والإشعاع الناجم من التحول النووي الذري أو الفاعلية الإشعاعية وكذلك عن آثار الطاقة الإشعاعية المسببة من الشارع الاصطناعي للذرات¹.

وما يلاحظ على هذا النوع من الأضرار أن المشرع الجزائري رتب عنها سقوطاً للضمان سواء من ناحية شركات التأمين أو من حيث صندوق ضمان السيارات مما يفهم منه أن كلا من الأضرار العمدية وكذا الأضرار الناجمة عن الإشعاعات والانفجاريات لا يحصل فيها ذوي الحقوق ولا الضحية عن أي تعويض سواء من طرف شركات التأمين أو من طرف الصندوق².

ب- الأشخاص المستثنون من الانتفاع بتعويضات صندوق ضمان السيارات:

يستثنى من الانتفاع بالتعويض من قبل الصندوق الخاص بالتعويضات ما يلي:

- السارق وشركاؤه
- السائق الذي لم يبلغ السن المطلوب حين وقوع الحادث أو لم تتوفر لديه الوثائق السارية المفعول والتي تنص عليها الأحكام القانونية والتنظيمية الجارية العمل بها لقيادة مركبة.
- السائق في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو الممنوعات المحظورة.
- السائق أو المالك لنقله وقت الحادث أشخاصاً دون عوض، ولا إذن مسبق قانوني.
- السائق أو المالك الذي يحكم عليه لقيامه وقت الحادث لنقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان المحددة في الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل³.

ولا يحتج بهذه الأحكام على المصاب في حالة عجزه الدائم الجزئي الذي يزيد على:

66 % ولا يحتج بها أيضاً على ذوي حقوقه في حالة وفاة الضحية⁴.

¹ سعيد شنين، المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور (دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة الجزائر، 2012، ص 256.

² أنظر المادة 06 من المرسوم 37-80 المتضمن شروط تطبيق المادتين 32 و34 من الامر 15-74، المتعلقة بقواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات والأجهزة الضابطة لتدخله، السالف الذكر، ص 257.

³ أنظر المادة 06 من المرسوم 34-80 المتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 07 من الامر رقم 15-74، السالف الذكر.

كما يكون المصاب المتحمل لجزء من المسؤولية إذا كان سائقاً أو مالكا لمركبة غير مؤمن عليها تعويضاً نسبياً وليس كلياً إلا إذا كان بلغ عجزه الدائم: 50 % فأكثر ولا يسري هذا التخفيض على ذوي حقوقه في حالة الوفاة¹.

وما يلاحظ أيضاً على الأشخاص المستثنون من الانتفاع بالتعويض من طرف الصندوق هم ذات الأشخاص المستثنون من طرف شركات التأمين بموجب المادة 05 من المرسوم 34-80 السابق الذكر مما يعني أنه في حالة سقوط الضمان فإن المصاب لا يحصل على أي تعويض من طرف الصندوق أو من طرف الشركة سواءً كان مؤمن على مركبته أم لا، ولذا حسب رأي فيجب تعديل المادة 04 من المرسوم 103-04 الذي تنص على تدخل الصندوق الخاص بالتعويض في حالة من حالات سقوط الحق في الضمان.

الفرع الثاني: شروط وإجراءات الاستفادة من الصندوق

إن الحصول على التعويض اللازم من صندوق ضمان السيارات يستلزم التقيد بمجموعة من الشروط التي نص عليها المشرع الجزائري، والانضباط بمجموعة من الإجراءات مثلها مثل الإجراءات المتبعة من طرف شركات التأمين وعليه سوف نعالج في هذا المطلب شروط الاستفادة من صندوق ضمان السيارات في الفرع الأول، ثم إجراءات الاستفادة من الصندوق في الفرع الثاني.

أولاً: شروط الاستفادة من صندوق ضمان السيارات

للاستفادة من صندوق ضمان السيارات لابد من توافر مجموعة من الشروط في الضحية المصاب أو ذوي حقوقه نصت عليها المادة 30 من الأمر رقم 15-74 وتتمثل هذه الشروط فيما يلي:

⁴ جابو صابرين، المرجع السابق، ص 88.

¹ أنظر المادة 07 من المرسوم 37-80 المؤرخ في 16 فيفري 1980، المتضمن شروط تطبيق المادتين 32 و34 من الأمر 15-74، المؤرخ في 30 جانفي 1974، المتعلقة بقواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات والأجهزة الضابطة لتدخله، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 8، الصادر في 19 فيفري 1980، ص 257.

أ- **إثبات أنهم جزائريين:** ومعنى ذلك أن تكون جنسيتهم جزائرية بحكم الأصل أو التجنس أو أنهم أجنب يقع محل إقامتهم في الجزائر أو أن هؤلاء الأجانب سبق لدولتهم أن أبرمت اتفاقا مع الجزائر من أجل معاملة رعايا كلا من الدولتين بالمثل¹.

ب: **إثبات الحادث:** لأن الحادث يفتح لهم حقا بالتعويض ضمن الشروط المحددة في هذا الأمر ولا يمكن أن يرتب عنه حق بالتعويض الكامل من جهة أخرى: ونقصد بذلك أن يكون التعويض عن حادث جسماني كما نصت عليه المادة 24 من ذات الأمر وأن يكون هذا الحادث ينجز عن مركبة ذات محرك كما سبقا لتفصيل في الفصل التمهيدي.

وعليه نطبق مبدأ تلقائية التعويض عملا بأحكام المادة 08 من الأمر رقم 15-74-15 السالفة الذكر² ، كما أنه في حال ما إذا كان المصاب استقاد من التعويض الكامل من طرف جهة ضمان أخرى مثل³: صناديق الضمان الاجتماعي وشركات التأمين فلا يستفيد المصاب وذوي حقوقه من التعويض من طرف صندوق ضمان السيارات عملا بنص المادة 10 من الأمر رقم 15-74-15 التي تحرم الجمع بين تعويضين.

أما في حالة ما إذا كان المصاب أو ذوي حقوقه استقاد من التعويض الجزئي من طرف شركات التأمين فإن الصندوق يلتزم فقط بالجزء الباقي فحسب في إطار ما يسمى التعويض التكميلي.

ج- **إثبات أن مسبب الحادث بقي مجهولا:** ويتم ذلك عن طريق محضر الضبطية القضائية الذي يجريه إما ضباط الشرطة القضائية أو أعوانهم أو أعوان الأمن العمومي أو كل شخص آخر مؤهل بحكم القانون مثل الدرك الوطني.

¹ جابو صابرين، المرجع السابق، ص 89.

² أنظر المادة 08 المرسوم 37-80 المتضمن شروط تطبيق المادتين 32 و34 من الامر 15-74، المتعلقين بقواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات والأجهزة الضابطة لتدخله، السالف الذكر، ص 257.

³ محمد بعجي، المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون خاص، جامعة الجزائر، 2008، ص 311.

د- في حالة ما إذا كان المتسبب في الحادث معروفا وغير مؤمن له أو سقط ضمانه: ويجب في هذه الحالة إثبات عدم قدرته المالية سواء بصفة كلية أو بصفة جزئية، وتثبت عدم مقدرة المدني بالتعويض من خلال الأخطار الموجه للمدين بالدفع والمتبوع بالرفض أو إبقاء الإخطار بدون نتيجة خلال مهلة شهر واحد من تاريخ التبليغ¹.

ثانيا: الإجراءات المتبعة للاستفادة من صندوق ضمان السيارات

ينبغي للمضرور أو ذوي حقوقه للحصول على التعويض أمام صندوق ضمان السيارات إتباع طرق محددة قانونا إما عن طريق التسوية الودية بينه وبين المتسبب في الحادث أو عن طريق اللجوء إلى القضاء في حالة فشل طريق التسوية الودية.

أ- التسوية الودية: تتم التسوية الودية وفق إجراءات يمكن ابرازها كما يلي:

إجراءات تبليغ الصندوق: ويتم ذلك في حالتين:

1- حالة المسؤول عن الحادث غير مؤمن له: يلتزم المسؤول عن الحادث المدين بالتعويض غير المؤمن له تجاه صندوق ضمان السيارات وذلك خلال مهلة شهر بموجب رسالة موصى عليها مع الإشعار بالاستلام وعلى الصندوق إبداء رأيه في التسوية الودية التي تتم بين المسؤول عن الحادث والضحية أو ذوي حقوقه².

وفي ذات الوقت يجب على المصاب أو ذوي حقوقه المتوفرة فيهم شروط المطالبة بالتعويض لهم من الصندوق أن قدموا طلبا بالتعويض لهذا الأخير قبل أي دعوى نهائية³,

¹ أنظر المادة 30 من الامر 15-74، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الحوادث، السالف الذكر، ص 232.

² أنظر المواد 24 و10 و08 من الأمر 15-74 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الحوادث، السالف الذكر، ص 231-232.

³ أنظر المادة 26، المرجع نفسه.

وتعتبر مهلة شهر هي مهلة كافية لإبداء الصندوق لرأيه في المصالحة من تاريخ استلامه للطالب¹.

وفي حالة قبول الاقتراح تتم التسوية الودية، أما في حالة رفض أي طرف من الأطراف أو رفض لمصاب أو ذوي حقوقهم يجب على هذا الأخير اعلام صندوق ضمان السيارات بعجزهم على رفع النزاع أمام المحكمة المختصة أو قبول الاقتراح الذي يلزم المتسبب في الحادث بدفع التعويض².

ويجب أن تتضمن وثيقة تبلغ الرفض الأحكام المنصوص عليها في الفقرة الثالثة مقطع 01 مقطع 02 من المرسوم 37-80.

2- حالة المسؤول عن الحادث مؤمن له: يلتزم المؤمن تجاه صندوق ضمان السيارات إذا كان يرغب على إثر حادث مرور جسماني في التمسك بوقف العقد أو إثارة استثناءات الضمان بتقديم تصريح لصندوق مقابل إشعار بالاستلام مع إخطار الضحية أو ذوي حقوقهم بذلك وإذا لم يوافق الصندوق على ضمان الحادث من قبل المؤمن ترفع القضية لوزارة المالية من قبل المصاب أو ذوي حقوقه أو المؤمن أو الصندوق خلال مهلة لا يجوز أن تتجاوز الشهرين³.

- طريقة تعويض المصاب وتحديد نسبة عجزه الدائم الكلي أو الجزئي:

يتم تعويض الضحية أو المصاب أو ذوي حقوقهم وفقا للأحكام القانونية والتنظيمية الجاري العمل بها وفقا للجدول الوارد في الأمر 15-74 المعدل والمتمم بالقانون 31-88 بمعنى نفس طريقة حساب التعويض من طرف شركات التأمين⁴، ونشير أنه هناك برامج مخصصة لحساب التعويض.

¹ أنظر المادة 10 والمادة 15 من المرسوم 37-80 المتضمن شروط تطبيق المادتين 32 و34 من الامر 74-15، المتعلقة بقواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات والأجهزة الضابطة لتدخله، السالف الذكر، ص 258-259.

² جابو صابرين، المرجع السابق، ص 92.

³ أنظر المادة 10 من المرسوم 34-80 المتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 07 من الامر رقم 74-15، السالف الذكر، ص 253.

⁴ أنظر المادة 09، المرجع نفسه.

ونشير أن الصندوق الخاص بالتعويضات يلزم المصاب بإجراء فحص من قبل طبيب وعلى نفقته لأجل تحديد نسبة العجز المؤقت والدائم، ويمكنه الاستعانة بطبيب ثالث في حالة النزاع حول النسب.

ثانيا: التسوية القضائية

في غياب الحل المرجو من أسلوب المصالحة أو التسوية الودية بعد القضاء هو الوسيلة الفعالة لضمان الحقوق والطريقة الأمثل والأخير الذي يكفل حقوق ضحايا حوادث المرور أمام الجهة الضامنة، ويتم اللجوء الى القضاء إما أمام المحاكم الجزائية أو المحاكم المدنية¹.

أ- رفع الدعوى القضائية أمام المحكمة الجزائية: مكن لصندوق ضمان السيارات التدخل أمام المحكمة الجزائية في جميع الدعاوى القائمة بين المصابين جسمانيا بحوادث المرور أو ذوي حقوقهم من جهة، وبين المسؤولين عن الأضرار التي يسببها غير المضمونين بتأمين على السيارة أو بتأمين متنازع فيه من قبل المؤمن من جهة أخرى قصد الحفاظ على حقوقه عملا بالأحكام القانونية². ولا يبرر هذا التدخل الحكم بالتضامن والتكافل على الصندوق الخاص بالتعويضات والمسؤول عن الأضرار ومرجعية هذا النص يعود للقاعدة السابق ذكرها بشأن وجوب التحقيق في كل حادث مرور جسماني والتي يكون من أهم نتائجها تحريك الدعوى العمومية من قبل وكيل الجمهورية الذي يستلم نسخا من محاضر تحقيق الحادث ويحيل المتسبب فيه مباشرة إلى المحكمة الجزائية³.

¹ أنظر المادة 05 من المرسوم 37-80 المتضمن شروط تطبيق المادتين 32 و34 من الامر 15-74، المتعلقة بقواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات والأجهزة الضابطة لتدخله، السالف الذكر، ص 257.

² جابو صابرين، المرجع السابق، ص 95. أنظر أيضا المادة 11 من المرسوم 37-80 المتضمن شروط تطبيق المادتين 32 و34 من الامر 15-74، المتعلقة بقواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات والأجهزة الضابطة لتدخله، السالف الذكر، ص 233.

³ علاوة بشوع، التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة منتوري، قسنطينة، 2006، ص 200.

ويتدخل بذلك صندوق ضمان السيارات باعتباره طرفاً في هذه الدعوى له مجموعة من المصالح لتي يجب الدفاع عنها أمام المحكمة الجزائية، وتدخل هذا الأخير يكون بناءً على إعلامه ضمن ظرف موصي عليه مع الإشعار باستلام نسخة عن كل عريضة بافتتاح الدعوى؛ تهدف لرفع القضية أمام المحاكم المختصة بطلب تعويض موجه منهم ضد مرتكب الحادث عندما لا يكون مضمون بتأمين على سيارة أو مركبة بصفة عامة مرفقاً بجميع المعلومات المتعلقة بسميزات المركبة و تاريخ الحادث و مكان وقوعه و السلطة التي حررت محضر التحقيق من طرف المصابين و ذوي حقوقهم لأن ذلك من مصلحتهم¹، كما أنه بمجرد علم المصاب أو ذوي حقوقه بالجلسة حال رفع طلب التعويض أمام القضاء الجزائي وجب إعلام الصندوق الخاص بالتعويضات عن انتصابهم كطرف مدني بموجب رسالة موصى عليها مع الإشعار بالاستلام مع ضرورة تبيان الجهة القضائية النازرة في الدعوى العمومية وتاريخ الجلسة².

وانطلاقاً مما سبق في حالة صحة التبليغات المنصوص عليها وصحة الشروط القانونية يكون لحكم الصادر من القضاء الجزائي حجة على الصندوق الخاص بالتعويضات وعلى المسؤول عن الحادث في ذات الوقت وكل خطأ في البيانات أو وجود سوء نية من طرف الضحية أو ذوي حقوقه بعد إثباتها من طرف الصندوق الخاص بالتعويضات يستوجب الرفض الكلي أو الجزئي لطلب التعويض من الصندوق الخاص بالتعويضات³.

ب - رفع الدعوى القضائية أمام المحكمة المدنية (العادية): يكون الصندوق الخاص بالتعويضات محل مقاضاة أمام المحاكم المدنية في حالة بقاء المتسبب في الحادث مجهولاً

¹ أنظر المادة 12 من المرسوم 37-80 المتضمن شروط تطبيق المادتين 32 و 34 من الامر 15-74، المتعلقة بقواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات والأجهزة الضابطة لتدخله، السالف الذكر، ص 258.

² أنظر المادة 13 من المرسوم 34-80 المتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 07 من الامر رقم 15-74، السالف الذكر، ص 254.

³ أنظر المادة 14، المرجع نفسه.

والذي يثبت من خلال محاضر التحقيق في الحوادث الجسمانية¹، المتدخلة فيها المركبات لبرية ذات محرك ومنه لا يتصور أن يتدخل الضحايا أو المصابين أو ذوي حقوقهم في مصالحه مع لمسؤول المجهول ولا بإخطار الصندوق الخاص بالتعويضات بالدعوى الجزائية المباشرة بعد صدور محضر التحقيق. وعليه يسعى المصابين لرفع دعوى مدنية بنفس الأشكال والشروط المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية².

¹ علاوة بشوع، المرجع السابق، ص 201.

² المرجع نفسه، ص 202.

خلاصة الفصل الثاني

من خلال ما سبق نستنتج أن المشرع الجزائري كباقي التشريعات قد وسع من درجة الحماية إلى أقصى درجة في إطار تعويض ضحايا حوادث المرور سواء من طرف شركات التأمين كجهة أصيلة في الضمان أو من خلال جهة استثنائية احتياطية تدعى بصندوق ضمان السيارات هذا الأخير الذي يلعب دورا بارزا في الضمان اذا ما رفضت شركات التأمين ذلك لأي سبب من الأسباب القانونية السالفة الذكر وذلك وفق إجراءات محددة و محكمة قانونا ،كما لا يفوتنا أن نذكر أيضا أن هذا الصندوق قد يرجع عن حله القانوني على المدين بالتعويض وذلك بأداء الفوائد المحسوبة أو بتسديد النفقات القضائية في حدود مبلغ لا يتجاوز 1000 دج وذلك وفقا لما ورد بالمادة 31 من الامر 15-74.

الخاتمة

وفي ختام هذه الدراسة الموسومة بـ "مشكلات تعويض حوادث المرور في التشريع الجزائري"، يتضح أن موضوع التعويض يكتسي أهمية بالغة بأبعاده القانونية، والاجتماعية، والإنسانية؛ لارتباطه بحماية حقوق الأفراد وجبر أضرارهم الناجمة عن حوادث المرور التي باتت تهدد استقرار المجتمع. وقد سعى المشرع الجزائري لتبني نظام قانوني يوازن بين مصلحة المتضرر وشركات التأمين عبر إقرار التعويض الإلزامي، والتوسع في حماية الضحايا لا سيما في الأضرار الجسدية.

وقد خلصت الدراسة إلى أن هذا النظام يركز على المسؤولية المدنية والتأمين الإلزامي لتسهيل حصول الضحايا على حقوقهم المادية والمعنوية وتخفيف الأعباء عن المسؤول. غير أن التطبيق العملي كشف عن إشكالات تحد من فعاليته؛ أبرزها طول الإجراءات القضائية، تعقيد المساطر الإدارية، تباين تقدير التعويضات، وصعوبة إثبات الضرر أو تنفيذ الأحكام إذا كان المسؤول مجهولاً أو غير مؤمن.

وعليه، فإن المنظومة القانونية تظل بحاجة إلى تطوير يواكب طفرة قطاع النقل والتأمين، عبر تبسيط إجراءات التعويض وتوحيد معايير تقدير الأضرار لضمان المساواة. كما يظل دور القضاء محورياً في تكريس العدالة والإنصاف، وهو ما يستدعي دعم المنظومة القضائية بوسائل حديثة تُسرّع الفصل في النزاعات وتنفيذ الأحكام؛ لتغدو كفاءة هذا النظام رهينة بمدى تحديث النصوص القانونية وتحسين آليات تطبيقها ميدانياً.

من خلال دراسة موضوع مشكلات تعويض حوادث المرور في التشريع الجزائري يمكن التوصل إلى مجموعة من النتائج، واقتراح مجموعة التوصيات.

1- النتائج:

نذكر أهم النتائج كما يلي:

- 1- أن المشرّع الجزائري سعى إلى توفير حماية قانونية لضحايا حوادث المرور من خلال إقرار نظام خاص للتعويض، خاصة بموجب الأمر المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وتعويض الأضرار.
- 2- اعتماد نظام التعويض المبني على الطابع الاجتماعي والإنساني أكثر من اعتماده على فكرة الخطأ، بهدف ضمان حصول الضحية على التعويض بسرعة.
- 3- رغم وجود نصوص قانونية تنظم التعويض، إلا أن التطبيق العملي يكشف عن عدة صعوبات، أهمها بطء الإجراءات القضائية وطول مدة الفصل في دعاوى التعويض.
- 4- وجود تفاوت في تقدير التعويضات بين الجهات القضائية بسبب غياب معايير موحدة ودقيقة لتقييم الضرر الجسدي والمعنوي.
- 5- تعاني بعض شركات التأمين من التأخر في تسوية الملفات أو التعسف في تقدير قيمة التعويض، مما ينعكس سلباً على حقوق الضحايا.
- 6- أن صندوق ضمان حوادث المرور يلعب دوراً مهماً في تعويض الضحايا في حالة عدم التأمين أو فرار المسؤول عن الحادث، غير أن الاستفادة منه تبقى مرتبطة بإجراءات معقدة نسبياً ومن هذا المنطلق.

2- التوصيات:

يمكن اقتراح جملة من التوصيات، من أهمها:

- 1- ضرورة مراجعة النصوص القانونية المتعلقة بالتعويض بما يضمن مواكبتها للتطورات الحديثة.
- 2- تبسيط الإجراءات الإدارية والقضائية المتعلقة بالحصول على التعويض.
- 3- توحيد معايير تقدير التعويضات للحد من التفاوت بين الأحكام القضائية.
- 4- تعزيز دور شركات التأمين في تسوية النزاعات بطرق ودية وسريعة.
- 5- تكثيف حملات التوعية المرورية للحد من حوادث المرور وحماية الأرواح والممتلكات.
- 6- دعم الرقابة على احترام إلزامية التأمين على المركبات.

وفي الأخير يبقى موضوع التعويض عن حوادث المرور من المواضيع المتجددة التي تستدعي المزيد من البحث والدراسة، نظرًا لتشعب جوانبه القانونية والعملية، ولارتباطه الوثيق بحقوق الإنسان ومقتضيات العدالة الاجتماعية، وهو ما يجعل تطويره ضرورة حتمية لضمان حماية فعالة لضحايا حوادث المرور في المجتمع الجزائري.

قائمة المصادر والمراجع

1-المصادر والمراجع باللغة العربية:

أولاً: القرآن الكريم

ثانياً: النصوص القانونية

1- القوانين والأوامر:

- الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 31 جانفي 1974، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار.
 - الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني الجزائري.
 - الأمر رقم 75-83 المؤرخ في 15 ديسمبر 1975، المتعلق بدعوى التعويضات المدنية للدولة والجماعات المحلية وبعض المؤسسات العمومية.
 - القانون رقم 91-11 المؤرخ في 27 أفريل 1991، المتعلق بنزع الملكية من أجل المنفعة العمومية .
 - القانون رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995، المتعلق بالتأمينات .
 - القانون رقم 88-31 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار .
 - القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، المتعلق بتنظيم حركة المرور .
 - قانون المرور العراقي رقم 8 لسنة 2019 .
 - قانون التأمين الإلزامي عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات العراقي رقم 205 لسنة 1964 .
 - قانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات العراقي رقم 52 لسنة 1980 .
 - القانون رقم 25-14 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية المستحدث والمعدل (الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 54، الصادرة بتاريخ 3 أغسطس 2025).
- #### 2- المراسيم الرئاسية والتنفيذية
- المرسوم التنفيذي رقم 80-34 المؤرخ في 16 فيفري 1980، المحدد لشروط تطبيق المادة 07 من الأمر رقم 74-15 .

- المرسوم التنفيذي رقم 80-35 المتعلق بإجراءات التحقيق في الأضرار ومعاينتها .
- المرسوم التنفيذي رقم 80-37 المتضمن شروط تطبيق المادتين 32 و 34 من الأمر رقم 74-15 .
- المرسوم رقم 88-06 المؤرخ في 19 جانفي 1988، المحدد للقواعد الخاصة بحركة المرور .
- المرسوم التنفيذي رقم 93-186 المؤرخ في 27 جويلية 1993، المحدد لكيفيات تطبيق القانون رقم 91-11 .
- المرسوم التنفيذي رقم 04-103 المؤرخ في 05 أفريل 2004، المتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات وتحديد قانونه الأساسي .
- المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 20 نوفمبر 2004، المحدد لقواعد حركة المرور عبر الطرق .

ثالثا: الكتب

- أبو زيد عبد الباقي مصطفى، التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السير، جامعة القاهرة .
- الحسن كفيف، النظام القانوني للمسؤولية الإدارية على أساس الخطأ، دار هومة، الجزائر، 2014.
- الشوكاني، نيل الأوطار، بيت الأفكار الدولية .
- السنهوري عبد الرزاق، الوسيط في شرح القانون المدني: نظرية الالتزام بوجه عام، دار إحياء التراث العربي، بيروت .
- العربي بلحاج، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999 .
- حسين عامر، عبد الرحيم عامر، المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، دار المعارف، القاهرة، 1979 .
- حيدر علي، درر الأحكام في شرح مجلة الأحكام، دار الجيل، بيروت، 1991 .
- سعيد السيد قنديل، مشكلات تعويض حوادث السير بين استهداف التغطية الشاملة وعدم كفاية التعويض المباشر للمضرور، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2014 .

- سعيد مقدم، التأمين والمسؤولية المدنية، شركة كليك للنشر، الجزائر، 2008 .
 - صلال حسين علي الجبوري، تعويض الضرر الأدبي في المسؤولية المدنية: دراسة مقارنة، دار الفكر العربي، 2014 .
 - علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994 .
 - فضيلة سحري، التأمينات في القانون الجزائري، جامعة عنابة، 1992.
 - فوزي فيض الله، نظرية الضمان، مكتبة التراث، الكويت، الطبعة الأولى، ص 155؛
 - الزحيلي، النظريات الفقهية، دار القلم، دمشق، الطبعة الأولى، 1993.
 - مخلوف بلخضر، النصوص القانونية والتنظيمية مع الاجتهادات القضائية، دار الهدى، عين مليلة، 2004 .
 - محمود جلال حمزة، العمل غير المشروع باعتباره مصدراً للالتزام: دراسة مقارنة بين القانون المدني السوري والجزائري والفرنسي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1985 .
 - محمود شلتوت، المسؤولية المدنية والجنائية في الشريعة الإسلامية، جامعة الأزهر، 1960 .
 - محمود عبد الرحيم الديب، التعويض العيني لجبر ضرر المضرور: دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2013 .
 - محمد صبري عدي، مصادر الالتزام: النظرية العامة للالتزامات - دراسة مقارنة .
 - منذر الفضل، النظرية العامة للالتزامات: دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقوانين المدنية الوضعية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1996 .
 - نبيل صقر، قضاء المحكمة العليا في قانون العقوبات وحوادث المرور، دار الهدى، الجزائر .
 - يوسف دلاندة، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور، دار هومة، الجزائر، 2009 .
- رابعاً: الأطروحات والمذكرات الجامعية
- لحاق عيسى، إلزامية التأمين على السيارات ونظام تعويض الأضرار الناجمة عنها، أطروحة دكتوراه، جامعة بسكرة، 2014 .

- محمد بعجي، المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر، 2008 .
 - محمودي فاطيمة، المسؤولية المدنية عن حوادث المرور: دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة وهران، 2011 .
 - أمجد عبد القادر أحمد حسان، النظام القانوني لتعويض ضحايا حوادث المرور، مذكرة ماجستير، جامعة تلمسان، 2002 .
 - أشواق دهيمي، أحكام التعويض عن الضرر في المسؤولية العقدية، مذكرة ماجستير، جامعة باتنة، 2014 .
 - جابو صابرين، تعويض ضحايا حوادث المرور في الجزائر، مذكرة ماستر، جامعة بسكرة، 2016 .
 - زرقاط سفيان، نظام تعويض الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، مذكرة تخرج بالمعهد الوطني للقضاء .
 - سعاد محمد أمين، التأمين على حوادث المرور في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، جامعة مستغانم، 2016 .
 - سعيد شنين، المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور: دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، 2012 .
 - علاوة بشوع، التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، مذكرة ماجستير، جامعة منتوري قسنطينة، 2006 .
 - نصير صبار لفته، التعويض العيني: دراسة مقارنة، مذكرة ماجستير، جامعة النهرين، العراق، 2001 .
- خامسا: المقالات العلمية**
- رابح فضيل، "ظاهرة حوادث المرور: أسبابها وآثارها وسبل الحد منها - حالة الجزائر"، مجلة علوم الاقتصاد والتسيير والتجارة، المجلد 1، العدد 27، 2013 .
 - ردعال أحمد، لقواعد القانونية المتعلقة بالتعويض عن أضرار حوادث المرور في التشريع الجزائري، ضمن أشغال الملتقى الوطني حول مستقبل المسؤولية المدنية، جامعة بومرداس، 2020 .

- فوز صالح، "التعويض عن الضرر الأدبي الناجم عن جرم: دراسة مقارنة"، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 22، العدد 2، 2006 .
- كاظم محمد الحداد، "التعويض في المسؤولية التقصيرية"، مجلة الكوفة للعلوم القانونية والسياسية، 2010 .

II- المراجع باللغة الأجنبية

- Camille Jauffret, La responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles : Étude comparée de droit Espagnol, Italien et Français, Thèse, Aix-Marseille, 1963.
- Charles Debbasch, Droit Administratif, 6e édition, Economica, Paris, 2002.
- Gilles Darcy, La Responsabilité de l'Administration, Dalloz, Paris, 1996.
- Patrick Fraisseix, Droit Administratif, Ellipses, Paris, 2002.
- C.E., 12 juin 1981, Centre Hospitalier de Lisieux.

III- مواقع الأنترنت:

الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، حصر المركبات المرخصة، القاهرة، مصر، 2017.

https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/voiture/82402?utm_source=chatgpt.cm

- Le site officiel du dictionnaire Larousse sur internet :
<https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/automobile/6762>
- The official Oxford learners dictionaries website online:
<https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/automobile/6762>

فهرس المحتويات

1	مقدمة.....
7	الفصل الأول ضوابط استحقاق التعويض في مجال حوادث المرور في التشريع الجزائري.....
8	المبحث الأول مفهوم المركبة وحوادث المرور الناتجة عنها.....
8	المطلب الأول: مفهوم المركبة.....
9	الفرع الأول: مفهوم المركبة في الاصطلاح اللغوي.....
9	أولاً: تعريف المركبة في القرآن الكريم والمعاجم العربية.....
11	ثانياً: تعريف المركبة في المعاجم الأجنبية.....
12	الفرع الثاني: مفهوم المركبة في الاصطلاح القانوني.....
12	أولاً: تعريف المركبة في التشريعات المختلفة.....
17	ثانياً: تعريف المركبة في التشريع الجزائري.....
20	المطلب الثاني: مفهوم حوادث المرور.....
21	الفرع الأول: تعريف حوادث المرور.....
21	أولاً: التعريف الاصطلاحي لحوادث المرور.....
23	ثانياً: التعريف القانوني لحوادث المرور.....
24	الفرع الثاني: المسؤول عند حادث المرور ومستحققي التعويض.....
24	أولاً: المسؤول عن حادث المرور الملتزم بالتعويض.....
25	ثانياً: مستحققي التعويض عن حوادث المرور.....
27	المبحث الثاني استحقاق تعويض المضررين من حوادث المرور.....
27	المطلب الأول: مفهوم التعويض.....
28	الفرع الأول: تعريف التعويض.....
28	أولاً: تعريف التعويض في الفقه.....
29	ثانياً: تعريف التعويض في التشريع الجزائري.....
30	الفرع الثاني: أنواع التعويض.....
30	أولاً: التعويض العيني.....
33	ثانياً: التعويض النقدي.....
36	المطلب الثاني: نطاق التعويض.....
37	الفرع الأول: التعويض عن الضرر المادي.....
37	أولاً: التعريف بالتعويض المادي وشروطه.....
41	ثانياً: موقف المشرع الجزائري من التعويض المادي.....
43	الفرع الثاني: التعويض عن الضرر الادبي.....
43	أولاً: تعريف التعويض عن الضرر الادبي ومدى قابلية الضرر الادبي للتعويض عنه.....
45	ثانياً موقف المشرع الجزائري من التعويض عن الضرر الادبي.....
49	الفصل الثاني الآليات القانونية لتعويض ضحايا حوادث المرور في التشريع الجزائري.....
50	المبحث الأول دور شركة التأمين في تعويض ضحايا حوادث المرور.....
50	المطلب الأول: التأمين الاجباري كألية لتعويض ضحايا حوادث المرور.....

52	الفرع الأول: طبيعة قواعد التأمين الإلزامي
57	الفرع الثاني: مجال التأمين الإلزامي عن حوادث السيارات
57	أولاً: مجال التأمين الإلزامي من حيث السيارات
60	ثانياً: مجال التأمين من ناحية الملتزمين به
61	المطلب الثاني: التعويض المباشر كآلية لتعويض ضحايا حوادث المرور
61	الفرع الأول: الأساس القانوني لتعويض ضحايا الحوادث الجسمانية
62	أولاً: الأساس القانوني للتعويض وفقاً للأمر 15-74
64	ثانياً: الأساس القانوني للتعويض وفقاً للقضاء
65	الفرع الثاني: دور الخطأ في قيام المسؤولية المدنية
65	أولاً: تعريف الخطأ
66	ثانياً: تأثير الخطأ العمدى على التعويض
66	ثالثاً: تأثير الخطأ غير العمدى على التعويض
69	رابعاً: تعويض السارق وشركائه في حوادث المرور
71	المبحث الثاني دور صندوق ضمان السيارات في تعويض ضحايا حوادث المرور
72	المطلب الأول: مفهوم صندوق ضمان السيارات
72	الفرع الأول: تعريف صندوق ضمان السيارات
73	الفرع الثاني: مصادر تمويل صندوق ضمان السيارات
73	أولاً: رصيد حساب التخصيص رقم 29-302 الذي عنوانه الصندوق الخاص بالتعويضات
74	ثانياً: مساهمات مسؤولي الحوادث غير المؤمنة
74	ثالثاً: التحصيلات
75	المطلب الثاني: حالات تدخل الصندوق والاستثناءات الواردة على الصندوق
75	الفرع الأول: حالات تدخل صندوق ضمان السيارات والاستثناءات
76	أولاً: حالات التدخل
77	ثانياً: استثناءات الضمان من طرف صندوق ضمان السيارات
79	الفرع الثاني: شروط وإجراءات الاستفادة من الصندوق
79	أولاً: شروط الاستفادة من صندوق ضمان السيارات
81	ثانياً: الإجراءات المتبعة للاستفادة من صندوق ضمان السيارات
86	خلاصة الفصل الثاني
87	الخاتمة
90	قائمة المصادر والمراجع
95	فهرس المحتويات

ملخص البحث:

كل مالك مركبة ملزم بالاكْتتاب في عقد تأمين يغطي الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير ، وعليه كل حادث سير سبب أضراراً مادية أو جسمية، يترتب عليه تعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها ، وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث وأمام شركات التأمين باعتبارها ضامناً أصلياً مكلف بالتعويض عن هذه الحوادث وهذا وفقاً للأمر 74-15 الذي تجلّى في إرساء قواعد قانونية خاصة بأساس الحق في التعويض و باليات التعويض وتقديره ، فضلاً عن وجود جهة استثنائية مكلفة بالتعويض في غياب التغطية التأمينية أو في ظل وجود حالات استثنائية تحول دون مطالبة الجهة الأصلية بالتعويض تدعى بصندوق ضمان السيارات.

الكلمات المفتاحية: التأمين الإلزامي، حوادث المرور، التعويض عن الأضرار، المسؤولية المدنية، صندوق ضمان السيارات.

Abstract:

Every vehicle owner is compelled to underwrite in an insurance contract that covers all damages caused by such vehicles to others. Therefore, every traffic accident causing material or physical shall yield to Indemnity for every victim or for those having the right. If the victim is not characterized by "other" towards the one civically responsible of the accident before the insurance companies, as an original guarantor in charge of indemnity for all such accidents following order n°15-74, which institutes legal rules of Indemnity rights mechanisms and estimation. Besides having an extraordinary side in charge of i amid the lack of an insurance coverage, or amid exceptional cases hindering the source side call for Indemnity, labeled as "automobile Guarantee Fund",

Keywords: Compulsory insurance, traffic accidents, damage compensation, civil liability, car guarantee fund.