

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة محمد بوضياف بالمسيلة

ميدان: الحقوق
فرع: قانون الأعمال
تخصص: قانون الأعمال



كلية: العلوم الحقوق و العلوم السياسية
قسم: الحقوق
رقم:

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي
تحت عنوان:

التعويض على الأضرار الناتجة عن حوادث المرور

تحت إشراف:

الدكتور خضري حمزة

من إعداد:

– بوخليفة عبد الرحمن

– عقون حسان

لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الجامعة	الصفة
بن حميدوش نور الدين	أستاذ محاضر	محمد بوضياف المسيلة	رئيسا
خضري حمزة	أستاذ محاضر	محمد بوضياف المسيلة	مشرفا ومقررا
والي عبد اللطيف	أستاذ محاضر	محمد بوضياف المسيلة	مناقشا

السنة الجامعية : 2020-2019

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر وتقدير

الشكر الأول لله الواحد القهار ولقوله صلي الله عليه وسلم من لم يشكر الناس لم يشكر الله إذ أتقدم بالشكر الجزيل إلي الاستاد المشرف خضري حمزة الذي كان نعم الموجه والمرشد ،

وقدم لنا النصائح من اجل إتمام هذا العمل، وكل الأساتذة بكلية الحقوق و العلوم السياسية بالمسيلة

هذه كلمات شكر تتم عن خالص أمنياتي لكل من كان لي عوناً من قريب أو بعيد

إهداء

نهدي هذا العمل المتواضع إلي الوالدين أمد الله في عمرهما و إلي كل الأصدقاء
والأحباب

إلي كل الأساتذة الذين اشرفوا علي تدريسنا من طور الابتدائي إلي طور الجامعي
والي كل ضحايا حوادث المرور



مقدمة

مقدمة

لقد كان للتطور العالمي في المجال الصناعي و الاقتصادي خاصة مع النصف الثاني من القرن 18 وما صاحبه من استعمال وسائل ومعدات آلية متطورة, صاحبه تطور في الإصابات والأضرار التي يسببها الإنسان بواسطة هذه الآلات للغير, إذ أصبحت الأضرار والخسائر المسجلة أكثر جسامة وتكلفة من الناحية من الناحية المادية والبشرية , فلم يعد الأمر كما كان من قبل أين كانت الإصابات التي يحدثها الشخص بنفسه أقل جسامة و أقل تعقيدا .

ومن بين هذه الآلات التي ظهرت السيارة, والتي مع تطور وازدياد الحظيرة العالمية للسيارات , أصبحت حوادث المرور بمثابة آفة حقيقية تشترك فيها الدول الغنية والفقيرة, فقد أكدت تقارير منظمة الصحة العالمية أن حوادث السير في العالم تسفر عن مقتل ما يزيد على مليوني شخص سنويا, وهذا بمعدل قتيل كل 30 ثانية, ما يجعل حوادث المرور ثاني مسبب للوفاة, إضافة إلى تخليف 50 مليون شخص مصاب بإصابات متنوعة¹.

أمام هذه الأرقام المهولة كان على الدول أن تتحرك وهذا بسن القوانين وتنظيمات خاصة للحد من المشاهد الدامية التي تشهدها الطرقات كل يوم , وقد قامت الجزائر على غرار باقي الدول بوضع قوانين ردمية وقائية, الهدف منها تجنب وقوع مثل هذه الحوادث, كقانون المرور, والمرسوم المتضمن تنظيم حركة المرور عبر الطرقات, إلا أن الآثار المترتبة على تطبيق هذه القوانين يبقى غير كافي , خاصة فيما يتعلق بمحو آثار الحادث, وما يخلفه للضحايا من أضرار مادية وخاصة جسدية, لهذا كان لابد من فرض نظام قانوني يؤدي إلى تعويض وجبر المتضررين من حوادث المرور, وبالفعل فقد سارع المشرع الجزائري بتطبيق هذا النظام من خلال إصدار الأمر 15-74 المعدل والمتمم بالقانون 31-88 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن حوادث المرور, وكذا الملحق المرفق لهذا القانون والذي نصت على مجموعة من التعويضات التي يجب أن تؤدي لضحايا حوادث المرور .

1- أهمية الموضوع :

التكلفة المادية والبشرية الكبيرة التي تخلفها حوادث المرور , بما تشكله من ضغط اجتماعي و اقتصادي على المجتمع , جعلتنا نحاول وضع هذا الموضوع في الميزان, من خلال إلقاء نظرة على التعويضات التي يقرها المشرع لصالح ضحايا حوادث المرور, ومدى كفاية وجدية هذه التعويضات الممنوحة في محو آثار الحادث, مع بيان مدى سهولة الحصول على هذه التعويضات .

2- أهداف الموضوع :

هناك عدة أهداف متوخاة من خلال دراسة موضوع "التعويض على الأضرار الناتجة عن حوادث المرور من أهمها الإحاطة بالموضوع من جل جوانبه, وذلك من خلال بحث مدى فعالية القوانين والتنظيمات الصادرة , وما انعكاس هذه القوانين على المضربين وشركات التأمين والمجتمع بصفة عامة .

¹ - غيف حمدان . قانون السير بين النص والنصيحة. الطبعة الأولى. منشورات الحلبي الحقوقية. بيروت. لبنان. 2012.

3- إشكالات الدراسة :

خلافاً لمبدأ سلطان الإدارة الذي يمنح للأفراد حرية التعاقد من عدمه، ألزم المشروع من خلال نص المادة الأولى (1) من الأمر 15\74 المعدل والمتمم بالقانون 88-13 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن حوادث المرور ، كل مالك عربية بالاكنتاب في عقد تأمين يغطي الأضرار الجسدية والمادية التي سببها تلك المرتبة للغير ، وذلك قبل إطلاقها للسير، وهو ما يجعلنا نتساءل حول مدى كفاية وقيمة التعويضات التي أقرها المشرع لصالح ضحايا حوادث المرور، وكذا نجاعة الإجراءات التي وضعها المشرع من أجل التسريع في حصولهم على التعويضات ؟
هذه الإشكالية الرئيسية تثير العديد من التساؤلات الفرعية تتمثل بالأساس في :

- 1- ما هو الأساس لقانوني لحق تعويض علي الأضرار الناتجة عن حوادث المرور ؟
- 2- هل هذا الحق مطلق، أم ترد عليه بعض الاستثناءات؟
- 3- ماهي مختلف الأضرار المستحقة للتعويض ؟ وماهي الإجراءات اللازمة للحصول عليها ؟

4- منهجية البحث المعتمدة :

اعتمدنا في هذا البحث على المنهج الاستقرائي التحليلي، وذلك من خلال استقراء مختلف المواد التي تتصل بالموضوع من قريب أو من بعيد، وخاصة الأمر 74-15 المعدل والمتمم بالقانون 88-31، ومحاولة تحليل هذه المواد، لبيان قيمتها القانونية والعلمية، وكذلك تحليل موقف الفقهاء من بعض الأمور التي تثار على المستوى العملي .
اعتمدنا كذلك على المنهج الوصفي، وذلك من خلال وصف طريقة عمل شركات التأمين في تسوية مختلف الملفات، وكذا مختلف الإجراءات القانونية التي تتم على مستوى المحاكم ، مع محاولة بيان موقف القضاء في كل مرة، وخاصة اجتهادات المحكمة العليا ، حتى تكون الدراسة متوازنة وجامعة لما هو فقهي وقضائي.

5- خطة البحث:

قسمنا بتقسيم المذكورة إلى فصلين:

الفصل الأول: تناولنا فيه الجانب القانوني لتعويض ضحايا الأضرار الناجمة عن حوادث المرور، وكذلك من خلال تقسيمه إلى **مبحثين** تطرقنا في **المبحث الأول** التعويض عن الأضرار الناتجة عن حوادث المرور من حيث الأساس القانوني، أما **المبحث الثاني** ذكرنا حالات سقوط الحق والاستثناء في تعويض ضحايا الحوادث المرورية.

الفصل الثاني: تناولنا فيه مجمل أنواع الأضرار الملزمة للتعويض وكذا التدبير الرامية للحصول علي التعويض، وقسمناه إلى **مبحثين** ، عالجنا في **المبحث الأول** أنواع الأضرار الملزمة للتعويض ، وفي **المبحث الثاني** مراحل وتدبير تسوية التعويضات.

حاولنا من خلال هذه الخطة مراعاة التوازن المادي و التوازن في التقسيم، مع تزويد كل فصل بملخص، ثم خاتمة حاولنا فيها الإجابة على الإشكالية المطروحة، مع جملة من التوصيات.

الفصل الأول:
الجانب القانوني العام لتعويض
الأضرار
الناجمة عن حوادث المرور

تمهيد وتقسيم :

حادث المرور باعتباره واقعة مادية ترتب أضرار للغير، يلزم من ارتكبه بتعويض الضحية المضرور في إطار ما يعرف بالمسؤولية المدنية، هذه الأخيرة تعرف بأنها "التزام المدين بتعويض الضرر الذي ترتب على إخلاله بالتزام يقع عليه، وهي إما أن تكون مسؤولية عقدية إذا كان مصدر الالتزام الذي حصل الإخلال به هو العقد، وإما أن تكون مسؤولية تقصيرية إذا كان الالتزام مصدره العمل غير المشروع"⁽¹⁾.

تعد المسؤولية المدنية عن حوادث المرور من أهم تطبيقات المسؤولية المدنية على الإطلاق، هذه المسؤولية ظهرت مع بداية استعمال السيارات وما سببته هذه الأخيرة من أضرار مختلفة، تنوع هذه الأضرار وتزايدها الكبير أدى إلى تغير وتطور الأساس القانوني التي تقوم عليها هذه المسؤولية، وذلك باجتهاد من القضاء والفقهاء والذين حاولوا حماية المضرور من صعوبة الإثبات القائمة في القواعد العامة من خلال تشجيع سن قوانين وتنظيمات خاصة بالمسؤولية المدنية الناتجة عن حوادث المرور تضمن للضحية الحصول على تعويض عادل، في مقابل ذلك لم يكن الحصول على التعويض أمرا مطلقا إنما خاضع لضوابط، إذ لم تحقق استثنى الضحية من الحصول على التعويض، من خلال هذا الفصل سنحاول بسط الجانب القانوني لتعويض الأضرار الناتجة عن حوادث المرور وذلك في بحثين .

في المبحث الأول سنتناول : التعويض عن الأضرار الناتجة عن حوادث المرور من حيث الأساس القانوني .

في المبحث الثاني سنعالج: حالات سقوط الحق والاستثناءات في تعويض الحوادث المرورية

¹ - بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري (الفعل غير المشروع - الإثراء بلا سبب) ط2، ج4، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007، ص8.

المبحث الأول

التعويض عن الأضرار الناتجة عن حوادث المرور من حيث الأساس القانوني

من المعلوم أن الجزائر كانت مستعمرة فرنسية، وكان من تبعات هذا الاحتلال -إضافة إلى التبعية السياسية والاقتصادية المطلقة - تبعية المنظومة القانونية التي كانت سائدة في الجزائر إلى المنظومة القانونية الفرنسية، بما في ذلك النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث المرور .

امتد تطبيق القانون الفرنسي إلى ما بعد الاستقلال إلى حين صدور الأمر 15-74⁽¹⁾ المعدل والمتمم بالقانون 88-31² المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية الناتجة في حوادث المرور. اختلف الأساس القانوني لحق الضحية في التعويض باختلاف كل مرحلة من هذه المراحل ، لذلك سنحاول من خلال هذا المبحث، معرفة ذلك الأساس القانوني من خلال بسط التطور التاريخي والذي يبدأ من مرحلة الاستعمار إلى مرحلة الاستقلال وصدور الأمر 15-74 سالف الذكر ، مع تبيان الشروط الواجب توافرها لتطبيق هذا الأخير ، وذلك في ثلاث مطالب كالاتي:

سنتناول في المطلب الأول: فترة سريان القانون الفرنسي .

ونتطرق في المطلب الثاني: مرحلة صدور الأمر 15-74 .

و في المطلب الثالث: شروط تطبيق الأمر 15-74 .

المطلب الأول

فترة سريان القانون الفرنسي

لو ألقينا نظرة دقيقة على هذه المرحلة، فإننا نجد أنها تنقسم إلى مرحلتين، المرحلة الأولى وهي مرحلة القواعد العامة الواردة في القانون الفرنسي أما المرحلة الثانية هي مرحلة تطبيق بعض القواعد الخاصة مثل قانون 1951 وقانون 1958.

الفرع الأول

فترة سريان القواعد العامة في القانون الفرنسي

في هذه الحالة طبق الاستعمار الفرنسي نظامه القانوني، وخاصة منه القانون المدني الصادر سنة 1804، بالتحديد القواعد العامة الواردة في المادتين 1382 و 1383 القانون المدني الفرنسي ، ثم بعد ذلك الفقرة الأولى الواردة في المادة 1384، حيث طبقت هذه القواعد الواردة في المواد المذكورة على المجتمع الجزائري القابع تحت وطأة الاستعمار ، خاصة ما يتعلق منها بالمسؤولية الناتجة عن حوادث السيارات شأنه في ذلك شأن النظام القانوني الذي كان سائدا في فرنسا⁽³⁾.

¹ - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 15 لسنة 1974 الصادرة بتاريخ 19 فبراير 1974.

² - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 29 لسنة 1988 الصادرة بتاريخ 20 يوليو 1988.

³ - إدريس فاضلي، المسؤولية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2010، ص40.

إن المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات قد خضعت في البداية إلى أحكام القواعد العامة عن المسؤولية التقصيرية ، والتي توجب على المضرور أن يثبت الخطأ في جانب المسؤول للحصول على حقه في التعويض، واستمر الحال على ما هو عليه إلى أن اهتدى القضاء الفرنسي مع بداية القرن العشرين إلى اكتشاف الفقرة الأولى من المادة 1/1384 من القانون المدني الفرنسي ، التي فسرها القضاء على أنها تتعلق بالمسؤولية المدنية عن فعل الشيء غير الحي .⁽¹⁾

ولكن اختلف القضاء حول افتراض الخطأ المؤسسة عليه ، وهو خطأ قابل لثبات العكس أم غير قابل لإثبات العكس، والفرق بين المفهومين يكمن في أن المدعى عليه يمكنه دفع المسؤولية بإثبات انعدام خطئه، وهذا بالنسبة للخطأ المفترض القابل لإثبات العكس ، أي أننا مازلنا أمام المسؤولية التقصيرية فقط ثم نقل عبء الإثبات من المدعى إلى المدعى عليه، أما بالنسبة للخطأ المفترض افتراضنا غير قابل لإثبات العكس ، لا يكفي من المدعى عليه إثبات انعدام خطئه لكي يعفى من المسؤولية، وإنما عليه أن يثبت أن الضرر كان نتيجة لقوة قاهرة أو حدث مفاجئ أو خطأ المضرور أو الغير، وفي هذه الحالة تخضع المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات لقواعد المسؤولية عن الأشياء، ومجمل هذه النظريات تعرف بالنظريات الذاتية أو الشخصية لأنها أقامت المسؤولية على أساس ذاتي وهو خطأ المدعى عليه.⁽²⁾

استمر الحال في القضاء الفرنسي على إعطاء الفقرة الأولى من المادة 1384 قراءة قائمة على أساس الخطأ غير قابل لإثبات العكس كما سبق بيانه، إلى حين صدور قرار الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1930/02/13 والمتعلق بقضية الطفلة جان دير "Jean Dear"، حيث كرس هذا القرار عدة مبادئ من أهمها إقامة المسؤولية على أساس المسؤولية المفترضة أو المسؤولية بقوة القانون ، هذه التسمية الجديدة اعتبرها أنصار نظرية تحمل التبعة تكريسا من القضاء للتصور الموضوعي لمسؤولية الحارس، إذ لا يمكن لحارسها أن ينفي عنه المسؤولية إلا بواسطة السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه.⁽³⁾

استمر الحال في الجزائر على ما عليه الحال في فرنسا طوال تلك الحقبة الاستعمارية إلى غاية استقلال الجزائر يوم 5 جويلية 1962، حيث إلى ذلك الوقت كان النظام القانوني الفرنسي يطبق على المجتمع الجزائري في مجال المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات .

الفرع الثاني

فترة سريان بعض القوانين الخاصة

بين احتلال الجزائر واستقلالها، وما تخلل ذلك من تطبيق للقانون الفرنسي كانت هناك محاولات من طرف الفقه والتشريع الفرنسي ، لاستبدال القواعد العامة بقواعد أخرى متخصصة ومن ذلك قانون 1951 والمتعلق بالحوادث الناجمة عن السيارات، وقد أنشئ بموجب هذا القانون صندوق ضمان السيارات، وهذا الصندوق يتولى تعويض ضحايا حوادث المرور والرجوع على المتسبب في الحادث في حالة قيام وثبوت مسؤولية حارس السيارة.⁽⁴⁾

¹ - محمد بعجي، المسؤولية المدنية المترتبة في حوادث السيارات، رسالة دكتوراه، إشراف حميد بن شنتي، جامعة الجزائر 1، السنة الجامعية 2008/2007، ص 83.

² - ادريس فاضلي، مرجع سابق، ص 202-203.

³ - مريم بلوصيف، المسؤولية الموضوعية كأساس للتعويض، مذكرة ماجستير، إشراف علي فيلال، جامعة الجزائر 1، 2012، ص 18.

⁴ - محمد بعجي، مرجع سابق، ص 84.

كما صدر في فرنسا قانون 1958، والذي ألزم كل مالك سيارة بإجراء تأمين يضمن مسؤوليته المدنية عن الأضرار التي يسببها للغير، وطبقا لهذا القانون فإن المسؤولية إما أن تكون عقدية أو تقصيرية، حيث يقوم المؤمن له يقوم بإبرام عقد مع شركة التأمين لتأمين الأضرار التي يحدثها للغير، وفي كلتا الحالتين فإنه يفترض خطأ سائق المركبة المؤمنة، خطأ يقبل إثبات العكس، وذلك بنفي المسؤولية عنه، فإذا اثبت خطأ السائق فإن المسؤولية تترتب عليه ويكون ملزما بتعويض المضرور، وتحل محله في هذه الحالة شركة التأمين وتقوم بتسديد مبلغ تعويض للمضرور، وذلك وفقا لعقد التأمين المبرم بينهما، أما إذا انتفت مسؤولية السائق لعدم توافر ركن الخطأ فإن المتضرر يحرم من التعويض وهذا ما يفيد الإجحاف والظلم بالنسبة للمتضرر إذ طبقنا عليه مثل هذه الأحكام الواردة في المواد (1382-1383) ثم 1/1384 من القانون المدني الفرنسي (مثلما سبق بيانه، وهي التي يتمتع بها القاضي بسلطة تقديرية واسعة فيما يتعلق بتعويض الأضرار الناجمة عن الحادث، ولا يخضع فيها القاضي لرقابة محكمة النقض إلا فيما يتعلق بالعناصر المكونة للمسؤولية من وجود خطأ وضرر وعلاقة سببية ما بينهما⁽¹⁾).

استمرت المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر على هذا الحال من تطبيق أحكام القانون الفرنسي سواء تلك الواردة في القواعد العامة للقانون المدني الفرنسي أو من خلال قانوني 1951 و 1958، وذلك حتى بعد الاستقلال حيث اضطرت الجزائر إلى أن تصدر القانون رقم 62-157 الصادر بتاريخ 1962/12/31²، والقاضي بتمديد العمل بالتشريعات النافذة ما لم تكن تتناقى والسيادة الوطنية، وبذلك أبقى هذا القانون بمقتضى التمديد الوارد فيه على نظام المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات إلى حين صدور القانون الجزائري المنظم لهذا المجال .

المطلب الثاني

صدور الأمر 74-15

بعد الاستقلال استمرت المحاكم في تطبيق القوانين الفرنسية، بما في ذلك المتعلق بنظام المسؤولية المدنية والتأمين والإلزامي عن حوادث السيارات، تطبيقا للقانون 62-157 القاضي بتمديد العمل بالتشريعات النافذة، إلى أن أصدر المشرع الجزائري الأمر رقم 74/15 بتاريخ 1974/01/30 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، محاولا من خلاله حل المشكلات الكبيرة التي أصبحت تعترض ضحايا حوادث المرور في سبيل حصولهم على التعويض .

الفرع الأول

مبدأ التعويض وفقا للأمر 74/15

الاهتمام المتزايد والرامي لحماية ضحايا حوادث المرور باعتبار أن الحادث حدث اجتماعي، ولغرض إيجاد قانون يضمن كافة الضحايا تعويضا بقطع النظر عن مسؤولياتهم في وقوع الحادث، وكذلك حرص الدولة على ضمان التعويض

¹ - بوجعة بن قارة، النظام القانوني للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، محاضرات أقيمت على طلبة المدرسة العليا للقضاء، الدورة العشرية، 2010/2009، ص4.

² - قانون رقم 62-157 المؤرخ في 1962/12/31 و المتعلق بتمديد العمل بالتشريعات القائمة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد6 الصادرة بتاريخ 1983/01/10.

المنصف لضحايا حوادث المرور ، استبدل المشرع الجزائري النظام التقليدي للمسؤولية المدنية بنظام جديد وهو نظام عدم الخطأ أو نظام التعويض خارج نطاق المسؤولية القائمة على أساس الخطأ ، وهذه الفكرة وجدت مبررها في مبدأ الضمان لحماية الضحايا من المخاطر الكبرى الناتجة على انتشار الآلات .⁽¹⁾

وباستقراء المادة الثامنة (8) من الأمر 15/74 التي تنص على أن : "كل حادث سير يسبب أضرار جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها و إن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث ويشمل هذا التعويض كذلك المكتتب في التأمين ومالك المركبة كما يمكن أن يشمل سائق المركبة ومسبب الحادث ضمن نفس الشروط المنصوص عليها في المادة 13 "، نجد أن المشرع طبع التعويض عن حوادث المرور بطابعين ، هما طابع التلقائية وطابع العمومية.

والمقصود بالطابع التلقائي للتعويض، أنه يكفي الحصول على التعويض أن يثبت الضحية أو ذوي حقوقها في حالة الوفاة أنه أصيب بأضرار جسمانية، بسبب حادث مرور تسببت به مركبة ذات محرك، بغض النظر عن تصرف السائق أثناء الحادث سواء كان تصرفه مخطئا أو غير مخطئ، بل إن خطأ الضحية نفسه يفتح حق التعويض، حيث لم يعد للخطأ² دور في قيام المسؤولية، أي أن حق الضحية في التعويض أصبح حقا مكتسبا بمجرد وقوع الحادث دون حاجة لإثبات مسؤولية المتسبب في الحادث، وهو ما يفتح الطريق كما سنرى في الفصل الثاني، لإتباع طريق التسوية الودية من أجل الحصول على التعويض دون إلزامية إتباع إجراءات قضائية معقدة قد تطول معها مدة تلقيه للتعويض، إضافة إلى ذلك فقد جعل المشرع من خلال الأمر 15/74 عملية تقدير التعويض تتم بطريقة حسابية طبقا للجدول الوارد في ملحق القانون 15/74، وبالتالي فلم يعد للقاضي سلطة تقدير التعويض كما هو الحال في القواعد العامة.

أما المقصود بالطابع العام أو الشامل للمستفيدين من التعويض، هو أن المادة 8 من الأمر 15/74 ألغت صفة الغير⁽³⁾ من أجل الحصول على التعويض بعد أن كانت شرطا أساسيا، بحيث يستطيع كل من مكتتب التأمين و مالك المركبة أن يطالب بجبر الأضرار التي أصابتهما، بل إن المشرع ذهب أبعد من ذلك إذ أنه أعطى للسائق الحق في التعويض، وإن كان قد تسبب في الواقعة بفعله الخاطئ⁽⁴⁾، إلا في حالات استثنائية نصت عليها المواد 13، 14، و 15 من نفس الأمر وهي تعتبر تطبيقات من المبدأ سنتطرق إليها في المبحث الثاني من هذا الفصل .

وقد كرس المحكمة العليا ما جاء في نص المادة 8 من الأمر 15/74 في قراراتها، ومن ذلك القرار رقم 228214 الصادر بتاريخ 1999/11/16 والذي جاء فيه : "حيث أن المادة 8 من أمر 15/74 الصادر في 30/01/1974 يفتح تلقائيا حق في التعويضات لكل ضحايا حوادث المرور أو ذوي حقوقهم.... حيث يتبين من تلاوة الوثائق المرفقة بالملف لاسيما ورقة الجلسة أن الطاعن لم يناقش أين وكيف تم حرق قانون 31/88 الصادر في 19/07/1988 بل

¹ -سمية بولحية، النظام القانوني لعقد التأمين على المركبات في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، إشراف محمد بودالي، جامعة أم البواقي، 2010، ص30.

² - سفيان زرقط، نظام تعويض الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، مذكرة لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، 2004-2005، ص10.

³ - الغير حسب القواعد العامة هو كل من لم يكن طرفا في العقد ولا خلفا عاما أو خاصا للمتعاقدين.

⁴ - سفيان زرقط، مرجع سابق، ص12.

اكتفى في مرافعته أمام قضاة الموضوع طلب تقسيم المسؤولية التي لم يكن لها أي تأثير على التعويض الممنوح كون أن أمر 15/74 مبني على نظرية المخاطر وليس نظرية الخطأ أو أن كل ضحايا حوادث المرور أو ذوي حقوقهم يعوضون مهما كانت مسؤولياتهم⁽¹⁾.

الفرع الثاني

حيثيات صدور الأمر 15/74

بالإضافة إلى ما ذكرناه من رغبة المشرع في منح حماية أكبر لضحايا حوادث المرور فإن هناك عدة مبررات عملية أدت إلى صدور الأمر 15/74 ، ومن تلك المبررات أن المفهوم السابق للمسؤولية لم يعد يتلاءم مع المفاهيم الاقتصادية والاجتماعية الحديثة وخصوصا في موضوع الأضرار التي تسببها وسائل النقل ، وبالتالي لا بد من الأخذ بالمفهوم الحديث الذي يتفق مع مبدأ ضرورة توفير الحماية للمتضرر من حوادث الطرق على أساس أن من يتضرر من استعمال سيارة يجب أن ينال التعويض فور إثبات الضرر.

كما أن المحاكم على مستوى كل درجات التقاضي قد تتأخر في الفصل في المنازعات المتعلقة بحوادث المرور، نتيجة حجم القضايا والملفات وبالتالي الإجراءات القضائية الطويلة نسبيا والمعقدة التي ينجم عنها التأخر في صدور الأحكام بعد سنوات من وقوع الحادث مما يقلل من قيمة الحق في التعويض بالنسبة للمضرور.⁽²⁾

كما أن ارتفاع المبالغ التي كان يحكم بها في ظل سلطة القاضي التقديرية لم تخلو من مبالغة مما أدى إلى تحميل شركات التأمين مبالغ ضخمة ، وهو ما أدى إلى اختلال التوازن المالي لهذه المؤسسات .

كما أن جزء هام من ضحايا حوادث المرور حرموا من الاستفادة من التعويض بسبب مسؤوليتهم في الحادث، مما جعل هؤلاء الضحايا أو ذوي حقوقهم يعيشون مشاكل اجتماعية حادة في غياب تشريع يحمي الأشخاص المصابين في الحادث أو ذوي الحقوق في حالة الوفاة .

كل هذه الأسباب وغيرها أدت بالمشرع الجزائري أن يعيد النظر في حق الحصول على التعويض بالنسبة لضحايا حوادث المرور.

تجدر الإشارة هنا أن الكثير من المحاكم رفضت تطبيق الأمر 15/74 المتعلق بالمسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث المرور. فيما التزمت بعض المحاكم بتطبيقه، وسبب هذا التناقض هو عدم صدور المراسيم التطبيقية والتي أحالت إليها المواد (7، 19، 20، 32، 34) من الأمر 15/74 والمتعلقة بالوثائق المتبقية لتلبية الالتزام بالتأمين والعقوبات التي توقع على الأشخاص الذين لم يمثلوا لهذا الالتزام ، وإجراءات التحقيق وطريقة تقدير نسبة العجز ومراجعتها، وقواعد الصندوق الخاص بالتعويضات، فالمواضيع التي أحالت إليها هذه المواد ذات أهمية بمكان، إذ ليس للقاضي إصدار حكمه إلا بعد اطلاعه على نسبة عجز الضحية والتي على أساسها يمنح للمضرور التعويض المستحق⁽³⁾.

¹ - نبيل صقر، حوادث المرور نسا وفقها وتطبيقا (قرارات المحكمة العليا حول حوادث المرور)، دار الهدى، الجزائر، 2009، ص236.

² - بوجمعة بن قارة، مرجع سابق، ص6.

³ - بوجمعة بن قارة، المرجع نفسه، ص32.

أمام هذا التجاذب ، حسمت الغرفة الجنائية للمجلس الأعلى هذا الخلاف بقرار أصدرته بتاريخ 1978/12/5 في إحدى القضايا برفضها تطبيق الأمر 15/74 إلى غاية صدور المراسيم التطبيقية⁽¹⁾، وبذلك فقد كان المجلس الأعلى للقضاء سابقا يبطل كل قرار يعمل بمقتضيات هذا الأمر قبل صدور المراسيم التطبيقية له، والتي مع صدورها بتاريخ 1980/02/16 بدأ التطبيق الفعلي للأمر 15.74 .

المطلب الثالث

شروط تطبيق الأمر 15/74

يشترط لتطبيق الأمر 15/74 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار توافر مجموعة من الشروط ، وهي أن يكون الضرر جسمانيا ، أن تكون مركبة ذات محرك هي من سببت الضرر و أن يتعلق الأمر بحدث مرور، وستتطرق لكل شرط على حدا.

الفرع الأول

أن يكون الضرر جسمانيا

لم يورد الأمر 15/74 تعريفا للضرر الجسماني ، إنما قام بحصرها في مجموعة من الأضرار التي تستوجب التعويض ، ويعرف الضرر الجسماني عادة بأنه كل إصابة تصيب جسم الشخص كالجروح والكسور وما يصاحبها من آلام ، فهو الضرر الذي يخل بسلامة الجسم وصحته ويتعدى ذلك إلى العاهات المستديمة كالبتير و التشويه ، وحتى يقال عن شخص أنه متضرر جسمانيا لا بد أن تتوافر فيه الشروط المطلوبة في الضرر بصفة عامة ، من أن يكون ضرا محققا وحالا مثل الإصابة بعاهة مستديمة، كفقدان السمع وبتير الساق ، أو يكون الضرر حتمي الوقوع وهو ما يسمى بالضرر المستقبل ، كالعجز عن لكسب لإصابة مانعة من مباشرة العمل⁽²⁾.

ويرى البعض أن الضرر الجسماني يتولد عنه شقان ، أحدهما مادي، ويتمثل في مصاريف التداوي والعلاج وما فاته من كسب وما لحقه من خسارة إبان فترة الإصابة ، وشق آخر لا يقوم بالمال ويتمثل في الآلام الجسمية التي عاشها المضرور أثناء الإصابة⁽³⁾.

إلا أنه هناك ضرر آخر يتمثل في الضرر الجسدي ذاته أو ما يعرف بالضرر الذي يمس بسلامة الجسدية للإنسان نتيجة حادث السيارة ومع ما يترتب على ذلك من تشوهات ، إذ يشكل الانتقاص من القدرة البدنية للشخص ضرر جسماني يستحق التعويض بغض النظر عما إذا ما ترتب عن هذا الانتقاص انتقاص في داخله أم لا⁽⁴⁾.

¹- أمرسوم 34/80 الصادر بتاريخ 1980/02/16 يتضمن تحديد شروط المادة 7 من الأمر 15/74.

ب- مرسوم 35/80 الصادر بتاريخ 1980/02/16 يتضمن تحديد شروط المادة 19 من الأمر 15/74.

ج- مرسوم 36/80 الصادر بتاريخ 1980/02/16 يتضمن تحديد شروط المادة 20 من الأمر 15/74.

د- مرسوم 37/80 الصادر بتاريخ 1980/02/16 يتضمن تحديد شروط المادتين 32 و 34 من الأمر 15/74.

²- ميلود ذبيح، حقوق ضحايا حوادث المرور في التشريع الجزائري (الايجابيات والاختلالات)، مقال بمجلة دفاتر السياسة والقانون، العدد9، سنة2013، جامعة ورقلة، الجزائر، ص123-124.

³- سمية بولحية، مرجع سابق، ص118.

⁴- سمية بولحية، المرجع نفسه، ص119.

وعليه يمكننا القول أن الضرر الجسدي نوعان ، ضرر أصلي ويتمثل في الإصابة ذاتها ، و ضرر تبعي و يتمثل في مخالفة تلك الإصابة من أضرار مادية ومعنوية .

وبالرجوع إلى المشرع الجزائري ومن خلال الملحق التابع للأمر 15/74 والمحدد للتعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم ، نجد أنه قد اعتمد على التقسيم السالف الذكر و ذلك كالآتي:

- التعويض عن الإصابة الجسمانية ذاتها، والتي تتمثل في العجز الدائم الكلي أو الجزئي عن العمل.
- التعويض عن الضرر المادي الناتج عن الإصابة الجسمانية، و التي تتمثل في العجز المؤقت عن العمل و المصاريف الطبية و الصيدلانية، و التعويض في حال الوفاة.

- التعويض عن الضرر المعنوي الناتج عن الإصابة الجسمانية و يتمثل في ضرر التألم و الضرر الجمالي.⁽¹⁾
مع العلم أن المشروع لم يقر بحق التعويض عن الضرر التألم المتوسط و الهام، و كذا عن الضرر المعنوي إلا سنة 1988 بموجب القانون 31/88 المعدل للأمر 15/74 ، و بالتالي فقبل صدور هذا القانون كان الضحايا محرومين من الحصول عليه.⁽²⁾

الفرع الثاني

أن تكون المركبة هي التي تسببت الضرر

إضافة إلى الشرط الأول و المتمثل في الضرر الجسمني، لا بد أن تكون المركبة هي التي سببت الضرر اللاحق بالضحية، فما هو المقصود بمصطلح "المركبة"؟

إن تحديد مفهوم المركبة الخاضعة للتأمين الإلزامي يتم بناء على التعريفات التي وردت بشأنها سواء في القوانين المختلفة المنظمة لحركة المرور أو في أنظمة التأمين الإلزامي، و بالرجوع إلى المادة الأولى الفقرة الثانية من الأمر 15-74 السالف ذكره نجد أنها قد عرفت الركة على أنها: "... و تعني كلمة مركبة في هذا النص، كل مركبة برية ذات محرك و كذلك مقطوراتها أو نصف مقطوراتها أو حمولاتها.
و يفهم بمقطوراتها أو نصف مقطورات ما يلي:

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

2- كل جهاز بري مرتبط بمركبة برية ذات محرك.

3- كل آلية أخرى يمكن أن تكون مشابهاة للمقطورات أو نصف المقطورات.

الملاحظ في نص هذه المادة أن المشرع لم يورد لفظ "الطريق" لتوصيف خصائص المركبات الخاضعة للتأمين الإلزامي، مما يدخل مركبات برية كالقطار تحت إلزامية هذا النص، رغم أن القطارات التابعة للدولة معفية من التأمين

¹ - سمية بولحية، مرجع سابق، ص119.

² - البند الخامس من الملحق للتعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو ذوي حقوقهم المعدل و المتمم بموجب القانون 31/88.

بنص المادة 3 من نفس الأمر كما سنرى، و هو ما يؤدي إلى وجود تناقض بين نص المادة الأولى و الثالثة من الأمر 15/74⁽¹⁾.

و بالرجوع لنص المادة الأولى من القانون رقم 01-14 مؤرخ في 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها، المعدل و المتمم بالقانون رقم 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004، و المعدل و المتمم بالقانون رقم 09-03 المؤرخ في 03 يوليو 2009، نجد أن المشرع ميز بين مفهوم المركبة و مفهوم السيارة، بنصه: "يقصد في مفهوم هذا القانون بما يأتي: ... المركبة : كل وسيلة نقل بري مزود بمحرك للدفع أو غير مزودة بذلك، تسير على الطريق بوسائلها الخاصة أو تدفع أو تجر.

- السيارة: كل مركبة موجهة لنقل الأشخاص أو البضائع تكون مزودة بجهاز ميكانيكي للدفع تسير على الطريق.

من خلال نص هذه المادة يتضح لنا أن مفهوم المركبة أوسع و أشمل من مفهوم السيارة، بل إن هذه الأخيرة هي نوع من أنواع المركبات، و عليه يمكننا القول أن كل سيارة هي مركبة و العكس ليس صحيح إذ ليست كل مركبة سيارة. و عليه فإن كلمة مركبة تشمل جميع أنواع السيارات و العربات و الآلات شريطة أن يكون لها محرك، مع عدم أخذ السيارة بمفهومها الضيق، و التي تحتوي على أربع عجلات، بل هي كل مركبة برية ذات محرك آلي سواء اشتملت على عجلتين كالموتوسيكل (Motocycle) أي الدراجة النارية أو ثلاث عجلات⁽²⁾.

من خلال ما سبق ، و بمفهوم المخالفة يتضح أن الدراجات و المركبات الغير النارية و التي تسير بقوة ركبها العضلية، و العربات المختلفة التي تسير بقوة الحيوان لا يشملها التأمين الإلزامي و لا يعتبر مركبة بالمفهوم السابق، و لعل المشروع استبعدها لأنها بمثابة مركبات بطيئة الحركة و بالتالي هي لا تشكل خطرا على الغير، مثلما هو الحال بالنسبة للمركبات المزودة بمحركات⁽³⁾ لكن السؤال الذي يطرح في هذه الحالة ، على أي أساس يخضع له هذه المركبات فهي حال وقع نتيجة دخلها ضرر للغير؟

يمكننا القول في هذه الحالة أن مركبات النقل البطيء (غير مزودة بمحرك) هي شيء كباقي الأشياء غير الحية ، و تخضع في ذلك الى الأحكام العامة المنصوص عليها في المادة 138 من القانون المدني الجزائري و التي جاء فيها أنه : " كل من تولى حراسة شيء و كانت له عليه سلطة الاستعمال و الرقابة يكون مسؤولا عن الضرر الذي يحدث ذلك الشيء"⁽⁴⁾.

إلى جانب استبعاد المشرع الضمني للمركبات الغير مزودة بمحرك من المفهوم الذي أخذ به لتحديد هذه الأخيرة، و جعل تدخلها ملزما بالتعويض ، نجد أن المشرع قد استثني فئة من المركبات رغم أنها تتوافر فيها نفس شروط المركبات الخاضعة للتأمين الإلزامي ، و الاستثناء في هذه الحالة هو استثناء قانوني أي أن المشرع قد نص صراحة على عدم إخضاع

¹ - محمد حامد، محاضرات في مقياس التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، أقيمت على طلبة الماستر 2 (فرع التأمينات)، جامعة الجزائر 1، 2013-2014، ص 26.

² - إبراهيم جعاب، التزام شركة التأمين بتعويض ضحايا حوادث المرور (دراسة بين تدخل المشرع واجتهادات القضاء)، مجلة التواصل، العدد 32، سنة 2012، جامعة عنابة، الجزائر، ص 122.

³ - محمد بعجي ، مرجع سابق، ص 210.

⁴ - محمد بعجي ، المرجع نفسه، ص 211.

هذه الفئة من المركبات لنظام التأمين الإلزامي⁽¹⁾، و تتضمن هذه الفئة نوعين من المركبات ، و هي المركبات المملوكة للدولة أو التي توجد تحت حراستها ، و هذا بنص المادة 2 من الأمر 15/74 : "إن الدولة و هي معفاة من الالتزام بالتأمين ، فانه تقع عليها التزامات المؤمن بالنسبة للمركبات التي تملكها أو الموجودة في حراستها. وكذلك وسائل النقل بالسكة الحديدية ، وهذا ما نصت عليه المادة 3 من نفس الأمر : " لا تري إلزامية التأمين المنصوص عليها في هذا الأمر على النقل في السكك الحديدية".

واستبعاد المركبات المملوكة للدولة أو الموجودة تحت حراستها ، جاء لتلاشي الحكمة من التأمين في هذه الحالة ، فإذا كان الهدف والغاية من الاكتتاب في عقد التأمين هو إيجاد جهة مليئة تضمن حماية الذمة المالية للمؤمن له في حالة وقوع حادث، وفي نفس الوقت تلتزم بتعويض الأضرار التي لحق بالمتضرر بسبب وقوعه ، فإن الدولة ليست بحاجة إلى اكتتاب عقد التأمين، فهي دوما مليئة بالذمة ، وعليه فهي ضامنة لنفسها، إذ تعتبر بمثابة مؤمن ذاتي ، ينطبق عليها ما ينطبق على المؤمن (شركة التأمين) من حيث الالتزام بالتعويض طبقاً لأحكام الأمر 15/74⁽²⁾. أما سبب إلغاء مركبات النقل عبر السكة الحديدية من التأمين ، فهذا راجع إلى كونها مركبة من المركبات المملوكة للدولة، وبالتالي فهي تخضع لما تخضع له باقي المركبات المملوكة لها .

الفرع الثالث

وجود حادث مرور

الصورة الغالبة في حوادث المرور التي تقع نتيجة تدخل المركبة، تقع أثناء مرورها بالطريق العام ، إلا أن مفهوم حادث مرور يبدو أوسع بكثير من ذلك ، حيث يشمل كل أنواع الحوادث في أي مكان كانت فيه المركبة أو السيارة المتركبة للضرر ، ويبدو ذلك من خلال نص المادة الثامنة من الأمر المذكور أعلاه حيث تنص على أن : "كل حادث سير سبب أضرار جسمانية يترتب عليه التعويض بكل ضحية أو ذوي حقوقها"، فنص المادة جاء عام وبذلك لم يحدد الحوادث الناجمة عن فعل المركبة تلك التي تقع بالطريق العام بل تعداه إلى أي مكان كانت فيه المركبة المتركبة للحوادث الضار⁽³⁾، وبالتالي يدخل في ذلك الحوادث التي تقع في أماكن إيقاف السيارات وفي أماكن العمل بها ، طالما أن هذه المركبة التي وقع منها الحادث مؤمن عليها .

ويندرج ضمن حوادث المرور ، كل إصابات الأشخاص أو وفياتهم والتي تقع في أي جزء من السيارة أو المركبة أو تقع من ملحق متصل بها سواء كانت المركبة متحركة أو ساكنة ، وبذلك فإن الأمر 15/74 المعدل والمتمم في القانون 31/88 ولاسيما المادة 8 منه أخذ بمفهوم الواسع لفكرة حادث المرور، ويمتد ليشمل حتى الحوادث الناجمة من انفصال أجزاء من السيارة أو تساقط بعض الأشياء التي تحملها السيارة ، ونفس الحكم بالنسبة للحصا أو الحجارة المتطايرة إثر

¹ - محمد حامد، مرجع سابق، ص 27.

² - راشد راشد، التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري المؤرخ في 9 أوت 1980، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992، معراج جديدي، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000، ص 126.

³ - محمد بعجي ، مرجع سابق، ص 214.

المرور السريع للسيارة ، إذ رغم عدم وجود اصطدام مادي مباشر ، فإن مشاركة السيارة يكفي للقول بوجود حادث مرور لكن شرط وجود علاقة سببية بين الحادث والأشياء التي سقطت منها⁽¹⁾ .

بعد أن تعرفنا على مفهوم حادث المرور في التشريع الجزائري يجب أن نشير إلى أن المشرع أساء طريقة صياغته للمادة الأولى من الأمر 15/74 والتي جاءت كالتالي "كل مالك مركبة ملزم بالاكتساب في عقد تأمين يغطي الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير وذلك قبل إطلاقها للسير ..."، فاعتماد المشرع كلمة "تسببها" توحى بأن المشرع الجزائري مازال يعتمد على النظام التقليدي للمسؤولية المدنية في تعويض ضحايا المرور، وهو النظام القائم على مبدأ "السببية"، في حين أن المشرع قطع كل علاقة مع النظام القديم، وذلك بنص المادة 8 من الأمر ذاته، إذ أصبح تعويض ضحايا المرور قائما على المسؤولية دون خطأ أو المسؤولية التضامنية⁽²⁾ .

لذا كان على المشرع اعتماد صياغة تتناسب و تتناسق مع الاتجاه التي تبناه في تعويض ضحايا حوادث المرور ، والذي قلنا عنه أنه تعويض تلقائي، وهذا ما أخذ به المشرع الفرنسي في المادة الأولى⁽³⁾ من قانون (بادنتر ل 5 جويلية 1985) المتعلق بتحسين وضعية ضحايا حوادث المرور وتسريع إجراءات تعويضهم ، الذي جاء بمفهوم تدخل المركبة ذات محرك (L'implication)، بدلا من مفهوم السببية (Causalité)، والفرق بين المفهومين شاسع ، فالضحية وفقا للمفهوم الأول يكفي أن يثبت تدخل السيارة في ارتكاب الضرر دون الحاجة لإقامة أي علاقة سببية ، عكس المفهوم الثاني الذي يوجب على الضحية أن يثبت وجود علاقة سببية بين السيارة والضرر الحاصل ، وهو ما يرجع بين إلى النظام التقليدي البائد للمسؤولية المدنية ، لذا نقترح أن يتم تعديل المادة الأولى من الأمر 15/74 وتكون صياغتها على النحو التالي " كل مالك مركبة ملزم بالاكتساب في عقد تأمين يغطي الأضرار التي يحدثها تدخل تلك المركبة للغير وذلك قبل إطلاقها للسير".

المبحث الثاني

حالات سقوط الحق والاستثناء في تعويض الحوادث المرورية

إذا كان الأصل هو تعويض ضحايا حوادث المرور وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث وهذا حسب نص المادة 8 من الأمر 15/74 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبمنظومة التعويض عن الأضرار فإن هذا الأصل ليس مطلقا، بل هناك حالات سقوط الحق في الضمان وذلك في حالة ارتكاب السائق لأخطاء غير عمدية، وحالات الاستثناء من الضمان، وذلك في حالة ارتكاب السائق لأخطاء عمدية أو غير معذورة .

¹ - محمد بعجي ، المرجع نفسه، ص215.

1- Khiair ghenima Lahlou.L'émergence d'un nouveau droit de l'indemnisation des dommages corporels (un livres commune entre l'université d'Alger 1 et l'université de pau). Sous-direction de l'information et l'enseignement supérieur.Algérie.2012. p 134

³-Article 1de loi n°85-677 du 5juillet tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation indique que : "Les dispositions du présent chapitre s'appliquent . même l'orsqu'elle sont transportées en vertu d'un contrat , aux victimes d'un accident de circulation dans lequel est implique un véhicule terrestre à montent ainsi que ses remorque ou semi- remorques, à l'exception des chemins de fer et des tramways circulant sur des voix qui leur sont propre .

وتظهر أهمية التفرقة بين السقوط الحق في الضمان ، والاستثناء من الضمان من حيث الإثبات ، ومن حيث مجال التطبيق ، فمن حيث الإثبات في سقوط الحق في الضمان ، فإنه يقع على المؤمن إثبات سقوط حق المؤمن له في الضمان، أما في حالة الاستثناء من الضمان (استبعاد الضمان) فيقع على المؤمن له إثبات أن الخطر الذي تحقق لم يكن مستبعدا من الضمان⁽¹⁾.

أما من حيث مجال التطبيق ، فسقوط الضمان يمكن تطبيقه على السائق دون غيره، أي لا يمتد ذلك الجزاء إلى مالك المركبة غير السائق وغيره، أما استثناء الضمان فيسري على السائق ومالك المركبة وغيره، وهو ما أقرته المحكمة العليا في قرارها رقم 435374 الصادر بتاريخ 2008/12/24 والذي جاء فيه : "حيث أن سقوط الضمان يمكن تطبيقه على السائق دون غيره، أما استثناء الضمان فيسري على السائق ومالك المركبة وغيره الذي وفي هذه الحالة الضحية أخفق الفرار في تطبيق القانون عندما قال يتعلق الأمر بسقوط الضمان بينما الأمر يتعلق باستثناء الضمان². وعليه نقسم هذا المبحث إلى مطلبين :

سنتناول في المطلب الأول : حالات سقوط الحق في الضمان.

وفي المطلب الثاني : حالات الاستثناءات من الضمان.

المطلب الأول

حالات سقوط الحق في الضمان

إذا كان المشرع قد أقر مبدأ التعويض الخارج عن نطاق المسؤولية لكل الضحايا حوادث المرور وفقا لما هو مقرر في المادة 8 من الأمر 15/74، إلا أنه لا يمكن اعتبار نظام عدم الخطأ نظاما مطلقا ، بل هناك حالات تؤثر فيها الأخطاء التي يرتكبها السائق على التعويضات المستحقة ، كحالة السائق المخطئ وفقا لنص المادة 13 من الأمر 15/74، أو السائق الذي يتولى القيادة في حالة السكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة ، أو حالة سارق المركبة وشركائه و أخيرا حالة السائق المخالف لشروط ممارسة عملية نقل الأشخاص و الأشياء .

الفرع الأول

حالة السائق المخطئ وفقا لنص المادة 13 من الأمر 15/74

لقد نصت المادة 13 من الأمر 15/74 على ما يلي : "إذا حمل السائق المركبة جزءا من المسؤولية عن جميع الأخطاء ماعدا الأخطاء المشار إليها في المادة التالية فإن التعويض الممنوح له يخفض بنسبة الحصة المعادلة للمسؤولية التي وضعت على عاتقه إلا في حالة العجز الدائم المعادل ل 50 فأكثر ولا يسري هذا التخفيض على ذوي حقوقه في حالة الوفاة".

¹ - عيسى لحاق، الاستثناءات الواردة على مبدأ تعويض ضحايا حوادث المرور، مذكرة ماجستير، إشراف رزق الله العربي بين مهدي، كلية الحقوق بن عكنون، سنة 2004/2005، ص71.

² - مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، سنة 2009، ص129.

من خلال نص المادة يمكن القول أن تطبيقها مرتبط بوجود فعل مخطئ من السائق، هذا الخطأ يجب أن يكون مختلفاً عن الأخطاء المنصوص عليها في المواد 14 و 15 من نفس الأمر ، و بالتالي فإن أي خطأ يخرج عن دائرة الخطأ المنصوص عليها في المواد 14، 15 ، يدخل في دائرة الأخطاء المنصوص عليها في المادة 13.

إضافة إلى هذا الشرط فإن درجة جسامه الخطأ هي المأخوذة بعين الاعتبار بل درجة مشاركة الخطأ في تحقيق الضرر⁽¹⁾، فقد نكون أمام خطأ جسيم لكن درجة مشاركته في تحقيق الضرر ضئيلة ، و العكس قد تكون أمام خطأ يسير لكن درجة مشاركة في تحقيق الضرر كبيرة ، و يبقى القاضي وحده هو المؤهل لتحديد درجة مسؤولية السائق من خلال الوثائق و التحريات و المعاينة². و بالرجوع الى نص المادة 13 نجد أنها تنص على أن السائق المخطئ يتحمل جزء من المسؤولية الشخصية، و من ثم فإن التعويض الممنوح له يتناسب طردياً مع الحصة المقابلة للمسؤولية عن الحادث، فإذا كانت نسبة مشاركته في الحادث مثلاً 30% فإنه لا يأخذ من التعويض المستحق سوى ما نسبته 70% ، إذا كانت نسبة مشاركته في الحادث 80 % فإنه يعوض بنسبة 20% و هكذا دواليك.

و هذا يعني أنه لكي يستحق الضحية السائق التعويض لا بد أن يثبت أنه لم يرتكب أي خطأ ، و يبقى حق الضحية السائق مضموناً في حالة بلغت نسبة العجز 50% أو أكثر في حالة وفاته بالنسبة لذي حقوقه.

أما بالنسبة للإجراءات القضائية فإن الضحية غير السائق لا يحتاج إلى حكم قضائي ليتحصل على التعويض بل يكفي إثبات الضرر اللاحق به ، عكس الضحية السائق غير المتوفى و الذي لم تبلغ نسبة عجزه 50% فإنه تعويضه يحتاج لحكم قضائي ، تحدد فيه نسبة مشاركته في الحادث و عليه نسبة التعويض المستحق⁽³⁾.

الفرع الثاني

حالة السائق الذي يتولى القيادة في حالة السكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات والممنوعات المحظورة

من بين أسباب حوادث المرور ، تحتل القيادة في حالة السكر أو تحت تأثير المخدرات نسبة معتبرة، لذلك لجأت كل الدول إلى اعتناق مبدأ تجريم هذا الفعل و إنزال العقوبة المستحقة بمرتكبه، و هذا ما نجد في القانون الجزائري ، إذ تنص المادة 68 من الأمر 09-3⁽⁴⁾ المتضمن قانون المرور المعدل و المتمم للأمر 01-14⁽⁵⁾ على ما يلي : "يعاقب بالحبس من سنتين (2) إلى خمس (5) سنوات و بغرامة من 100.000 دج إلى 300.000 دج كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ و هو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

¹ -Boualem Yaici, . L'indemnisation des victimes des accident de circulation (ordonnance 74-15 du 30 janvier 1974). Mémoire de magister. Université d'Alger.1979.p106.

² - بوجمعة بن قارة، مرجع سابق، ص11.

³ - بوجمعة بن قارة، المرجع نفسه، ص11.

⁴ - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد45، الصادرة بتاريخ 22 يوليو سنة 2009.

⁵ - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد45، الصادرة بتاريخ 19 يوليو سنة 2001.

و عندما يرتكب القتل الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة يعاقب السائق بالحبس من (5) إلى (10) سنوات و بغرامة مالية من 500.000 دج إلى 1000.000 دج .

و تنص المادة 70 من نفس الأمر على : "يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات و بغرامة مالية من 50 ألف دج إلى 150 ألف دج، كل سائق ارتكب جنحة الجرح الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل في أصناف المخدرات.

وعندما ترتكب جنحة الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة يعاقب بالحبس من سنتين (2) إلى خمس (5) سنوات و بغرامة من 100.000 دج إلى 250.000 دج . و تنص المادة 74 من نفس الأمر على ما يلي : " يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين و بغرامة 50.000 دج إلى 100.000 دج ، كل شخص يقود مركبة أو يرافق السائق المتدرب في إطار التمهين بدون مقابل أو بمقابل مثلما هو محدد في هذا القانون ، و هو في حالة سكر.

تطبق نفس العقوبة على كل شخص يقود مركبة و هو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات: ما يلاحظ على القانون الجديد 03/09 المعدل للأمر 04/01 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها، أن المشرع لم يعد يجمع بين جريمة الجرح و القتل الخطأ تحت تأثير المسكرات بعقوبة واحدة كما كان في المادة 66 من القانون القديم 04/01 ، إنما خصص لجنحة الجرح الخطأ تحت تأثير حالة السكر أو مواد مخدرة عقوبة منفردة تتمثل في الحبس من سنة (1) إلى (3) سنوات و بغرامة من 50 ألف دج

إلى 150 ألف دج، مع إدراج حكم خاص جديد يتعلق بارتكاب جنحة الجرح الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، إذ تصل عقوبة السائق من سنتين (2) إلى خمس (5) سنوات و بغرامة من 100 ألف دج إلى 250 ألف دج ، و تبدو مضاعفة العقوبة في هذه الحالة منطقية إذا ما قيست بحجم الوسيلة المستعملة ، فالأضرار التي خلفتها مركبات الوزن الثقيل أكبر بكثير من مركبات الوزن الخفيف.

أما بالنسبة لجريمة القتل الخطأ التي أصبحت تنص عليها المادة 68 من الأمر 03/09 بدلا من المادة 66 من الامر 04/01، فقد نص المشرع على عقوبة الحبس سنتين (2) كحد أدنى بدلا من (1) سنة واحدة ، مع مضاعفة الغرامة من 50 ألف دج كحد أدنى إلى 100 ألف دج ، ومن 150 ألف دج كحد أقصى إلى 300 ألف دج، وكل ذلك مع إيراد حكم خاص مضاعف بالنسبة للقتل الخطأ في نفس الظروف للجرائم المرتكبة بواسطة مركبات الوزن الثقيل ، وهو ما لم يكن موجود في الأمر القديم 04/01 .

و بالنسبة للسياسة في حالة سكر فقد جعل المشرع عقوبتها تتمثل في الحبس من ستة (6) أشهر كحد أدنى بدلا من شهرين (2) ، وتصل العقوبة إلى حد سنتين (2) بدلا من (18) شهر كحد أقصى، مع مضاعفة الغرامة لتصل إلى 50 ألف دج بدلا من 5 آلاف دج كحد أدنى و 100 ألف دج بدلا من 50 ألف دج كحد أقصى .

هذا العرض السريع لتطور العقوبات المتعلقة بالسائق الذي يتولى القيادة في حالة سكر تظهر أن المشرع قام بمضاعفة العقوبة التي كان منصوص عليها في القانون القديم ، وهذا حرصا منه على فرض تدابير يكون لها أثر وقائي وعلاجي، من أجل خفض نسبة حوادث المرور التي عرفت ارتفاعا كبيرا في السنوات الأخيرة ، لكم الملاحظ في هذا السياق أن المشرع كان يفرض وجوب تجاوز نسبة الكحول في الدم 0,10 غ في الألف (1000ملل) حتى تكون أمام حالة السكر (المادة 67 من الأمر 04/01)، فيما رفع هذه النسبة إلى 0,20 غ في الألف (1000 ملل) في القانون الجديد، وهو الإجراء المستغرب في طرف المشرع الجزائري فبدلا من خفض النسبة قام برفعها، فما هو السبب يا ترى ؟

ربما حاول المشرع الجزائري تجنب المشاكل العملية المطروحة بشأن تحديد نسبة الكحول في الدم ، كون جسم الإنسان يحتوي على نسبة من الكحول الطبيعية تقدر ب 0,03 غ في الألف ، إضافة إلى تناوله الأطعمة معينة مما يؤدي ارتفاع نسبة الكحول في الدم رغم عدم تناوله للخمور والمشروبات الكحولية، والتي يمكن أن تصل إلى أكثر من 0,10 غ في الألف ، خاصة مع الوسائل التقليدية المستعملة في الكشف عن نسبة الكحول في الدم من طرف الأعوان المكلفين بذلك .

إضافة للجزاء الجنائي ، أورد المشرع جزاء مدنيا يتمثل في سقوط الحق عن التعويض والمنصوص عليه في المادة 14 من الأمر 15/74 التي جاء فيها أنه: "إذا كانت المسؤولية الكاملة أو الجزئية عن الحادث مسببة عن القيادة في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة ، فلا يحق للسائق المحكوم عليه بهذه الأسباب المطالبة بأي تعويض، ولا تسري هذه الأحكام على ذوي حقوقه في حالة الوفاة".

من خلال استقراء المادة 14 يتضح أنه حتى يسقط الحق في التعويض عن السائق لا بد من توافر الشروط التالية :

1. حالة سكر أو حالات مشابهة:

أقر المشرع الجزائري نفس العقوبة المدنية في حالة السكر وفي حالة القيادة تحت تأثير المخدرات أو المنومات المحظورة رفضا بذلك أي شكل من أشكال التمييز بينهما⁽¹⁾، على اعتبار أن كل المواد المذكورة لها نفس الأثر على السائق ، وهو التقليل من قدراته البدنية والذهنية، مع العلم أن القيادة تحت تأثير الكحول في القانون الجزائري لا تكون محلا للعقوبة المدنية المنصوص عليها في المادة 14 من الأمر 15/74 إلا إذا كانت نسبة الكحول في الدم⁽²⁾ تعادل أو تزيد عن 0,20 غ في الألف (1000 ملل) وهذا حسب نص المادة 03 في الأمر 03/09 المعدل والمتمم للأمر 14/01 المتضمن تنظيم حركة المرور والطرق وسلامتها وأمنها، للتذكير فإن هذه النسبة في الأمر 14/01 كانت تمثل 0,10 غ في الألف (1000 ملل) وهذا حسب المادة 67 منه .

2. القيادة في إحدى هذه الحالات :

لا يكفي تطبيق الجزاء المدني المنصوص عليه في المادة 14 من الأمر 15/74 توافر حالة السكر أو أحد الحالات المشابهة لها ، إنما يجب أن تتزامن هذه الحالات مع فعل القيادة أي نحو التوجيه الفعلي للمركبة والسيطرة عليها ، في

¹ - عيسى لحاق، مرجع سابق، ص42.

² - يستعمل عادة أعوان الشرطة القضائية مقياسا لقياس نسبة الكحول في الدم، وهما مقياس الكحول العادي ومقياس الأليل، إذ يعتمد كلا الجهازين على القياس الفوري لنسبة الكحول بتحليل الهواء المستخرج من الشخص.

طريق التحريك الآلي لقوة الدفع الذاتية للمحرك مع دفعها للسير في الطريق المخصص ، وعليه يعتبر السائق الذي يدفع سيارته بيده راجلا، ولا يتابع من أجل السياقة في حالة سكر⁽¹⁾ .

3. صدور حكم قضائي بالإدانة الجزائية :

بالإضافة إلى الشرطين السابقين ، يجب أن يكون فعل السائق محل إدانة جزائية ، وهذا حتى نطبق المادة 14 من الأمر 15/74 ، وبالتالي حرمان السائق الذي يكون في حالة سكر أو أحد الحالات المشابهة من التعويض .
وبالنسبة للحكم الجزائي يشترط فيه أن يكون حكما باتا ، أي غير قابل للطعن فيه لا بالمعارضة وبالاستئناف ولا بالنقض⁽²⁾ .

والحكمة من اشتراط صدور الإدانة الجزائية حتى تكون العقوبة المدنية محل تطبيق ، هو تفادي كل أشكال المنازعة التي قد تثار بين المؤمن والمؤمن له، بشأن حالة الإعفاء من التعويض ، ففي حالة انعدام الإدانة الجزائية مثلا نكون امام انعدام للعقوبة المدنية وهو ما يفتح المجال للمؤمن له (السائق) بالمطالبة بالتعويض⁽³⁾ .

4. العلاقة السببية بين حالة السكر أو أحد الحالات المشابهة :

إذا كانت مسألة إثبات حالة السكر أو أحد الحالات المشابهة لا تثير أي صعوبة من الناحية العملية و هذا للتطور في الوسائل التقنية المستعملة للكشف عن هذه الحالات ، و الأمر نفسه بالنسبة للحكم بالإدانة الجزائية كون القاضي الجزائي مقيد بشروط لاسيما بالنسبة لبلوغ نسبة الكحول في الدم 0,20 غ في الألف (1000ملل) من أجل الإدانة الجزائية ، كون القانون لا يشترط للإدانة الجزائية قيام علاقة سببية بين حالة السكر والحادثة ، فإن الأمر ليس ذلك بالنسبة لتطبيق العقوبة المدنية المنصوص عليها في المادة 14 من الأمر 15/74 ، كون هذه الأخيرة لا تكون محل تطبيق إلا إذا تزامنت حالة سكر أو أحد الحالات المشابهة بالحادثة ، وهذا ما يبدو واضحا من خلال نص المادة 14: "...إذا كانت المسؤولية الكاملة أو الجزئية عن الحادث مسببة من القيادة في حالة سكر..." .

وعليه فالسؤال المطروح في هذه الحالة، هل يكتفي القاضي المدني بالإدانة الجزئية من أجل تطبيق العقوبة المدنية ، بعبارة أخرى هل يكفي الحكم الجزائي لإثبات وجود علاقة سببية بين حالة السكر أو أحد الحالات المشابهة والحادثة؟ أم أن الإدانة الجزئية لا تعد مرجعا للعلاقة وبالتالي يستطيع السائق إثبات غياب كلي لعلاقة السببية بين الحادث وحالة السكر لكي يستفيد من التعويض؟ وهل يستطيع القاضي المدني الفصل في الدعوى المدنية مخالفا الحكم الجزائي أو العكس يجب عليه احترامه؟⁽⁴⁾

من أجل إيجاد حل على القاضي الأخذ بعين الاعتبار التسبب المنطوق به في حكم القاضي الجزائي ، فإذا ما بني القاضي الجزائي تسببه على أساس التهور وعدم الحيطة من السائق في حالة سكر وهو ما نتج عنه جريمة قتل أو جرح

¹ - عيسى لحاق، مرجع سابق، ص43.

² - Boualem Yaici, Op.Cit.P113.

³ - عيسى لحاق، مرجع سابق، ص44.

⁴ - Boualem Yaici, Op.Cit.P114.

خطأ، فإن القاضي المدني يكون محكوم بهذه الوقائع، وعلى العكس إذا لم تربط الإدانة الجزائية بين حالة السكر ووقوع الحادث فالقاضي المدني كامل الحرية والسيادة لتقدير الأفعال والادعاءات التي من شأنها نفي أو إثبات الوقائع⁽¹⁾.
في حال تحقق الشروط الأربع المذكورة، تكون بصدد تحقق العقوبة المدنية المنصوص عليها في المادة 14 من الأمر 15/74 والتي تتمثل في سقوط الحق في التعويض بالنسبة للسائق الذي يتولى القيادة في حالة سكر أو في إحدى الحالات المشابهة، مع بقاء الحق في التعويض قائما بالنسبة لذوي حقوقه حال الوفاة، وهو ما أكدته المادة 1/14 من نفس الأمر: "...ولا تسري هذه الأحكام على ذوي حقوقه في حال الوفاة". وقد أكدت المحكمة العليا هذا المبدأ في العديد من قراراتها، من ذلك قرارها رقم 287399 بتاريخ 2004/02/10، إذ جاء في ملخص القرار: "... حيث أنه من جهة فإن مقتضيات المادة 14 من الأمر 15/74 المؤرخ في 74/01/30 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض الأضرار تنص: "إذا كانت المسؤولية الكاملة أو الجزئية عن الحادث مسببة عن القيادة في حالة السكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة، فلا يحق للسائق المحكوم عليه بهذه الأسباب المطالبة بأي تعويض، ولا تسري هذه الأحكام على ذوي حقوقه في حالة الوفاة.

حيث أن هذا النص لا يسقط سوى حق المتهم وليس حقوق الغير، حيث وبالإضافة إلى ذلك فإن المادة 5 من المرسوم رقم 34/80 المحدد لشروط تطبيق المادة 7 من الأمر المشار إليه آنفا، تنص في فقرتها الأولى على سقوط ضمانات التأمين عن السائق وحد هو في فقرتها الثانية فإن نفس المادة تنص على "...ومع ذلك، لا يحتاج سقوط هذه الحقوق على المصابين أو ذوي حقوقهم.

حيث وبالتالي فإنه بإخراج الهيئة المؤمنة ضامنة المتهم في دفع التعويضات الناجمة عم الأضرار اللاحقة من جراء الجروح غير العمدية بسبب أن السائق كان في حالة سكر، فإن قضاة الاستئناف أخطئوا في تطبيق القانون⁽²⁾.
جدير بالملاحظة أن السائق في حالة السكر أو أحد الحالات المشابهة، لم يكن يستفيد من التعويض مهما بلغت نسبة عجزه، حتى صدور المرسوم التطبيقي 34/80 والذي ينص في المادة 3/5 منه على: "...ومع ذلك لا يحتاج سقوط هذه الحقوق على المصابين أو ذوي الحقوق وعلاوة على ذلك، لا يمكن أن يسري على ذوي الحقوق في حالة وفاة الأشخاص المذكورين في الفقرتين الأولى والثانية السابقتين أو على الأشخاص الذين يعيلونهم في حالة العجز الدائم الجزئي الذي يزيد على 66%".

وبالتالي عدم سريان سقوط الحق في التعويض في مواجهة السائق الذي بلغت نسبة عجزه الدائم الجزئي 66% أو أكثر أي ما يعادل ثلثي القدرة الكلية للشخص، والسبب أن هذه الحالة تعادل حالة الوفاة وهناك من يرى أن المتضرر في حقيقة الأمر هو عائلة السائق، وعليه فعدم إسقاط الضمان جاء لمصلحتهم⁽³⁾.

الفرع الثالث

حالة سائق المركبة وشركائه

¹ - Boualem Yaici, Op.Cit.P115.

² - نبيل صقر، مرجع سابق، ص151-152.

³ - عيسى لحاق، مرجع سابق، ص47.

لقد نصت المادة 15 من الأمر 15/74 على أنه: "إذا سرت المركبة فلا ينتفع السارق و الأعوان بتاتا من التعويض ولا تسري هه الأحكام على ذوي حقوقهم في حالة الوفاة وكذلك الأشخاص المنقولين وذوي حقوقهم". انطلاقا من هذا النص يحرم سائق المركبة وأعوانه من التعويض ولا يمكنهم المطالبة بالتعويض، غير أن هذا الحرمان لا يسري على ذوي حقوقهم في حالة الوفاة ، كما لا يسري هذا الحرمان على الأشخاص المنقولين وذوي حقوقهم . و بعد صدور المرسوم 37/80 ثم توسيع العمل بالمادة 15 من الأمر 15/74، إذ يستفيد السائق السارق وشركاؤه من التعويض وهذا في حال بلغت نسبة العجز الجزائي %66 أو أكثر باعتبار أن هذه النسبة معادلة للوفاة⁽¹⁾. وهو ما نصت عليه المادة السابقة 7 التي وردت تحت باب الثالث ، المعنون ب" الأضرار والأشخاص المستثنون من التزام الصندوق الخاص بالتعويضات " أي أن الصندوق الخاص بالتعويضات هو من يلتزم بالتعويض في هذه الحالة وليس شركة التأمين (المؤمن).

أما بالنسبة للغير فإن المؤمن هو الذي يقوم بتعويضهم مهما كانت نسبة عجزهم . جدير بالذكر أنه تم تغيير تسمية الصندوق الخاص بالتعويضات إلى صندوق ضمان السيارات ، وهو تغيير في العنوان فقط وذلك وفقا للقانون رقم 11/02 المؤرخ في 2002/12/24 المتضمن قانون المالية لسنة 2013 عبر نص المادة 117 بنصها: " تحول إيرادات ونفقات صندوق التعويض الخاص المحدد بموجب المادة 32 من الأمر 15/74 والمتعلق بالزامية التأمين على السيارات إلى صندوق ضمان السيارات المذكور أعلاه⁽²⁾. وقد صدر المرسوم التنفيذي رقم 103/04 يتضمن إنشاء الأجهزة التنفيذية للصندوق ويحدد قانونها الأساسي⁽³⁾.

الفرع الرابع

حالة السائق لشروط ممارسة عملية نقل للأشخاص أو الأشياء

بالإضافة إلى الحالات المذكورة سابقا، فقد أوردت المادة 5 من المرسوم التطبيقي 34/80 حالتين إضافيتين يسقط فيهما حق السائق في الحصول على التعويض وهذا نظرا لارتكابه خطأ في عملية نقل أشخاص (أولا) أو نقل البضائع و الأشياء (ثانيا) .

أولا : حالة السائق المخالف لشروط ممارسة عملية نقل الأشخاص

تنص المادة 2/5: "يسقط الحق في الضمان

2. عن السائق و/أو المالك لنقله وقت الحادث أشخاصا بدون عوض ولا إذن مسبق قانوني فيما إذا لحقت بمؤلاء الأشخاص أضرار جسمانية..."

من خلال نص المادة يتضح أنه حتى نطبق العقوبة المدنية المتمثلة في سقوط الحق في التعويض ، لا بد أن المالك قد قام بنقل أشخاص بدون عوض، ولا إذن قانوني، إضافة إلى ذلك تزامن عملية النقل المجانية الغير مرخص بها مع إصابتهم

¹-سفيان زرقط، مرجع سابق، ص19.

²- سفيان زرقط، المرجع نفسه، ص20.

³- مرسوم تنفيذي رقم 103/04 مؤرخ في 15 صفر عام 1425 الموافق لـ أبريل 2004 يتضمن إنشاء صندوق السيارات، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد21.

بأضرار جسمانية ، مع الإشارة أ سقوط الحق في التعويض بالنسبة للسائق يكون محل تطبيق حتى ولم يكن هو المسؤول أو المتسبب في الحادث ⁽¹⁾ .

في حال تحقق الشروط السابقة يسقط الحق في الضمان عن السائق أو المالك إلا أنه وطبقا للمادة 3/5 الفقرة الأخيرة من المرسوم التطبيقي ، فإن هذا السقوط لا يسري في مواجهة ذوي الحقوق في حالة وفاة السائق أو المالك ، ولا يسري أيا في مواجهة السائق أو المالك في حال بلغت نسبة العجز الدائم الجزئي 66 % أو أكثر .

ثانيا : السائق الذي يتولى نقل أشخاص أو أشياء غير مطابقا لشروط المحافظة على الأمان

تنص المادة 3/5 : " يسقط الحق في الضمان ...

3. عن السائق و/ أو المالك الذي يحكم عليه وقت الحادث لنقله أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان المحددة في أحكام القانونية والتنظيمية الجاري لها العمل".

لأجل تطبيق نص المادة 3/5 لا بد من توافر جملة من الشروط : أول هذه الشروط هي أن يقوم السائق بنقل أشخاص أو أشياء بطريقة مخالفة لشروط المحافظة على الأمان ، مخالفا بذلك الحكمة من عقد التأمين فالتأمين في الأصل جاء لتغطية الأضرار الاحتمالية ، وعلى هذا يجب على المؤمن له اتخاذ كافة الحيطة اللازمة والحماية الكافية لدفع الخطر ، وهو ما أكدته المادة 04/15 من الأمر 07/95 ⁽²⁾ المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم بالقانون رقم 04/06 ⁽³⁾ التي تنص : "يلزم المؤمن له باحترام الالتزامات التي اتفق عليها مع المؤمن وتلك التي يفرضها التشريع الجاري به العمل لاسيما في ميدان والأمن لاتقاء الأضرار أو تحديد مداها".

إضافة إلى الشرط الأول ، لا بد من إصابة السائق بأضرار جسمانية أثناء الحادث ، وإن كان هذا الشرط غير مدرج في نص 3/5 فهو شرط بديهي ، فحتى يستفيد السائق من التعويض لا بد أن تلحقه أضرار جسمانية ، وعليه فإن سقوط الحق في ذلك التعويض لا يكون أيضا إلا بتحقيق تلك الأضرار وبغض النظر عن كون السائق هو المتسبب في الحادث أم لا ، كون أم الضمان الذي ينتج عنه السقوط متصل بالشخص وليس بالسيارة ⁽⁴⁾ .

في حال تحققت الشروط السابقة يسقط الحق في الضمان عن السائق و/ أو المالك الذي يتولى نقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان وذلك بموجب المادة 3/5 من المرسوم التطبيقي 34/80 والملاحظ من خلال نص تلك المادة أن السائق و/ أ، المالك الذي يتولى نقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان يسقط عنه الضمان مهما كانت نسبة عجزه وحتى ولو بلغت أكثر من 66% ، السؤال الذي يطرح في هذا المقام هو لماذا استثنى المشروع السائق الذي يتولى نقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان من تعويض شركة التأمين مهما كانت نسبة عجزه، وهذا عكس حالة السائق الذي يتولى القيادة في حالة سكر، أو السائق الذي يتولى وقت الحادث نقل أشخاص بدون عوض ولا إذن قانوني ؟

¹- عيسى لحاق، مرجع سابق، ص62.

²- أمر رقم 07/95 مؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق لـ 25 يناير سنة 1995 يتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد13.

³- قانون رقم 04/06 مؤرخ في 21 محرم عام 1427 الموافق لـ 20 فبراير 2006، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد15.

⁴- عيسى لحاق، مرجع سابق، ص62.

يري البعض أن المشرع اعتبر هذا الشخص أشد خطراً على المجتمع من السائق السكران والسائق بدون عوض⁽¹⁾. غير أن هذا التفسير غير منطقي، فالمنطق يقول أن السائق السكران هو الأشد خطورةً ويجب أن يشدد عليه المشرع، لما في سياقه على تلك الحالة احتمال ارتكابه حوادث مرورية كارثية، لدى واعتقد أن المشرع أسقط حالة السائق الناقل لأشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان سهواً.

والدليل على ذلك المادة 5/7 و 6 من المرسوم التطبيقي 37/80 المتعلق بواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات والأجهزة الضابطة لتدخله التي تلغي هذه التفرقة من خلال نصها أن: "...السائق و/أو المالك الذي يحكم عليه لقيامه وقت الحادث بنقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان المحددة في الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري العمل بها .

غير أنه لا يحتج بهذه الأحكام على المصاب أو ذوي حقوقه، وعلاوة على ذلك لا تسري على ذوي الحقوق في حالة وفاة الأشخاص المذكورين في الفقرات السابقة، أو على الأشخاص الذين يحملونهم في حالة العجز الدائم الجزئي الذي يزيد عن 66%، من خلال نص هذه المادة يتضح لنا أن المشرع أقر بحق السائق والمالك المخالف لشروط نقل الأشخاص أو الأشياء، والذي تزيد نسبة عجزه الدائم 66% في الحصول على التعويض .

وما دمنا في حالة سقوط الضمان فإن الصندوق الخاص بالتعويضات هو من يلزم بالتعويض وهذا بنص المادة 2/24 من الأمر 15/74 .

المطلب الثاني

حالات الاستثناء من الضمان

من خلال استقراء المادتين 3 و 4 من المرسوم 34/80 المتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 7 من الأمر 15/74، يتضح لنا أن التزام شركة التأمين بتعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور ليس مطلقاً، بل هو لا يمتد ليغطي الأضرار الناشئة عن عمل ارتكبه المؤمن له قصداً، أو نتيجة قيادة السيارة إذا لم يكن سائقها، بالغا السن المطلوبة حين الحادث، أو حاملاً الوثائق السارية المفعول، وهي ما تعرف بحالات عدم التأمين أو استبعاد الضمان أو استثناء الضمان وهذا لكونها تشكل حالات تخالف القوانين واللوائح، وتخرج بطبيعتها أن تكون محلاً للتأمين من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور⁽²⁾.

وستتناول في الفرع الأول خطأ السائق العمدي، وفي الفرع الثاني خطأ السائق غير المعذور .

الفرع الأول

خطأ السائق العمدي: يعد الخطأ عمدياً كلما سعى المؤمن له إلى إحداث الضرر، بمعنى أن الفعل الضار كان مرغوباً فيه من طرف فاعله⁽³⁾، ويتميز الخطأ العمدي في الخطأ الجسيم، أن الثاني يكون نتيجة إهمال أو عدم تبصر ولكن

¹ - سفيان زرقط، مرجع سابق، ص19.

² - إبراهيم جعلاب، مرجع سابق، ص130.

³ - سفيان زرقط، مرجع سابق، ص20.

دون سوء نية ودون رغبة في ارتكاب الضرر ، في حين الأول يتميز بسوء النية واتجاه الإرادة بإدراك نحو ارتكاب أو إحداث ضرر للغير⁽¹⁾.

وقد جاء في المادة الثالثة الفقرة الأولى من المرسوم 34/80 المتضمن تطبيق المادة السابقة من الأمر 15/74 أنه تستثني من الضمان الأضرار التي تتسبب فيها المؤمن قصدا .
ويعد نص المادة تطبيقا للقاعدة العامة في مجال التأمين ، هي القاعدة نصت عليها المادة 12 من الأمر 07 /95 المتعلق بالتأمينات والتي تقضي: " يلتزم المؤمن:

1. تعويض الخسائر والأضرار، الناتجة عن الحالات الطارئة ، الناتجة عن خطأ غير معتمد من المؤمن له " .
بمفهوم المخالفة من نص المادة يتضح لنا جليا أن الأخطاء العمدية مستثناة من الضمان ، وأن المؤمن غير ملزم بتعويضها.

تجدر الإشارة إلى وجود اختلاف بين نص المادة 1/3 من المرسوم 34/80 ، ونص المادة 6 من المرسوم التطبيقي 37/80 ، ففي حين نصت الأولى على أن المؤمن (شركة التأمين في هذه الحالة) يبقى ملزم بتعويض ذوي حقوق السائق المخطئ عمدا المتوفى ، نجد المادة 6 من المرسوم 37/80 ، تنص على أنه إذا كان الصندوق الخاص بالتعويضات هو المدين فإن الخطأ العمدي يسري على مسبب الضرر وذوي الحقوق .

فالسؤال الذي يطرح هذه الحالة ، هو لماذا هذا التمييز بين الصندوق الخاص بالتعويضات وشركة التأمين فيما يتعلق بتعويض ذوي الحقوق ؟

يبدو أنه ليس تمييز بقدر ما هو تضارب بين النصوص السالفة الذكر، لدى أرى أن يبادر المشرع الجزائري إلى تعديل نص المادة 6 من المرسوم 37/80، بحيث يبقى التعويض حقا قائما لذوي حقوق المتوفى، وهو ما يتوافق مع النظرة التي عالج بها المشرع من خلال الأمر 15/74 وخاصة المادة 8 منه، حادث المرور ، وكيف اعتبره حدث اجتماعي ، ضامنا لكل ضحية أو ذوي حقوقه الحق في التعويض.

الفرع الثاني

خطأ السائق الغير معذور

يعرف الخطأ الغير معذور على أنه: "إدراك الشخص أن هذه الأفعال التي يقوم بها ستؤدي إلى نتيجة الاضطرارية أو بالغير إلا أنه لا يقصد حدوثه"⁽²⁾ ، بعبارة أخرى إن إرادة الشخص لم تتجه إلى إحداث فعل ضار بالغير أي عدم توافر سوء نية ، عكس الخطأ العمدي الذي يمتاز باتجاه الإرادة الخبيثة

وتتجسد صورة الخطأ الغير معذور في النصوص التشريعية والتنظيمية المتعلقة بتعويض ضحايا حوادث المرور بالضبط في نص المادة الثالثة الفقرة الثالثة (3/3) من المرسوم التطبيقي 34/80، وهي حالة السائق الذي يتولى السياقة بدون

¹ - Boualem Yaici, Op.Cit.P108.

² - عيسى لحاق، مرجع سابق، ص72. نقلا عن غنيمة لحلو، محاضرات حول نظام التعويض عن المسؤولية المدنية، أقيمت على طلبة ماجستير القانون الخاص، 2003/2002.

رخصة ، أو في حالة لم يبلغ الشخص السن المطلوب للحصول على رخصة أثناء الحادث أو حالة إذا لم يكن السائق مكلف بقيادة نوع من المركبات ⁽¹⁾ .

ففي حال توافر أحد الحالات المذكورة سابقا فإن السائق يتعرض إلى جزاء مدني يتمثل في استبعاد تعويضه عن الأضرار التي لحقته نتيجة خطأه الغير معذور.

إلى أن المشرع أقر تعويض السائق المضرور الغير حامل لرخصة السياقة ولكن بشروط وذلك حسب المادة 2،6/7 من المرسوم التطبيقي 37/80 بنصها : "يستثنى من الانتفاع بالتعويض من قبل الصندوق الخاص بالتعويضات : ب السائق الذي لم يبلغ السن المطلوبة حين وقوع الحادث أو لم تتوفر لديه الوثائق السارية المفعول والتي تنص عليها الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل لقيادة المركبة .

غير أنه لا يحتج بهذه الأحكام على المصاب أو ذوي حقوقه ، وعلاوة على ذلك لا تسري على ذوي الحقوق في حالة وفاة الأشخاص المذكورين في الفقرات السابقة ، أو على الأشخاص الذين يعيلونهم في حالة العجز الدائم الجزئي الذي يزيد عن 66 % .

وبالتالي فلا تعويض للسائق الذي يقود المركبة والغير حائز على رخصة لقيادتها أو لم يبلغ السن القانوني لقيادة المركبة أو إذا لم يكن مكلف بسيارة نوع من المركبات إلا إذا بلغت نسبة عجزه الدائم الجزئي 66 % أو أكثر ولا يسري استبعاد الضمان على ذوي حقوقه ، مع العلم أن الصندوق الخاص بالتعويضات هو المدين بالتعويض في هذه الحالة وليست شركة التأمين .

¹ - عيسى لحاق ، مرجع سابق، ص76.

خلاصة الفصل الأول :

على أنقاض سلبيات كل القوانين التي سبقته والتي لم تنصف ضحايا حوادث المرور ، صدر الأمر 15/74 بتاريخ 1974/01/30 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 المتضمن إلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار ، والذي تبنى المشرع من خلاله نظام المسؤولية دون خطأ، حيث أصبح حق الضحية في الحصول على التعويض تلقائي بمجرد وقوع الحادث ، دون الحاجة لإثبات خطأ السائق ، بل يكفي من الضحية أن تثبت أن الضرر الذي أصابها كان نتيجة تدخل مركبة ذات محرك ، إضافة إلى استبعاد صفة الغير من أجل الحصول على تعويض ، إذ يشمل التعويض حتى المؤمن له و المكتتب في عقد التأمين وهذا بنص المادة 8 من الأمر 15/74، وهو ما يعكس النظرة التي تبناها المشرع تجاه حادث المرور ، معتبرا إياه حدث اجتماعي يتطلب عناية خاصة .

هذه النظرة المتميزة لم يأخذ بها المشرع على إطلاقها ، إنما أورد عليها استثناءات تعتبر تضيقا من الأصل ، بحيث أورد فئة ثانية من ضحايا حوادث المرور ، تطبق أحكام القواعد العامة للمسؤولية المدنية ، من خلال إعادة إدراج فكرة الخطأ، وهي الحالات التي أوردتها المواد 13،14 و 15 من نفس الأمر ، مع وضع ضوابط لهذا الاستثناء في المراسيم التنظيمية للأمر 15/74، بحيث يستفيد السائق رغم خطئه من التعويض وهذا في حال تجاوزت نسبة عجزه حد معين ، مع الإبقاء على حق ذوي الحقوق قائما في الحصول على التعويض في حالة وفاة الضحية ، وهو ما يوحي بأن المشرع لم يستطع التحلي عن نظرتة الاجتماعية لحادث المرور.

الفصل الثاني:

مجلد أنواع الأضرار الملزمة للتعويض وتدابير

تسوية المتضررين منها

تمهيد و تقسيم:

تبنى المشرع من خلال نص المادة 8 من الأمر 15-74 المعدل و المتمم بالقانون 31-88 نظرة متميزة تجاه ضحايا حوادث المرور إذ أصبح الحق في الحصول على التعويض تلقائي فبمجرد وقوع حادث مرور، يصبح التعويض حق مكتسب للضحية.

أما عن الأضرار المستحقة للتعويض فبالرجوع للمادة الأولى من الأمر 15-74، نجد أنها تنص على أن :
 "كل مالك مركبة ملزم بالاكنتاب في عقد تأمين يغطي الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير و ذلك قبل إطلاقها للسير"، ما يلاحظ أن نص المادة جاء عام، و لم يحدد نوعية الأضرار الواجب تعويضها، وبالتالي فهي تشمل الأضرار الجسمانية أو المادية التي تصيب الغير، و هذا ما أكدته المادة الأولى من المرسوم 1/34-80 والتي تنص على: "تنطبق إلزامية التأمين على تعويض الأضرار الجسمانية أو المادية التي تحصل بسبب المرور أو بغير..."
 و عن كيفية الحصول على هذه التعويضات فقد نصت المادة 6 المعدلة بالقانون 31-88 على أنه : "تحدد التعويضات الممنوحة بالتراضي أو قضائيا في إطار حوادث المرور الجسمانية على أساس الجدول الملحق بهذا القانون"، من خلال نص المادة يتجلى لنا أن للضحية المضرور طريقان: طريق التراضي أو طريق التقاضي للحصول على التعويضات المستحقة.
 و عليه: فسنتناول في المبحث الأول : أنواع الأضرار الملزمة للتعويض.
 و نعالج في المبحث الثاني: مراحل وتدابير تسوية التعويضات.

المبحث الأول

أنواع الأضرار الملزمة للتعويض

تختلف و تتنوع الأضرار التي تلتمز شركة التأمين بتعويضها في إطار حوادث المرور، فقد يكون الضرر، ضرا جسمانيا يصيب الضحية مباشرة، و قد يكون ضرا ماديا إذ نجم عن تصادم مركبتين أو أكثر أو صاحب هذا التصادم إتلاف ممتلكات الغير، إضافة إلى ذلك فهناك ضرر من نوع خاص و هو الضرر الذي يصيب ذوي حقوق الضحية المتوفاة، وهو ما يعرف بالضرر المرتد.

و المعروف أن تقدير التعويض في قواعد المسؤولية المدنية، إما أن يكون تقديرا و اتفاقيا أي متروك لاتفاق الأطراف، أو قد يمنح المشرع للقاضي حرية تقدير التعويض، أو قد يكون تقدير التعويض قانونيا حينما يحدده المشرع بالنص الصريح⁽¹⁾، الملاحظ أن التعويض في التشريع الجزائري عن حوادث المرور محدد بنص القانون و القاضي ملزم بالتمسك بهذا التحديد⁽²⁾، إذ أن المشرع أصبح يعتمد على نظام حساب آلي في تقدير التعويض، و جعل الأساس القانوني في تقدير ذلك التعويض الأجر أو الدخل المهني للضحية الموافق لتاريخ وقوع الحادث، على ألا يتجاوز مبلغ الأجر أو الدخل المهني للضحية مبلغا شهريا مساويا لثمانين مرات⁽³⁾ الأجر الوطني الأدنى المضمون⁽⁴⁾.

إضافة إلى ذلك يجب أن يكون الأجر أو الدخل المهني صافي من التكاليف و الضرائب و التعويضات، و في حالة ما إذا لم يتمكن الضحية من إثبات دخله وقت الحادث، يحسب دخله على أساس الأجر الأدنى المضمون الساري المفعول في وقت الحادث⁽⁵⁾، مع الإشارة إلى أن الاعتماد على الأجر الأدنى المضمون أو الدخل لحساب التعويض يكون فقط في حالة العجز المؤقت، أو العجز الدائم أو الكلي عن العمل أو في حالة الوفاة.

ولدراسة طبيعة الأضرار التي خصها المشرع بالتعويض في الأمر 74-15 المعدل و المتمم بالقانون 88-31، قسمنا هذا المبحث إلى ثلاث مطالب:

المطلب الأول: سنتناول فيه الأضرار الجسمانية الخاصة بالضحية و تعويضها.

المطلب الثاني: سنتطرق فيه إلى الأضرار اللاحقة بذوي حقوق الضحية المتوفاة و تعويضها

المطلب الثالث: سنتناول فيه الأضرار المادية و تعويضها.

¹ - ميلود ذبيح : مرجع سابق، ص21.

² - يبدو أن سبب اختيار هذا النظام التعويضي يرجع إلى تبني نظام عدم الخطأ المجسد بالمادة 8 من الأمر 74-15، وهذا من أجل الحفاظ على التوازن المالي للمؤسسات التأمين بالنظر للزيادة الكبيرة المتوقعة في عدد المستفيدين من التعويض.

³ - يرجع وضع كحد أقصى للدخل الشهري تقاديا للتعويض على أساس المداخيل المرتفعة جدا.

⁴ - تحدد المادة الأولى من المرسوم الرئاسي 11-407 المؤرخ في 4 ديسمبر 2011. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 66 الأجر الوطني الأدنى المضمون بـ 18.000 دج.

⁵ - البند الأول من الملحق المجدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أول لذوي حقوقهم.

المطلب الأول

الأضرار الجسمانية الخاصة بالضحية و تعويضها

يرى بعض الفقه، أن الاعتداء على الحق في السلامة الجسمانية يترتب عليه ضرران، ضرر مباشر يتحقق بمجرد المساس بجسم الإنسان (الضرر الفيسيولوجي)، لأنه من شأنه أن يخل بحق الإنسان في سلامة جسمه و حياته، و ضرر غير مباشر يتمثل فيما يلحق المضرور من ألم أو خسارة أو تفويت كسب نتيجة الضرر المباشر الذي يصيب الجسم⁽¹⁾. وقد رأينا في الفصل الأول كيف أن المشرع الجزائري اعتمد على هذا التقسيم من خلال منحه التعويض عن الإصابة الجسمانية ذاتها و التي تتمثل في العجز الدائم الكلي أو الجزئي عن العمل، والتعويض عن الضرر المادي الناتج عن الإصابة الجسمانية و التي تتمثل في العجز المؤقت عن العمل و المصاريف الطبية و الصيدلانية، إضافة إلى التعويض عن الضرر المعنوي الناتج عن الإصابة الجسمانية و المتمثل في ضرر التألم و الضرر الجمالي، و سنتناول كلا على حدا.

الفرع الأول

تغطية العجز المؤقت عن العمل

وهو تعطل المضرور عن العمل أو إمكانية توقعه إن كان لا يعمل إثر الحادث، و بالتالي يكون الهدف من التعويض هو تغطية جزء من دخل الضحية الذي اقتطع جراء الحادث⁽²⁾. وقد كان الضحية في الأمر 15-74 يعوض على أساس 80% من أجره أو دخله المهني، وإن كان عاطلا عن العمل على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون.

أما بعد التعديل الذي جاء به القانون رقم 31-88 فقد ارتفعت نسبة تعويض العجز المؤقت عن العمل إلى حدود 100% من أجر أو الدخل المهني للضحية، فإذا كانت مدة عجز الضحية 5 أشهر، و كان أجرها وقت الحادث 20.000 دج، فإن التعويض الممنوح للضحية يحسب بضرب الأجر الشهري للمضرور في مدة العجز كما يلي: $20.000 \times 5 = 100.000$ دج.

و يحسب التعويض عن الضرر المؤقت بالنسبة للضحايا الحاصلين على شهادات أو الممتنعين بتجربة أو تأهيل مهني من شغل منصب عمل مناسب، و ليس بإمكانهم إثبات أجر أو دخل، على أساس الحد الأدنى للأجر الأساسي لهذا المنصب⁽³⁾، وهو ما يحسب للمشرع إذ وضع بهذه الكيفية طريقة عادلة لتقرير دخل هؤلاء الضحايا، وهو ما أقرته المحكمة العليا في قرارها رقم 266689 الصادر بتاريخ 2003/12/02 والذي جاء فيه: "حيث أن القانون 88-31 الملحق (أولا) و خاصة الفقرة الأخيرة منه ينص صراحة بأن الضحايا الحاصلين على شهادات أو الممتنعين بتجربة أو تأهيل مهني تمكنهم من شغل منصب عمل مناسب و ليس بإمكانهم إثبات أجر أو دخل يعوضون بالرجوع إلى الحد الأدنى للأجر الرئيسي لهذا المنصب.

¹ طه عبد المولى طه، التعويض عن الأضرار الجسدية في ضوء الفقه وقضاء النقض الحديث، دار الكتب القانونية، القاهرة، مصر، 2002، ص72.

² بن عبيدة عبد الحفيظ، إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري، الديوان الوطني للأشغال التربوية، الجزائر، 2002، ص45.

³ البند الأول من الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم.

حيث يستخلص من تفحص أوراق الملف و الدعوى بأن للطاعن مستوى جامعيًا يسمح له تقاضي أجر قاعدي يقابل مستواه الجامعي، حيث كان على قضاة الموضوع منح التعويضات للطاعن اعتمادًا على مستواه الجامعي من جهة، و من جهة أخرى فإن اعتمادهم على الأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث أي 20000 دج حاليًا لتقييم و تحديد مختلف التعويضات المحكوم بها للطاعن و استبعادهم مستوى الطاعن المثبت بشهادة جامعية فإن قضاة الموضوع قد خالفوا القانون و أخطئوا في تطبيقه و عرضوا قرارهم للنقض⁽¹⁾.

الفرع الثاني

التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي عن العمل

أولاً: المقصود بالعجز الدائم الجزئي أو الكلي عن العمل

ويقصد به أن تؤدي الإصابة إلى انتفاض قدرة المصاب على القيام بنشاطه و أعماله بشكل لا يرجى شفاؤه، فإذا نتج عن الحادث المروري عدم قدرة المصاب على ممارسة جميع نشاطاته و أعماله و بصفة دائمة كان العجز كليًا، أما إذا استطاع المضرور ممارسة بعض الأعمال غير تلك التي كان يمارسها قبل إصابته أو أبقيت لديه إمكانية القيام بوظائف و أعمال ولكن بقدرة أقل مما كان يتمتع به في السابق كان العجز الدائم جزئيًا⁽²⁾.

وتحديد ما إذا كان العجز الدائم كليًا أو جزئيًا يكون بالاعتماد على الخبرة الطبية، و تعرف هذه الأخيرة بأنها " عمل يقدم من خلاله الطبيب الخبير المنتدب مساعدته التقنية لتقدير الحالة الجسدية أو العقلية للشخص المعني، و تقييم التبعات التي تترتب عليها آثار جنائية أو مدنية"⁽³⁾.

ويعتمد الخبير في تحديد نسبة عجز المصاب على أساس طبيعة العاهة التي أصابته و حالته العامة و سنه و قواه البدنية و العقلية و كذلك كفاءته و مؤهلاته المهنية⁽⁴⁾.

هذا و إن كان القاضي غير ملزم برأي الخبير، فإنه في حال أخذ بالخبرة، يجب أن لا يناقض حكمه تلك الخبرة المنجزة، و هو ما أكدته المحكمة العليا في قرارها رقم 28312 الصادر بتاريخ 11/05/1983 و الذي جاء فيه: " حيث أن قضاة الموضوع و إن كانوا غير ملزمين برأي الخبراء و غير مراقبين من طرف المجلس الأعلى على تقدير التعويض، إلا أنهم ملزمون بتسيب حكمهم تسيبًا لا تخرج عن اختصاص عمل القضاة و لا يمكن تنفيذها أو الإقلال من نسبة العجز المقدرة إلا بواسطة طبيب آخر، و بما أن قضاة مجلس بجاية سبوا قرارهم بحيث تناقض الخبرة الفنية المقدمة بناء على تمهيدي و التي قدرت نسبة العجز بنسبة 20% و دون اللجوء إلى طبيب آخر فإنهم يكونون قد قصروا في إعطاء قراراتهم التبريرات الكافية و يكون الوجه المثار مؤسسًا يترتب عنه نقض القرار المطعون فيه"⁽⁵⁾.

¹- نبيل صقر ، مرجع السابق، ص277-278.

²-غازي خالد أبو عرابي، مدى تغطية التأمين الإجباري للأضرار الجسدية الناشئة عن حوادث السيارات في القانونين الأردني و الإماراتي، مقال بمجلة الشريعة والقانون. العدد 36، أكتوبر 2008، جامعة الإمارات العربية المتحدة، ص 180.

³- يحيى بن لعل، الخبرة في الطب الشرعي، مطبعة عمار قرفي، الجزائر. (د.ت)، ص 10.

⁴- المادة الأولى من المرسوم 80-36 المتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بطريقة تقدير نسبة العجز ومراجعتها.

⁵- نبيل صقر، مرجع سابق، ص291.

هذا و يمكن للمصاب وفقا للمادة 2 من المرسوم رقم 80-36 المتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بطريقة تقدير نسب العجز و مراجعتها، أن يطالب بمراجعة نسبة العجز بعد الشفاء أو الاستقرار، في حالة تفاقم عاهات المصاب أو تخفيضها، على أن تطلب المراجعة بحد ثلاث سنوات من الشفاء أو الاستقرار.

ثانيا: كيفية حساب التعويض عن العجز الدائم الكلي أو الجزئي عن العمل

يتم تقدير التعويض عن العجز الدائم الكلي أو الجزئي بحساب رأس المال التأسيسي، و الذي يتمثل في حاصل ضرب الدخل الشهري في اثني عشر (12) للحصول على الدخل السنوي، هذا الدخل السنوي تقابله نقطة مرجعية أو كما سماها المشرع نقطة استدلالية وفقا للقانون، و تضرب هذه النقطة في نسبة العجز المقدرة مسبقا، لتحصل بعد ذلك على قيمة التعويض.

أما إذا كانت الضحية بدون عمل فيحسب الدخل السنوي على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون وقت الحادث.

مثال: لو افترضنا أن عامل يتقاضى أجرا قدره 5.000 دج أصيب بعجز جزئي، فإن حساب التعويض يكون كما يلي:

$$1- \text{البحث عن الدخل السنوي للضحية} = 12 \times 5.000 \text{ دج} = 60.000 \text{ دج}$$

2- الرجوع للجدول المرفق للأمر 15-74 المعدل و المتمم بالقانون 31-88 للبحث عن النقطة الاستدلالية

المقابلة للدخل السنوي المقدر ب 60 ألف دج، و التي تقدر ب 2940.

3- نضرب النقطة الاستدلالية في نسبة العجز للحصول على قيمة التعويض المستحق أي: 40×2940

$$= 117.600 \text{ دج.}$$

لكن بالرجوع إلى الجدول نجد أن الأجر أو الدخل السنوي الأعلى بالجدول محدد ب 77.000 دج و الذي تقابله نقطة

استدلالية قيمتها 3280، فما الحل إذا في حال تجاوز أجر الضحية السنوي هذا السقف؟

الإجابة تكمن في أن المشروع وضع معيار عملي صالح للتطبيق في كل وقت، إذا زاد الدخل أو الأجر السنوي عن

77.000 دج، و ذلك بزيادة 10 نقاط استدلالية عن كل 500 دج، كل هذا مع مراعاة ما أشرنا إليه سابقا من ضرورة

أن لا يزيد الأجر أو الدخل المهني للضحية ثماني مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون عن الحادث.

مثال: عامل دخله السنوي 200.000 دج، أصيب بعجز دائم نسبته 50 %، فما هو مبلغ التعويض المستحق؟

كما قلنا منذ قليل فإن أكبر دخل سنوي في الجدول هو 77.000 دج، تقابله نقطة استدلالية تساوي 3280، و

عليه كيف نحصل على النقطة المرجعية للمبلغ 200.000 دج.

أولا: نقوم بطرح 200.000 من 77.000 لنحصل على 123.000 دج.

ثانيا: نقوم بالبحث عن النقطة الاستدلالية لهذا المبلغ الجديد و ذلك بتطبيق القاعدة الثلاثية بالاعتماد على القيمة

المتحركة و التي سبق وأن أشرنا إليها و هي كل 500 دج تقابلها 10 نقاط استدلالية، و 123.000 تقابلها س،

$$(10 \times 123.000) \div 500 = 2460.$$

إذن 2460 هي النقطة الاستدلالية للمبلغ 123.000 دج.

الآن نقوم بجمع النقطتين الاستدلالتين للمبلغين 77.000 دج و 123.000 دج للحصول على النقطة الاستدلالية للمبلغ الكلي 200.000 دج: $2460 + 3280 = 5740$.

ثالثا: نضرب هذه النقطة الاستدلالية في نسبة العجز لنحصل على المبلغ المستحق للتعويض:
 $5740 \times 50 = 287.000$ دج.

إذن المبلغ المستحق للتعويض هو: 287.000 دج.

بالإضافة للطريقة الأولى التي تبدو طويلة نوعا ما، هناك طريقة أسهل، و هي كالتالي:

نقسم الأجر السنوي على 50 و الحاصل نضيف إليه العدد 1740 :

$200.000 \div 50 = 4000 + 1740 = 5740$ ، لنحصل على نفس النقطة الاستدلالية.

ثم نقوم بضرب النقطة الاستدلالية في نسبة العجز : $5740 \times 50 = 287.000$ دج.

تجدر الإشارة أن التعويضات عن العجز الدائم الكلي أو الجزئي التي ذكرناها سابقا إنما تتعلق بحالة إصابة الشخص بعاهة واحدة، فكيف يكون الحال في حالة إصابة الشخص بعاهات متعددة، كأن يصاب نتيجة حادث مرور ببتّر ساقه، و كسر ذراعه و كسر فقرات الرقبة فلو قمنا بجمع نسب العجز المختلفة الناتجة عن هذه الحوادث لتجاوزت نسبة 100% .

بالرجوع إلى الأمر 15-74 المعدل و المتمم بالقانون 31-88 نجد أنه لم يتضمن كيفية حساب التعويضات عن العاهات المتعددة لأعضاء مختلفة، لكن بالعودة للمادة الأولى من القرار الصادر عن وزير المالية بتاريخ 16 سبتمبر 1981⁽¹⁾ المتعلق بجدول نسب العجز الدائمة الناتجة عن حادث، نجدها تحيلنا للجدول المنصوص عليه بالقرار الصادر في 11 أبريل 1967⁽²⁾ المحدد لجدول المعدلات الطبية الخاصة بالعجز الدائم المتعلق بحوادث العمل.

من خلال استقراءنا للقرار الصادر في 11 أبريل 1967، نجد أن القسم الثاني منه يتحدث عن حالة تعدد العاهات، و قد عرفت المادة 6 منه تعدد العاهات على أنها: " العاهات التي تصيب أعضاء مختلفة أو أجزاء من أعضاء مختلفة أو أجهزة مختلفة...".

أما عن كيفية حساب نسبة العجز الإجمالي عن تعدد العاهات، و في حالة ما إذا لم يتبين الجدول بالقرار السالف الذكر نسبة العجز الكلية لهذه العاهات، فإنه يتعين تصنيف أنواع العجز في ترتيب معين، و اعتبار نسبة العجز الأولى وفقا لمعدل الجدول و حساب الثانية نسبيا إلى المقدرة الباقية و هكذا لغاية تعويض جميع أنواع العاهات⁽³⁾.

وتعرف هذه الطريقة بطريقة القدرة المتبقية، أو نظرية الطبيب بلتزار في حساب المقدرة المتبقية، و ذلك نسبة لمخترعها الطبيب بلتزار.

مثال: شخص أصيب بثلاث عاهات، تقدر نسبة كل واحدة منها على التوالي ب: 50% ، 40% و 30%.

¹ - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 46 لسنة 1981، الصادرة بتاريخ 17 نوفمبر 1981.

² - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 38 لسنة 1967، الصادرة بتاريخ 9 ماي 1967.

³ - المادة 10 من القرار الصادر في 11 أبريل 1967.

أولاً: نحتفظ بنسبة العاهة الأولى 50% و تكون المقدرة المتبقية: 100% - 50% = 50%.

- نسبة العاهة الثانية: 40% من 50%، التي تمثل المقدرة المتبقية، أي 40% × 50% ÷ 100%

= 20% تكون المقدرة المتبقية الجديدة 50% - 20% = 30%.

- نسبة العاهة الثالثة: 30% من 30% المقدرة المتبقية، أي 30% × 30% ÷ 100% = 9%.

ثانياً: نحصل على النسبة الكلية للعجز الدائم بجمع مختلف النسب المتحصل عليها: 50% + 30% + 9% = 89%.

الفرع الثالث

المصاريف الطبية و الصيدلانية⁽¹⁾

حسب الأمر 15-74 فإن المصاريف الطبية و الصيدلانية يتم تعويضها بالكامل، بشرط أن يقدم الضحية كل الوثائق الطبية و الثبوتية لهذه المصاريف، وإن لم يتمكن من إثباتها فسيحرم من الحصول على التعويض، وإن كان يجوز للمؤمن في حال تعذر على الضحية تسبيق هذه المصاريف منحه ضماناً بما بصفة استثنائية، و المقصود بمنح ضمان بشأن المصاريف التي لا يستطيع المضرور تسبيقها هو إعلان المؤمن عن تحمله مباشرة تسديد هذه المصاريف للمؤسسات الصحية و الأطباء⁽²⁾.

وتتمثل هذه المصادر في:

- مصاريف الأطباء و الجراحين و أطباء الأسنان و المساعدين الطبيين.
- مصاريف الإقامة في المستشفى أو المصححة⁽³⁾.
- مصاريف طبية و صيدلانية.
- مصاريف الأجهزة و التبديل.
- مصاريف النقل للذهاب إلى الطبيب إذا بررت ذلك حالة المضرور.
- مصاريف الحراسة النهارية و الليلية.

أما إذا كانت الحالة الصحية للمضرور تستدعي معالجة في الخارج بعد التحقق من ذلك بواسطة الطبيب المستشار للمؤمن، فإن المصاريف المتعلقة بهذا الشأن تكون موضوع ضمان طبقاً للتشريع الجاري به العمل في مادة العلاج في الخارج، و هذا ما أقرته المحكمة العليا في قرارها رقم 247335 الصادر بتاريخ 2001/04/03 و الذي جاء فيه: "تلتزم شركة التأمين بتحمل دفع التعويضات عن المصاريف العلاج و التنقل بالخارج الناتجة عن أضرار حوادث المرور

¹ - البند الثالث من الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم.

² - ابن عبيدة عبد الحفيظ، مرجع سابق، ص 44.

³ - ثار في فرنسا جدال حول مراجعة المصاب للمستشفيات الفاخرة التي تفوق مصاريفها المألوفة أو أن يراجع الأطباء أصحاب الأجر المرتفعة، وفي الأخير استقر القضاء الفرنسي على رفض فكرة المغالاة بمراجعة المستشفيات والأطباء ذو الأجر المرتفعة إلا في حالة ما إذا كانت الإصابة خطيرة جداً ويتم علاجها لدى تلك المستشفيات فقط، أما في حالة الإصابة البسيطة ويمكن علاجها لدى أطباء ذوو أجر معقولة فإن على المصاب مراجعة هؤلاء.

بشرط أن يتم فحص الضحية و الأمر بالعلاج في الخارج من قبل الطبيب بصفته مستشار للمؤمن و ليس بصفته طبيب عادي⁽¹⁾.

الفرع الرابع

الضرر الجمالي

ويقصد به الضرر الذي يصيب الناحية الجمالية و الجانب المظهري من جسم الإنسان، نتيجة التشوهات التي تحدثها الإصابة، كتشويه الوجه أو فقدان أحد الأطراف، و ينتج عن هذا الضرر غالبا خلل في التوازن الجمالي للإنسان وفق الصورة التي خلقه الله عليها، كما أنه قد ينتج عن الضرر الجمالي فقدان عمل المضرور بسبب التشويه الذي لحق به، كالنجمة السينمائية أو عارضة أزياء أو مضيغة الطيران⁽²⁾.

بالرجوع إلى القانون الجزائري، فإن التعويض لا يتم عن الضرر الجمالي بذاته، و إنما على العمليات الجراحية اللازمة لإصلاح أو علاج هذا الضرر، وقد كان الأمر 15-74 ينص على دفع تعويضات للمصاب عن الضرر الجمالي الذي لحقه من جراء الحادث إلى غاية 2.000 دج، فإذا زادت قيمة التعويضات المستحقة عن الضرر الجمالي هذا المبلغ ووصلت إلى حدود 10.000 دج، فإن شركة التأمين غير ملزمة سوى بدفع 50% من التعويض المستحق عن ذلك الضرر، هذا دون أن يتجاوز ذلك المبلغ في جميع الحالات 6000 دج.

نلاحظ القيمة البخسة جدا التي كانت مقررة في الأمر 15-74، خاصة و أننا نعلم أن العمليات التجميلية مكلفة جدا، لدى فقد تدارك المشرع الأمر من خلال القانون 31-88 المعدل و المتمم للأمر 15-74 من خلال نصه على تعويض كامل المصاريف و التكاليف المترتبة في العمليات الجراحية اللازمة لإصلاح الضرر الجمالي، شريطة أن تكون بموجب خبرة طبية و فواتير مثبتة⁽³⁾.

الفرع الخامس

التعويض عن ضرر التألم

لقد كان التعويض عن الضرر التألم باعتباره ضرر معنوي محل تردد كبير بين الفقه و القضاء، ففريق ينادي بجواز التعويض عن الضرر المعنوي و مبرره في ذلك أن الضرر المعنوي و إن كان ليس ذو طبيعة مالية أي لا يمكن تقويمه بالمال، إلا أن المال هو وسيلة ترضية للمضرور، يمكن أن تزيل آلامه و تزيد سعادته، كما أن التعويض هو جانب عقابي على محدث الضرر، فليس من المقبول أن يفلت المسيء من إساءته.

¹ - نبيل صقر، مرجع سابق، ص 243.

² - غازي أبو عرابي، مرجع سابق، ص 189.

³ - البند الخامس من الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم.

وذهب الفريق الرافض للتعويض عن الضرر المعنوي، للقول بأن الضرر المعنوي لا يقوم بالمال، و أن النقود لا تمحو الألم ، بل أكثر من ذلك فإن اختلاف الطبيعة بين الضرر المعنوي باعتباره شيء غير ملموس و المال ذو الطبيعة المادية ينفي الصفة التعويضية عن الضرر المعنوي⁽¹⁾.

أما حالياً فيمكننا القول أن هذا الخلاف لم يعد له محل فأغلب التشريعات، مدعومة برأي الفقه و اجتهادات القضاء تقر بحق المضرور في الحصول على تعويض عن الضرر المعنوي الذي يصيبه، و إن كان تقدير هذا الضرر من حيث مداه و مقداره أمر لم يحسم بوسيلة محددة حتى هذه اللحظة⁽²⁾.

بالرجوع إلى التشريع الجزائري و تحديدا الأمر 74-15، فهذا الأخير لم يكن يقر بتعويضات عن الضرر التألم، و لكن مع تعديل 88-31 فقد تم النص على تلك التعويضات شريطة أن تكون محددة بموجب خبرة طبية كما يلي:

- ضرر التألم المتوسط: ويعوض على أساس ضعف الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون وقت الحادث.
- ضرر التألم الهام: ويعوض على أساس أربع مرات (04) الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون.

الملاحظ أن المشروع لم ينص على تعويض ضرر التألم الضعيف أو التافه.

المطلب الثاني

الأضرار اللاحقة بذوي حقوق الضحية المتوفى وتعويضها

إن وفاة المضرور الأصلي يترتب عليه أضرار أخرى تلحق الأشخاص الذين تربطهم به روابط معينة مادية أو عاطفية، فالمساس بتلك الروابط في حالة الوفاة تسبب لهؤلاء الأشخاص ضرراً مادياً و ضرراً معنوياً، كأن يكون المضرور الزوج أو الزوجة مما يؤدي إلى إلحاق الطرف الآخر حزناً كبيراً، أو كأن يكون المضرور هو رب الأسرة فينقطع عن الأسرة مصدر الكسب المعتاد عليها، مما يؤدي إلى إلحاق ضرر مادي بالأسرة من جراء ذلك نتيجة إقطاع الإعالة بسبب وفاة من كان يعيلهم، و هذا ما يسمى بالضرر المرتد أو المنعكس⁽³⁾، و يسمى كذلك لأنه يقع بطريق الارتداد لضرر آخر و يكون نتيجة له.

بالرجوع إلى التشريع الجزائري نجد أن الأمر 74-15 و القانون 88-31، منح ذوي حقوق المتوفى مجموعة من التعويضات مختلفة النسب مع التمييز بين إذا كان الضحية بالغة أو قاصرة، إضافة إلى منحة تعويض عن الضرر المعنوي بسبب الوفاة، لكن من أم و أب و زوج و أولاد الضحية.

¹- أنظر أكثر سعيد مقدم، التعويض عن الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية، دار الحداثة، الجزائر، 1985، ص66 وما بعدها، محمد عبد الغفور العمري، التعويض عن الأضرار الجسدية و الأضرار المجاور لها (دراسة مقارنة بين الشريعة و القانون)، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، 2012، ص 57-58.

²- مهذب عزمي مسعود أو مضلي، التعويض عن الضرر الأدبي (دراسة مقارنة)، مقال منشور بمجلة الشريعة و القانون، العدد39، يوليو 2009، جامعة الإمارات العربية المتحدة، ص215.

³- هيثم فاتح شيهاب، ضمان ضرر الموت و أحكامه (في القوانين المدنية و التطبيقات القضائية المقارنة)، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، 2010، ص 120-121.

الفرع الأول

التعويض في حالة وفاة ضحية بالغة

بالرجوع إلى الأمر 15-74 فإن عملية حساب التعويض عند وفاة الضحية يحدد على أساس الرأس مال التأسيسي لكل مستفيد بضرب قيمة النقطة الاستدلالية المقابلة للأجر أو الدخل المهني السنوي للضحية في نسبة 100%، و يوزع هذا الرأس مال التأسيسي حسب النسب التالية:

- الزوج (الأزواج) 30%.

- لكل واحد من الولد الأول و الثاني القاصرين و المكفولين 15%.

- لكل واحد من الولد الثالث القاصر و من يليه و المكفولين 10%.

- الأب و الأم تحت الإعالة 10%.

- الأشخاص الآخرون تحت الإعالة 10%.

ويشترط أن لا يتجاوز مجموع النسب المئوية المذكورة أعلاه نسبة 100%، فإذا تجاوزت هذه النسبة، فإن كل حصة تكون موضوع تخفيض نسبي، أما في ظل القانون 88-31 فإن طريقة الحصول على الرأس المال التأسيسي لم يتغير، بينما وقع التغيير في النسب المخصصة لذوي الحقوق، و هي كالاتي:⁽¹⁾

- الزوج (الأزواج) 30%.

- كل واحد من الأبناء⁽²⁾ القصر تحت الكفالة 15%.

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

- الأشخاص الآخرون تحت الكفالة⁽³⁾ (بمفهوم الضمان الاجتماعي⁽⁴⁾) 10% لكل واحد منهم يستفيد الأولاد اليتامي بأقساط متساوية، من شطر التعويض المقرر في حالة وقوع حادث بالنسبة لزوج الضحية.

¹ - البند السادس من الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم.

² - أقرت المحكمة العليا بحق الجنين المولود حيا بالحصول على التعويض عن الضرر المادي الذي أصابه نتيجة وفاة والده في حادث مرور، أنظر القرار رقم 478174 الصادر بتاريخ 2009/04/15، مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني، 2009، ص200.

³ - بمنح التعويض الأشخاص تحت الكفالة يتضح أن المشروع لم يأخذ بمبدأ التعويض عن الضرر المالي على الورثة فقط، بل اعتمد في ذلك على مبدأ الإعالة الفعلية للمضروبين.

⁴ - حددت الفقرتين 2 و3 من نص المادة 67 من القانون رقم 83-11 المؤرخ في 1983/07/02 المتعلق بالتأمينات الاجتماعية، المقصود بالأولاد المكفولين:

المادة 2/67:- الأولاد المكفولين كما هم محددون في التنظيم المتعلق بالضمان الاجتماعي والذين يقل عمرهم عن الثامنة عشرة سنة، ويعتبر أيضا أولاد مكفولون:

- الأولاد الذين يقل عمرهم عن الواحدة والعشرين سنة وأبرم بشأنهم عقد تمهين يقضي بمنحهم أجر يقل عن نصف الأجر الوطني الأدنى المضموم.

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

وما يؤاخذ عليه المشرع الجزائري في هذه النقطة أنه لم يشير إلى الحالة العكسية، و هي حالة ما إذا لم تستغرق النسب الممنوحة مجتمعة المائة بالمائة، لم يشير إلى توزيع ما تبقى من النسب على ذوي الحقوق، في حين أكد على ضرورة التخفيض النسبي في حال تجاوزت النسب مجتمعة مئة بالمائة، إضافة إلى حرمان الأبناء البالغين من التعويض المادي، في مقابل منح التعويض للأشخاص الموضوعين تحت الكفالة.

أما عن مصاريف الجنائز، فيعوض عنها بخمسة (05) أضعاف المبلغ الشهري للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.

أمثلة تطبيقية:⁽¹⁾

1- منح التعويضات المادية في حالة وفاة ضحية بالغة:

توفي رجل إثر حادث مرور، خلفا زوجتين (02) و 3 أولاد قصر، مع العلم أنه كان يتقاضى أجرة شهرية خالصة من الضرائب 10.000 دج، فما هي التعويضات المادية المستحقة لذوي حقوقه.
أولا: حساب الدخل السنوي للضحية: $12 \times 10.000 = 120.000$ دج.
النقطة الاستدلالية المقابلة للدخل السنوي: 120.000 دج هي 4140.
ثانيا: مجموع حصص ذوي الحقوق.

- الزوجتان: 30%، لكل واحدة 15%.

- الأولاد القصر: $15\% \times 3 = 45\%$.

مجموع النسب في هذه الحالة 75% ولم تبلغ 100%.

في هذه الحالة نضرب مباشرة النقطة الاستدلالية في نسبة كل فئة.

- تأخذ الزوجة الأولى: $15 \times 4140 = 62.100$ دج.

- تأخذ الزوجة الثانية: $15 \times 4140 = 62.100$ دج.

- يأخذ الأولاد الثلاثة: $45 \times 4140 = 186.300$ دج.

- الأولاد الذين يقل عمرهم عن الواحدة والعشرين سنة ويواصلون الدراسة، وفي حالة إذا بدأ العلاج الطبي قبل سن الواحدة والعشرين لا يعتد بشرط السن قبل نهاية العلاج.

- البنات دون دخل أيا كان عمرهم.

- الأولاد أيا كان عمرهم والذين تتعذر عليهم ممارسة نشاط مأجور بسبب عاهة أو مرض مزمن.

ويعد باقين على صفة ذوي الحقوق الأولاد الذين يستوفون شروط السن المطلوبة ووجب عليهم الانقطاع عن التمهيّن أو الدراسة بحكم حالتهم الصحية. المادة 3/67: أصول المؤمن له أو أصول زوجه المكفولين لما لا تتجاوز موارد الشخص المبلغ الأدنى لمعاش التقاعد.

¹ - بوجعة بن قارة، مرجع سابق، ص 20-21.

2- منح التعويضات المادية في حالة وفاة ضحية بالغة مع التخفيض النسبي:

توفي سائق إثر حادث مرور، خلفا وراءه 5 أولاد قصر و زوج و أب، فما هي التعويضات المادية لذوي حقوقه، مع العلم أنه كان يتقاضى راتب شهري صافي من الضرائب قدره 5000 دج.

أولاً: الدخل الشهري للضحية: $12 \times 5.000 = 60.000$ دج.

النقطة الاستدلالية المقابلة للأجر السنوي 60.000 دج هي 2940.

نحصل على رأس مال التأسيسي الذي يمثل مجموع نسب ذوي الحقوق بضرب:

$$2940 \times 100 = 294.000 \text{ دج.}$$

ثانياً: مجموع حصص ذوي الحقوق: (5 أولاد (15) + الزوج (30) + الأب (10) = 115 حصة).

نلاحظ أن مجموع النسب قد تجاوزت 100%، وعليه فإن مبلغ التعويض الذي سيتمنح لكل فئة من ذوي الحقوق

سيكون موضوع تخفيض نسبي، وذلك تطبيق القاعدة الثلاثية: 294.000 يقابلها 115 حصة، والمعامل (س) يقابل

كل حصة من الحصص الممنوحة و تكون العملية الآتي:

$$- \text{ يأخذ الأولاد الخمسة: } (75 \times 294.000) \div 115 = 191.739 \text{ دج.}$$

$$- \text{ تأخذ الزوجة: } (30 \times 294.000) \div 115 = 76.695 \text{ دج.}$$

$$- \text{ يأخذ الأب: } (10 \times 294.000) \div 115 = 25.565 \text{ دج.}$$

$$\text{مجموع الحصص} = 293.999 \text{ دج.}$$

الفرع الثاني

التعويض في حالة وفاة ضحية قاصرة⁽¹⁾

في ظل الأمر 74-15، فإن التعويض المخصص لكل واحد من والدي أو الوصي الشرعي للأولاد القصر الذين لا يثبت

تعاطيهم نشاطاً مهنيًا كان كالتالي:

$$- \text{ من يوم واحد إلى 6 سنوات: } 5.000 \text{ دج.}$$

$$- \text{ من 6 سنوات إلى 21 سنة: } 10.000 \text{ دج.}$$

أما مع التعديل الذي جاء به القانون 88-31، فإنه في حالة وفاة ولد قاصر لا يمارس نشاطاً مهنيًا، فإن التعويض

يكون بالتساوي بفائدة الأب و الأم كالتالي:

$$- \text{ إلى غاية 6 سنوات: ضعف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.}$$

$$- \text{ ما فوق 6 سنوات و إلى غاية تمام 19 سنة: ثلاث أضعاف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون عند}$$

تاريخ الحادث.

¹ - البند الثامن من الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم.

وفي حال وفاة الأب أو الأم يتقاضى المتبقي منهما على قيد الحياة التعويض بكامله، ولا يشتمل هذا التعويض على مصاريف الجنازة و التي يحدد التعويض عنها بخمس أضعاف المبلغ الشهري للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.

الفرع الثالث

تعويض الضرر المعنوي

لم يكن يعوض عن الضرر المعنوي في ظل الأمر 15-74، لكن مع التعديل الذي جاء به القانون 31-88 أصبح يمنح التعويض عن الضرر المعنوي بسبب الوفاة لكل أم و أب و زوج (أو أزواج) و أولاد الضحية، و يتم التعويض عن هذا الضرر بصورة جزافية لهم جميعا بمقدار ثلاثة أضعاف قيمة الأجر الشهري الأدنى المضمون وقت وقوع الحادث⁽¹⁾. و الملاحظ أن المشرع قصر حق التعويض عن الضرر المعنوي إلى أصول و فروع الضحية المتوفي في حادث سيارة دون سواهم على الرغم من أن هذا الضرر قد يمتد ليشمل أشخاص آخرين تربطهم بالضحية المتوفي قرابة النسب مثلا كالإخوة و الأخوات.

هذه بصفة عامة مجموع التعويضات الممنوحة للضحية أو ذوي حقوقهم عن الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث المرور، وذلك حسب ملحق 15-74 المعدل و المتمم بالقانون 31-88، أما عن طريقة دفع التعويضات فإن بالرجوع إلى نص المادة 16 المعدلة بالقانون 31-88 فإن التعويض يدفع للضحية أو ذوي حقوقهم اختياريًا في شكل ريع أو رأسمال بالنسبة للمستفيدين البالغين سن الرشد.

و يدفع التعويض المستحق للقصر أي كانت صفتهم إلزاميًا في شكل ريع مؤقت عندما يتجاوز مبلغه أربعة أضعاف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون، و يدفع التعويض المستحق للضحايا أو ذوي الحقوق البالغين سن المعترف بأنهم عجزوا إلزاميًا في شكل ريع عندما يتجاوز مبلغه الحد الأقصى المنصوص عليه أعلاه.

وفي حال أراد المضرور أخذ المبلغ في شكل ريع، فنجد أن معامل الربيع يحسب على أساس سن الضحية في السلم الخاص بالتعويضات، و بالتالي فإن مبلغ الربيع يحسب كآآتي:

رأس المال التأسيسي

مبلغ الربيع السنوي =

عامل الربيع في الجدول

المطلب الثالث

الأضرار المادية وتعويضها

إذا كانت المادة 8 من الأمر 15-74 قد نصت على وجوب تعويض كل ضحية حادث سير سبب له أضرار جسمانية، فإن المادة الأولى والثانية من المرسوم رقم 34-80 المحدد لشروط تطبيق المادة 7 من الأمر رقم 15-74

¹ - الفقرة الثالثة من البند الخامس من الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم.

نص على تعويض الأضرار المادية المسببة للغير، إذ تنص المادة 2 من المرسوم المذكور أعلاه على: "يضمن المؤمن دون حصر المبلغ التبعات المالية المنجزة عن المسؤولية المدنية التي تترتب على المؤمن له، عن الأضرار المادية المسببة للغير".

الفرع الأول

المقصود بالضرر المادي

في هذه النقطة لا بد من التمييز بين الأضرار المادية التي تصيب الشخص نتيجة إصابته الجسدية والتي تقاس بمعياري ما لحقه من خسارة و ما فاته من كسب، فكل الفترة التي يقضيها الشخص وهو في حالة استرجاع لعافيته تحول بينه و بين طرقه لباب الرزق و تحقيق الدخل، إضافة إلى تكاليف العلاج و النفقات التي ينفقها لدى الأطباء حتى يشفى تعتبر أضرار مادية لأنها تمس بالذمة المالية للشخص⁽¹⁾، لكن المشرع الجزائري كما رأينا يعتبرها تابعة للضرر الجسماني، وبين الضرر المادي المجرد في هذه الحالة، والذي يتمثل في كل إخلال بمصلحة ذات قيمة مالية للمضرور، بحيث يكون الضرر إخلال بحق مالي له، ويشمل هذا الحق الأموال المنقولة و غير المنقولة، سواء كانت محمولة مع الراكب داخل المركبة أو خارجها⁽²⁾.

مع التأكيد على أن الضرر المادي في ميدان حركة المرور هو أشمل من مجرد أن يكون هيكل سيارة محطة نتيجة تصادم مع سيارة أخرى أو زجاج محطم و إن كانت هي الصورة الغالبة، بل يمكن أن يتعدى حالة التصادم العادي في الطريق إلى حالة انقلاب سيارة في حقل واشتعال المحصول أو خروج حافلة عن مسارها و اصطدامها بعدة مساكن، أو انقلابها داخل مصنع محاد لطريق العمومية وتسببها في حريق مكونات ذلك المصنع⁽³⁾.

تجدر الإشارة إلى أن الضرر المادي لا يمكن أن يكون محل تعويض بالنسبة للمؤمن له أو المكتتب بالعقد، ما لم يكن مؤمن عليه بموجب العقد، حيث أن المستفيد من الضرر المادي هو الغير المضرور فقط، وهذا حسب المادة 2 من المرسوم 80-34، أي أن عقد التأمين على المركبات يضمن الأضرار المادية الناتجة عن قيام المسؤولية المدنية للمؤمن له فقط. ولكي يتحصل المؤمن له أو المكتتب بعقد التأمين على تعويض عن الأضرار المادية التي تصيب مركبته، يجب أن يقوم بالتأمين من هذه الأضرار بموجب بنود اتفاقية ، مقابل أقساط إضافية يدفعها للمؤمن، إذ أن عقد التأمين الإلزامي الوحيد الواجب على المؤمن له توقيعه و الذي هو بمثابة العرض القاعدي الأدنى المقدم من طرف شركات التأمين هو التأمين على مسؤولية المدنية عن الأضرار التي يمكن أن تسببها مركبته للغير، أما باقي العقود فهي عقود اختيارية⁽⁴⁾، يتحدد التعويض فيها على أساس المبلغ المتفق عليه في الشروط الخاصة.

¹ - مراد علي الطراونة، مرجع سابق، ص 277-278.

² - سمية بولحية، مرجع سابق، ص 112.

³ - محي الدين شبيبة، تأمين السيارات بين التسعيرة و التعويضات - حالة الأضرار المادية- دراسة ميدانية بشركة SAA، رسالة ماجستير في العلوم الاقتصادية، إشراف: د. السعدي رجال، جامعة قسنطينة، 2004-2005، ص 195.

⁴ - حسب البند الثاني و الثالث من المادة الثانية (02) من كتاب الشروط العامة للتأمين على السيارات الصادر عن الشركة الوطنية للتأمين تتمثل جملة العقود الاختيارية المقترحة في:

- عقد ضمان الدفاع و المتابعة.
- عقد ضمان الأشخاص المنقولين وهو بمثابة عقد تأمين على الأشخاص.
- عقد ضمان حريق المركبة.
- عقد ضمان سرقة المركبة.
- عقد ضمان أضرار الاصطدام وهو يغطي الأضرار المادية للسيارة رغم مسؤولية سائقها في الحادث.

وهذا ما أكدته المحكمة العليا في قرارها رقم 69743 الصادر بتاريخ 11/06/1990 بنصه على: "عن الوجه الوحيد المأخوذ من خرق المادتين (106 و 107 ق.م) و المادة الأولى من الأمر 74-15 المؤرخ في 30/03/1974 وخرق القانون وانعدام القاعدة القانونية ذلك أن الأمر المذكور لا يتضمن التعويض التلقائي إلا بالنسبة للضرر الجسماني أو الناتج عن الوفاة وأما بالنسبة للضرر المادي الاحق بالمركبة فينبغي الاستناد إلى ترتيبات عقد التأمين"⁽¹⁾.

وعلى كل فإن تعويض الضرر المادي المسبب لمركبة لا يكون إلا إذا كانت المركبة المتضررة موضوع خبرة مسبقة وهو ما أكدته المادة 21 من الأمر 74-15.

الفرع الثاني

شروط تحديد الضرر المادي

تشترط المادة 21 من الأمر 74-15 أن تكون المركبة المتضررة موضوع خبرة مسبقة حتى تكون محلا للتعويض، إضافة إلى ذلك يجب أن يكون الخبير مختص في السيارات و معتمدا لدى شركات التأمين وهذا حسب المادتين 22 و 23، وتعرف الخبرة بأنها: "وسيلة من وسائل الإثبات يتم اللجوء إليها إذا اقتضى الأمر كشف دليل و تعزيز أدلة قائمة، كما أنها استشارة فنية يستعين بها القاضي أو المحقق في مجال الإثبات لمساعدته في تقدير المسائل الفنية التي يحتاج تقديرها إلى دراية علمية لا تتوفر لدى عضو السلطة القضائية المختصة بحكم عمله و ثقافته"⁽²⁾.

وقد عرفها المشرع الجزائري من خلال المادة 125 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية على أساس الهدف المرجو منها بنصه: "تهدف الخبرة إلى توضيح واقعة مادية تقنية أو عملية محضة للقاضي".

و قد عرف المشرع الخبير في مجال عقود التأمين في نص المادة 269 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات بأنه: "يعد خبيرا كل شخص مؤهل لتقديم الخدمة في مجال البحث عن الأسباب و طبيعة امتداد الأضرار و تقييمها و التحقق من ضمان التأمين"، وأشارت المادة 271 من نفس الأمر إلى أنه حتى يستطيع الخبير ممارسة مهامه لدى شركات التأمين أن يكون مسجل في قائمة مفتوحة، وفي حالة عدم وجود جمعية شركات التأمين، يمكن للخبير الحصول على اعتماد من إدارة الرقابة لدى شركات التأمين وهذا ما نص عليه المرسوم التنفيذي رقم 96-46 المؤرخ في 17 يناير 1996 والمحدد لشروط اعتماد خبراء ومحافظين في العواريات⁽³⁾ لدى شركات التأمين، وشروط ممارسة مهامهم و شطبهم وهو المرسوم الذي أحالتنا إليه المادة 29 من الأمر 74-15 والمادة 272 من قانون التأمينات. و يمكن أن يمارس مهنة خبير في مجال التأمينات كل شخص توفرت فيه الشروط اللازمة، سواء كان شخصا طبيعيا أو معنويا، بشرط حيازته على اعتماد

- عقد ضمان كسر الزجاج.

- عقد ضمان كافة الأضرار.

¹ - نبيل صقر، مرجع سابق، ص 175.

² - عبد الحميد الشواربي، التزوير و التزييف مدنيا و جزائيا في ضوء الفقه و القضاء، منشأة المعارف، مصر، 1996، ص 552.

³ - خبير العواريات هو خبير مختص في تقييم أضرار السفن البحرية.

من جمعية شركات التأمين أو من إدارة الرقابة⁽¹⁾، ويتوقف منح الاعتماد على ضرورة توفر الخبير على المؤهلات و الكفاءات التي يجب عليه أن يثبتها بالشهادات أو أي وثيقة أخرى تثبت التأهيل المهني⁽²⁾.

إضافة إلى الواجبات التقليدية التي تنصت عليها المواد 5 و6 من نفس المرسوم التنفيذي فقد أوردت المادة 7 مهام الخبير بنصها: "المهمة العامة لكل خبير و المحافظ في العواريات هي: البحث عن أسباب الأضرار و إثباتها وقوعها المادي، تحديد طبيعة الأضرار و حجمها، تقدير أو تقويم الأضرار، تدوين جميع المعاينات في تقرير"، وبعد أن ينتهي الخبير من تدوين جميع معايناته، يقوم بإرسال نسخة من التقرير إلى المؤمن له خلال الآجال المقررة في الشروط العامة المنصوص عليها في عقد التأمين.

ويتضمن تقرير الخبير عادة تحديد الأسباب الحقيقية المنشئة للضرر، مع إثبات وجودها فعلا، لما في ذلك من إثبات قيام الضمان في جانب شركة التأمين، فإذا كان الضرر حاصلًا فهنا تقوم مسؤولية شركة التأمين بدفع التعويض، أما إذا تبين أن الضرر غير موجود أصلا و أن المؤمن له لم يكن السبب في حدوثه، هنا يسقط حق المضرور في المطالبة بالتعويض. ويجب التأكيد على أن الخبرة تبقى غير ملزمة للقاضي، إن شاء اعتمد عليها و إن شاء لم يفعل، غير أنه ينبغي عليه تسيب استبعاد نتائج الخبرة لما في ذلك من حفظ لحقوق الأطراف وهو ما نصت عليه المادة 144 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

الفرع الثالث

تسوية التعويض عن الأضرار المادية

تبدأ عملية تسوية التعويض عن الأضرار المادية التي تصيب المركبة بعد تصريح المؤمن له بالحادث، هذا التصريح يجب أن يتم في آجال محددة لا تتجاوز 7 أيام⁽³⁾ من وقوع الحادث، على أن لا تتجاوز المهلة التصريح 3 أيام⁽⁴⁾ في حالة سرقة السيارة مع مراعاة الظروف الطارئة و القوة القاهرة.

يقوم المؤمن له بتزويد شركة التأمين بكل الإيضاحات الصحيحة التي تتصل بهذا الحادث و أيضا كل الوثائق الضرورية من شهادة السياقة، البطاقة الرمادية للمركبة المتضررة، شهادة تأمين المركبة، مع التصريح بالحادث الذي يتضمن كل المعلومات عن طرقي الحادث وظروفه و زمانه بالضبط، وغالبا ما يأخذ التصريح شكل محضر معاينة ودي موقع من سائقي المركبتين المتصادمتين، وقد أكدت المحكمة العليا في قرارها رقم 554399 الصادر بتاريخ 20/05/2010 أن المعلومات المدونة في محضر المعاينة تبقى صحيحة، ما لم تقدم شركة التأمين عكس ذلك، وقد جاء في القرار: "حيث بالرجوع إلى

¹ - المادتين 2 و4 من المرسوم التنفيذي رقم 96-46.

² - المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 96-46.

³ - المادة 15 من الفقرة الخامسة من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

⁴ - لا يترتب عن عدم التبليغ عن سرقة المركبة سقوط الحق في الضمان، و إنما يجوز للمؤمن تخفيض التعويض إلى حدود الضرر الفعلي نتيجة عدم التبليغ عن السرقة في الأجل المقرر، وهو ما أقرته المحكمة العليا في قرارها رقم 581675 الصادر بتاريخ 10/11/2010 بنصه على: "...فإذا المؤمن له إذا خالف الالتزام المنصوص عليها بالفقرة 05 من المادة 15 المذكورة وهي تشمل السرقة، لا يترتب عليه سقوط الحق في الضمان، إنما يجوز للمؤمن تخفيض التعويض في حدود الضرر الفعلي الذي لحق به سقوط الحق في الضمان، إنما يجوز للمؤمن تخفيض التعويض في حدود الضرر الفعلي الذي لحق به إذا ترتب عن مخالفة المؤمن له بعدم التصريح بالسرقة في الوقت المناسب، نتائج ساهمت في الأضرار أو في اتساع مداها"، مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني 2010.

القرار المطعون فيه يتبين أن قضاة الموضوع قد أعطوا أساسا لقضائهم من محضر المعاينة الودي للحادث الذي وقعه كلا السائقين واعتبروا المعلومات الواردة به صحيحة ما دامت الطاعنة لم تقدم ما يثبت عكس تلك المعلومات...⁽¹⁾.
بعد ذلك تقوم شركة التأمين بتنصيب أحد الخبراء المعتمدين لديها، هذا الأخير مطالب بعد إجراء المعاينة تسليم محضره في ظرف 10 أيام، ويكون في 4 نسخ، إحداها تبقى عند الخبير، الثانية لوكالة التأمين، الثالثة للخصوم، و الرابعة للزيون أو المؤمن له.⁽²⁾

يعتمد تقييم الأضرار اللاحقة بالمركبات على أربع محاور رئيسية، الأول ويشكل النسبة الكبرى من التعويضات و المتعلق بقطع الغيار المتضررة من الحادث، وثانيها فهو أتعاب إصلاح الأضرار أي ما يتقاضاه الميكانيكي أو مصلح الهيكل، و ثالثها وهي نسبة التقادم و آخرها التعويض عن مدة تعطل المركبة (الحرمان من التمتع بالمركبة)، فيما يتعلق بتقييم قطع الغيار فيعتمد على جدول يتضمن كل أنواع قطع الغيار لكل أنواع السيارة و معمول به في السوق مع تماشي هذا الجدول مع تطور الأسعار في السوق، أما التقدير الثاني الذي يقوم به الخبير فيتعلق بأتعاب خدمات الإصلاح (الميكانيكي أو كهربائي السيارات أو مصلح الهيكل) فيكون بناء على عدد الساعات التي يتطلبها إصلاح المركبة.⁽³⁾
التقدير الثالث يتناول تقادم السيارة ومدى اهتلاكها، وبالتالي اقتطاع نسبة معينة من قيمة التعويض، مع التأكيد أن المعمول به من طرف الخبراء في هذه الحالة هو التقدير الشخصي للخبير والذي يتوقف بالأساس على حالة السيارة وليس عمرها، وأخيرا التعويض عن مدة الحرمان من استغلال السيارة وهذا التقدير أيضا متوقف على التقدير الشخصي للخبير.⁽⁴⁾

بعد أن يقوم الخبير بعملية المعاينة و التقييم يقوم بتحرير محضر، يتضمن كل المعلومات التقنية المطلوبة من قيمة كل ضرر و المبالغ المستحقة للتعويض بعد فحص كل الوثائق المقدمة، ودراسة ظروف الحادث اعتمادا على محضر المعاينة الودي، تحدد مسؤولية كل طرف في الحادث للقيام بمتابعة مؤمن الطرف الآخر إذا كان هو السبب في الحادث، ومراسلته بواسطة وثيقة تملأ من طرف وكالة المتضرر توجه إلى وكالة المتسبب في الحادث، مرفقة بكل الوثائق الضرورية، وهنا على مؤمن الطرف الآخر المتسبب في الحادث الرد على المتابعة في ظرف 15 يوما.⁽⁵⁾

تجدر الإشارة إلى توقيع متعاملي قطاع التأمين في الجزائر على اتفاقية جماعية سميت " اتفاقية التعويض المباشر للمؤمن لهم" وهذا بعد موافقتهم جميعا وبدون تحفظ على بنود الاتفاقية وبدء العمل بها من الفاتح جانفي 2001، تقضي هذه الاتفاقية بتعويض مباشر للأضرار المادية للسيارات، وذلك بمناسبة حادث وقع في الجزائر بين سيارتين فقط على أن لا يتجاوز مبلغ هذه التعويضات الـ 20 ألف دينار جزائري.⁽⁶⁾

¹- قرار منشور بمجلة المحكمة العليا، العدد الأول ، 2011، ص90.

²- سمية بولحية، مرجع سابق، ص117.

³- محي الدين شبيبة، مرجع سابق، ص240.

⁴- محي الدين شبيبة، المرجع نفسه، ص241.

⁵- سمية بولحية ، مرجع سابق، ص117.

⁶- محي الدين شبيبة، مرجع سابق، ص192.

وكان من بنود الاتفاقية نص المادة 19 الذي يقضي بضرورة إجراء خبرة مضادة كل الحوادث التي يفوق مبلغها 30.000 دج، غير أن المحكمة العليا اعتبرت هذه الاتفاقية غير ملزمة للقضاة، وهذا ما أقرته المحكمة العليا في قرارها رقم 230684 الصادر بتاريخ 13/03/2001 والذي جاء فيه: "حيث أن الاتفاقية 13/01/1997 التي يشير إليها المدعون في الطعن لا تربط في الواقع من حيث القانون إلا موقعي هذه الاتفاقية، وأن حرقها أو عدم تطبيقها من قبل طرف آخر غير موقع عليها لا يمكن أن يؤدي للنقض.

حيث أن القضاة ليسوا ملزمين إلا بتطبيق القانون، فإنهم قد سبوا قرارهم تسببا سليما بالاستناد إلى المواد 21، 22، 23 من الأمر 74-15.

حيث أنه بذكرهم في قرارهم بأن المبالغ الممنوحة على سبيل التعويض على الضرر المادي المسبب لسيارة الضحية مؤسسة على خبرة أجريت من قبل خبير معين من شركة التأمين طبقا للنصوص القانونية المذكورة أعلاه فإن قضاة الموضوع سبوا قرارهم تسببا كافيا.

حيث في الأخير، فإن الأمر بخبرة مضادة متروك لسيادة تقدير قضاة الموضوع، فإنه يتعين أن هذين الوجهين غير مؤسسين، وبالتالي فهي رفض الطعن".⁽¹⁾

المبحث الثاني

مراحل وتدابير تسوية التعويضات

وفقا لنص المادة 1/16 من الأمر 74-15 المعدل و المتمم بالقانون رقم 88-31 فإنه: "تحدد التعويضات الممنوحة بالتراضي، أو قضائيا في حوادث المرور الجسمانية على أساس الجدول الملحق بهذا القانون"، من خلال نص المادة نجد أن المشرع وضع طريقتين لتعويض المضرور، وهما طريق التراضي أو طريق التقاضي لذا قسمنا هذا المبحث إلى ثلاث مطالب: سنتناول في المطلب الأول الحصول على التعويض عن طريق التسوية الودية (الصلح)، وسنتطرق في المطلب الثاني للحصول على التعويض عن القاضي الجزائي، وفي آخر مطلب وهو المطلب الثالث سنتناول الحصول على التعويض عن طريق الدعوى المدنية المباشرة.

المطلب الأول

التسوية الودية في الحصول على التعويض

إن التراضي يعد طريقا وديا لإنهاء النزاع و الحصول على التعويض دون خيار اللجوء إلى المحاكم، وبالتالي تجنب طول الإجراءات القضائية، والتسوية الودية قد تكون مباشرة بين المضرور والمؤمن له، أو قد تكون بين المضرور و المؤمن (شركة التأمين أو صندوق ضمان السيارات).

الفرع الأول

التسوية الودية بين المضرور والمؤمن له

¹ - نبيل صقر، مرجع سابق، ص 233-234.

علاقة المضرور بمن صدر عنه الفعل الضار هي علاقة مباشرة، ولدى ليس للمضرور أن يتجاوز الفاعل ويطالب المؤمن مباشرة بالتعويض وفقا للقواعد العامة.⁽¹⁾

لدى قد يتفق المضرور مع متسبب الضرر على الصلح و تجنب طريق التقاضي وهذا قصد تفادي الإجراءات المعقدة والمصاريف القضائية الباهضة.⁽²⁾

وبالرجوع إلى القانون المدني نجد أن المشرع قد عرف عقد الصلح في نص المادة 450 على أن: "الصلح عقد ينهي به الطرفان نزاعا قائما أو يتوقيان به نزاعا محتملا، وذلك بأن يتنازل كل منهما على وجه التبادل عن حقه".

إذا فالشروط الواجب توافرها في عقد الصلح هي الشروط أو الأركان العامة للعقود من رضاء، محل وسبب، إضافة إلى عنصرين آخرين هما وجود نزاع قائم، أو محتمل و تنازل من كلا الطرفين على جزء من ادعاءاته، مع وجود نية لإنهاء النزاع.

ودليل جواز الصلح على التعويضات الناتجة عن حوادث المرور هو نص المادة 461 من القانون المدني: "لا يجوز الصلح في المسائل المتعلقة بالحالة الشخصية أو بالنظام العام، ولكن يجوز الصلح على المصالح المالية الناجمة عن الحالة الشخصية"، إذ لا يعد الصلح في حوادث المرور مخالفا للنظام العام، إنما هو متروك لإرادة الأطراف.

ويترتب على عقد الصلح بين المضرور و المسؤول عن الحادث (سواء كان مؤمنا على مسؤوليته المدنية أو غير مؤمن عليها) إنهاء النزاعات التي تناولها، و إسقاط الحقوق والادعاءات التي تنازل عنها أحد الطرفين بصفة نهائية، وهذا بنص المادة 462 من القانون المدني.

ويتصور أن يتم الصلح بين المضرور والمؤمن له، أو اعتراف هذا الأخير بمسؤوليته عن ارتكاب الحادث لا يحتج به تجاه المؤمن، خاصة المصالحة التي لم يشارك فيها هذا الأخير⁽³⁾، وهذا ما أكدته المادة 58 من قانون التأمينات التي نصت على: "لا يحتج على المؤمن بأي اعتراف بالمسؤولية ولا بأية مصلحة خارجة عنه، ولا يحدد الاعتراف بحقيقة أمر إقرار بالمسؤولية".

يتضح أيضا من خلال نص المادة أن الاعتراف بالمسؤولية هو الإقرار بالمسؤولية من الناحية القانونية، أما الإقرار بالوقائع المادية فلا يعد اعترافا، وتحديد ما يعتبر من قبيل الاعتراف بالمسؤولية ذاتها وما يعتبر إقرار بالوقائع المادية متروك لتقدير القاضي.⁽⁴⁾

ويترتب على مخالفة المؤمن له لالتزامه بعدم الاعتراف بالمسؤولية سقوط حقه في الضمان، ورفض المؤمن تنفيذ التزامه بدفع التعويض.⁽⁵⁾

الفرع الثاني

1 - سمية بولحية، مرجع سابق، ص237.

2 - شريف الطباخ، التعويض عن حوادث السيارات في القضاء والفقهاء، دار الفكر والقانون، القاهرة، مصر، 2007، ص222.

3 - راشد راشد، مرجع سابق، ص186.

4 - عبد الحفيظ خرشوف، حق ذوي الحقوق في التعويض، مذكرة ماجستير في العقود والمسؤولية، إشراف علي فيلالي، جامعة الجزائر، 2011-2012، ص88.

5 - راشد راشد، مرجع سابق، ص70.

التسوية الودية بين المضرور و المؤمن

يعتبر طريق التسوية الودية هو الطريق المفضل لدى المشرع الجزائري، لأنه الطريق الذي يسهل على الضحية الحصول على التعويض بأقصر طريق وفي أقرب وقت⁽¹⁾، ويستشف هذا من خلال استقراء الأمر 74-15 والنصوص التطبيقية له، فبالرجوع إلى نص المادة 19 منه والتي تنص على وجوب صدور مرسوم بناء على تقرير وزير الدفاع الوطني وزير الداخلية وزير العدل وزير المالية، تحدد بموجبه الإجراءات المتعلقة بالتحقيق ومعاينة الأضرار، وبالفعل لقد صدر المرسوم 80-35 بتاريخ 16/02/1980⁽²⁾ والذي نص في مادته الأولى على: "كل حادث مرور يتسبب في أضرار جسمانية، يجب أن يكون موضوع تحقيق، يقوم به ضباط الشرطة أو أعوان الشرطة العمومية أو أعوان الأمن العمومي أو كل شخص آخر، يؤمله القانون لذلك"، وأكدت المادة 4 من نفس المرسوم على وجوب قيام السلطة التي قامت بالتحقيق أن ترسل أصل المحضر ونسخة مصادقة عنه مع جميع الوثائق الثبوتية خلال مهلة لا تتجاوز 10 أيام من تاريخ انتهاء التحقيق، إلى وكيل الدولة لدى المحكمة التابعة للمكان الذي حصل فيه الحادث، مع وجوب إرسال نسخة من المحضر خلال المهلة نفسها إلى شركة التأمين المعنية، وفي حالة ارتكاب الحادث من قبل شخص مجهول أو غير مؤمن عليه يرسل المحضر إلى صندوق ضمان السيارات.

كما يجوز للمؤمن حسب المادة 06 من نفس المرسوم أن يطلب من الضحية إرسال جميع الشهادات الطبية ولاسيما شهادة استقرار الجروح، أن يخضعه لفحص طبي يجريه الطبيب المعتمد لدى شركة التأمين من أجل تحديد مدة العجز المؤقت عن العمل، أو نسبة العجز الدائم والجزئي وهذا حسب المادة 7.

يبدو أن الهدف من كل هذه الإجراءات ليس إعلام شركة التأمين بوجود حادث جسماني، تكون هي ملزمة بالتعويض عنه، وإنما الهدف هو قيامها بعرض تعويضات مطابقة للجدول الملحق بالأمر 74-15 المعدل و المتمم بالقانون رقم 88-31، وبالتالي تقوم شركة التأمين بالدور الاجتماعي الإيجابي المنتظر منها في حماية ضحايا حوادث المرور، دون انتظار إصدار الحكم النهائي ما دام أن التعويض أصبح حقا مكتسبا مضمون من تاريخ وقوع الحادث، سواء انتهت الدعوى العمومية بإدانة المتهم أو براءته.⁽³⁾

وهو ما أكدته المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 22/12/1992 تحت رقم 83935: "حيث لا داعي لانتظار إصدار الحكم الجزائري الذي لا يلعب أي دور في الدعوى المدنية كون حق تعويض ضحايا حوادث المرور هو حق تلقائي بقطع النظر عن المسؤولية، حيث لا داعي لتدخل القاضي من أجل تقرير التعويضات المستحقة التي أصبحت تخضع إلى المقاييس وجدول إلزامي مرفق للقانون 88-31 الصادر بتاريخ 19/07/1988... حيث يظهر كذلك أن الإجراء المنصوص عليه بالمادة 16 من قانون 88-31 له طابع إلزامي بالنسبة للمؤمن تطبيقا للمواد 274 و 231 من القانون المدني وله طابع اختياري بالنسبة للضحية (المادة 290 من القانون المادة)... حيث يستخلص من كل ما سبق أن شركة

¹ -Khar ghenima Lahlou et autres.Op.cit.p280.

² - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 8 الصادر بتاريخ 19/02/1980.

³ - مراد بن طباق، تعويض الأضرار الجسدية لحوادث المرور، مقال بالمجلة القضائية، العدد 4، سنة 1991، ص 28.

التأمين قد خالفت الأمر 74-15 كون هذا القانون هدفه الأساسي من وراء مبدأ تلقائية التعويض هو الإسراع في دفعه في أقرب وقت ممكن...⁽¹⁾

إضافة إلى القرار الصادر عن المحكمة العليا بتاريخ 1992/01/21 والذي جاء في أحد حيثياته: "حيث أن شركة التأمين لم تستدع الضحية من أجل المصالحة المنصوص عليها بالمادة 16 من قانون 88-31 بالرغم من تلقيها نسخة من محضر التحقيق الابتدائي المرسل من قبل الدرك الوطني، حيث أن تعويض ضحايا حوادث المرور هو تعويض تلقائي، وأن اللجوء إلى القضاء مبرر إلا في حالة رفض الضحية للتعويض المقترح من قبل المؤمن".⁽²⁾

من خلال ذلك يتبين بأن شركات التأمين ملزمة بعرض مبالغ تعويضية وفقا للجدول المرفق للقانون 88-31، بمجرد وقوع الضرر وبصفة تلقائية دون انتظار مصير الدعوى الجزائية، وما عدم التقدم بعرض لدفع التعويض مباشرة بعد وقوع الحادث إلا عدم تنفيذ للالتزام وتأخر في الوفاء، مما يؤدي بالحكم على شركة التأمين بتعويضات إضافية تطبيقا للمادة 14 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.⁽³⁾

وكذلك تعتبر المصالحة إلزامية بالنسبة لشركة التأمين وهذا تطبيقا للمواد 274 و 231 من القانون المدني، واختيارية بالنسبة للضحية أو ذوي حقوقها تطبيقا للمادة 269 من القانون المدني.

بعيدا عن كل هذا سواء كانت المصالحة اختيارية أو إلزامية، فإن لها فائدة كبيرة سواء للضحايا الذين ينالون حقهم من التعويض بسرعة ودون تكاليف قضائية، وكذلك بالنسبة لتخفيف العبء عن المحاكم وما تعرفه من ملفات وقضايا مكدسة، وأخيرا بالنسبة لمؤسسات التأمين، فاللجوء إلى المصالحة يمكنها من التحكم أكثر في احتياطاتها المالية عن طريق تخفيض التكاليف القضائية، وبالتالي تحقيق توازنها المالي.⁽⁴⁾

في حال لم تفلح التسوية الودية لا يبقى أمام الضحية و شركة التأمين سوى اللجوء إلى القضاء لحل النزاع، بكل ما يحتويه هذا الأخير من طول إجراءات و مصاريف قضائية مكلفة.

المطلب الثاني

الحصول على التعويض أمام القاضي الجزائري

يعتبر طريق التسوية كما رأينا طريق اختياري للمضروب و إن شاء اتبعه، و إن شاء لجأ إلى القضاء للحصول على التعويضات المقررة قانونا، وفي حال إتباع الطريق القضائي فللمتضرر الخيار في أن يرفع دعوى بطلب التعويض أصالة أمام القضاء المدني، أو بالتعبئة أمام القضاء الجنائي، مع الإشارة أن القاعدة العامة في المطالبة بالتعويض هي من اختصاص المحاكم المدنية، فالقاضي المدني هو قاضي التعويضات، لكن المشرع الجزائري استثنى من هذه القاعدة دعوى المطالبة بالتعويض عن الضرر الناشئ مباشرة عن الفعل الإجرامي وأجاز للمحكمة الجزائية أن تفصل فيه بصفة تبعية للدعوى العمومية، لكن الواقع العملي أظهر ان بعض القضاة يحكمون بعدم الاختصاص في الدعوى المدنية لانعدام الخطأ الجزائي

¹ - نبيل صقر ، مرجع سابق، ص 307-308.

² - سفيان زرقط ، مرجع سابق، ص 23.

³ - سفيان زرقط ، المرجع نفسه، ص 24.

⁴ - بوجمعة بن قارة، مرجع سابق، ص 36.

في حالة تبرئة المتهم في الدعوى العمومية، وهذا رغم صدور الأمر 74-15 واختلاف أساس كلا دعويين، لذا سنتناول أولاً حجية الحكم الجنائي أمام القاضي المدني، وثانياً الحكم في الدعوى العمومية والمدنية أمام القاضي الجزائي.

الفرع الأول

حجية الحكم الجنائي أمام القاضي المدني

يرى البعض أن مبدأ حجية الحكم الجنائي و التزام القاضي المدني به يعد تطبيقاً لمبدأ أهم وأشمل هو حجية الأمر المقضي به، والذي بأن يكون للحكم حجية بما فصل فيه فلا يجوز المنازعة فيما قضى به إلا عن طريق الطعن فيه، وفقاً للإجراءات المحددة قانوناً⁽¹⁾، في حين ينكر البعض الآخر هذه الفكرة، معتبراً أن مبدأ حجية الأمر المقضي به يتطلب لإعماله وحدة الخصوم و الموضوع و السبب، ففي حين الخصوم في الدعوى العمومية هم المسؤول و النيابة العامة، و موضوع الدعوى العمومية هو حق المجتمع أما سبب الدعوى المدنية حق الضرر الذي انتهك، إنما أساس هذه القاعدة هو من ناحية ما للحكم الجنائي من حجية مطلقة في مواجهة الجميع ومنهم المضرور و المسؤول في الدعوى المدنية، ومن ناحية أخرى فكرة النظام العام التي تأبى أن يتناقض الحكم المدني مع الحكم الجنائي لما في ذلك من فقدان الثقة بالعدالة.⁽²⁾

بعيدا عن الجدال الفقهي، فإنه يتطلب لإعمال هذه القاعدة توافر جملة من الشروط، هي:

1- تحريك الدعوى العمومية قبل الفصل في دعوى التعويض المرفوعة أمام القضاء المدني، أما إذا صدر الحكم المدني فلا مجال لإعمال هذه القاعدة.

2- أن يكون الحكم الجنائي نهائياً، فتخرج من دائرة الأحكام النهائية الحكم القاضي بإجراء تحقيق تكميلي كتعيين خبير، ففي حالة الحكم الجنائي كان نهائياً يفتح المجال لإعمال قاعدة حجية الجنائي على المدني.⁽³⁾

3- اقتصار الحجية على ما كان الفصل فيها ضرورياً لبناء الحكم، وهو ما أقرته المادة 339 من القانون المدني بنصها: "لا يرتبط القاضي المدني بالحكم الجنائي إلا في الوقائع التي فصل فيها هذا الحكم وكان فصله فيها ضرورياً"، و المقصود بهذه القاعدة أن حجية الحكم الجنائي قاصرة على منطوقه دون أن تلحق بالأسباب التي لم تكن ضرورية للحكم بالإدانة أو بالبراءة، أي أن القاضي المدني لا يرتبط بالحكم الجنائي إلا في الوقائع التي فصل فيها الحكم فصلاً ضرورياً، فإذا لم يكن فصله ضرورياً فلا قيمة لما جاء به أمام المحكمة المدنية، ولها أن تقضي بغير ما ورد به.⁽⁴⁾

الفرع الثاني

¹ - محمد مختار رحمانى، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية (دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء)، دار هومه، الجزائر، 2003، ص117.

² - أنور سلطان، الموجز في النظرية العامة للالتزامات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2005، ص372.

³ - مريم بلوصيف، مرجع سابق، ص54.

⁴ - محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات و التأمين الإجباري منها، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2007، ص101.

الحكم في الدعوى العمومية و المدنية أمام القاضي الجزائي

بمجرد وقوع حادث جسماني تقوم مصالح الضبطية القضائية بالتحريات الأولية اللازمة، وهذا حسب المادة الأولى من المرسوم رقم 80-35 المتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار و معاينتها التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر 74-15 المعدل و المتمم بالقانون رقم 88-31، تنتهي هذه التحريات بتحرير محضر يتضمن كافة المعلومات الضرورية من أسماء مالكي و سائقي السارة المعنية بالحادث، و ألقابهم و عناوينهم، رقم رخصة القيادة للسائقين وتاريخ تسليمها ومكانها وغيرها من المعلومات، بعدها تقوم السلطة التي قامت بالتحقيق بإرسال أصل المحضر و نسخة مصادق عليها مع جميع الوثائق الثبوتية خلال مهلة لا تتجاوز 10 أيام ابتداء من تاريخ انتهاء التحقيق إلى وكيل الجمهورية لدى المحكمة التابعة للمكان الذي حصل فيه الحادث.

بعد دراسة محضر الضبطية القضائية وجميع الوثائق المرفقة به، يقوم وكيل الجمهورية بتكليف وقائع الجريمة و تحرير الدعوى العمومية، وبهذه الطريقة يتصل وكيل الجمهورية بالقضية و يصبح طرفا فيها باعتباره ممثلا للمجتمع و يمارس الصلاحيات المخولة له قانونا لإثبات التهمة و التماس العقوبة ضد المتهم أثناء المحاكمة.

يفصل القاضي الجزائي في الدعوى العمومية بناء على وقائع القضية و النتيجة التي خلص إليها التحقيق و المناقشات التي دارت بالجلسة، كي يحدد بعدها من المسؤول عن الحادث، ليحكم بعدها إما بإدانة المتهم أو براءته، وستتناول كل حالة على حدا خاصة أن أغلب قضاة الموضوع في القسم الجزائي ذهبوا في بداية الأمر إلى الحكم بعدم الاختصاص في الدعوى المدنية في حالة تبرئة المتهم لانعدام الخطأ الجزائي.⁽¹⁾

أولا: في حالة الحكم جزائيا بإدانة المتهم

إن القاضي الجزائي إذا حكم بإدانة المتهم، فإنه طبقا للقواعد العامة ملزم بالفصل في الدعوى المدنية ومنح التعويضات المستحقة لأصحابها طبقا للجدول الملحق بالأمر 74-15، ذلك إذا ما أخذنا بعين الاعتبار إلمامه بالقضية نتيجة البحث المعمق الذي سبق الحكم الجزائي خاصة إذا ما كنا أمام جنائية أو جنحة، و قد أيدت المحكمة العليا هذا الموقف في العديد من القرارات مبررة عدم وجود نص صريح في الأمر 74-15 أو في أحد مراسيمه التطبيقية يمنع القاضي الجزائي من الفصل في الدعوى المدنية.

وقد برر هذا الموقف السيد بن طباق مراد⁽²⁾ الذي كان يشغل رئيس الغرفة الجزائية في المحكمة العليا في ملتقى سنة 1989 لسببين:

- 1- أن القضاء الجزائي يتميز بالسرعة، وهي ميزة تطابق أهداف المشرع من وراء إصدار الأمر 74-15.
- 2- أن القاضي الجزائي تتوفر لديه كل الوثائق الضرورية و المعلومات التي تسهل الحكم في التعويض، وتجنّب الضحية أتعاب رفع دعوى جديدة أمام القضاء المدني، و إعفائه من إجراءات أخرى قد تكون مرهقة.

ثانيا: في حالة الحكم بالبراءة في الدعوى الجزائية

¹ - سفيان زرقط، مرجع سابق، ص 24.

² - موقف الأستاذ بن طباق مراد ورد في محاضرات بوجمعة بن قارة، ص 31.

في حالة فصل القاضي الجزائري ببراءة المتهم فإن القضاء ذهب في أول الأمر إلى الحكم في الدعوى المدنية بعدم الاختصاص لانعدام الخطأ الجزائري، وهذا الاتجاه تبناه القضاة في أول الأمر لأن اجتهاد المحكمة العليا في تلك الفترة كان يتجه إلى اعتبار الدعويين مستقلين، و إلى نقض القرارات التي كانت تفصل في الدعوى المدنية في حالة قضى القاضي الجزائري بالبراءة، ومن ذلك قرارها رقم 24418 في 1983/04/05 والذي جاء فيه: "أنه لا يمكن للقاضي الجزائري أن يفضل في الدعوى المدنية في حالة قضائه بالبراءة"⁽¹⁾، وهذا الرأي مستغرب من طرف المحكمة العليا خاصة مع صدور الأمر 15-74 الذي يهدف إلى تلقائية التعويض دون النظر للمسؤولية، وربما تفسير ذلك الموقف يرجع إلى أنها تنظر إلى الجريمة على أنها الأساس القانوني و الضروري لإقامة دعوى مدنية بالتبعية أمام المحاكم الجزائرية، و في حال انتفاء هذه الجريمة ومع ذلك فقد تراجعت المحكمة العليا عن اجتهادها، و استقر رأيها حالياً على اختصاص محكمة الجرح في الفصل في الدعوتين دون الربط بينهما لا في الإثبات ولا في الحكم.

من قراراتها المدعومة لهذا الاتجاه، القرار رقم 239441 الصادر بتاريخ 2001/03/27، والذي ورد فيه: "حيث أن مسألة تعويض الضحايا من حوادث المرور هو أمر مقرر قانوناً بصفة تلقائية وهذا ما تنص عليه المادة 08 من الأمر 15-74 التي تنص على أن كل ضحية حادث مرور لها الحق في التعويض ما إذا المتهم لم يرتكب أي خطأ باعتبار أن نظام التعويض عن حوادث المرور يخضع إلى نظرية الخطر.

وحيث بالرجوع إلى قضية الحالة فإنه إذا كان المجلس يتمتع بالسلطة التقديرية الكاملة لتبرئة المتهم مدعى عليه في الطعن في الدعوى الجزائرية، فإن عليه أن يفصل رغم الحكم بالبراءة في الدعوى المدنية هذا طبقاً للمبدأ المذكور أعلاه.⁽²⁾ ويبدو الاجتهاد القضائي الأخير الأقرب إلى الصواب و الأدعى لتحقيق هدف المشرع من إصدار الأمر 15-74، خاصة لو رجعنا إلى المادة 16 من المعدلة و المتممة بالقانون 31-88 والتي تنص على ضرورة استدعاء جميع أطراف الدعوى بما فيهم المؤمن لحضور الجلسات ذات الطابع الجزائري، يستشف منه نية المشرع في منح الصلاحية الكاملة للقاضي الجزائري للحكم بتعويض ضحايا حوادث المرور أو ذوي حقوقهم، وأيضاً استدعاء جميع أطراف القضية من أجل مناقشة التعويضات وتجنبيهم طول إجراءات التقاضي.

المطلب الثالث

الحصول على التعويض أمام القاضي المدني

بعد تلقي النيابة العامة لكافة الوثائق المتعلقة بالتحقيقات والمعائنات التي تمت في حادث مرور من قبل ضباط و أعوان الشرطة القضائية المكلفين بذلك، تقوم مباشرة بتحريك الدعوى العمومية، مما يجعل دائماً من الناحية العملية الدعوى العمومية سابقة للدعوى المدنية، وبالتالي الحكم بالتعويضات في إطار هذه الدعوى على أساس دعوى مدنية بالتبعية، لكن قد تختص المحكمة المدنية باعتبارها صاحبة الولاية في دعوى التعويضات، وذلك في حالات عديدة، منها حالة

¹ - سفيان زرقط، مرجع سابق، ص24.

² - نبيل صقر، مرجع سابق، ص357-358.

اختيار المضرور رفع دعوى التعويض أصالة أمام القضاء المدني بدلا من القضاء الجزائي وهو ما نصت عليه المادة 4 من قانون الإجراءات الجزائية، أو اضطرار في حال حفظ أوراق القضية من طرف وكيل الجمهورية لوفاة المتسبب في الحادث. وعلى كل فإن المشرع أقر بحق الضحية المضرور في ممارسة دعوى مباشرة⁽¹⁾ تجاه المؤمن، والتي تعتبر بمثابة الطريق المفضل للمضرور، حيث يخصص التعويض الممنوح في إطار الدعوى المباشرة المضرور دون تراحم من بقية دائي المؤمن له المسؤول عن الحادث، عكس التعويضات الممنوحة في إطار الدعوى الغير مباشرة للمضرور تجاه المؤمن له والتي تدخل في الضمان العام للمؤمن له، مما يقلل من فرصة الضحية في الحصول على التعويض بسبب تراحم باقي الدائنين، لذا سنحاول التعرف على أساس الدعوى المدنية المباشرة، وشروط ممارستها ومدة تقادمها.

الفرع الأول

أساس الحق في ممارسة الدعوى المدنية المباشرة

وفقا للقواعد العامة في العقود لا يرتب العقد حقا لغير طرفيه أو خلفهما العام أو الخاص، إلا إذا اشترط المتعاقدان هذا الحق لمصلحة الغير، فإذا لم يوجد اشتراط لمصلحة الغير فلا يجوز للمضرور أن يطالب المؤمن بأداء مبلغ التأمين استنادا إلى عقد التأمين من المسؤولية، وللمؤمن أن يدفع هذه المطالبة بمبدأ نسبية آثار العقد.⁽²⁾ أمام هذا الوضع كان لابد من وجود نص صريح يمنح للمضرور الحق المباشر في مواجهة المؤمن من المسؤولية، خاصة وأن المضرور هو المستهدف بحماية المشرع من حوادث المركبات، وفعلا فقد أقرت المادة 56 من قانون التأمينات بذلك من خلال نصها أن: "المؤمن يضمن التبعات المالية المترتبة على مسؤولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير"، كما نصت المادة 59 من نفس القانون على أنه: "لا ينتفع بالمبلغ الواجب على المؤمن أو بجزء منه إلا الغير متضرر أو ذوو حقوقه في حدود المبلغ المذكور من النتائج المالية المترتبة عن الفعل الضار الذي سبب مسؤولية المؤمن له". وفقا لنص المادتين السابقتين الغير المضرور هو الوحيد الذي يستفيد من التعويض الذي يلتزم به المؤمن، وبالتالي فإنه يحق له مطالبة المؤمن أو شركة التأمين بهذا التعويض بشكل مباشر عن طريق دعوى مباشرة.

الفرع الثاني

شروط ممارسة الدعوى المدنية المباشرة

تتمثل شروط الدعوى المباشرة في أربع شروط هي:

أولا: وجود عقد تأمين على المركبة وقت الحادث

لا تقبل الدعوى المباشرة إلا إذا أقيم الدليل على وجود عقد التأمين⁽³⁾، أي أن تكون المركبة المتسببة في الحادث مؤمنا عليها تأمينا إجباريا وقت وقوع الحادث، ويثبت التأمين المنصوص عليه في المادة الأولى من الأمر 74-15 بموجب وثائق إثبات المنصوص عليها في المواد من 6 إلى 13 من المرسوم رقم 80-34.

¹ - أنظر أكثر حول تطور الدعوى المباشرة: سعيد مقدم، التأمين والمسؤولية المدنية، كليك للنشر، الجزائر، 2008، ص 112 وما بعدها.

² - محمد إبراهيم دسوقي، التأمين من المسؤولية (التأمين الاجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات)، (د.د.ن)، 1995، ص 391.

³ - سعيد مقدم، التأمين و المسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص 134.

أما إذا كانت المركبة المتسببة في الحادث غير مؤمن عليها وقت وقوعه، أو كان مؤمنا عليها في وقت سابق وانتهت مدة التأمين قبل وقوع الحادث، ففي هذه الحالة ينتفي التزام شركة التأمين بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن حادث المرور.⁽¹⁾ وفقا للقانون الجزائري ففي حالة عدم التأمين على المركبة المتسببة في الحادث، فإن المضرور يبقى له الحق في التعويض، ولكن عليه الرجوع على صندوق ضمان السيارات⁽²⁾ وهذا وفقا لنص المادة 24 من الأمر 74-15.

ثانيا: إقامة الدعوى من قبل الضحية أو من يحل محله

إن هذه الدعوى المباشرة، تخص بالدرجة الأولى الضحية، أي الشخص الذي أصابه مباشرة الضرر الناتج عن خطأ المؤمن له، وفي حالة وفاته، يمكن لورثته متابعة المؤمن من أجل الحصول على تعويض الضرر الذي لحق بمورثهم والضرر الذي لحق بهم جراء موته⁽³⁾، لكن بشرط أن يكون المجني عليه قبل وفاته قد اتفق فيها مع المسؤول عن الضرر، أو يكون قد رفع دعوى المطالبة بها أمام القضاء، لكنه قبل الحكم فيها توفي وهو ما يطلق عليه اصطلاحا بالدعوى الموروثة.⁽⁴⁾

ثالثا: عدم سبق تعويض المضرور

في حالة ما إذا استلم الضحية تعويض الضرر من المؤمن له، فلا يحق له بعد ذلك إقامة الدعوى المباشرة ضد المؤمن، وإذا ما استلم الضحية مبلغ التعويض من المؤمن، فلا يحق له بعد ذلك أن يرجع على المؤمن له، إلا إذا كان المبلغ الذي استلمه من المؤمن أقل من المبلغ التعويض المستحق⁽⁵⁾، إذ يمكنه في هذه الحالة الخيرة الرجوع على المؤمن من أجل الحصول على تعويض تكميلي.

إضافة إلى ذلك يجب ألا يكون الضحية قد تحصل على تعويض لنفس الضرر من جهة أخرى كصندوق الضمان الاجتماعي، في حال ما إذا كان الحادث حادث عمل من جهة و حادث مرور من جهة أخرى⁽⁶⁾، وهو ما يعرف بمبدأ عدم الجمع بين تعويضين، وهو ما أقرته المحكم العليا في قرارها رقم 1201294 الصادر بتاريخ 1998/11/03 والذي جاء فيه: "حيث أن قضاة الموضوع عندما منحوا تعويضات للمدعى عليه دون أن يخصموا منها تلك التي استفاد منها صندوق الضمان الاجتماعي عن نفس الحادث يكونون قد خالفوا القانون وأخطئوا بتطبيق المادة 10 من الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 1974/01/30 المتعلق بإلزامية التأمين عن السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار مما يسمح للضحية المدعى عليه من الحصول على تعويضين اثنين عن نفس التعويض عن حوادث المرور".⁽⁷⁾

رابعا: إدخال المؤمن له في الدعوى

إن إدخال المؤمن له في الدعوى، يكون أحيانا ضروريا، وأحيانا أخرى غير ضروري، ففي حالة تأكيد وجود مبلغ التعويض عن طريق القضاء بصفة نهائية أو في حالة اعتراف المؤمن بذلك مسبقا فلا داعي لإدخال المؤمن له في الدعوى

1- سمية بولحية، مرجع سابق، ص 172.

2- أنشئ هذا الصندوق بموجب المادة 70 من الأمر 69-07 المؤرخ في 1969/12/31 المتضمن قانون المالية لسنة 1970 تحت مسمى الصندوق الخاص بالتعويضات، وغير إلى مسماه الحالي صندوق ضمان السيارات بموجب المرسوم التنفيذي 103-04.

3- راشد راشد، مرجع سابق، ص 188.

4- محمد بعجي، مرجع سابق، ص 257.

5- راشد راشد، مرجع سابق، ص 189.

6- محمد بعجي، مرجع سابق، ص 267.

7- نبيل صقر، مرجع سابق، ص 197.

المباشرة⁽¹⁾، بمفهوم المخالفة، إذا لم تكن مسؤولية هذا الأخير محددة سلفاً ومعتراً بها، في هذه الحالة لا بد من إدخاله في الدعوى المقامة ضد المؤمن على أساس أن وجوده ضروري من أجل تحديد دينه من حيث المصدر ومن حيث المدى⁽²⁾.

الفرع الثالث

الآثار المترتبة عن الدعوى المدنية المباشرة وتقادمها

يترتب على ممارسة الدعوى المباشرة من طرف الضحية على المؤمن عدة آثار، خاصة فيما يتعلق بالدفع التي يجوز لهذا الأخير أن يتمسك بها في مواجهة الضحية، وتلك التي لا يجوز له التمسك بها، وأيضاً فيما يخص تقادم هذه الدعوى، فهي كباقي الدعوى ليست أبدية، إنما لها آجال تنقضي بمجرد حلها.

أولاً: الآثار المترتبة على الدعوى المباشرة

من المعلوم أن المضرور ليس طرفاً في عقد التأمين، لذلك فإن مصدر حقه في الرجوع المباشر على المؤمن هو القانون وليس العقد، وعلى هذا الأساس، وبما أن الدعوى المباشرة لم تنشأ بموجب عقد التأمين، فإن المنطق يقتضي أن تجرد من الدفع الناشئة عن هذا العقد، والتي ينحصر أثرها بين المؤمن والمؤمن له⁽³⁾. وعليه من غير المنطقي أن يستعمل المؤمن في مواجهته الدفع التي له وجه المؤمن له، إلا أن هذا الأثر ليس مطلقاً، فهناك مجموعة من الدفع التي يجوز للمؤمن التمسك بها، في مواجهة المضرور لأنها جاءت بنص القانون.

1. الدفع لا يحق للمؤمن التمسك بها⁽⁴⁾: من بين هذه الدفع:

- . الدفع بأن التأمين قد عقد بناء على إدلاء المؤمن له ببيانات كاذبة أو إخفائه وقائع جوهرية تؤثر في حكم المؤمن بقبوله تغطية الخطر أو تحديد قسط التأمين وشروطه، وهذا وفقاً لنص المادة 19 من قانون التأمينات.
- . الدفع بأن المركبة عند ارتكابها للحادث كانت مستخدمة في غرض غير المصرح به في رخصة استعمالها.
- . الدفع بأن سائق المركبة لم يكن مأذوناً له من قبل المؤمن له أو المكتب بقيادةها.
- . الدفع بأن سائق المركبة، ارتكاب الحادث وهو في حالة غير طبيعية بسبب سكر أو تناول المخدرات، فالضمان هنا يسقط بالنسبة للسائق دون المصابين أو ذوي حقوقهم، بل وحتى ذوي حقوق السائق الذي كان في حالة سكر وقت الحادث أدى إلى وفاته، وفقاً لنص المادة 2/15 من الأمر 15-74.
- . الدفع بعدم تقييد السائق بالنصوص القانونية المتعلقة بشروط ضمان السلامة والأمن عند نقله لأشخاص أو بضائع.

2- الدفع التي يجوز للمؤمن التمسك بها:

يمكن للمؤمن أن يتمسك في مواجهة الضحية بكل الدفع التي يرجع سببها إلى ما قبل تحقق الضرر، مثل:

1- سعيد مقدم، التأمين والمسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص 134.

2- راشد راشد، مرجع سابق، ص 190.

3- بهيج شكري بهاء، التأمين من المسؤولية في النظرية والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2012، ص 565.

4- سمية بولحية، مرجع سابق، ص 175.

. انعدام التأمين : ويتحقق ذلك ، إما في حالة عدم وجود عقد تأمين يضمن مسؤولية الحادث ، و إما في حالة بطلان عقد التأمين ، وإما في حالة فسخ عقد التأمين .⁽¹⁾

. استبعاد الخطر : يمكن للمؤمن أن يتسكك تجاه الضحية ، بأن الخطر الذي تحقق ، كان بخطأ إرادي ارتكبه المؤمن له ، وبالتالي ، يدخل هذا الخطر ضمن الأخطار المستبعدة من الضمان قانونا .⁽²⁾

. عدم كفاية التعويض: يمكن للمؤمن ، أن يتمسك تجاه الضحية بالتخفيض من مبلغ التعويض، إما تطبيقاً لنص المادة 19 من قانون التأمينات (عدم الإدلاء بالتصريحات المطلوبة والإدلاء بتصريحات غير مطابقة للحقيقة واكتشاف تلك بعد وقوع الحادث)، وإما لأن المبلغ المؤمن عليه ، يقل أصلاً عن مبلغ الدين المترتب عن المسؤولية⁽³⁾.

ثانياً: تقادم الدعوى المباشرة

تنص المادة 27 من قانون التأمينات 95-07 المؤرخ في 1995/1/25 على أنه : " يحدد أجل تقادم جميع دعاوى المؤمن له أو المؤمن الناشئة عن عقد التأمين بثلاث سنوات (3) سنوات ابتداء من تاريخ الحادث الذي نشأ عنه".

ونصت المادة 624 من القانون المدني على أنه : " تسقط بالتقادم الدعوى الناشئة عن عقد التأمين بانقضاء ثلاث سنوات من وقت حدوث الواقعة التي تولدت عنها هذه الدعوى".

من خلال نص المادتين السابقتين يتضح لنا أن مدة تقادم الدعوى الناشئة عن عقد التأمين المبرم بين شركة التأمين و المؤمن له تخضع للتقادم القصير الثلاثي، أي بمضي ثلاث سنوات على حدوث الواقعة التي تولدت عنها ، وتختلف بذلك عن مدة تقادم دعوى التعويض الناشئة عن العمل المستحق للتعويض ، أي دعوى المسؤولية عن الأعمال الشخصية تجاه المسؤول عن الضرر، التي تسقط بالتقادم الطويل الأجل أي خمسة عشر (15) سنة تبدأ من تاريخ الذي وقع فيه العمل الضار ، وهو ما جاءت به المادة 133 من القانون المدني الذي ينص على أن : " تسقط دعوى التعويض بانقضاء خمسة عشر سنة من يوم وقوع العمل الضار".

من خلال الثلاث المواد السابقة يتضح أن المشرع لم ينص صراحة على مدة التقادم ووقت سريانه بالنسبة للدعوى المباشرة التي تنشأ للضحية أو ذوي حقوقهم من جراء حصول حادث مرور ، والتي يرفعونها تجاه شركة التأمين لمطالبتها بالتعويض، إذ لا يمكن القول أن هذه الدعوى تخضع للتقادم القصير وفقاً للمادة 27 من قانون التأمينات أو استناداً للمادة 624 من القانون المدني السابقتين ، والدليل على ذلك العبارة الواردة في نص المادة 27 السابق ذكرها "جميع الدعوى المؤمن له أو المؤمن الناشئة عن عقد التأمين"، أي المقصود هو جميع الدعوى الناشئة عن عقد التأمين ، وبالتالي الدعوى المحصورة بين طرفيه أي بين المؤمن والمؤمن له والذي يحكمها كما أشرنا التقادم الثلاثي قصير المدى ، دون أن تمتد لتشمل الدعوى المباشرة للضحية أو ذوي حقوقه من حادث المرور⁽⁴⁾ تجاه شركة التأمين ، إذ أنهم يستمدون حقوقهم في طلب التعويض من نص القانون وليس من عقد التأمين .

¹- راشد راشد، مرجع سابق، ص189.

²- أنظر المواد 13،14،15 من الأمر 15-74.

³- راشد راشد، مرجع سابق، ص120.

⁴- إبراهيم جعلاب، مرجع سابق، ص135.

ولدى يبدو أن الدعوى المباشرة لضحايا حوادث المرور أو ذوي حقوقهم في مجال المسؤولية عن حوادث السيارات في الجزائر تخضع للتقادم الطويل وهو خمسة عشر (15) سنة وفقاً للقواعد العامة، وهذا هو الأصل المنصوص عليه في المادة 133 من القانون المدني التي نص فيها المشرع على أن "تسقط دعوى التعويض بانقضاء خمسة عشر سنة من يوم وقوع العمل الضار".⁽¹⁾

وهو ما استقر عليه الفقه ، من أن الدعوى المباشرة للمضروب تجاه شركة التأمين تجدد مصدرها في القانون وليس عقد التأمين ، فهي لا تخضع إذاً لمدة التقادم الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين ، بل تخضع لمدة تقادم خاصة بها وهي خمسة عشر سنة، مثلها في ذلك مثل الدعاوى الناشئة في القانون والتي تخضع للقواعد العامة، أي التقادم طويل الأجل.⁽²⁾ مع الإشارة إلى أن سريان مدة التقادم في الدعوى المباشرة للمضروب ضد المؤمن تسري عليها في وقف تقادمها أحكام القواعد العامة ، الخاصة بوقف مدة التقادم وانقطاعه طبقاً لما نصت عليه المادة 28 من القانون رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات ، إذ جاء فيها أنه: " لا يمكن اختصار مدة التقادم باتفاق الطرفين غير أن قطع التقادم يمكن أن يكون في:

1. أسباب الانقطاع العادية التي حددها القانون.
2. وفي حالة تعيين خبير .
3. وفي حالة توجيه رسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام من المؤمن إلى المؤمن له بخصوص دفع القسط .
4. في حالة إرسال رسالة مضمونة الوصول إلى المؤمن له إلى المؤمن فيما يتعلق بأداء التعويض".

المطلب الرابع

دعاوى الرجوع

بعد صدور حكم سواء من طرف القاضي الجزائري أو القاضي المدني يقضي بتعويض الغير المضروب، وقيام المؤمن (شركة التأمين أو صندوق ضمان السيارات) بأداء التعويضات التي حكم بها القاضي ، فإن ذلك يؤدي إلى صدور مجموعة من الدعاوى ، تسمى بدعاوى الرجوع ، الهدف منها هو المحافظة على حقوق المؤمن الذي دفع التعويض على الرغم من إخلال المؤمن له من التزاماته التعاقدية الواردة في عقد التأمين الإلزامي على المركبات ، أو وجود شخص آخر مسؤول عن الحادث ، وكذلك الحفاظ على حق المؤمن له في الرجوع على المؤمن في حال واجه الدعوى القضائية وحده وحكم عليه بدفع التعويض.

وعلى كل فدعاوى الرجوع لا تخرج من ثلاث دعوى: دعاوى الرجوع التي يرجع فيها المؤمن على الغير المسؤول عن الحادث، والدعوى التي يرجع فيها المؤمن له ، وكذلك دعوى رجوع المؤمن له على المؤمن .

¹ - إبراهيم جعلاب، نفس المرجع، ص136.

² - مرتد علي الطراونة، مرجع سابق، ص343.

الفرع الأول

دعوى رجوع المؤمن على الغير المسؤول

إذا وقع حادث مرور بفعل الغير ، فإن شركة التأمين لا تعفى من أداء التعويض للمضرور ، مادام هذا الخطر غير مستثنى من نطاق الحماية التأمينية ، وعليه تسرى آثار عقد التأمين ويكون المؤمن ملزماً بتعويض الضرر ، والمسؤول عن الحادث المؤمن منه ، لا يستطيع في نفس الوقت أن يتخلص من التزامه تجاه المضرور على أساس وجود تأمين يكفل تعويض الضرر.⁽¹⁾

وعليه فإن المضرور في هذه الحالة يكون أمام شخصان مدينان بالتعويض ، الأول هو المؤمن والثاني المتسبب في الضرر ، وبما أن عقد التأمين هو من العقود التعويضية ، أي التي تقوم بتعويض الضرر دون أن يكون عقد التأمين مصدراً للإثراء⁽²⁾ ، أي أن يحصل المضرور على تعويض واحد فقط للضرر وغالباً ما يكون من الشخص الأكثر ملاءمة (شركة التأمين) ، لكن هل هذا يعني ذلك إفلات المسؤول عن الضرر؟

هنا أوجد المشرع وسيلة قانونية لا تسمح للشخص المسؤول عن الضرر أن يفلت من المسؤولية القانونية، بحيث يرجع عليه المؤمن بما أداه من تعويضات للضحية أو ذوي حقوقها وفقاً لدعوى الحلول، وهو ما نصت عليه المادة 38 من قانون التأمينات "... يحل المؤمن محل المؤمن له ، في الحقوق والدعاوى تجاه الغير المسؤولين في حدود التعويض المدفوع له ...".

فإذا ارتكب الحادث شخص آخر غير المؤمن له وغير من صرح له بقيادة سيارته، فإن المؤمن يمكنه الرجوع على المسؤول عن الأضرار لاسترداد ما يكون قد أداه من تعويض للمضرور، فالمؤمن له غير مسؤول مدنياً عن مرتكب الحادث ، ويتحقق ذلك في حالة سرقة السيارة وارتكاب السارق بها حادثاً ينجم عنه إصابة إنسان ، هنا يمكن للمؤمن الرجوع على السارق لاسترداد التعويض الذي أداه للمضرور.⁽³⁾

أما إذا كان المتسبب في الحادث ، ممن المؤمن له مسؤولاً مدنياً عنه ، كما لو كان قاصراً مشمولاً بالرقابة، هناك لا يملك المؤمن الرجوع بما أداه من تعويض إلى المضرور ، لأن التأمين يغطي المسؤولية المدنية للمؤمن له من جهة ، ومن هو مسؤولاً عن أفعاله⁽⁴⁾ ، أو أقاربه أو أصحابه ، وبصفة عامة جميع الأشخاص الذين يعيشون عادة معه ، غلاً إذا صدر عنهم فعل بقصد الإضرار وهو ما أقرته المادة 03/38 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات : "... ولا يجوز للمؤمن أن يمارس دعوى رجوع ضد الأقارب والأصهار المباشرين والعمال التابعين للمؤمن له، وبصفة عامة جميع الأشخاص الذين يعيشون عادة معه إلا إذا صدر عنهم فعل قصد الإضرار".

² - معراج جديدي، مرجع سابق، ص 115.

³ - محمد حسين منصور، مرجع سابق، ص 342.

⁴ - محمد حسين منصور، المرجع نفسه، ص 343.

الفرع الثاني

دعوى رجوع المؤمن له على المؤمن له

إن قيام المؤمن بأداء التعويض المحكوم به إلى المضرور يعد من قبيل تنفيذ التزامه بضمان مسؤولية المؤمن له استناداً إلى عقد التأمين المبرم بينهما، ومن ثم من حيث الأصل لا يجوز للمؤمن الرجوع على المؤمن له بما أداه من تعويض للمضرور.⁽¹⁾

غير أن عقد التأمين يحتوي على بنود وشروط ينبغي على المؤمن له الالتزام بها، ففي حال قيام هذا الأخير بمخالفة شروط عقد التأمين، جاز للمؤمن الرجوع عليه فدعوى الرجوع في هذه الحالة⁽²⁾ تقوم على أساس المسؤولية العقدية للمؤمن له، نتيجة إخلاله بشروط عقد التأمين، الأمر الذي سبب أضراراً للمؤمن يتمثل بالتعويض الذي دفعه للمضرور.⁽³⁾

الفرع الثالث

دعوى رجوع المؤمن له على المؤمن

بالرغم من أن المشرع قد أعطى حق المضرور حق الرجوع المباشر على المؤمن، إلا أنه لم سلبه حرية اختيار الرجوع على من يختار من المدنيين الآخرين له بالتعويض⁽⁴⁾، في حال تحقق هذا الغرض يجوز للمؤمن له الإسناد إلى عقد التأمين الذي يربطه بالمؤمن ويرجع عليه بالضمان الناتج عن هذا العقد ليطالبه بمقدار التعويض الذي سبق أن أداه للمضرور، فإذا امتنع المؤمن عن دفع التعويض للمؤمن له، كان لهذا الأخير المطالبة بحقه عن طريق دعوى الرجوع أو دعوى الضمان.⁽⁵⁾

الفرع الرابع

تقادم دعوى الرجوع

بالنسبة للتقادم، فإن أجل التقادم لجميع دعاوى المؤمن له أو المؤمن الناشئة عن عقد التأمين محددة بثلاث سنوات من تاريخ الحادث الذي نشأت عنه، مع وجود استثناءات في حالة كتمان أو تصريح كاذب بشأن الخطر المؤمن عليه، إذ لا يسري أجل ثلاث (03) سنوات إلا ابتداء من اليوم الذي يرفع فيه الغير دعواه على المحكمة ضد المؤمن له، أو الحصول على التعويض منه، كل هذا حسب المادة 27 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

أما المادة 28 من نفس الأمر فقد أكدت أن مدة التقادم من النظام العام، إذ لا يمكن اختصار و تقليص هذه المدة باتفاق الطرفين.

¹- محمد حسين منصور، المرجع نفسه، ص 339.

²- نلاحظ هنا الفرق بين أساس رجوع المؤمن على الغير المسؤول و على المؤمن له، فأساس الرجوع على الأول هو دعوى الحلول، لأن المؤمن قد وفى للدائن بالدين المترتب بذمته (الذي هو الغير المسؤول في هذه الحالة)، لا بدين مترتب في ذمته هو، أما أساس رجوعه على المؤمن فهو مخالفته للالتزام تعاقدي، بمفهوم المخالفة إذا لم يخل المؤمن بأداء التزاماته فليس للمؤمن الرجوع عليه بما أداه، لأن الوفاء بمبلغ التأمين إلا تنفيذاً لالتزاماته تجاه المؤمن له.

³- بهاء بهيج شكري، مرجع سابق، ص 555.

⁴- بهاء بهيج شكري، المرجع نفسه، ص 551.

⁵- محمد حسين منصور، مرجع سابق، ص 338.

أما الفقرة الثانية من نفس المادة فقد أوردت حالات تقطع التقادم، بالإضافة إلى أسباب الانقطاع العادية، في حالة تعيين خبير، توجيه رسالة مضمونة الوصل مع الإشعار بالاستلام من المؤمن إلى المؤمن له بخصوص دفع القسط، وأخيرا إرسال رسالة مضمونة الوصول من المؤمن له إلى المؤمن فيما يتعلق بأداء التعويض.

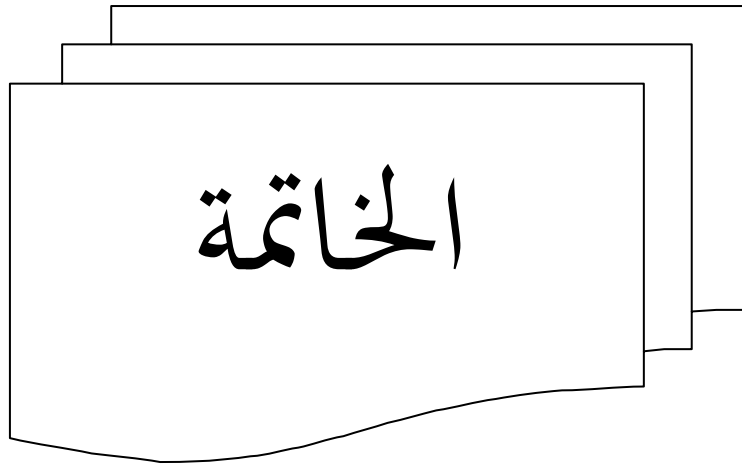
الملخص العام :

على أنقاض سلبيات كل القوانين التي سبقته والتي لم تنصف ضحايا حوادث المرور ، صدر الأمر 15/74 بتاريخ 1974/01/30 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 المتضمن إلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار ، والذي تبني المشرع من خلاله نظام المسؤولية دون خطأ، حيث أصبح حق الضحية في الحصول على التعويض تلقائي بمجرد وقوع الحادث ، دون الحاجة لإثبات خطأ السائق ، بل يكفي من الضحية أن تثبت أن الضرر الذي أصابها كان نتيجة تدخل مركبة ذات محرك ، إضافة إلى استبعاد صفة الغير من أجل الحصول على تعويض ، إذ يشمل التعويض حتى المؤمن له و المكتتب في عقد التأمين وهذا بنص المادة 8 من الأمر 15/74، وهو ما يعكس النظرة التي تبناها المشرع تجاه حادث المرور ، معتبرا إياه حدث اجتماعي يتطلب عناية خاصة .

هذه النظرة المتميزة لم يأخذ بها المشرع على إطلاقها ، إنما أورد عليها استثناءات تعتبر تضيقا من الأصل ، بحيث أورد فئة ثانية من ضحايا حوادث المرور ، تطبق أحكام القواعد العامة للمسؤولية المدنية ، من خلال إعادة إدراج فكرة الخطأ، وهي الحالات التي أوردتها المواد 13،14 و 15 من نفس الأمر ، مع وضع ضوابط لهذا الاستثناء في المراسيم التنظيمية للأمر 15/74، بحيث يستفيد السائق رغم خطئه من التعويض وهذا في حال تجاوزت نسبة عجزه حد معين ، مع الإبقاء على حق ذوي الحقوق قائما في الحصول على التعويض في حالة وفاة الضحية ، وهو ما يوحي بأن المشرع لم يستطع التخلي عن نظرتة الاجتماعية لحادث المرور.

حيث أقر المشرع من خلال الأمر 15-74 المعدل و المتمم للقانون 31-88 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار مجموعة من التعويضات عن الأضرار الجسمانية أو المادية التي تصيب الضحية أو ذوي حقوقهم، وذلك تجسيدا لحماية حق الأفراد في سلامتهم وأمنهم من المخاطر التي تحدثها المركبات. حدد المشرع طريقة التعويض عن حوادث المرور بنص صريح، معتمدا على الأجر الوطني الأدنى المضمون كأساس ومرجع لحساب قيمة و مقدار التعويض، سالبا بذلك كل سلطة تقديرية من القاضي، والذي ليس له هو إلا مراقبة تطابق التعويضات الممنوحة مع ما هو مقرر قانونا.

وأساسا تحديد التعويض و كيفية حسابه قانونا، يرجع إلى رغبة المشرع في تمهيد طريق التسوية الودية، بين المضرور و المؤمن أو المؤمن له، وهو ما يمكن الضحية من الحصول على التعويض في أقرب أجل و أبسط طريق ممكن، وإذ لم يفلح طريق التراضي، يبقى أمام المضرور طريق التقاضي سواء برفع دعوى مدنية مستقلة أو دعوى مدنية بالتبعية. ولما كان الهدف من التعويض عن حوادث المرور، ليس بالدرجة الأولى معاقبة الفاعل، إنما جبر ضرر الضحية، فقد انشأ المشرع لذلك الغرض صندوق خاص سماه صندوق ضمان السيارات، يتولى تعويض الأضرار الجسمانية فقط للضحايا، في حال توافر أحد حالات تدخله و التي من أهمها عدم وجود عقد تأمين على المركبة مسببة الحادث.



بعد هذه الدراسة المختصرة لنظام التعويض عن حوادث المرور، يمكننا القول أن نظام التأمين الإلزامي على السيارات هو نظام اجتماعي وحضاري لما يوفره من حماية لضحايا حوادث المرور، إذ أعطي المشرع للحدث بعدا اجتماعيا يتطلب عناية ومعاملة خاصة، هذه النظرة كرسها الأمر 15/74 المعدل و المتمم بالقانون 31/88 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و نظام التعويض عن الأضرار.

وفقا لنص المادة الثامنة من الأمر 15/74 المعدل و المتمم بالقانون 31/88 فإن أساس التعويض عن حوادث المرور أصبح قائما على نظرية الخطر أو نظرية الضمان، بحيث لم يعد للخطأ أي دور في قيام المسؤولية إلا في حالات ضيقة جدا، وهو ما يفتح الطريق أمام التعويض التلقائي لضحايا حوادث المرور دون البحث عن المتسبب في الحادث، بل إنه وفقا لهذا الأساس فإن خطأ الضحية ذاتها يفتح لها المجال للتعويض، إضافة إلى ذلك فإن الحق في التعويض عن حوادث المرور أصبح يتسم بالشمولية و العمومية، بحيث يشمل إضافة للضحية وذوي حقوقها، سائق المركبة و مكتتب التأمين ومالك المركبة، أي أن المشرع لم يعد يشترط صفة الغير للحصول على التعويض، كل ذلك مع إيراد جهة تعويض احتياطية تتمثل في صندوق ضمان السيارات كجهة إغاثة خاصة لضحايا حوادث المرور، تتكفل الدولة بدعم أغلب مواردها، وذلك في حال رفضت شركات التأمين التعويض لهم.

المميز أيضا بالنسبة للتعويض عن حوادث المرور أن قيمة التعويض تحدد بطريقة آلية بالاعتماد في ذلك على أجر الضحية، أو على الدخل الوطني الأدنى المضمون في حال ما إذا كانت الضحية عاطلة عن العمل، إذ لم يعد للقاضي أي دور في مسائلة تقدير التعويض، إنما يقتصر دوره على مراقبة مدى مطابقة التعويضات الممنوحة للمضروب للجدول الملحق بالأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88، ولهذا الأخير أن يلجئ لطريق التسوية الودية مباشرة مع المؤمن من أجل الحصول على التعويض وبذلك يتجنب الطريق القضائي الطويل و الشاق، وبالتالي يحصل على التعويض بأسرع وقت ممكن، وله أن يلجأ للمحكمة الجزائية حيث أجاز المشرع على وجه الاستثناء الفصل في الدعوى المدنية بالتبعية للدعوى الجزائية حتى لو قضي ببراءة المتهم في الدعوى الجزائية، وللضحية أيضا ان يرفع دعوى مدنية مباشرة على المؤمن. أما عن قيمة التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الأکید أنها عرفت تحسن كبير مع التعديل الذي جاء به قانون 31/88 مقارنة لما كان يناله الضحايا من تعويضات هزيلة جدا في ظل 15/74، خاصة مع الزيادة الكبيرة التي عرفت الأجر في السنوات الأخيرة، لكن يبقى أكبر مشكل بالنسبة لنظام التعويض عن حوادث المرور هو السقف التشريعي المحدد بالجدول الخاصة و الإلزامية، والتي لا يجوز تعويض الضحايا إلى الحدود التي تزيد عما حددته الجداول من تعويض حتى ولو كانت قيمة الأضرار الفعلية اللاحقة بالضحايا تزيد عما هو مقرر في الجدول، وهو ما يؤدي في كثير من الأحيان لعدم تغطية التعويضات الممنوحة لحجم الضرر الحقيقي.

إضافة إلى حصر المشرع التعويض عن الضرر المعنوي في حالة الوفاة فقط، مع أن هذا الضرر يلحق أيضا من أصابه عجز مؤقت أو عجز كلي أو جزئي أو ضرر جمالي، حتى التعويض عن الضرر المعنوي في حالة وفاة الضحية فقد قصره المشرع فقط على أب و أم وأولاد الضحية و الزوج فقط، رغم أن هناك فئة أخرى تتأثر معنويا لوفاتها كالأخوة والأخوات.

من السليبيات الموجودة أيضا، عدم تحميل المشرع للضحية المخطئ تبعة خطأه وذلك بجرمانه من التعويض كليا أو جزئيا حسب درجة مشاركته في الخطأ، مثل ما هو عليه الحال بالنسبة للسائق المخطئ، فليس من المعقول ان يعوز ما يسعى إلى إهلاك نفسه عن طريق الارتقاء أمام السيارة، فالإفراط في حماية الراجلين دون ضوابط وحدود، قد يجعل التعويض عن حوادث المرور وسيلة للاستزاق بالنسبة لهؤلاء.

أما بالنسبة لإجراءات الحصول على التعويض، فقد أشرنا أن المشرع فتح باب التسوية الودية مباشرة مع المؤمن للحصول على التعويض بأسرع طريق ممكن، غير أن الممارسة العملية تثبت عكس ذلك فأغلب ملفات حوادث المرور تسوى عن طريق القضاء وهذا راجع من لغياب ثقافة التأمين لدى أغلب الناس من جهة، ولعلمهم بعدم نجاعة مبدأ التسوية الودية من جهة أخرى، هذا نتيجة الممارسات التسوية من شركات التأمين، ومن هذه الممارسات عدم إمكانية تسوية الملفات التي تزيد قيمة تعويضاتها مئة ألف دج (100.000.00 دج) على مستوى وكالات التأمين المحلية إنما تسوى على مستوى المديرية الجهوية لشركات التأمين، أما الملفات التي تفوق قيمة تعويضاتها ستمائة ألف دج (600.000 دج) فتسوى على المستوى المركزي، وهو ما يجعل طريق التسوية الودية طريق شاق لا يختلف كثيرا عن الطريق القضائي، حتى بخصوص فصل القاضي الجزائي في الدعوى المدنية بالتبعية في حالة الحكم بالبراءة فيه الكثير من التناقض و التباين، بين محاكم تفصل في الدعوى وأخرى تحكم بعدم الاختصاص وهذا بسبب عدم وجود نص صريح يسمح للقاضي الفصل في الدعوى المدنية، إضافة أن الضحية يصطدم دائما بطعن الخصم تأسيسا على البراءة.

من أجل إيجاد حلول لهذه الإختلالات، فإني أقترح التوصيات التالية:

-التوصية الأولى: توسيع مجال بعض التعويضات، كالتعويض عن الضرر المعنوي الذي لا يستحق إلا في حالة وفاة الضحية، ليشمل التعويض عن الضرر المعنوي حتى في حالات العجز الدائم و المؤقت وحالة الضرر الجمالي، إضافة لتوسيع دائرة المستفيدين من الضرر المعنوي في حالة الوفاة ليشمل إخوة و أخوات الضحية.

-التوصية الثانية: الأخذ بعين الاعتبار أخطاء الضحية في حساب قيمة التعويض، ليتناسب طرديا مع حجم مشاركته في ارتكاب الحادث، مثل ما هو عليه الحال بالنسبة للسائق المخطئ.

-التوصية الثالثة: تفعيل طريق التسوية الودية في حل المنازعات، وذلك عن طريق منح الوكالات المحلية كامل الصلاحيات في حل المنازعات على مستواها، دون اللجوء إلى إرسال تلك الملفات إلى المديرية الجهوية والمركزية وهو ما يفقد طريقة التسوية الودية نجاعتها و الهدف المرجو منها، خاصة وأن الوكالات المحلية هي الأقرب من الزبون والأقدر على إقناعه بسلوك الطريق الودي.

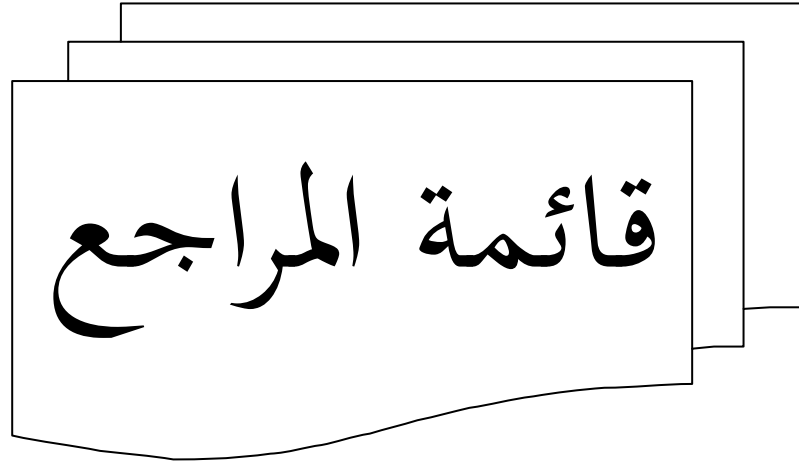
-التوصية الرابعة: ضرورة تدخل المشرع بنص صريح في مساءلة إسناد الدعوى المدنية للقاضي الجزائي حتى في حالة الحكم بالبراءة، وهذا من أجل إيجاد حل للتناقض الموجود بين المحاكم في هذه المسألة، خاصة وأن القضاء الجزائي يتسم بالسرعة.

-التوصية الخامسة: عمل مختلف الهيئات الفاعلة في مجال التأمينات ، وخاصة شركات التأمين مدعومة بمياكل الشرطة على نشر ثقافة التأمينات المنعدمة تقريبا لدى أغلب الناس، وذلك من خلال تنشيط ندوات تحسيسية تستهدف رفع

المستوى الإدراكي للزبون لحده الأدنى على الأقل، ومن ذلك إقناع الزبون بإمكانية حصوله على التعويض بالطريق الودي دون ضرورة اللجوء للقضاء.

-**التوصية السادسة:** تبقى الوقاية خير من العلاج، لذا يجب وضع قواعد قانونية أكثر صرامة لتحقيق الأمن المروري، والحرص على عدم التساهل مع المخالفين، لتجنب المآسي الناتجة عن حوادث المرور والتي أصبحت تشكل عبء على الدولة و المجتمع بصفة عامة، لأنه مهما بلغت قيمة التعويضات التي تمنح فإن النفس البشرية لا تعوض.

تم بعون الله



قائمة المراجع

أولا المراجع باللغة العربية:

أ- الكتب

- 1- إدريس فاضلي، المسؤولية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2010.
- 2- أنور سلطان، الموجز في النظرية العامة للالتزام (مصادر الالتزام)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2005.
- 3- بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري (الفعل غير المشروع - بلا سبب و القانون)، الطبعة الرابعة، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007.
- 4- بهاء بھيج شكري، التأمين من المسؤولية في النظرية و التطبيق، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، 2010.
- 5- راشد راشد، التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري المؤرخ في 09 أوت 1980، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992.
- 6- سعيد مقدم، التأمين و المسؤولية المدنية، كليك للنشر، الجزائر، 2008.
- 7- سعيد مقدم، التعويض عن الضرر العضوي في المسؤولية المدنية، دار الحداثة، الجزائر، 1985.
- 8- شريف الطباخ، التعويض عن حوادث السيارات في القضاء و الفقه، دار الفكر والقانون، مصر، 2007.
- 9- طه عبد المولى طه، التعويض عن الأضرار الجسدية في ضوء الفقه وقضاء النقض الحديث، دار الكتب القانونية، مصر، 2002.
- 10- عبد الحفيظ بن عبيدة، إلزامية تأمين السيارات و نظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري، الديوان الوطني للأشغال التربوية، 2002.
- 11- عبد الحميد الشواربي، التزوير و التزيف مدنيا و جزائيا في ضوء الفقه و القضاء، منشأة المعارف، مصر، 2012.
- 12- عفيف حمدان، قانون السير بين النص و النصيحة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2012.
- 13- محمد إبراهيم دسوقي، التأمين من المسؤولية، (د.د.ن)، مصر، 1995.
- 14- محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2007.
- 15- محمد عبد الغفور العماري، التعويض عن الأضرار الجسدية و الأضرار المجاورة لها (دراسة مقارنة بين الشريعة و القانون)، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، 2012.
- 16- محمد مختار رحمان، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية (دراسة مقارنة في ضوء الفقه و القضاء)، دار الهدى، الجزائر، 2003.

- 17- مراد علي الطراونة، التأمين الإلزامي من حوادث المركبات (دراسة مقارنة) الوراق للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، 2011.
- 18- معراج جديدي، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000.
- 19- نبيل صقر، حوادث المرور نصا وفقها و تطبيقا (قرارات المحكمة العليا حول حوادث المرور)، دار الهدى، الجزائر، 2009.
- 20- هيثم فاتح شيهاب، ضمان ضرر الموت و احكامه (في القوانين المدنية و التطبيقات القضائية المقارنة)، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، 2010.
- 21- يحيى بم لعللي، الخبرة في الطب الشرعي، مطبعة عمار قرفاني، الجزائر، (د.ت).

ب- الرسائل و المذكرات

- 1- سفيان زرقط، نظام تعويض الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، مذكرة تخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، المدرسة العليا للقضاء، الجزائر، 2004.
- 2- سمية بولحية، النظام القانوني لعقد التأمين على المركبات في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، إشراف محمد بودالي، جامعة أم البواقي، 2010/2011.
- 3- عبد الحفيظ خرشف، حق ذوي الحقوق في التعويض، مذكرة ماجستير، إشراف علي فيلاي، جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق بن عكنون، 2011/2012.
- 4- عيسى لحاق، الاستثناءات الواردة على مبدأ تعويض ضحايا حوادث المرور، مذكرة ماجستير، إشراف العربي بن مهدي زرق الله، جامعة الجزائر، 2004-2008.
- 5- محمد بعجي، المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، رسالة دكتوراه، إشراف حميد بن شنيبي، جامعة الجزائر، بن يوسف بن خدة، 2004-2005.
- 6- محي الدين شبيرة، تأمين السيارات بين التسعيرة و التعويضات- حالة الأضرار المادية دراسة ميدانية بشركة SAA، مذكر ماجستير، إشراف السعدي رجال، جامعة قسنطينة، 2004-2005.
- 7- مريم بلوصيف، المسؤولية الموضوعية كأساس للتعويض، مذكرة ماجستير، إشراف علي فيلاي، جامعة الجزائر، 2012.

ج- المقالات

- 1- إبراهيم حجلاب، التأمين بتعويض ضحايا حوادث المرور (دراسة بين تدخل المشرع واجتهادات القضاء)، مجلة التواصل صادرة عن جامعة باجي مختار، عنابة، عدد 32، ديسمبر 2012.
- 2- غازي أبو عرابي، مدى تغطية التأمين الإجباري للأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث السيارات، مجلة الشريعة و القانون، عدد 36 الصادر بأكتوبر 2008، الإمارات العربية المتحدة.

- 3- مراد بن طباق، تعويض الأضرار الجسمانية لضحايا حوادث المرور الجلة القضائية الجزائرية، صادرة عن المحكمة العليا الجزائرية، العدد الرابع، سنة 1991.
- 4- مهند عزمي مسعود أبو مغلي، التعويض عن الضرر المعنوي-دراسة مقارنة- مجلة الشريعة والقانون- العدد 39 صادر بـيوليو 2009، الإمارات العربية المتحدة.
- 5- ميلود ذبيح، حقوق ضحايا حوادث المرور في التشريع الجزائري(الإيجابيات و الإختلالات)، مجلة دفاتر السياسة و القانون، صادرة عن جامعة ورقلة، عدد9، 2013.

د-المحاضرات

- 1- بوجمعة بن قارة، النظام القانوني للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، محاضرات أقيمت على طلبة الدفعة العشرون، المدرسة العليا للقضاء، 2009-2010.
- 2- محمد حامد، التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث المرور، محاضرات أقيمت على طلبة ماستر2 (فرع التأمينات)، كلية الحقوق بن عكنون، 2013-2014.

هـ- النصوص القانونية

-النصوص التشريعية

- 1- قانون رقم 62-57 المؤرخ في 31/12/1962 و المتعلق بتمديد العمل بالتشريعات القائمة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد6 الصادر بتاريخ 10 جانفي 1963.
- 2- الأمر رقم 69-07 المؤرخ في 31 ديسمبر 1969 المتضمن قانون المالية لسنة 1970، الذي ينص على إنشاء الصندوق الخاص بالتعويضات.
- 3- الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 6 محرم عام 1314 الموافق لـ30 يناير 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن حوادث المرور الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 15 لسنة 1974 الصادرة بتاريخ 1974.
- 4- الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق لـ 26 ديسمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم.
- 5- القانون رقم 83-11 المؤرخ في 2 يوليو 1983 يتعلق بالتأمينات الاجتماعية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 28 لسنة 1983 الصادرة بتاريخ 5 يوليو 1983.
- 6- قانون رقم 88-31 المؤرخ في 5 ذي الحجة عام 1408 الموافق لـ 19 جويلية 1988 المعدل و المتمم للأمر رقم 74-15 المتعلق بإلزامية الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 29 لسنة 1988، الصادرة بتاريخ 20 يوليو 1988.

- 7- الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق ل 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 13 الصادر بتاريخ 8 مارس لسنة 1995.
- 8- القانون 04-06 المؤرخ في 20 فبراير 2006 المعدل و المتمم للأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية ،العدد 15 لسنة 2006 الصادرة بتاريخ 12 مارس 2006.
- 9- القانون رقم 09-03 المؤرخ في 22 يوليو 2009 المعدل و المتمم للقانون رقم 01-14 مؤرخ في 19 غشت 2001 يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و امنها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 45 لسنة 2009، الصادرة بتاريخ 29 يوليو 2009.
- 10- قانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق ل 25 فيفري 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

-النصوص التنظيمية

- 11- المرسوم رقم 80-34 المؤرخ في 15 فبراير 1980، يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 7 من الأمر 74-15، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 8 لسنة 1980، الصادر بتاريخ 19 فبراير 1980.
- 12- المرسوم رقم 80-35 المؤرخ في 16 فبراير 1980 المتضمن شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار و معابنتها التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر 74-15 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 8 لسنة 1980، الصادرة بتاريخ 19 فبراير 1980.
- 13- المرسوم رقم 80-36 المؤرخ في 16 فبراير 1980، المتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 20 من الأمر 74-15 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 8 لسنة 1980، الصادرة بتاريخ 19 فبراير 1980.
- 14- المرسوم رقم 80-37 المؤرخ في 16 فبراير 1980، المتضمن شروط تطبيق المادتين 32 و 34 من الأمر 74-15 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 8 لسنة 1980 الصادرة بتاريخ 19 فبراير 1980.
- 15- المرسوم التنفيذي رقم 96-46 المؤرخ في 1 يناير 1996، يحدد شروط اعتماد خبراء و محافظين في العواريات لدى شركات التأمين، و شروط ممارسة مهامهم و شطبهم، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 5 لسنة 1996 الصادرة بتاريخ 21 يناير 1996.
- 16- المرسوم التنفيذي رقم 04-103 المؤرخ في 25 أبريل 2004، يتضمن صندوق ضمان السيارات و يحدد قانونه الأساسي، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 21 لسنة 2004، الصادرة بتاريخ 7 أبريل 2004.
- 17- المرسوم الرئاسي رقم 11-407 المؤرخ في 29 نوفمبر 2011، يتضمن تحديد الأجر الوطني الأدنى المضمون، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 66 لسنة 2011، الصادرة بتاريخ 4 ديسمبر 2011.

و-الأحكام و القرارات القضائية

- 1- مجلة المحكمة العليا، تصدرها المحكمة العليا الجزائرية، العدد الأول، سنة 2009.
- 2- مجلة المحكمة العليا، تصدرها المحكمة العليا الجزائرية، العدد الثاني، سنة 2009.
- 3- مجلة المحكمة العليا، تصدرها المحكمة العليا الجزائرية، العدد الأول سنة 2010.
- 4- مجلة المحكمة العليا، تصدرها المحكمة العليا الجزائرية، العدد الثاني سنة 2010.

ثانيا: المراجع باللغة الفرنسية.

I. Ouvrages :

1- KhiarghenimaLahlou. L'émergence d'un nouveau droit de l'indemnisation des dommages corporels (univers commune entre l'université d'Alger 1 et l'université de pau). Sous-direction de l'information et l'enseignement supérieur. Algérie. 2012.

II. Thèses et Mémoires :

2- BoualemYaici. L'indemnisation des victimes des accident de circulation (ordonnance 74-15 du 30 janvier 1974). Mémoire de magister. Université d'Alger. 1979.

III. Les Lois :

3- Loi n° 85-677 du 5 juillet tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation.

4.....	مقدمة
6.....	الفصل الأول: الجانب القانوني العام لتعويض الأضرار الناتجة عن حوادث المرور
8.....	المبحث الأول: التعويض عن الأضرار الناتجة عن حوادث المرور من حيث الأساس القانون
8.....	المطلب الأول: فترة سريان القانون الفرنسي
8.....	الفرع الأول: فترة سريان القواعد العامة في القانون الفرنسي
9.....	الفرع الثاني: فترة سريان بعض القوانين الخاصة
10.....	المطلب الثاني: مرحلة صدور الأمر 15-74
10.....	الفرع الأول: مبدأ التعويض وفقاً للأمر 15-74
12.....	الفرع الثاني: حيثيات صدور الأمر 15-74
13.....	المطلب الثالث: شروط تطبيق الأمر 15-74
13.....	الفرع الأول: أن يكون الضرر جسمانياً
14.....	الفرع الثاني: أن تكون المركبة هي التي سببت الضرر
16.....	الفرع الثالث: أن يكون الضرر نتيجة حادث مرور
17.....	المبحث الثاني: حالات سقوط الحق والاستثناءات في تعويض ضحايا الحوادث المرورية
18.....	المطلب الأول: حالات سقوط الحق في الضمان
18.....	الفرع الأول: حالة السائق المخطئ خطأ غير عمدي
19.....	الفرع الثاني: حالة السائق في حالة سكر أو أحد الحالات المشابهة
23.....	الفرع الثالث: حالة سارق المركبة و شركائه
24.....	الفرع الرابع: حالة السائق المخالف لشروط نقل الأشياء والأشخاص
26.....	المطلب الثاني: حالات استبعاد الضمان
26.....	الفرع الأول: حالة الأخطاء العمدية للسائق
27.....	الفرع الثاني: حالة الخطأ الغير معذور
29.....	خلاصة الفصل الأول
30.....	الفصل الثاني: مجمل أنواع الأضرار الملزمة للتعويض وتدابير تسوية المتضررين منها
32.....	المبحث الأول: أنواع الأضرار الملزمة للتعويض
33.....	المطلب الأول: الأضرار الجسمانية اللاحقة بالضحية و تعويضها
33.....	الفرع الأول: تغطية العجز المؤقت عن العمل
34.....	الفرع الثاني: التعويض عن العجز الدائم الكلي و الجزئي
37.....	الفرع الثالث: المضاريف الطبية و الصيدلانية
38.....	الفرع الرابع: التعويض عن الضرر الجمالي

38.....	الفرع الخامس: التعويض عن ضرر التألم.....
39.....	المطلب الثاني: الأضرار اللاحقة بذوي حقوق الضحية المتوفاة و تعويضها.....
40.....	الفرع الأول: التعويض في حالة وفاة ضحية بالغة.....
42.....	الفرع الثاني: التعويض في حالة وفاة ضحية قاصرة.....
43.....	الفرع الثالث: التعويض عن الضرر المعنوي.....
43.....	المطلب الثالث: الأضرار المادية و تعويضها.....
44.....	الفرع الأول: المقصود بالأضرار المادية.....
45.....	الفرع الثاني: تقدير الأضرار المادية.....
46.....	الفرع الثالث: تسوية التعويض عن الأضرار المادية.....
48.....	المبحث الثاني: مراحل وتدابير تسوية التعويضات.....
48.....	المطلب الأول: التسوية الودية في الحصول على التعويض.....
48.....	الفرع الأول: التسوية الودية بين المضرور و المؤمن له.....
50.....	الفرع الثاني: التسوية الودية بين المضرور و المؤمن.....
51.....	المطلب الثاني: الحصول على التعويض عن طريق الدعوى العمومية.....
52.....	الفرع الأول: حجية الحكم الجنائي أمام القاضي المدني.....
53.....	الفرع الثاني: الحكم في الدعوى العمومية و المدنية أمام القاضي الجزائري.....
54.....	المطلب الثالث: الحصول على التعويض عن طريق الدعوى المدنية المباشرة.....
55.....	الفرع الأول: أساس الحق في الجوء إلى الدعوى المدنية المباشرة.....
55.....	الفرع الثاني: شروط ممارسة الدعوى المدنية.....
57.....	الفرع الثالث: الآثار المترتبة عن الدعوى المدنية المباشرة وتقادمها.....
59.....	المطلب الرابع: دعاوى الرجوع.....
60.....	الفرع الأول: دعوى رجوع المؤمن على الغير المسؤول.....
61.....	الفرع الثاني: دعوى رجوع المؤمن على المؤمن له.....
61.....	الفرع الثالث: دعوى رجوع المؤمن له على المؤمن.....
61.....	الفرع الرابع: تقادم دعاوى الرجوع.....
63.....	خلاصة الفصل الثاني.....
64.....	الخاتمة.....
68.....	قائمة المراجع.....
74.....	فهرس الموضوعات.....