جامعة مولود معمري – تيزي وزو –

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم القانون – نظام ل.م.د

التعويض عن حوادث المرور في القانون الجزائري

مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون الخاص

تخصص: القانون الخاص الداخلي

من إعداد الطالبين:

- زيتوني طارق
- شرف سميرة

إشـراف

د/ صبايحي ربيعة

لجنة المناقشة:

- د/أمازوز لطيفة، أستاذة محاضرة (ب)، جامعة مولود معمري تيزي وزو.....رئيسة.
- د/صبايحي ربيعة، أستاذة محاضرة (أ)، جامعة مولود معمري تيزي وزو.....مشرفة ومقررة.
- أ/أوديع نادية، أستاذة مساعدة (أ)، جامعة مولود معمري تيزي وزو.....ممتحنة.

تاريخ المناقشة: 2012/10/14

((الَّذِي خَلَقَنِي فَهُوَ يَهْدِينِ، وَالَّذِي هُوَ يُطْعِمُنِي وَيَسْقِينِ، وَإِذَا مَرِضْتُ فَهُوَ يَشْفِينِ، وَالَّذِي يُمِيتُنِي ثُمَّ يُحْيِينِ، وَالَّذِي أَطْمَعُ أَن يَغْفِرَ لِي خَطِيئَتِي يَوْمَ الدِّينِ، رَبِّ هَبْ لِي حُكْمًا وَأَلْحِقْنِي بِالصَّالِحِينَ)) .

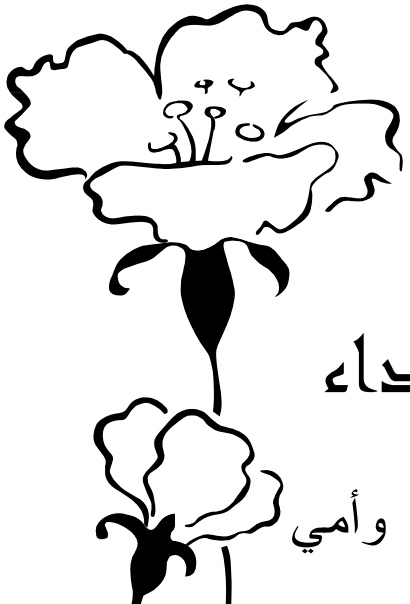
الآيـات من 78 إلى 83 من سـورة الشعـراء.

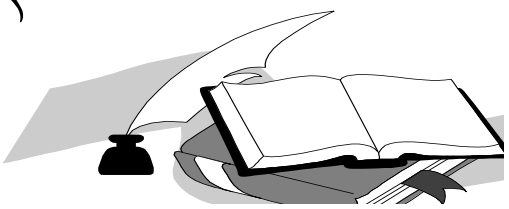
كلمة شكر

الحمد لله الذي جعل لكل بداية نهاية، و لكل بحث خاتمة، فالحمد والشكر له سبحانه و تعالى الذي أحاطنا بنوره، و مهد لنا السبيل لإتمام هذا البحث و هذا العمل المتواضع، و مد لنا الشجاعة و الصبر على تحمل صعابه.

و وفاء منا بالجميل نتقدم بالشكر الجزيل إلى كل من أشعل شمعة في درب تعلمنـــا، وإلى من وقف على المنابر من أجل تنوير عقولنا، إلى كل الأساتذة الكـــرام في كلية الحقوق بجـــامعة مولود معمري، و نتوجـــه بالشكر الخاص إلى الدكتـــورة المشرفة "**صبايحي ربيعة**"، التي عملت على توجيهنا و مؤازرتنا طوال فترة العمل و لم تبخل علينا بالمادة العلميـــة، وبالتشجيعات و رفع المعنويات كلما واجهتنا الصعوبات.

زيتوني طارق و شرف سميرة





إهـــداء

إلى أعـزّ مـا أملك في الدنيـا، أبي وأمي

إلى أفراد عائلتي الكريـمة

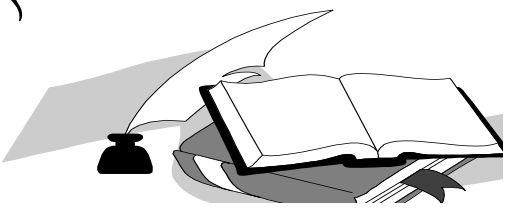
إلى أصدقائي الأعـزاء

إلى كل ضحايا حوادث المـرور

إلى كل هؤلاء، أهدي ثمرة جهدي مجسدة

في هذا العمل المتواضع.

زيتوني طـارق



إهـــداء

إلى من أحمل اسمه بكل فخر ...إلى من افتقدته منذ الصغر
إلى من يرتعش قلبي لذكره ...إلى من أودعني لله...
والدي طيب الله ثراه.

إلى من أثقلت الجفون سهرا...وحملت الفؤاد همّا...وجاهدت الأيام صبرا...وشغلت البال فكرا...ورفعت الأيادي دعاءا...وأيقنت بالله أملا...أمي العزيزة الغالية.

إلى من هو أقرب إلي من روحي ...ورفيق دربي... وسندي بهذه الحياة...زوجي الكريم.

إلى القلوب الطاهرة الرقيقة...والنفوس البريئة...إلى رياحين حياتي... أختي وإخوتي الأعزاء.

إلى من سرنا سويا... ونحن نشق الطريق معا نحو النجاح والإبداع...أصدقائي وزملائي.

إلى كل من أصابه الارهاق نهارا... وبات بالليل متألما...إلى كل خاطر مكسور....ضحايا حوادث المرور.

....إلى كل هؤلاء أهدي ثمرة جهدي ....

شرف سميرة

مقــدمة

تعتبر حوادث المرور من أعقد وأخطر المشكلات الإنسانية ، الاجتماعية والاقتصادية التي تواجه المجتمعات الحديثة، حيث أنها تخلف خسائر بشرية تتمثل في فقدان الأرواح أو الشلل والعجز الجزئي أو الكلي، إذ تعد السبب الأول لوفاة الأشخاص في العالم، لاسيما الذين تتراوح أعمارهم ما بين 18 و44 سنة، كما ينجم عنها خسائر مادية تتمثل في تدمير وتحطيم المركبات والمعدات والمنشآت المادية نتيجة الاصطدام بها، علاوة على ضياع الوقت للسائقين الآخرين جراء التوقف الإجباري للازدحام الذي يترتب عن هذه الحوادث.

كما تعد حوادث المرور من أهم معوقات التنمية في الوطن العربي، إذ تتكبد الدول العربية ما يقارب خمسة وعشرين (25) مليار دولار من الخسائر كل عام، إذ تشير أرقام المنظمة العربية للسلامة المرورية إلى أن حوادث المرور في العالم العربي تخلف سنويا أربعين ألف (40.000) قتيل، 85% منها ناتجة عن أخطاء بشرية، وأن سلوكيات السائقين مسؤولة عنها بنسبة 73%، ويقع 4% منها على عاتق الأحوال الجوية السيئة، ونسبة 2% إلى 7% مرجعها سوء حالة الطرقات وعدم سلامتها وطريقة تصميمها وإنارتها، وللهاتف المحمول نصيب يبلغ 6% نتيجة استعماله أثناء القيادة.

كما أن تزايد عدد المركبات بشكل مذهل يزيد من احتمال وقوع مثل هذه الحوادث، وذلك بسبب تطور تقنيات صناعة المركبات وتنوعها بعد التقدم التكنولوجي الذي عرفه العالم الصناعي، الأمر الذي مكن كل فرد من اقتناء مركبة واحدة على الأقل، فأضحت الوسيلة الأكثر استعمالا للتنقل، بالإضافة إلى تغاضي وتجاهل بعض مراكز الفحص التقني للمراكب عن بعض العيوب فيها، وعدم القيام بالفحص الجيد لها أثناء عملية المراقبة التقنية، الأمر الذي يؤدي بالسائق إلى فقدان التحكم في مركبته لوجود الخلل فيها، هذا فضلا عن رغبة بعض السائقين في الطيران بالمراكب سرعة، إذ أثبتت محاضر الشرطة أنه تم التصوير بجهاز الرادار أكثر من مائة ألف (000 100) مركبة في سرعة تتراوح بين 110 كم/سا و180 كم/سا، في ظرف اثني عشرة (12) شهرا خلال سنة2011 ، وتحدث كذلك بسبب أخطاء السائقين المتمثلة في عدم احترام قواعد قانون المرور، والقيادة في حالة سكر أو تحت تأثير المشروبات الكحولية أو المخدرات، وغيرها من المنومات المحظورة على سائقي

المراكب، إذ تعتبر القيادة في حالة سكر السبب الأساسي الأول لوقوع حوادث المرور في العالم، إذ كما يقول المثل :"Boire ou conduire, il faut choisir" ، بالإضافة إلى منح رُخص لقيادة المركبات لأشخاص غير مؤهلين لاستلامها لأسباب ما.

أصبحت حوادث المرور آفة من الآفات الاجتماعية التي يعاني منها الجزائريون خاصة، وذلك في الوقت الذي تحتل فيه الجزائر المرتبة التاسعة والعشرين (29) على المستوى الدولي، هذا بناء على تصنيف منظمة الصحة العالمية لدول العالم بالنسبة للسلامة المرورية فيها، بعدد بلغ أربعة آلاف ومائة وسبعة وسبعين (177 4) قتيل، طبقا لإحصائيات حوادث المرور لسنة 2007، وتجدر الإشارة إلى أن الهند تحتل المرتبة الأولى على المستوى العالمي بناء على نفس الإحصائيات بعدد من القتلى بلغ مائة وخمسة ألف وسبعمائة وخمسة وعشرين (725 105). المرتبة الثالثة (03) على المستوى العربي طبقا لترتيب المنظمة العربية للسلامة المرورية، بنفس العدد من الضحايا وفي نفس السنة، إذ تتصدر مصر القائمة بعدد من الضحايا بلغ خمسة عشر ألف وتسعمائة وثلاثة وثمانين (983 15)، تليها المملكة العربية السعودية في المرتبة الثانية[1]، مع العلم أن هذا الترتيب الذي قامت به المنظمتين الدوليتين كان بناء على عدد القتلى جراء حوادث المرور دون عدد الجرحى وحجم الخسائر المادية التي تلحق بالمراكب، وصنفت الجزائر العاصمة على المستوى الوطني من طرف مركز الوقاية والأمن عبر الطرقات الولاية الأكثر تسجيلا لحوادث المرور، تليها ولاية سطيف ثم وهران، إذ تم تسجيل حصيلة مأساوية جدا خلال سنة 2011 بلغ عدد الضحايا خلالها أربعة آلاف ومائتين وخمسة وخمسين (255 4) قتيل و واحد وأربعون ألف وسبعمائة وتسعة وتسعين (799 41) جريح[2].

أمام كل هذه الإحصائيات والأرقام التي تتجاوز عتبة الخطر، والتي تؤدي لامحالة إلى تأزم المشاكل الناجمة عن حوادث المرور، وتفاقم الأضرار التي تلحق بضحاياها سواء الجسمانية منها أم المادية أم كلاهما معا، نشير إلى الصعوبات التي تعترض سبيل المضرور

1 – ص. رتيبة، "ترتيب الجزائر حسب عدد القتلى على مستوى منظمة الصحة العالمية والمنظمة العربية للسلامة المرورية"، جريدة الخبر، عدد 590 6، 10 جانفي 2012، ص 13.

2 – أدرغال رزيقة، "ارتفاع حصيلة القتلى في 2011 سببه الليونة"، جريدة الخبر، عدد 590 6، 10 جانفي 2012، ص 13.

عندما يطالب بالتعويض لجبر الضرر اللاحق به جرّاء هذه الحوادث، ذلك حتى بعد اعتبار مسؤولية السائق الذي تسبب في حادث المرور مسؤولية موضوعية، تقتضي بصفة عامة أن كل فعل نشأ عن شيء غير حي وتسبب عنه ضرر للغير، يجب أن يسأل عنه حارس ذلك الشيء سواء كان هذا الأخير مخطئا أم غير مخطئ، وعليه يترتب على هذا الأساس أن المضرور يعوض في كل الحالات عن الضرر الذي أصابه، وكون التعويض من بين المبادئ القانونية المستقر عليها، إذ جسده المشرع الجزائري – سعيا منه لجعل المضرور في مرتبة أحسن ليتم تعويضه في أسرع وقت ممكن وبشروط وإجراءات أهون– في إطار القواعد العامة وذلك في المادة 124 من التقنين المدني الجزائري المعدل والمتمم التي تنص على أنه: «***كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضررا للغير، يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض*** »[1]، هذا من جهة، ومن جهة أخرى نجده قد كرسه كذلك في ظل الأمر رقم 74–15 المعدل والمتمم[2]، حينما ألزم كل مالك مركبة قبل إطلاقها للسير، أن يقوم بالاكتتاب لدى إحدى شركات التأمين الوطنية، لأنه في هذا المقام تحل هذه الأخيرة محل المسؤول في دفع التعويضات للمضرور، إذ أن التأمين يتعدى محله المركبة بحد ذاتها ليشمل المسؤولية المدنية الناجمة عن حادث المرور الذي يقع باستعمال هذه الأخيرة، وتلحق بذلك ضررا للغير الذي يتولد لديه حق المطالبة بالتعويض بصفة تلقائية، وفي هذا المقام نتساءل عن الأساس القانوني لطلب التعويض في حوادث المرور، وعن الإجراءات اللازم إتباعها في سبيل ذلك؟

للإجابة على هذه الإشكالية ارتأينا إلى تقسيم موضوع بحثنا إلى فصلين:

الفصل الأول: أساس حق التعويض في حوادث المرور.

الفصل الثاني: إجراءات الحصول على التعويض وكيفية تقديره.

1– أمر رقم 75–58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

2– أمر رقم 74–15 مؤرخ في 30 يناير 1974، يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار، ج ر عدد 15 الصادر في 19 فبراير 1974، المعدل والمتمم بالقانون رقم 88–31 المؤرخ في 19 يوليو 1988، ج ر عدد 29 الصادر في 20 يوليو 1988.

الفـــصل الأول

أســـاس حق التعويـــض

فـي حـــوادث المـــرور

الثابت قانونا أنه ليس بإمكان شخص ما أن يطالب بتعويض لجبر ضرر لحق به في شخصه ـ جسمه ـ أو ماله، بسبب حادث من حوادث المرور، إلا إذا كان طلبه قائما على أساس قانوني يؤسس عليه طلباته، وذلك تحت طائلة رفض هذه الأخيرة من قبل الجهة المعنية بدفع التعويضات له.

في هذا الصدد، وبالنسبة لأساس حق التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور، يجب أن يكون مرتكزا على ركن الضرر[1] اللاحق بالمضرور، وذلك لتمكين صاحبه من المطالبة بجبره لمجرّد وقوعه، مهما كانت درجته أو نوعه، إذ تستوي في ذلك المطالبة بالتعويض عن الضرر اليسير والجسيم، المادي والمعنوي[2]، إذ ينعدم حق الشخص في المطالبة بدفع التعويض له إذا لم يتحقق هذا الركن (المبحث الأول).

إلاّ أنه بالإضافة إلى هذا الركن ـ الضرر ـ نجد كذلك شرطا آخر والمتمثل في التأمين، الذي هو بمثابة شرط مبدئي، يستلزم توفره للحصول من شركة التأمين التي تشترط لدفع التعويض للمضرور من حوادث المرور، توافر عقد التأمين الذي يغطي الأضرار الناتجة عن هذه الحوادث، ويتحقق هذا الشرط بإلزام كل مالك مركبة معدة للسير على الطريق، بالاكتتاب لدى إحدى شركات التأمين الوطنية، إلا أن عدم تحقق هذا الأخير لا يسقط حق المضرور في الحصول على التعويض لجبر الضرر اللاحق به، وذلك بحكم تمكين المضرور من المطالبة به أمام صندوق ضمان السيارات، أو رفع دعوى قضائية أي المطالبة بالتعويض القضائي (المبحث الثاني).

1 – يعرف الضرر بصفة عامة على أنه ذلك الأذى الذي يصيب الشخص من جـراء المساس بحق من حقوقه، وبمعنى آخـر هو إخلال بمصلحة مشروعة له، سواء كانت هذه المصلحة مادية أو أدبية. أنظر الملالي أشرف، "العمل غير المشروع (المسؤولية التقصيرية)"، مقال منشور على موقع: Forum.Kooora.com، الجزائر، 03 ديسمبر 2010، ص 05.

2 – الزحيلي وهبة، نظرية الضمان، أحكام المسؤولية المدنية والجنائية في الفقه الإسلامي، دراسة مقارنة، دار الفكر المعاصر للطباعة والنشر والتوزيع، لبنان، 2003، ص 53.

المبحث الأول

الضرر كركن للحصول على التعويض

يعدّ الضرر في نظر الفقه[1]، والتشريع الجزائري[2] ركنا هاما وجوهريا لقيام المسؤولية الناشئة عن حوادث المرور، وذلك بعد التطور الذي عرفته هذه الأخيرة، بعد أن كانت ترتكز على أساس الخطأ القابل لإثبات العكس، تحولت لتؤسس على الخطأ المفترض الذي يقوم على قرينة قاطعة غير قابلة لإثبات العكس إلا بإمكانية دحضه بواسطة السبب الأجنبي، ومجمل ذلك أن هذه المسؤولية قد قامت على أساس الخطأ[3] وهذا وفقا للنظرية الشخصية بصفة عامة، إلا أن الخطأ وحده لا يكون كافيا كأساس لتفسير قيام هذه المسؤولية ولا يقدم ضمانات ولا حماية كافية للمضرور، حيث أن اشتراط إثبات الخطأ في غالب الأحيان يضع المضرور أمام استحالة حصوله على التعويض، وبالتالي فإن تلك المحاولات لم تفلح في إنصاف المضرور.

لمواجهة الوضع المتقدم بحث الفقه عن أساس آخر تقوم عليه هذه المسؤولية، بشكل يكرس للمضرور حقه في الحصول على التعويض عما أصابه من ضرر بغض النظر عما

---

1 – كان للفقيهين سالي (Saleilles) وجوسران (Josserand) الدور الكبير في تأسيس المسؤولية المدنية على أساس الضرر، وتبعهما في ذلك عدة فقهاء آخرين من بينهم: لآبيه (Labbe)، ريبير(Ripert)، ديموج (Demangue)، سافتيه (Savatier)، فيري (Ferri) الذي هو على رأس المدرسة الواقعية الإيطالية التي ترى أن التعويض في المسؤولية المدنية ليست له صفة العقوبة، وبذلك لا داعي للتمسك بالخطأ في النطاق المدني، وأخيرا كاربونيي (Carbonnier) الذي يقول أن: « المسؤولية الموضوعية المؤسسة على المخاطر مسؤولية موضوعية سببية، فهي تربط الضرر بمسببه، أي بالذي أحدثه، ولا تهم الأحوال النفسية التي كان يعيشها الشخص عندما أحدث الضرر أراده أم لم يرده، أو فكر في إحداثه ». أنظر دحماني فريدة، الضرر كأساس للمسؤولية المدنية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2004 – 2005، ص ص 62 – 68.

2 – أنظر المادة 08 من الأمر رقم 74–15 المعدل والمتمم، مرجع سابق.

3 –الخطأ في المسؤولية التقصيرية هو إخلال الشخص بالتزام قانوني مع إدراكه لهذا الإخلال، والذي يعني الانحراف في السلوك المألوف للشخص العادي، ويقوم الخطأ بهذا المفهوم على عنصرين، وهما العنصر المادي والعنصر المعنوي، فالأول يتضمن التعدي أو الانحراف، وهو الإخلال بالالتزام القانوني العام، الذي يقضي بعدم الإضرار بالغير، أما الثاني فيتمثل في إدراكه ومعرفته بأنه قد أخل بالتزام قانوني المتمثل في عدم التعدي على الغير. أنظر الملالي أشرف، مرجع سابق، ص04.

إن كان المتسبب في الضرر قد أخطأ أم لا، وبالتالي فإن توفّر ركن الضرر للحصول على التعويض أمر ضروري لقيام المسؤولية الموضوعية عن حوادث المرور التي تكون المركبة سببا في وقوعها (المطلب الأول)، والضرر الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية عن حوادث المرور، لا بد أن تتوافر فيه جملة من الشروط لاكتمال تحققه ولتمكين المصاب من الاستناد عليه فعلا أثناء مطالبته بالتعويض لجبر هذا الأخير (المطلب الثاني).

المطلب الأول

تحقق الضرر لثبوت الحق في التعويض

لا تقوم مسؤولية الشخص المتسبب في حادث مرور، تجاه الغير بمجرد وقوع هذا الحادث الناجم عن استعماله للمركبة، إلا إذا أدى هذا الأخير إلى إلحاق أضرار بهذا الغير، فمسؤولية السائق إذن تقوم بتحقق الضرر وليس بمجرد احتمال وقوعه.

المهم هنا أن اشتراط قيام الضرر للحصول على التعويض، دون اشتراط إثبات خطأ المسؤول واستبعاده تماما، جاء نتيجة للدور الجبار الذي لعبه الفقه في تبنيه لهذا الركن – الضرر– (الفرع الأول) و الذي أثار بدوره اهتمام المشرع الجزائري (الفرع الثاني).

الفرع الأول

دور الفقه في إرساء ركن الضرر

أدى التطور المادي الذي اجتاح النشاط الإنساني، وما حمله في طياته من أخطار متعددة لم تعرف من قبل، إلى وجوب إعادة النظر في الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية وهو الخطأ[1]، بسبب قصورهذا الأخير في تمكين المضرور من الحصول على التعويض لجبر الضرر اللاحق به[2]، وذلك راجع إلى أن نظرية الخطأ أو المسؤولية الخطئية تقتضي بأن المتسبب في وقوع الضرر لا يلتزم بتعويضه إلا إذا كان مخطئا، فكان لزاما على الضحية إثبات الخطأ في جانب المسؤول، بحيث ينسب هذا الخطأ إلى شخص معين

1 – دحماني فريدة، مرجع سابق، ص 63.

2 – قدوس حسن عبد الرحمن، الحق في التعويض، مقتضياته الغائية ومظاهر التطور المعاصر في النظم الوضعية، دار النهضة العربية للطباعة والنشر والتوزيع، مصر، د.ت.ن، ص 263.

سواء كان خطؤه قد وقع بفعله شخصيا أو بفعل من هو مسؤول عنهم قانونا أو اتفاقا، أو عن شيء يقوم بحراسته[1]وهذا ما دفع بالفقه إلى البحث عن أسس جديدة تقوم عليها هذه المسؤولية المدنية، فترتب عن ذلك ظهور النظرية الموضوعية التي تقتضي بأن مجرد وقوع الضرر، يرتب المسؤولية المدنية، أي أن كل فعل نشأ عن شيء، غير حي بصفة عامة، وتسبب عنه ضرر لشخص ما يجب أن يسأل عنه حارس ذلك الشيء سواء كان هذا الأخير مخطئا أم غير مخطئ، وعليه ينتج عن هذا الأساس أن المضرور يعوّض في كل الحالات على أساس الضرر الذي أصابه [2].

بذلك أصبحت فكرة أن الإنسان لا يكون مسؤولا عن أعماله إلا إذا ارتكب خطأ لم تعد تظفر بإجماع الآراء الفقهية، بحيث ظهرت بوادر الانقسام في هذا الإجماع القديم قبل نهاية القرن 19، ونادى بعض الفقهاء بضرورة تبني الضرر كركن تقوم عليه المسؤولية الموضوعية لوحدها لأن هذه الأخيرة تستهدف فقط تعويض المضرور عن الضرر الذي ألحق به وليس معاقبة المتسبب في الضرر، وعليه لا يشترط أن يكون الضرر ناتجا عن انحراف في سلوك المسؤول أو محدثه.

فالواجب إذن في نظر هؤلاء الفقهاء هو هجر المسؤولية الشخصية والأخذ بالمسؤولية الموضوعية، حيث يبرّرون رأيهم بمايلي:

1 – صبايحي ربيعة، إشكالات التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في الجزائر، الملتقى الوطني حول السلامة المرورية بين مقتضيات القانون و موجبات الاصلاح، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، يومي 04/03 ماي 2011، ص 03.

2 – بعجي محمد، المسؤولية المترتبة عن حوادث السيارات، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر العاصمة، 2007–2008 ، ص 43.

1 – عدم انسجام المسؤولية الشخصية مع المنطق والتطور الاقتصادي:

أ – فهي تصطدم مع المنطق: كون أن المنطق يقضي أنه عند انفصال المسؤوليتين المدنية والجنائية[1]، تصبح المسؤولية المدنية مقتصرة فقط على التعويض دون دخل للعقوبة فيها، إذ لم يعد هناك معنى لاستبقاء الخطأ الذي يقتضي العقوبة، لأن فكرة القصاص مرتبطة بفكرة الخطأ، فعند زوال الأولى تستتبع حتما زوال الثانية.

ب – تصطدم مع التطور الاقتصادي في العصر الحاضر: فإذا كانت المسؤولية الشخصية تصلح في نظام اقتصادي يقوم على الزراعة، فإنها لا تصلح في نظام اقتصادي قوامه الصناعة، الذي ازدهر فيه النشاط الصناعي وتوسع في استخدام الآلات والأجهزة المتطورة، وما صاحب ذلك من ظهور مخاطر وأضرار وحوادث غير موجودة من قبل، مما يؤدي إلى صعوبة أو ربما استحالة إثبات الخطأ في جانب المسؤول المستخدم لهذه الأجهزة، إذ يحتاج بذلك لخبير ليكتشف ما إذا كان الخطأ صادر من الآلة أو من الشخص الذي يستعملها[2].

2 – اهتمام المسؤولية الموضوعية بالمجتمع وتطوره لا بالفرد: فإذا كانت مصلحة المجتمع تقضي بأن يعوض المضرور دون البحث إذا صدر عن خطأ من مرتكبيه، فإنه يجب عليه التعويض بمجرد إيقاعه الضرر بالغير.

---

1 – انفصلت المسؤولية المدنية عن المسؤولية الجنائية في أواخر عهد القانون الفرنسي القديم، أي في أواخر القرن 18، وأول من سعى إلى هذه الاستقلالية هو الفقيه الفرنسي دوما (Domat) في مؤلفه: القوانين المدنية، تبعه في ذلك الفقيه بوتييه (Pothier) في كتابه الذي يحمل عنوان: الوكالة سياسة التزامات المتبوعين والسادة والآباء. أنظر خنوف حضرية، تطور فكرة الخطأ في المسؤولية التقصيرية والعقدية، مذكرة ماجستير في العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، د.ت.ن، ص ص 16 – 17.

2– إن استخدام الآلات الميكانيكية التي تعمل وفقا لأصول تقنية لا يفهمها إلا الأخصائيون تجعل من الصعب معرفة وجه الخطأ فيها، ما إذا كان صادرا عن صاحب الآلات أو المسؤول عنها عندما يقع حادث بسبب هذه الأجهزة التقنية المتطورة، فإذا ألزم المضرور بإثبات خطأ المسؤول عن تلك الآلات، يضطر في غالب الأحيان إلى الاستعانة بخبراء في المجال مقابل أجور باهظة يخسرها المصاب بالحادث فوق خسارته الناشئة عن إصابته جراء الحادث، إضافة إلى تكاليف المستشفى وتعطيله عن العمل، لأنه من الصعب تحديد ماهية الخطأ أو النقص الموجود في الآلات ما إذا كان هذا الأخير هو الذي تسبب في وقوع الحادث، وكل هذا من شأنه أن يزيد في ارهاق المضرور المصاب في الحادث، في حين كان من المفروض التخفيف عليه ودفع التعويض له لجبر الضرر اللاحق به. أنظر دحماني فريدة، مرجع سابق، ص ص 66 – 67 .

3 – فكرة العدالة وتقبل المخاطر: بما أن هنا حارس المركبة يقود مركبته في سبيل الحصول على منفعة من ورائها وقضاء حاجياته، فإن العدل يقتضي أن يقوم بتعويض المضرور في حالة ما إن قام بإصابته بضرر أثناء قيادته لمركبته، ومن غير العدل ترك المضرور الذي لم ينتفع من هذه المركبة يتحمل الضرر الناتج عنها وحده، وهذا طبقا للمبدأ الفقهي الشهير: "الغرم بالغنم".

إذن كل هذه المبررات والحجج، كانت سندا لقيام المسؤولية المدنية على أساس الضرر التي تتضمنها عدة نظريات موضوعية نذكر منها:

أ ـ نظرية تحمل التبعة أو المخاطر:

منذ أواخر القرن 19، بدأ بعض الفقه في مهاجمة الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية، والدعوى إلى أساس جديد يلائم روح العصر الذي نعيش فيه وهو ما يسمى بالخطر المستحدث أو تحمل التبعة، ومؤدى هذا الأساس أنه مادام الإنسان يستفيد من نشاطه الاقتصادي فعليه تحمل تبعة مايحدثه لغيره من أضرار دون البحث عما إذا كان هناك خطأ في جانبه أم لا، فحتى وإذا لم يقع خطأ أصلا من جانب المسؤول إلا أنه ملزم بتحمل تبعة الخطر الذي يحدثه ذلك الشيء الذي تحت حراسته بقدر ما يغنم منه[1].

ـ نقد النظرية:

لا تصلح هذه النظرية لأن تكون وحدها أساسا للمسؤولية الناجمة عن حوادث المرور، حيث أنه في كثير من الأحوال قد لا يكون الحارس للمركبة نفسه هو المنتفع بها، كما أن المركبة هي شيء غير حي يتولى حراستها شخص ويقودها، يسيرها، يراقبها ويوجّهها، فهذه الصيغ جميعها هي صيغ قانونية تعطي معاني لوجود هذه المسؤولية التي مناطها الحراسة وليس للمنفعة الاقتصادية فقط[2].

1- أبو شنب أحمد عبد الكريم، "الأساس القانوني لنظرية المسؤولية عن فعل الشيء في القانون المقارن"، مقال على موقع: www.startimes.com، الجزائر، 11 أكتوبر 2009، ص01.

2- بعجي محمد، مرجع سابق، ص 50.

ب ـ نظرية الضمان:

تقيم هذه النظرية المسؤولية المدنية بوجه عام على أساس الضمان لا على أساس الخطأ، ومؤداها أن المسؤولية المدنية ما دامت غايتها التعويض المدني لا العقوبة، يتعين النظر فيها إلى المضرور وما أصابه من ضرر هو غير مكلّف قانونا بتحمّله، لا إلى الفاعل ومسلكه كما في المسؤولية الشخصية.

فمتى ثبت أن المضرور قد أوذي في حق من حقوقه، كان المتسبب في الضرر مسؤولا عنه بغض النظر عن مسلكه، ما دام هو ليس في حالة من الحالات التي يخوّل له فيها القانون المساس بحق غيره، وذلك لأن كل حق يقابله واجب يفرض على الكافة أن يحترموه[1]، فالسائق يتمتع بحرية بشرط أن يراعي الأنظمة وقواعد الحيطة، فإن سبب لشخص آخر ضررا كان لهذا الأخير أن يتذرّع بحقه في سلامة جسده وماله، وكان له الحق في التعويض عما أصابه.

فالإنسان في ظل هذه النظرية ضامن للضرر الذي يحصل للغير، سواء حصل ذلك بفعل صدر عنه أو بدور لشيء تحت حراسته، وعلى ذلك تصح في ظل هذه النظرية مساءلة عديم التمييز مدنيا إذا أتى سلوكا ضارا بغيره، وهكذا تتّسع في ظل هذه النظرية مساحة المسؤولية المدنية للإنسان[2].

ـ نقد النظرية:

أُوخذ على هذه النظرية، وإن صلحت لتوجيه المشرع نحو تنظيم جديد للمسؤولية المدنية، إلا أنها لا ترتكز على النصوص الحالية ولا تستقيم معها، لأنه طبقا للمادة

1- ذهب بعض الفقهاء وعلى رأسهم " ستارك " Starck إلى إقامة المسؤولية المدنية بوجه عام على أساس الضمان لا على أساس الخطأ وترى هذه النظرية أنه متى ثبت أن المضرور قد أوذي في حق من حقوقه دون مسوغ من القانون كان المتسبب في هذا الضرر مسؤولا عنه بقطع النظر عن مسلكه، أما إذا ثبت ارتكاب الفاعل خطأ، فإنه يترتب على هذا الخطأ زيادة مبلغ التعويض على أساس عقوبة خاصة، وقد ظهرت هذه الفكرة في القوانين التي ارتكزت على الالتزام بالضمان التي نظمت إصابات العمال والأخطاء المهنية على أساس ضمان سلامة العامل، والأحكام القضائية المتعلقة بمسؤولية أمن نقل الركاب. أنظر الملالي أشرف، مرجع سابق، ص03.

2 – أبو شنب أحمد عبد الكريم، مرجع سابق، ص 02.

125 من التقنين المدني الجزائري المعدل والمتمم[1] لا يمكن مساءلة الشخص إلا إذا كان مميزا، فالتمييز شرط ضروري لا بد من توافره لدى المتسبب في الضرر حتى تقوم مسؤوليته.

كما يستفاد من نص هذه المادة أن المشرع لا يميز بين درجات الخطأ، فأي كانت صورته أو درجته فهو منتج للمسؤولية شريطة أن يكون صاحب الخطأ مميزا، وما تجب الإشارة إليه هنا أن القاصر ببلوغه سن الثالثة عشر (13) سنة يصبح مميزا وهذا عملا بأحكام المادة 02/42 من التقنين المدني الجزائري المعدل والمتمم[2]، وبتحقق هذا الشرط فإنه ليس هناك مانع للمطالبة بمسؤوليته الشخصية طالما يمكن أن يسند له خطأ[3].

الفرع الثاني

موقف المشرع الجزائري من ركن الضرر

نتناول موقف المشرع الجزائري من ركن الضرر في إطار القواعد العامة (أولا)، ثم في ظل النص الخاص الذي هو: الأمر رقم 74-15 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار (ثانيا).

أولا – موقف المشرع الجزائري من ركن الضرر في إطار القواعد العامة:

إلى غاية 1980، الذي هو تاريخ صدور المراسيم التطبيقية للأمر رقم74-15 المعدل والمتمم، كانت الضحية التي تطالب بإصلاح ضررها الجسماني أو غيره الناتج عن حوادث المرور، ملزمة بإثبات الخطأ المرتكب، وأن هذا الخطأ المنسوب إلى السائق كان سبب التعويض الذي يقدّر على أساس المادة 124 من التقنين المدني الجزائري، وعليه فإن التعويض يلازم إثبات عناصر المسؤولية التقصيرية، من خطأ ،ضرر وعلاقة سببية[4].

---

1 – تنص المادة 125 من التقنين المدني الجزائري المعدل والمتمم على أنه: « ***لا يسأل المتسبب في الضرر الذي يحدثه بفعله أو امتناعه أو بإهمال منه أو عدم حيطته إلا إذا كان مميزا*** ».

2 – تنص المادة 02/42 من التقنين المدني الجزائري المعدل والمتمم على: « ***يعتبر غير مميز من لم يبلغ ثلاث عشرة سنة*** ».

3 – خنوف حضرية، مرجع سابق، ص 41.

4 – بن طباق مراد، "تعويض الأضرار الجسمانية لضحايا حوادث المرور"، المجلة القضائية، العدد 4، الجزائر، 1991، ص 23.

مع حدوث الثورة الصناعية ظهرت مسؤولية من نوع جديد، وهي مسؤولية حارس الأشياء المنصوص عليها في المادة 138 من التقنين المدني الجزائري المعدل والمتمم[1]، التي تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الحارس، فالخطأ هنا بهذا المعنى كالخطأ المفترض في جانب حارس الحيوان وهو خطأ في الحراسة، فإذا ألحق الشيء ضرر بالغير كان المفروض أن زمام هذا الشيء قد أُفلت من يد حارسه وهذا هو الخطأ.

يتضح لنا من نص المادة 138 من التقنين المدني الجزائري المعدل والمتمم، شروط المسؤولية عن الأشياء غير الحية:

1 – وجود شيء غير حي، المشرع الجزائري حذا حذو المشرع الفرنسي، إذ أورد الشيء على عمومه وإطلاقه، ولم يحدد لنا خصائصه أو طبيعته فيما إذا كان خطيرا، متحركا أم ساكنا[2]، فالشيء عنده يشمل كل الأشياء المنقولة والعقارية، الأشياء الضخمة والصغيرة، السائلة والغازية، والتيار الكهربائي... وغيرها من الأشياء غير الحية التي لاحصر لها[3].

2 – تدخّل الشيء المفضي إلى الضرر، لأن التعويض مقرر لجبر هذا الأخير أيا كان نوعه مادي أو معنوي، فإذا حدث تدخّل الشيء دون ترتيب ضرر فلا مجال للمطالبة بالتعويض على أساس أنه يتماشى مع الضرر وجودا وعدما، وإثبات فعل الشيء عبء على الضحية إذ يستعين في ذلك بخبير.

3 – أن يكون الشيء غير الحي المتسبب في إحداث الضرر تحت حراسة حارس[4].

بناءا على ما تقدم ولاعتبار المركبة من الأشياء، فإنه في وقت من الأوقات كان المشرع الجزائري يستعين على هذه المادة – 138 – لتعويض ضحايا حوادث المرور، فمن أهم أحكام المسؤولية المدنية هو الحصول على إعادة التوازن الذي اختلّ بسبب حدوث

---

1 – نصت المادة 138 من التقنين المدني الجزائري المعدل والمتمم على: « ***كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء.***

ويعفى من هذه المسؤولية، الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه، مثل عمل الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة ».

2 – صبايحي ربيعة، مرجع سابق، ص 03.

3 – خنوف حضرية، مرجع سابق، ص 130.

4 – صبايحي ربيعة، مرجع سابق، ص 04.

الضرر، ومحاولة وضع الضحية في الحالة التي كانت عليها قبل التصرف الذي انجرّ عنه الضرر، وهذا على عاتق المسؤول، وعليه فلا بدّ أن يكون التعويض مطابقا ومساويا للضرر من دون أن يحصل تجاوز في ذلك بين العنصرين.

لكن حسب القواعد العامة في المسؤولية المدنية الواردة في التقنين المدني، فإن التعويض الذي تستحقه الضحية يبقى مرهونا بإثبات الضرر والعلاقة السببية بين الضرر والتصرف المسبب له، إلا أنه قد توجد أسباب تعفي المسؤول عن الضرر من المسؤولية إما بصفة كليّة أم جزئيّة، مثل عمل الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة[1] أو القوة القاهرة[2]، مثلما نصت على ذلك المادة 127 من التقنين المدني الجزائري.

ثانيا – موقف المشرع الجزائري من ركن الضرر في ظل الأمر رقم 74-15:

نظرا للاهتمام المتزايد والرامي لحماية ضحايا حوادث المرور، باعتبار أن الحادث اجتماعي يضمن القانون لكافة الضحايا تعويضا، بغض النظر عن مسؤوليتهم في وقوع الحادث، فإن الحرص على ضمان التعويض المنصف قد أدى بالمشرع الجزائري إلى استبدال النظام التقليدي بنظام جديد وهو نظام عدم الخطأ، أو نظام التعويض خارج نطاق المسؤولية القائمة على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس، وهذه الفكرة وجدت مبرّرها في مبدأ الضمان لحماية الضحايا من المخاطر الكبرى الناتجة على انتشار الآليات[3]. وفي هذا السياق هنالك من يرى بأن: " المراد بالضمان الذي يتحمله المجتمع هو توفير أمان وحماية أكبر للضحية الدائنة بالتعويض، وذلك بإلزام المدين بالتعويض

1 – بن ملحة الغوثي، "نظام التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في القانون الجزائري"، المجلة الجزائرية للعلوم الاقتصادية والسياسية، الجزء 33، العدد 4، 1995، ص 1002.

2 – القوة القاهرة هي صورة من صور السبب الأجنبي الذي ينفي علاقة السببية بين فعل المدين وبين الضرر الذي لحق بالمضرور، وهي كل حادث خارجي عن الشيء لا يمكن للمدين توقعه، ولا يمكن له دفعه، ومثال ذلك الفيضانات والزلازل والحروب. أنظر الموسوعة العربية، الفيزيولوجية الحيوانية والبيئة – الكاميرات الرقمية – ، المجلد الخامس عشر، www.arab-ency.com، سوريا، د.ت.ن، ص 693.

3 – زرقط سفيان، نظام تعويض الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، مذكرة لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء، مجلس قضاء أم البواقي، الدفعة الثانية عشر، 2001 – 2004، ص 10.

ولو أنه لم يرتكب خطأ، ولو كان الضرر يرجع إلى حادث مفاجئ أو قوة قاهرة، فالضمان يعني تعويض الضحية في كل الحالات، حيث يتحمّل المدين كل الأخطار التي لا تتعلق بسلوكه حتى "[1].

كما يرى البعض الآخر في نفس الصدد بأن: " المشرع الجزائري لا يحصر المسؤولية الناجمة على الأضرار المترتبة عن حوادث المرور من جهة واحدة، إنما ينظر في قيام هذه المسؤولية إلى جهة المضرور من تدخل المركبة في الحادث، وهذا بغض النظر عن الظروف التي يكون فيها المسؤول عن الضرر، سواء أكان مخطئا أم غير مخطئ، وبذلك يستفيد المضرور من التعويض تلقائيا وفقا للمادة 08 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم[2]، ولو كان المسؤول عن الضرر ظل مجهولا "[3].

إذن باستقراء المادة السالفة الذكر، نقول بأن تعويض أي متضرر من حادث مرور مضمون قانونا في كل الحالات، وأن شركة التأمين هي المسؤولة عن التعويض، في حالة ما إذا كان المتسبب في الضرر معروفا والمركبة مؤمّنة، أما في حالة استحال اقتضاء التعويض من المؤمّن لسقوط الحق في الضمان مثلا، فصندوق ضمان السيارات هو المسؤول عن التعويض في هذه الحالة، وعليه فإن تعويض ضحايا حوادث المرور يعدّ حقّا مباشرا تنتفع به الضحية بصفتها دائنة من جهة، والتزاما على عاتق شركة التأمين باعتبارها مدينة من جهة أخرى[4].

---

1 – فيلالي علي، الفعل المستحق للتعويض، موفم للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2007 ، ص 361.

2 – تنص المادة 08 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم على: « ***كل حادث سير سبّب أضرارا جسمانية، يترتّب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها، وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث.***

ويشمل هذا التعويض كذلك المكتتب في التأمين ومالك المركبة، كما يمكن أن يشمل سائق المركبة ومسبب الحادث ضمن الشروط المنصوص عليها في المادة 13 بعده ».

3 – LAHLOU KHIAR Ghenima, Le droit de l'indemnisation : entre responsabilité et réparation systématique, Thèse pour le doctorat d'état, Faculté de droit, Université d'Alger, 2004 – 2005, p 259.

4 – زرقط سفيان، مرجع سابق، ص 10.

المطلب الثاني

الشروط الواجب توافرها في الضرر

يشترط في الضرر الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية عن حوادث المرور، والذي يخوّل للمضرور حق الحصول على التعويض لجبره شرطين اثنين لاكتمال تحقّقه، ليتمكّن بذلك المضرور من الاستناد عليه للمطالبة بحقّه في التعويض، وبتوفّر هذين الشرطين نكون قد مهّدنا السبيل في الوقت نفسه لتطبيق الأمر رقم 74-15 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات، وبنظام التعويض عن الأضرار المعدل والمتمم ، وعليه لا بد أن يكون الضرر محققا (الفرع الأول)، وأن يكون تدخّل المركبة هو السبب المفضي إلى حدوثه (الفرع الثاني).

الفرع الأول

تحقق الضرر

يجب أن يكون الضرر محقّقا حتى يوجب التعويض، والضرر المحقّق هو ما يترتّب في الحال إثر تدخّل المركبة في الحادث، وبذلك يكون ثابتا، وينجم عنه التعويض التلقائي وفقا للجدول المعد لذلك حسب الأضرار التي أصابت المضرور في جسمه.

أما إذا لم يتحقق الضرر يكفي أن يكون وقوعه قد تراخت آثاره إلى المستقبل، لكنّ يجب أن تكون هذه الآثار محقّقة الوقوع على خلاف الضرر الاحتمالي، لأن هذا الأخير لا يعوّض عنه.

نجد للضرر المحقق الوقوع في المستقبل مجالا في الحوادث الناجمة عن تدخل المركبة، حيث أن الإصابة التي تلحق بالمضرور، كثيرا ما لا يمكن تحديد النتائج المترتبة عنها حين وقوع الحادث، وكثيرا ما تتفاقم هذه الإصابة البدنية إلى عاهات دائمة تؤدي إلى عجز المضرور كليا أو جزئيا، ولذلك ففي بعض الأحوال لا يصدر القاضي الحكم النهائي فيما يخص تقدير التعويض، ويقضي للمضرور بتعويض مؤقت عمّا أصابه فعلا

من الضرر، وإلى حين استقرار الضرر بصفة نهائية، ويتأكّد القاضي من نتائج ذلك حينها يحكم بالتعويض النهائي[1].

يمكن أن تكون الأضرار الناجمة عن تدخّل المركبة في الحادث بدنية أو مادية[2]، وإذا ما رجعنا إلى الأمر رقم 74-15 فنجد من خلال استقراء مواده قد أخذ بالأضرار الجسمانية ككل، إذ أنه لم يحدّد معنى هذه الأضرار واكتفى بحصرها ما عدا نصه على إمكانية حصول المضرور على تعويض جراء الأضرار الجمالية اللاحقة به، لذا يجب الاحالة على القواعد العامة لمعرفة المعنى الحقيقي لهذه الأضرار – الجسمانية – والتي تصيب مباشرة الضحية، إذ تتمثل في الإصابات التي تلحق جسم الضحية ذاتها وما يصاحبها من آلام الكسور والجروح، وما يترتّب عنها من عجز مؤقت أو دائم جزئي أو كلي عن العمل، بحيث تثبت هذه الأضرار بموجب شهادة طبية.

حسب الأمر السالف ذكره، فإنه يمكن حصر الأضرار القابلة للتعويض والتي تمس مباشرة جسم الضحية في:

– الأضرار الجسمانية والتي تتمثل في الجروح، الكسور والعاهات مما ينتج عنها العجز المؤقت والعجز الدائم عن العمل.

– الأضرار الجمالية، بحيث يمكن أن تصاحب الأضرار الجسمانية مثل الخدوش والندبات البارزة على الوجه أو في أي موضع آخر من الجسم، ويتمّ تحديد هذا النوع من الأضرار بناء على تقرير طبي، يراعي فيه الظروف العائلية، والحـــالة الاجتماعية للضحية.

في حين لم ينص عن الأضرار المعنوية وضرر التألم الذين كان من الواجب ذكرهما في الأمر رقم 74-15.

---

1 – ذلك ما أقرته القواعد العامة الواردة في التقنين المدني الجزائري، لا سيما المادة 131 منه التي تنص على ما يلي:

« ***يقدر القاضي مدى التعويض عن الضرر الذي لحق المصاب طبقا لأحكام المادتين 182 و182 مكرر مع مراعاة الظروف الملابسة، فإن لم يتيسر له وقت الحكم أن يقدر مدى التعويض بصفة نهائية، فله أن يحتفظ للمضرور بالحق في أن يطالب خلال مدة معينة بالنظر من جديد في التقدير***».

2 – بعجي محمد، مرجع سابق، ص ص 243 – 244.

هذا ماكان عليه النص الأصلي، لكن المشرع الجزائري تدارك الأمر فيما بعد في التعديل الذي أدخله على الأمر رقم 74-15 بمقتضى القانون رقم 88-31 المؤرخ في 19 يوليو 1988، الذي يعدّل ويتمّم الأمر رقم 74-15 المتعلّق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار[1]، الذي حصر هذا النوع من الضرر في حالة الوفاة فقط وهذا ما يعدّ قصورا يعاب على الأمر والقانون معا، ذلك أنه كان من المفروض أن يمنح في جميع الحالات كما في حالة العجز الدائم – سواء كان العجز كليّا أم جزئيا – أو في حالة إصابة الضحية بضرر جمالي كونها تصاب بالضرر المعنوي بسبب خطورة الإصابة اللاحقة بها، وليس فقط في حالة الوفاة، ممّا أدى إلى حرمان عدد كبير من ضحايا حوادث المرور من الحصول على هذا التعويض رغم استحقاقهم له وهذا ما يعدّ إجحافا في حقّهم، لذا ينبغي على المشرع أن يتدارك ذلك[2].

تجدر الملاحظة إلى أن الامر رقم 74-15 المعدل والمتمم يمنع تماما الجمع بين تعويضين، كأن تكون الضحية تتمتع بحق التعويض عن حوادث الشغل طبقا للتشريع المتعلق بحوادث العمل والأمراض المهنية، وعن حادث المرور في حالة ما إذا كان الحادث يشكل في نفس الوقت حادث مرور وحادث شغل[3]، طبقا للمادة 10 في فقرتها الأولى من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم[4]، الذي جسده الحكم القضائي الصادر عن المحكمة العليا بتاريخ 1992/05/11، الذي جاء فيه أنه: " ***من المستقر عليه قانونا وقضاء، أنه لا يجوز أن يجمع المضرور بين التعويض المحدد بمقتضى التشريع المتعلق بجبر حوادث العمل، والتعويض المنصوص عليه بموجب التشريع الخاص بحوادث المرور.***

ولما كان ثابتا ـ من مستندات القضية الحالية ـ أن الحادث المتضرر منه يكتسي طابع حادث شغل، وعلى أساسه سدد صندوق الضمان الإجتماعي للمطعون ضده معاشا دوريا،

---

1 – ج ر عدد 29 الصادر في 20 يوليو 1988.

2 – زرقط سفيان، مرجع سابق، ص ص 12 – 13.

3– بن ملحة الغوثي، مرجع سابق، ص 995.

4 – تنص المادة 01/10 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم على ما يلي: ***« إن التعويض المنصوص عليه في المواد السابقة لا يمكن أن يجمع مع التعويضات التي يمكن أن يستوفيها نفس الضحايا بعنوان التشريع المتعلق بالتعويض عن حوادث العمل والأمراض المهنية».***

استرجعه الصندوق فيما بعد من الشركة المؤمنة للمركبة المتسببة في الحادث طبقا للقانون بصرف المطعون ضده ـ تنفيذ الحكم الجزائي ـ للحصول على الفارق المالي المتبقى ـ حسب دعواه ـ رغم استلامه على شكل معاش دوري من الصندوق، فإن قضاة الموضوع بهذا الرأي قد أخطؤوا ويتعين إبطال قرارهم جزئيا وبدون إحالة، لأنه لم يبق أي شيء للفصل فيه"[1].

الفرع الثاني

تدخل المركبة في إحداث الضرر

تعتبر المركبة آلة تتكون من مجموعة من الأجزاء الميكانيكية وكل هذه الأجزاء تعمل بصورة متناسقة، إذ تؤدي إلى تحريك الآلة وفقا لرغبة قائدها، والاسم الآخر الشائع للمركبة هو "السيارة" وهي بأنواع مختلفة منها السياحية والتجارية.

تتحرك المركبة على عجلات حاملة للمحرك الخاص بها، وتستخدم لنقل الركاب والبضائع، ولا يدخل من ضمنها ما يسري على القضبان[2] .

لكن بعد تعديل القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت 2001 [3] بموجب الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 22 يوليو 2009، نجده ميز بين مصطلحي المركبة و "السيارة"، حيث نصت المادة 21/02 على أنه: « ***...المركبة كل وسيلة نقل بري مزودة بمحرك للدفع أو غير مزودة بذلك، تسير على الطريق بوسائلها الخاصة أو تدفع أو تجر***» ، أما "السيارة" فقد تم النص عليها في الفقرة 23 من نفس المادة على أنها: « ***... السيارة كل مركبة موجهة لنقل الأشخاص أو البضائع تكون مزودة بجهاز ميكانيكي للدفع تسير على الطريق***» [4] .

---

1 – قرار صادر بتاريخ 1992/05/11، قضية الشركة الجزائرية للتأمين ضد: (ز م) وبحضور (ب ص)، رقم: 76892 ، المجلة القضائية ، العدد الأول، 1994.

2 – بودور مبروك، المركبة ومفاهيم السلامة، الملتقى الوطني حول السلامة المرورية بين مقتضيات القانون وموجبات الإصلاح، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، يومي 04/03 ماي 2011، ص 02.

3 – قانون رقم 01-14 مؤرخ في 19 غشت 2001، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ج ر عدد 46 الصادر في 19 غشت 2001.

4 – أمر رقم 09-03 مؤرخ في 22 يوليو 2009، يعدل ويتمم القانون رقم 01-04 المؤرخ في 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ج ر عدد 45 الصادر في 29 يوليو 2009.

الظاهر أن المشرع اعتبر مفهوم المركبة أوسع من مفهوم "السيارة"، حيث اعتبر "السيارة" مركبة بمحرك ذاتي للدفع.

عرفت المادة الأولى ـ في نفس السياق ـ في فقرتها الثانية من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم المركبة على أنها: « ***كل مركبة برّية ذات محرّك وكذلك مقطوراتها أو نصف مقطوراتها وحمولاتها.***

ويفهم بمقطورات ونصف مقطورات ما يلي:

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

2 – كل جهاز بري مرتبط بمركبة برية ذات محرك.

3 – كل آلية أخرى يمكن أن تكون مشابهة للمقطورات أو نصف المقطورات، بموجب مرسوم ».

يشترط طبقا للأمر السالف ذكره أن تتدخل المركبة بهذا المفهوم في إحداث الضرر، لكي يثبت للمضرور حقه في الحصول على التعويض، وبتحقّق هذا التعريف في مركبة ما، يكون مالكها ملزما قبل إطلاقها للسير بإبرام عقد تأمين يغطي الأضرار التي تسبّبها للغير.

الملاحظ أن المشرع الجزائري في هذا الصدد، لم يوضّح المجالات التي تستخدم فيها المركبة البرية ذات المحرك، كالجرارات التي تستعمل في مجال النشاط الزراعي، وآلات الأشغال العمومية والبناء، ما دام المشرع لم يحدّد ذلك، فإن الأمر يخضع للتأمين الإجباري مثلها مثل المركبات البرية الأخرى أثناء سيرها بالطرق العمومية، وحتى داخل المزارع والورشات، وذلك باعتبار أن التأمين الإجباري لا يكون محله المركبة في حدّ ذاتها بقدر ما هو تأمين لحارس المركبة ومالكها من رجوع الغير عليه بالمسؤولية المدنية[1].

حيث يجب أن تتدخل المركبة في الحادث، والمقصود بذلك أن تكون المركبة قد ساهمت بأي قدر كان في الحادث، وتدخّل المركبة في الحادث يتحقق سواء كانت متحركة

1 – جديدي معراج، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2005، ص ص 141 – 142.

أو ثابتة (ساكنة) ومع ذلك تحدث الضرر، كما لو كانت المركبة واقفة في عرض الطريق أو في الليل مطفأة الأنوار.

تجدر الإشارة إلى أن تدخّل المركبة في الحادث لا يعني بالضرورة أن يكون الضرر حدث من المركبة مباشرة، أي من احتكاكها واتصالها ماديا بالمضرور، بل يمكن اعتبار المركبة متدخلة في الحادث نتيجة قذف أو تطاير جزء من المركبة وإحداثه الضرر، أو أن عجلة المركبة قذفت حجرا فألحقت ضررا، فالاحتكاك هنا مادي ولكن غير مباشر، فتدخّل المركبة في الحادث لا يكفي بل يتعين أن تكون السبب في الحادث بحيث يكون تدخّلها ايجابيا منتجا للحادث، فلا يكفي لاعتبار المركبة سبب في الحادث بدور أي كان بل يتعين أن يكون هذا الدور منتجا فعالا، فقد تتدخّل المركبة في الحادث دون أن تُحدثه هي وقد تتدخل في حالات أخرى وتُحدثه، حينئذ يكون دورها ايجابيا، فالمقصود إذن بالتدخّل الايجابي للمركبة بأن يكون الحادث والضرر نتيجة تدخلها وقيامها بدور رئيسي.

يمكن القول بالتالي أن المركبات هي جميع السيارات الخفيفة بمختلف أنواعها، الحافلات، الشاحنات، الجرّارات، آلات الحصاد والدرس، الجارفات، الرافعات، العربات المقطورة بواسطة هذه المركبات والدرّاجات النارية وغيرها من المركبات والأجهزة المشابهة، أما الدراجة التي ليس لها محرك والعربة التي تُجرّ بواسطة الحيوانات، فلا تخضع لإلزامية التأمين[1]، وبالتالي لا يطبق عليها الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم.

1 – زرقط سفيان، مرجع سابق، ص 14.

المبحث الثاني

التأمين من حوادث المرور كشرط مبدئي للحصول على التعويض

يتوقف حق المضرور في الحصول على تعويض لإصلاح الضرر اللاحق به، على تحقق هذا الأخير، لكن طرق الحصول على التعويض تختلف بحسب ما إذا كان صاحب المركبة مؤمن عنها أم لا، إذ في حالة التأمين تكون شركة التأمين هي الملزمة بالتعويض عن الاضرار اللاحقة به، علما أن عقد التأمين عرفته المادة 619 من التقنين المدني الجزائري المعدل والمتمم على أنه: « ***عقد يلتزم المؤمّن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمّن له، أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لمصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أوأي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبيّن بالعقد وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤدّيها المؤمّن له للمؤمّن*** »[1].

يمكن استخلاص أهمية التأمين من خلال التعريف المتقدم والمتمثلة فيما يلي:

- **الأهمية الاقتصادية** إن التأمين يعدّ من الوسائل المستحدثة لمواجهة الحوادث، وذلك بجمع الأقساط التي يدفعها المكتتبون في هذه العقود[2]، قصد اقتطاع مبالغ معينة منها، لتعويض متضرري حوادث المرور.

- **الأهمية الاجتماعية:** تتجلى هذه الأهمية في تكافل وتعاون أفراد المجتمع المكتتبين في عقد التأمين ضد خطر معيّن، وهذا ما عبر عنه الأستاذ فيلالي علي بقوله أن: "المخاطر الاجتماعية عبء على المجتمع أو جمعية الأخطار"[3].

- **الأهمية النفسية:** إذ يبعث التأمين في نفوس الأفراد الشعور بالاطمئنان، ويوفر لهم الأمان ضد مخاطر حوادث المرور التي تحدق بهم.

يقوم التأمين عن حوادث المرور بصفته شرطا للحصول على التعويض من شركة التأمين، على الإجبارية التي اشترطها فيه المشرع إذ ألزم كل مالك مركبة برية بالتأمين

1 – أمر رقم 75–58 معدل ومتمم، مرجع سابق.

2 – بن وارث محمد، دروس في قانون التأمين الجزائري، دار هومه للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2011، ص 23.

3 – فيلالي علي، مرجع سابق، ص338.

ضد الحد الأدنى من المخاطر، و ذلك تحت طائلة عقوبة مدنية تتمثل في غرامة مالية تتراوح بين 5000دج إلى 000 100دج (المطلب الأول)، لكن اشتراطه ذلك، لم يدفعه إلى إهمال حالة الأشخاص الذين تلحق بهم أضرار تتسبب فيها مراكب غير مؤمن عنها، وذلك بأن أقر لهم إمكانية الحصول على التعويض من الصندوق الخاص بالتعويضات، الذي تم تغيير تسميته بموجب المرسوم التنفيذي رقم 04-103 الذي سماه بـــ : صندوق ضمان السيارات[1]، والتي تعتبر ترجمة حرفية لتسمية المشرع الفرنسي له[2]، الذي أنشأه سنة 1951 لأول مرة، أو إمكانية الحصول على التعويض الذي تحكم به الجهات القضائية المختصة بعد رفع دعوى المطالبة به أمامها (المطلب الثاني).

المطلب الأول

إجبارية التأمين عن حوادث المرور

تعد عملية التأمين على المركبات حاليا، عملية إلزامية تتوجب على كل مالك لها، وذلك بنص المادة الأولى من الأمر رقم 74-15 المعدل و المتمم في فقرتها الأولى على أنه: « ***كل مالك مركبة ملزم بالاكتتاب في عقد تأمين يغطي الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير وذلك قبل إطلاقها للسير*** »[3].

تجدر الإشارة في هذا المقام إلى أن التأمين الإجباري لا يشمل إلا المسؤولية المدنية فقط، دون المسؤولية الجزائية التي لا يمكن التأمين عنها[4]، وهذا فضلا على أن الاكتتاب

1- المرسوم التنفيذي رقم 04-103 مؤرخ في 05 أفريل 2004، يتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات ويحدد قانونه الأساسي، ج ر عدد 21 الصادر في 17 أفريل 2004.

2-LAMBRET Faivre Yvonne, le droit du dommage corporel, système d'indemnisation, édition Dalloz, France, 1993, p 454.

3 - ج ر عدد 15 الصادر في 19 فبراير 1974.

4 - عبد القادر عساف سمر ، النظام القانوني لعقد التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناجمة عن استعمال المركبات، الراية للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2008، ص 74.

في عقد التأمين الإجباري يجب أن يتم أمام المؤسسات المؤهلة لممارسة هذه الوظيفة، وذلك بنص المادة 05 من الأمر السالف ذكره[1]. هذا كقاعدة عامة.

لكن استثناءًا لا تسري إلزامية التأمين على المركبات التي تملكها الدولة أو الموجودة تحت حراستها، طبقا للمادة 02 من الأمر رقم 74-15 المعدل و المتمم[2]، وذلك خلافا للقانون الأردني الذي يخضع كل المركبات المستعملة في المملكة لقانون التأمين الإلزامي، بما فيها المركبات التابعة للدولة، مثل مركبات الإطفاء، مركبات الإسعاف ونقل الموتى[3].

كما لا تسري الزامية التأمين على النقل في السكك الحديدية، طبقا لنص المادة 03 من الأمر السالف ذكره[4]، وكذلك المركبة الموضوعة تحت حراسة الأشخاص الذين يمارسون السمسرة أو البيع أو التصليح أو الرأب أو مراقبة حسن سير المركبات وكذلك مندوبيهم، طبقا للمادة 01/04 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم[5]، أما بالنسبة لسائقي المراكب المشمولة بشرط التأمين الإجباري عليها، فبناءً على نص المادة 06 من المرسوم رقم 80-34 يتوجب على سائق المركبة أن يحمل معه وثيقة تثبت بأنه قام بواجبات إلزامية التأمين التي تسلّمها شركات للتأمين، أثناء الإمضاء على العقد وتسمى

---

1 – تنص المادة 05 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم على أنه: « ***إن العقد المتعلق بإلزامية التأمين يجب أن يبرم لدى المؤسسات المؤهلة لممارسة عمليات التأمين، وذلك ضمن الشروط المنصوص عليها في القوانين والأنظمة اللاحقة والجاري بها العمل*** ».

2 – تنص المادة 02 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم على ما يلي: « ***إن الدولة وهي معفاة من الالتزام بالتأمين فإنه تقع عليها التزامات المؤمن بالنسبة للمركبات التي تملكها أو الموجودة في حراستها*** » .

3 – ذيب لؤي ماجد أبو الهيجاء، التأمين ضد حوادث السيارات، دار الثقافة للطباعة والنشر والتوزيع، الأردن، 2009، ص 24.

4 – تنص المادة 03 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم على ما يلي: « ***لا تسري إلزامية التأمين المنصوص عليها في هذا الأمر، على النقل في السكك الحديدية*** » .

5 – تنص المادة 01/04 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم على أنه: « ***إن إلزامية التأمين يجب أن تغطي المسؤولية المدنية للمكتتب بالعقد ومالك المركبة وكذلك مسؤولية كل شخص آلة له بموجب إذن منهما حراسة أو قيادة تلك المركبة، ماعدا أصحاب المرائب والأشخاص الذين يمارسون عادة السمسرة أو البيع أو التصليح أو الرأب أو مراقبة حسن سير المركبات وكذلك مندوبيهم وذلك فيما يتعلق بالمركبات المعهود بها إليهم نظرا لمهامهم*** ».

بنص المادة 07 من المرسوم نفسه " شهادة تأمين على السيارة"[1].إلا أن عقد التأمين الإجباري يستوجب لقيامه توافر جملة من الشروط (الفرع الأول)، وبالمقابل فبعد قيامه ينتج عن ذلك مجموعة من الالتزامات على عاتق طرفيه وذلك خلال مدة سريانه (الفرع الثاني).

الفرع الأول

شروط عقد التأمين

يستوجب لقيام عقد التأمين صحيحا ولنفاذه توفر جملة من الشروط، منها الموضوعية التي تنقسم بدورها إلى شروط موضوعية عامة يشترط توافرها في كل العقود[2]، وإلى شروط موضوعية خاصة بعقد التأمين في حد ذاته(أولا)، وكذا الشرط الشكلي الذي يقتضي إفراغه في قالب شكلي معين (ثانيا).

أولا: الشروط الموضوعية

1- الشروط الموضوعية العامة:

أ. الرضا: الرضا الواجب توافره في عقد التأمين لا يختلف في العموم عن الرضا المعروف في القواعد العامة، إذ هو تلاقي الإيجاب الصادر من المؤمِّن - وهو شركة التأمين - والقبول الصادر من المؤمَّن له - مالك أو مستعمل المركبة أو المكتتب في العقد ويسميه البعض المستأمِن [3]- .

يشترط أن يكون هذا الرضا صحيحا غير مشوب بعيب من عيوب الرضا، إذ لابد أن تكون إرادة الطرفين خالية من عيوب الرضا المتمثلة في الإكراه، الغلط، التدليس والاستغلال[4].

1- مرسوم رقم 80-34 مؤرخ في 16 فبراير 1980، يتضمن شروط تطبيق المادة 07 من الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، ج ر عدد 08 الصادر في 19 فبراير 1980.

2- أنظر علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية للنشر والطباعة والتوزيع، الجزائر،1990، ص 27.

3 - أنظر بن وارث محمد ، مرجع سابق، ص 30.

4 - أنظر السعدي محمد صبري ، الواضح في شرح القانون المدني، النّظرية العامة للالتزامات، مصادر الالتزام، العقد والإرادة المنفردة، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2009، ص 76.

ب. المحل: تناولته المادة 621 من التقنين المدني الجزائري المعدل والمتمم، بنصها على أنه:

« ***تكون محلا للتأمين، كل مصلحة اقتصادية مشروعة تعود على الشخص من دون وقوع خطر معين***».

وعليه فإن المحل في عقد التأمين يتمثل في التزام المؤمّن له بدفع القسط وفي المقابل تلتزم شركة التأمين بتغطية الأضرار الناتجة عن حوادث المرور، وهو ما عبّر عنه الأستاذ السنهوري "بالخطر"، حيث يرى أن الخطر هو الذي كان وراء دفع المؤمّن له للقسط وسبب تعويض شركة التأمين[1].

يشترط في المحل أن يكون مشروعا وغير مخالفا للنظام العام والآداب العامة، طبقا لنص المادة 93 من التقنين المدني الجزائري المعدل والمتمم[2].

وأن يكون معيّنا أو قابل للتعيين وذلك طبقا للمادة 01/94 من التقنين المدني الجزائري المعدل والمتمم[3]، وذلك بأن يكون الخطر المؤمّن ضدّه معينا، والقسط الواجب دفعه معلوما.

يتميز المحل في عقد التأمين، بكونه احتمالي، إذ أن المحل غير موجود أثناء إبرام العقد، لكنّه محتمل الوقوع في المستقبل.

ج. السبب: وهو الغاية أو الغرض الذي يسعى الملتزم إلى تحقيقه من وراء تحمّله الالتزام، وهو في عقد التأمين تحمّل المؤمّن نتائج الأخطار المؤمّن ضدّها، وتشترط المادة 97 من التقنين المدني الجزائري المعدل والمتمم[4] أن يكون غير مخالف للنظام العام والآداب العامة.

---

1 – السنهوري أحمد عبد الرزاق ، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد الثاني، الطبعة الثالثة الجديدة، الإثبات وآثار الإثبات، منشورات الحلبي الحقوقية للطباعة والنشر والتوزيع، لبنان، 2000، ص 1289.

2 – تنص المادة 93 من التقنين المدني الجزائري المعدل والمتمم على أنه: « ***إذا كان محل الالتزام مستحيلا في ذاته أو مخالفا للنظام العام أو الآداب العامة كان باطلا بطلانا مطلقا***».

3 – تنص المادة 01/94 من التقنين المدني الجزائري المعدل والمتمم على أنه: « ***إذا لم يكن محل الالتزام معينا بذاته، وجب أن يكون معينا بنوعه، ومقداره وإلا كان العقد باطلا*** ».

4 – تنص المادة 97 من التقنين المدني الجزائري المعدل والمتمم على أنه: « ***إذا التزم المتعاقدان لسبب غير مشروع أو لسبب مخالف للنظام العام أو الآداب كان العقد باطلا***».

2- الشروط الموضوعية الخاصة بعقد التأمين:

أ. دفع القسط: وهو المبلغ المدفوع من طرف المؤمّن له، للحصول على تعويض في حالة وقوع الحادث المؤمن منه، والقسط قد يكون ثابتا، أي يدفع دفعة واحدة، أو متحرّكا أي يدفع على دفعات متتالية، والقسط يتناسب مع الخطر إذ كلّما كان الخطر المراد التأمين عنه جسميا كان القسط أثمن، وهو التزام على عاتق المؤمّن له، مثلما نصت على ذلك المادة 02/15 من الأمر رقم 95-07 المعدل والمتمم : « **يلتزم المؤمّن له... بدفع القسط أو الاشتراط في الفترات المتفق عليها** »[1].

ب. شرط الخطر: وهو الظاهرة التي يتوقع المكتتب في عقد التأمين حدوثها في المستقبل، دون أن تكون لإرادة طرفي العقد دور في ذلك، إذ هو المصيبة التي تلحق الشخص في جسده أو ماله مسبّبة له خسارة محققة[2] ، ويشترط أن تتوافر فيه ثلاثة شروط تتمثل فيما يلي:

- أن يكون الخطر مستقبلي احتمالي: فعقد التأمين يقع باطل بطلانا مطلقا إذا كان الهدف منه تأمين خطر قد وقع في الماضي أو الحاضر، أو محقق الوقوع في المستقبل[3]، وتناولته المادة 232 من الأمر رقم 95-07 المعدل والمتمم.

- ألا يكون الحادث إراديا محضا: أي أن الحادث يجب أن يكون غير متعمّد، فإذا تعمّد المؤمّن له إحداثه لا يكون المؤمّن ضامنا للحادث[4]، لأن الحادث في هذه الحالة وليد إرادة طرف من أطراف العقد، ولأن ذلك يتنافى ويتناقض مع ما نصت عليه المادة 640

---

1 - الأمر رقم 95-07 مؤرخ في 25 يناير 1995، يتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم، ج رعدد 13 الصادر في 08 مارس 1995.

2 - بن وارث محمد ، مرجع سابق، ص 33.

3 - تناولت هذا الشرط المادة 232 من الأمر رقم 95-07 المعدل والمتمم بنصها على أنه : « ***تحدد العناصر المكونة لتعريفة الأخطار :***
- نوعية الخطر.
- إحتمالية وقوع الخطر... ».

4 - يكن زهدي ، شرح قانون الموجبات والعقود، الجزء الخامس عشر، دار الثقافة للطباعة والنشر والتوزيع، لبنان، د.ت.ن، ص 134.

من التقنين المدني الجزائري المعدل والمتمم، التي تقتضي أن يكون حدوث الضرر راجع إلى تدخّل عامل خارج عن إرادة الطرفين.

– أن يكون الخطر مشروعا: أي أن يكون التأمين ضد كل خطر يقع ويمس بمصلحة مشروعة للشخص، وغير مخالف للنظام العام والآداب العامة[1] كما تشترط ذلك المادة 621 من التقنين المدني الجزائري المعدل والمتمم.

ثانيا: الشرط الشكلي:

يعد عقد التأمين من العقود الشكلية التي تلزمه لصحّته ونفاذه، سواء بين طرفي العقد أو في مواجهة الغير، غير أن الشكلية المقصودة في هذا المقام ليست هي الشكلية المعروفة والمشترطة في عقود التعامل في العقارات، من كتابة رسمية أمام الموثق والتسجيل في مصلحة الضرائب، والشهر أمام مصلحة الشهر العقاري[2]، بل المقصود منها فقط أن يكون مكتوبا وبحروف واضحة طبقا للمادة 07 من الأمر رقم 95-07 المعدل والمتمم، ومتضمّنا مجموعة من البيانات الإلزامية والإجبارية المتمثّلة فيما يلي:

1 – اسم كل من الطرفين المتعاقدين (المؤمّن والمؤمّن له) وعنوانهما.

2 – الشيء المؤمّن عليه وذلك بالنص في العقد على مواصفات المركبة وهي: الصنف، الطراز، رقم التسلسل، سنة الاستعمال ورقم التسجيل[3].

3 – طبيعة المخاطر المضمونة.

4 – تاريخ الاكتتاب.

5 – تاريخ سريان العقد، مدّته وتاريخ نهايته.

6 – مبلغ اشتراك التأمين.

7 – رقم وثيقة التأمين.

---

1 – بن وارث محمد ، مرجع سابق، ص 35.

2 – حيث أن العقود التي تتضمن نقل الملكية في العقار أو أي حق عيني آخر، يجب أن تفرغ في قالب رسمي، إذ تعتبر الشكلية هنا شرط للانعقاد وليس للإثبات كما هو الحال في عقد التأمين. إلا أن الشكلية تعد استثناء عن الأصل الذي يقتضي أن تكون العقود رضائية طبقا لمبدأ سلطان الإرادة. أنظر علي علي سليمان، المرجع السابق، ص 21.

3 – جديدي معراج ، مرجع سابق، ص 142.

8 – ختم وتوقيع ممثل شركة التأمين، وتوقيع المكتتب في العقد.

الفرع الثاني

سريان عقد التأمين والالتزامات المترتبة على عاتق طرفيه

إذا انعقد عقد التأمين صحيحا، ومستوفيا لجميع الشروط الموضوعية العامة والخاصة به، وكذا الشرط الشكلي الواجب لذلك، أنتج العقد آثاره المتمثلة في سريانه خلال المدة المحدّدة والمدفوع عنها القسط(أولا)، بالإضافة إلى أنه يكسب طرفيه حقوقا ويرتب على عاتقيهما مجموعة من الالتزامات بالمقابل(ثانيا).

أولا : سريان عقد التأمين:

يبدأ سريان عقد التأمين، بشكل عام، بناء على ما تم الاتفاق عليه بين الأطراف[1]، حيث يستوي أن يكون العقد فوري، أو مستقبلي، فالمشرع الجزائري أعطى حرّية تامة للمتعاقدين في تحديد مدة التأمين وتاريخ سريانه، وذلك ما يتم استقراؤه ، من المادة 01/10 من الأمر رقم 95-07 المعدل و المتمم[2]، ويسري عقد التأمين طبعا خلال المدة المتفق عليها والمؤداة عنها الضريبة (المدفوع عنها القسط)، ولا يتصوّر الاتفاق على تمديد مفعول العقد إلى ما بعد المدة المؤداة عنها القسط، وما على المؤمّن له الذي انتهت مدة سريان تأمينه إلا أن يجدّد ذلك العقد، وذلك بإعادة تحرير عقد جديد يحل محل العقد المنتهية صلاحيته.

يضاف إلى ذلك أن المشرع أقرّ للمتعاقدين إمكانية تعديل عقد التأمين خلال مدة سريانه، لكن بشرط تحرير ملحق له يوقّعه الطرفان، يفيد تغيير البيانات بشكل يلائم الوضع الجديد، وفي حالة وجود تعارض في البيانات الواردة في الملحق مع التي كانت في العقد

1 – ZAALANI Abdelmadjid, mini encyclopédie de droit Algérien, édition Berti, Algérie, 2009, p 233.

2– تنص المادة 01/10 من الأمر رقم 95-07 المعدل والمتمم على أنه: « ***يحدد الطرفان المتعاقدان مدة العقد وتخضع شروط الفسخ للأحكام المتعلقة بكل صنف من أصناف التأمين*** ».

الأصلي، فالعبرة هنا تكون بالملحق لأنه يعبّر عن الإرادة النهائية لطرفي العقد[1]، وهذا ما يستخلص من نص المادة 09 من الأمر رقم 95-07 المعدل والمتمم.

لكن وعلى الرغم من انتقال ملكية السيارة إلى المشتري أو الوارث، فإن المشرع الجزائري وبموجب المادتين 24 و25 من الأمر السالف ذكره، أقرّ إمكانية استمرار سريان العقد لصالحه بشرط إعلام المشتري أو الوارث لشركة التأمين بانتقال ملكية السيارة إليه خلال أجل أقصاه 30 يوما.

ثانيا – التزامات طرفي عقد التأمين:

جاء النص عليها في القسم الثاني من الأمر رقم 95-07 المعدل والمتمم، وبحكم كون عقد التأمين من العقود الملزمة للجانبين، فهو يرتب التزامات على المؤمّن هي نفسها حقوق المؤمّن له، والتزامات على عاتق المؤمّن له، تشكّل حقوق المؤمّن[2]، وهذا ما سيتم توضيحه في هذا المقام كالتالي:

1 – التزامات المؤمّن: لقد تناولها المشرع الجزائري في المواد 12، 13 من الأمر السابق ذكره وتتمثل فيما يلي:

أ- تعويض الخسائر والأضرار الناجمة عن الحالات الطارئة وعن الخطأ غير المتعمّد للمؤمّن له، والتي يحدثها أشخاص يكون المؤمّن له مسؤولا مدنيا عنهم طبقا للمادتين 134 و136 من التقنين المدني الجزائري المعدل والمتمم[3] ، والتي تسببها أشياء أو حيوانات يكون المؤمّن له مسؤولا عنها مدنيا.

---

1 – فهمي خالد مصطفى ، عقد التأمين الإجباري، المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، دار الجامعة الجديدة للطباعة والنشر والتوزيع، مصر، 2005، ص 32.

2 – عبد القادر عساف سمر، مرجع سابق، ص 77.

3 – تنص المادة 134 من التقنين المدني الجزائري المعدل والمتمم على أنه: « ***كل من يجب عليه قانونا أو اتفاقا رقابة شخص في حاجة إلى الرقابة بسبب قصره أو بسبب حالته العقلية أو الجسمية، يكون ملزما بتعويض الضرر الذي يحدثه ذلك الشخص للغير بفعله الضار.***

ويستطيع المكلف بالرقابة التخلص من المسؤولية إذا أثبت أنه قام بواجب الرقابة أو أثبت أن الضرر كان لا بد من حدوثه ولو قام بهذا الواجب بما ينبغي من العناية ».

كما تنص المادة 136 من التقنين المدني الجزائري المعدل والمتمم على أنه: « ***يكون المتبوع مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار متى كان واقع منه في حالة تأدية وظيفته أو بسببها أو بمناسبتها.*** =

ب- تقديم الخدمة المحددة في العقد حسب الحالة عند تحقق الخطر المضمون.

ج- دفع التعويض أو المبلغ المحدد في العقد إما مباشرة أو بطريقة غير مباشرة[1].

د- الأمر بإجراء الخبرة عندما تكون ضرورية.

2 – التزامات المؤمّن له: تم النص عليها في المادة 15 من الأمر رقم 95-07 المعدل والمتمم، وتتمثل في:

أ- التصريح عند الاكتتاب في العقد بجميع البيانات والظروف المعروفة لديه ضمن استمارة أسئلة تسمح للمؤمّن بتقدير الأخطار المؤمّن عنها.

ب- دفع القسط أو الاشتراك في الفترات المتفق عليها.

ج- التصريح الدقيق بتقيّد الخطر وتفاقمه، لأي سبب كان (سواء كان سببه المؤمّن أو المؤمّن له).

د- احترام الالتزامات التي اتفق عليها مع المؤمّن وتلك التي يفرضها التشريع الجاري به العمل، لا سيما تلك التي تتعلق بالنظافة والأمن لاتقاء أو تحديد مدى الأضرار.

ه- تبليغ المؤمّن عن كل حادث ينجر عنه الضمان بمجرد إطّلاعه عليه وفي أجل لا يتعدى 7 أيام، إلا في الحالة الطارئة أو القوة القاهرة، وعليه أن يزوّده بجميع الإيضاحات الصحيحة التي تتصل بهذا الحادث وبمداها، وبكل الوثائق الضرورية التي يطلبها منه المؤمّن.

وفي الأخير يمكن القول أن عقد التأمين بحكم كونه من العقود الزمنية، فهو ينتهي بانتهاء المدة المحددة له، فضلا عن إمكانية فسخه باتفاق طرفيه، أو بالارادة المنفردة لأحدهما فقط، وذلك بحسب ما تم النص عليه في المواد 04/16 و05، والمادة 03/18

= ***وتتحقق علاقة التبعية ولو لم يكن المتبوع حرا في اختيار تابعه متى كان هذا الأخير يعمل لحساب المتبوع».***

1 – بن وارث محمد ، مرجع سابق، ص 42.

و04، والمادة 01/19 من الأمر رقم 95-07 المعدل والمتمم[1]، حيث يؤدي ذلك إلى الاحتفاظ بآثار العقد السابقة على تاريخ الفسخ ويعتبر كالعدم بالنسبة للمستقبل.

إلى جانب كونه عقد يغطي مجموعة من الأضرار أو المخاطر الناتجة عن حوادث المرور دون الأخرى، حيث يلتزم بتغطية الأضرار المادية والجسمانية التي يتسبب المؤمّن له في حدوثها، وتتمثل هذه المخاطر فيما يعرف بالمخاطر ذات الطابع الإلزامي في التأمين[2]، التي يجب على كل مالك مركبة التأمين عنها، والتي يوجد إلى جانبها مخاطر أخرى ذات طابع اختياري، يكون المؤمّن له حرا في التأمين عنها من عدمه، وعليه يكون عقد التأمين مشكّل من شقين: الأول: يتضمن الجانب الإلزامي فيه، والثاني، يتضمن الجانب الاختياري على سبيل المثال كسر الزجاج أو السرقة أو الحريق... .

تعرف هذه النماذج من العقود التي تشمل الشقين بالعقود الشاملة للمخاطر ، وهذا دون تغطية الأضرار التي يتسبب فيها المؤمّن له عمدا، وهذا طبقا للقاعدة الفقهية المعروفة والتي تقتضي" بعدم تدخل الأطراف في وقوع الحادث "، إذ أن المنطق لا يتقبل فكرة مطالبة المؤمن له من شركة التأمين إصلاح الضرر الذي لحق به بفعله، وكذلك الأضرار الناجمة عن الآثار المباشرة أو غير المباشرة للانفجارات، وانبعاثات الحرارة والإشعاع الناجم

---

1 – تنص المادة 16 من الأمر رقم 95-07 المعدل والمتمم في فقرتيها 04 و05 على التوالي على مايلي: « ***... عند انقضاء أجل الثلاثين يوما ومع مراعاة الأحكام المتعلقة بتأمين الأشخاص يمكن للمؤمن أن يوقف الضمانات تلقائيا دون إشعار آخر، ولا يعود سريان مفعولها إلا بعد دفع القسط المطلوب.***

للمؤمن الحق في فسخ العقد بعشرة أيام من إيقاف الضمانات ويجب تبليغ الفسخ للمؤمن له بواسطة رسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام وفي حالة الفسخ يبقى المؤمن له مطالب بدفع القسط المطابق لفترة الضمان».

كما تنص المادة 18 في فقرتيها 03 و04 على التوالي من الأمر نفسه على مايلي: « ***..ويجب على المؤمن له أن يؤدي فارق القسط الذي طلبه المؤمن في ظرف ثلاثين يوما ابتداء من تاريخ استلامه الاقتراح الخاص بالمعدل للقسط.***

وإذا لم يدفعه جاز للمؤمن أن يفسخ العقد».

وأخيرا تنص المادة 01/19 من الأمر نفسه على مايلي: « ***إذا تحقق المؤمن من وقوع الحادث أن المؤمن له أغفل شيئا أو صرح تصريحا غير صحيح يمكن الإبقاء على العقد مقابل قسط أعلى يقبله المؤمن له أو فسخ العقد إذا رفض هذا الأخير دفع تلك الزيادة***».

2 – جديدي معراج ، مرجع سابق، ص ص 144-145.

من التحوّل النووي للذرة أو الفاعلية الإشعاعية وكذلك آثار الطاقة الإشعاعية المسببة للتسارع الاصطناعي للذّرات.

في الأخير تجدر الإشارة إلى أنه يسقط حق المضرور في الحصول على التعويض من شركة التأمين بمرور ثلاث (03) سنوات دون أن يطالب به، وذلك من تاريخ وقوع حادث المرور، وعلى كل يسقط حق الشخص بالمطالبة بالتعويض عن الضرر اللاحق به بمرور خمسة عشر (15) سنة من تاريخ وقوع الحادث وذلك وفقا للقواعد العامة في التقنين المدني الجزائري.

المطلب الثاني

الاستثناءات الواردة على اشتراط توافر التأمين للحصول على التعويض

طبقا للقاعدة العامة، فإن شركة التأمين هي التي تقوم بتعويض المضرور من حادث مرور كانت المركبة هي السبب في وقوعه، بشرط أن تكون هذه الأخيرة محل اكتتاب تأمين لدى الشركة، وفي المقابل لا تكون هذه الأخيرة مسؤولة عن دفع التعويضات للمضرور من جراء حادث تدخلت المركبة في وقوعه، في حالة ما إذا لم يكن مالك هذه الأخيرة قد اكتتب عقدا لدى الشركة ليؤمن بموجبه عن الأضرار التي يلحقها بالغير نتيجة وقوع الحادث، كما تمتنع الشركة كذلك عن دفع التعويض في حالة ما إذا كانت المدة المؤداة عنها القسط قد انتهت، و كان مالك المركبة معسرا أو مجهولا.

وفي هذا المقام يثار إشكال حول الذي سيتولى تعويض هؤلاء الضحايا ؟

للإجابة عن هذه الإشكالية القانونية: نقول أن المشرع الجزائري، وسعيا منه لحماية المضرورين جرّاء حوادث المرور، قد منح لهذه الفئة إمكانية المطالبة بالتعويض أمام صندوق ضمان السيارات[1]، إذ يعتبر السبيل الخاص والأقرب والأيسر لهم للحصول

1- حددت المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 04-103 مقره بالجزائر العاصمة وعنوانه بالتحديد: 02 شارع لخضر سليمان – المحمدية – الجزائر العاصمة.

ويمكن للمتضررين جسمانيا من حوادث المرور الذين تتوفر فيهم صفة المستفيدين من تعويضات الصندوق، الاتصال بالإدارة العامة له على الرقم التالي:41 14 82 021 أو 03 25 82 021 أو الفاكس: 20 15 82 021 ، أو على الموقع الإلكتروني التالي: www.fga.dz أو الإيميل : contact@fga.dz .

على تعويض لجبر الضرر الذي لحق بهم (الفرع الأول). أو أن يطالبوا بالتعويض أمام الجهات القضائية المختصة التي تعتبر السبيل العام لجبر الضرر، رغم طول الإجراءات اللازمة لذلك واستغراقها وقتا طويلا[1]، إلا أنها سبيل قد يضطر المضرورين إلى اللجوء إليه، إذ ذلك أفضل لهم من أن لا يعوّضوا كلية(الفرع الثاني).

لكن تجدر الإشارة إلى أن المتضرر في هذا المقام يستفيد من التعويض – في ظل الاستثناء – ، عن الأضرار الجسمانية التي لحقت به، دون الأضرار المادية التي تنفرد شركة التأمين بالتعويض عنها.

الفرع الأول

الحصول على التعويض من صندوق ضمان السيارات

تم إنشائه بموجب المادة 70 من الأمر رقم 69–107 المؤرخ في31 ديسمبر 1969 المتضمن قانون المالية لسنة 1970، الذي أعيد تنظيمه بموجب الأمر رقم 74–15 المعدّل والمتمّم، وبموجب الأمر رقم 80–37[2]، كما أعيدت صياغة بعض المواد المنظمة له في قانون المالية لعام 1990[3]، وذلك بهدف تعويض المتضررين جسمانيا من حوادث المرور أو ذوي حقوقهم عندما ترفض شركة التأمين تعويضهم، طبقا للمادة 24 من الأمر رقم 74–15 المعدل والمتمم ، بالإضافة إلى أن صندوق ضمان السيارات لا يتحمّل إلا جزء من التعويض في حالة ما إذا تحصّل المضرور على جزء منه من عند أشخاص أو هيئات

1- Mohamed BOUZIDI, "La transaction, moyen d’indemnisation des victimes d’accidents de circulation", Revue« EL Mouhamat » , barreau Tizi-Ouzou, 2007, p 07.

2– مرسوم رقم 80–37 مؤرخ في 16 فبراير1980، يتضمن شروط تطبيق المادتين 32 و34 من الأمر رقم 74–15 المؤرخ في 30 يناير 1974، المتعلق بقواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات و الأجهزة الضابطة له، ج ر عدد 08 الصادر في 19 فبراير 1980.

3 – أنظر المادتين 122 و 123 من القانون رقم 89–26 المؤرخ في 31 ديسمبر 1989، المتضمن قانون المالية لسنة 1990، ج ر عدد 01 الصادر في 03 يناير 1990.

مكلّفة بدفع ذلك[1]، أي أن مهمته هنا تقتصر على تكملة النقص في التعويض لكي يحصل المضرور على تعويض كامل لجبر الضرر اللاحق به.

تجدر الإشارة إلى أن الصندوق لا يتدخل إلا في حالات معيّنة (أولا)، وبتوافر شروط محدّدة (ثانيا).

أولا: حالات استفادة المضرور من تعويضات الصندوق:

تناول المشرع الجزائري هذه الحالات ضمن المادة 02/24 من الأمر رقم 74-15 المعدّل والمتمّم[2]، فمن خلال استقرائها تبرز هذه الحالات جليا فيمايلي:

1 – حالة تدخل المركبة البرية ذات محرّك بمفهوم المادة الأولى من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم في إحداث الضرر الذي يترتب عنه حق في التعويض.

2 – حالة بقاء المسؤول عن الأضرار مجهولا.

3 – حالة سقوط حق المسؤول في الضمان أثناء وقوع الحادث.

4 – حالة عدم كفاية ضمان المسؤول وعدم تغطيته كل التعويض.

5 – حالة كون المسؤول عن الضرر غير مقتدر كلّيا أو جزئيّا على تعويض المضرور.

إذن بتوافر إحدى هذه الحالات يلتزم صندوق ضمان السيارات بدفع التعويضات اللازمة للمضرور، غير أن التزامه يقتصر على تعويض الأضرار الجسمانية، دون الأضرار المادية التي تلحق بالمركبة.

---

1 – بعجي محمد، مرجع سابق، ص 321.

2– تنص المادة 02/24 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم على أنه: « ***... يكلّف الصندوق الخاص بالتعويضات بتحمّل كل أو جزء من التعويضات المقررة لضحايا الحوادث الجسمانية أو ذوي حقوقهم، وذلك عندما تكون هذه الحوادث التي يترتب عليها حق في التعويض، مسببة من مركبات برّية ذات محرّك، و يكون المسؤول عن الأضرار بقي مجهولا أو سقط حقه في الضمان وقت الحادث أو كان ضمانه غير كاف أو كان غير مؤمّن له أو ظهر أنه غير مقتدر كلّيا أو جزئيّا*** ».

تجدر الإشارة في هذا المقام إلى أن المشرع الجزائري، لم يقم بتغيير تسمية الصندوق الخاص بالتعويضات في الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم، لكي يتماشى مع المرسوم التنفيذي رقم 04-103 الذي سماه بصندوق ضمان السيارات حتى بعد ثمان (08) سنوات من صدور هذا الأخير، وهذا ما يثير الشك واللبس في ذهن الباحث في القانون عن مدى وجود صندوق واحد أم هنالك صندوقين للضمان.

غير أن المادتين 06 و07 من المرسوم رقم 80-37 أوردتا مجموعة من الاستثناءات التي تحول دون امكانية انتفاع المضرور من تعويضات الصندوق على الرغم من توافر إحدى الحالات السابقة الذكر والمتمثلة في:

- الأضرار الحاصلة عن قصد من المسؤول أو ذوي حقوقه.
- الأضرار الناجمة عن الآثار المباشرة أو غير المباشرة عن الإشعاعات النووية وأضرار الطاقة الذّرية.
- السائق مرتكب الحادث الذي لم يبلغ السّن المطلوبة قانونا لقيادة المركبة[1].
- السائق الذي يحكم عليه بقيادة مركبة وهو في حالة السُّكر، أو تحت تأثير الكحول أو المخدّرات أو المنومات المحظورة.
- السائق الذي يحكم عليه لقيامه وقت الحادث بنقل أشخاص، أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان، المحددة في الأحكام التنظيمية الجاري بها العمل.

لكن نصّت الفقرة الأخيرة من المادة 07 السالفة الذكر أنه: « ***... لا يحتج بهذه الأحكام على المصاب أو ذوي حقوقه، وعلاوة على ذلك لا تسري على ذوي الحقوق في حالة الأشخاص المذكورين في الفقرات السابقة، أو على الأشخاص الذين يعيلونهم في حالة العجز الدائم الجزئي الذي يزيد عن 66 %*** »[2].

يفهم منها أن هذه الاستثناءات لا يمكن الاحتجاج بها على المضرور الذي يزيد عجزه عن 66 %، وعلى ذوي حقوق الضحية في حالة الوفاة مهما كان الخطأ أو سبب الحادث. هذا وتجدر الإشارة إلى أن الصندوق لا يمكنه في أي حال من الأحوال أن يمارس حق

1- تقدر السن المرخص بها للشخص لقيادة المركبة، بلوغه سن 18 سنة وهي السن الجزائي المعمول بها في الجزائر.

2- جاءت الفقرة الأخيرة من المادة 07 من المرسوم رقم 80-37 المشار إليه أعلاه باستثناء عن الاصل العام الذي يقتضي أن الضحية تستحق تعويضا من الصندوق بمجرد توفر الحالات المنصوص عليها في المادة 24 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم، لكن بتحقق إحدى الحالات التي جاءت بها هذه المادة والمادة 06 من نفس المرسوم السالف ذكره يسقط عنها هذا الحق، في حين تستعيده أو تحافض عليه بتوفر إحدى الحالات التي تضمنتها هذه الفقرة، والتي تعتبر استثناء عن الاستثناء الذي ورد عن الاصل العام.

الرجوع ـ أي دعوى الرجوع ـ بحجة أنه قام بدفع التعويض مسبقاـ على المسؤول أو شركة التأمين.

ثانيا : الشروط الواجب توافرها في المستفيد من تعويضات الصندوق:

نصت عليها المادة 30 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم، إذ ألزمت ضحايا هذه الحوادث الجسمانية أو ذوي حقوقهم، إثبات الشروط الآتي ذكرها للاستفادة من تدخل صندوق ضمان السيارات والتي تتمثل في:

-أن يثبتوا بأنهم جزائريون أو بأن محل إقامتهم بالجزائر، أو بأنهم من جنسية دولة سبق لها أن أبرمت مع الجزائر اتفاق المعاملة بالمثل.

- أن يثبتوا بأن الحادث يفتح لهم الحق بالتعويض... ولا يمكن أن يترتب عنه حق التعويض الكامل من جهة أخرى.

- أن يثبتوا أن مسبب الحادث بقي مجهولا، أو إذا كان معروفا، فهوغير مؤمّن له أو سقط ضمانه، أو ظهرت عدم مقدرته المالية كلّيا أو جزئيّا بعد المصالحة، أو على إثر حكم القضاء المتضمن الحكم عليه بدفع التعويض عن الضرر.

يشترط على الصندوق عندما يكون المسؤول عن الحادث معلوم، أن يثبت عدم قدرة هذا الأخير على دفع التعويض وذلك من خلال الإخطار بالدفع الموجّه له والمتبوع بالرفض، أو إبقاء الإخطار بدون نتيجة خلال مهلة شهر واحد من تاريخ التبليغ قبل دفع التعويض[1]، ويتقادم حق المضرور في مطالبة الصندوق بدفع هذه التعويضات بمرور خمس (05) سنوات من يوم وقوع الحادث، وذلك طبقا للمادة 17 من المرسوم رقم 80-37.

في الأخير نشير إلى أن صندوق ضمان السيارات يديره مجلس إدارة ويسيّره مدير عام، يجتمعون في دورات عادية أربع مرّات في السّنة، بناءً على استدعاء رئيسه الذي يحدد جدول الأعمال، وتتكون موارده المالية على العموم من التحصيلات التي أجريت على عاتق أصحاب التعويضات، حصائل توظيف أموال الصندوق، الزيادات الحاصلة على الغرامات

1 - بوخبزة سعيدة ، جرائم عدم الإحتياط المتعلقة بحوادث المرور، مذكرة ماجستير في القانون الجنائي، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2007-2008، ص ص 114-115.

المالية في إطار العقوبات النافذة على تأمين السيارات، ومساهمات المؤمّنين المحددة بـــ 3 % من أقساط التأمين الصافية من الإلغاءات والرسوم بمافي ذلك الضمانات الفرعية المقبوضة لعنوان تأمين السيارات، مساهمات شركة التأمين بالتناسب مع المقبوضات من فرع السيارات، التخصيصات المحتملة لميزانية الدولة، وكل الموارد الأخرى التي يمكن أن تمنح للصندوق.وهذا بناءً على المواد 5، 9 و18 من المرسوم التنفيذي رقم 04-103، والذي بموجبه أنيطت مهمة الصندوق الخاص بالتعويضات إلى صندوق ضمان السيارات.

الفرع الثاني

الحصول على التعويض القضائي لجبر الضرر

يتمثل هذا الاستثناء الثاني في إمكانية حصول المضرور من حوادث المرور على تعويض يحكم به القضاء، الذي هو الوسيلة القضائية التي يحصل بموجبها المضرور على تعويض لجبر الضرر اللاحق به، إذا لم يحصل عليه من عند شركة التأمين[1]، أو من صندوق ضمان السيارات لانعدام شروط الحصول عليه.

يؤسس المضرور حقه هذا على نص المواد 11، 12 و13 من المرسوم رقم 80-37، حيث يحق له أن يقوم برفع دعوى قضائية ضد المسؤول أمام القضاء الجزائي، وذلك بالادعاء المدني أمام قاضي التحقيق، ولا يمنع ذلك النيابة العامة ـ وكيل الجمهورية ـ من استغلال الصلاحيات والامتيازات المنوطة لها قانونا خلال سير الدعوى.

هذا إلى جانب إمكانية تحريك الدعوى مباشرة من طرف النيابة العامة، ولعلّ أن الهدف الأول والأخير وراء ممارسة هذا الحق يكمن في السعي لتطبيق القانون على المسؤول وتسليط العقوبة عليه، وإلزامه بدفع التعويض لجبر الضرر الناجم عن هذه الجريمة التي تمس الأفراد في أجسامهم، خاصة وأن الدستور الجزائري الصادر سنة 1996

1 – الطباخ شريف ، التعويض في حوادث السيارات في ضوء القضاء والفقه، دار الفكر الجامعي للطباعة والنشر والتوزيع، مصر، 2003، ص 12.

في المادة 35 منه ينص على أن: « ***القانون يعاقب على المخالفات المرتكبة ضد الحقوق والحرّيات، وعلى كل ما يمس سلامة الإنسان، البدنية والمعنوية*** »[1].

فضلا على ما جاء في قانون العقوبات من تأكيد المسؤولية التي يتحمّلها متسبب الاضرار الجسمانية بأي وسيلة كانت، وذلك في الفصل الأول من الكتاب الثاني منه الذي جاء تحت عنوان "الجنايات والجنح ضد الأشخاص"، لاسيما في المواد 264، 269، 270 و271 منه[2]، وما هذا إلا رغبة من المشرع لتدعيم حق الأفراد في سلامة أبدانهم.

كما يحق له أيضا أن يقوم برفع دعوى التعويض ضد المسؤول مباشرة أمام القضاء المدني، هذا في حالة ما إذا كان المسؤول معلوما، لكن في حالة ما إذا كان المسؤول مجهولا فإن المضرور في هذا المقام يمكن أن يطالب بالحصول على التعويض طبقا للمادة 140 مكرر1 من التقنين المدني الجزائري المعدل والمتمم التي تنص على أنه:

« ***إذ انعدم المسؤول عن الضرر الجسماني ولم تكن للمضرور يدّ فيه، تتكفّل الدولة بالتعويض عن هذا الضرر*** ».

يبرز لنا جليّا على ضوء هذه المادة ، أن حق المضرور في الحصول على التعويض عن الضرر الجسماني دون المادي الذي لحق به لا يمكن أبدا أن يضيع منه، فإذا لم يحصل عليه من شركة التأمين، قام صندوق ضمان السيارات بدفعه، وإذا لم يدفعه هذا الأخير، له أن يطالب به أمام القضاء[3].

لكن من الملاحظ أن المضرور الذي يطالب الدولة بإصلاح الضرر الذي لحق به على أساس المادة 140 مكرر1 السالف ذكرها، من ظاهر الأمر يفهم أن هذه المطالبة تتم أمام القضاء العادي، وذلك لغياب جهة معينة يتم أمامها المطالبة بإصلاح الضرر الجسماني على أساس هذه المادة، لكن الجهات القضائية العادية ترفض هذه الدعوى لعدم الاختصاص،

1- مرسوم رئاسي رقم 96-438 مؤرخ في 07 ديسمبر 1996، يتعلق بإصدار نص تعديل الدستور، المصادق عليه في استفتاء 28 نوفمبر 1996 في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، ج ر عدد 76 الصادر في 08 ديسمبر 1996.

2 - أمر رقم 66-156 مؤرخ في 08 يونيو 1966، يتضمن قانون العقوبات معدل ومتمم.

3 - فيلالي علي، مرجع سابق، ص 368.

وتسبب رفضها بأن الاختصاص يؤول للمحاكم الإدارية بما أن الدولة طرف في النزاع طبقا للمادة 800 من ق.إ.م.إ، والجهات القضائية الإدارية بدورها ترفض النظر في هذه الدعوى على أساس أن الدولة ليست مسبّبة الضرر. وهكذا يبقى المضرور الذي يصل إلى هذا الحل الذي يعتبر بالنسبة له السبيل الوحيد للحصول على تعويض لجبر الضررالذي لحق به، معلق بين الجانب النظري الذي يمنح له هذا الحق، والجانب التطبيقي الذي يقابل هذا الطلب بالرّفض.

لنخلص في الأخير إلى أن تطبيق نص المادة 140 مكرر1 من التقنين المدني الجزائري المعدل والمتمم تثير إشكالا قانونيا، وعليه لتفادي هذه المشاكل وحفاظا على حقوق ضحايا الأضرار الجسمانية ، كان من الأجدر على الدولة أن تدفع لهم تعويضات بصفة تلقائية بمجرد توفر الشروط التي جاءت بها المادة 140 مكرر1 السالف ذكرها بدون الحاجة لرفع دعوى قضائية[1].

تنبغي الإشارة في هذا المقام، إلى أن تقدير التعويض القضائي سواء أمام المحاكم المدنية أو الجزائية، داخل في صميم دور القاضي الذي يتكفّل بذلك ويكون بتقدير حجم الضرر أولا ليقوم بتحديد مبلغ من التعويض يلائم ذلك الضرر، لكن ما يؤاخذ على الإجراءات المتّبعة أمام الجهات القضائية للحصول على تعويض لجبر الضرر الذي لحق الشخص في جسمه بسبب حادث مرور، هو أنها تتطلب شهورا أو ربما سنوات للحصول على قرار نهائي بات حائز لقوة الشيء المقضي فيه يقضي بالتعويض[2].

1 – ذلك عن طريق إنشاء صندوق خاص، يتكفل بدفع التعويضات للأشخاص الذين تتوفر فيهم شروط التي تضمنتها المادة 140 مكرر 01 المشار إليها أعلاه، من أجل تمكينهم من الحصول عليه في أقل وقت ممكن وبإتباع إجراءات بسيطة.

2 – Lahlo-Kiar Ghenima, Op.cit, p141.

الفصـــل الثـــاني

إجراءات الحصول على التعويض

وكيفية تقديـــره

بعد تحقق أساس المطالبة بالتعويض الذي يستلزم توفر شرطان أحدهما إلزامي والثاني مبدئي، ألا وهما على التوالي ركن الضرر وشرط التأمين، إذ حتى ولو لم يتوفر هذا الأخير فهذا لا يعني أن ضحية حادث المرور ستترك بدون تعويض، بل تتدخل الدولة على وجه الاحتياط لتحل محل المؤمن، لاسيما إذا ما تعلق الأمر بالأضرار الجسمانية التي تلحق الضحية في بدنها وما لذلك من مساس بمبدأ السلامة الجسدية لها، وذلك عن طريق إنشائها لصندوق ضمان السيارات الذي يتولى تعويض الضحايا في هذه الحالة ـ عند عدم وجود مدين بالتعويض ـ ، لكن لا يتم الحصول على هذا التعويض إلا بتوفر مجموعة من الإجراءات التي تتم بواسطتها مطالبة الجهة المكلفة بدفع التعويضات لتسديده، إذ تعتبر مرحلة هامة لا يمكن للمضرور تجاهلها عند مطالبته الحصول عليه، سواء تم التوصل إلى ذلك عن طريق المصالحة الودية بين المتنازعين أو بعد رفع دعوى قضائية بشأن ذلك (المبحث الأول)، لكن شرط أن يكون التعويض مساويا لنسبة العجز المؤقت أو الدائم عن العمل سواء كان جزئيا أم كليا ـ هذا في حالة الضرر الجسماني ـ أو أن يكون مقدار التعويض كذلك مساويا لحجم الأضرار المادية اللاحقة بالمركبة بالنسبة للضرر المادي (المبحث الثاني).

المبحث الأول

إجراءات الحصول على التعويض

يتسنى للمضرور من حادث مرور أن يتحصل على التعويضات اللازمة لجبر الضرر اللاحق به جراء الحادث، باستيفائه لمجموعة من الاجراءات التي لا يتأتى تعويضه إلا باتباعها، إذ في حالة كون المسؤول ـ سواء كان المسؤول من الغير أم هو نفسه الضحية ـ عن الحادث قد اكتتب تأمينا على مركبته المسببة للحادث لدى إحدى شركات التأمين الوطنية، فعليه المطالبة أمام هذه الأخيرة بالتعويضات المستحقة له، ماعدا الحالات المنصوص عليها في المواد 13، 14 و15 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم، أما في حالة عدم توفر شروط المطالبة بالتعويض لدى شركة التأمين وفق ما نصت عليه المادة 24 من الأمر السالف ذكره، يتعين في هذه الحالة على المضرور التقدم لطلب التعويض من صندوق ضمان السيارات الذي يحل محل المدين بالتعويض، إلا أنه لكي تقوم هذه الهيئات بتعويض الضحية لا بد من تحديد نسبة الأضرار اللاحقة بها ، و تحديد

هذه النسب يكون بتقرير يضعه خبير إذ يستخدم في ذلك خبراته ومعارفه الفنية، للوصول الى تحديد دقيق لها (المطلب الأول)، لتقوم بعد ذلك الهيئات السابق ذكرها ـ سواء شركة التأمين أو صندوق ضمان السيارات ـ بتحديد مقدار التعويض بناء على تقرير الخبير على أساس الجدول الملحق بالأمر رقم 74-15 والقانون رقم 88-31 المعدّل له (المطلب الثاني)، وفي حالة عدم استيفاء المضرور لحقه في التعويضات عن طريق التسوية الودية للنزاع، لا يبقى أمامه سوى اللجوء إلى القضاء عن طريق رفع دعوى مدنية بالتبعية للدعوى العمومية، في حالة تحريك هذه الأخيرة من قبل وكيل الجمهورية، أو برفعها أمام القسم المدني الذي له الولاية العامة أساسا في مثل هذه الدعاوى، وذلك للحصول على تعويض قضائي لجبر الضرر اللاحق به (المطلب الثالث).

المطلب الأول

الخبرة

تهدف الخبرة عموما إلى التعرف على وقائع مجهولة من خلال الواقع المعلوم، فهي وسيلة تضيف إلى الدعوى دليلا، إذ يتطلب هذا الإثبات معرفة أو دراية لا تتوفر لدى بعض الهيئات، التي هي بأمس الحاجة لتقرير فني يعده صاحب الاختصاص في ذلك المجال لتستند إليه.

نظرا لهذه الأهمية البالغة التي يتميز بها هذا التقرير الفني في مساعدة تلك الهيئات في القيام بواجبها على أحسن وجه، ينبغي تعريف هذا الفني الذي يُعرف بالخبير و تحديد شروط تعيينه (الفرع الأول)، وكذا معرفة هذه الهيئات التي تتولى مهمة تعيينه من أجل أن يحيطها بالمسائل الفنية التي تغيب عنها وذلك ليس بجهل منها وإنما لدخولها ضمن تخصصات لا يفترض علمها بها (الفرع الثاني).

الفرع الأول
تعريف الخبير وتحديد شروط تعيينه

نتناول بالدراسة المقصود بالخبير وذلك من خلال تعريفه (أولا)، لنتطرق بعد ذلك إلى تحديد شروط تعيينه (ثانيا).

أولا: تعريف الخبير:

يمكن تعريف الخبير بصفة عامة، على أنه: كل شخص طبيعي أو معنوي له دراية بموضوع معين.

فالشخص الطبيعي قد يكون طبيبا أو مهندسا في مجال معين، وحتى الشخص الذي له دراية وإن لم يكن لديه مؤهلات علمية.

أما الخبير الذي قد يكون شخصا معنويا، يمكن تصوره في حالة ما إذا كلفت هيئة معينة أو شركة ما للقيام بخبرة محددة تدخل ضمن اختصاصها، مثل الشركة الجزائرية للخبرات[1].

كما يعد خبيرا كل شخص مؤهل لتقديم خدمة في مجال البحث عن أسباب، طبيعة، امتداد وتقييم الأضرار والتحقق من ضمان التأمين[2].

ثانيا: شروط تعيين الخبير:

حدد القرار الوزاري المؤرخ في 08 يونيو 1966، كيفية التسجيل والشطب من قوائم الخبراء والشروط الواجب توافرها لاكتساب صفة الخبير، وبقي العمل به إلى أن جاء المرسوم التنفيذي رقم 95-310[3] الذي أدخل تعديلات جديدة باعتماده الشخص المعنوي كخبير .

---

1 - لحاق عيسى، الاستثناءات الواردة على مبدأ تعويض ضحايا حوادث المرور، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر العاصمة، 2004-2005، ص 84.

2 - أنظر المادة 269 من الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995، المتعلق بالتأمينات، ج ر عدد 13 الصادر في 08 مارس 1995.

3 - مرسوم تنفيذي رقم 95-310 مؤرخ في 10 أكتوبر 1995، يحدد شروط التسجيل في قوائم الخبراء القضائيين وكيفياته، كما يحدد حقوقهم و واجباتهم، ج ر عدد 60 الصادر في 15 أكتوبر 1995.

1- بالنسبة للأشخاص الطبيعية:

يجوز أن يسجل أي شخص طبيعي في قائمة الخبراء القضائيين إذا توافرت فيه الشروط التالية:

ـ أن تكون جنسيته جزائرية مع مراعاة الاتفاقيات الدولية.

ـ أن تكون له شهادة جامعية، أو تأهيل مهني معين في الاختصاص الذي يطلب التسجيل فيه.

ـ أن لا يكون قد تعرض لعقوبة نهائية بسبب ارتكابه وقائع مخلة بالآداب العامة أو الشرف.

ـ أن لا يكون قد تعرض للإفلاس أو التسوية القضائيـــة.

ـ أن لا يكون ضابطا عموميا وقع خلعه أو عزله، أو محاميا شطب اسمه من نقابة المحامين، أو موظفا عزل بمقتضى إجراء تأديبي بسب ارتكابه وقائع مخلة بالآداب العامة والشرف .

ـ أن لا يكون قد منع بقرار قضائي من ممارسة المهنة.

ـ أن يكون قد مارس هذه المهنة أو هذا النشاط في ظروف سمحت له أن يحصل على تأهيل كاف لمدة لا تقل عن سبع (07) سنـــوات.

ـ أن تعتمده السلطة الوصية على اختصاصه، أو يسجل في قائمة تعد ها هذه السلطة[1].

2- بالنسبة للأشخاص المعنوية:

يشترط في الشخص المعنوي الذي يترشح في قائمة الخبراء القضائيين ما يأتي :

ـ أن تتوفر في المسيرين الاجتماعيين الشروط المنصوص عليها في الفقرات 3 ،4 و5 من المادة الرابعة (04) من المرسوم التنفيذي رقم 95-310.

ـ أن يكون الشخص المعنوي قد مارس نشاطا لا تقل مدته عن خمس (05) سنوات، لاكتساب تأهيل كاف في التخصص الذي يطلب التسجيل فيه.

ـ أن يكون له مقر رئيسي أو مؤسسة تقنية، تتماشى مع تخصصه في دائرة اختصاص المجلس القضائي.

بعد استكمال هذه الشروط، يقدم المترشح طلب التسجيل في قائمة الخبراء القضائيين إلى النائب العام لدى المجلس القضائي الذي يختار مقر إقامته بدائرة اختصاصه، ويبين بدقة في الطلب الاختصاص أو الاختصاصات التي يطلب التسجيل فيها، ويجب أن يصطحب

1 - المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 95-310، مرجع سابق.

في طلب التسجيل الوثائق الثبوتية المتعلقة بالمعلومات النظرية والتطبيقية التي يكتسبها في الاختصاص المراد التسجيل فيه، وعند الاقتضاء يصطحب الوثائق الثبوتية التي تبين الوسائل المادية التي يحوزها المترشح ، ويمكن لوزير العدل تحديد هذه الوثائق إن لزم الأمر[1].

يجتمع المجلس القضائي ـ بعد استكمال إجراءات إيداع الملف الإداري وقبل انتهاء السنة القضائية بشهرين ـ في جمعية عامة لتحديد عدد الخبراء الباقين، والخبراء الذين تم شطبهم، وإضافة أسماء الخبراء الجدد في قائمة الخبراء[2]، وذلك بعد تأديتهم لليمين القانونية بالصيغة التالية: " أقسم بالله العظيم بأن أقوم بأداء مهمتي كخبير على خير وجه وبكل إخلاص وأن أبدي رأيي بكل نزاهة واستقلال"، لا يجدد هذا القسم مادام الخبير مقيد في الجدول، أما الذي تم اختياره من خارج الجدول فيؤدي اليمين قبل مباشرته لمهامه، وذلك أمام قاضي التحقيق أو القاضي الذي عينه من الجهة القضائية حسب الحالة.

يوقع على محضر أداء اليمين كل من القاضي المختص، الخبير والكاتب، ويجوز في حالة قيام مانع من حلف اليمين لأسباب يتعين ذكرها بالتحديد، أداء اليمين كتابة ويرفق الكتاب المتضمن ذلك بملف التحقيق[3].

هذا فيما يتعلق بشروط تعيين الخبير بصفة عامة، أما خبير التأمين بصفة خاصة فإنه لكي يمارس مهامه لابد ـ طبقا للمادة 271 من القانون رقم 06-04[4] ـ أن يكون معتمدا من طرف جمعية شركات التأمين، ومسجلا في قائمة مفتوحة لهذا الغرض، وتبلغ القائمة إلى شركات التأمين، وتعلق في الأماكن التي تراها جمعية شركات التأمين ضرورية.

يتم تحديد شروط اعتماد، ممارسة، وشطب الخبراء طبقا للمادة 272 من القانون السالف ذكره عن طريق التنظيم، ويقصد بالتنظيم هنا المرسوم التنفيذي رقم 07-220

1 – أنظر المواد 05، 06، 07، و08 من المرسوم التنفيذي رقم 95-310، مرجع سابق.

2 – سلماني فوضيل، التعويض الإستحقاقي في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة فرحات عباس، سطيف، 2004، ص 86.

3 – أنظر المادة 145 من الأمر رقم 66-155 المؤرخ في 08 يونيو 1966، المتضمن قانون الإجراءات الجزائية المعدل والمتمم.

4 – قانون رقم 06-04 مؤرخ في 20 فبراير 2006، يُعدّل ويتمم الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 والمتعلق بالتأمينات، ج ر عدد 15 صادر في 12 مارس 2006.

إذ تنص المادة 04 منه على أن الاعتماد المذكور أعلاه يتوقف على تكوين ملف يشتمل على ما يلي:

1 -بالنسبة للأشخاص الطبيعيين:

ـ طلب خطي يحدد التخصص المطلوب.

ـ شهادة أو شهادات جامعية تتعلق بالتخصص المطلوب وخبرة مهنية مدتها خمس (05) سنوات.

ـ وثيقة تثبت توفر محل يسمح بممارسة النشاط.

ـ مستخرج من عقد الميلاد.

ـ شهادة الجنسية.

ـ مستخرج من صحيفة السوابق القضائية رقم 03.

2ـ بالنسبة للأشخاص المعنويين الذين يجب أن يكونوا خاضعين للقانون الجزائري:

ـطلب خطي من المسير الرئيسي للشركة يحدد التخصص أو التخصصات المطلوبة.

ـ نسخة من القانون الأساسي للشركة.

ـ وصل تسجيل في السجل التجاري.

ـ شهادة أو شهادات جامعية للمتدخلين تتعلق بالتخصص المطلوب[1].

بعد استيفاء هذه الشروط جميعها يصبح الخبير معتمدا من طرف جمعية شركات التأمين، ومستعدا للقيام بمهامه والتي تتمثل بصفة عامة فيما يلي:

ـ البحث عن أسباب الحادث وإثبات وقوعه المادي.

ـ تحديد طبيعة الأضرار وحجمها.

ـ تقدير و/أو تقييم الأضرار.

ـ تدوين جميع المعاينات في تقرير[2].

1 – المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 07–220 المؤرخ في 14 يوليو 2007، الذي يحدد شروط اعتماد خبراء ومحافظي العواريات وخبراء التأمين لدى شركات التأمين وشروط ممارسة مهامهم وشطبهم، ج ر عدد 46، الصادر في 15 يوليو 2007.

2 – أنظر المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 07 – 220، مرجع نفسه.

أما عن مهمة خبير التأمين بصفة خاصة فإنها تتمثل في:

ـ تحليل العوامل الاقتصادية، المالية والإحصائية قصد تحديد شروط التأمين.

ـ تقييم أخطار وتكاليف المؤمّنين و/أو المؤمّن لهم.

ـ دراسة شروط مردودية شركة التأمين ويسرها.

ـ متابعة نتائج الاستغلال ومراقبة الاحتياطات المالية للشركة.

ـ اقتراح طرق تسعير الأخطار أو إبداء الرأي فيها[1].

كما تجدر الاشارة إلى أنه يتعين على خبراء التأمين المعتمدين تحت طائلة التعرض للعقوبات المنصوص عليها في المادة 10 من المرسوم السابق ذكره، أن يلتزموا بما يأتي:

ـ ممارسة مهامهم بعناية طبقا لأعراف وتقاليد المهنة.

ـ التمتع بسلوك حسن.

ـ كما يُلزم عليهم كتمان السر المهني واحترام قواعد المهنة، طبقا للمادة 09 من المرسوم نفسه[2].

ـ كما يتعين على خبير التأمين، أن يُقدم نسخة من تقريره إلى المؤمّن والمؤمّن له، خلال الآجال المقررة في الشروط العامة المنصوص عليها في عقد التأمين، مراعيا في ذلك حاجة المضرور أو ذوي حقوقه للتعويض قصد جبر الضرر اللاحق بهم[3].

في الأخير يلاحظ أنه يمكن لجمعية شركات التأمين أن توقف أو تشطب خبير التأمين المعتمد بناء على تقرير معلل تقدمه شركة التأمين أو المؤمن له، ويترتب على مقرر الشطب تلقائيا سحب اعتماد خبير التأمين[4].

1 – أنظر المادة 07 من المرسوم التنفيذي رقم 07–220، مرجع سابق.

2 – أنظر المادة 08 من المرسوم التنفيذي رقم 07–220، مرجع نفسه.

3 – أنظر المادة 10 من المرسوم التنفيذي رقم 07–220، مرجع نفسه.

4 – أنظر المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 07–220، مرجع نفسه.

الفرع الثاني
الجهات المكلفة بتعيين الخبير

نتعرض في هذا المقام إلى تحديد الجهات المكلفة بتعيين الخبير لتقدير نسبة العجز الذي أصاب الضحية من حادث مرور، أو حجم الضرر اللاحق بالمركبة، سواء كان تقديره يأخذ صفة التسوية الودية، وفي هذه الحالة تكون شركة التأمين هي المختصة بتعيينه (أولا)، أو صندوق ضمان السيارات (ثانيا)، أو يتخذ صفة نزاع قضائي لاسيما إذا ما تعلق الأمر بالحالات المنصوص عليها في المواد 13،14 و15، من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم، أو الحالات المنصوص عليها في المادتين 03 و05 من المرسوم التطبيقي رقم 80-34، وفي هذه الحالات يكون تعيين الخبير من طرف القضاء (ثالثا).

أولا: تعيين الخبير من طرف شركة التأمين:

تنص المادة 19 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم على صدور مرسوم تطبيقي بناءا على تقرير كل من وزيري الدفاع والداخلية، ووزيري العدل والمالية، الذي يحدد الإجراءات المتعلقة بالتحقيق ومعاينة الأضرار.

بالفعل صدر المرسوم التطبيقي رقم 80-35 المتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار ومعاينتها، التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم، إذ تمنح المادة 01/07[1] منه المؤمن صلاحيات إخضاع الضحية إلى فحص طبي يجريه طبيب شركة التأمين لتحديد نسبة العجز الدائم والجزئي إذا كان له محل، وذلك من أجل تعويضه في اطار ما يسمى بالتسوية الودية أو المصالحة، وبهذه الطريقة التي حددها المشرع يمكن لشركة التأمين بواسطة الخبير المعتمد أن تؤدي دورها الاجتماعي الايجابي في حماية ضحايا حوادث المرور دون انتظار صدور حكم نهائي و ذلك من خلال

1 – تنص المادة 01/07 من المرسوم رقم 80-35 المؤرخ في 16 فبراير 1980 المتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار ومعاينتها، التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، ج ر عدد 08 الصادر في 19 فبراير 1980 على ما يلي: «***يمكن أن يلزم المؤمن المصاب بفحص يجريه عليه طبيبه المستشار الذي يحدد مدة العجز الدائم والجزئي إذا كان له محل***».

الخبرة الطبية، والتي يقوم بها الخبير المعتمد مادام التعويض أصبح حقا مكتسبا ومضمونا من تاريخ وقوع الضرر سواء انتهت الدعوى العمومية بإدانة المتهم أو ببراءته.

ثانيا: تعيين الخبير من طرف صندوق ضمان السيارات:

مادام تعويض الضحايا يرتبط بالمدين به، فمن باب أولى أن يُخضع صندوق ضمان السيارات باعتباره مدينا بتعويض الضحايا، في الحالات المنصوص عليها في المادة 24 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم، المضرور لفحص طبي يجريه طبيبه المعتمد، وذلك من أجل تحديد نسبة العجز اللاحق بالضحية من أجل تعويضه[1]، وفقا للحالات التي تستوجب تدخله حسب المادة 01/05 من المرسوم التطبيقي رقم 80-37[2].

للمضرور المصاب أن ينازع في نسبة العجز الممنوحة له من طرف الطبيب المستشار للصندوق بطبيب آخر من نفس الصندوق، أو عن طريق مطالبته بواسطة القضاء[3].

ثالثا: تعيين الخبير من طرف القضاء:

يمكن أن تتجسد هذه الحالة مثلا في كون المضرور هو نفسه المسؤول عن الحادث، إذ أن الأمر هنا يحتاج إلى صدور حكم قضائي من طرف القاضي الجزائي أو المدني حسب الحالة، كأن يكون مثلا السائق يقود المركبة بسرعة فائقة ويصطدم بحائط فيسبب له عجز دائم جزئي، فتقرير تعويضه من عدمه يخضع لصدور حكم قضائي من أجل تحديد درجة مسؤولية الضحية السائق غير المتوفى عن الحادث.

إذ يمكن للقاضي في هذه الحالة ـ أي قبل الفصل في الموضوع ـ تعيين خبير بموجب حكم تمهيدي أو تحضيري، لتحديد نسبة العجز الدائم الجزئي المكسب للتعويض أي 50% أو أكثر، بناءا على طلب الضحية أو من تلقاء نفسه وذلك كإجراء من إجراءات

---

1 – لحاق عيسى، مرجع سابق، ص ص 85-86.

2 – تنص المادة 01/05 من المرسوم رقم 80-37 المؤرخ في 16 فبراير 1980 المتضمن شروط تطبيق المادتين 32 و 34 من الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير 1974 والمتعلق بقواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات والأجهزة الضابطة لتدخله على مايلي: « ***يجوز للصندوق الخاص بالتعويضات أن يلزم المصاب بإجراء فحص من قبل طبيبه المستشار وعلى نفقته، لأجل تحديد نسبة العجز الدائم الجزئي أو الكلي عند الاقتضاء***» .

3 – بوخبزة سعيدة، مرجع سابق، ص 115.

التحقيق[1]، وفقا لما هو منصوص عليه في قانون الإجراءات المدنية والإدارية في المواد من 125 إلى 145 منه[2].

ندب خبير من شأنه أن ينير القاضي بشأن مشاكل واقعية أو مادية تحتاج إلى تحقيقات معمّقة، ويتطلب تخصص معين من قبل مهني أو فني، لذلك سمح القانون للقاضي باللجوء إلى غيره من المتخصصين في علم أو فن الموضوع المطروح عليه، طلبا لإثباته وتحقيقه.

تجدر الإشارة إلى أن مجال الخبرة القضائية يقتصر على المسائل الفنية البحتة دون المسائل القانونية، لأن المحكمة مفروض فيها العلم بالقانون علما كافيا، وهي الوحيدة التي تفصل في المسائل القانونية[3].

حدد المشرع الجزائري البيانات الأساسية التي يشتمل عليها الحكم بتعيين خبير وهي كالتالي:

- عرض الأسباب التي بررت اللجوء إلى الخبرة، وعند الاقتضاء تبرير تعيين عدة خبراء.
- بيان اسم ولقب وعنوان الخبير أو الخبراء المعيّنين مع تحديد التخصص.
- تحديد مهمة الخبير تحديدا دقيقا.
- تحديد أجل ايداع تقرير الخبرة بأمانة الضبط.

كما يجب على القاضي تحديد مبلغ التسبيق، وكذا الخصم أو الخصوم الذين يتعين عليهم ايداع هذا المبلغ لدى أمانة الضبط في الأجل الذي يحدده، على أن يكون هذا الأخير مقاربا قدر الإمكان للمبلغ النهائي المحتمل لأتعاب الخبير[4].

كما أنه في حالة ما إذا كان هنالك عدة خبراء يجب ذكر ذلك في منطوق الحكم، وعليهم القيام بإجراءات الخبرة سوية، وأن يقدمـــوا تقريرا واحدا معا، وفي حالة اختلاف آرائهم وجب على كل خبير الإدلاء برأيه مسببا إياه[5].

---

1 – لحاق عيسى، مرجع سابق، ص86.

2 – قانون رقم 08-09، مرجع سابق.

3 – بولوح عبد العلي، الخبرة القضائية وسلطة القاضي في الأخذ بها، مذكرة التخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، الدفعة الثامنة عشر، 2007 - 2010، ص ص 10–11.

4 – أنظر المادتين 128 و 129 من القانون رقم 08–09، مرجع سابق.

5 – أنظر المادة 127 من القانون رقم 08–09، مرجع نفسه.

يجب التنويه هنا أنه إذا ما لاحظ القاضي أن العناصر أو المعطيات التي بنى عليها الخبير تقديره، والمتعلق بتحديد نسبة العجز غير وافية، جاز له أن يتخذ جميع الإجراءات اللازمة وعلى الأخص أن يستدعي الخبير أمامه ليطلب منه إفادته بالمعلومات أو الإيضاحات الضرورية، كما يمكن له أن يأمر بإجراء خبرة تكميلية أو إسناد المهمة لخبير آخر.

لكن من أكثر المشاكل التي تعاني منها شركة التأمين في المجال العملي، والتي تتخذها ذريعة تدفع بها في نفس الوقت، حيث تقوم باحتجاج على أساس أن الخبير قام بالمهمة الموكولة له بدون حضورها ولا حتى استدعائها، أي أن الخبرة تعتبر غير حضورية وبالتالي مخالفة لنص المادة 135 من ق.إ.م.إ[1]، وهذا فيما عدا الحالات التي يستحيل فيها حضور الخصوم بسبب طبيعة الخبرة[2].

كما يتعين على الخبير أن يثبت في تقريره أقوال وملاحظات الخصوم، وهذا طبقا للمادة 138 من القانون السابق ذكره[3].

في الأخير بعد إنجاز التقرير من طرف الخبير المنوه عنه بموجب حكم قضائي، يقوم المضرور أو ذوي حقوقه بإعادة السير في الدعوى بموجب عريضة إعادة افتتاح الدعوى بعد الخبرة، ليتم الفصل فيها بموجب القانون[4].

---

1 – تنص المادة 135 من ق.إ.م.إ على أنه: «***فيما عدا الحالات التي يستحيل فيها حضور الخصوم بسبب طبيعة الخبرة، يجب على الخبير إخطار الخصوم بيوم وساعة ومكان إجرائها عن طريق محضر قضائي***».

2 – لحاق عيسى، مرجع سابق، ص87.

3 – تنص المادة 138 من ق.إم.إ على أنه: «***يسجل الخبير في تقريره على الخصوص:***

1. ***أقوال وملاحظات الخصوم ومستنداتهم،***
2. ***عرض تحليلي عما قام به وعاينه في حدود المهمة المسندة إليه،***
3. ***نتائج الخبرة***».

4 – زرقط سفيان، مرجع سابق، ص 33.

المطلب الثاني
طريقة التسوية الودية

يراد بالتسوية الودية في هذا المجال، المصالحة التي لا تتطلب تدخل شخص ثالث من غير المدين بالتعويض والدائن، والتي تتحصل بموجبها الضحية على التعويض بعيدا عن أي نزاع[1].

يتبين لنا من استقراء الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم وملاحقه، أنه على شركة التأمين أن تبادر باقتراح مبالغ التعويض المستحقة على الأطراف المدنية تلقائيا، إذ تنص المادة 04 من المرسوم رقم 80-35 المحدد كيفية تطبيق المادة 19 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم[2] على أنه: يجب على السلطة التي قامت بالتحقيق أن ترسل نسخة من المحضر خلال مهلة لا تتجاوز 10 أيام إلى شركات التأمين المعينة (الفرع الأول)، أما في حالة ارتكاب الحادث من قبل مجهول أو غير مؤمن عليه ـ حسب نص المادة 24 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم ـ يرسل المحضر إلى صندوق ضمان السيارات (الفرع الثاني).

الفرع الأول
إجراءات الحصول على التعويض من شركة التأمين

ينبغي على شركة التأمين، بمجرد تلقيها نسخة من محضر التحقيق الابتدائي الذي تعده الضبطية القضائية[3] بشأن وقوع حادث مرور، نتج عنه أضرار للضحية أو الضحايا حسب الحالة، أو بناءا على مثول الضحية أمامها ليطالب بحقه في التعويض، أن تقوم بعرض مبالغ

1 – فيلالي علي، مرجع سابق، ص377 .

2 – ج ر عدد 08 الصادر في 19 فبراير 1980.

3 – يقصد بالضبطية القضائية: رجال القضاء وضباط الشرطة القضائية المنصوص عليهم في المادتين 12 و15، وكذا الأعوان المنصوص عليهم في المادة 19، بالإضافة إلى الموظفون الذين تم النص عليهم في المادة 21، وأخيرا الولاة المنصوص عليهم في المادة 28 من الأمر رقم 66-155، مرجع سابق.

التعويض المقترحة على أساس الجدول الملحق بالأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم على كل الضحايا، باستثناء الحالات الواردة في المواد 13،14 و15 من الأمر نفسه[1].

في حالة رفض الطرف المدني لمبلغ التعويض المقترح من قبل المؤمن، يمكن له أن يرفع دعوى قضائية ضد شركة التأمين، أو يتأسس كطرف مدني أمام المحكمة الجزائية للمطالبة بالتعويض في حالة ما إن تم تحريك الدعوى العمومية من قبل وكيل الجمهورية.

إذا حصل نزاع بين الضحية والمؤمن، كون أن السائق كان في حالة سكر أم لا، أو أن مرتب الضحية مجادل فيه، يبقى القاضي دائما هو الحكم والمراقب لمدى تطابق التعويض مع الجدول.

كرس المشرع الجزائري دور شركة التأمين الاجتماعي بعرض الوفاء على ضحية حادث المرور، بالنظر إلى حاجة هذا الأخير للتعويض لجبر الضرر اللاحق به، وذلك بصفة تلقائية دون انتظار مصير الدعوى الجزائية[2].

وعليه فإن عدم تقديم العرض بدفع التعويض مباشرة بعد وقوع الحادث، يعتبر عدم تنفيذ للإلتزام وتأخر في الوفاء، مما يؤدي بشركة التأمين إلى الحكم عليها بتعويضات إضافية تطبيقا للمادة 14 من القانون رقم 06-04[3]، التي تنص على مايلي: « ***إذا لم يدفع التعويض المذكور في المادة 13 أعلاه، في الآجال المحددة في الشروط العامة لعقد التأمين، يحق للمستفيد طلب هذا التعويض بإضافة الفوائد عن كل يوم تأخير، على نسبة إعادة الخصم***».

---

1 – تنص المادة 13 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم على مايلي: « ***إذا حمل سائق المركبة جزء 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 لـــ 50% فأكثر، ولا يسري هذا التخفيض على ذوي حقوقه في حالة الوفاة***».

كما تنص المادة 14 من الأمر نفسه على مايلي: « ***إذا كانت المسؤولية الكاملة أو الجزئية عن الحادث مسببة من القيادة في حالة السكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة، فلا يحق للسائق المحكوم عليه لهذا السبب، المطالبة بأي تعويض، ولا تسري هذه الأحكام على ذوي حقوقه في حالة الوفاة*** ».

تضيف المادة 15 من الأمر نفسه أنه: « ***إذا سرقت المركبة فلا ينتفع السارق والأعوان بتاتا من التعويض، ولا تسري هذه الأحكام على ذوي حقوقهم في حالة الوفاة، وكذلك على الأشخاص المنقولين أو ذوي حقوقهم*** ».

2 – بن طباق مراد، مرجع سابق، ص ص 28 – 29.

3 – ج ر عدد 15 الصادر في 12 مارس 2006.

بالرجوع إلى المادة 13 من القانون نفسه نجدها تنص على:

« ***يدفع التعويض أو المبلغ المحدد في العقد في أجل تنص عليه الشروط العامة لعقد التأمين.***

يجب أن يأمر المؤمن بإجراء الخبرة عندما تكون ضرورية في أجل أقصاه سبعة (07) أيام ابتداء من يوم استلام التصريح بالحادث.

يجب على المؤمن أن يعمل على ايداع تقرير الخبرة في الآجال المحددة في عقد التأمين ».

كما يعد الحكم على شركة التأمين بالتعويضات الإضافية، في حالة عدم تقديمها عرضا للمضرور بدفع تعويض له مباشرة بعد وقوع حادث المرور، بمثابة تطبيق للمادة 02/182 من التقنين المدني الجزائري[1].

هكذا تعتبر المصالحة أو التسوية الودية للنزاع الزامية بالنسبة لشركة التأمين واختيارية بالنسبة للضحية وذوي الحقوق، وبالتالي نخلص إلى أن إصلاح الضرر عن طريق التعويض بالتراضي يؤدي إلى تخلي القاضي عن الدعوى المدنية، ويسمح بالإسراع في تسوية قضايا التعويض ومكافحة تراكم قضايا حوادث المرور أمام المحاكم[2].

الفرع الثاني

إجراءات الحصول على التعويض من صندوق ضمان السيارات

يلتزم الصندوق بتعويض المصاب عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور، في حالة ما لم يؤد له التعويض من قبل شخص أو هيئة مكلفة بدفعه طبقا للأحكام القانونية والتنظيمية، وبذلك يجب على المدين بالتعويض إعلام الصندوق عن الحادث خلال مدة شهر بموجب رسالة موصى عليها مع الاشعار بالاستلام، يُبلّغ فيها الصندوق المذكور بكل مشروع اتفاق ودي، أو مصالحة ما بين المدين والمضرور، الهدف منها تحديد ودفع التعويضات المترتبة على من ارتكب الحادث الجسماني غير المؤمن منه، ولصندوق ضمان السيارات أن يعلن موقفه من ذلك خلال مدة شهرين تبتدئ من تاريخ استلامه التبليغ.

---

1 – تنص المادة 02/182 من التقنين المدني الجزائري المعدل والمتمم على مايلي: « ***غير أنه إذا كان الالتزام مصدره العقد، فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشا أو خطأ جسيما إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد*** ».

2 – زرقط سفيان، مرجع سابق، ص24.

لكي يستفيد المصاب أو ذوي حقوقه من التعويض المدفوع من قبل الصندوق، لجبر الأضرار الجسمانية اللاحقة بهم بسبب استعمال المركبات البرية ذات محرك، لابد أن يكون المسؤول عن الأضرار قد بقي مجهولا، أو أن المسؤول عن الأضرار قد سقط حقه في الضمان وقت الحادث، أو كان ضمان المسؤول عن الحادث غير كاف، أو غير مؤمن له، أو أن المسؤول غير مقتدر بصفة كلية أو جزئية[1]، كما نصت على ذلك المادة 24 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم، وفي هذه الحالات يُلزم صندوق ضمان السيارات بالتعويض عنها.

غير أن الصندوق بالإضافة إلى ما ورد سابقا في البحث، لا يقوم بدفع التعويض إلى المصاب أو ذويه من حوادث المرور إلا إذا أثبتوا توافر الشروط المنصوص عليها في المادة 30 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم - السالف ذكرها في الفصل الأول من هذا البحث - .

يمكن لصندوق ضمان السيارات أن يتدخل في الخصومة أويتم إدخاله فيها رغما عنه:

أولا: حالة تدخل الصندوق في الدعوى: يمكن للصندوق أن يتدخل أمام المحاكم الجزائية في جميع الدعاوى المقامة بين المصابين أوذوي حقوقهم من جهة، وبين المسؤول أو المسؤولين عن الأضرار غير المشمولين بالضمان من جهة أخرى، كما يمكن أن يتدخل الصندوق أمام المحاكم المدنية المختصة أصلا، لكن لكي يستطيع الصندوق أن يتدخل يجب على المصابين أو ذوي حقوقهم وبمجرد علمهم بالجلسة المحددة لعرض القضية، أن يعلموا الصندوق بتأسيسهم كأطراف مدنية وذلك بموجب رسالة موصى عليها مع إشعار بالاستلام[2].

ثانيا: الدعوى المقامة ضد الصندوق: يجوز للمصاب أو ذوي حقوقه المتوفرة فيهم شروط المطالبة بالتعويض من الصندوق، أن يقدموا طلبات التعويض للصندوق قبل مباشرة أي دعوى قضائية، وإذا سبق صدور حكم ضد المسؤول عن الحادث وجب ارفاق هذا الحكم مع طلب التعويض[3]، والغاية من هذا الأسلوب هو أن المشرع حدد للصندوق مهلة شهرين من تاريخ استلامه الطلب لإبداء الرأي فيه، فإذا انقضت المهلة دون أن يرد الصندوق

1 - بعجي محمد، مرجع سابق، ص ص 329- 330.

2 - المادة 11 من المرسوم رقم 80-37، مرجع سابق.

3 - المادة 15 من المرسوم رقم 80-37، مرجع نفسه.

عن الطلب بالموافقة أو الرفض، جاز للمصاب أو ذوي حقوقه رفع دعوى ضده أمام المحكمة المختصة – التي وقع في دائرة اختصاصها الحادث – ، التي تحكم إما برفض الدعوى إن كانت غير مؤسسة أو تحكم على الصندوق بدفع التعويضات اللازمة للمتضرر، فالطلب هنا بمثابة قيد شكلي لقبول المطالبة القضائية، وتخلفه ينشأ عنه عدم قبول الدعوى شكلا[1].

أجاز القانون للمتضررين الذين تقادمت دعواهم ضد الصندوق ولم يستفيدوا من حقوقهم، أن يتوجهوا بطعن إداري أمام وزير المالية للبت فيه، وتوضع في هذا الطعن كافة الظروف التي منعت المصاب أو ذوو حقوقه من مطالبة الصندوق[2].

المطلب الثالث

إجراءات الحصول على التعويض القضائي

إذا تعذر الوصول إلى مصالحة ودية بين الضحية والمدين بالتعويض لسبب ما، غالبا ما يدور حول رفض الضحية لعرض التعويض المقدم من طرف المؤمن، أو حول الخلاف في تقدير نسبة العجز، أو تاريخ الشفاء أو الجبر، أو طبيعة المرض أو الإصابة، يبقى بذلك السبيل الوحيد في الشريعة العامة هو اللجوء إلى القضاء، إذ يقوم الضحية أو ذوي حقوقه برفع دعوى قضائية للمطالبة بالتعويض لجبر الضرر اللاحق بهم، وذلك إما في شكل دعوى مدنية تبعية للدعوى العمومية، وذلك في حالة قيام وكيل الجمهورية بتحريك هذه الأخيرة أمام القضاء الجزائي (الفرع الأول)، وإما أن يقوم المعني بالتعويض برفعها مباشرة أمام المحكمة المدنية التي لها الولاية العامة في الاختصاص في مثل هذه الدعاوى (الفرع الثاني).

1 – قرشوش عبد العزيز، التعويض عن حوادث المرور، محاضرات ألقيت على طلبة قسم الكفاءة المهنية للمحاماة، جامعة فرحات عباس، سطيف، 2006، ص ص 115–117.

2 – المادة 18 من المرسوم رقم 80–37، مرجع سابق.

الفرع الأول
إجراءات الحصول على التعويض أمام القاضي الجزائي

نتطرق في هذا الصدد إلى كيفية اتصال وكيل الجمهورية بالقضية وطريقة تصرفه فيها (أولا)، لنتناول بالدراسة بعد ذلك الحكم في الدعوى العمومية والمدنية أمام القاضي الجزائي (ثانيا).

أولا: كيفية اتصال وكيل الجمهورية بالقضية وطريقة التصرف فيها:

باعتبار أن الدعوى العمومية ملك للمجتمع، يمارسها ويباشرها وكيل الجمهورية، فبمجرد وقوع الحادث الجسماني للمرور تقوم مصالح الضبطية القضائية بالتحريات الأولية اللازمة لمعاينة الحادث وتحرير محضر بشأنه، يبين فيه ظروف الحادث، أسبابه الحقيقية وإثبات مدى الأضرار اللاحقة بالضحية أو الضحايا حسب الحالة، كما يجب أن يتضمن حتما البيانات التالية:

- أسماء مالكي وسائقي السيارات المعنية بالحادث، وألقابهم وعناوينهم.
- رقم رخصة القيادة للسائقين وتاريخ تسليمها ومكانها.
- مميزات السيارات المعنية بالحادث وأرقام تسجيلها.
- اسم وعنوان شركات التأمين المعنية بالتعويض عن الأضرار المسببة للأشخاص والسيارات.
- النسب الكامل للمصاب، وعند الاقتضاء لذوي حقوقه.
- صناديق الضمان الإجتماعي التي ينتمي إليها عند الاقتضاء المصاب وكذلك أرقام تسجيلها.

يرسل بعدها أصل المحضر ونسخة مصادقة عنه مع جميع الوثائق الثبوتية وخاصة خريطة الحادث، خلال مهلة لا تتجاوز عشرة (10) أيام ابتداء من تاريخ انتهاء التحقيق إلى وكيل الجمهورية لدى المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها مكان وقوع الحادث، ونسخة من المحضر المحرر إلى شركات التأمين المعنية ـ خلال نفس الآجال (عشرة أيام) ـ ويمكن أن يتحصل المضرور أو ذوو حقوقه على نسخة منه من وكيل الجمهورية خلال مهلة أقصاها ثلاثون (30) يوما ابتداء من تاريخ طلبها.

تجدر الإشارة إلى أنه في حالة ما إن كانت الإصابة الجسمانية الناجمة عن حادث المرور قد تسبب فيها شخص مجهول أو غير مؤمن عليه، فإنه في هذه الحالة يجب إرسال نسخة من المحضر المحرر من قبل مصالح الضبطية القضائية إلى صندوق ضمان السيارات، وذلك خلال مهلة لا تتجاوز عشرة (10) أيام ابتداء من تاريخ انتهاء التحقيق ـ أي نفس المهلة الأولى ـ

يجب أن يسعى المضرور للحصول على أول شهادة طبية تثبت مدى الضرر الذي لحقه، وينبغي أن ترسل هذه الشهادة خلال ثمانية (08) أيام ابتداء من تاريخ الحادث إلى السلطة التي شرعت في التحقيق[1]، إلا في حالة القوة القاهرة، هذا في حالة الجرح الخطأ.

أما في حالة القتل الخطأ، فيمتثل المتهم أمام السيد وكيل الجمهورية، الذي قدم له محضر التحريات الأولية عن الحادث، المحرر من قبل الضبطية القضائية بعد إجراء التحقيق.

بعد دراسة وكيل الجمهورية للمحضر والوثائق المرفقة به، يقوم بتكييف الجريمة ـ أي يحدد التكييف المناسب للجريمة، إذا ما كانت مخالفة أم جنحة أم جناية ـ ، ويحرك الدعوى العمومية.

يحيل القضية أمام محكمة الجنح إذا كان عجز الضحية عن العمل يفوق ثلاثة (03) أشهر، أو أصيب بعاهة مستديمة بتهمة الجرح الخطأ المنصوص والمعاقب عليها بنص المادة 289 من ق.ع[2]، أو في حالة وفاة الضحية إثر الحادث بتهمة القتل الخطأ المنصوص والمعاقب عليها بالمادة 288 من ق.ع[3].

---

1 – أنظر المواد من 01 إلى 05 من المرسوم رقم 80–35، مرجع سابق.

2 – تنص المادة 289 من ق.ع على ما يلي : « ***إذا نتج عن الرعونة أو عن عدم الاحتياط إصابة أو جرح أو مرض أدى إلى العجز الكلي عن العمل لمدة تجاوز ثلاثة أشهر فيعاقب الجاني بالحبس من شهرين إلى سنتين وبغرامة من 500 إلى 15.000 دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين*** ».

3 – تنص المادة 288 من ق.ع على مايلي: « ***كل من قتل خطأ أو تسبب في ذلك برعونته أو عدم احتياطه أو عدم انتباهه أو اهماله أو عدم مراعاته الأنظمة يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى ثلاث سنوات وبغرامة من 1.000 إلى 20.000 دينار*** ».

ثانيا: الحكم في الدعوى العمومية والمدنية أمام القاضي الجزائي:

بعد أن يتصرف وكيل الجمهورية في الملف المحال إليه من طرف الضبطية القضائية، ويُحدد له الجلسة بعد إحالته على محكمة الجنح أو المخالفات، تأتي مرحلة المحاكمة باعتبار أن المحكمة هي صاحبة الإختصاص في ذلك.

يستند القاضي الجزائي عند فصله في الدعوى العمومية على وقائع القضية والنتيجة التي خلص إليها التحقيق، والمناقشات التي دارت بالجلسة والأدلة الثبوتية في الملف، كي يحدد بعدها من المسؤول عن الحادث، فقد يحكم حينئذ بإدانة المتهم أو ببراءته.

علما أن ارتكاب الجريمة ينشأ عنه حقان، أحدهما للدولة وهو حقها في حماية المجتمع واقتضاء العقاب، والذي يتمثل في الدعوى العمومية. أما الحق الآخر فهو حق خاص، يتمثل في حق المضرور في اقتضاء التعويض والمتمثل في الدعوى المدنية.

تجدر الإشارة إلى أن المطالبة بالتعويض عن الحق الخاص كقاعدة عامة هو من اختصاص المحاكم المدنية، لكن المشرع الجزائري استثنى من هذه القاعدة دعوى المطالبة بالتعويض عن الضرر الناشئ مباشرة عن الفعل المجرّم، وأجاز للمحكمة الجزائية أن تفصل فيه بصفة تبعية للدعوى العمومية.

1 ـ في حالة الحكم جزائيا بإدانة المتهم:

إن القاضي الجزائي إذا حكم بإدانة المتهم، وتأسست الضحية كطرف مدني أو ذوي حقوقها، ينبغي عليه أن يفصل في الدعوى المدنية بالتبعية ، وذلك تبسيطا للإجراءات ومعرفة القاضي الجزائي بعناصر الدعوى من خلال التحقيق الذي أجراه، وتفاديا لتضارب الأحكام الصادرة بشأن نفس الوقائع، وهنا القاضي الجزائي كالقاضي المدني يطبق النصوص المدنية طبقا للجدول الملحق بالأمر رقم 74- 15 المعدل والمتمم.

أيدت المحكمة العليا هذا الموقف في العديد من القرارات، مبرزة ذلك بعدم وجود نص صريح في المراسيم التطبيقية للأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم يمنع القاضي الجزائي من الفصل في الدعوى المدنية، إذ يستمر اختصاص هذا الأخير في الفصل في الدعوى المدنية لسببين:

أ ـ أن القضاء الجزائي يتميز بالسرعة، وهي ميزة تطابق أهداف المشرع الجزائري من وراء إصداره الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم.

ب ـ أن القاضي الجزائي تتوفر لديه كل الوثائق الضرورية والمعلومات التي تسهل عليه الحكم بالتعويض، وهذا يجنب الضحية أتعاب رفع دعوى جديدة أمام القضاء المدني وإعفائه من طول الإجراءات.

2 ـ في حالة الحكم بالبراءة في الدعوى العمومية:

إن القاضي الجزائي يبق مختصا بالفصل في الدعوى المدنية، حتى ولو نطق ببراءة المتهم من التهمة المتابع بها في الدعوى العمومية، لأن ذلك يهدف إلى تلقائية التعويض دون النظر للمسؤولية، كما أن كلا الدعويين – الدعوى العمومية والدعوى المدنية – مستقلين في العلاقة وفي الإثبات وفي المسؤولية وحتى من حيث الحكم لأن:

أ ـ أساس الحكم في الدعوى الجزائية هو اقتناع القاضي طبقا للمادتين 212 و 213 من ق.إ.ج[1].

ب ـ أساس التعويض في حوادث المرور هو المادة 08 والملحق التابع للأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم. مادام أن الأساس يختلف فإن الواقع يفرض تحديد اختصاص محكمة الجنح عند حكمها بالبراءة، وهو اختصاص لم يعد يرتكز على المسؤولية الناتجة عن الخطأ، إنما أصبح يرتكز على عنصر مادي وهو الضرر أي إثبات الضرر من جرّاء حادث المرور، بذلك فإن التعويض أصبح يتم بصفة تلقائية على أساس المسؤولية بدون خطأ. وهذا ما أقرته المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 1998/12/25 تحت رقم 197248 والذي جاء فيه: « ***المبدأ أن كل حادث سير سبب أضرارا جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها. لما ثبت في قضية الحال أن قضاة الموضوع لما صرحوا بعدم الاختصاص في الدعوى المدنية بعدم ثبوت الخطأ الجزائي يكونون بذلك قد خالفوا أحكام***

---

1 – تنص المادة 212 من ق.إ.ج على ما يلي: « ***يجوز إثبات الجرائم بأي طريق من طرق الإثبات ماعدا الأحوال التي ينص فيها القانون على غير ذلك، وللقاضي أن يصدر حكمه تبعا لاقتناعه الخاص.***

ولا يسوغ للقاضي أن يبني قراره إلا على الأدلة المقدمة له في معرض المرافعات والتي حصلت المناقشة فيها حضوريا أمامه».

كما تنص المادة 213 من القانون نفسه على مايلي: « ***الإعتراف شأنه كشأن جميع عناصر الإثبات يترك لحرية تقدير القاضي***».

المادة المذكورة أعلاه التي تخضع التعويض لنظرية الخطر وليس لنظرية الخطأ. ومتى كان كذلك استوجب نقض القرار»[1].

الفرع الثاني

إجراءات الحصول على التعويض أمام القاضي المدني

قد تفصل المحكمة الجزائية في الدعوى المدنية للمطالبة بالتعويض عن الضرر الناشئ عن حوادث المرور ـ كما تمت الإشارة إلية سابقا ـ وقد تختص بها المحكمة المدنية باعتبارها صاحبة الولاية بها أساسا[2]، إذ هنالك حالات أين يحفظ فيها وكيل الجمهورية أوراق القضية لوفاة المتسبب في الحادث[3].

---

1 – زرقط سفيان، مرجع سابق، ص ص 25 – 27.

2 – كما نصت على ذلك المادة 03/32 من ق.إ.م.إ : « ***تفصل المحكمة في جميع القضايا، لاسيما المدنية والتجارية والبحرية والاجتماعية والعقارية وقضايا شؤون الأسرة والتي تختص بها إقليميا*** ».

3 – توجد أسباب قانونية وأخرى موضوعية قد تدفع النيابة العامة – وكيل الجمهورية – إلى اصدار الأمر بحفظ أوراق القضية، بمعنى أنه لا وجه لمتابعة الدعوى العمومية، ومن الأسباب القانونية نذكر منها مثلا:

– الحفظ لعدم الجريمة: بمعنى تخلف ركن من أركان الجريمة، بحيث لا يمكن إعطائها وصف الجريمة.

– الحفظ لامتناع العقاب: يتوافر هذا السبب عند وجود نص يجرم الفعل ونص آخر يعفي الفاعل من العقاب، حيث أنه لا فائدة من تحريك الدعوى العمومية.

– الحفظ لامتناع المسؤولية: عندما يتوافر مانع من موانع المسؤولية كالجنون مثلا.

– الحفظ لانقضاء الدعوى العمومية بحيث تنقضي هذه الأخيرة لعدة أسباب: منها ما هو عام كوفاة المتهم أو العفو الشامل أو إلغاء نص التجريم أو صدور حكم بات، ومنها ما هو خاص كسحب الشكوى والصلح القانوني.

أما بالنسبة للأسباب الموضوعية التي تؤدي بدورها إلى إصدار الأمر بحفظ أوراق الدعوى نذكر منها:

– الحفظ لعدم معرفة المتهم: يتعلق هذا السبب بالجنح والمخالفات التي يتم فيها رفع الدعوى العمومية أمام جهة الحكم ضد شخص معلوم.

– الحفظ لعدم كفاية الأدلة: في نهاية التحقيقات التي قامت بها الضبطية القضائية، اتضح بأن الأدلة التي جمعتها غير كافية لإدانة المشتبه فيه، وعليه فالنيابة العامة تقوم بحفظ الأوراق.

فيترتب عن مقرر الحفظ بذلك عدم تحريك ومباشرة الدعوى العمومية من طرف النيابة العامة، وبذلك فإنه ليس بإمكان الضحية أو المدعي المدني أن يرفع دعواه المدنية أمام الجهة القضائية الجزائية، لأن من شروط قبول هذه الدعوى أن تكون تابعة للدعوى العمومية وهذه الأخيرة لم تعد قائمة، وبذلك يصدر القاضي الجنائي حكم بعدم الاختصاص، ولا يكون أمام المدعي المدني في هذه الحالة سوى اللجوء إلى القضاء المدني ليرفع دعواه المدنية أمامه، ليطالب بالتعويض لجبر الضرر اللاحق به. أنظر خوري عمر، شرح قانون الإجراءات الجزائية، محاضرات ألقيت على طلبة قسم الكفاءة المهنية للمحاماة، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2007، ص ص 12 – 13.

يبقى السبيل الوحيد أمام المضرور أوذوي حقوقه هو طريق المطالبة المدنية عن طريق رفع دعوى عادية أمام المحكمة المدنية، وذلك بعد استدعاء جميع الأطراف طبقا للقانون هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى فلقد أوجب القانون رقم 88-31 استدعاء المؤمن (شركة التأمين) أمام الجهة القضائية الناظرة في القضايا الجزائية في نفس الوقت الذي يتم فيه استدعاء أطراف الخصومة طبقا لقانون الإجراءات الجزائية، وهذا إذا كان الحادث ناجما عن مركبة مؤمنة، وأوجب كذلك استدعاء صندوق ضمان السيارات فيما يخصه.

إذا أوجب المشرع أمام القضاء الجزائي استدعاء المؤمن، فيجب أيضا ضمن نفس الأوضاع استدعاء المؤمن أمام المحكمة المدنية، ذلك أن هناك مشكل إجرائي مطروح على المستوى العملي في المحاكم، والذي يتمثل في إصدار أحكام قضائية على المؤمن باعتباره ضامنا أو مسؤولا مدنيا، وهذا دون استدعائه لحضور المحاكمة، وبالتالي فشركة التأمين لا تطلع على الحكم إلا يوم تقديمه لها قصد التنفيذ، فتجد نفسها أمام حكم حائز لقوة الشيء المقضي فيه، وبذلك قد تمتنع هذه الأخيرة عن التنفيذ بدعوى أنها ليست طرفا في الحكم، وأمام هذا الوضع كان يتحتم على المعني بالأمر أن يرفع دعوى مدنية، يطلب فيها من المحكمة إعلان إشراك المؤمن الذي قضى عليه بالتعويض، والقاضي المدني بعد إطلاعه على الحكم الذي يقضي بالتعويض، وعلى عقد التأمين المبرم بين المدعي والمسؤول في الحادث والذي كان ساريا وقت وقوع الحادث، يحكم بإعلان اشتراك المؤمن في الحكم الأول ويقضي عليه بتحمل التعويض، فطول هذه الإجراءات ليس في صالح المضرور الذي هو بأمس الحاجة للتعويض، لذا ينبغي استدعاء المؤمن وجوبا أمام المحكمة المدنية صاحبة الإختصاص، كي يستطيع ممثل هذه الشركة أن يناقش طلبات التعويض المقدمة من قبل المصابين أو ذوي حقوقهم في إطار الدعوى المدنية.

يكون لضحايا حوادث المرور أو لذوي حقوقهم أن يطالبوا الدولة بأن تسدد لهم تعويضات مدنية جبرا للأضرار اللاحقة بهم، والتي تسببت فيها المركبات التابعة لها، سواء كانت ملكا لها أو تحت حراستها، فيلجأ المتضررون إلى الجهات القضائية المختصة لمقاضاة الدولة باعتبارها مسؤولة مدنيا عن السائقين التابعين لإحدى مصالحها العمومية، ففي هذه

الحالة يقوم الوكيل القضائي للخزينة العامة بتمثيل الدولة الجزائرية أمام القضاء طبقا للمادة الأولى في فقرتها الثانية من القانون رقم 63-198 [1].

لعل عند دراستنا لهذه النقطة تعترضنا مسألة وهي: مدى حجية الحكم الجزائي أمام القاضي المدني؟

يرى بعض الفقه في هذا الإطار، أنه إذا كان الخطأ الذي يستوجب المسؤولية الجنائية هو نفس الخطأ الذي يرتب المسؤولية المدنية، يترتب على ذلك أن الحكم الجنائي القاضي ببراءة المتهم لعدم ثبوت الخطأ في جانبه يستوجب بالضرورة رفض الدعوى المدنية المؤسسة على هذا الخطأ، على اعتبار أن الخطأ الجنائي لا يختلف في أي عنصر من عناصره عن الخطأ المدني، وعليه يمكن القول أن الحكم الجنائي الصادر ببراءة المتهم لعدم نسبة الخطأ إليه يقيد القاضي المدني الذي لا يستطيع أن ينسب الخطأ لهذا المتهم في دعوى التعويض المتابع بها. أما إذا كان هذا الأخير يعاقب على صورة معينة من الخطأ، فإن الحكم الجنائي القاضي ببراءة المتهم لانعدام خطئه، لا يحول دون نسبة الخطأ المدني إلى المدعى عليه في دعوى التعويض المرفوعة ضده أمام المحكمة المدنية.

إذ يبدو جليا أنه من أجل الحصول على التعويض، يكفي إثبات وقوع ضرر بسبب مركبة ولا يشترط أن يكون السائق مخطئا أم غير مخطئ، بل أن خطأ الضحية نفسه يفتح الحق في التعويض، ذلك أن التعويض يؤسس على الضمان، ومن ثمة فالحكم الصادر بالبراءة أمام المحكمة الجزائية لا يلزم القاضي المدني المعروضة عليه دعوى التعويض.

يفصل القاضي المدني ـ بعد تفحصه للشروط الشكلية لرفع الدعوى أمام المحكمة وفقا لما نص عليه قانون الإجراءات المدنية والإدارية[2] ـ في ملف الدعوى، إلا أنه قد يصدر حكما تمهيديا أو تحضيريا قبل الفصل في الموضوع في الحالة التي يقوم فيها بتعيين خبير بناء على طلب الضحية المضرور أو من تلقاء نفس القاضي، وذلك كإجراء من إجراءات التحقيق وفقا لما تقضي به المادة 125 ومايليها من ق.إ.م.إ، وذلك بإسناد المهمة الفنية للخبير الذي يحدد له في منطوق حكمه المهمة التي يقوم بها.

---

1 – قانون رقم 63-198 مؤرخ في 08 يونيو 1963، يتضمن إنشاء الوكالة القضائية للخزينة العمومية، ج ر عدد 38 الصادر في 11 يونيو 1963.

2 – أنظر المادة 13 وما يليها من ق.إ.م.إ، مرجع سابق.

إذن كل ما تم ذكره حتى الآن يفيد في توضيح الإجراءات اللازمة لحصول المضرور أو ذوي حقوقه على التعويض، سواء كان ذلك بموجب حكم جزائي أو حكم مدني، لتأتي بعدها مرحلة تنفيذ ذلك الحكم وهي مرحلة مهمة، لأنها المرحلة التي يتحصل فيها المضرور على التعويض، ولعل ما يعترضنا هنا هو مدى حجية الحكم المدني على شركة التأمين؟

فجميع الدعاوى الناشئة عن حوادث المرور المرفوعة من المتضررين، متى كانت مقبولة شكلا ومؤسسة موضوعا، يفصل فيها بموجب حكم قد يقضي بعدم مسؤولية المؤمن له أو يقضي بمسؤوليته وإلزامه بالتعويض، فإن حجية هذا الحكم من شركة التأمين تختلف باختلاف ما إن كان المؤمن له قد واجه الدعوى وحده، أم واجهها بالاشتراك مع شركة التأمين، أم كانت هي التي واجهتها وحدها.

الحالة الأولى: هي الحالة التي يواجه فيها المؤمن له وحده دعوى المسؤولية، والحكم الصادر بتعويض المضرور لا يكون بذاته حجة على المؤمن، وإنما مجرد قرينة بسيطة على الضرر الذي أصاب المؤمن له جراء تحقق الخطر المؤمن منه، فالحكم الذي تصدره المحكمة الجزائية بإدانة المؤمن له جزائيا يكون حجة على المؤمن من حيث مبدأ تحقق المسؤولية، والتي لا يكون للمؤمن أن يناقش هذا المبدأ، بل يقتصر حقه على المنازعة في مدى هذه المسؤولية، كأن يدفع بتحمل المؤمن له للضرر اللاحق به وذلك لثبوت خطأ هذا الأخير طبقا لأحكام المواد 13،14 و15 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم وهنا في هذه الحالة المؤمن له أن يرفع ضد المؤمن إمّا:

- دعوى الحلول: لكي يحل المؤمن محله في دفع التعويضات المحكوم بها عليه للمحكوم له.
- وإمّا دعوى الرجوع على المؤمن: لاسترجاع المبالغ المالية التي دفعها للمحكوم له تنفيذا للحكم الذي ألزمه بالتعويض.

من ثمة فإنه يجب على القضاة ألاّ يحكموا على شركة التأمين بدفع التعويضات، أو يحكموا على المؤمن له تحت ضمانها، إلاّ إذا كانت طرفا في الدعوى بصفة قانونية وبلّغت تبليغا صحيحا.

الحالة الثانية:هي الحالة التي يشارك المؤمن فيها المؤمن له في مواجهة دعوى المسؤولية، فإن الحكم الذي يصدر فيها ويقضي بتعويض المضرور بسبب الحادث يكون حجة على المؤمن، سواء كان المؤمن له هو الذي أدخله في الدعوى أم تدخل فيها تلقائيا.

يستطيع هنا المسؤول المدني أن يطلب في الجلسة أمام المحكمة أو في مذكراته التي يقدمها للمحكمة، حلول المؤمن محله في دفع التعويض للمضرور مباشرة بدلا من الرجوع عليه بدعوى الضمان، وهنا تحكم المحكمة على المسؤول المدني المتسبب في الضرر بالتعويض، على أن تحل محله شركة التأمين في دفع التعويضات المحكوم بها للمضرور، تطبيقا لأحكام المادة 35 من القانون رقم 80-07 [1]، وبالعكس يجوز كذلك للمؤمن أن يحل محل المؤمن له في رجوعه بالتعويض على الغير المسؤول عن إحداث الخطر المؤمن منه.

الحالة الثالثة: هي الحالة التي يواجه فيها المؤمن وحده دعوى التعويض، فإن الحكم الصادر بتعويض المضرور أو المضرورين يكون حجة على المؤمن، وذلك أن المؤمن له قد يكون هو المتضرر طالب التعويض لعدم وجود المسؤول الذي يمكن أن يرفع الدعوى ضده، وقد يكون المضرورين ذوي حقوق المؤمن له في حالة وفاة نتيجة حادث مرور، دون أن يكون هناك من هو مسؤول عن الحادث لترفع الدعوى ضده، كأن يكون السائق في حالة سكر فيصطدم بحائط فيصاب بعجز دائم عن العمل يفوق 66%، فالمسؤول الوحيد هنا هو المضرور الذي أجاز له القانون في مثل نسبة هذا العجز أن يطالب المؤمن بالتعويض، أو كانحراف المركبة عن الطريق نتيجة الجليد، فتتقلب ويتوفى السائق إثر الحادث فلذوي حقوقه الحق في رفع دعوى التعويض على المؤمن[2]، تطبيقا لأحكام المادة 08 من الأمر رقم 74-15المعدل والمتمم السالف ذكرها.

---

1 - تنص المادة 35 من القانون رقم 80-07 المؤرخ في 09 غشت 1980، المتعلق بالتأمينات، ج ر عدد 33 الصادر في 12 غشت 1980 على ما يلي: « ***يحل المؤمن محل المؤمن له في الحقوق والدعاوى تجاه الأطراف المسؤولة في حدود التعويض المدفوع للأخير، ويجب أن يستفيد المؤمن له أوليا من أي طعن يقع حتى استيفائه التعويض الكلي حسب المسؤوليات المترتبة.***

وفي حالة ما إذا تسبب المؤمن له في استحالة قيام المؤمن برفع دعوى الطعن ضد الطرف الثالث يمكن اعفاء المؤمن من كل المسؤولية أو جزئها تجاه المؤمن له.

ولا يجوز للمؤمن أن يمارس حق الطعن ضد الأقارب والأصهار المباشرين والعمال الذين لهم رابطة التبعية مع المؤمن له، وبصفة عامة جميع الأشخاص الذين يعيشون عادة في منزل المؤمن له، إلا إذا صدر عمل سيء متعمد من طرف هؤلاء».

2 - زرقط سفيان ، مرجع سابق، ص ص 29-35.

المبحث الثاني

التقدير القانوني للتعويض

يجب أن يكون تقدير التعويض الذي يحصل عليه المضرور من حوادث المرور والذي تدفعه شركة التأمين أو صندوق ضمان السيارات أو يحصل عليه بموجب حكم قضائي مساويا لجسامة الضرر اللاحق به، لكي يمكن القول أنه تم إرجاع المضرور إلى حالته التي كان عليها قبل الحادث، ومما لا شك فيه أن تقدير التعويض لا يمكن أن يكون بشكل مستقل عن الضرر الذي قسمه المشرع الجزائري بموجب الأمر 74-15 إلى قسمان: الضرر الجسماني الذي يرتبط به الضرر المعنوي أحيانا والذي أقر إمكانية حصول المضرور جراءه على التعويض بشكل تلقائي، ذلك بعد تبني المشرع النظام القانوني الذي يقر حق المضرور في الحصول على التعويض بمجرد حدوث الضرر. إذ تعتبر نيوزيلندا (زيلندا الجديدة) أول دولة قامت بإقرار إلزامية التعويض عن الأضرار الجسدية، التي تلحق بالضحايا جرّاء الحوادث المختلفة، بإصدار قانون يتضمن ذلك سنة 1974، حيث نص على إنشاء صندوق خاص بذلك تتكفل الدولة تحمل أعباء تمويله[1]، وإلى مسايرة القانون الدولي وبالتحديد المادة (03) من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان الذي تم النص والمصادقة عليه من طرف الجمعية العامة للأمم المتحدة في توصيتها رقم III A 217، الصادرة في 10 ديسمبر لسنة 1948، والتي تنص على ما يلي: « ***لكل فرد الحق في الحياة والحرية وسلامة شخصه*** » وكلمة الشخص كان المقصود بها في هذا المقام "البدن" أي سلامة الجسم[2] (المطلب الأول)، وكذا الضرر المادي الذي نص عليه المشرع في القسم الثاني من الباب الثاني من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم الذي يقيم حق مالك المركبة المتضررة بمطالبة شركة التأمين بدفع تعويض له وذلك من أجل إصلاحه (المطلب الثاني).

1 – LAHLO-KHIAR Ghenima,Op.cit, p 162.

2 – القرام ابتسام، المصطلحات القانونية في التشريع الجزائري، قصر الكتاب للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، د.ت.ن، ص 03.

المطلب الأول

التعويض عن الأضرار الجسمانية اللاحقة بالضحية

عرّف الأستاذ بن طباق مراد الأضرار الجسمانية على أنها: "تلك الأضرار التي تمس المرء في شخصه بدنيا وأحيانا معنويا "[1] وهو ما لم يفعله المشرع الجزائري بالرجوع إلى الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم، بل اكتفى في المادة 08 منه بالنص على أن لكل ضحية متضررة جسمانيا من حوادث المرور، حق التعويض شرط ألا تشملهم الاستثناءات المنصوص عليها في الأمر السابق ذكره وفي القانون رقم 95-07 المعدل والمتمم، وبهذا يكون المشرع قد أخرج هذا النوع من التعويض عن نطاق المسؤولية التقليدية التي عجزت عن ضمان تعويض لهم،[2] إلى درجة أنه يمكن القول أن المشرع قد أكسب الصبغة الآمرة لحق المضرور في الحصول على التعويض، لجبر الضرر الذي ألحق به[3].

يكون تقدير التعويض عن الأضرار الجسمانية على أساس نسبة العجز (الفرع الأول)، أو بناءً على المصاريف الطبية والصيدلانية، وعن ضرر التألم والضرر الجمالي (الفرع الثاني)، أو بالاعتداد بالأضرار التي تلحق ذوي حقوق الضحية المتوفاة (الفرع الثالث).

الفرع الأول

التعويض عن العجز المؤقت والدائم عن العمل

تدخل المركبة في الحادث قد يلحق أضرارا جسمانية بالمصاب، والتي تشكل له عجزا عن العمل، ويستوي أن يكون هذا العجز مؤقتا (أولا) أو دائما (ثانيا).

أولا : العجز المؤقت عن العمل:

يعرّف على أنه توقف الشخص وعدم إمكانيته مزاولة عمله أو نشاطه المهني المعتاد، وذلك خلال مدة معينة من الزمن بسبب الإصابة التي لحقت به في بدنه جرّاء حادث المرور، إذ أنه يعود إلى الحالة التي كان عليها قبل الإصابة بمجرد إنتهاء فترة العلاج، ويحدد العجز

1 - بن طباق مراد، مرجع سابق، ص 31.

2 - LAMBRET Faivre Yvonne, Op.cit , p 419.

3 - MERABTI Abdelkader, "L'évolution de la réparation des dommages résultant des accidents de circulation routière", R.A.S.J.E.P, N° 02/1993, volume XXXI, Alger, 1993, p 225.

المؤقت عن العمل بموجب محضر طبي بعد إجراء الخبرة، إذ يتم حساب التعويض بناءً عليه، ولقد نص القانون رقم 88-31 المعدل والمتمم للأمر رقم 74-15، في الملحق المرفق به على أن حساب التعويض عن العجز المؤقت عن العمل يكون على أساس 100% من أجر المنصب أو الدخل المهني للضحية، وذلك بعد أن كان المضرور يعوّض على أساس 80% من مرتّبه أو دخله المهني فقط، ويتم الاعتداد بدخل الضحية يوم وقوع الحادث، ولا يؤثّر ما يطرأ بعد ذلك من تغيير في الأجور أو المرتبات.

لكن في حالة ما إذا تعذّر إثبات الأجر أو الدخل المهني للضحية، فإن التعويض يحسب على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون، أما بالنسبة لمعاش التقاعد فلا يعتد به في حساب التعويض عن العجز المؤقت، إذ لا يعتبر قانونا أجرا أو دخلا مهنيا، إنما يتم الاعتداد هنا أيضا بالأجر الوطني الأدنى المضمون[1].

أما بالنسبة لدفع التعويض في حالة العجز المؤقت للضحايا الحاصلين على شهادات أو المتمتعين بتجربة أو تأهيل مهني تمكنهم من شغل منصب عمل معين وليس بإمكانهم إثبات أجر أو دخل، يتم تعويضهم بالرجوع إلى الحد الأدنى للأجر الأساسي لهذا المنصب والصافي من التكاليف والضرائب، طبقا للملحق الأول من القانون 88-31 [2].

لكن هذه التعويضات التي يستوي دفعها للمضرور لجبر الضرر اللاحق به، تكون معلقة على شرط عدم تجاوزها مبلغا شهريا مساويا لثماني مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث[3].

---

1 - ذلك ما يؤكده قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 2001/02/06 الذي جاء فيه أن: « ***من حيث المبدأ في أن إبعاد قضاة الموضوع كشوف التقاعد لحساب التعويض واحتسابه على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون الساري وقت وقوع الحادث هو تطبيق سليم للقانون، ومتى كان ذلك استوجب رفض الطعن.***

حيث أن التقاعد يتكون من معاش يقبض بعد انقطاع الشخص نهائيا عن تأدية أي نشاط مهني... مثله مثل الذي لا يمارس أي نشاط مهني يطبق عليه في حالة وقوع الحادث الأجر الوطني الأدنى المضمون... ». أنظر بعجي محمد، مرجع سابق، ص 246.

2 - قام المشرع الجزائري في الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم، بالنص على عدد من المرتبات في الجدول الملحق به، الذي يتم على أساسه تحديد تعويض ضحايا الحوادث الجسمانية في حوادث المرور أو ذوي حقوقهم.

3 - قرشوش عبد العزيز، مرجع سابق، ص 106.

ولمزيد من التوضيح حول كيفية تقدير التعويض عن العجز المؤقت نقوم بحل المثال الآتي:

ـ حدد الطبيب مدة العجز المؤقت عن العمل لأحد متضرري حوادث المرور بـــ 4 أشهر كاملة وكان المضرور يتقاضى أجرا قدره 000 20 دج.

وعليه فيكون تقدير التعويض كالتالي: 000 20 دج x 4 = 000 80 دج، الذي هو مبلغ التعويض الذي يجب دفعه للمضرور عن توقفه عن العمل، وهو مبلغ يساوي (100%) من أجر منصبه.

لكن لو لم يكن المضرور يمارس أي نشاط مهني، فتحديد التعويض يتم على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون الذي هو حاليا: 000 18 دج، وعليه يكون المبلغ الواجب دفعه هو 000 18 دج x 4 = 000 72 دج.

ثانيا : العجز الدائم عن العمل:

يعرف على أنه: " ذلك العجز عن العمل الذي يستوي أن يكون جزئيا أو كليا، والذي يمكنه أن يمس الفرد في قواه الجسمية أو العقلية، والذي يحول دون استطاعة الفرد القيام بأي عمل بعد انتهاء فترة العلاج، بحيث تكون له آثار اقتصادية على الفرد وأسرته"[1]، وأمام هذه الظروف يقوم حق المضرور في الحصول على تعويض لجبر الضرر الذي لحق به، إذ يستوي أن يتحصل عليه دفعة واحدة أو في شكل إيراد مرتب، وذلك طبقا للمادة 16 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم.

وبالنسبة للتعويض المستحق من طرف القصّر وغير الأجراء، فإن حسابه يتم أيضا على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون أو على أساس الأجر الصافي من الضرائب والتكاليف المناسبة لمستوى تأهيلهم[2].

هذا فضلا على أنه بالنسبة للمتضررين الذين يساوي معدّل العجز الدائم لديهم نسبة 50% أو يتجاوزها، يضاف إليهم تعويض عن الانقطاع المحتمل في قبض المنح العائلية، المدفوعة من قبل الضمان الاجتماعي.

---

1 – LAMBERT Faivre Yvonne, Op.cit, p 203.

2- أنظر في ذلك الملحق المرفق بالقانون رقم 88-31 في الفقرة الثالثة التالية لجدول الأجر السنوي، في النقطة رابعا تحت عنوان: أساس حساب التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي.

لكن بالنسبة للضحية التي يقدر العجز الدائم لديها بـــ 80 % فأكثر وتكون الضحية مجبرة على الاستعانة بالغير، يضاعف مبلغ رأس المال أو المعاش بنسبة 40 %.

أما فيما يخص حساب التعويض عن العجز الدائم، فإنه يتم على أساس حساب النقطة الاستدلالية، وفقا للجدول المرفق بالقانون رقم 88-31 فيتم الحصول على رأس المال التأسيسي: بضرب قيمة النقطة الاستدلالية المقابلة لشطر المرتب (أو الدخل المهني السنوي للضحية)، في معدل العجز الدائم الذي يحدد في تقرير الخبرة، ولتقريب المعنى أكثر نقوم بحل المثال الآتي:

ـ أصيب شخص في حادث مرور، سبب له عجز قدّر بنسبة 20 %، وكان يتقاضى مرتبا قدره 000 6 دج شهريا، وللحصول على مبلغ التعويض نتبع الخطوات التالية:

1 ـ حساب الدّخل السنوي للضحية: 000 6 دج x 12 شهرا = 000 72 دج.

2 ـ استخراج النقطة الاستدلالية المقابلة للدخل السنوي للمضرور وهي: 3180.

3 ـ نقوم بضرب النقطة الاستدلالية المقابلة للأجر في نسبة العجز وعليه يكون التعويض كالتالي: 3180 x 20 = 600 63 دج، وهو مقدار التعويض الواجب دفعه للمضرور.

لكن الجدير بالذكر هو أن الحدّ الأقصى للدخل السنوي المنصوص عليه في الجدول المرفق بالقانون رقم 88-31 هو 000 77 دج تقابله نقطة استدلالية تساوي 280 3.

والإشكال المطروح هنا هو: كيف يتم تقدير التعويض عن العجز الدائم الذي يصيب الضحايا الذين تتجاوز أجورهم أو مداخليهم السنوية 000 77 دج ؟

وللإجابة عن هذا الإشكال ينبغي أن نتبع الخطوات المجسدة في المثال التالي:

ـ شخص له أجر سنوي قدره 000 200 دج، لحقه عجز دائم جرّاء حادث مرور قدّره الطبيب المختص بـــ 30 %، فما هو التعويض الواجب دفعه له ؟

للحصول على مبلغ التعويض نقوم:

1 ـ بطرح الأجر السنوي الأقصى المنصوص عليه في الجدول المرفق بالقانون رقم 88-31 من الأجر السنوي الذي يتقاضاه المضرور، فيكون ذلك:

000 200 دج – 000 77 دج =000 123 دج، والهدف وراء ذلك هو البحث على النقطة الاستدلالية التي تقابل المبلغ المتحصل عليه، وللحصول عليها نقوم بتطبيق ماتم النص عليه في الفقرة الأولى التالية للجدول الملحق بالقانون السالف الذكر[1].

وعليه فللحصول على النقطة الاستدلالية للمبلغ 000 123 دج، نقوم بتطبيق القاعدة الثلاثية التي تستخلص من هذه الفقرة من القانون رقم 88-31 كالتالي:

000 123 دج يقابله س وس = $\frac{10 \times 123\,000}{500}$ = 2460 والذي تمثل النقطة الاستدلالية للمبلغ: 000 123 دج.

وبحكم كون هذا المبلغ يشكل الزيادة عن 000 77 دج لبلوغ 000 200 دج، فلكي نحسب النقطة الاستدلالية الإجمالية للمبلغ الذي يتقاضاه المضرور نقوم ب:

2 – جمع النقطتين الاستدلاليتين للمبلغين الذين يمثلان الأجر السنوي للمضرور كالتالي:280 3 دج +460 2 = 740 5، والتي تعتبر النقطة الاستدلالية للأجر السنوي الذي يتقاضاه المضرور، وللحصول على مبلغ التعويض نقوم كالمعتاد:

3 – بضرب قيمة النقطة الاستدلالية المقابلة للأجر في نسبة العجز: ونسبة العجز هنا هي 30 % وعليه، 740 5 x 30 = 200 172 دج، وهو المبلغ الواجب دفعه للمضرور في هذا المثال[2].

الفرع الثاني

التعويض عن المصاريف الطبية والصيدلانية وعن أضرار التألم والجمالية

يسعى المضرور جرّاء حادث المرور إلى علاج الجروح والإصابات التي لحقت به، ومما لاشك فيه، أنه ينفق مصاريف في سبيل ذلك، تتمثل فيمايلي:

المصاريف الطبية والصيدلانية (أولا)، والمصاريف التي يتحصّل عليها عن ضرر التألم (ثانيا)، بالإضافة عن التعويض الذي يتحصل عليه جراء المصاريف التي أنفقها في سبيل إصلاح الأضرار الجمالية اللاحقة به (ثالثا).

---

1 – تنص الفقرة الأولى التالية للجدول الملحق بالقانون رقم 88-31 تحت عنوان رابعا: أساس حساب التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي، على أنه: « ***تماشيا مع تطور الأجر الشهري الوطني المضمون، تزيد قيمة النقطة الاستدلالية بـــ 10 عن كل شطر من الأجر أو الدّخل المهني البالغ 500 دج...***».

2 – جديدي معراج، مرجع سابق، ص139.

أولا: التعويض عن المصاريف الطبية والصيدلانية:

يتم التعويض عن هذه المصاريف طبقا للأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم، بشكل كامل، بشرط تقديم الوثائق الثبوتية والمستندات الطبية التي تثبت ذلك[1]، وتتمثل هذه المصاريف موضوع التعويض طبقا للملحق المرفق بالقانون 88-31 في:

1 – مصاريف الأطباء والجرّاحين وأطباء الأسنان والمساعدين الطبيين.

2 –مصاريف الإقامة في المستشفى أو المصحة.

3 ـ مصاريف طبية وصيدلانية.

4 ـ مصاريف الأجهزة والتبديل.

5 ـ مصاريف سيارة الإسعاف.

6 ـ مصاريف الحراسة الليلية والنهارية.

7 ـ مصاريف الذهاب إلى الطبيب إذا بررت ذلك حالة الضرورة، لكن في حالة ما إذا كانت الحالة الصحية للضحية تستدعي أن يتم علاجها في الخارج، بعد التحقق من ذلك من طرف الطبيب المستشار للمؤمّن، تكون مصاريف هذه المعالجة موضوع ضمان طبقا للتشريع الجاري به العمل.

ثانيا : التعويض عن أضرار التألم:

تعني الأضرار اللاحقة بالمضرور جرّاء الحادث، المتمثلة في الآلام التي يعاني منها في جسمه جرّاء الكسور و/أو الجروح التي أصابته في جسده، أو التي تتمثل في المعاناة التي يعيشها الفرد في نفسيته والتي تلحق الشخص في عاطفته وشعوره[2]، أو هو ذلك الحزن والأسى اللذين يحس بهما ويعاني منهما، والجدير بالذكر أن هذا النوع من التعويض لم يكن مقرّر في الأمر رقم 74-15، إنما جاء به القانون 88-31 المعدل له والتعويض عنها يكون كالآتي:

---

1 – أو أن يكون إثبات ذلك عن طريق محضر الخبرة الطبية الذي يعده الطبيب المستشار لدى شركة التأمين أو لدى صندوق ضمان السيارات أو المعتمد من طرف القضاء، إذ يدون فيه نتائج الفحص الذي أجراه على الضحية. أنظر في ذلك : LAMBERT Faivre Yvonne, Op.cit, p 450 .

2 – منصور محمد حسين، المسؤولية عن حوادث السيارات، دار الجامعة الجديدة للطباعة والنشر والتوزيع، مصر، 2003، ص281.

1 ـ التعويض عن ضرر التألم المتوسط: يتم حساب مبلغ التعويض مرّتين الأجر الوطني الشهري الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.

2 ـ التعويض عن ضرر التألم الهام: يتم تقدير التعويض على أساس أربع (04) مرّات قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون.

ثالثا : التعويض عن الأضرار الجمالية:

تعرّف على أنها تلك الأضرار اللاحقة بالمضرور جرّاء التشوّه الذي يلحق به بسبب الحادث، والذي يحدث خللا في خلقته الطبيعية[1]، ويختلف أثر هذا التألم بالزيادة أو النقصان، باختلاف جنس المضرور (رجل أو امرأة)، عمره (شاب أو كهل أو شيخ)، حالته العائلية (متزوج أو عازب)، وبمدى ظهور التشوّه من عدمه.

نجد الملحق المرفق بالأمر رقم 74-15 ينص على أنه تدفع للمضرور تعويضات عن الضرر الجمالي الذي لحقه جرّاء الحادث، وتعوّض دون تخفيض إلى غاية مبلغ 000 2 دج، وإذا زادت عن هذا المبلغ ولغاية 000 10 دج كحد أقصى، تبقى على عاتق شركة التأمين المشاركة بقدر 50%، على ألا يتجاوز التعويض 000 6 دج، لكن بعد تعديل 1988، قرر المشرع منح المضرور تعويضا كاملا لكل المصاريف والتكاليف المترتبة عن العملية الجراحية اللازمة لإصلاح الضرر الجمالي.

الفرع الثالث

التعويض عن الأضرار اللاحقة بذوي حقوق الضحية المتوفاة

تتجاوز آثار حوادث المرور في بعض الحالات الضحية لتمتد إلى ذوي حقوقها، وذلك في حالة وفاة هذه الأخيرة، إذ أن القانون قد منح لهم إمكانية المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم جرّاء وفاة معيلهم في الحادث[2]، وهذا التعويض يتخذ شكلان، وهما التعويض المعنوي (أولا) والتعويض في حالة الوفاة (ثانيا).

1 – بعجي محمد، مرجع سابق، ص254.

2 – أنظر في كل ذلك الملحق المرفق بالقانون رقم 88-31 الذي تم النص عليه في النقطة خامسا تحت عنوان: الضرر الجمالي، ضرر التألم، الضرر المعنوي.

أولا : التعويض عن الأضرار المعنوية:

تعرّف هذه الأضرار على أنها: تلك الأضرار الناتجة جرّاء الحزن العميق الذي يعاني منه ذوي المفقود بسبب انتقاص الاستئناس به[1].

إلا أنه ينبغي الإشارة إلى أن المشرع لم ينص على هذا الحق في الأمر رقم 74-15، لكنّه تدارك هذا الفراغ القانوني بالتعديل الذي قام به في سنة 1988[2]، حيث تضمن القانون رقم 88-31 في الملحق المرفق به تحت عنوان: "الضرر الجمالي، ضرر التألم والضرر المعنوي" فقرة تنص على أنه يمكن التعويض على الضرر المعنوي بسبب الوفاة لكل من الأب، الأم، الزوج وأولاد الضحية في حدود ثلاثة أضعاف الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث، وعليه من خلال هذه الفقرة يبرز لنا جليّا أن المشرع أزال كلّ اللبس والغموض وفصّل بأن أقر حق التعويض عن الأضرار المعنوية، ومن هم الأشخاص الذين لهم الحق في المطالبة به، وكيفية حسابه ، وقد تدعم رأي المشرع بموجب المادة 182 مكرر من التقنين المدني الجزائري المعدل والمتمم والتي جاءت لتنص على تقرير حق المطالبة بالتعويض عن الضرر المعنوي.

ثانيا : التعويض في حالة الوفاة:

ميز المشرع الجزائري في هذا المقام بين وفاة ضحية بالغة وضحية قاصرة، إذ في حالة:

1 ـ وفاة ضحية بالغة: يستحق ذوي حقوق الضحية المتوفاة بسبب حادث مرور، تعويضا عن ذلك، إذ تم النص عليه في الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم، حيث يتم تقديره كالتالي:

أ ـ حساب الدّخل السنوي للعامل المتوفي، وإذا كان بدون عمل يحسب الدخل السنوي له على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون.

ب ـ نبحث عن النقطة الاستدلالية التي تقابل ذلك الدّخل السنوي للضحية.

ج ـ نقوم بضرب هذه النقطة الاستدلالية في المعاملات التالية التي قام المشرع بالنص عليها وهي:

---

1 – زرقط سفيان، مرجع سابق، ص 80.

2 – MERABTI Abdelkader, Op.cit, p 239.

ـ الزوج ← 30 %.

ـ لكل واحد من الأبناء القصّر تحت الكفالة ← 15 %.

ـ الأب ← 10 %

ـ الأم ← 10 % } و20 % في حالة عدم ترك الضحية زوج و ولد.

ـ الأشخاص الآخرون تحت الكفالة ← 10 % لكل واحد منهم.

تجدر الملاحظة إلى أنه لا يمكن أن يتجاوز مجموع المعاملات لذوي الحقوق 100 %، وفي حالة تجاوز هذه النسبة، تكون هذه التعويضات موضوع تخفيض نسبي، حيث تخفض الحصص العائدة لكل فئة نسبيا.

أما بالنسبة لمصاريف الجنازة فتحدد بخمسة أضعاف المبلغ الشهري للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ وقوع الحادث، وفي كل الأحوال لا يمكن أن يتجاوز الرّيع الممنوح لذوي حقوق المتوفى، شهريا الأجر أو الدخل المهني للضحية أثناء وقوع الحادث، ويعاد تقييم الرّيع طبقا لارتفاع الأجر الوطني الأدنى المضمون[1].

2 ـ وفاة ضحية قاصرة: يتم التعويض في حالة وفاة ضحية قاصرة ـ مالم يثبت أنها تمارس نشاطا مهنيّا ـ بمنح كل واحد من والديها تعويضا كالتالي:

ـ مبلغ خمسة آلاف دينار جزائري (000 5 دج) إذا كان عمر الضحية يتراوح بين يوم واحد و 06 سنوات.

ـ مبلغ عشرة آلاف دينار جزائري(000 10 دج)، إذا كان عمر الضحية يتراوح بين 06 سنوات و 21 سنة، وهذا هو التعويض الذي كان يدفع في ظل الأمر رقم 74-15، إلا أنه بعد تعديل هذا الأخير بموجب القانون رقم 88-31 فإن تقدير التعويض يتم كالتالي:

---

1 – نصت المادة 16 من القانون رقم 88-31 المعدل والمتمم للأمر رقم 74-15، على ثلاث حالات لدفع التعويض للضحايا:

الحالة الأولى: إذا كانت الضحايا بالغين، فإن التعويض المدفوع لهم أو لذوي حقوقهم يكون بصورة اختيارية، إما في شكل ايراد أو في شكل رأس المال.

الحالة الثانية: إذا كانت الضحايا قصر، فإن التعويض يدفع إجباريا في شكل ايراد مؤقت، إذا كان مبلغه يفوق أربع أضعاف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون.

الحالة الثالثة: إذا كانت الضحايا عجزة، فالتعويض يدفع لهم إجباريا في شكل ايراد مدى الحياة، عندما يتجاوز مبلغه الحد الأقصى المقرر في الحالة الثانية – أربع أضعاف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون – .

1 ـ إلى غاية 6 سنوات، يكون مبلغ التعويض ضعف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون عند وقوع الحادث.

2 ـ من 6 سنوات إلى تمام 19 سنة، يكون مبلغ التعويض ثلاثة أضعاف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث، وتدفع هذه المبالغ لكل من الأب والأم بالتساوي، وفي حالة وفاة أحدهما، فإن المتبقى منهما على قيد الحياة يتقاضى التعويض بكامله، ولا يشمل التعويض عن وفاة ضحية قاصرة، التعويض عن مصاريف الجنازة.

المطلب الثاني

التعويض عن الأضرار المادية اللاحقة بالمركبة

نجد أن المشرع الجزائري لم يقدّم تعريفا للأضرار المادية بالرجوع إلى القانون المدني والأمر رقم 74-15 المعدّل والمتمم، وكذا القانون 95-07 المعدل والمتمم، في حين نجد الأستاذة عساف سمر عبد القادر تُعرّفها على أنها: " تلك الأضرار التي تلحق الشخص في ذمّته المالية بسبب النقصان في قيمة المركبة المتضررة جرّاء حادث مرور"[1].

ومن خلال هذا التعريف يبدو لنا جليّا أن الأضرار المادية التي يمكن لمالك المركبة المتضررة المطالبة بالتعويض عنها، هي تلك الأضرار التي تلحق هذه الأخيرة، والتي تنقص من قيمتها[2]، إلا أن مالك المركبة لا يمكن له الحصول على التعويض جرّاء هذا النوع من الأضرار، إلا من عند شركة التأمين التي اكتتب لديها، حيث تنفرد بدفع التعويضات عن الأضرار المادية، عن صندوق ضمان السيارات، إلاّ أنه يمكن أن يكون للتعويض المادي كمصدر غير مباشر القضاء، وذلك في حالة عدم اتفاق صاحب المركبة مع شركة التأمين على مبلغ التعويض، إذ له اللجوء إلى القضاء من أجل المطالبة بالزيادة في المبلغ المقترح، وإذا تبيّن للجهة القضائية أن المبلغ الذي اقترحته شركة التأمين أقل بكثير من قيمة الضرر الذي لحق المركبة، فإن الجهة القضائية المرفوع أمامها النزاع تأمر شركة التأمين بالزيادة في المبلغ.

1 – عساف سمر عبد القادر، مرجع سابق، ص101.

2 – تجدر الإشارة هنا إلى أن نقصان قيمة المركبة يختلف بحسب ما إذا كانت جديدة أم قديمة، إذ يزيد هذا النقصان بسبب الحادث كلما كانت المركبة جديدة، وهذا بناء على المعلومات المتحصل عليها من شركة التأمين CAAT.

هذا كلّه لأن شركة التأمين لا تقوم بدفع التعويض عن كل ضرر مادي لحق بالمركبة بصفة تلقائية إنما تشرط لذلك أن تتوافر جملة من الشروط (الفرع الأول)، وأن يتم حساب التعويض بطريقة محددة (الفرع الثاني)، بالإضافة إلى دخول الضرر ضمن الحالات التي قدّمت شركة التأمين ضمانا عليها (الفرع الثالث).

الفرع الأول

شروط الحصول على التعويض المادي

ينبغي على مالك المركبة، لكي يثبت له الحق في التعويض، أن يستكمل جملة من الشروط الإلزامية التي يقوم عليها هذا الحق، علمًا أن الأضرار المادية ليست مشمولة بالتعويض التلقائي ـ الذي يختص به التعويض عن الأضرار الجسمانية فقط ـ والذي يثبت حق المطالبة به دون الأخذ بعين الاعتبار ظروف وقوع الحادث، وتتمثل أهم هذه الشروط في:

1 ـ تحقق الضرر المادي: الذي هو الضرر اللاحق بالمركبة موضوع عقد التأمين، والذي يستوجب الأمر الحصول على تعويض لجبره، وذلك وفقا للشروط التي تمت الإشارة إليها في الفصل الأول.

2 ـ أن يتسبب في الضرر المادي سبب خارجي: لأنه لا يمكن لمالك المركبة الذي تسبب شخصيا في إلحاق ضرر بها، مطالبة شركة التأمين بتسديد التعويض لإصلاح ذلك الضرر.

3 ـ أن يكون مالك المركبة مؤمّن لدى شركة التأمين: التي يتقدم أمامها بطلب دفع التعويض، وهذا الشرط بديهي، إذ لا يمكن لمالك المركبة الذي انتهت المدة المؤداة عنها القسط مطالبة شركة التأمين بدفع التعويض لجبر الضرر المادي اللاحق بمركبته[1].

4 ـ أن يقوم مالك المركبة بالتبليغ عن وقوع الحادث في ظرف سبعة (07) أيام: وذلك تحت طائلة عدم قبول تصريحاته، وبالتالي فقدان حقه في الحصول على التعويض باستثناء حالة القوة القاهرة، إذ يستوجب على مالك المركبة موضوع الحادث إبلاغ شركة التأمين بوقوع الحادث بواسطة محرّر كتابي أو حتى بشكل شفهي، إذ ينشأ حق مالك المركبة في المطالبة به، بعد الإعلان عن الحادث الذي لحق مركبته والذي سبب لها أضرارا

1 – هذه هي الشروط التي توجب شركة التأمين توافرها لتسديد التعويض لمالك المركبة المتضررة عملا بالأمر رقم 95 –07 المعدل والمتمم.

مادية[1]، وذلك بتسجيل كل المعلومات المتعلقة بالحادث في التصريح الذي يمكّن له الحصول على نسخة منه من شركة التأمين، والذي يعتبر وثيقة أساسية في ملف مالك المركبة لدى الشركة، حيث يضمن له حسن سير إجراءات التعويض، وهذا فضلا على أنه يجب أن تكون وثيقة الإعلان عن الحادث كاملة من حيث المعلومات التي تتضمنها، إذ يجب أن تحتوي على كل البيانات المتعلقة بالحادث والتي تخص مالكي المراكب موضوع الحادث بدقة من حيث ذكر:

- أسمائهم كاملة.
- عناوينهم.
- أرقام هواتفهم.
- رقم رخصتي القيادة بالنسبة للسائقين وتاريخ ومكان تسليمهما.
- مميزات السيارة الملحق بها الضرر وأرقام تسجيلها.
- مكان وتاريخ وقوع الحادث.
- رسم مخطط الحادث.
- اسم شركة التأمين المكتتب عندها والمعنية بالتعويض عن الأضرار المادية التي لحقت بالمركبة[2].

الهدف من هذه المعلومات الدقيقة هو تحديد الجهة المختصة لمتابعة الملف، وفي هذا المقام تختص به الجهة المكلفة بالتعويض عن الأضرار المادية لدى شركة التأمين.

أما عن الهدف من التصريح فهو إعلام شركة التأمين، بوقوع الحادث الذي أمّن المؤمّن له ضدّه، والذي يفتح له السبيل للمطالبة بالتعويض لإصلاح الضرر الذي لحق بالمركبة.

تنبغي الإشارة إلى أن القانون لم يحدد طريقة التصريح بالحادث، إلا أنه قد جرى العرف على أن شركات التأمين تستعمل نسخ خاصة معدّة لهذا الغرض تحصر فيها كل المعلومات السالف ذكرها، والواجب توافرها لضمان متابعة القضية بشكل سليم، ويجب على مالك المركبة المتضررة التصريح أو الإعلان عن الحادث في أجل أقصاه سبعة (7) أيام من يوم وقوعه ـ كما تمت الإشارة إليه سابقاـ وإرسال التصريح إلى شركة التأمين،

1 – أنظر المادة 05/15 من الأمر رقم 95–07 المعدل والمتمم، مرجع سابق.

2 – أنظر في ذلك المحضر الذي تلزم شركة التأمين مالك المركبة المتضررة من الحادث المؤمن لديها بملئه بعد وقوع حادث مرور.

وبعد الوصول إلى علم هذه الأخيرة وقوع الحادث، يقوم الأعوان المكلّفون بتسيير خلية التعويض عن الأضرار المادية، بعملية مراجعة الضمانات التي تقتضي مراقبة مدى صلاحية العقد (بالنظر إلى تاريخ الإبرام ومدّته)، وكذا مدى دخول نوع الحادث في الأخطار المؤمّن ضدّها[1].

5 ـ أن يحرر خبير السيارات محضرا للمعاينة، يبيّن فيه اسم ولقب صاحب المركبة، واسم ولقب صاحب المركبة التي اصطدمت به، تاريخ وقوع الحادث، رقم الحادث، مكان وتاريخ المعاينة، مواصفات المركبة موضوع الخبرة، المكان الذي تضرّرت فيه المركبة، تحديد تفاصيل إصلاح المركبة، تحديد ثمن المواد الأولية وأجرة اليد العاملة[2].

تنبغي الإشارة إلى أن شرط تقرير الخبرة، نصت عليه المادة 21 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم على أنه: « ***لا يجوز تسديد أي ضرر مادي مسبب لمركبة إذا لم تكن المركبة المتضررة موضوع خبرة مسبقة*** ».

6 ـ ألا يكون السائق أثناء وقوع الحادث تحت تأثير المشروبات الكحولية أو المخدّرات، أو المنوّمات المحظورة: التي تشكل إحدى الحالات الاستثنائية التي يفقد فيها مالك المركبة حقه في المطالبة بالتعويض عن الأضرار المادية التي تلحق مركبته طبقا للمادة 14 من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم وألا يتسبب في الأضرار عمدا، وأن يكون هذا السائق بالغا السن القانونية المطلوبة لقيادة مركبته، وألا يكون الضرر ناتج بسبب الانفجارات وانبعاثات الحرارة، أو عن الإشعاع الناجم عن التحول النّووي للذّرة، أو عن آثار الطاقة الإشعاعية المتولدة عن التسارع الاصطناعي للذّرات، وألا يكون السائق أثناء الحادث ينقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان المحدّد في الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل، لأن توفر أحد هذه الاستثناءات تفقد مالك المركبة حقه في الضمان حتى مع وجود عقد التأمين المبرم عند الشركة[3].

1 – Société Nationale d'Assurance, Guide de gestion sinistrés, S.I.L.D, p 03.

2 – Société Nationale d'Assurance, Assurance auto, Op.cit, p 16.

3 – أنظر المادتين 03 و 05 من الأمر رقم 80-34 ، مرجع سابق.

الفرع الثاني

طريقة حساب التعويض عن الأضرار المادية

اكتفى المشرع الجزائري في القسم الثاني من الباب الثاني من الأمر رقم 74-15 المعدّل والمتمم بالنص على شرط توافر تقرير الخبرة، لكي يتم التعويض لمالك المركبة المتضررة جرّاء حادث مرور، ولم ينص على شروط ممارسة مهنة الخبراء لدى شركة التأمين، ولم يتناول النص على كيفية حساب التعويض عن الأضرار المادية، عكس الأضرار الجسمانية التي بيّن كيفية حسابها، وحدد في الملحق المرفق به النقاط الاستدلالية التي يتم الاعتماد عليها لحساب التعويض، وعليه يمكن القول أن المشرع الجزائري قد أولى أهمية بالغة لهذا التعويض كونه تعويضا عن الأضرار اللاحقة بالشخص في جسده، وما هو إلا تكريسا منه للحق في السلامة الجسدية، وهذا إذا ما قارناه بالتعويض عن الأضرار المادية، الذي ترك أمر حساب التعويض المستحق جرّائها لاختصاص شركة التأمين، إذ تقوم هذه الأخيرة بحساب هذا التعويض بناءً على أربعة (04) أركان التي يقتضي الأمر التعريف بها (أولا) قبل اللجوء إلى شرح عملية حساب التعويض (ثانيا).

أولا : تعريف الأركان التي تعتد بها شركة التأمين لحساب التعويض المادي:

وتتمثل هذه الأركان في:

1 ـ ركن الأساسيات: هي مجموعة من العناصر التي يستحيل إصلاح الضرر المادي بغيابها وانعدامها، أو بمعنى آخر هي مجموعة من العناصر الواجب توافرها لإصلاح الضرر المادي الذي لحق بالمركبة، وتتلخص هذه العناصر فيما يلي:

أ ـ ثمن قطع الغيار المستبدلة: هي مجمل قطع الغيار في المركبة التي أصبحت غير قالبة للاستعمال بعد الحادث، حيث تقوم شركة التأمين بالتعويض عن ثمنها بأكمله دون الانقاص منه بصفة مباشرة.

ب ـ ثمن الصبّاغة اللازمة لإعادة دهن الجزء الذي لحقه ضرر جرّاء الحادث.

ج ـ أجرة اليد العاملة: المتمثلة في الثمن الذي يجب دفعه للميكانيكي أو اللّحام الذي يقوم بإصلاح الجزء المتضرر من المركبة[1].

1 – Société Nationale d'Assurance, Assurance auto, Op.cit, p 10.

2 ـ ركن التوقف: يتلخص هذا الركن في تلك المدة التي تتوقف فيها المركبة عن السير بسبب الضرر المادي اللاحق بها بسبب الحادث و/أوبسبب تواجدها عند صاحب المرآب لإصلاحها، حيث يتحصل مالكها على تعويض معادل للمدة التي تعطلت المركبة خلالها عن السير.

3 ـ ركن القدم والاستعمال: هو نتيجة حتمية لقدم السيارة واستعمالها لمدة معينة من الزمن، أو بسبب عدم الاعتناء بها، وركن القدم والاستعمال يتم تحديده من طرف خبير السيارات، وبناءً على ذلك التقدير يتم إنقاص الثمن.

4 ـ ركن الامتياز (أعباء المؤمّن له): يتمثل هذا الركن في مبلغ من الأموال التي يتحملها مالك المركبة بموجب عقد التأمين الذي ينص على ذلك، ويقبل بموجبه المؤمّن له تحمّل جزء من الأضرار الناجمة عن حوادث المرور، لكن في حالة ما إذا قامت شركة التأمين بالمبالغة في تقدير الأعباء التي يتحملها مالك المركبة، لهذا الأخير حق الطعن أمام مدير هذه الشركة لتحميله النسبة العادية فقط والانقاص من نسبة الأعباء التي تحمّلها اياه الشركة.

تنقسم هذه الأعباء إلى أقسام ثلاثة هي:

أ ـ الامتياز البسيط أو النسبي: في هذا النوع تكون مساهمة المؤمّن له سلبية، حيث أن شركة التأمين هي التي تتحمّل كل الأضرار ومهما كانت درجتها.

ب ـ الامتياز المطلق: هو النوع الأكثر استعمالا في الواقع العملي، حيث يتم الإنقاص من ثمن التعويض بغض النظر عن جسامة الضرر المادي.

ج ـ الامتياز المحدّد: تقوم شركات التأمين فيه بتحديد نسبة الأعباء التي يتحمّلها مالك المركبة، بأن تحدّد الحد الأدنى والأقصى للامتياز الذي يتحمّله هذا الأخير، وتجدر الملاحظة هنا إلى أن تحديد الحدّ الأقصى والأدنى للامتياز يكون بالنظر إلى حال المركبة[1].

وعليه فإن شركة التأمين تستفيد من عدم دفع الإمتياز الذي يتحمله مالك المركبة والذي يشكل بالمقابل عبءًا عليه.

ثانيا : حساب التعويض عن الضرر المادي:

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

1 – Comité consultatif de secteur financier, Glossaire assurance, www.banque-france.fr, juin 2010,p14.

ثمن الأساسيات (+ زائد) ثمن التعويض عن التوقف عن السير (- ناقص) نسبة القدم والاستعمال (التي يقيّمها الخبير بثمن معين) (- ناقص) ثمن الامتياز: لكي نحصل على مبلغ التعويض الواجب دفعه لمالك المركبة المتضررة[1].

لكي تتضح عملية حساب هذا التعويض نطرح المثال التالي:

ألحقت بمركبة شخص ما أضرار مادية إثر حادث مرور وكان هذا الشخص قبل ذلك قد اكتتب عقدا لدى شركة التأمين أمن بموجبه على مركبته، بعد وقوع الحادث طالب الشركة بالتعويض عن الضرر المادي الذي لحق مركبته علما أن خبير السيارات في تقرير الخبرة الذي حدّده بين أن:

- ثمن الأساسيات هو: 10.000 دج.
- ثمن التوقف هو: 000 2 دج.
- قدر نسبة القدم والاستعمال بـــ: 00 دج.
- ثمن الامتياز هو: 000 3 دج.

وعليه يكون الحساب كالآتي:

000 10 دج + 000 2 دج – 00 دج – 000 3 دج = 000 9 دج الذي هو المبلغ الواجب دفعه لمالك المركبة المتضررة جرّاء الحادث.

1 – هذه هي الخطوات المتبعة من طرف الشركة الوطنية للتأمينات CAAT لحساب مبلغ التعويض عن الضرر المادي اللاحق بالمركبة.

الفرع الثالث

بعض الحالات التي يعوض فيها مالك المركبة

لا تسدد شركة التأمين أي تعويض لمالك المركبة، إلا إذا كان هذا الأخير مؤمّن ضد مجموعة من الأخطار، وهذا التأمين يشكل ضمانا له، بحيث يسمح له بتغطية الأضرار المادية المباشرة التي تلحق بمركبته، ويكفي في هذا المقام ذكر ثلاث حالات التي عادة ماتتحقق بكثرة و المتمثلة في:

1 ـ حالة الضرر الناتج بسبب الاصطدام: في هذا المقام تقوم شركة التأمين بدفع تعويضات عن الأضرار المادية الناتجة عن الاصطدام بين مركبتين، ويكون المستفيد من التعويض في هذا المقام دائما مالك المركبة المؤمنة فقط، أما بخصوص التعويض الذي تدفعه شركة التأمين فلا يمكن أن يتجاوز في أي حال من الأحوال قيمة القسط المدفوع، وتقدر هذه الأضرار المعوّض عنها طبعًا من طرف خبير السيارات[1].

2 ـ حالة الضرر الناجم عن تكسّر زجاج المركبة: في هذا المقام أيضا تقوم شركة التأمين بدفع التعويض المناسب بسبب الضرر الذي لحق بالمركبة جرّاء حادث المرور والذي نتج عنه تكسّر الزجاج ويكون التعويض عن تكسّره:

أ ـ الزجاج الأمامي و/أوالخلفي للمركبة المؤمنة.

ب ـ الزّجاج المتواجد في سقف المركبة (بالنسبة للمركبة التي تحتوي على مثله).

جـ ـ زجاج النوافذ الأربعة الموجودة على الأطراف.

د ـ مرآة المركبة الجانبيين.

وينبغي الذكر هنا أن الحق في التعويض عن تكسّر الزجاج يثبت حتى لمالك المركبة الساكنة، التي كانت مساهمتها سلبية في وقوع الحادث.

3 ـ حالة الضرر الناتج عن نشوب حريق في المركبة: فضلا عما سبق، تكون شركة التأمين مسؤولة تجاه المؤمّن بدفع تعويض له، لاندلاع حريق في المركبة، بسبب حادث مرور، كحالة اصطدامه بشاحنة ناقلة لمواد سريعة الإلتهاب التي نشب فيها حريق لبسبب ما، أو أن ينشب فيها الحريق بسبب سقوط ومضات البرق عليها مثلا[2].

---

1 – KPMG, Guide des assurances en Algérie, piscal communication, Alger, 2009, p 106.

2 – Société Nationale d'Assurance, Assurance auto, conditions générales, S.I.L, 2010, p 09.

فتكون شركة التأمين ملزمة بدفع التعويض لمالك المركبة في هذا المقام عما لحقها من ضرر بسبب الحريق الذي أمن ضده.

خـــاتمة:

خلاصة القول أن الأشخاص الذين لحقتهم إصابات في أجسامهم أو أموالهم بسبب حادث من حوادث المرور، لا يمكن أن يتحصلوا على تعويض لإصلاح الضرر اللاحق بهم، إلا إذا تبيّن أن الحادث ألحق بهم أضرارا سواء كانت جسمانية أم معنوية، إذ يلتزم كل سائق مرتكب لحادث مرور بإصلاح الضرر الذي ألحقه الحادث بالغير، وذلك حتى ولو لم يصدر أي خطأ من جانبه، وما هذا إلا دليل واضح على تخلي المشرع الجزائري بموجب الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم، عن الأخذ بنظرية الخطأ، إذ أن المتضرر يكتسب حق الحصول على التعويض بمجرد أن يلحق به ذلك الضرر.

إلا أنه لكي يتحصل المتضرر على ذلك التعويض من شركة التأمين، يجب أن يكون المسؤول عن الحادث قد اكتتب عقدا لدى تلك الشركة يؤمن فيه عن مسؤوليته المدنية تجاه الغير، والتي تسعى في غالب الأحيان لمعالجة القضايا المطروحة أمامها باستعمال أسلوب التسوية الودية للنزاع بينها وبين المضرور.

لكن في كل الحالات لا يمكن أبدا للمضرور أن يتحصل على تعويض لجبر الضرر اللاحق به، إلا إذا كانت تلك الإصابات التي لحقت به بسبب الحادث موضوع خبرة من طرف أشخاص مؤهلين للقيام بذلك، على الرغم من أن المشرع الجزائري لم يحدد في الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم شروط اللجوء إلى الخبرة، ولا الحالات التي يتم فيها الأخذ بها، إلا أن تقرير الخبرة أمر لا محالة منه لأن تقدير نسبة العجز ومدته، وتحديد تاريخ إلتآم الجروح وجبر الكسور، لا يمكن أن يتم إلا بعد تدخل أهل الخبرة والاختصاص من الذين لهم معارف فنية في المجال، وبإتباع مجموعة من الإجراءات الوجوبية سواء قام بمطالبة التعويض أمام شركة التأمين أو صندوق ضمان السيارات أو أمام القضاء، لكي نتوصل في الأخير إلى تقدير أو حساب مبلغ التعويض الذي يجب دفعه للمضرور جراء الحادث، ويكون هذا التقدير بناء على الجدول المرفق بالأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم، إذ يفقد القاضي بذلك سلطته في تقدير الخطأ المدني، بل أصبح القاضي هنا مقيدا بتقدير التعويض بالبيانات التي تم النص عليها في الجدول المرفق بالأمر السالف ذكره،

كما لو كان دوره لا يتعدى دور المحاسب؛ وعليه يمكن القول أن التعويض في حوادث المرور اكتسب طابعا إلزاميا من حيث تقديره.

يعاب على المشرع الجزائري أنه وعلى الرغم من محاولته تخفيض العبء على المتضررين جراء حوادث المرور، بأن أوجد وسيلة قانونية تمكن المتضرر من الحصول على التعويض لجبر الضرر اللاحق به في أقل وقت ممكن (المصالحة أو التسوية الودية للنزاع)، أنه لم يضع بالمقابل ضمانات لحماية هذه الضحية الموجودة في مركز ضعيف من استغلال شركات التأمين، التي تقترح حل النزاع غالبا عن طريق التسوية الودية مع المضرور بتغطية الحد الأدنى من مبلغ التعويض، وهو الأمر الذي لا يتفق مع مصلحة المضرور، وهذا راجع بالدرجة الأولى إلى عدم وجود جهات رقابية تراعي التطبيق الأحسن للقانون من طرف شركات التأمين، لكن في حالة عدم التوصل لحل النزاع وديا بسبب رفض الضحية مبلغ التعويض الزهيد الذي تقترحه عليه شركة التأمين، يبقى السبيل الوحيد أمامه هو اللجوء إلى القضاء رغم طول الإجراءات وعبء النفقات التي يتكبدها المضرور، وهو الأمر الذي يتنافى مع مبدأ حماية السلامة الجسدية للفرد، فعليه انتظار صدور حكم قضائي في صالح المضرور وحيازته على حجية الشيء المقضي فيه، وهذا يتناقض مع تشريع التعويض المتعلق بإصلاح الأضرار الناجمة عن حوادث المرور، التي وضعت فيها إجراءات خاصة تتسم بالبساطة والسرعة والمجانية، وعليه كان منتظرا من المشرع أن يجنب المضرور هذا السبيل أصلا، وذلك بأن يقرّ له إمكانية الحصول على هذا التعويض سواء برفع دعوى أمام جهة قضائية خاصة ومختصة في مثل هذا النوع من النزاعات، تقوم بالفصل في القضايا المتعلقة بحوادث المرور في آجال قصيرة جدا، أو أن يحصل عليه من صندوق خاص يؤسس لغرض تعويض متضرري حوادث المرور بمجرد ثبوت حقهم في الحصول على التعويض، لكي لا يجدوا صعوبات في الحصول على هذا الأخير، وعليه فالسبيل لحمل العبء على المضرور من حوادث المرور لا يزال طويلا،

إذ كما يقول الأستاذ أندري تونك: " تعويض ضحايا حوادث المرور، يظهر حاليا في شكل بناء لم يتم إنجازه بعد "[1].

1- TUNC Andres, la sécurité routière, esquisse d'une loi sur les accidents de circulation, paris, 1966, p 07 .

قـائمة المراجع:

أولا: باللـغة العربيــة:

I. الكتب و المؤلفـات:

1. **الزحيلي وهبة**، نظرية الضمان أو أحكام المسؤولية المدنية والجنائية في الفقه الإسلامي، دراسة مقارنة، دار الفكر المعاصر للطباعة والنشر والتوزيع، سوريا، 2003.
2. **السعدي محمد صبري**، الواضح في شرح القانون المدني، النظرية العامة للإلتزامات، مصادر الإلتزام، العقد والإرادة المنفردة، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2007.
3. **السنهوري أحمد عبد الرزاق**، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد الثاني، الطبعة الثالثة الجديدة، الإثبات وآثار الإثبات، منشورات الحلبي الحقوقية للطباعة والنشر والتوزيع، لبنان، 2000.
4. **الطباخ شريف**، التعويض في حوادث السيارات في ضوء القضاء و الفقه، المركز القومي للإصدارات القانونية للطباعة والنشر والتوزيع، مصر، د.ت.ن.
5. **القرام إبتسام**، المصطلحات القانونية في التشريع الجزائري، قصر الكتاب للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، د.ت.ن .
6. **بن وارث محمد**، دروس في قانون التأمين الجزائري، دارهومه للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2011.
7. **جديدي معراج**، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية للطباعة والنشر و التوزيع، الجزائر، 2005.
8. **عبد القادر عساف سمر**، النظام القانوني لعقد التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناجمة عن استعمال المركبات، دراسة مقارنة، الراية للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2008.
9. **ذيب لؤي ماجد أبو الهيجاء**، التأمين ضد حوادث السيارات، دراسة مقارنة، دار الثقافة للطباعة والنشر والتوزيع، الأردن،2009.

10. **علي علي سليمان**، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 1990.
11. **فهمي خالد مصطفى**، عقد التأمين الإجباري، المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات، دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة للطباعة والنشر والتوزيع، مصر، 2005.
12. **فيلالي علي**، **الإلتزامات**، الفعل المستحق للتعويض، موفم للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2010.
13. **قدوس حسن عبد الرحمن**، الحق في التعويض، دار النهضة العربية للطباعة والنشر والتوزيع، مصر، د.ت.ن .
14. **منصور محمد حسين**، المسؤولية عن حوادث السيارات، دار الجامعة الجديدة للطباعة والنشر والتوزيع، مصر، 2000.
15. **يكن زهدي**، شرح قانون الموجبات والعقود، الجزء الخامس عشر، دار الثقافة للطباعة والنشر والتوزيع، لبنان، د.ت.ن .

II. الرسائل والمذكرات الجامعية:

❖ رسالة الدكتوراه:

بعجي محمد، المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر العاصمة، 2007- 2008.

❖ مذكرات الماجستير:

1. **بوخبزة سعيدة**، جرائم عدم الإحتياط المتعلقة بحوادث المرور، مذكرة ماجستير في القانون الجنائي، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر العاصمة، 2007-2008.
2. **خنوف حضرية**، تطور فكرة الخطأ في المسؤولية التقصيرية والعقدية، مذكرة ماجستير في العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، د.ت.ن.

3. **دحماني فريدة**، الضرر كأساس للمسؤولية المدنية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو،2004-2005.

4. **سلماني فضيل**، التعويض الإستحقاقي في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة فرحات عباس، سطيف، 2004.

5. **لحاق عيسى**، الاستثناءات الواردة على مبدأ تعويض ضحايا حوادث المرور، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر العاصمة، 2004-2005.

❖ **مذكرات التخرج:**

1. **بولوح عبد العلي**، الخبرة القضائية وسلطة القاضي في الأخذ بها، مذكرة التخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، الدفعة الثامنة عشر، الجزائر، 2007-2010.
2. **زرقط سفيان**، نظام تعويض الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، مذكرة لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء، الدفعة الثانية عشر، الجزائر، 2001-2004.

III. المقالات:

❖ **المقالات المنشورة في المجلات المتخصصة:**

1. **بن طباق مراد**، "تعويض الأضرار الجسمانية لضحايا حوادث المرور"، المجلة القضائية، العدد 4، الجزائر، 1991، ص ص 21 – 46.
2. **بن ملحة الغوثي**، "نظام التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في القانون الجزائري"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية، الجزء 33، رقم 04، 1995، ص ص 972 – 1002.

❖ **المقالات المنشورة في الجرائد اليومية:**

1. **أدرغال رزيقة**، "ارتفاع حصيلة القتلى في 2011 سببه الليونة"، جريدة الخبر، العدد 590 6، 10 جانفي 2012، ص 13.
2. **ص. رتيبة**، "ترتيب الجزائر حسب عدد القتلى على مستوى منظمة الصحة العالمية والمنظمة العربية للسلامة المرورية"، جريدة الخبر، العدد 590 6، 10 جانفي 2012، ص 13.

❖ **المقالات المنشورة في مواقع الانترنيت:**

1. **أبو شنب أحمد عبد الكريم**، "الأساس القانوني لنظرية المسؤولية عن فعل الشيء في القانون المقارن"، مقال منشور على موقع: www.startimes.com، الجزائر، 2009، ص ص 01 – 03.
2. **الملالي أشرف**، "العمل غير المشروع (المسؤولية التقصيرية)"، مقال منشور على موقع: Forum.Kooora.com، الجزائر، 03 ديسمبر 2010، ص ص 01 – 08.

IV. الوثائق والمطبوعات:

1. **الموسوعة العربية**، الفيزيولوجية الحيوانية والبيئة – الكاميرات الرقمية – ، المجلد الخامس عشر، www.arab-ency.com، سوريا، د.ت.ن.
2. **بودور مبروك**، المركبة ومفاهيم السلامة، الملتقى الوطني حول السلامة المرورية بين مقتضيات القانون وموجبات الإصلاح، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، يومي 04/03 ماي 2011.
3. **خوري عمر**، شرح قانون الإجراءات الجزائية، محاضرات ألقيت على طلبة قسم الكفاءة المهنية للمحاماة، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2007.
4. **صبايحي ربيعة**، إشكالات التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في الجزائر، الملتقى الوطني حول السلامة المرورية بين مقتضيات

القانون وموجبات الإصلاح، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، يومي 04/03 ماي 2011.

5. **قرشوش عبد العزيز**، التعويض عن حوادث المرور، محاضرات ألقيت على طلبة قسم الكفاءة المهنية للمحاماة، جامعة فرحات عباس، سطيف، 2006.

V. النصوص القانونية:

أ. الدستور:

مرسوم رئاسي رقم 96-438 مؤرخ في 07 ديسمبر 1996، يتعلق بإصدار نص تعديل الدستور، المصادق عليه في استفتاء 28 نوفمبر 1996، في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، ج ر عدد 76 الصادر في 08 ديسمبر 1996.

ب. النصوص التشريعية:

1. **قانون رقم 63-198** مؤرخ في 08 يونيو 1963، يتضمن إنشاء الوكالة القضائية للخزينة العمومية، ج ر عدد 38 الصادر في 11 يونيو 1963.
2. **أمر رقم 66-155** مؤرخ في 08 يونيو 1966، يتضمن قانون الإجراءات الجزائية المعدل والمتمم.
3. **أمر رقم 66-156** مؤرخ في 08 يونيو 1966، يتضمن قانون العقوبات المعدل والمتمم.
4. **أمر رقم 74-15** مؤرخ في 30 يناير 1974، يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، ج ر عدد 15 الصادر في 19 فبراير 1974، المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31 المؤرخ في 19 يوليو 1988، ج ر عدد 29 الصادر في 20 يوليو 1988.
5. **أمر رقم 75-58** مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

6. **مرسوم رقم 80-34** مؤرخ في 16 فبراير 1980، يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 07 من الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير 1974، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، ج ر عدد 15 الصادر في 19 فبراير 1974، المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31 المؤرخ في 19 يوليو 1988، ج ر عدد 29 الصادر في 20 يوليو 1988، ج ر عدد 08 الصادر في 19 فبراير 1980.

7. **مرسوم رقم 80-35** مؤرخ في 16 فبراير 1980، يتضمن شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار ومعاينتها التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير 1974، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، ج ر عدد 15 الصادر في 19 فبراير 1974، المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31 المؤرخ في 19 يوليو 1988، ج ر عدد 29 الصادر في 20 يوليو 1988، ج ر عدد 08 الصادر في 19 فبراير 1980.

8. **مرسوم رقم 80-37** مؤرخ في 16 فبراير 1980، يتضمن شروط تطبيق المادتين 32 و34 من الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، ج ر عدد 15 الصادر في 19 فبراير 1974، المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31 المؤرخ في 19 يوليو 1988، ج ر عدد 29 الصادر في 20 يوليو 1988، ج ر عدد 08 الصادر في 19 فبراير 1980.

9. **قانون رقم 89- 26** مؤرخ في 31 ديسمبر 1989، يتضمن قانون المالية لسنة 1990، ج ر عدد 01 الصادر في 03 يناير 1990.

10. **أمر رقم 95-07** مؤرخ في 25 يناير 1995، يتعلق بالتأمينات، ج ر عدد 13 الصادر في 08 مارس 1995، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006، ج ر عدد 15 الصادر في 12 مارس 2006.

11. **أمر رقم 01-14** مؤرخ في 19 غشت 2001، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ج ر عدد 46 الصادر في 19 غشت 2001، المعدل والمتمم بالأمر رقم 09-03 المؤرخ في 22 يوليو 2009، ج ر عدد 45 الصادر في 29 يوليو 2009.
12. **قانون رقم 08-09** مؤرخ في 25 فبراير 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

ج. النصوص التنظيمية:

1. **مرسوم التنفيذي رقم 95-310** مؤرخ في 10 أكتوبر 1995، يحدد شروط التسجيل في قوائم الخبراء القضائيين وكيفياته، كما يحدد حقوقهم وواجباتهم، ج ر عدد 60 الصادر في 15 أكتوبر 1995.
2. **مرسوم تنفيذي رقم 04-103** مؤرخ في 05 أفريل 2004، يتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات ويحدد قانونه الأساسي، ج ر عدد 21 الصادر في 17 أفريل 2004.
3. **مرسوم تنفيذي رقم 07-220** مؤرخ في 14 يوليو 2007، يحدد شروط اعتماد خبراء ومحافظي العواريات وخبراء التأمين لدى شركات التأمين وشروط ممارسة مهامهم وشطبهم، ج ر عدد 46 الصادر في 15 يوليو 2007.

VI. الأحكام القضائية:

قرار صادر بتاريخ 1992/05/11، قضية الشركة الجزائرية للتأمين ضد: (ز م) وبحضور (ب ص)، رقم: 76892 ، المجلة القضائية ، العدد الأول، 1994.

ثانيا: باللـــغة الفرنسيـــة:

I. Ouvrages :

1. **TUNC Andre**, la sécurité routière, esquisse d'une loi sur les accidents de circulation, paris, 1966.
2. **LAMBRET Faivre Yvonne**, le droit du dommage corporel, système d'indemnisation, édition Dalloz, France, 1993.
3. **ZAALANI Abdelmadjid**, mini encyclopédie de droit Algérien, édition Berti, Algérie, 2009.

II. Thèse :

LAHLOU-KHIAR Ghenima, Le droit de l'indemnisation : entre responsabilité et réparation systématique, Thèse pour le doctorat d'état, Faculté de droit, Université d'Alger, 2004 – 2005.

III. Articles :

1. **MERABTI Abdelkader**, "L'évolution de la réparation des dommages résultant des accidents de circulation routière", R.A.S.J.E.P, N° 02/1993, volume XXXI, Alger, 1993, p p 225-240.
2. **Mohamed BOUZIDI**, "La transaction, moyen d'indemnisation des victimes d'accidents de circulation", revue « EL Mouhamat », barreau Tizi-Ouzou, 2007, p p 07-10.

IV. Documents :

1. **Comité consultatif de secteur financier**, Glossaire assurance, www.banque-france.fr, juin 2010.
2. **KPMG , guide des assurances en Algérie**, piscal communication, Alger, 2009.
3. **Société nationale d'assurance**, Assurance auto, conditions générales, S.I.L, 2010.

4. **Société nationale d'assurance**, guide de gestion des sinistrés, S.I.L.D.

فهرس

مقدمة.....01

الفـصل الأول

أسـاس حـق التعويـض فـي حوادث المـرور 04

المبحث الأول: الضرر كركن للحصول على التعويض.....06

المطلب الأول: تحقق الضرر لثبوت الحق في التعويض.....07

الفرع الأول: دور الفقه في إرساء ركن الضرر.....07

الفرع الثاني: موقف المشرع الجزائري من ركن الضرر.....12

أولا: موقف المشرع الجزائري من ركن الضرر في إطار القواعد العامة.....12

ثانيا: موقف المشرع الجزائري من ركن الضرر في ظل الأمر رقم 74-15.....14

المطلب الثاني: الشروط الواجب توافرها في الضرر.....16

الفرع الأول: تحقق الضرر.....16

الفرع الثاني: تدخل المركبة في إحداث الضرر.....19

المبحث الثاني: التأمين من حوادث المرور كشرط مبدئي للحصول على التعويض.....22

المطلب الأول: إجبارية التأمين عن حوادث المرور.....23

الفرع الأول: شروط عقد التأمين.....25

أولا: الشروط الموضوعية.....25

1 -الشروط الموضوعية العامة.....25

2 -الشروط الموضوعية الخاصة بعقد التأمين.....27

ثانيا: الشرط الشكلي.....28

الفرع الثاني: سريان عقد التأمين والالتزامات المترتبة على عاتق طرفيه.....29

أولا: سريان عقد التأمين.....29
ثانيا: التزامات طرفي عقد التأمين.....30
1 -التزامات المؤمّن.....30
2 -التزامات المؤمّن له.....31
المطلب الثاني: الاستثناءات الواردة على اشتراط توافر التأمين للحصول على التعويض.... 33
الفرع الأول: الحصول على التعويض من صندوق ضمان السيارات.....34
أولا: حالات استفادة المضرور من تعويضات الصندوق.....35
ثانيا: الشروط الواجب توافرها في المستفيد من تعويضات الصندوق.....37
الفرع الثاني: الحصول على التعويض القضائي لجبر الضرر.....38

الفـصل الثــاني

إجـراءات الحصول على التعويض وكيفية تقديــره ***41***
المبحث الأول: إجراءات الحصول على التعويض.....42
المطلب الأول: الخبرة.....43
الفرع الأول: تعريف الخبير وشروط تعيينه.....44
أولا: تعريف الخبير.....44
ثانيا: شروط تعيين الخبير.....44
الفرع الثاني: الجهات المكلفة بتعيين الخبير.....49
أولا: تعيين الخبير من طرف شركة التأمين.....49
ثانيا: تعيين الخبير من طرف صندوق ضمان السيارات.....50
ثالثا: تعيين الخبير من طرف القضاء.....50
المطلب الثاني: طريقة التسوية الودية.....53

الفرع الأول: إجراءات الحصول على التعويض من شركة التأمين.....53
الفرع الثاني: إجراءات الحصول على التعويض من صندوق ضمان السيارات.....55
المطلب الثالث: إجراءات الحصول على التعويض القضائي.....57
الفرع الأول: إجراءات الحصول على التعويض أمام القاضي الجزائي.....58
أولا: كيفية إتصال وكيل الجمهورية بالقضية وطريقة التصرف فيها.....58
ثانيا: الحكم في الدعوى العمومية والمدنية أمام القاضي الجزائي.....60
1 - حالة الحكم جزائيا بإدانة المتهم.....60
2 - حالة الحكم بالبراءة في الدعوى العمومية.....61
الفرع الثاني: إجراءات الحصول على التعويض أمام القاضي المدني.....62
المبحث الثاني: التقدير القانوني للتعويض.....67
المطلب الأول: التعويض عن الأضرار الجسمانية اللاحقة بالضحية.....68
الفرع الأول: التعويض عن العجز المؤقت والدائم عن العمل.....68
أولا: العجز المؤقت عن العمل.....68
ثانيا: العجز الدائم عن العمل.....70
الفرع الثاني: التعويض عن المصاريف الطبية والصيدلانية وأضرار التألم والجمالية....72
أولا: التعويض عن المصاريف الطبية والصيدلانية.....73
ثانيا: التعويض عن أضرار التألم.....73
ثالثا: التعويض عن الأضرار الجمالية.....74
الفرع الثالث: التعويض عن الأضرار اللاحقة بذوي حقوق الضحية المتوفاة.....74
أولا: التعويض عن الأضرار المعنوية.....75
ثانيا: التعويض في حالة الوفاة.....75
المطلب الثاني: التعويض عن الأضرار المادية اللاحقة بالمركبة.....77

الفرع الأول: شروط الحصول على التعويض المادي.....78
الفرع الثاني: طريقة حساب التعويض عن الأضرار المادية.....81
أولا: تعريف الاركان التي تعتد بها شركة التأمين لحساب التعويض المادي.....81
ثانيا: حساب التعويض عن الضرر المادي..... 82
الفرع الثالث: بعض الحالات التي يعوض فيها مالك المركبة.....84
خـاتمة.....86
قـائمة المراجـع.....89
فـهرس.....98

قــائمة بعض المختصرات:

أولا: باللـغة العربيـة:

- النقطة الإستدلالية للمبلغ 000 123 : س.
- جريدة رسمية: ج ر.
- دون تاريخ النشر: د.ت.ن.
- قانون الإجراءات الجزائية: ق.إ.ج.
- قانون الإجراءات المدنية والإدارية: ق.إ.م.إ.
- قانون العقوبات: ق.ع.
- كيلومتر في الساعة: كم/سا.
- من الصفحة إلى الصفحة: ص ص.

ثانيا: باللغة الفرنسية:

- Compagnie Algérienne des Assurances : CAAT.
- De page à page : p p.
- Ouvrage précédemment cité : Op.cit.
- Revue Algérienne des sciences juridiques économiques et politiques : R.A.S.J.E.P.
- Sans indication de lieu : S.I.L.
- Sans indication ni de lieu ni de date : S.I.L.D.

ملخص

يتطلب القانون من ضحايا حوادث المرور كي يكتسبوا حق المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم جراء تلك الحوادث، أن يثبتوا أن الأضرار قد وقعت فعلا جراء تدخل المركبة في ذلك، إلا أنه للحصول على هذا التعويض من شركة التأمين يجب أن يكون مالك المركبة قد أمن ضد الأضرار التي قد تلحقها بالغير، لكن في حالة كون هذا الأخير غير مؤمن عنها فلا يضيع حق المتضررين في الحصول على تعويض لإصلاح الأضرار اللاحقة بهم، إذ كرس لهم القانون إمكانية الحصول على هذا التعويض من صندوق ضمان السيارات أو المطالبة به أمام القضاء، وذلك بعد اتباع مجموعة من الإجراءات القانونية وبعد تقدير مبلغ التعويض وفقا للجدول المرفق بالأمر رقم 74–15 المعدل والمتمم.

Résumé

Pour obtenir la réparation des dommages causés par les accidents de circulation, la loi exige à ce que les dommages soient lies directement au véhicule, pour obtenir l'indemnisation auprès de la compagnie d'assurance, le propriétaire du véhicule doit être souscrit à celle-ci. Mais a défaut d'un contrat d'assurance, la victime peut demander l'indemnisation auprès du fond de garantie automobile, ou devant les tribunaux en suivant des procédures juridiques, après évaluation du montant de l'indemnité en conformité à l'annexe ci- jointe à l'ordonnance 74-15 modifiée et complétée.