



جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

مذكرة

لنيل شهادة الماجستير في القانون تخصص قانون مدني أساسي

## التأمين على حوادث المرور في التشريع الجزائري

تحت إشراف الدكتور :

عباسة طاهر

إعداد الطالب

سعادي محمد أمين

تم تقديمها ومناقشتها علنا أمام لجنة المناقشة :

|            |               |                  |                           |
|------------|---------------|------------------|---------------------------|
| رئيسا      | جامعة مستغانم | أستاذ محاضر - أ. | الأستاذ مزيان محمد الأمين |
| مشرفا مقرر | جامعة مستغانم | أستاذ محاضر - أ. | الأستاذ عباسة طاهر        |
| مناقشا     | جامعة مستغانم | أستاذ محاضر - أ. | الأستاذ فنيخ عبد القادر   |
| مناقشا     | جامعة مستغانم | أستاذ محاضر - أ. | الأستاذ حيتالة معمر       |

السنة 2016

# إهداء

إلى والداي الكريمين وإلى زوجتي الحبيبة التي ساعدتني في هذا العمل وإلى

ابنتي إيلاف قرّة عيني ونبض قلبي

حفظهم الله لي من كل سوء

إلى أساتذتي الذين بذلوا أقصى مجهوداتهم لإفادتي قبل التدرج وما بعد

التدرج لاسيما أستاذي المشرف والمؤطر الدكتور عباسة طاهر

و إلى إخوتي

إلى جميع أصدقائي : هواري - ميلود - محمد - عبد الحميد - الحاج

بن عودة- اسماعيل - وليد ميرة .

إلى كل الدفعة المتخرجة

إلى كل الأساتذة الأفاضل والإداريين بكلية الحقوق والعلوم السياسية

بمستغانم

إلى كل من جمعني بهم الأقدار أحببتهم وأحبوني

أهدي ثمرة جهدي هذا

محمد أمين.

## مقدمة

تعد المسؤولية المدنية وبالذات التقصيرية منها من أكثر مسائل القانون المدني أهمية و أجدرها بالبحث و الدراسة، وذلك لما تمتاز به من تطبيق علمي دائم مستمر ولارتباطهما الوثيق بالحياة الجارية وبالفكر الاجتماعي السائد وبالتالي لتطورها وفقا لتطور هذا الفكر المتغير تبعا لظروف الحياة.

ولا ريب أيضا أن المسؤولية عن حوادث المرور تعد من أهم التطبيقات المدنية المدنية، لان هذه المسؤولية التي ظهرت بظهور هذه الآلة المستحدثة المتمثلة في المركبة ذات محرك وتطورت وتقدمت بتطور الزمن و ملابساته المختلفة وطورت بدورها وأثرت في أحكام المسؤولية المدنية بصفة عامة، نتيجة ازدياد الحوادث المترتبة على استعمالها ازديادا مطردا ملحوظا.

إن حوادث المرور تقع و تحدث أمام أعيننا كل يوم و كل ساعة ولقد أثبتت الدراسات الإحصائية في البلدان المختلفة ارتفاع نسبة حوادث المرور بدرجة ملحوظة ففي الجزائر مثلا وحسب آخر الإحصائيات للسنة 2014 للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات فانه تم تسجيل 04 أربعة آلاف قتيل سنويا و 11 قتيل يوميا وحادث مرور كل 20 دقيقة و 4500 معوق سنويا و 100 مليار دينار كخسائر مادية وبالنسبة للتصنيف الدولي للجزائر على سلم حوادث المرور المرتكبة سنويا تحتل الجزائر المرتبة 98 في التصنيف العالمي والمرتبة 42 على المستوى الإفريقي حسب بيان المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات لسنة 2015 شهر جانفي، ولا تقتصر خطورة هذه الحوادث على ازديادها المطرد و المخيف في أعدادها ونسبها. وإنما تظهر كذلك فيما يترتب عليها من نتائج سيئة أو غير مرغوبة، إذ أنه كثيرا ما يذهب ضحية لها أحد الأبرياء فلا يقتصر أثر الحادث على المضرور، بل يمتد إلى عائلته وتتفاقم جسامته إذا كان المضرور هو رب العائلة ومصدر رزقها.

وهكذا ما دفع بالفكر القانوني إلى الاهتمام المتزايد بهذه المشكلة بقصد إضفاء الحماية القانونية التامة على المضرور والتوسع في حمايته لهذا نجد أن كثير من البلدان أفردت لهذا النوع من المسؤولية قواعد خاصة بها سواء في إطار القانون المدني، أو نظمتها بموجب قوانين خاصة مستقلة عنه بهدف تحسين وضعية ضحايا حوادث المرور و ضمان حقهم في التعويض و الإسراع به بعد أن حدث شبه إجماع في الفكر القانوني بأن الاستمرار في تطبيق القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية سيحرم الكثير من حقهم في التعويض وسيتحملون بالتالي تبعة مخاطر السيارات.

أما في البلدان التي لم يتدخل فيها المشرع سواء بوضع أحكام خاصة بالمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات فقد قام الفقه و القضاء بهذه المهمة وذلك بتفسير النصوص العامة في المسؤولية التقصيرية تفسيراً يضمن للمضرور الحصول على حقه من التعويض ، وقد توصلت بعض البلدان الى وضع نظام جديد أقامته على فكرة التضامن والتكافل الاجتماعي.

فأساس فكرة التأمين هو اعتماد الفرد على رصيد مشترك أو مجموعة من الأموال يساهم في تكوينها عدد من المؤمن لهم بدفع أقساط، وينشأ بالنسبة لكل مساهم حق قانوني في هذا الرصيد، ويكون في هذا الاحتياط ما يعين على الوقوف في وجه المخاطر.

ولدراسة التأمين أهمية كبيرة بالنظر إلى الدور الذي يقوم به في الحياة المعاصرة، حيث نجده متغلغلا في معظم الأنشطة، وبالنظر إلى الأهمية الاجتماعية والاقتصادية لعقود وعمليات التأمين، فإن تدخل المشرع لتنظيمها يعتبر ضرورة لا غنى عنها خاصة مع ازدياد دور التأمين في عصر تزايدت فيه الأخطار وتنوعت، وقد تولد ذلك عن التطور الحضاري الذي جلب معه وسائل الإنتاج وأداء الخدمات التي يتضمن تشغيلها احتمال نشوء أخطار متعددة، فيراد من التأمين جلب الضمان والأمن إلى طائفة من الأفراد المتعرضين لمثل هذه المخاطر.

ويؤدي التأمين بسبب تداول وتوظيف رؤوس الأموال إلى نتائج اقتصادية جد هامة منها أن رؤوس أموال التأمين تغذي السوق المالية المحلية والدولية، وأن التأمين يعد من أهم وسائل الادخار والاستثمار، لذا تدخل المشرع لتنظيم عمليات التأمين، حمايةً للاقتصاد القومي وحمايةً للطرف الضعيف في عقد التأمين -وهو المؤمن له- من تعسف شركات التأمين فيما تمليه من شروط.

كما أن للتأمين مصلحة اجتماعية أكيدة، ذلك أنه يخفف من وطأة نتائج الكوارث، ويحقق الاستقرار الاجتماعي للفرد والأسرة وينمي الشعور بالمسؤولية والعمل على تقليل الحوادث، وعلى هذا الأساس أنشأ المشرع نظام التأمينات الاجتماعية ليؤمن به بعض الأفراد ضد بعض الأخطار (حوادث العمل والمرض وغيرها).

ويعتبر المشرع الجزائري قد سبق غيره من المشرعين العرب في هذا الموضوع وخرج عن القواعد التي كانت تحكم عقود التأمين والتي كان يسيطر عليها مبدأ العقد شريعة المتعاقدين.

وانطلاقاً من هنا نطرح الإشكالية التالية :

• ما هو النظام القانوني الذي اعتمده المشرع الجزائري في تنظيم المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور ؟

للإجابة على هذه الإشكالية اتبعنا الخطة التالية :

إن أي حادث مرور تترتب عنه المسؤولية المدنية والتي تكون حتماً مرتبطة بعقد التأمين يتضمن تغطية هذه المسؤولية على وجه الإلزام ولهذا فقد تطرقنا في (الفصل الاول) الى التأمين على المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور ، إلا أنه قبل دراسة المسؤولية المدنية عن حوادث المرور لابد من مالك المركبة أن يعرف ما هو نظام التأمين على المركبات (المبحث الاول ) ومن خلال دراسة هذا المبحث فإنه سيبرز عنصرين أساسيين في هذا النظام وهما تعريف عقد التأمين على المركبات (مطلب اول ) وكذا مبدأ الزامية التأمين على المركبات (مطلب ثاني ) أما (المبحث

الثاني ) فقد تناولنا فيه نظام المسؤولية عن حوادث المرور بنوعيتها ، فالنوع الاول يتعلق بالمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات (المطلب اول ) والنوع الثاني المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الاشخاص بالسكك الحديدية (مطلب ثاني ) وبارتكاب حادث مرور ونشوء المسؤولية المدنية استنادا الى عقد التأمين المبرم سلفا فان المجال يفتح امام تطبيق النظام القانوني لتقدير التعويض المستحق للمضرور في حادث المرور (الفصل الثاني ) وتعويض المضرور في حوادث المرور يكون بصفة مباشرة للمضرور يدفع من طرف مؤمن مركبة المتسبب في الحادث (مبحث اول ) ومبدئيا فان كل شخص متضرر من حادث مرور يستفيد من التعويض (مطلب اول ) باستثناء بعض الحالات التي يسقط فيها الضمان المباشر (مطلب ثاني ) الا أن الشخص المتضرر في هذه الحالات يمكن له الحصول على التعويض ليس من شركات التأمين وإنما من هيئة أخرى أنشأها المشرع الجزائري لأول مرة سنة 31 ديسمبر 1969 الا وهو صندوق ضمان السيارات (مبحث ثاني ) وكذا الصندوق التابع له صندوق ضمان المؤمن لهم وهو الآخر المستحدث مؤخرا سنة 2009 بموجب قانون المالية التكميلي ليسد الفراغ الحاصل والإشكال الذي يلاقيه المؤمن لهم في حالات إفلاس أو عجز شركات تأمينهم ويقوم هو بتعويضهم عوض شركة التأمين المفلسة ، وللحصول على التعويض من هتين الهيئتين يجب على المضرور استيفاء الشروط التي قررها المشرع الجزائري (مطلب اول ) واتباع مجموعة من الاجراءات سواء كانت ودية أو امام الجهات القضائية (مطلب ثاني ) .

وبهذا نكون قد تناولنا أهم العناصر اللازمة في موضوع دراستنا ونختتمها بخاتمة تتضمن مجموعة من الاستنتاجات وخلاصة لما سبق دراسته وأجوبة لأهم الاشكالات التي طرحت في مقدمة هذه الدراسة ( الخاتمة ) .

الخطوة المنتهجة لدراسة هذا الموضوع :  
مقدمة .

**الفصل الأول** : التأمين على المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور .

المبحث الأول : نظام التأمين على المركبات .

المطلب الأول: تعريف عقد التأمين على المركبات

الفرع الأول : تعريف عقد التأمين على المركبات .

الفرع الثاني : موقف الشريعة الإسلامية من عقد التأمين .

المطلب ثاني : مبدأ إلزامية التأمين على المركبات .

الفرع الأول: الإخطار الخاضعة لهذا المبدأ .

الفرع الثاني: المركبات الخاضعة لهذا المبدأ .

المبحث الثاني: المسؤولية المدنية عن حوادث المرور .

المطلب الأول: المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات .

الفرع الأول : المسؤولية على أساس الخطأ الواجب الإثبات

الفرع الثاني : المسؤولية على أساس الخطأ المفترض .

المطلب ثاني: المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية .

الفرع الأول : المسؤولية العقدية للناقل

الفرع الثاني : المسؤولية التقصيرية للناقل .

**الفصل الثاني** : تقدير التعويض في حوادث المرور

المبحث الأول: تعويض المضرور في حوادث المرور .

المطلب الأول: التعويض على أساس المادة 08 من الأمر 74-15 .

الفرع الأول : التعويض عن الأضرار الجسمانية .

الفرع الثاني : التعويض عن الأضرار المادية .

المطلب ثاني : الحالات الاستثنائية للتعويض .

الفرع الأول : حالتي السائق المخطئ في الحادث والسائق بدون وثائق .

الفرع الثاني : حالتي السائق في حالة سكر والسائق السارق وشركاؤه .

المبحث الثاني : صندوق ضمان السيارات .

المطلب الأول : شروط رجوع المضرور على الصندوق .

الفرع الأول : الشروط المتعلقة بالمضرور .

الفرع الثاني : الشروط المتعلقة بمسبب الحادث .

المطلب ثاني: الإجراءات الواجب إتباعها للحصول على التعويض من الصندوق

الفرع الأول : إجراءات التسوية الودية .

الفرع الثاني : الإجراءات القضائية .

الخاتمة .

## الفصل الأول: التأمين على المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور

إن المشرع الجزائري جعل تأمين المسؤولية عن حوادث المركبات البرية، تأمينا إجباريا حتى يمكن الحصول على ضمان كاف وأكد لحماية حقوق المتضررين، وهذا ما نصت عليه المادة الأولى من الأمر رقم 74-15 على أن كل مالك لمركبة ملزم بالاكنتاب في شركة التأمين بما يغطي الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير، وذلك قبل إطلاقها للسير .

لهذا حدد المشرع الجزائري في الأمر رقم 15/74، من هو الشخص الملزم بتأمين المركبة وبالتالي تقع عليه المسؤولية عن حوادث المرور، ومن هو الشخص الذي يستفيد من هذه المسؤولية وعليه يستفيد من التعويض المنصوص عليه في الأمر رقم 15/74، وما هي المركبات التي أخضعها لإلزامية التأمين .

ولمعرفة بعض جوانب هذه النقاط القانونية تم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين:

المبحث الأول: نظام التأمين على المركبات .

المبحث الثاني: المسؤولية المدنية عن حوادث المرور .

## المبحث الأول : نظام التأمين على المركبات .

إن دراسة نظام التأمين على المركبات تركز بالأساس على مبدئين ضروريين يجب على مالك المركبة الإلمام بهما ألا وهما أولاً معرفة عقد التأمين على المركبات وثانياً مبدأ إلزامية التأمين على المركبات .

فمن الأهمية بما كان -قبل الخوض في الموضوع- الإحاطة بماهية و تعريف عقد التأمين ، ثم إلقاء إطلالة على تطوره التاريخي والتشريعي والمراحل التي مر بها ، وهذا ما سنتناوله تباعاً:

### أولاً: التطور التاريخي

لم يكن مصطلح "التأمين" معروفاً في أي وثيقة قبل العصر الحديث، بل عبر عنه بأفكار أخرى مثل: التعاون، التبادل، التضامن، التخطيط للمخاطر المحتملة، ومساهمة الأسر والمجتمعات في التكفل بإصلاح الضرر.

ومن الباحثين من يرجع ظهور الأفكار الأولى للتأمين إلى العصور القديمة، فخلال الحضارة الفرعونية جسدتها رؤية سيدنا يوسف عليه السلام في تخزين القمح في سنوات الخصب لمواجهة خطر الجفاف المقبل، وخلال الحضارة الصينية كان التجار يوزعون المخاطر المحتملة أثناء نقل البضائع على السفن عبر الأنهار، فإذا غرقت السفينة ونجت أخرى تقاسموا الأضرار فيما بينهم، أما خلال الحضارة البابلية فكان سكان الخليج العربي يعوضون من يفقد سفينته من دون إهمال بسفينة أخرى، كما جسد العرب القدامى ذات الفكرة باعتمادهم على ضمان مخاطر الطريق التي تعترض قوافلهم التجارية<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - د/جديدي معراج ، مدخل لدراسة قانون التأمين ديوان المطبوعات الجامعية . الجزائر 2003 . ص 32 و 89.

ومنهم من ينكر الفكرة السابقة على أساس أن الفرد قديما كان يركز نشاطه على الأسرة التي كانت تكفل القدر الكافي من الأمان<sup>1</sup>، أو أن المجتمعات القديمة كانت مقسمة إلى طبقات اقتصادية واجتماعية وسياسية مغلقة مما يؤثر في مسألة احتمالات الخسارة لأنها تتغير من حيث الشدة ودرجة الاحتمال بتغير الطبقات التي يعيش فيها الفرد. غير أن البوادر الأولى لعقود التأمين ظهرت في العهد الروماني كما يرى الفقيهان جروتوس وبافندورف، وأول تطبيقاتها كانت أثناء حرب الإمبراطورية الرومانية مع اسبانيا أين تعاقد الرومان مع أشخاص يقومون بتوريد المعدات البحرية والمؤونة إلى ميدان القتال مقابل أن تأخذ الإمبراطورية الرومانية على عاتقها الخسائر والأضرار التي تنشأ عن الأعمال العدوانية (لكنها عقود تحمل صفة عقود التوريد والنقل البحري). لذا يعتقد الفقهاء أن أول تطبيق لعقود التأمين يعود إلى عام 1347م أين أبرم عقد في "جنوا" الإيطالية في مجال تأمين حمولة سفينة "سنتا كلارا" المتوجهة من جنوا إلى مايوركا الإسبانية.

مما يجعل أول مجال تجسدت فيه فكرة التأمين هو مجال المخاطر البحرية بسبب تكثيف التبادل التجاري بين الدول الواقعة على ضفتي المتوسط، وبدأ هذا النظام في شكل "قرض بحري" يقدم فيه شخص ميسور لمالك السفينة أو الشاحن ما يحتاجه مقابل فائدة مرتفعة مع استرداد مبلغ القرض بشرط وصول السفينة بحمولتها سالمة. ثم تطور نظام القرض إلى استعمال صيغ أخرى حولت مبلغ القرض إلى مبلغ التأمين يدفع عند تحقق الخطر وتحويل الالتزام باسترداد مبلغ القرض إلى قسط يدفع عند إبرام العقد.

أما التأمين البري فقد ظهر في القرن 17 في صورة تأمين على الحريق، وسبب ظهوره الحريق الهائل الذي شب في لندن عام 1666م وأتى على 85% من مباني المدينة،

<sup>1</sup> - د/عبد الرزاق أحمد السنهوري : الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني، الطبعة الثانية عقود الغرر، عقود المقامرة والرهن والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، دار إحياء التراث العربي مصر 1990. ص 1088؛

لينتشر بعدها في مدن عدة خاصة مع بداية الثورة الصناعية، كفرنسا ابتداء من القرن الـ18 أين حضر مرسوم 1981م التأمين على الحياة باعتباره مضاربة على حياة الإنسان<sup>1</sup>.

واستمر التأمين في التطور، وظهرت صور جديدة له كالتأمين من المسؤولية ضد الحوادث تزامنا مع تطور وسائل المواصلات إلى حد جعل التأمين من المسؤولية ضد حوادث السيارات تأمينا إجباريا.

وعرف أوج تطوره خلال القرن الـ20، فازدادت عمليات التأمين وظهرت أنواع جديدة له، كالتأمين ضد السرقة، ضد الإصابات البدنية، ضد مخاطر الحروب والتأمين الجوي... الخ.

إلى جانب ظهور صور جديدة للتأمين من المسؤولية، مثل التأمين من مسؤولية الأطباء والجراحين، وتأمين مسؤولية الأشخاص المكلفين برقابة الغير، وتأمين الدين (تأمين التأمين).

كما برزت صور جديدة للتأمين على الأشياء، كتأمين المحاصيل وتأمين البترول، ومع ازدياد اللجوء إلى الطاقة النووية في الاستعمالات السلمية ظهر التأمين ضد مخاطرها، وظهرت أيضا صور متنوعة من التأمينات الاجتماعية التي تتولاها الدولة دون الشركات الخاصة والنشاط الحر، كتأمين العمال من إصابات العمل ومن المرض والعجز والشيخوخة والوفاة.

وزادت الدولة من تدخلها في التأمين وأحكمت الرقابة عليه والسيطرة على شركاته، فأمتت الكثير من شركات التأمين الهامة كما هو الأمر في فرنسا، بل إلى حد أن أمتت جميع شركات التأمين كما هو الأمر في مصر<sup>2</sup>.

1- د/ أحمد السعيد شرف الدين، أحكام التأمين -انتقال الحق في التعويض عن الضرر الجسدي، مطبعة الحضارة العربية، القاهرة، 1986، ص 17؛

2- د/عبد الرزاق أحمد السنهوري : الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني، الطبعة الثانية عقود الغرر، عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، دار إحياء التراث العربي مصر 1990. ص 1033.

## ثانيا: التطور التشريعي للتأمين في الجزائر

في مرحلة الاحتلال الفرنسي كان التشريع الفرنسي هو التشريع القائم والمطبق في الجزائر، خاصة قانون 1930/07/13 المنظم لعقد التأمين، وكان قطاع التأمين في الجزائر مستغلا من طرف شركات أجنبية<sup>1</sup>، وبعده عمل المشرع الجزائري على سن قواعد قانونية جزائرية، ويمكن أن نميز في هذا الصدد بين 3 مراحل أساسية<sup>2</sup>:

## 1- المرحلة الأولى:

عرفت بفرض رقابة الدولة على الشركات الأجنبية العاملة في هذا المجال، المقدر عددها بحوالي 270 شركة تعمل في مختلف مجالات التأمين وأغلبها فرنسية، حيث اتخذت السلطات حينها تدابير بمقتضى القانون 1963/06/08 المنظم لطرق رقابة الدولة على هذا القطاع<sup>3</sup>.

## 2- المرحلة الثانية:

وتجسدت فيها فكرة احتكار الدولة لعمليات التأمين وإعادة التأمين، بمقتضى الأمر الصادر في 1966/05/27<sup>(5)</sup>، الذي ورد في مادته الأولى "من الآن فصاعدا يرجع استغلال كل عمليات التأمين للدولة" ولهذا الغرض أنشأت الدولة مؤسسات تأمين جزائرية تحتكر النشاط أهمها:

▪ الشركة الجزائرية للتأمين (SAA): وهي شركة جزائرية مصرية أنشأت بعد الاستقلال؛

▪ الشركة الجزائرية للتأمين وإعادة التأمين (CAAR)؛

<sup>1</sup> - د/ عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، الجزء الأول: التأمينات البرية، طبعة 2002، ص 32.

<sup>2</sup> - د/جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين، ديوان المطبوعات الجامعية. الجزائر 2003 ص 08.

<sup>3</sup> - قانون رقم 63-201 المؤرخ في 1963/06/08 المتعلق بفرض التزامات وضمائمات عن شركات التأمين العاملة بالجزائر وإخضاعها إلى طلب الاعتماد من وزارة المالية مع دفع كفالة مسبقة، الجريدة الرسمية عدد 39 لسنة 1963؛

- الشركة المركزية لإعادة التأمين (CCR): وينحصر دورها في إعادة التأمين من المخاطر التي تتخلى عنها الشركات الوطنية، لدى شركات أجنبية قادرة على ضمان هذه المخاطر؛
- الشركة الجزائرية لتأمينات النقل (CAAT)؛  
وكلها شركات ذات طابع تجاري، إضافة إلى شركات مدنية مثل:
- التأمين التبادلي الجزائري لعمال التربية والثقافة؛
- الصندوق المركزي لإعادة التأمين التبادلي في المجال الفلاحي؛

### 3- المرحلة الثالثة:

تميزت بصدور قانون التأمين المؤرخ في 09 أوت 1980 وقانون 1974 رقم 15/74 المتعلق بالتأمين الإلزامي على السيارات وتعويض الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور المعدل والمتمم بالقانون 31/88، وفي سنة 1995 عرف قطاع التأمين نظاما جديدا بصدور الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 1995/01/25 المتعلق بالتأمينات .

ليصدر في 20/02/2006 القانون رقم 06-04 المعدل والمتمم للأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات والذي تضمن بعض التغييرات من أهمها تنظيم تأمين الكفالة وكذا التأمينات على الأشخاص ، وكذا إنشاء لجنة الإشراف على التأمينات كإدارة رقابة تنشأ بواسطة الهيكل المكلف بالتأمينات لدى وزارة المالية، ومنحها صلاحيات عديدة في فرض رقابتها على نشاط التأمين بمساعدة مفتشي التأمين ومحافظي الحسابات مع تحديد تنظيمها ووظيفتها.

إلى جانب تأسيس مركزية الأخطار، وصندوق ضمان المؤمن لهم الذي يكلف بتحمل كل الدين أو بعضه عند عجز شركات التأمين عن أدائه، كما نظم إفلاس شركات

التأمين وأبرز دور كل من الوكيل المتصرف القضائي والقاضي المحافظ في إجراءات الإفلاس الخاصة بالمؤمن، وتناول بالتعديل كذلك دور وسطاء التأمين والخبراء .  
ولعل أهم ما ميز هذا التعديل هو توزيع رقابة الدولة على نشاط التأمين وإحاطته بإجراءات صارمة من خلال تقصير الآجال المتعلقة به ومثلاً توقيف كل تعيين أو فتح مكاتب أو نحوها بمنح اعتماد من الدولة أو موافقة لجنة الإشراف على التأمينات أو الوزير المكلف بالمالية، كما كرس دور القضاء في مجال التأمين وهذا يضيف على نشاط التأمين جدية أكثر ويوفر حماية للمؤمن له أو المستفيدين ويضمن وفاء المؤمن بالتزاماته نحوهم.

## المطلب الاول : تعريف عقد التأمين على المركبات

### الفرع الاول : تعريف عقد التأمين .

#### 1- تعريف الفقه:

لقد تناول بعض الفقهاء الفرنسيين تعريف التأمين دون اتحاد في الرأي حول الموضوع، فقد عرفه بلانيول Planiol على أنه "عقد بمقتضاه يتحصل المؤمن له على تعهد من المؤمن بأن يقدم له مبلغاً من المال في حالة وقوع خطر معين مقابل دفع قسط أو اشتراك مسبق".

وعرفه سوميان Soumien بأنه "عقد يلتزم بمقتضاه شخص يسمى المؤمن بالتبادل مع شخص آخر يسمى المؤمن له بأن يقدم لهذا الأخير تعويض الخسارة المحتملة نتيجة حدوث خطر معين مقابل مبلغ معين من المال يدفعه المؤمن له إلى المؤمن ليضيفه إلى رصيد الاشتراك المخصص لتعويض الأخطار"<sup>1</sup>.

وقد أيد الفقه في مجموعه التعريف الذي اقترحه الفقيه الفرنسي هيمار Hemard الذي عرف التأمين بأنه "عملية يتحصل بمقتضاها أحد الأطراف وهو المؤمن له، نظير دفع

<sup>1</sup> - د/جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية. الجزائر 2003، ص 10.

قسط، على التعهد لصالحه أو لصالح الغير من الطرف الآخر وهو المؤمن، تعهد يدفع بمقتضاه هذا الأخير أداء معيناً عند تحقق خطر معين بأن يأخذ على عاتقه مهمة تجميع مجموعة من المخاطر وإجراء المقاصة بينها وفقاً لقوانين الإحصاء". وهو تعريف يؤكد على أهمية كون التأمين عملية فنية تزاولها هيئات منظمة، وعلى ضرورة تجميع أكبر عدد ممكن من المخاطر المتشابهة<sup>1</sup>، وقد حضي بتأييد الفقه بالنظر إلى أنه ينطبق على نوعي التأمين (التأمين على الأشخاص والتأمين على الأضرار)، وأنه حلل التأمين إلى عناصره الفنية والقانونية مبرزاً كيفية وشروط نشوء العلاقة القانونية ووضع أسس هذه العملية التي تركز على تنظيم التعاون بين مجموعة من الأفراد في مواجهة أخطار محتملة الوقوع بإجراء المقاصة بينها تبعاً لقوانين الإحصاء.

أما الفقهاء العرب فقد انقسموا في تعريفهم للتأمين إلى فريقين<sup>2</sup>:

**الفريق الأول:** وهو فريق متأثر بالفقه الفرنسي، ويعرف التأمين على أنه "عقد يأخذ فيه المؤمن على عاتقه طائفة معينة من الأخطار محتملة الوقوع يرغب المؤمن له أن لا يتحملها منفرداً مقابل أن يدفع هذا الأخير قسطاً أو اشتراكاً محددًا".

**الفريق الثاني:** ويعرف التأمين بأنه "عملية فنية تزاولها هيئات منظمة مهمتها جمع أكبر عدد ممكن من المخاطر المتشابهة ويتحمل المؤمن عن طريق المقاصة أعباء هذه المخاطر وفقاً لقوانين الإحصاء وبذلك يتحصل المؤمن له أو من يعينه في حالة تحقق الخطر على تعويض مالي".

<sup>1</sup> - الأستاذ أحمد شرف الدين، أحكام عقد التأمين، توزيع دار الكتاب الحديث، الطبعة الثالثة، 1991، ص 15؛

<sup>2</sup> - الأستاذ إبراهيم أبو النجا، التأمين في القانون الجزائري (الأحكام العامة)، د.م.ج، الجزائر، طبعة 1993،

**- تعريف التشريع الجزائري :**

تعرف المادة 619 من القانون المدني الجزائري عقد التأمين بأنه: "عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن".

وذهبت المادة 02 من الأمر 95-07 الصادر في 1995\01\25 المتعلق

بالتأمينات في نفس السياق حيث تنص على: "إن التأمين في مفهوم المادة 619 من القانون المدني: عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه بأن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي أداء مالي آخر في حالة تحقق الخطر المعين في العقد وذلك مقابل أقساط أو أية دفعة مالية أخرى".

**الفرع الثاني : موقف الشريعة الإسلامية من عقد التأمين .**

التأمين نظام حديث النشأة، لذا لم يعرفه السلف الأول من فقهاء الإسلام، فلم يعرف في عهد الرسول صلى الله عليه وسلم ولا الخلفاء الراشدين ولا الأئمة المجتهدين، كما لم يرد ذكره في القرآن الكريم ولا السنة النبوية.

لكن من أدركه من الفقهاء المسلمين أبدوا رأيهم بشأنه فكانوا بين محل ومحرم، فأول من تحدث عنه هو الإمام محمد بن عابدين من فقهاء الحنفية، فأورد بشأن التأمين البحري: "إذا استأجر التجار مركبا من حربي يدفعون له أجرته ويدفعون أيضا مالا معلوما لرجل حربي مقيم في بلادنا، يسمى ذلك المال سوكرة ... والذي يظهر لي أنه لا يحل للتاجر أخذ بدل الهالك من ماله لأن هذا التزام ما لا يلزم"<sup>1</sup>.

وفيما يلي عرض لمختلف هذه الاتجاهات:

<sup>1</sup>- كتاب رد المختار على شرح تنوير الأبصار/ للاستزادة من آراء الأئمة والفقهاء في هذا الصدد أنظر: الدكتور أحمد شرف الدين، عقود التأمين وعقود ضمان الاستثمار (واقعها الحالي وحكمها الشرعي)، ص 80 وما يليها/ الدكتور أحمد شرف الدين، أحكام التأمين ص 34 وما يليها.

## 1- الاتجاه المعارض :

وهم يرفضون فكرة عقد التأمين بجميع صورها، دون وضع تعريف لها، وحججهم:

■ التأمين لا يدخل في نطاق العقود المعروفة في الصدر الأول للإسلام، ولم يرد

بشأنه حكم في الكتاب ولا في السنة؛

■ ينطوي التأمين على المغامرة التي تعتمد على الحظ والصدفة فيشبه بذلك

القمار والرهان؛

■ وهم متفقون على التعريف التقليدي لعقد التأمين الذي يلتزم بمقتضاه شخص

بتغطية مخاطر معينة يخشى المؤمن له من وقوعها مقابل تعويض عن حدوث

الخطر، وحججهم:

■ لم يحصر الإسلام الناس في أنواع معينة من العقود بل ترك الباب مفتوحا

لأنواع جديدة التي تدعو إليها الحاجة متى توفرت فيها الشروط الإسلامية؛

■ الأصل في الأمور الإباحة إلا ما ورد أثر على منعها، ولم يرد في القرآن أو

السنة أو الاجتهاد ما يحرمه؛

■ ينطوي التأمين على فكرة التعاون والتضامن الذي يحث عليه الإسلام، ولا

تعاون أشد من التعاون على تحمل المصيبة عندما تحل؛

■ التأمين ليس مقامرة لأن المقامرة لعب بالحظوظ، بينما المؤمن يأخذ الأقساط

من المؤمن لهم ثم يعيد توزيعها عليهم ولا يعرض نفسه لاحتمال الخسارة أكثر

مما يعرض نفسه أي شخص آخر في تجارة مشروعة؛

■ ليس في التأمين رهان لأن المراهن يعتمد على الصدفة والحظ، ولا فيه غرر

مثل الرهان لأن فيه معاوضة محققة النتيجة، وعنصر الاحتمال يوجه للمؤمن

فقط الذي لا يؤدي التعويض إلا إذا وقع الخطر فعلا؛

- ليس التأمين ربا ولو وردت في العقد شروط ربوية تبطل فيه كما تبطل في أي عقد آخر<sup>1</sup>.

## 2- الاتجاه المؤيد :

وهم متفقون على التعريف التقليدي لعقد التأمين الذي يلتزم بمقتضاه شخص بتغطية مخاطر معينة يخشى المؤمن له من وقوعها مقابل تعويض عن حدوث الخطر، وحججهم:

- لم يحصر الإسلام الناس في أنواع معينة من العقود بل ترك الباب مفتوحا لأنواع جديدة التي تدعو إليها الحاجة متى توفرت فيها الشروط الإسلامية؛
- الأصل في الأمور الإباحة إلا ما ورد أثر على منعها، ولم يرد في القرآن أو السنة أو الاجتهاد ما يحرمه؛
- ينطوي التأمين على فكرة التعاون والتضامن الذي يحث عليه الإسلام، ولا تعاون أشد من التعاون على تحمل المصيبة عندما تحل؛
- التأمين ليس مقامرة لأن المقامرة لعب بالحظوظ، بينما المؤمن يأخذ الأقساط من المؤمن لهم ثم يعيد توزيعها عليهم ولا يعرض نفسه لاحتمال الخسارة أكثر مما يعرض نفسه أي شخص آخر في تجارة مشروعة؛
- ليس في التأمين رهان لأن المراهن يعتمد على الصدفة والحظ، ولا فيه غرر مثل الرهان لأن فيه معاوضة محققة النتيجة، وعنصر الاحتمال يوجه للمؤمن فقط الذي لا يؤدي التعويض إلا إذا وقع الخطر فعلا؛
- ليس التأمين ربا ولو وردت في العقد شروط ربوية تبطل فيه كما تبطل في أي عقد آخر.

<sup>1</sup> - المجمع الفقهي بمكة، المجلس الأوروبي للبحوث والإفتاء، الشيخ جاد الحق علي شيخ الأزهر السابق، الشيخ الدكتور يوسف القرضاوي، الشيخ الدكتور عبد الفتاح إدريس.

**3- الاتجاه التوفيقي:**

ويجيز بعض أنواع التأمين ويحرم البعض الآخر، وتلخص اتجاهات هذا الفريق فيما توصلت إليه توصيات ولوائح عدة دراسات وملتقيات أهمها: المؤتمر الثاني لمجتمع البحوث الإسلامية المنعقد بالقاهرة سنة 1965م الذي أجاز: التأمين الذي تقوم به جمعيات تعاونية، نظام المعاشات الحكومي ونظام التأمينات الاجتماعية والإجبارية، فيما حرم التأمينات الأخرى المتبقية التي تقوم بها الشركات، مثل التأمين على الحياة والتأمين من المسؤولية.

**المطلب الثاني : مبدأ الزامية التأمين على المركبات .**

لقد اتجهت التشريعات العالمية في معظم الدول الى إجبار أو إلزام أصحاب المركبات ذات محرك لاجراءات التأمين الالزامي الذي يغطي الاضرار التي قد تتجم عن استعمال السيارة من اجل حماية المصاب اثر وقوع حادث للسيارة ويكون هو المسؤول قانونا عن تعويض الغير الذي أصابه . ولقد نظم المشرع الجزائري هذه الالزامية في الأمر 15/74 وتحديدا في نص المادة 1 منه وكذا الفقرة 1 من المادة 4 ، غير ان هذه الالزامية لا تسري على الدولة ولا على النقل بالسكك الحديدية بنص المادتين 2 و3 من الامر السالف الذكر .

فالتأمين الالزامي في تطور مستمر وفي امتداد إلى كل مجال من مجالات النشاط الإنساني، ومن أبرز صوره التأمين ضد حوادث السيارات، وذلك نظرا لكثرة انتشار المركبات بمختلف أنواعها، وبالمقابل أصبحت تهدد حياة الإنسان<sup>1</sup>.

ولهذا السبب اعتبر المشرع الجزائري التأمين الذي يبرمه مالك المركبة مع شركة التأمين إعمالا لحكم الأمر رقم 15/74 المتعلق بالالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار ليس تأمينا اختياريا يبرمه المالك بقصد تأمين نفسه من

<sup>1</sup> - د/حسين عبد اللطيف حمدان: الضمان الاجتماعي، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الثانية، 2002، الصفحة 64. منقول عن عبد المنعم البدراوي، العقود المسماة\_الإيجار والتأمين- ، ص167، فقرة 108.

المسؤولية عن حوادث سيارته الناشئة عن خطئه أو خطأ من يسأل عن عمله، ولكنه تأمين فرضه على كل من يملك سيارة أو مركبة ذات محرك أرضي. يكتسي التأمين الإلزامي على المركبات أهمية بالغة على المستوى الاقتصادي والاجتماعي، فمن الناحية الاقتصادية تمثل مداخيل شركات التأمين العاملة في هذا النشاط نسبة عالية بالمقارنة بمداخيلها في فروع التأمين الأخرى، وذلك بالنظر إلى حجم العمليات أمام طلب المستأمنين المتزايدة نتيجة استعمال السيارات للأغراض مختلفة، ومقابل ذلك تلتزم شركات التأمين بدفع مبالغ ضخمة للتعويض الأضرار التي تسببها حوادث المرور.

وعليه يمثل التأمين أداة لادخار الأموال يمكن توظيفها في العديد من المشاريع الاستثمارية، وعلى مستوى الاجتماعي، يعتبر التأمين من أهم الوسائل الوقائية لحماية ضحايا الحوادث، ولعل ذلك من بين الأسباب التي دفعت جميع تشريعات الدول بما فيها المشرع الجزائري الذي جعل التأمين على المركبات أمرا إلزاميا وليس اختياريا<sup>1</sup>. لتفادي تدهور الحياة الاجتماعية للمضروب و ما يترتب عليها من آثار اجتماعية سلبية وضع المشرع الجزائري نصوصا خاصة لحماية المتضررين من حوادث المرور وذوي حقوقهم، فخصص لهم تعويضات محددة بهدف توفير الأمن والاستقرار دخل المجتمع ولهذا السبب اعتبر المشرع الجزائري حادث المرور حدثا اجتماعيا يضمن القانون التعويض لكافة الضحايا مما دفع به الأمر إلى استبدال النظام التقليدي بنظام جديد وهو نظام عدم الخطأ.

إلا أن التعويض التلقائي لضحايا حوادث المرور ليس مطلقا فلقد أورد المشرع الجزائري عليه استثناءات سوف نشير إليها في الفصل الثالث.

<sup>1</sup> - د/جديدي معراج:مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، الطبعة الثالثة،ديوان المطبوعات الجامعية-الجزائر- 2003 الصفحة123،124.

بالمقابل حدد المشرع الجزائري في الأمر رقم 15/74، من هو الشخص الملزم بتأمين المركبة وبالتالي تقع عليه المسؤولية عن حوادث المرور، ومن هو الشخص الذي يستفيد من هذه المسؤولية وعليه يستفيد من التعويض المنصوص عليه في الأمر رقم 15/74، وما هي المركبات التي أخضعها لإلزامية التأمين.

### الفرع الأول : الأخطار الخاضعة لمبدأ التأمين الإلزامي .

الأصل أن الشخص حر في التأمين أو عدم التأمين على المخاطر ما عدا ما هو إجباري بمقتضى القانون مثل التأمين الإلزامي على السيارات، ويحق للشخص كذلك أن يؤمن على كل مصلحة له قصد المحافظة عليها من وقوع أي نوع من الأخطار، وقد أقر المشرع الجزائري هذا المبدأ بمقتضى أحكام القانون المدني وكذلك بموجب أحكام قانون التأمين، فنصت المادة 621 من القانون المدني الجزائري بأن "تكون محلا للتأمين كل مصلحة اقتصادية مشروعة تعود على الشخص من دون وقوع خطر معين"، وتؤكد المادة 29 من قانون التأمين الجزائري: "يمكن لكل شخص له مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو في عدم وقوع خطر، أن يؤمنه".

ولكن هناك مخاطر تكون غير قابلة للتأمين سواء بحكم درجة جسامة ضررها أو تكفل بها جهات غير شركات التأمين، أو يكون محل هذه المخاطر غير مشروع وكذلك عدم قابلية التأمين لبعض المخاطر التي تحدث بفعل الطبيعة. وهذا ما جاء في المواد 30، 42، 41 من قانون التأمينات الجزائري<sup>1</sup>، وتوجد كذلك مخاطر غير قابلة للتأمين لمخالفتها للنظام العام والآداب العامة، مثلا لا يجوز التأمين ضد مخاطر التهريب والاتجار بالأشياء المحظورة والمخالفة للنظام العام والآداب العامة.

<sup>1</sup> - قانون رقم 15/74 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، المعدل والمتمم بالقانون 31/88 .

و بالنسبة للتأمين الإلزامي عن حوادث المرور، يثور تساؤل حول ما يشمل هذا التأمين من مسؤوليات وأخطار أو الأضرار. فمن الناحية القانونية لا يتعلق الضمان<sup>1</sup> إلا بالمسؤولية المدنية لمستعملي المركبات البرية ذات المحرك، وعليه يخرج من نطاق تطبيق القانون كل التأمينات الأخرى المتعلقة بهذه الآليات، خاصة التأمينات على الأشياء (سرقة المركبة، حريق المركبة، أضرار تلحق المركبة نفسها)، وتستبعد أيضا التأمينات الفردية ضد حوادث السيارات، ومعنى هذا أنه لا يطبق تأمين التصادم إذا لم يكن هناك اصطدام (مع سيارة، أو مع حيوان أو مع احد المارة) و خاصة بالنسبة للأضرار الحاصلة نتيجة المناورة من أجل اجتناب التصادم، بصفة عامة التأمين يضمن كل الأضرار الناجمة عن التصادم<sup>2</sup>.

أما الأخطار التي يغطيها التأمين، فقد نصت المادة السابعة من الأمر رقم 15/74 بأنه يصدر مرسوم بناء على تقرير وزير المالية فتحدد بموجبه الأحكام المتعلقة بمدى شمولية عقد التأمين، أي تحدد الأخطار المشمولة بالتأمين الإلزامي، وفي 16/4/1980 صدر مرسوم رقم 34/80 المتعلق بشروط تطبيق إلزامية التأمين على السيارات التي تأسست بموجب الأمر المشار إليه أعلاه على تعويض الأضرار الجسمانية أو المادية التي تحصل بسبب المرور أو بغيره، وهي:

سقوط تلك التوابع أو الأشياء أو المواد أو المنتجات المذكورة أعلاه<sup>3</sup> والحوادث والحرائق والإنفجارات التي تسببها المركبة والتوابع والمنتجات التي تستعملها والأشياء والمواد التي تنقلها. يفهم من هذا النص أن عقد تأمين السيارات أو المركبات يشمل التأمين من مخاطر استعمالها ولذا تلتزم شركة التأمين بتعويض الغير عما يلحقه هو أو أمواله من المركبة المؤمنة من أضرار نتيجة ارتكاب سائقها خطأ نجم عنه ضرر، ذلك أن

<sup>1</sup> - أنظر المادة 2 من الشروط العامة المتعلقة بعقد التأمين - الشركة الوطنية للتأمين -.

<sup>2</sup> - د/راشد راشد: التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992، الصفحة 193.

<sup>3</sup> - أنظر المادة الأولى من المرسوم التنفيذي 34/80 المتعلق بتطبيق المادة 07 من الأمر 15/74 المعدل والمتمم .

الهدف من وضع نظام التأمين الإلزامي على المركبات لتغطية أضرار الغير سواء كانت أضرار جسمانية أو مادية أو كليهما والتي تصيب الغير من الحوادث جراء استعمال المركبة المؤمن عليها وفي هذه الحالات يكون للمضروب في حالة التأمين الإجباري حق مباشر في التعويض الذي يستحقه من المؤمن وهذا الحق مستمد من القانون<sup>1</sup>.

باعتبار أن عقد تأمين المسؤولية المدنية، تأمين إلزامي فإنه يشمل التأمين عن المخاطر الناجمة عن المسؤولية المدنية ويعني التأمين الإلزامي والاساسي حيث يغطي النتائج المالية المترتبة عن مسؤولية مالك المركبة تجاه الغير ويعتبر هذا العقد العمود الفقري للتأمين على المركبة كما يمتاز هذا العقد بكون المسؤولية المدنية فيه غير محددة، وإلى جانب هذا التأمين الإلزامي يمكن لشركة التأمين أن تبرم مع المؤمن له عقود حول ضمانات أخرى وهي اختيارية، أي المؤمن له حق اختيار اكتتاب فيها أو الاكتفاء بعقد واحد المشار إليه أعلاه أي التأمين على مسؤوليته المدنية، و هذه العقود هي:

- 1- عقد ضمان أضرار الاصطدام وهو يغطي الأضرار المادية للسيارة رغم مسؤولية سائقها في الحادث، وذلك في حدود المبلغ المؤمن عليه، أو القيمة النهائية للسيارة، وهنا يشترط معرفة الخصم للاستفادة من التعويض .
- 2- عقد ضمان كسر الزجاج الناتج عن سقوط جسم صلب.
- 3- عقد ضمان سرقة المركبة.
- 4- عقد ضمان حريق وانفجار المركبة.

<sup>1</sup> - د/عبد القادر العطير- التأمين البري في التشريع الأردني، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع-عمان- 1995، الصفحة 270.

5- عقد ضمان الدفاع والمتابعة، وهذا الضمان ممنوح لمكتب العقد، مالك السيارة المؤمن عليها، وكل شخص مأذون من طرفهما بحراسة أو قيادة المركبة، كل شخص أخذ مكانا دون عوض كراكب على متن المركبة المؤمن عليها بإذن من المؤمن له<sup>1</sup>.

6- عقد ضمان كافة الأضرار، وهو يعطي الحق لمالك السيارة بالاستفادة من التعويض عن كل ضرر يصيب المركبة بسبب الحادث ولو كان المتسبب في الحادث غير معروف أو هو مالك المركبة نفسه .

7- عقد ضمان الأشخاص المنقولين وهو بمثابة عقد تأمين على الأشخاص ويقصد بالأشخاص ( مالك السيارة المؤمن عليها مكتب العقد، وكل شخص مأذون من طرفهما بحراسة أو قيادة المركبة، كل شخص راكب على متن المركبة المؤمن عليها بإذن من المؤمن له).

هذه المخاطر السبع ذات طابع اختياري، إذ يمكن للأطراف الاتفاق على إدراج مخاطر أخرى في عقد التأمين، وعلى هذا الأساس فقد جرى العمل لدى شركات التأمين الجزائرية بأن تقترح على المؤمن له نموذج عقد متعدد المخاطر، وأحيانا أخرى عقد شامل للمخاطر<sup>2</sup>.

بعدما حصر المشرع الجزائري في المادتين سابقتين الذكر من المرسوم 34/80 الحالات التي يكون فيها للمؤمن ضامنا للتعويض عن الأضرار الناشئة عن حوادث السيارات ذكر بعض الاستثناءات في المواد التالية (3،4،5) من المرسوم المشار إليه أعلاه.

المادة الثالثة تقضي بأن تستثنى من الضمان:

أولا: الأضرار التي تسبب فيها المؤمن له عمدا، لم يجز القانون مراعاة لهذا الشرط التأمين على الخطأ العمدي للمؤمن له ( La faute intentionnelle d'assuré )

<sup>1</sup>- د/خالد جمال أحمد حسن : الوسيط في عقد التأمين في ظل القانون المدني البحريني، الطبعة الأولى، مطبعة جامعة البحرين، البحرين، 2007، الصفحة 123 .

<sup>2</sup>- د/جديدي معراج: مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية-الجزائر 2003، الصفحة 128 .

فبراً ذمة المؤمن من دفع مبلغ التأمين في حالة تسبب المؤمن له في إحداث خطر للغير بسيارته عن قصد.

ويعتبر مبدأ عدم جواز التأمين من الخطأ العمدي للمؤمن له<sup>1</sup> من المبادئ التي تتعلق بالنظام العام، وبالتالي لا يجوز الاتفاق بين طرفي عقد التأمين على مخالفته وإلا كان الاتفاق باطلاً بطلان مطلقاً، وذلك على أساس أن إجازة التأمين من الخطأ العمدي للمؤمن له من شأنها أن تؤدي إلى زوال أو انتفاء وصف الاحتمال كعنصر لازم في الخطر المؤمن ضده بعد أن صار وقوعه رهيناً بمحض إرادة المؤمن له، كما أنها تصطدم أيضاً باعتبارات النظام العام التي ترفض الترخيص في تحميل المؤمن تبعات ونتائج الغش أو الخطأ العمدي للمؤمن له.

بموجب المادة الثالثة من المرسوم 34/80 لا يجوز للمتضرر الرجوع على شركة التأمين للمطالبة بالتعويض، وإنما يرجع على المتسبب في الحادث أي المؤمن له، وعليه فالحماية التي بسطها المشرع الجزائري من خلال الأمر رقم 15/74 للمضور وذلك في المادة 8 التي تجعل تعويض الضحية أمراً تلقائياً بغض النظر عن خطأ السائق أو الضحية تنتفي في المادة الثالثة من المرسوم المذكور أعلاه.

ثانياً: إذا تسبب قاصر في أضرار بواسطة مركبة مؤمن عليها لدى شركة التأمين ولم يكن يحمل الوثائق المطلوبة مثل رخصة السياقة سارية المفعول، ففي هذه الحالة لا تلتزم شركة التأمين بتعويض المضور، بالمقابل يتحمل هذا الالتزام صندوق ضمان السيارات<sup>2</sup>.

ولا يحول دون تطبيق هذا الاستثناء على قائد السيارة حاملاً لرخصة قيادة صالحة للسيارة التي يقودها، طالما كانت مدة صلاحية هذه الرخصة قد انتهت قبل وقوع

<sup>1</sup> - د/خالد جمال أحمد حسن : الوسيط في عقد التأمين في ظل القانون المدني البحريني، الطبعة الأولى، مطبعة جامعة البحرين، البحرين، 2007، الصفحة 125 .

<sup>2</sup> - قرار بتاريخ 87/03/03، تحت رقم 99، منقول عن الاستاذ بغدادي جيلالي ، كتاب الاجتهاد القضائي في المواد الجزائية، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2002، الصفحة 208.

الحادث، كما يستثنى من الضمان قائد السيارة الذي يكون حاملاً لرخصة القيادة أياً كانت.

رخصة السياقة التي تحول دون سقوط الضمان يجب أن تكون صالحة لنوع المركبة التي وقع منها الحادث، لأن قانون المرور يتطلب ضرورة الحصول على ترخيص من إدارة المرور قبل قيادة السيارات وغيرها من المركبات. وللحصول على إجازة المرور يجب توافر شروط معينة، إضافة إلى اجتياز اختبار في القيادة.

وتختلف شروط الترخيص وإجراءاته باختلاف نوع السيارة المراد قيادتها، لذلك فإن منح ترخيص قيادة مركبة دليل وقرينة على قدرة حاملها ودرابته بأصول قيادتها<sup>1</sup>. بالمقابل فقد نص القانون الفرنسي صراحة على أن التأمين الإلزامي يغطي الأضرار التي تنجم عن انفجار أو حريق السيارة أو توابعها أو أشياء تحملها. ويتوسع التأمين ليضم كافة الأضرار الجسدية و المادية هذا ما أكدته المادة 211-5 من قانون التأمين الفرنسي الصادر في 1986/01/07 المشار إليها سابقاً.

وأكدت محكمة النقض الفرنسية سواء وقع الحريق أو الانفجار أثناء سير المركبة ذات محرك أرضي أو أثناء توقفها، الأمر يتعلق بحادث مرور، يتعلق الحكم الأول بعدة مقطورات زراعية محملة بعشب جاف، كانت متواجدة بفناء محاط بأبنية شب حريق في إحداهن وامتد إلى الأخريات بالإضافة إلى المباني<sup>2</sup>، أما الحكم الثاني يتعلق كذلك بإصابة أحد المارة باللهب المتطاير من السيارة عندما فتح السائق الغطاء بعد أن توقف على جانب الطريق أثر تصاعد الدخان منها<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - الأستاذ إبراهيم الدسوقي أبو الليل: رجوع المؤمن بما أداه من تعويض، العدد 16، أكتوبر، نوفمبر، ديسمبر، 1992، مجلة محكمة شهرية تصدر عن جمعية المحامين الكويتية، الصفحة 90.

<sup>2</sup> - Arrêt de la Cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, 2, 19/02/1986 Bulletin des arrêts de la Cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, 1997, 2, numéro. 18-5 juin 19 Revue Trimestrielle de Droit Civil.

<sup>3</sup> - Y. Lambert- Faivre : Assurance des entreprises, Dalloz, 2ème éd., sans date Numéro 653. page. 718.

والملاحظ أن قانون الجزائري أخذ بما وصل إليه كل من القضاء والقانون الفرنسي في آخر مرحلتهما بهدف حماية ضحايا حوادث المرور فوسعوا من مفهوم حادث المرور فاعتبروا كل حادث تتسبب فيه مركبة ذات محرك أرضي يدخل في مفهوم حادث مرور. ضف إلى ذلك الحريق أو الانفجار التي تتسبب فيه المركبة ذات محرك أرضي، فكل هذه الحوادث تدخل في مجال التأمين الإلزامي على السيارات، أما فيما يتعلق بنقل الأشياء الخطيرة فلقد نص عليها المشرع الجزائري في المادة 3 من المرسوم رقم 34/80 كما ذكر سابقاً، فالحوادث الناتجة عن نقل هذه الأشياء الخطيرة استثنائها المشرع الجزائري من الضمان العادي ونفس الموقف تبناه المشرع الفرنسي بحيث أخضعها لنوع آخر من التأمين الإلزامي.

يغطي هذا التأمين كل الأضرار الناتجة عن هذه الأشياء الخطيرة سواء تعلق الأمر بنقل مواد مشعة أو كيميائية خطيرة وهذا طبقاً لنص المادة 211-11-1 من قانون التأمين الفرنسي، أو المواد قابلة للاشتعال أو الانفجار تخضع لأحكام المادة 211-11-1 من قانون التأمين الفرنسي.

ونفس الشيء بالنسبة للمخاطر المواد الذرية حيث يخضع نقل تلك المواد وما يتعلق بها من معدات إلى التأمين الخاص بها وهذا طبقاً للمادة 211-8-3 من قانون التأمين الفرنسي<sup>1</sup>، وينظم هذا التأمين كل من اتفاقية باريس المنعقدة في 1960/07/29 و قانون الفرنسي الصادر في 1968/10/30.

نلخص مما سبق أن التأمين من المسؤولية المدنية يعتبر أمراً إجبارياً والذي أخذ به المشرع الجزائري بمقتضى الأمر 1974 المتعلق بالتأمين على حوادث السيارات، ويشمل هذا التأمين تغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن وفاة أو عن أية إصابة بدنية تتجم عن حوادث السيارة المؤمن عليها وكذا الأضرار المادية التي تصيب الغير.

<sup>1</sup> - Dalloz. numéro 2000-1335.26 décembre 2000, Journal Officiel 30 décembre

ونظرا لأن مفهوم حادث مرور جاء عاما ولم يرد سواء في الأمر المتعلق بالتأمين الإلزامي على حوادث السيارات أو في قانون المرور أي نص يحصره على حالات معينة ومن ثم يتعين تفسيره تفسيرا موسعا ليضم كل الأضرار جسمانية أو مادية التي تلحق بالأشخاص، سواء أكان الحادث الذي تسببت فيه المركبة ذات محرك أرضي نتيجة انفجار أحد عجلاتها أو حريق شب في محركها أو حملتها، كما يطبق نفس الحكم في حالة سقوط البضائع أو الأشياء من المركبة، وكذا أثناء عملية الشحن وتفريغ البضاعة ولا يهم الحالة التي تكون عليها السيارة أثناء وقوع الحادث سواء أكانت في حالة سير أو وقوفها لأن الهدف من تأمين الإلزامي على حوادث السيارات هو توفير أكبر حماية ممكنة للمضرور من هذه الحوادث.

كما لا يغطي التأمين على الإطلاق بعض الأخطار وبالتالي لا تلتزم شركة التأمين بتعويض المضرور بقوة القانون، بالمقابل هناك بعض الأخطار هي مستبعدة من التأمين ولكن أجاز القانون أن يكون هناك اتفاق مابين المؤمن والمؤمن له على تغطيتها.

كما يشمل مفهوم المركبة جميع المركبات البرية ذات محرك أرضي ومقطوراتها وكل جهاز أو آلة متشابهة لهم، فكل هذه الآليات تخضع للتأمين الإلزامي ماعدا بعض المركبات التي تفتقد لهذا الوصف. ضف إلى ذلك مركبات التابعة للدولة فلا تخضع لهذا التأمين، الخزينة العامة للدولة هي التي تتكلف بالتعويض المضرور وكذلك القطارات فالتعويض عن حوادث السكك الحديدية يكون طبقا للقواعد العامة<sup>1</sup>.

قد يتسبب حادث مرور في أضرار مادية بالضحية أو جسمانية كإصابتها بعجز كلي أو جزئي عن العمل أو قد يؤدي إلى الوفاة، يستوجب الأمر تحديد الشخص المسؤول

<sup>1</sup> - د/مختار رحمانى محمد: المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع، طبعة 2003 الجزائر .

عن الأضرار التي يسببها حادث المرور ومن جهة أخرى معرفة الشخص الذي أصابه الضرر من جراء هذا الحادث، و يستحق بذلك التعويض.

### الفرع الثاني: المركبات الخاضعة لمبدأ التأمين الإلزامي .

حسب المادة الأولى في فقرتها الثانية وما يليها من الأمر رقم 15/74 فان كلمة مركبة في هذا النص تعني، كل مركبة برية ذات محرك أرضي وكذلك مقطوراتها أو نصف مقطوراتها وحمولتها.

ويفهم بمقطورات ونصف مقطورات ما يلي:

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

(2) كل جهاز بري مرتبط بمركبة برية ذات محرك أرضي.

(3) كل آلية أخرى يمكن أن تكون مشابهة للمقطورات أو نصف المقطورات

بموجب مرسوم<sup>1</sup>.

عرف المشرع الجزائري من خلال المادة الثانية في فقرتها 10 من المرسوم التنفيذي رقم

381/04 نصف المقطورة<sup>2</sup>، و هي التي تجرها مركبة أخرى بحيث يكون جزء منها

متكئا على هذه الأخيرة ويكون أكبر جزء من وزنها ووزن حمولتها واقعا عليها.

أما في الفقرة 17 من نفس المادة فلقد عرفت المقطورات ونصف المقطورات الفلاحية<sup>3</sup>،

هي تلك المركبات المربوطة بجرار فلاحي أو بآلة فلاحية ذات محرك تستعمل لنقل

المنتجات والمعدات والأدوات أو البضائع منطلقا من مستثمرة فلاحية أو متجهة

إليها، تستعمل لخدمتها أو عند الاقتضاء لنقل عمالها، كما اعتبر المادة 2 في فقرتها 20

<sup>1</sup> - د/ين عبيد عبد الحفيظ: إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري ديوان الوطني للأشغال التربوية-الجزائر-2002، الصفحة 20.

<sup>2</sup> - المرسوم التنفيذي رقم 381-04 مؤرخ في 15 شوال عام 1425 الموافق 2004/11/28، يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، الجريدة الرسمية، العدد 76، سنة 2004، الصفحة 7.

<sup>3</sup> - قانون المرور رقم 01-14 (الجريدة الرسمية عدد 46 لسنة 2001)، المعدل و المتمم بالقانون رقم 04-16 (الجريدة الرسمية عدد 72 لسنة 2004)، والمعدل والمتمم بأمر رقم 03-09 المؤرخ في 22 جويلية 2009 (الجريدة الرسمية العدد 29 لسنة 2009). يتعلق بتنظيم حركة عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

من نفس المرسوم التنفيذي الآلية الخاصة (آلية ذاتية الحركة) على أنها مقطورة تستعمل لرفع أو لشد أو لنقل منتجات متنوعة باستثناء نقل الأشخاص ما عدا السائق والمرافق عند الاقتضاء المادة 20/2 من نفس المرسوم التنفيذي<sup>1</sup>، كما عرف المشرع الجزائري المقطورة في المادة 2 من قانون المرور<sup>2</sup> على أنها كل مركبة موجهة لتكون موصولة بسيارة.

وتجدر الإشارة أن المشرع الجزائري استعمل لفظ مركبة Véhicule بدلا من كلمة السيارة Voiture المستعملة في عناوين ونصوص أخرى.

الملاحظ أن الصياغة الجديدة تتميز بالدقة لأن المصطلح المستحدث أكثر اتساعا، بحيث يتضمن جميع أنواع السيارات والعربات والآليات الأخرى بشرط أن يكون لها محرك ذاتي فهذا الأخير يعتبر القاسم المشترك بين المركبات والأجهزة والآليات الأخرى، في حين أن كلمة السيارة تقتصر على بعض أنواع السيارات مثل السيارة السياحية الخفيفة بمفهوم العامة.

لقد أورد المشرع الجزائري تعريفا عاما للمركبة وذلك في المادة 2 من الأمر رقم 09-03، على أنها كل وسيلة نقل بري مزودة بمحرك للدفع أو غير مزودة بذلك، تسير على الطريق الخاصة أو تدفع أو تجر، كما عرف المركبة ذات محرك، هي تلك المركبة برية مزودة بمحرك للدفع تسير على الطريق بوسائلها الخاصة.

نلاحظ أن المشرع الجزائري قد ضيق من مفهوم المركبة في هذا التعريف و حصره إلا في المركبات البرية المزودة بمحرك ذاتي، هذا النوع من المركبات تكون خاضعة للتأمين الإلزامي.

على العموم يمكن القول بأن المركبات أو السيارات الخاضعة لإلزامية التأمين كما وصفها الأمر رقم 15/74، وكذا قانون المرور، هي جميع المركبات الخفيفة بمختلف

<sup>1</sup> - المرسوم التنفيذي رقم 04-381 يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق.  
<sup>2</sup> - قانون رقم 09-03 المؤرخ في 22 يوليو 2009 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها .

أنواعها والمركبات ذات الوزن الثقيل بمختلف أنواعها مثل الشاحنات والحافلات والعربات المقطورة بواسطة المركبات والدرجات النارية سواء من صنف (أ) أو (ب) الدرجات ذات محرك ثلاثية العجلات، أو ذات محرك رباعية العجلات، الدرجات المتحركة (مركبة مزودة بمحرك حراري إضافي)، مركبة القطر الخاصة، الجرارات الفلاحية، معدات الغابية بشرط تكون لها نفس المميزات التي تتوفر المستوجبة بالنسبة للمركبات والآلات الفلاحية، معدات الأشغال العمومية.

ويجدر التنويه أن كل الآلات الفلاحية<sup>1</sup> (الجرار الفلاحي، آلة الحصاد... الخ) التي تستعمل في مجال النشاط الزراعي (ماعدات المركبات والعتاد الفلاحي والتي تعتبر آلة فلاحية ذات محرك يقودها سائق يمشي على الأقدام، بمثابة مركبة يدوية)، ومعدات الأشغال العمومية والبناء تخضع للتأمين الإجباري مثلها مثل المركبات البرية الأخرى أثناء سيرها بالطرق العمومية وحتى داخل المزرعة أو ورشة البناء لأن هدف التأمين الإجباري لا يتمثل في المركبة في حد ذاتها بقدر ما هو تأمين لحارس المركبة ومالكها من رجوع الغير عليه بالمسؤولية المدنية.

وعليه، كل مركبة ذات محرك أرضي تسير على الطريق العمومي أو على طريق خاص داخل المزرعة مثلا تخضع للتأمين الإجباري، ولكن أورد المشرع الجزائري استثناءات على هذه القاعدة العامة.

وجاء في المادة 3 من الأمر رقم 15/74، بأن إلزامية التأمين الوارد في هذا الأمر لا يطبق على نقل بالسكك الحديدية، لأن حوادث النقل بالسكك الحديدية لا تخضع للتأمين لاعتبارات مالية بحتة<sup>2</sup>، وهذا ما أكدته قرارات وبعض الأحكام القضائية إذ تستند هذه

1- د/راشد راشد: التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992.

2- د/ مختار رحمان محمد: مسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية في ضوء الفقه والقضاء، المجلة القضائية، العدد الثاني- المحكمة العليا (قسم الوثائق)، 2001، الصفحة 101.

الأخيرة في تقدير التعويض إلى القواعد العامة مستعينة في ذلك بما ورد في القانون المدني مراعاة لظروف المضرور و حالته الصحية والاجتماعية والمهنية وغيرها. يتوصل القاضي في تحديد مبلغ التعويض بصفة جزافية لتغطية لكافة الأضرار اللاحقة بالمضرور مادية أو معنوية و حتى جمالية، وبما أن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية غير مؤمنة عن الحوادث وتدفع التعويض من ميزانيتها الخاصة، فقد يبالغ القاضي في تحديد مبلغ التعويض المحكوم به للضحية أو الضحايا وهو ما يؤدي

في أغلب الأحيان إلى الطعن فيها أمام المحكمة العليا، حيث جاء في قرار للمحكمة العليا<sup>1</sup>.

"حيث أنه في قضية الحال الحادث الذي أدى إلى الوفاة كل من الضحايا (ع ج، ع ف) لا يطبق عليه الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30/01/74. وحيث أن المادة 3 من الأمر المذكور تنص على عدم سريان إلزامية التأمين المنصوص عليها في هذا الأمر على النقل بالسكك الحديدية. حيث أن متى كان كذلك فإن المادة 8 من الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88 المؤرخ في 19/07/1988 التي تنص على أن كل حادث سير سيارة سبب أضرار جسمية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها لا تنطبق على قضية الحال".

غير أنه يلاحظ من جهة أخرى، أن بعض الأحكام تستند في تقدير التعويض عن حوادث السكك الحديدية إلى أحكام أمر 1974 أي أن هذه الأحكام تهتدي بعد إثبات مسؤولية الناقل في تحديد التعويض الواجب دفعه للمضروب و إلى العناصر الواردة في الأمر سواء فيما يتعلق بجدول التعويضات ومختلف الأضرار الواجب التعويض عنها وكذا المستحقين لهذا التعويض أي ذوي الحقوق على رغم عدم سريان الأمر المذكور بصريح النص على النقل بالسكك الحديدية، وأحكام أخرى تطبق القواعد العامة للتعويض<sup>2</sup>.

هذا ما جاء في قرار للمحكمة العليا مؤرخ في 29/12/1987 تحت رقم 49715 الغرفة الجنائية (القسم الثالث) " لكنه حيث ينبغي التنكير أنه منذ صدور

<sup>1</sup> - ملف رقم 208521 صادر بتاريخ 01/06/1999، مجلة المحكمة العليا، غرفة الجنب والمخالفات للمحكمة العليا، القسم الرابع .

<sup>2</sup> - د/مختار رحمان محمد: مسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية في ضوء الفقه والقضاء، المجلة القضائية، العدد الثاني-المحكمة العليا (قسم الوثائق)، 2001، الصفحة 101، 102.

الأمر 15/74 والمراسيم المطبقة له فإن خطأ الضحية لا يلعب أي دور لتعويضها من جراء الأضرار الجسمانية لحوادث المرور.

وحيث من جهة أخرى إذا كانت إلزامية التأمين غير مطبقة على حوادث النقل بالسكك الحديدية، فإن الإشارة إلى المادة 138 من قانون مدني غير مؤسس باعتبار أن القانون الخاص 74/15 يعد تطبيقاً للقانون العام.<sup>1</sup>

بوجه عام فإن تقدير التعويض من طرف قضاة الموضوع حالة ثبوت خطأ الناقل، هو سلطة تقديرية لهم على ضوء أحكام المادة 124 من القانون المدني<sup>1</sup> على أن يذكروا عناصر التقدير إبراز للأسباب السائغة له<sup>2</sup>.

أما الاستثناء الثاني نص عليه الأمر رقم 15/74 في مادته 2 تنص على ما يلي: "إن الدولة وهي معفاة من الالتزام بالتأمين، فإنه تقع عليها التزامات المؤمن بالنسبة للمركبات التي تملكها أو الموجودة تحت حراستها."

وحسب نص المادة 2 المشار إليها الدولة معفاة من الالتزام بالتأمين، فإنه تقع عليها التزامات المؤمن بالنسبة للمركبات التي تملكها والمخصصة للإدارة و المصالح التابعة لها، على سبيل المثال:

- المركبات التابعة للحكومة وهيئاتها الإدارية.

المركبات التابعة لمصالح الأمن والجمارك والحماية المدنية والبريد... الخ.

- وكذلك المركبات الموجودة تحت حراستها.

ويعتبر حكم المادة 2 من الأمر المذكور منطقياً إذ لا يتصور أن تؤمن مؤسسات الدولة على سياراتها لدى شركة التأمين التي بدورها مؤسسة من مؤسسات الدولة، ولهذا يقال أن الدولة مؤمنة على نفسها بنفسها.

1- عدلت بموجب قانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 جويلية 2005 يعدل ويتمم الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 و المتضمن القانون المدني.

2- د/مختار رحمانى محمد: مسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية في ضوء الفقه والقضاء، المجلة القضائية، العدد الثاني-المحكمة العليا (قسم الوثائق)، 2001، الصفحة 102.

ولكن السؤال المطروح لماذا المشرع الجزائري لم يطبق حكم المادة 2 من الأمر المشار إليه على القطارات باعتبارها ملكا للدولة؟ كان بإمكان المشرع الجزائري الاستغناء عن إضافة المادة 3 من الأمر رقم 15/74 لعدم الحاجة إليها باعتبار ال قطارات ملكا للدولة كما قلنا سابقا ولكنه أضافها لأن هذه الممتلكات غير مخصصة لإدارة ولاسيما بعد تحويل شركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية إلى مؤسسة عمومية صناعية أو تجارية تتمتع بالشخصية المعنوية.

ويستثنى كذلك من حكم نص المادة 2 من الأمر 15/74 المركبات المحمولة على مركبة مخصصة لذلك من نظام التأمين الإلزامي، وهذا الوضع طبيعي لأن المركبات المحمولة لا تستعمل الطرق العمومية حيث أن الهدف من التأمين الإلزامي على السيارات هو سير المركبة على الطريق العمومي<sup>1</sup>.

وعليه فإذا كانت المركبة غير مستعملة على الطرق فإن التأمين الإلزامي لا يشملها ورغبة في التوسيع بمفهوم استعمال المركبة فقد رأى بعض الفقه أن الأضرار الناجمة عن تحميل السيارة أو تفريغها تعتبر ناجمة عن استعمالها وبالتالي يشملها التأمين الإلزامي<sup>2</sup>.

إذا كان النص القانوني يخضع جميع المركبات التي تستعمل على الطرق للتأمين الإلزامي فهذا يعني أن المشرع الجزائري ربط بين التأمين الإلزامي على المركبة وسيرها على الطريق العمومي، ومن جهة أخرى فإنه ربط بين تسجيل المركبة أو ترخيصها وبين تقديم مالك المركبة عقد تأمين مبرم مع إحدى المؤسسات المؤهلة لممارسة عمليات التأمين داخل الجزائر لتغطية أضرار الغير التي يسببها استعمال المركبة عملا بالمادتين 2 و5 من الأمر رقم 15/74.

<sup>1</sup> - د/جديدي معراج:مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، الطبعة الثالثة،ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003.

<sup>2</sup> - د/عبد القادر العطير:التأمين البري في التشريع الأردني،مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع-عمان-1995،الصفحة 266.

كما يدخل ضمن المركبات التي تسير على الطريق العمومي بالجزائر والتي يشملها نظام التأمين الإلزامي المركبات القادمة من الجزائر بغرض الإقامة المؤقتة بسبب الزيارة أو المرور بالجزائر إلى بلدان أخرى، ومن ثم فعلى مالكي هذه المركبات غير جزائرية أن يؤمنوا على الأضرار التي تلحق بالغير بسبب استعمال المركبة داخل الجزائر لدى مكاتب التسجيل القائمة في مراكز الحدود التابعة لشركة التأمين، مع عدم الإخلال بالأحكام الخاصة التي تتخذ تطبيقا لاتفاقيات والمعاهدات ويسمى هذا النوع من التأمين "تأمين الحدود"، على أن لا تقل مدة التأمين عن شهر واحد ولا يسمح لها بالبقاء في الجزائر بعد انتهاء هذه المدة إلا إذا تم تجديد التأمين لمدة الإقامة المصرح بها. على أن لا تزيد مدة التأمين المنصوص عليها في تأمين الحدود عن 5 أيام أو 10 أيام أو 20 أو 30 يوما غير قابلة للتجديد، و مع ذلك فإنه يجوز تمديد هذه المدة كما أشير سابقا إلى 45 يوما أو 60 يوما للمواطنين المقيمين في الخارج<sup>1</sup>، حسب نص المادة 5 من المرسوم رقم 34/80.

#### • التأمين على الحوادث الحاصلة أثناء المرور الدولي العربي:

إن المشرع الجزائري خاصة والمشرع العربي عامة لم يشذ عن المشرع الأجنبي في تنظيم تأمين السيارات في إطار المرور الدولي، إما في إطار إتفاقية عربية متعددة الأطراف أو ثنائية، في إطار التصديق من دولة عربية أو أكثر على إتفاقية أجنبية.

<sup>1</sup> - المرسوم رقم 34/80 يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 7 من الأمر رقم 15/74، الجريدة الرسمية العدد 8 لسنة 1980.

إن الأشخاص المقيمين في الخارج الذين يدخلون إلى الجزائر سيارة غير مسجلة في الجزائر، يجب عليهم، من أجل تلبية الإلتزام بالتأمين من مسؤوليتهم المدنية المترتبة عن حوادث سياراتهم تلك في الجزائر، أن يكتتبوا في التأمين الخاص بالحدود، ذلك التأمين المحدث بموجب المرسوم رقم 59-428 المؤرخ في 14 مارس 1959 ، ذلك لدى الصندوق الجزائري للتأمين وإعادة التأمين، أو لدى الشركة الوطنية للتأمين، إن هذا هو ما قضت به المادة الأولى من قرار وزير المالية المؤرخ في 18 يونيو 1973 . وقد نصت المادة ( 6 ) من المرسوم 80-34 على ذلك بقولها " : يجب أن يحمل سائق المركبة المشار إليها في المادة الأولى من الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30 يناير 1974 ، وثيقة تثبت بأنه قام بواجبات إلزامية التأمين، تسلمها الشركة الوطنية للتأمين مجانا مع مراعاة أحكام المادة ( 20 ) من الأمر السابق ... كما تسلم وثائق ثبوتية يمثل عدد السيارات التي تضمنها وثيقة التأمين.

وإذا كان ضمان عقد مطبقا في آن واحد على مركبة ذات محرك ومقطورا أو شبه مقطورا، يجوز تسليم وثيقة ثبوتية واحدة بناء على طلب المؤمن له، شريطة أن تتضمن إيضاح نوع المقطورات أو شبه المقطورات التي يمكن أن تستعملها مع المركبة، وكذلك أرقام تسجيلها عند الحاجة، ويمكن أن يسلم المؤمن مع ذلك وثيقة ثبوتية عن المقطورة وشبه المقطورة فقط بناء على طلب المؤمن له.

إن الوقت الذي يجب أن تسلم فيه هذه الوثيقة الثبوتية هو وقت إمضاء العقد، وتسمى في المادة 7 من المرسوم 34/80 "شهادة تأمين على سيارة ."

للتذكير فإن هذه الشهادة تسلم للإستعمال العادي للسيارة داخل الجزائر بالنسبة للسيارات الوطنية التي تحمل رقم تسلسل للتسجيل في الجزائر، أما الشهادة التي تسلم في الحدود من قبل الشركة الوطنية للتأمين (المادة 9 من المرسوم رقم 34/80 )

والتي تثبت أداء الإلتزام بالتأمين في الحدود فهي كشهادة التأمين على سيارة يجب أن تشمل كل منها على بيانات توضيحية حددتها المادة 10 من المرسوم رقم 34/80 وهي :

- إسم الشركة الوطنية للتأمين وعنوان الوكالة .
- إسم ولقب موقع العقد وعنوانه.
- مدة التأمين المطابق لقسط التأمين.
- رقم وثيقة التأمين.
- مميزات المركبة وخاصة رقم تسجيلها، وفي حالة عدم وجوده، الرقم الخاص بسلسلة النموذج عند الإقتضاء.
- خاتم المؤمن وتوقيعه.

بذلك تكون شهادة التأمين المشار إليها، قرينة قانونية، في حالة منازعة المؤمن في الضمان الواقع على عاتقه بالنسبة للمدة المسجلة فيها .كما لايفوت أن أذكر بأن المدة التي يجب النص عليها في تأمين الحدود تكون إما خمسة أيام أو عشرة أيام أو عشرون يوما أو ثلاثين يوما دون تجديد إلا أنه يجوز تمديد تلك المدة إلى خمسة وأربعين يوما أو ستون يوما للمواطنين المقيمين بالخارج طبقا للمادة ( 15 ) من المرسوم رقم 34/80.

#### • البطاقة البرتغالية لعقد تأمين السيارات عبر البلاد العربية:

تنص المادة ( 14 ) من المرسوم 34 /80 على أنه " : يتعين على الأشخاص المقيمين خارج الجزائر الذين يدخلون إليها سيارة غير مسجلة في الجزائر أن يوقعوا التأمين المسمى تأمين الحدود، ليتمكنهم المرور بسيارتهم في التراب الوطني، باستثناء الأحكام الخاصة التي تتخذ تطبيقا لإتفاقيات ومعاهدات دولية." في إطار هذا النص، وفيما يخص الإتفاقيات الدولية في مجال التأمين الإجباري من

المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، أبرم بين الجزائر وتونس إتفاقية جزائرية تونسية تتعلق بالتعاون في مادة التأمينات بصورة عامة صودق عليه بموجب الأمر رقم 70-20 المؤرخ في 15 جانفي 1970 ، مما يعد إتفاقا عربيا ثنائيا .وقد تكون الجزائر صدقت أو قد تصدق على نظام البطاقة الخضراء في إطار المرور الدولي فيما بين الدول الأوروبية بمناسبة إنضمامها إلى المنظمة العالمية للتجارة .

أما عن إتفاقية بطاقة التأمين الموحدة عن سير السيارات عبر البلاد العربية فهي إتفاقية قد وقعت في تونس وصادقت عليها الجزائر وكل من الأردن والإمارات العربية المتحدة، والبحرين، والمملكة العربية السعودية، والسودان، والعراق، وسلطنة عمان، وقطر، والكويت، وجمهورية اليمن الشعبية، وموريطانيا، والصومال .

مع الإشارة أن المرسوم لم يتعرض لنقطة مهمة جدا وهي في حالة مخالفة المركبة الأجنبية التعليمات خاصة بمدة التأمين الإلزامي المنصوص عليه في تأمين الحدود، فما هو الإجراء المتخذ ضد هذه المركبة الأجنبية؟

مما يلفت الانتباه في أحكام نظام التأمين الإلزامي أنه لم يتضمن عقوبة على من يخالف أحكامه باستثناء ما اشترط من ضرورة الحصول على وثيقة تأمين ضد المسؤولية الناجمة عن الأضرار التي تلحق بالغير بسبب استعمال المركبة داخل الجزائري، فالأمر رقم 15/74 في مادته الأولى لا يعتبر مثل هذا الاشتراط عقوبة بل هو إجراء إداري يهدف لمنع تسجيل المركبة و ترخيصها إلا إذا اقترن ذلك بتقديم وثيقة التأمين لتغطية أضرار الغير .

ومع ذلك يمكن تطبيق العقوبة الواردة في المادة 190 من قانون التأمينات رقم 95-07 ".....يعاقب بالحبس من (8) إلى ثلاثة(3) أشهر وبغرامة مالية من 500دج إلى 4.000دج أو بإحدهما فقط، إن لم يمثل لهذه الإلزامية."

فعلى المشرع الجزائري أن ينص صراحة على تضمين نظام التأمين الإجباري على السيارات عقوبة خاصة بمخالفة أحكامه بما يتماشى والأهمية التي أولاها المشرع لمثل هذا النظام لصالح المضرور من حوادث المركبات على كثرتها وجسامة نتائجها على المجتمع بكامله.<sup>1</sup>

لقد ذكر المشرع الجزائري في المادة الأولى من الأمر المذكور أنواع المركبات التي تكون محل التأمين الإلزامي، والسؤال الذي يثار هل جميع المركبات التي تخضع لقانون المرور تغطيها مظلة التأمين الإجباري؟

الإجابة على هذا السؤال تكون بالنفي، نظرا لاختلاف مجال عمل كل منهما، فقانون المرور يتسع تطبيقه ليضم كل مركبة برية مهما كانت نوعها سواء أكانت ذات محرك آلي أو غير مزودة بجهاز محرك ذاتي.

وعلى سبيل المثال عرفت المادة 2 من الأمر رقم 09-03 الدراجة العادية، كل مركبة ذات عجلتين أو أكثر غير مزودة بجهاز محرك ذاتي تخصص لنقل الأشخاص، كما يتضمن قانون المرور تنظيم سير المركبات المجرورة بالحيوانات، فهذه المركبات رغم أنها تسير على الطريق العمومي ولكن لا يغطيها التأمين الإلزامي لأنها غير مزودة بمحرك للدفع، إذن كل مركبة ذات محرك مدفوعة باليد أو مجرورة بحيوان لا تخضع لنظام التأمين الإلزامي بالمقابل تدخل قانون المرور ونظم سيرها على الطريق.

أما التأمين الإلزامي فيقتصر تطبيقه على مركبات النقل السريع نظرا لوضوح المادة الأولى إذ أخضعت المركبات ذات محرك أرضي فقط للتأمين الإجباري، أما مركبات النقل البطيء تم استثنائها من التأمين.

بالإضافة إلى التأمين الإلزامي اشترط المشرع الجزائري في المادة 42 من الأمر رقم 09-

03 إخضاع المركبة ذات محرك أرضي قبل وضعها للسير أول مرة داخل التراب

<sup>1</sup> - د/بن عبيد عبد الحفيظ: إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري ، ديوان الوطني للأشغال التربوية-الجزائر-2002. ص 124.

الوطني و عندما تجرى عليها تغييرات هامة، للمراقبة قصد التأكد من مطابقتها للمواصفات التقنية التنظيمية<sup>1</sup>.

ومن أمثلة عن المركبات التي تخضع للتأمين الإلزامي حسب المرسوم التنفيذي رقم 04-381 "يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق":

- المركبة الخاصة: مركبة مخصصة لنقل الأشخاص.
- مركبة النقل الجماعي والحافلات الصغيرة والحافلات الكبيرة: مركبة مخصصة لنقل الأشخاص تشتمل على أكثر من تسعة مقاعد للجلوس بما في ذلك مقعد للسائق، وهي معدة لنقل الركاب بأجر عن كل راكب وتعمل بطريقة منتظمة في حدود معين لخط سير معين.
- الشاحنة الصغيرة والكبيرة: مركبة مخصصة لنقل البضائع
- المقطورة و نصف المقطورة وقاطرة الطريق، فالتأمين يغطي كل من المركبة والمقطورة ونصف المقطورة ولا يغني التأمين عن إحداها.
- مركبة القطر الخاصة، لقد أشير إلى تعريفها سابقا.
- الدراجات النارية بجميع أصنافها وأنواعها، فهي معدة لنقل الأشخاص و الأشياء ومزودة بمحرك وسعة أسطوانتها تختلف حسب الصنف، هذا ما نصت عليه المادة 2 من الأمر رقم 09-03.
- الدراجات ذات محرك ثلاثية العجلات أو ذات محرك رباعية العجلات: وهي مركبة ذات محرك آلي تسير به و لا يكون تصميمها على شكل السيارة ومعدة لنقل الأشخاص أو الأشياء وقد يلحق بها صندوق.

هذه المركبات التي حددها المرسوم التنفيذي رقم 04-381 وكذا الأمر رقم 09-03 ينطبق عليها تعريف الوارد في المادة 1 الفقرة الثانية من الأمر رقم 15/74 وعليه تخضع لنظام التأمين الإلزامي.

بالمقابل نص المرسوم التنفيذي رقم 04-381 على أنواع أخرى من المركبات مصممة لتكون آلات، دورها الأساسي لا يتمثل في النقل وإنما إنجاز أشغال متنوعة بنفسها، أي تعمل بذاتها، أو من خلال وحدات تشغيل لها أي من خلال معدات إضافية معها.

مثل الآلات الفلاحية الذاتية الحركة (الجرارات الزراعية)، المعدات الغابية، معدات

الأشغال العمومية. فهل هذه الآلات تخضع للتأمين الإجباري؟

بمقتضى المادة 2 من قانون المرور الجزائري عرف المشرع الجزائري الطريق، على أنه كل مسلك عمومي مفتوح لحركة مرور المركبات.

يفهم من فحوى النص أن كل مركبة "مع تحفظ" تسير على الطريق العمومي تخضع

إلزاميا للتأمين وهذا تطبيقا لنص المادة الأولى في فقرتها الأولى من الأمر رقم 74-15

التي وضعت شرطا على عاتق مالك المركبة الاككتاب في عقد التأمين وذلك قبل

السير على الطريق العمومي.

بما أن الآلات سابقة الذكر غير مخصصة للسير على الطريق هذا ما نص عليه

المشرع الجزائري في المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 فهي معدة للعمل في

المكان المخصص لها.

ومن الناحية النظرية تستثنى هذه الآلات من التأمين الإلزامي، ولكن من الناحية العملية

فهذه الآلات وخاصة الجرارات الفلاحية منتشرة بكثرة في المناطق الريفية وتتسبب في

الكثير من الحوادث، لذا يجري العمل على وجوباً لترخيص والتأمين من المسؤولية

المدنية الناجمة عن حوادثها.

بصورة عامة هذه الآلات تعمل أساسا في الأمكنة المخصصة لها، إلا أنها قد تعمل

أيضا في عمليات نقل الأشياء متعلقة بالفلاحة على سبيل المثال وغيرها أو جر آلات

والمقطورات، وهو في سبيل ذلك لابد من سيرها على الطريق العمومي وعليه فمن

الضروري قبل انطلاقها للسير فلا بد من تأمينها من حوادث المرور.

وهذا ما قضت به المحكمة العليا في قرارها الصادر سنة 1986 تحت رقم 52(الغرفة المدنية)، فمن خلال منطوق الحكم اعتبرت المحكمة العليا "الجرار الزراعي الذي انقلب وتسبب في وفاة سائقه مؤمن عليه لدى الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي بسطيف بموجب عقد تأمين.....ويغطي الأضرار الناشئة عن الحادث.....".

إن جميع المركبات المصممة لتكون آلات تخضع للتأمين الإلزامي مثلها مثل بقية المركبات ذات محرك أرضي لأن العبرة ليس السير على الطريق العام أم لا ولكن العبرة طبقا للمادة 2/1 من الأمر رقم 15/74 أن يكون للمركبة محرك ذاتي، فالمحرك هو العامل المشترك بين المركبات والأجهزة والآلات الأخرى.

أما بالنسبة للعربات الغير مزودة بمحرك آلي، هل تخضع للتأمين الإلزامي؟

هذه العربات لا تخضع للتأمين الإلزامي مثل العربات المعدة لنقل الأشياء، فهي تسير بقوة الحيوان وقد تسير بقوة الإنسان وتسمى عربة اليد، وإنما من المفروض أن تكون مرخصة للسير على الطريق العام ولكن هذه الرخصة لا تسلم من طرف شركة التأمين، بل تصدر من إدارة الجماعات المحلية، وسبب عدم إخضاعها للتأمين الإلزامي إلى وجود إرادة سياسية صارمة للقضاء عليها داخل المدن الكبرى، نظرا لأنها تسبب عرقلة المرور وأضرار صحية لا تتماشى مع التطور الحديث، ويستثنى كذلك من حكم نص المادة 2 من الأمر 15/74 المركبات المحمولة على مركبة مخصصة لذلك من نظام التأمين الإلزامي، وهذا الوضع طبيعي لأن المركبات المحمولة لا تستعمل الطرق العمومية حيث أن الهدف من التأمين الإلزامي على السيارات هو سير المركبة على الطريق العمومي.

### المبحث الثاني : المسؤولية المدنية عن حوادث المرور .

أمام ارتفاع نسبة حوادث المرور والنتائج المترتبة عنها قامت العديد من البلدان بتصنيفها ضمن الحوادث مثلها مثل حوادث العمل ولعلاج هذه الوضعية قامت هذه

الدول بوضع تنظيم خاص للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور سواء كانت هذه المسؤولية ناشئة عن حوادث التي تتسبب فيها السيارات أو المسؤولية الناشئة عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية وهو ما سنتناوله بالدراسة في المطلبين أدناه .

### المطلب الأول : المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات .

لدراسة المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث المركبات لا بد من تحديد المفهوم الضيق لحوادث المرور و تبدو صعوبة تحديد مفهوم الحادث المروري بشكل أكبر إذا علمنا أن المشرع الفرنسي والذي استقى المشرع الجزائري العديد من أحكام التأمين منه لم يحدد المقصود بالحوادث المرور لا في قانون التأمين الفرنسي ولا في القانون الخاص المسمى بقانون نادنتير 1985.

ومع ذلك يظهر لنا أن وجود حادث المرور بالمفهوم الضيق لا يتحقق إلا إذا توافرت العناصر التالية:

العنصر الأول: وقوع حادث.

العنصر الثاني: أن يقع الحادث من مركبة محددة بالقانون.

العنصر الثالث: أن تكون هذه المركبة في حالة سير.

سنتناول هذه العناصر تباعا:

**العنصر الأول:** في الواقع يمكن فهم المقصود بالحوادث عند اللجوء إلى قانون التأمين الفرنسي أو الجزائري، الذي يجبر قائد المركبة على تأمين عن الأضرار التي تنتج من الحوادث المرور .

وهذا يعني أن المؤمن في عقد التأمين ضد حوادث المرور يلتزم بتغطية الأضرار الناتجة عن الحادث المروري مقابل مبلغ من النقود يلتزم بدفعه المؤمن له، أو بمعنى آخر، الحادث المروري هو ما يمثل عنصر الخطر في عقد التأمين الإجباري على الحوادث المرور .

و من المعلوم أن الخطر المؤمن ضده يجب أن يكون حدث احتمالي الوقوع، فالحادث إذن هو واقعة محتملة الوقوع وغير متوقعة وخارجة عن إرادة المؤمن له، لذلك فإن عقد التأمين من العقود الاحتمالية، حيث يظهر فيها جليا العنصر الاحتمالي للخطر المؤمن ضده.

وطبقا لنص المادة 12 الفقرة الأولى من قانون التأمينات، ينتفي وجود الحادث المروري إذا تبين أن الحادث كان ناشئا عن خطأ عمدي قام به المؤمن له أو المستفيد من التأمين ويترتب على ذلك أنه إذا قام أحد موظفي الدولة عمدا باصطدام أحد المرة فلا مجال في هذه الحالة الحديث عن حادث مروري.

ولكن من أجل توفير حماية فعالة لضحايا الحوادث المرور فإن المشرع لضحايا الحوادث المرور فإن المشرع الجزائري تلتزم بدفع التعويض اللازم للمضرور استنادا إلى المسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه طبقا لنص المادة 136 المعدلة بموجب المادة 41 من القانون رقم 05-10 المدني الجزائري، ثم بعد ذلك ترجع على المتسبب في الحادث ولكن إذا ارتكب هذا الأخير خطأ جسيم طبقا لنص المادة 137 المعدلة بنفس المادة سالفه الذكر.

### • مدى اعتبار حوادث الطريق إصابات عمل:

إن التشريعات المختلفة قد نصت على تغطية كل الإصابات التي تلحق بالعامل بصرف النظر عن مصدرها، أي سواء كانت نتيجة حادث عمل، أو مرض مهني، أو حادث طريق، وأن ما يهم في هذا المقام هو حادث الطريق الذي يتعرض له العامل أثناء ذهابه إلى العمل، أو رجوعه منه بواسطة سيارة ما، غير أنه إذا كانت التشريعات قد انتقلت في ذلك أي في تعويض الإصابات الناتجة عن حوادث العمل. إلا أنها اختلفت من حيث تكييف هذه الحوادث ومعرفة مصدرها، حيث أن لذلك أهمية خاصة من حيث

التشريع الذي يجب تطبيقه على أي من الحادثين، حادث العمل أو حادث الطريق، وهل الحادثين، هما حادث لمسمى واحد؟ وبالتالي يجب تطبيق قوانين الضمان الاجتماعي، أم هما متميزان؟ وبالتالي يجب في بعض الحالات تطبيق القوانين الخاصة المتعلقة بحوادث المرور فيما يخص الحوادث التي تحدث في الطريق.

أ- حوادث العمل:

وهي التي تقع للعامل خلال ساعات العمل الفعلية، أو في مكان العمل أو وقعت الحادثة الضارة فيهما معا، ويمتد وقت العمل ليشمل الوقت الذي يستغرقه العامل بين دخوله إلى مكان العمل، أو أثناء تناوله الطعام، ففي أثناء فترة العمل هذه يستوجب تعويض العامل المصاب من أي حادث، مهما كان سبب هذا الحادث. ويتولى ذلك صندوق الضمان الاجتماعي وفقا لقوانين الضمان الاجتماعي الصادرة في هذا المجال<sup>1</sup>، ولو كان الحادث الواقع أثناء العمل حادث سيارة. فالعبرة هنا هو خضوع العامل لتبعية السلطة في الإشراف والرقابة حقيقة، أو حكما، من قبل صاحب العمل منذ دخوله إلى مقر العمل، وإلى حين خروجه منه، فإذا كان الحادث قد وقع للعامل وهو خاضع في ذات الوقت لسلطة رب العمل، اعتبر الحادث حادث عمل بغض النظر عن المكان الذي وقع فيه الحادث، إذ أن معيار التبعية هو الذي يوضح وقوع الحادث أثناء العمل من عدم وقوعه.

وقد أقر المشرع الجزائري خاصة في المواد 13 و 14 من الأمر رقم 15/74 المتعلق بحوادث السيارات بأن الحادث سواء كان قد وقع أثناء العمل أو بسبب العمل، أو خارج أوقات العمل هو حادث مرور، هذا إذا كان الخطأ خطأ "عمديا غير مغتفر"، أما إن كان غير ذلك فإن الأمر لا يخرج من أن الحادث يكون حادث عمل كما سبق

<sup>1</sup>-القانون رقم 83-13 الصادر بتاريخ 02 يوليو 1983 المتعلق بحوادث العمل والأمراض المهنية - الجريدة الرسمية رقم 28 لسنة 1983 .

آنفا ، و قد يكون حادث طريق ، و عليه فهل يعتبر حادث الطريق حادث عمل ؟ أم تراه حادث مرور ؟

### ب \_ حادث الطريق:

و هي الحوادث التي تقع في الوقت الذي يكون فيه العامل بعيدا عن سلطة رب العمل و إشرافه و رقابته ، و بذلك يعتبر الحادث حادث طريق إذا وقع أثناء فترة ذهاب العامل إلى العمل أو العودة منه<sup>1</sup> مهما كان سبب الحادث ، إلا إذا كان سببه هو خطأ العامل العمدي . و يبدأ طريق العمل عندما يغادر العامل منزله أو المكان الذي يتواجد فيه متوجها إلى عمله ، أو عندما يغادر مكان عمله متوجها إلى المكان الذي يريده أو إلى منزله ، فالحادث الذي يقع له في هذه الفترة هو حادث طريق و ليس حادث عمل . غير أن الطريق الذي يجب أن يسلكه العامل في الذهاب إلى عمله أو في مغادرته له هو الطريق الطبيعي، و هو أقرب الطرق و أكثرها سرعة و سهولة و أقلها خطرا<sup>2</sup> ، و المعيار في ذلك هو معيار موضوعي لا شخصي ، و لا ضير إذا ما استبدل العامل الطريق المألوف و الطبيعي وفقا للمعيار الموضوعي ، و لا أهمية لوسيلة المواصلات التي يستعملها العامل في طريقه إلى العمل أو العودة منه<sup>3</sup> ، إلا أنه يشترط أن يكون الحادث في الطريق قد وقع في الوقت الذي يفترض فيه أن العامل يذهب أثناءها إلى عمله أو العودة منه ، غير أن قرينة الوقت هذه ليست قاطعة ، إذ تستطيع هيئة التأمينات العامة أن تثبت أن العامل في مثل هذا الوقت لم يكن متوجها إلى العمل أو راجعا منه ، و في هذه الحالة حسب رأيي إذا وقع للعامل حادث بسبب تدخل السيارة في ذلك سواء كان هو القائد لها أو راكبا لها أو كان من الغير ،

<sup>1</sup> - د/ محمد لبيب شنب : مدى تغطية تأمين إصابات العمل لحوادث الطريق ، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية والإقتصادية يوليو 1969 العدد 02 الصفحة 04 .  
<sup>2</sup> - الدكتور بدر جاسم اليعقوب ، مقال حول حوادث الطريق ومدى اعتبارها إصابات عمل ، مجلة الحقوق والشريعة ، العدد 04 سنة 1981 الصفحة 154 .  
<sup>3</sup> - الدكتور محمد لبيب شنب - مدى تغطية تأمين إصابات العمل لحوادث الطريق - بحث منشور في مجلة العلوم القانونية والإقتصادية 1969 . الصفحة 05 .

فالأصلح له المطالبة بحقه في التعويض على أساس المادة 8 من الأمر رقم 15/74 المتعلق بحوادث السيارات إذ أن التعويض على أساسها فوراً و تلقائياً و محدد. و لاعتبار الحادث حادث طريق و تطبق عليه قوانين الضمان الاجتماعي، يجب ألا يكون العامل قد توقف أو تخلف أو انحرف عن الطريق. و يراد بلفظ التوقف في الطريق أن يتوقف العامل لفترة من الوقت دون أن يخرج عن الطريق الطبيعي له، كأن يتوقف لمشاهدة حادث مرور وقع لغيره، فإذا به هو يتعرض لحادث مرور مماثل. و يقصد بالانحراف، انحراف العامل عن الطريق الطبيعي و يسير بطريق آخر غيره لكن يتعرض لحادث مرور أيضاً، هنا لا يستفيد العامل من التأمينات من الضمان الاجتماعي، إنما له الحق في المطالبة بالتعويض وفقاً للقانون الخاص بحوادث المرور.

إلا أن الرأي الراجح في كل من الفقه و القضاء الفرنسي يذهب إلى عدم حرمان العامل من الضمان في مثل هذه الحالة طالما أن الحادث قد وقع في المكان و الزمان الطبيعيين و هذا وفقاً لمبدأ العدل، و هذا ما يجب أن يؤخذ به. **العنصر الثاني:** أن يقع الحادث من آلة محددة بالقانون.

حتى نكون بصدد حادث مرور يجب أن يقع الحادث من مركبة قام القانون بتحديدتها<sup>1</sup>، وهي إما مركبة مزودة بمحرك ذاتي، أو القاطرة والمقطورة. **1) مركبة برية مزودة بمحرك ذاتي:**

<sup>1</sup>-أنظر المادة الأولى الفقرة الثانية من الأمر رقم 15-74. والمادة الأولى من قانون 5 جويلية 1985 الفرنسي.

حتى نكون أمام حادث مرور يجب أن ينتج هذا الحادث من جراء مركبة برية مزودة بمحرك ذاتي.

هذه المركبة يجب بادئ ذي بدء أن تكون قادرة على التنقل من مكان إلى آخر بقوة ذاتي، أي كان مصدر تلك القوة البنزين، أو الغاز...الخ، وهو ما ينطبق على السيارة رباعية الدفع، والدراجة النارية أيا كان عدد إطاراتها، وبالتالي يخرج من نطاق هذا المفهوم كل مركبة غير مزودة بمحرك ذاتي.

ويجب أن تخصص هذه المركبة للسير على الأرض و يستنتج من ذلك أن جميع الأضرار التي تقع من مركبات ذاتية الدفع للسير على سطح الماء.

## (2) المقطورة:

يقسم الفقه الفرنسي المقطورة إلى قسمين:

القسم الأول، وهي المقطورة المصنوعة من أجل أن تجرها المركبة الآلية وتكون مخصصة لنقل الأشخاص أو الأشياء (كالمقطورات في الشاحنات).

وفقا للفقه والقضاء الفرنسيين تدخل المقطورة ضمن مفهوم المركبة الآلية سواء أكانت وقت الحادث متصلة بالمركبة أم لا .

أما القسم الثاني من المقطورات تشمل جميع الأشياء التي تجر من قبل المركبة الآلية بشكل عرضي.

السؤال الذي يمكن طرحه في هذا الصدد هو؛ هل الحوادث التي تقع من هذه المقطورات تعد من حوادث المرور؟

لقد اعتبر كل من المشرع الجزائري والفرنسي بأن الحوادث التي تقع من هذه المقطورات تعد من حوادث المرور ولهذا أخضعوها للتأمين الإلزامي لأنها تدخل في مفهوم المركبة المحددة قانونا.

**العنصر الثالث:** حتى نكون بصدد حادث مرور يجب أن تكون المركبة البرية ذاتية حالة سير، ولكن متى تكون المركبة الآلية في حالة سير؟

من المعلوم أنه قد يقع الحادث في طريق عام، أي ممكن لأي شخص أن سير فيه كما هو الحال بالنسبة للطرق العامة، وقد يقع هذا الحادث في مكان خاص، كوقوع حادث في مزرعة خاصة مثلاً.

ليس ثمة شك في أن الحادث الذي يقع في مكان عام يمكن وصفه بأنه حادث مروري حتى ولو كانت السيارة في حالة سكون، فالسيارة التي يتركها صاحبها على قارعة الطريق العام يعتبر أنها في حالة سير.

وبذلك فإن التفسير الخاص بالمقصود بفكرة "حوادث الطرق" هو تفسير واسع ويشمل جميع الأماكن التي فيها مركبات، بما في ذلك الملكيات الخاصة (مواقف سيارات الخاصة بالمحلات التجارية، الطرق الواقعة بداخل منشأة المصنع، مزارع، الحرم الجامعي... الخ).

هذا ومن أجل توفير أكبر قدر ممكن من الحماية لضحايا حوادث المرور، فقد عمدت بعض الأنظمة القانونية إلى منح الحادث المروري معنى آخر موسع، وهو ما سنتناوله تباعاً.

من خلال تعرضنا للأنظمة القانونية للمسؤولية المدنية للحوادث السيارات في القانون المقارن وفي ظل النظام الجزائري، قد اتضح لنا أن هذه الأنظمة على تنوعها و تعددها يمكن إرجاعها إلى واحد أو أكثر من الأنظمة التالية<sup>1</sup>:

(1) ضرورة إثبات الخطأ حتى تقام المسؤولية المدنية عن حوادث المرور، بمعنى أنها تخضع للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية.

(2) عدم اشتراط الخطأ لقيام المسؤولية، ولكن يستطيع المدعى عليه دفعها بإثبات انعدام خطئه، وهنا مازلنا أمام القواعد العامة في المسؤولية فقط مع نقل عبء الإثبات من المدعي إلى المدعى عليه.

<sup>1</sup> - الأستاذ بن قارة بوجمعة ، مطبوعة بعنوان النظام القانوني للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر 2009.

3) عدم كفاية إثبات المدعى عليه انعدام خطئه لكي يعفى من المسؤولية وإنما عليه الإثبات المحدد لبعض الوقائع تدور كلها حول فكرة السبب الأجنبي.

4) قيام المسؤولية على فكرة الضمان، وبالأحرى التحول من المسؤولية إلى الضمان، وهذا ما أخذ به المشرع الفرنسي<sup>1</sup>.

ويقصد بالضمان إلزام الشخص بتعويض الضرر بالرغم من عدم توافر شروط المسؤولية في جانبه<sup>2</sup>.

### الفرع الاول : المسؤولية على أساس الخطأ الواجب الإثبات .

في هذا النوع من المسؤولية يجب إثبات خطأ المدعى عليه حتى تقام المسؤولية عن حوادث السيارات وهذا يعني أنه لكي يحصل المضرور على تعويض عما أصابه من ضرر يجب عليه إثبات خطأ المتسبب في الحادث طبقاً للقوانين العامة في المسؤولية التقصيرية ويكون ذلك بإثبات تدخل السيارة إيجابياً في الحادث، أي لا بد أن تكون للسيارة دور فعال في إحداث الضرر، ومصدر هذا الاتجاه هو القواعد التقليدية للمسؤولية المدنية، ويلزم لانعقاد مسؤولية حارس السيارة قبل المضرور قيام الرابطة السببية بين فعل السيارة والضرر، إلا أنه يجوز التخلص من هذه المسؤولية بنفي علاقة السببية من خلال إثبات السبب الأجنبي والمتمثل في القوة القاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المضرور.

بالرجوع إلى المادة 8 من الأمر رقم 74-15، نصت صراحة على المؤمن يغطي كل حادث سير يسبب أضراراً جسمية للضحية.

إذن ماذا يقصد بحادث سير؟

<sup>1</sup> - « Ce n'est plus une responsabilité, mais une garantie qui pèse sur le conducteur ou le gardien. », F. Chabas, Commentaire de la loi du 5 juillet 1985. Jurisclasseur périodique. 1985. 11. 3205.

<sup>2</sup> - B. Starck : Essai d'une théorie général de la responsabilité civile considère en sa double fonction de garantie et de peine privée, thèse, paris, sans page, 1947.

هو كل حادث فجائي يحصل على الطريق و اشتركت فيه عربة على الأقل و ترتبت عنه أضرار بدنية أو مادية<sup>1</sup>.

إذن فعل السير يتضمن أي حركة لمركبة، حتى بلا سائق أي في حالة الوقوف، حتى ولو كانت هذه الحركة غير إرادية، ولو يحصل الحادث في طريق غير مفتوحة للسير العام.

**الصورة الأولى :** اتصال المركبة الساكنة بالمضروب

لقد عرف المشرع الجزائري، في المادة 2 من قانون المرور التوقف (Arrêt)، هو مكوث مؤقت لمركبة يبقى محركها مشتغلا على الطريق خلال مدة معينة تستلزمها ضرورات عدم السير.

هذه الحالة لا تثير أية صعوبة بما أن التوقف هو سلوك صادر عن السائق بمناسبة سير وعليه فإن أي حادث يقع أثناء توقف المركبة ويسبب ضرر جسماني أو مادي للغير فإن الضمان يغطي هذا الضرر، وهذا ما نصت عليه المادة 5 من التأشيرة رقم 01 المتعلقة بشروط العامة لعقد التأمين.

وعليه فكل توقف غير طبيعي سبب ضرر للغير، تقوم مسؤولية سائق المركبة، مثلا التوقف على ممر المخصص للمارة، فهذا السلوك قد يجبر المارة للهبوط على حافة الطريق للسير، فمن جهة قد يتعرض أحد المشاة لحادث المرور نتيجة لهذا السلوك غير العادي و عرقلة حركة المرور من جهة أخرى.

ونظرا لعمومية نص المادة 8 سالفه الذكر تقوم مسؤولية سائق المركبة المتدخلة المتوقفة ولو كانت في وضع العادي، فتلتزم شركة التأمين بالتعويض تلقائيا دون إلزام المضروب إثبات عبء هذا التدخل، وهذا الحكم يفصح عن نية المشرع الجزائري عن رغبته في تحقيق أكبر قدر ممكن من الحماية لضحايا حوادث المرور.

<sup>1</sup>-د/ محمد حداد: الأضرار المباشرة الناشئة عن حوادث المرور في ظل قانون التونسي (عدد 85 لسنة 2005 المؤرخ 15 أوت 2005)، بدون دار الطبعة وتاريخ النشر، الصفحة 1.

أما وقوف المركبة فلقد عرفته المادة 2 من الأمر رقم 74-15 سالف الذكر على أنه، مكوث مركبة في الطريق خارج الظروف المميزة للتوقف، ويكون محركها متوقفاً. فمتى كان الوقوف المركبة المتدخلة في الحادث في الطريق و يشكل اضطراب حركة المرور يسأل السائق عن الأضرار التي تسببها مركبته المتدخلة في الحادث وهي في حالة الوقوف، ما دام أن هذا السلوك وقع بمناسبة سير المركبة، و تدخل المركبة الواقعة في الحادث لا يقتصر فقط كما هو الغالب على حالة التصادم، بل يمكن أن تكون مثل تلك المركبة بذاتها سببا في وقوع الضرر، كما لو كانت مصدر لشرار متطايرة منها، أو لسقوط أو انفصال جزء منها مصيبا أحد المارة، أو انكسار زجاج السيارة نتيجة رمي حجارة أو جسم آخر.

و انطلاقا من ذلك تعتبر المركبة الواقعة متدخلة في الحادث، في ظل التشريع الجزائري و يلتزم مؤمنها بتعويض المضرور حتى لو نجم الحادث عن قوة قاهرة، كما لو سقط حائط على المركبة الواقعة فأصيب ما بها من ركاب، نفس الحكم تبناه التشريع الفرنسي في ظل القانون الجديد 1985.

وهذا الحكم يعتبر بديهي نظرا لابتعاد كل من التشريعين في مجال المسؤولية المدنية عن حوادث المرور عن المسؤولية الخطئية سواء كانت تقوم على الخطأ الثابت أو المفترض، و العلاقة السببية والاقتراب من المسؤولية الموضوعية تقوم على فكرة تحمل التبعة.

أما إذا كانت المركبة متوقفة في مكان خارج عن الطريق على سبيل المثال أمام المنزل، فإذا اصطدم بها شخص وسببت له ضرر جسماني، فلا يسأل سائق المركبة وإنما يرجع إلى المتضرر.

#### الصورة الثانية: انفصال المركبة الساكنة عن المضرور

ليس هناك صعوبة في إدراك تدخل المركبة المتوقفة في حادث مادام هناك اتصال مادي مباشر بينها وبين المضرور، بالمقابل يصعب الأمر إذا وقع هذا التدخل مع انعدام

تلامس أو احتكاك بين المركبة الساكنة والمضروب، فالمضروب لا يستطيع الرجوع على سائق المركبة الساكنة لمطالبته بالتعويض لسببين:

السبب الأول: لم يكن للمركبة الساكنة أي دور مادي في إحداث الضرر، ففعلها يتسم بالسلبية المطلقة بسبب سكونها.

السبب الثاني: انفصالها التام عن المضروب، أي عدم وجود أي تلامس أو احتكاك ما بين المركبة و المضروب.

### الفرع الثاني : المسؤولية على أساس الخطأ المفترض .

في هذا النظام القائم على اساس عدم اشتراط وجود الخطأ لقيام المسؤولية ينقل عبء الإثبات من المدعي الى المدعى عليه حيث يمكن لهذا الأخير دفعها ونفيها بإثبات انعدام خطئه(خطأ مفترض قابل لإثبات العكس ) أو انعدام العلاقة السببية مع الضرر الحاصل(خطأ مفترض غير قابل لإثبات العكس ) ، و طبقا للمادة 8من الأمر 74-15 فان كل حادث سير يسبب أضرار جسمية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها وإن لم تكن للضحية صفة الغير اتجاه الشخص المسئول مدنيا عن الحادث. يظهر جليا من نص المادة 8 أن الحصول على التعويض يكفي لإثبات وقوع الضرر بسبب سيارة.

نلاحظ أن المشرع لم يستعمل مفهوم التدخل صراحة مثل المشرع الفرنسي وذلك في المادة الأولى من القانون 1985، ولكن لما ربط مسألة التعويض بوقوع الضرر بسبب السيارة فهذا يعني أنه اشترط تدخل السيارة في الحادث سواء كان هذا الأخير ايجابي أو سلبي.

ولم يشترط المشرع الجزائري أن يكون السائق مخطأ أو غير مخطأ بل أن خطأ الضحية نفسه يفتح حق التعويض وهذه ثورة حقيقة في مفهوم المسؤولية المدنية بحيث لم يعد

للخطأ دور في قيامها كما أن الأمر ألغى صفة الغير من أجل الحصول على التعويض بعد أن كانت شرطا أساسيا كما أشرنا إليه سابقا.

وهناك من يرى بأن الحق في التعويض يمتد إلى غاية تعويض الضحية المخطئة خطأ كاملا حتى الضحية التي ترمي بنفسها تحت السيارة بنية الانتحار<sup>1</sup>.

فمباشرة و تلقائيا بعد حدوث الضرر يتم التعويض دون أن نبحث عن مصدر الخطأ، وعن إمكانية نفي المسؤولية ، ودون تمييز بين نوع و ظروف الحادث.

الضحية في إطار الضرر الجسماني الناتج عن حادث مرور لا تحتاج لإثبات خطأ شخص معين ليترتب عليها التعويض، ولا تحديد الشخص المسؤول كذلك الأمر ولو تعذر الحصول على تعويض من المسؤول، وإنما تكتفي بإثبات تضررها نتيجة لحادث مرور فتستحق التعويض، وهذا يعني غير ملزمة بإثبات وجود علاقة سببية بين الفعل الضار و الضرر.

وهذا خلافا للقواعد المدنية المنصوص عليها في القانون المدني الجزائري من المادة 124 إلى 140 التي لا تقوم إلا على خطأ، سواء كان خطأ مفترض أو واجب الإثبات وأي خطأ مهما كان يسير يكفي لقيامها حيث لا خطأ فلا مسؤولية وهذه أحكام المسؤولية المدنية التقليدية.

تتعقد المسؤولية المدنية عن حوادث المرور في ظل الأمر رقم 74-15 بمجرد تدخل السيارة في الحادث، ولا تثور صعوبة في حالة اشتراك المركبة ذات محرك أرضي المتحركة ماديا في إحداث الضرر، حيث يثبت ذلك من خلال وجود اتصال أو احتكاك ماديا بينها وبين المضرور فيعد هذا قرينة على علاقة السببية بين السيارة والضرر، أي أن فعل السيارة ذاته هو السبب في إحداث الضرر و تتعقد بالتالي مسؤولية سائق السيارة.

<sup>1</sup> - د/مراد بن طابق: تعويض الأضرار الجسمانية لضحايا حوادث المرور، المجلة القضائية، العدد الرابع، المحكمة العليا، الجزائر، 1991، الصفحة 26.

وتجدر الإشارة أن المشرع الجزائري قد تخلى عن مبدأ المسؤولية المدنية التي تركز على فكرة الخطأ التي تقوم على أساس العلاقة السببية ما بين الخطأ والضرر، ولكن التخلي عن ركن الخطأ لم يكن مطلقا إذ ألزم المشرع الجزائري الضحية في حالات استثنائية بإثبات مصدر الخطأ.

### المطلب الثاني : المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية.

جاء في المادة 3 من الأمر رقم 15/74، بأن إلزامية التأمين الوارد في هذا الأمر لا يطبق على نقل بالسكك الحديدية، لأن حوادث النقل بالسكك الحديدية لا تخضع للتأمين اعتبارات مالية بحتة<sup>1</sup>، وهذا ما أكدته قرارات وبعض الأحكام القضائية إذ تستند هذه الأخيرة في تقدير التعويض إلى القواعد العامة مستعينة في ذلك بما ورد في القانون المدني مراعاة لظروف الضرور و حالته الصحية والاجتماعية والمهنية وغيرها. إلا أن القانون رقم 35/90 الصادر بتاريخ 1990/12/25 المتعلق بأمن وسلامة واستعمال والحفاظ على استغلال النقل بالسكك الحديدية نظم بعض من جوانب هذه المسؤولية والتي تنقسم الى قسمين :

- مسؤولية عقدية للناقل .
- مسؤولية تقصيرية مفترضة للناقل .

### الفرع الأول : المسؤولية العقدية للناقل .

لم يعرف المشرع الجزائري عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية بصفة خاصة ولكنه عرف عقد النقل بصفة عامة وذلك في المادة 36 من القانون التجاري<sup>2</sup>: "عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو أي شيء إلى

<sup>1</sup> - د/مختار رحمان محمد: مسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية في ضوء الفقه والقضاء، المجلة القضائية، العدد الثاني-المحكمة العليا(قسم الوثائق)، 2001، الصفحة 101.

<sup>2</sup> - الأمر رقم 59/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم.

مكان معين". و بالرجوع إلى المادة **02** من قانون النقل البري<sup>1</sup> الذي يحدد المبادئ و القواعد التي تحكم نشاط النقل البري للأشخاص و البضائع، نجدها عرفت النقل البري بأنه كل نشاط يقوم من خلاله شخص طبيعي أو اعتباري بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية على متن مركبة ملائمة<sup>2</sup> كما أكدت المادة **14** من نفس القانون ذلك بقولها: "يشمل النقل البري في مفهوم هذا القانون:- النقل بالسكك الحديدية...".

و عموما يعرف عقد النقل فقها بأنه عقد يلتزم به شخص يسمى الناقل بتوصيل شخص أو بضاعة من جهة إلى جهة أخرى إما بنفسه أو بواسطة غيره بأي وسيلة من وسائل النقل برا أو بحرا أو جوا<sup>3</sup>، و على كل فهو وفقا للقواعد العامة التي تحكم العقود اتفق يلتزم بمقتضاه شخص أو عدة أشخاص آخريين نحو شخص أو عدة أشخاص آخريين بفعل شيء يتمثل في عملية النقل من مكان الى مكان. و رغم أن هذا التعريف للعقد منتقد لما فيه من خلط بين تعريف العقد و تعريف الالتزام كما جاءت به المادة **1101** من القانون المدني الفرنسي التي تقابل المادة **54** من القانون المدني الجزائري إلا أن عقد نقل الأشخاص بالسكة الحديدية لا يعدو أن يكون إلا تصرف قانوني صادر من جانبين غرضه إنشاء التزام<sup>4</sup> فهو عقد يتم فيه الاتفاق على إحداث أثر قانوني يتمثل في إنشاء التزامات متبادلة في ذمة طرفيه و يترتب عن الإخلال بهذه الالتزامات مسؤولية من أخل به<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - قانون رقم 13/01 المؤرخ في 17 جمادى الأولى 1422 الموافق ل 70 أوت 2001، يتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه، الجريدة الرسمية عدد 44 سنة .. 2001  
<sup>2</sup> - أ/بلخضر مخلوف: النصوص القانونية و التنظيمية مع الاجتهادات القضائية، دار الهدى للطباعة و النشر و التوزيع، طبعة 2004، ص 252 .  
<sup>3</sup> د/ عبد الحميد الشواربي: القانون التجاري، العقود التجارية، دار الكتاب الحديث ، طبعة 1993 ، ص 408 .  
<sup>4</sup> د/ محمد صبري السعدي: شرح القانون المدني الجزائري، النظرية العامة للالتزامات، العقد و الإرادة المنفردة، ج1، دار الهدى للطباعة و النشر و التوزيع، الطبعة الثانية سنة 2004، ص 80.  
<sup>5</sup> - د/ عبد الرزاق أحمد السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني، الطبعة جديدة، عقود الغرر، عقود المقامرة و الرهان و المرتب مدى الحياة و عقد التأمين، دار إحياء التراث العربي لبنان 2008، ص 171.

و يدخل عقد نقل الأشخاص بالسكة الحديدية في نطاق القانون الخاص، وبالضبط في نطاق القانون التجاري الذي نظم أحكام عقد النقل، كما يدخل في دائرة المعاملات المالية مما يضيف عليه بحق طابع العقد .

و كغيره من العقود لابد من توفر الأركان المتطلبة في كل عقد إضافة الى بعض الشروط الخاصة بعقد نقل الأشخاص بالسكة الحديدية حتى يكون عقدا صحيحا منتجا لآثاره، وهذا ما سنتناوله في الفرعين التاليين .

### أولا :أركان عقد نقل الأشخاص بالسكة الحديدية.

كغيره من العقود فان عقد نقل الأشخاص بالسكة الحديدية و على غرار عقد النقل بصفة عامة يحتاج الى توافر أركان يقوم عليها و المتمثلة في التراضي والمحل والسبب والتي سنتناولها باختصار كالتالي:

**أ-التراضي:** تنص المادة 59 من القانون المدني<sup>1</sup> على أن العقد يتم بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما، والمقصود بالإرادة هي تلك التي تتجه لإحداث اثر قانوني معين هو إنشاء التزام<sup>2</sup>، وعليه فالتراضي في عقد نقل الأشخاص بالسكة الحديدية هو توافق إرادتي كل من الناقل (الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية S.N.T.F) و المسافرين على إحداث أثر قانوني من خلال قبول الثاني للعرض الذي قدمه الأول المتمثل في نقله من مكان الى مكان مقابل ثمن نقدي يدفعه له وهو ما يشكل التزاما في ذمة الطرفين. ويترتب عن انعدام التراضي البطلان المطلق واعتبار العقد في حكم المعدوم .

ولا بد أن تكون الإرادة صادرة من شخص ذي أهلية، فلا يعتد بإرادة الطفل أو المجنون أو من فقد الوعي لسكر أو مرض. هذا عن الناقل البري بصفة عامة، أما الناقل بالسكة الحديدية فان أهليته منبثقة عن الشخصية القانونية التي منحها له القانون وهو ما تؤكد

<sup>1</sup> - الأمر رقم 58/75 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم.

<sup>2</sup> - د/ محمد صبري السعدي: المرجع السابق،ص 80. انظر كذلك د/ عبد الرزاق السنهوري: المرجع السابق،ص 172.

المادة الأولى من المرسوم التنفيذي 391/90<sup>1</sup> التي تنص على تحويل الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية إلى مؤسسة عمومية صناعية و تجارية و ذات شخصية معنوية. أما بالنسبة للمسافر فانه يجوز نقل المميز وغير المميز فلا تشترط فيه الأهلية الكاملة مع تطبيق أحكام متولي الرقابة. ويشترط في الإرادة أن تكون خالية من العيوب، من إكراه و تدليس و غلط و استغلال وإلا اصبح العقد قابلا للإبطال طبقا لأحكام القانون المدني.

ب-المحل: محل العقد هو العملية القانونية التي اتفق الطرفان على تحقيقها و هو محل الالتزام وهذا طبقا للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني، وهو في عقد نقل الأشخاص بالسكة الحديدية عملية النقل التي يلتزم بها الناقل، ومن ثم يجب أن تتوفر فيها جميع الشروط المتطلبية في محل الالتزام المتمثلة في الإمكان و التعيين و القابلية للتعامل و أن يكون مشروعاً و غير مخالف للنظام العام و الآداب العامة كل ذلك تحت طائلة البطلان المطلق.

ج-السبب: وهو الغرض المباشر الذي قصده كل واحد من المتعاقدين من وراء التزامه، ويجب أن يكون مشروعاً وغير مخالف للنظام العام و إلا كان العقد باطلا .  
ثانيا : شروط عقد نقل الأشخاص بالسكة الحديدية .

يخضع عقد نقل الأشخاص بالسكة الحديدية الى نفس الشروط التي يخضع لها عقد النقل البري والتي يمكن اختصارها فيما يلي:

1. أن يكون الشخص المنقول حيا ذلك أن نقل الموتى يخضع لأحكام خاصة<sup>2</sup> .

2. أن يكون الناقل محترفا أي يتخذ من النقل مهنة له<sup>3</sup> وهذا الشرط متوفرا في

كل الأحوال، ذلك أن النقل بالسكة الحديدية تتولاه (الشركة الوطنية للنقل

<sup>1</sup> - المرسوم التنفيذي رقم 391/90 مؤرخ 14 جمادى الأولى 1411 الموافق ل 1 ديسمبر 1990 يتضمن تغيير الصيغة القانونية للشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية و قانونها الأساسي.

<sup>1</sup> RENE Rodiere – Bathelemy Mercadal : Droit des transports terrestres et aeriens 5<sup>eme</sup> edition dalloz p 396.

<sup>3</sup> RENE Rodiere – Bathelemy Mercadal : op cit p 724

بالسكة الحديدية (S.N.T.F.) والتي هي شخص معنوي أنشئ من أجل هذه المهمة بموجب المرسوم التنفيذي 391/90 كما سلف الذكر .

3. أن يكون هناك تحرك من مكان الى مكان، بحيث يكون هناك اختلاف بين مكان الانطلاق و مكان الوصول<sup>1</sup> دون أن يشترط أن يكون المكان بعيدا .

4. أن يكون النقل بمقابل يدفعه المسافر، ويعتبر المقابل (التمن النقدي) من أهم العناصر التي يقوم عليها عقد النقل، طبقا لنص المادة 36 من القانون التجاري، وقد يكون المسافر ممن يرخص لهم بالسفر مجانا وفي هذه الحالة تسلم له رخصة أو بطاقة أو وثيقة تثبت ذلك كما هو الحال بشأن قدماء المجاهدين ومعطوبي حرب التحرير وأعوان السكة الحديدية وأبنائهم القصر، وتقوم بطاقة النقل المجاني المسلمة لهذه الفئة مقام سند النقل العادي<sup>2</sup> كما سيأتي الحديث لاحقا .

#### أ - الطبيعة القانونية لعقد نقل الأشخاص بالسكة الحديدية:

لقد ثار جدل فقهي كبير حول الطبيعة القانونية لعقد النقل البري بصفة عامة وعقد نقل الأشخاص بالسكة الحديدية بصفة خاصة، وقد ظهرت عدة اتجاهات .  
فهناك اتجاه يرى انه عقد إيجار أشياء ذلك أن القطار ما هو إلا شيء ومن ثم فان المسافر يعتبر مستأجرا للقطار، وحثهم في ذلك أن عملية نقل الأشخاص لا يمكنها أن تتم دون وجود قطار، خاصة وأن المسافر يتخذ له مكان داخل القطار .

<sup>1</sup> RENE Rodiere – Bathelemy Mercadal : op cit. p 725

<sup>2</sup> -د/مختار رحمانى محمد: المسؤولية المدنية عن حوادث النقل بالسكة الجديدة، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع طبعة 2003، ص 40.

وهناك اتجاه يرى أنه عقد إيجار خدمات وما قيام الناقل بنقل المسافرين من مكان إلى مكان إلا تادية لخدمة مقابل ثمن يدفعه هذا الأخير، ويعتبر هذا الاتجاه هو الغالب<sup>1</sup>. أما من حيث الرضائية فإن عقد نقل الأشخاص بالسكة الحديدية يعتبر رضائيا لأنه يكفي لانعقاده تراضي المتعاقدين وأن التراضي وحده يكون العقد، ولا يؤثر على رضائية هذا العقد اشتراط حصول المسافر على تذكرة فماهي إلا وسيلة لاثبات العقد، ودفع المسافر للثمن ومعرفة موقعه ومكانه في القطار ولا يمكن أن تجعله عقدا شكليا يخضع في تكوينه لإجراءات وبيانات معينة<sup>2</sup>.

وما يؤكد رضائية هذا العقد هو أن العرض المقدم من طرف الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية **S.N.T.F.** يعتبر إيجابيا ينتظر قبولا من المسافر، خاصة وأن هذا العرض عاما وان شخصية المتعاقد فيه ليست محل اعتبار.

غير أن عدم مناقشة المسافر للشروط التي تضعها الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية وقبوله بها يجعل هذا العقد يقترب أكثر من عقود الإذعان، فهو مضطر الى القبول فرضاؤه موجود ولكنه مفروض عليه مادام في حاجة الى النقل والسفر مع أن للمسافر الحق و الحرية في عدم التعاقد .

ويعتبر عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية عقدا تجاريا وذلك أن المادة 02 من القانون التجاري تنص على أن كل مقاوله لاستغلال النقل أو الانتقال تعد عملا تجاريا بحسب الموضوع، كما تؤكد ذلك المادة الأولى من المرسوم التنفيذي 391/90 التي تنص على أن الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية هي مؤسسة عمومية صناعية وتجارية، ومن ثم فإن عقد نقل الأشخاص بالسكة الحديدية هو عمل تجاري بالنسبة للناقل أما بالنسبة للمسافر فيختلف باختلاف صفته فإن كان تاجرا اعتبر عقد النقل

<sup>1</sup>-د/مختار رحمانى محمد : مسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية في ضوء الفقه والقضاء، المجلة القضائية، العدد الثاني-المحكمة العليا(قسم الوثائق) ، 2003، ص 22 .

<sup>2</sup>-د/ زرقيط سفيان: الاستثناءات الواردة على التعويض العام والتلقائي في حوادث المرور، مديرية الدراسات القانونية والوثائق، نشرة القضاة، العدد 57، 2008.

بالنسبة له تجاريا، أما إذا كان غير تاجرا كان مدنيا بالنسبة له وتجاريا بالنسبة للناقل. ولا يمكن اعتبار عقد النقل عقدا عينيا رغم أن هناك من الفقهاء من اعتبره كذلك على أساس إن دفع ثمن التذكرة يتم مسبقا قبل الصعود للقطار، ذلك أن العقد العيني يكون التسليم ركنا فيه، فلا ينعقد إلا بالقبض ولا وجود في القانون المدني الجزائري لعقود عينية .

كما يعتبر عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية من العقود الملزمة للجانبين كونه ينشئ التزامات متبادلة في ذمة كل من الناقل و المسافر ، فكل من الناقل و المسافر دائن و مدين في نفس الوقت.

و هو أيضا من عقود المعاوضة التي يحصل فيها كل طرف من أطراف العقد على مقابل لما يقدمه<sup>1</sup>، فالمسافر يحصل على التنقل والناقل يحصل على الثمن، ولا يمكن أن يكون عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية مجانا إلا في حالة الترخيص للمسافر بالركوب مجانا بتسليمه بطاقة أو أية وثيقة تثبت ذلك كما سبق الحديث .

و خلاصة القول فإن عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية هو عقد إيجار خدمات و هو عقد رضائي ملزم للجانبين ويكون بعوض، وهو أقرب ما يكون إلى عقود الإذعان.

**ب- إثبات عقد نقل الأشخاص بالسكة الحديدية (تذكرة السفر) .**

إن عملية إثبات عقد النقل لها من الأهمية بمكان لا سيما في مجال الاحتجاج بالمسؤولية العقدية أي منذ بداية تنفيذ العقد إلى نهايته، ولا يكون ذلك إلا عن طريق التذكرة وعلى ذلك فسوف نقسم هذا المطلب إلى فرعين نتحدث في الأول عن حدود تنفيذ عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية و في الثاني عن إثبات هذا العقد و دور تذكرة السفر في ذلك .

### **ج- حدود تنفيذ عقد نقل الأشخاص بالسكة الحديدية.**

<sup>1</sup> - د/ محمد صبري السعدي: مصادر الالتزام (النظرية العامة للالتزامات) القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، دار الكتاب الحديث، الجزائر، 2003، ص 170.

ترتبط حدود تنفيذ عقد نقل الأشخاص بالسكة الحديدية ارتباطاً وثيقاً بطبيعة مسؤولية الناقل (الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية (S.N.T.F) فيما إذا كانت عقدية أو تقصيرية خاصة إذا علمنا أن خطأ الناقل مفترض في الثانية ويحتاج إلى إثبات المضرور في الأولى، فحدود تنفيذ العقد تعد معياراً لمعرفة بداية سريان عقد النقل ونهايته، وبالتالي معرفة متى تبدأ مسؤولية الناقل العقدية و متى تنتهي.

فإذا كان الأمر لا يثير أي إشكال في مجال النقل البري كما هو الحال في النقل بالحافلات و سيارات الأجرة لأن فترة تنفيذ العقد محصورة بين ركوب المسافر السيارة أو الحافلة و نزوله منها، فإن الأمر يختلف في مجال النقل بالسكة الحديدية، لأن ثمة فترة زمنية معتبرة تمر منذ دخول المسافر المحطة و اقتطاع تذكرة ثم المرور إلى الرصيف والصعود للقطار فمن أين يبدأ تنفيذ العقد ؟

المتفق عليه فقها وقضاء أن تنفيذ عقد نقل الأشخاص بالسكة الحديدية يبدأ منذ حصول المسافر على تذكرة ودخوله الرصيف وينتهي بتسليم التذكرة للعون المراقب عند الخروج من المحطة و في ذلك قرار لمحكمة استئناف باريس لسنة 1939، جاء فيه أن عقد النقل في مجال السكة الحديدية يبدأ في الوقت الذي كان فيه المسافر حائزاً بصفة قانونية لتذكرة السفر وينتهي بتسليمه هذه التذكرة إلى عون الشركة عند الوصول<sup>1</sup>.

و الأثر المترتب عن ذلك هو أن العقد ينتج أثره منذ الدخول إلى المكان المخصص للمسافرين الحائزين على تذكرة السفر فإذا ما أخل الناقل بالتزامه فإنه يكون محل مسألة على أساس المسؤولية العقدية<sup>2</sup>.

تعتبر التذكرة الدليل الأقوى على قيام عقد النقل خاصة في مجال النقل بالسكك الحديدية، على الرغم من أنها ليست شرطاً شكلياً لقيامه كما تقدم الحديث، ومع ذلك

<sup>1</sup> د/مختار رحمانى محمد: مسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية في ضوء الفقه والقضاء، المجلة القضائية، العدد الثاني-المحكمة العليا(قسم الوثائق)، 2001، ص 25.

<sup>2</sup> د/ عبد الله أحمد فروان: السلامة المرورية في الوطن العربي كيف تتحقق، مجلة الأمن، العدد 257، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، السعودية، 2003.

فقد أوجب القانون حصول المسافر على تذكرة، وهذا ما نصت عليه المادة 33 من قانون 35/90<sup>1</sup> : " لا يجوز للمسافرين الدخول إلى العربات دون التزود بتذكرة السفر". فالسفر دون تذكرة يشكل مخالفة للقانون و من ثم فالمسافر ملزم بدفع ثمن التذكرة سواء في المحطة أو حتى في أثناء السفر عند مرور أعوان المراقبة<sup>2</sup>. فالمسافر لا بد عليه أن يبرز التذكرة كلما طلب منه ذلك أو دعت له الضرورة، و إذا امتنع عن ذلك أو صرح بعدم وجودها، اعتبر في وضعية غير قانونية وتسجل ضده مخالفة فيدفع ثمن التذكرة إضافة الى غرامة يحدد قيمتها النظام الداخلي لشركة النقل. كما يدخل في حكم من لا يحوز على تذكرة المسافر الذي يضبط و هو يقطع مسافة تزيد عن تلك المحددة في تذكرته، أو يستقل عربة من درجة أعلى من تلك المسجلة فيها، فكل ذلك من قبيل المخالفات و التي لا عبرة فيها لحسن نية المسافر، و لا يمكنه التعذر بضياعها أو تعرضه للسرقة فان ذلك لا يعفيه من دفع الثمن.

و مادام عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية من العقود التجارية فانه يمكن إعمال نص المادة 30 من القانون التجاري التي تنص : " يثبت كل عقد تجاري بسندات رسمية . سندات عرفية . بفاتورة مقبولة . بدفاتر الطرفين . بالإثبات بالبينة أو بأي وسيلة أخرى إذا رأت المحكمة وجوب قبولها".

و بما أن التذكرة دليل كتابي فانه يعتمد عليها في إثبات عقد الأشخاص بالسكك الحديدية غير أنه يبقى دليل قابل لإثبات العكس لأننا في معاملة تجارية يفسح فيها المجال لحرية الإثبات بالنظر لطبيعة المعاملات التجارية ومقتضياتها، و تجدر الإشارة

<sup>1</sup> قانون 35/90 المؤرخ في 08 جمادى الثانية 1411 الموافق ل 25 ديسمبر 1990 المتعلق بالأمن و السلامة والحفاظ في استغلال النقل بالسكة الحديدية.

<sup>2</sup> د/ مراد بن طابق-تعويض الأضرار الجسمانية لضحايا حوادث المرور-المجلة القضائية، العدد الرابع، المحكمة العليا، الجزائر، 1991.

إلى التذكرة في عقد الأشخاص بالسكك الحديدية تكون لحاملها و ليس باسم الراكب و عليه يجوز أن يحل محل الراكب غيره قبل بدء السفر<sup>1</sup>.

و تبرز أهمية التذكرة كوسيلة إثبات في أنها تجعل المسافر يستفيد من أحكام المسؤولية العقدية عند مرافقته الناقل في حالة إخلاله بالتزامه خاصة في مرحلة تنفيذ العقد تأسيسا على أحكام المادة 176 من القانون المدني، ذلك أن وضعيته كمسافر سليمة و قانونية. و يدخل في حكم المسافر الحائز على التذكرة أعوان البريد و رجال الدرك أو شرطة القطار فهم يستفيدون من أحكام المسؤولية العقدية رغم عدم حيازتهم على التذكرة، و السبب في ذلك راجع الى أن الدولة تشترط في دفتر الشروط تخصيص عربة أو أكثر لهؤلاء، مما يشكل في حد ذاته سندا للنقل، كما أن الأشخاص الذين يحوزون بطاقات ركوب مجانا أو ما يقوم مقامها كقدماء المجاهدين و معطوبي الحرب وأعوان السكة الحديدية و أبناءهم القصر يستفيدون أيضا من أحكام المسؤولية العقدية لأن هذه البطاقات بمثابة تذاكر سفر يثبت بها عقد النقل<sup>2</sup>.

أما غير المسافر كبائع الحلوى أو الجرائد أو المسافر دون تذكرة سفر أو من في حكمه، فإنه لا يستفيد من أحكام المسؤولية العقدية لأنه ليس بإمكانه إثبات عقد النقل و من ثم لا يمكنه الحصول على التعويض عن الضرر اللاحق به من جراء إخلال الناقل بالتزاماته.

والتذكرة كدليل كتابي لا بد أن تشتمل على بيانات<sup>3</sup> حتى يعتد بها من أهمها:

- اسم الناقل (الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية (S.N.T.F)).
- مكان الانطلاق و مكان الوصول.

<sup>1</sup> - د/مختار رحمانى محمد : مسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية في ضوء الفقه والقضاء، المجلة القضائية، العدد الثاني-المحكمة العليا(قسم الوثائق) ، 2001، ص 38 .

<sup>2</sup> د/مختار رحمانى محمد : مسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية في ضوء الفقه والقضاء، المجلة القضائية، العدد الثاني-المحكمة العليا(قسم الوثائق) ، 2001، ص 39 .

<sup>3</sup> -د/مسعود شيهوب: المسؤولية الإدارية عن انعدام الصيانة العادية و تطبيقاتها في مجال المرور، المجلة القضائية، العدد2، قسم الوثائق للمحكمة العليا، 1999.

- موعد الانطلاق بتحديد الساعة والدقيقة مع ذكر التاريخ (اليوم، الشهر، السنة).
  - ثمن النقل محددًا حسب الرحلة، من محطة الانطلاق الى محطة الوصول.
- إذن هذه المسؤولية تكون بناء على عقد مبرم ما بين الناقل والمسافر كأن يتفق الطرفين على أن يصل المسافر في الوقت المحدد الى مدينة الجزائر العاصمة لإبرام صفقة تجارية إلا أنه لم يصل في الوقت المحدد فهنا تقوم المسؤولية العقدية للناقل على أساس ما فوت عليه من ربح وما لحقته من خسارة .
- إلا أن الاجتهاد القضائي ذهب بعيدا في مجال المسؤولية العقدية للناقل عبر السكك الحديدية واعتبر هذه المسؤولية مفترضة وهذا ما جاء به قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 2011/10/20 في قضية ورثة (ب.ف) ضد الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية حيث قرر بأنه يمكن قيام المسؤولية المفترضة للشركة ناقلة المسافرين بالسكك الحديدية في حالة وقوع حادث مميت داخل المرافق التابعة لها والتي لها رقابة عليها بواسطة أعوانها<sup>1</sup> ، عند أبواب المحطة وفي القطار وهذا تطبيقا للمادة 138 فقرة 02 وكذا القانون رقم 35/90.

### الفرع الثاني : المسؤولية التقصيرية للناقل.

تثار هذه المسؤولية في حالة عدم وجود في حالة عدم وجود عقد بين المضرور و المسؤول او حصل الضرر بعد تنفيذ العقد ، وترتكز هذه المسؤولية على وجوب إثبات الخطأ وفي حالة ثبوت خطأ ارتكبه الناقل مثلا اصطدام قطار مع قطار أو انحراف القطار فيتابع السائق جزائيا فقد يدان ويتأكد ثبوت الخطأ الذي تكون قد توصلت اليه التحقيقات الاولية ويفصل في الطلبات المدنية ويطبق القاضي الجزائي أحكام المادة

<sup>1</sup> - ملف رقم 688491 قرار صادر بتاريخ 2011/10/20 الغرفة المدنية - مجلة المحكمة العليا لسنة 2012 - العدد 01 .

138 من القانون المدني وقد تتم تبرئته وهنا على ذوي الحقوق في حالة وفاة الضحية مرافعة الناقل أمام المحكمة التي يقع ضمن دائرة اختصاصها مكان وقوع الفعل الضار طبقا للمادة 39 من قانون الاجراءات المدنية والادارية وعلى المدعين اثبات تقصير السائق أثناء قيادته للقطار ومن جهته درء عنه هذه المسؤولية بإثبات حالات المادة 138 فقرة 02 من القانون المدني .

يتوصل القاضي في تحديد مبلغ التعويض بصفة جزافية لتغطية لكافة الأضرار اللاحقة بالمضرور مادية أو معنوية و حتى الجمالية، وبما أن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية غير مؤمنة عن الحوادث وتدفع التعويض من ميزانيتها الخاصة، فقد يبالغ القاضي في تحديد مبلغ التعويض المحكوم به للضحية أو الضحايا وهو ما يؤدي في أغلب الأحيان إلى الطعن فيها أمام المحكمة العليا، حيث جاء في قرار للمحكمة العليا<sup>1</sup>. "حيث أنه في قضية الحال الحادث الذي أدى إلى الوفاة كل من الضحايا (ع ج، ع ف) لا يطبق عليه الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30/01/74.

وحيث أن المادة 3 من الأمر المذكور تنص على عدم سريان إلزامية التأمين المنصوص عليها في هذا الأمر على النقل بالسكك الحديدية.

حيث أن متى كان كذلك فإن المادة 8 من الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88 المؤرخ في 19/07/1988 التي تنص على أن كل حادث سير سيارة سبب أضرار جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها لا تنطبق على قضية الحال".

غير أنه يلاحظ من جهة أخرى، أن بعض الأحكام تستند في تقدير التعويض عن حوادث السكك الحديدية إلى أحكام أمر 1974 أي أن هذه الأحكام تهتدي بعد إثبات مسؤولية الناقل في تحديد التعويض الواجب دفعه للمضرور و إلى العناصر الواردة في الأمر

<sup>1</sup> - ملف رقم 208521 صادر بتاريخ 01/06/1999 ، غرفة الجنج والمخالفات للمحكمة العليا، القسم الرابع، قرار غير منشور.

سواء فيما يتعلق بجدول التعويضات ومختلف الأضرار الواجب التعويض عنها وكذا المستحقين لهذا التعويض أي ذوي الحقوق على رغم عدم سريان الأمر المذكور بصريح النص على النقل بالسكك الحديدية، وأحكام أخرى تطبق القواعد العامة للتعويض<sup>1</sup>. هذا ما جاء في قرار للمحكمة العليا مؤرخ في 1987/12/29 تحت رقم 49715 الغرفة الجنائية (القسم الثالث) "لكنه حيث ينبغي التذكير أنه منذ صدور الأمر 15/74 والمراسيم المطبقة له فإن خطأ الضحية لا يلعب أي دور لتعويضها من جراء الأضرار الجسمانية لحوادث المرور.

ومن جهة أخرى إذا كانت إلزامية التأمين غير مطبقة على حوادث النقل بالسكك الحديدية، فإن الإشارة إلى المادة 138 من القانون المدني غير مؤسس باعتبار أن القانون الخاص 74/15 يعد تطبيقاً للقانون العام. بوجه عام فإن تقدير التعويض من طرف قضاة الموضوع في حالة ثبوت خطأ الناقل، هو سلطة تقديرية لهم على ضوء أحكام المادة 124 من القانون المدني<sup>2</sup> على أن يذكر عناصر التقدير إبراز للأسباب السائغة له<sup>3</sup>.

أما الاستثناء الثاني نص عليه الأمر رقم 15/74 في مادته 2 تنص على ما يلي: "إن الدولة وهي معفاة من الالتزام بالتأمين، فإنه تقع عليها التزامات المؤمن بالنسبة للمركبات التي تملكها أو الموجودة تحت حراستها."

وحسب نص المادة 2 المشار إليها الدولة معفاة من الالتزام بالتأمين، فإنه تقع عليها التزامات المؤمن بالنسبة للمركبات التي تملكها والمخصصة للإدارة و المصالح التابعة لها، على سبيل المثال:

<sup>1</sup> - د/مختار رحمانى محمد: مسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية في ضوء الفقه والقضاء، المجلة القضائية، العدد الثاني-المحكمة العليا (قسم الوثائق) ، 2001، الصفحة 101، 102.

<sup>2</sup> - عدلت بموجب قانون رقم 10-05 المؤرخ في 20 جويلية 2005 يعدل ويتم الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 و المتضمن القانون المدني.

<sup>3</sup> - د/مختار رحمانى محمد: مسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية في ضوء الفقه والقضاء، المجلة القضائية، العدد الثاني-المحكمة العليا (قسم الوثائق) ، 2001، الصفحة 102.

- المركبات التابعة للحكومة وهيئاتها الإدارية.
- المركبات التابعة لمصالح الأمن والجمارك والحماية المدنية والبريد...الخ.

وكذلك المركبات الموجودة تحت حراستها.

ويعتبر حكم المادة 2 من الأمر المذكور منطقيا إذ لا يتصور أن تؤمن مؤسسات الدولة على سياراتها لدى شركة التأمين التي بدورها مؤسسة من مؤسسات الدولة، ولهذا يقال أن الدولة مؤمنة على نفسها بنفس.

ولكن السؤال المطروح لماذا المشرع الجزائري لم يطبق حكم المادة 2 من الأمر المشار إليه على القطارات باعتبارها ملكا للدولة؟

كان بإمكان المشرع الجزائري الاستغناء عن إضافة المادة 3 من الأمر رقم 15/74 لعدم الحاجة إليها باعتبار القطارات ملكا للدولة كما قلنا سابقا ولكنه أضافها لأن هذه الممتلكات غير مخصصة لإدارة ولاسيما بعد تحويل شركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية إلى مؤسسة عمومية صناعية أو تجارية تتمتع بالشخصية المعنوية.

ويستثنى كذلك من حكم نص المادة 2 من الأمر 15/74 المركبات المحمولة على مركبة مخصصة لذلك من نظام التأمين الإلزامي، وهذا الوضع طبيعي لأن المركبات المحمولة لا تستعمل الطرق العمومية حيث أن الهدف من التأمين الإلزامي على السيارات هو سير المركبة على الطريق العمومي.

وعليه فإذا كانت المركبة غير مستعملة على الطرق فإن التأمين الإلزامي لا يشملها ورغبة في التوسيع بمفهوم استعمال المركبة فقد رأى بعض الفقه أن الأضرار الناجمة عن تحميل السيارة أو تفرغها تعتبر ناجمة عن استعمالها وبالتالي يشملها التأمين الإلزامي<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - د/عبد القادر العطير: التأمين البري في التشريع الأردني، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع-عمان-1995، الصفحة 266.

سبق و أن ذكرنا أن مسؤولية الناقل تكون عقدية عندما يتعلق الأمر بتنفيذ العقد، و بالتالي فإن كل إخلال منه بأي التزام من التزاماته يترتب عليه التعويض، خاصة إذا تعلق الأمر بالالتزام بضمان السلامة و ذلك وفقا لقواعد المسؤولية العقدية طبقا لنص المادة 176 من القانون المدني، التي تنص على: " إذا استحال على المدين أن ينفذ الالتزام عينا حكم عليه بتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ التزامه، ما لم يثبت أن استحالة التنفيذ نشأت عن سبب لا يد له فيه ... " فلا يمكن للناقل في هذه الحالة التملص من مسؤوليته العقدية إلا إذا استحال تنفيذ العقد لسبب من أسباب الاستحالة القانونية، أو بسبب عدم اكتمال أركانها و بمرور الزمن و القوة القاهرة وخطأ المسافر الدائن و فعل الغير، و قد درج الفقه عادة على التركيز على القوة القاهرة و الحادث المفاجئ و خطأ المضرور و خطأ الغير، و التي تكون السبب الأجنبي المعفي سواء من المسؤولية العقدية أو التقصيرية<sup>1</sup>، خاصة إذا علمنا أن المسافر المتضرر من حادث نقل بالسكة الحديدية بإمكانه المطالبة بالتعويض على أساس مسؤولية حارس الشيء و التي تدخل ضمن المسؤولية التقصيرية وعليه فسوف نركز في هذا المبحث على الأسباب المعفية من المسؤولية المترتبة عن حراسة الشيء، ذلك أن الناقل عن طريق السكة الحديدية يدخل في حكم حارس الشيء، باعتبار أن القطار من الأشياء التي تتطلب حراسة لما قد يسببه من أضرار نتيجة استعماله لا سيما التي تمس بالسلامة البدنية للأشخاص، خاصة و أن الناقل ليس ملزما فقط بإيصال المسافر الى المكان المحدد في الوقت المناسب، ولكنه ملزم أيضا بإيصاله سليما معافى، وعليه فخطأ الناقل مفترضا في حالة وقوع حادث، ومسئوليته قائمة متى قامت رابطة السببية بين الخطأ و الضرر، و إذا أراد التملص من مسؤوليته فلا يقبل منه أن يثبت أنه لم يخطئ، و لكن

<sup>1</sup> - د/ محمد صبري السعدى: مصادر الالتزام (النظرية العامة للالتزامات) القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، دار الكتاب الحديث، الجزائر، 2003.

يتعين عليه إثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه<sup>1</sup>. فما هو السبب الأجنبي، وما هو أساسه القانوني في التشريع الجزائري ؟

لا يوجد تعريف خاص بالسبب الأجنبي في القانون المدني الجزائري على غرار باقي التشريعات، غير أن معظم الفقهاء اتفقوا على أن السبب الأجنبي لا يخرج من أنه قوة قاهرة أو حادث فجائي أو خطأ المضرور أو خطأ الغير.

فالمسؤولية التقصيرية تنشأ عن الإخلال بالتزام قانوني مصدرها الفعل الضار الذي يترتب عليه القانون التزاما بالتعويض<sup>2</sup> تقوم على الأركان التالية: خطأ المسؤول وهو الناقل - ضرر يصيب الفرد - علاقة السببية بين الخطأ والضرر.

إن القضاء والفقهاء المقارن، لاسيما في فرنسا ومصر كان يعتمد على المسؤولية التقصيرية ثم تطور وأقر الأخذ بالمسؤولية العقدية، بعد أن اكتسحت قاعدة الالتزام بضمان السلامة كل مجالات النقل لاسيما النقل بالسكك الحديدية.

والسؤال المطروح ما هو نطاق تطبيق المسؤولية التقصيرية في مجال نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ؟

للإجابة عن هذا السؤال لابد من تحديد نطاق تطبيق المسؤولية التقصيرية في القواعد العامة، فالمسؤولية التقصيرية أو كما كانت تسمى بالمسؤولية القانونية في الشريعة العامة فكل ما يخرج في إطار المسؤولية العقدية يدخل في إطار المسؤولية التقصيرية لأنها الأصل والمسؤولية العقدية هي الاستثناء، فكلما وجد خطأ خارج الإطار العقدي فهو خطأ تقصيري إذا ما توافرت باقي الأركان.

وفي النقل بالسكك الحديدية تطبق قواعد المسؤولية التقصيرية في حالة النقل المجاني اذا تسلل شخص الى عربة القطار بقصد السفر دون أن يبرم عقد النقل وكذلك إذا كان عقد

<sup>1</sup> - د/ محمد زهدور: المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية، و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحدائث للطباعة و النشر و التوزيع، الطبعة الأولى، بيروت - لبنان - سنة 1990 .

<sup>2</sup> - د /عبد الرزاق أحمد السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني، الطبعة الثانية عقود الغرر، عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، دار إحياء التراث العربي مصر 1990، ص 274.

الناقل باطلا ولقد استقرت محكمة النقض الفرنسية في آخر اجتهاد لها على أن الالتزام بضمان السلامة أصبح يقتصر على فترة التنفيذ المادي لعقد النقل، بصور القرار المؤرخ في 7 مارس 1989<sup>1</sup> أين قررت فيه المسؤولية التقصيرية للناقل على الحوادث التي تقع خارج فترة النقل، وبهذا القرار الذي يعد تراجعاً لموقف محكمة النقض الفرنسية التي كانت والى عهد قريب توسع من مجال المسؤولية العقدية للناقل لتشمل حوادث المحطة، أعلنت فيه الاتجاه الجديد للمسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية<sup>2</sup> في محاولة منها لكبح جماح التوسع الذي عرفته المسؤولية العقدية لصالح المسؤولية التقصيرية حيث أدرجت تقسيماً على قاعدة الالتزام بضمان السلامة بين التنفيذ المادي لعملية النقل الذي يخضع للمسؤولية العقدية وبين الحوادث التي تقع قبل و/أو بعد تنفيذ النقل والتي تخضع لنظام المسؤولية التقصيرية<sup>3</sup>.

و بالرجوع للقضاء الجزائري نجده لم يأخذ بهذا الاتجاه الأخير للقضاء الفرنسي متمسكاً بالرأي القائل بأن تاريخ سريان عقد النقل بالسكك الحديدية يبدأ من دخول المسافر إلى مكان المخصص للمسافرين داخل المحطة.

وعليه تبعاً لما سبق ذكره تقوم المسؤولية التقصيرية في مجال نقل الأشخاص بالسكك الحديدية إما على حراسة الأشياء طبقاً للمادة 1384 من القانون المدني الفرنسي والتي تقابلها المادة 138 من القانون المدني الجزائري أو مسؤولية المتبوع على أعمال التابع طبقاً لنص المادة 136 من القانون المدني الجزائري وكذلك المادة 124 من نفس القانون المتعلقة بالمسؤولية عن الخطأ الشخصي.

<sup>1</sup>- La responsabilité du voiture est délictuelle hormis le temps du transport STRICTO-SENSU et cela quel soit le locomotion, que l'accès aux voitures est libre ou non il en va ainsi pour les accidents de quai est d'une mode de façon plus générale de quai ».

<sup>2</sup>- أنظر في ذلك مختار رحمانى محمد: مسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية في ضوء الفقه والقضاء، المجلة القضائية، العدد الثاني-المحكمة العليا (قسم الوثائق)، 2001، ص 57.

<sup>3</sup>- L Denoit Op Cit p 106.

• الأسباب المعفية من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث نقل الأشخاص  
بالسكك الحديدية :

سبق و أن ذكرنا أن مسؤولية الناقل تكون عقدية عندما يتعلق الأمر بتنفيذ العقد، و بالتالي فإن كل إخلال منه بأي التزام من التزاماته يترتب عليه التعويض، خاصة إذا تعلق الأمر بالالتزام بضمان السلامة و ذلك وفقا لقواعد المسؤولية العقدية طبقا لنص المادة 176 من القانون المدني، التي تنص على: " إذا استحال على المدين أن ينفذ الالتزام عينا حكم عليه بتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ التزامه، ما لم يثبت أن استحالة التنفيذ نشأت عن سبب لا يد له فيه ... " فلا يمكن للناقل في هذه الحالة التملص من مسؤوليته العقدية إلا إذا استحال تنفيذ العقد لسبب من أسباب الاستحالة القانونية، أو بسبب عدم اكتمال أركانها و بمرور الزمن و القوة القاهرة و خطأ المسافر الدائن و فعل الغير، و قد درج الفقه عادة على التركيز على القوة القاهرة و الحادث المفاجئ و خطأ المضرور و خطأ الغير، و التي تكون السبب الأجنبي المعفي سواء من المسؤولية العقدية أو التقصيرية<sup>1</sup>، خاصة إذا علمنا أن المسافر المتضرر من حادث نقل بالسكة الحديدية بإمكانه المطالبة بالتعويض على أساس مسؤولية حارس الشيء و التي تدخل ضمن المسؤولية التقصيرية وعليه فسوف نركز على الأسباب المعفية من المسؤولية المترتبة عن حراسة الشيء، ذلك أن الناقل عن طريق السكة الحديدية يدخل في حكم حارس الشيء، باعتبار أن القطار من الأشياء التي تتطلب حراسة لما قد يسببه من أضرار نتيجة استعماله لا سيما التي تمس بالسلامة البدنية للأشخاص، خاصة و أن الناقل ليس ملزما فقط بإيصال المسافر الى المكان المحدد في الوقت المناسب، ولكنه ملزم أيضا بإيصاله سليما معافى، وعليه فخطأ الناقل مفترضا في حالة وقوع حادث، ومسؤوليته قائمة متى قامت رابطة السببية بين الخطأ و

<sup>1</sup> د/ مصطفى العوجي: القانون المدني، المسؤولية المدنية، ج2 منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الثانية، سنة 2004، ص 103 .

الضرر، و إذا أراد التملص من مسؤوليته فلا يقبل منه أن يثبت أنه لم يخطئ، و لكن يتعين عليه إثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه<sup>1</sup>. فما هو السبب الأجنبي، وما هو أساسه القانوني في التشريع الجزائري ؟

لا يوجد تعريف خاص بالسبب الأجنبي في القانون المدني الجزائري على غرار باقي التشريعات، غير أن معظم الفقهاء اتفقوا على أن السبب الأجنبي لا يخرج من أنه قوة قاهرة أو حادث فجائي أو خطأ المضرور أو خطأ الغير. و عليه سنخصص المطلب الأول للقوة القاهرة والحادث الفجائي لتماثلهما، في حين نترك المطلب الثاني لخطأ المضرور، و المطلب الثالث لخطأ الغير.

### أولاً : القوة القاهرة و الحادث الفجائي.

لقد اختلف الفقهاء بخصوص القوة القاهرة و الحادث الفجائي بين من يعتبرهما شيئاً واحداً و بين من يعتبرهما شيئين مختلفين ولتوضيح ذلك نتناول في الأول تعريف كل من القوة القاهرة و الحادث الفجائي أما ثانياً فنتناول العناصر المتطلبة فيهما.

أ. تعريف القوة القاهرة: القوة القاهرة هي ذلك السبب الأجنبي أو القوة الخارجية الطبيعية التي يخضع لها الإنسان لا محالة، و لا يمكنه دفعها أو مقاومتها و ترغمه على ارتكاب فعل أو الامتناع عنه بعد أن تسلب منه إرادته و اختياره<sup>2</sup>، ومن أمثلتها الزلازل و الفيضانات. كما تعرّف بأنها حادث خارجي غير متوقع و لا يمكن دفعه، يؤدي بشكل مباشر الى إحداث الضرر<sup>3</sup>.

ب. تعريف الحادث الفجائي: هو عامل طارئ يأتي من الداخل يتميز بالمفاجأة أكثر مما يتصف بالعنف بحيث يجعل جسم الإنسان أداة لارتكاب الخطأ بدون أي إرادة، و

<sup>1</sup> د/ محمد زهدور: المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية، و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحدائق للطباعة و النشر و التوزيع، الطبعة الأولى، سنة 1990 .

<sup>2</sup> د/ شريف الطباخ: التعويض عن حوادث السيارات في ضوء الفقه و القضاء، دار الفكر الجامعي الطبعة الخامسة 2006، ص 163.

<sup>3</sup> د/ محمد زهدور: المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية، و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحدائق للطباعة و النشر و التوزيع، الطبعة الأولى، سنة 1990 ، ص 228.

مثال ذلك الإغماء الذي يصيب السائق فيرتكب حادثا يسبب ضررا للمسافرين<sup>1</sup>. وعلى الرغم من هذه التفرقة بين القوة القاهرة و الحادث الفجائي إلا أن غالبية الفقهاء يعتبرونهما شيئا واحدا ولا يرون فائدة من التفريق بينهما<sup>2</sup>، فالحادث الفجائي يدخل ضمن القوة القاهرة، فهما إسمان لمعنى واحد، فإذا نُظر إليه من حيث أنه لا يمكن دفعه فهو قوة قاهرة و إذا نظر إليه أنه غير متوقع فهو حادث مفاجئ<sup>3</sup>، خاصة و أن الأثر المترتب عن كل منهما واحد هو نفي المسؤولية عن الناقل فلا يلتزم بالتعويض، كما أنهما يشتركان في العناصر المكونة لكل واحد منهما .

و بالرجوع الى القانون المدني الجزائري نجد نص على القوة القاهرة و الحادث الفجائي منفصلين وكأن كل واحد منهما سبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية. فقد نصت المادة 127 على: "... إذا اثبت أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يدل عليه فيه كحادث مفاجئ، أو قوة قاهرة، أو خطأ المضرور، أو خطأ صادر من الغير، كان غير ملزم " وقد عبر النص الفرنسي لهذه المادة عن الحادث المفاجئ ب Le cas fortuit وعن القوة القاهرة ب La force majeure .

أما المادة 138 من القانون المدني فقد نصت على: "...و يعفى من المسؤولية حارس الشيء إذا اثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة". و ما يؤخذ على المشرع في هذه المادة هو استعماله لمصطلح الحالة الطارئة و هو يقصد الحادث الفجائي و ما يؤكد ذلك هو النص الفرنسي لهذه المادة الذي عبر على ذلك ب Le cas fortuit أي الحادث

<sup>1</sup> د/شريف الطباخ، التعويض عن حوادث السيارات في ضوء الفقه و القضاء، دار الفكر الجامعي الطبعة الخامسة 2006، ص 164.

<sup>2</sup> د/يوسف نجم جبران: القانون و الجرم و شبه الجرم، منشورات عويدات بيروت و الديوان الوطني للمطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، سنة 1981، ص 205.

أنظر كذلك: د/ زهدي يكن: المسؤولية المدنية في الأعمال المباحة، منشورات المكتبة العصرية، بيروت، الطبعة الأولى، ص 102.

<sup>3</sup> د/ أحمد عبد الرزاق السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني، ج 1 مصادر الالتزام دار إحياء التراث العربي، بيروت. طبعة جديدة 2008.

الفجائي، مما يؤدي الى عدم التناسق بين النصوص، هذا من جهة و من جهة أخرى فان المشرع اكتفى بذكر صفة عدم التوقع و أهمل صفة إمكانية الدفع مما يجعل نص المادة مبتورا ومعيبا.

أما إذا رجعنا الى المادة 63 من القانون التجاري فنجدها تنص على: "يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية، من اجل عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال بها أو التأخير فيها بشرط أن يثبت القوة القاهرة أو خطأ المسافر". فالمشرع هنا اكتفى بالقوة القاهرة دون الحادث الفجائي.

### \* عناصر القوة القاهرة و الحادث الفجائي.

مهما كان الأمر سواء أ كنا أمام قوة القاهرة أو حادث فجائي، فإنه حتى تنتفي مسؤولية الناقل لابد من توافر عناصر يمكن اختصارها في ما يلي:

**1- عدم إمكانية التوقع :** و يعتبر هذا العنصر من أهم العناصر التي يجب توفرها في القوة القاهرة أو الحادث الفجائي، إذ بانعدامه لا يمكن اعتبارهما من الأسباب المعفية من المسؤولية، ويعتد عموما بعدم التوقع المطلق لا النسبي، كما يشترط أن يكون عدم التوقع عاديا<sup>1</sup> أي أنه غير متوقع وفقا للمجرى العادي للأمر أي أن أكثر الناقلين تبصرا لا يمكنه توقعه، و مثال ذلك الكوارث الطبيعية كالزلازل و الفيضانات... الخ.

**2- عدم إمكانية الدفع:** وهو عنصر مستقل عن عدم إمكانية التوقع، فقد يكون الحادث متوقعا و لكن لا يمكن دفعه فقد يكون الحادث متوقعا ولكن لا يمكن دفعه و مع ذلك يوصف بأنه قوة القاهرة أو حادث فجائي ويشكل سببا من الأسباب المعفية من المسؤولية وكمثال ذلك العاصفة أو الإعصار والإضراب<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> د/يوسف نجم جبران: القانون و الجرم و شبه الجرم، منشورات عويدات بيروت و الديوان الوطني للمطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، سنة 1981، ص 207 .

<sup>2</sup> د/ مصطفى العوجي: القانون المدني، المسؤولية المدنية، ج، 2 منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الثانية، سنة 2004، ص 604 .

**3- الصفة الخارجية أو الأجنبية عن الشيء :** أي أن يكون الحادث قد حصل من خارج الشيء و ليس نابعا منه، فإن وقع حادث قطار تبين أن سببه هو خروج العجلة عن السكة، فإن هذا لا يعتبر من قبيل القوة القاهرة أو الحادث الفجائي، لأن العيب في القطار و كان بإمكان الناقل تفاديه بالتأكد من سلامة القطار والعجلات و مراقبته جيدا قبل الانطلاق، أما سقوط صاعقة تؤدي الى إتلاف السكة مما يتسبب في حادث، فإن ذلك يعد من قبيل القوة القاهرة الخارجية التي لا يمكن دفعها أو توقعها. و بناء على ما تقدم فإن القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ، إذا ما توافرت عناصرها، و استطاع الناقل أن يثبت أنه السبب الوحيد في إحداث الضرر للمسافر، أصبح غير ملزما بالتعويض عن الضرر الحاصل، و هو ما سار عليه الاجتهاد القضائي سواء الجزائري أو المقارن.

فقد قضت محكمة النقض الفرنسية بأن اختراق حجر لزجاج نافذة القطار مما أدى الى إصابة مسافرة في عينها، لا يعتبر سببا أجنبيا عن الناقل مما يجعل مسئوليته قائمة<sup>1</sup>. و في قضية أخرى قضت محكمة النقض برفض دعوى تعويض رفعتها سيدة ضد شركة النقل بالسكة الحديدية، إثر وفاة زوجها في حادث قطار، و سببت قرارها في أن سبب الحادث هو وقوع فيضان جارف غير متوقع أدى الى انهيار الجسر الذي يمر عليه القطار مما أدى الى سقوطه<sup>2</sup>.

وفي قضية أخرى أيدت محكمة النقض الفرنسية حكما قضى بعدم اعتبار حادث انحراف القطار سببه قوة القاهرة، فالسبب الحقيقي هو حدوث أعمال تخريبية كان بإمكان شركة النقل بالسكة الحديدية اجتنابها باتخاذ إجراءات أمنية مشددة، و من ثم إلزامها بتعويض الضحية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> نقض فرنسي قرار صادر بتاريخ 1969/02/12.

<sup>2</sup> نقض فرنسي قرار صادر بتاريخ 1948/03/08.

<sup>3</sup> نقض فرنسي قرار صادر بتاريخ 1948/06/30.

أما في القضاء الجزائري، فقد قضت المحكمة العليا في قرار لها بأن إصابة المسافر و هو داخل القطار بحجارة دخلت من النافذة التي بجانبه و التي كانت محطة، لا يعتبر سببا أجنبيا، فهو ضرر متوقع تقوم معه مسؤولية الناقل طبقا لنص المادة 138 من القانون المدني و على هذا الأساس تم تأييد الحكم الصادر عن محكمة سيدي محمد وقرار مجلس قضاء الجزائر المؤيد له و رفض طعن شركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية<sup>1</sup>.

ويثور التساؤل عندما تجتمع القوة القاهرة أو الحادث الفجائي مع خطأ الناقل، فهل يعفى الناقل من المسؤولية كلية أو جزئيا أو لا يعفى مطلقا ؟ ما كان مطبقا من قبل، هو مسائلة الناقل جزئيا أي بحسب نسبة تدخل خطئه في إحداث الضرر إذا ما اجتمع معه قوة القاهرة أو حادث فجائي، لكن التطور الحاصل في مجال الفقه و القضاء أدى الى هجر هذا الرأي، وأصبح يسائل مسؤولية كاملة فخطأه يجب القوة القاهرة ومن ثم يلتزم بتعويض الضرر اللاحق بالمسافر<sup>2</sup>.

### ثانيا : خطأ المضرور Faute de la victime

يستأثر خطأ المضرور كمانع من موانع المسؤولية المدنية في حوادث النقل بالسكة الحديدية باهتمام كبير، كونه أحد الأسباب الرئيسية في دفع المسؤولية عن الناقل، أو على الأقل جعل المسافر المتضرر يتحمل جزء من المسؤولية إذا اشترك خطأه مع خطأ الناقل في إحداث الضرر كما سيأتي بيانه، ذلك أن الغرض الأساسي من المسؤولية المدنية هو جبر الضرر، فإذا ارتكب المسافر وحده خطأ تسبب مباشرة في إحداث الضرر فلا يكون جديرا بالتعويض و عليه أن يتحمل وزر أفعاله<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> قرار صادر عن الغرفة المدنية، المحكمة العليا ، القسم الأول، ملف رقم 232158 مؤرخ في 2000/10/04، غير منشور .

<sup>2</sup> د/مختار رحمانى محمد: المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع، طبعة 2003 ، ص 100 .

<sup>3</sup> د/ محمد زهدور: المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية، و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحداثة للطباعة و النشر و التوزيع، الطبعة الأولى، سنة 1990 ، ص 213 .

و لأن كان خطأ المضرور خطأ خاص . لأن المضرور أخطأ تجاه نفسه . إلا أنه يقدر تقديرا موضوعيا ، طبقا لقواعد العامة بحيث تراعى فيه الظروف الخارجية دون الداخلية للمضرور بحيث يطبق معيار الرجل العادي *Le bon père de famille* لتقدير مدى تأثير الخطأ في الحادث<sup>1</sup>، و على كل إذا ثبت أن خطأ المضرور هو السبب الوحيد في الحادث، فإن ذلك من شأنه أن يحجب مسؤولية أي شخص آخر .

وقد نص القانون المدني الجزائري على خطأ المضرور كسبب من الأسباب المعفية من المسؤولية المدنية سواء العقدية منها أو التقصيرية، في المادة 127 و المادة 138 فقرة 2 من القانون المدني و كذلك المادة 62 من القانون التجاري إلا أن ما يعيب على المشرع في هذه المواد هو اختلاف المصطلحات المعبرة عن خطأ المضرور، فتارة يستعمل عبارة **عمل الضحية** كما في المادة 138 فقرة 2 وتارة يستعمل عبارة **خطأ المضرور** كما في المادة 127 من القانون المدني وتارة أخرى يستعمل عبارة **خطأ المسافر** كما في المادة 62 من القانون التجاري فكان من الأحسن على المشرع أن يعتمد توحيد المصطلحات حتى يكون هناك تناسق بين النصوص.

والإشكال المطروح هو هل يشترط في خطأ المضرور نفس العناصر الواجب توفرها في القوة القاهرة و الحادث المفاجئ، خاصة عدم إمكانية التوقع وعدم إمكانية الدفع؟، أم أنه يكفي أن يحصل خطأ المضرور أو المسافر إما عن قصد أو نتيجة لعدم الحيلة أو إهمال؟

بالرجوع الى المادة 127 من القانون المدني نجد المشرع فصل خطأ المضرور عن القوة القاهرة دون أن يشترط أي عنصر، أي يكفي أن يقع خطأ من المضرور يثبتته المسؤول حتى يتملص من التعويض عن الضرر اللاحق. وكذلك الحال في المادة 62 من القانون التجاري التي نصت على خطأ المسافر دون اشتراط توفر أي عنصر.

<sup>1</sup> د/مختار رحمانى محمد: المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع، طبعة 2003 ، ص 101 .

غير أنه بالرجوع الى المادة **138** فقرة **2** نجدتها تنص على أن المسؤول يكفي أن يثبت أن الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية ...، مما يجعلنا نفهم أن المشرع قد اشترط في خطأ المضرور توفر عنصر عدم التوقع حتى يعتد به كسبب من الأسباب المعفية من المسؤولية المدنية، وكما سبق و أن أشرنا أنه كان على المشرع أن يضيف عدم إمكانية الدفع التي جاء النص منقوصا منها مما أثر في نسقه العام.

و بالرجوع الى القوانين المقارنة لا سيما القانون المدني الفرنسي الذي اقتبس منه المشرع الجزائري هذه النصوص، نجده اشترط أن يتصف خطأ المضرور بوصف الحدث غير المتوقع و غير الممكن دفعه، أي أن يتصف بمواصفات القوة القاهرة حتى يؤخذ به كمانع من موانع المسؤولية المدنية<sup>1</sup> و هناك قرارات عديدة صادرة عن محكمة النقض الفرنسية تسير في هذا الاتجاه<sup>2</sup>.

و مهما يكن الأمر فإنه في مجال النقل بالسكك الحديدية إذا ما وقع حادث يكون قد تسبب فيه المسافر فإنه يقع على عاتق الناقل إثبات هذا الخطأ الذي قد يكون مجرد إهمال أو مخالفة للقوانين و اللوائح لا سيما القانون **35/90** الذي نص فيه المشرع على جملة من الواجبات التي يجب على المسافر إن يتقيد بها و إذا خالفها فإنه يعد مرتكبا لخطأ يستوجب إعفاء الناقل من مسؤولية التعويض عن الأضرار اللاحقة به على أن تتوفر الشروط العامة المتطلبة في السبب الأجنبي من عدم إمكانية التوقع و الدفع إلى جانب اشتراط توفر العلاقة السببية بين الخطأ و الضرر الحاصل، أي أن يكون هو السبب الوحيد في إحداث الضرر<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> د/ مصطفى العوجي: القانون المدني، المسؤولية المدنية، ج، 2 منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الثانية، سنة 2004، ص 362 .

<sup>2</sup> - Cass civ 21/07/1982 Dalloz Sirey 1982 N°449 note Laroumet .

19/01/1983 Jurisclasseur periodique 1984 N°20144 Note Chabas - Cass civ .

<sup>3</sup> د/مختار رحمانى محمد: المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع، طبعة 2003 ، ص 102 .

و لقد حذا القضاء سواء المقارن منه أو عندنا في الجزائر حذو هذا الاتجاه، فقد أصدرت محكمة Limeville بفرنسا حكماً قضى بنفي المسؤولية عن شركة السكة الحديدية بسبب أن المسافر لم يحترم اللوائح، حيث اجتاز السكة الحديدية فتعرض لحادث، خاصة و إن الشركة اتخذت كامل التدابير و الإجراءات التي من شأنها تحذير الأفراد من خطر اجتياز ممرات السكة الحديدية و ذلك عن طريق الإعلانات و الإشارات<sup>1</sup>. كما صدر حكم مماثل عن محكمة استئناف باريس جاء فيه إن شركة النقل بالسكة الحديدية عندما تسلم المسافر التذكرة، فإنها تكون قد اتخذت كافة الاحتياطات لضمان سلامته، فالمسافر ليس معفى من اتخاذ الحيطة و الحذر لضمان سلامته الشخصية مما يجعل عدم انتباهه يشكل سبباً أجنبياً يعفي الناقل من المسؤولية لأن الحادث غير متوقع و مستحيل الدفع، و قد أيدت محكمة النقض الفرنسية هذا الحكم<sup>2</sup>. كما نقضت محكمة النقض قرار محكمة الاستئناف القاضي برفض دعوى امرأة عمياء فقدت توازنها فانزلت فأصيبت بجروح، على أساس أن الخطأ يرجع إليها خاصة و أن الأعوان نبهوها بخطورة الموقع مما يجعل هذا الخطأ متوفراً على عدم إمكانية التوقع و الدفع، وقد أسست محكمة النقض قرارها على انعدام عنصر عدم إمكانية التوقع و استحالة الدفع<sup>3</sup>.

و في الحقيقة يكون القضاء بذلك قد انحاز عن مبدأ الالتزام بضمان السلامة الملقى على عاتق الناقل لوحدته في الأصل و ليس على عاتق الناقل و المسافر<sup>4</sup>. أما عن القضاء الجزائري، فقد قضت المحكمة العليا بان الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية ملزمة بالسهر على أمن و سلامة المسافرين . في أثناء السفر . باتخاذ

<sup>1</sup> قرار فرنسي صادر في 1936/11/30.

<sup>2</sup> د/مختار رحمانى محمد: المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع، طبعة 2003 ، ص 104 .

<sup>3</sup> د/مختار رحمانى محمد: المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع، طبعة 2003 ، ص 105 .

<sup>4</sup> L. Denoit : La responsabilité civile dans le transport des voyageurs par chemin de fer;Thèse paris 1938 .

الحيطة و الحذر قبل وبعد الانطلاق و عند الوصول و إن سقوط الضحية على السكة عند نزولها و قبل التوقف النهائي للقطار تعد الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية مسؤولة عنه مدنيا، خاصة وأنها لم تثبت عدم حيازة الضحية على تذكرة السفر أو تسببها في الحادث و عليه فقد أيدت قرار مجلس قضاء الجزائر المؤيد لحكم محكمة سيدي محمد و قررت رفض طعن الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية<sup>1</sup> .

و في قرار آخر لها رأت المحكمة العليا أن الضحية سائق القطار لم يأخذ الحيطة عند اجتياز ممر غير محروس، خاصة و أنه كان واضعا على رأسه طربوشا و لم ينتبه إلى قدوم القطار و لم يسمع صوت المنبه مما يعد إخلالا منه بالمادة 34 فقرة 3 من قانون 35/90 مما ينفي مسؤولية الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية<sup>2</sup> .

وفي قرار آخر جاء فيه أن الضحية كانت تسير على حافة السكة الحديدية، و في ذلك مخالفة للمادة 32 من قانون 35/90 رغم تنبيه سائق القطار لها ولكن بدون جدوى، و أن القول أن الطاعنة الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية لم تقم بالإجراءات اللازمة لإبعاد الخطر عن سكان الحي غير سديد و قررت رفض طعن ذوي حقوق الضحية على أساس انتفاء مسؤولية الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية بسبب خطأ الضحية<sup>3</sup>.

وفي قرار آخر جاء فيه طالما انه ثبت أن الضحية رغم حصوله على تذكرة سفر، فإن محاولة الصعود إلى القطار و هو يسير يشكل خطأ جسيما و مخالفة لقانون 35/90 مما يشكل السبب الوحيد المولد للحادث مما يعفي الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية من المسؤولية طبقا لنص المادة 138 فقرة 2<sup>4</sup>، وهناك العديد من القرارات الأخرى التي أرفقناها بالملحق في آخر هذا البحث .

<sup>1</sup> قرار صادر عن الغرفة المدنية ملف رقم 111358 مؤرخ في 1994/04/20 غير منشور.

<sup>2</sup> قرار صادر عن الغرفة المدنية القسم الثاني ملف رقم 200559 مؤرخ في 1999/06/15، غير منشور.

<sup>3</sup> قرار صادر عن الغرفة المدنية القسم الأول ملف رقم 166573 مؤرخ في 1998/06/03، غير منشور .

<sup>4</sup> قرار صادر عن الغرفة المدنية القسم الثالث ملف رقم 165803 مؤرخ في 1998/06/24، غير منشور .

ونشير في هذا الخصوص، إلى أن خطأ المضرور عندما يكون قاصرا مميذا أو صبيا غير مميز، فإن ذلك لا يؤثر في المسؤولية شيئا عندما يكون هذا الخطأ كمانع من موانع المسؤولية، بحيث لا ينظر إلى عنصر التمييز فيقوم الخطأ بصورة موضوعية<sup>1</sup>، وهو ما أخذ به القضاء الفرنسي<sup>2</sup> وكذلك القضاء الجزائري حيث أصدرت المحكمة العليا قرارا أعفت من خلاله الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية من المسؤولية بسبب خطأ الضحية استنادا إلى أحكام المادة 138 فقرة 2 من القانون المدني، خاصة و إن الضحية قاصر وأصم أبكم كان يتجول على خط السكة الحديدية في منطقة غير محروسة دون رقابة من والديه<sup>3</sup>.

لكن الإشكال المطروح هو عندما يقع حادث يكون خطأ الناقل فيه مفترضا و في نفس الوقت يصدر من المضرور خطأ و يكون كل من الخطأين مساهما في إحداث الضرر، هنا نميز بين فرضين:

الأول أن يستغرق أحد الفرضين الآخر، و الثاني إن يستقل كل خطأ عن الآخر .

(1) الفرضية الأولى: أن يستغرق أحد الفرضين الآخر: وهنا نميز بين

حالتين: الأولى أن يفوق أحد الخطأين الآخر في جسامته، و الثانية أن يكون

أحد الخطأين نتيجة للآخر<sup>4</sup>.

\* الحالة الأولى: عندما يفوق أحد الخطأين الآخر في جسامته، و تتحقق هذه الحالة

عندما يكون أحد الخطأين متعمدا .

<sup>1</sup> د/مصطفى العوجي: القانون المدني، المسؤولية المدنية، ج، 2 منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الثانية، سنة 2004، ص 367 .

<sup>2</sup> Cass. Civ. Assemblée plénière 5 arrêts du 09/05/1984 Dalloz serey 1984 N° 525 conclusion Cabannes & observations Chabas .

<sup>3</sup> قرار صادر عن الغرفة المدنية بالمحكمة العليا القسم الثاني ملف رقم 213771 مؤرخ في 2000/02/16، غير منشور .

<sup>4</sup> د/شريف الطباخ: التعويض في حوادث السيارات في ضوء القضاء و الفقه، دار الفكر الجامعي، الطبعة الخامسة، سنة 2006، ص 172 . أنظر كذلك: د/ محمد المنجي: دعوى التعويض، مراحل الدعوى، دار الفكر العربي، الطبعة الأولى، سنة 1990، ص 308 .

❖ فإن كان خطأ الناقل متعمدا كانت مسؤوليته كاملة حتى ولو كان خطأ المضرور غير المتعمد قد ساهم في إحداث الضرر، ومثال ذلك أن يرى سائق القطار شخصا كيفيا يقطع ممر السكة الحديدية ومع ذلك يصدمه.

❖ أما إن كان خطأ المضرور متعمدا و خطأ الناقل غير متعمد، فهنا تنتفي مسؤولية الناقل نتيجة لخطأ المضرور، ومثال ذلك أن يلقي شخص بنفسه فجأة أمام القطار وهو يسير بسرعة فائقة.

\* الحالة الثانية: أن يكون أحد الخطأين نتيجة للآخر، و تكون العبرة هنا بالخطأ الأصلي الذي تفرع عنه الخطأ الآخر.

❖ فإن كان خطأ المسافر أو المضرور هو نتيجة لخطأ الناقل أُعتبر خطأ الناقل هو السبب المباشر الوحيد في إحداث الضرر، و مثال ذلك أن يرمي المسافر بنفسه من باب العربة بسبب عدم توقف القطار في المحطة التي يريد المسافر التوقف فيها، رغم أنه كان على القطار التوقف في تلك المحطة، فخطأ المسافر هنا كان نتيجة خطأ الناقل الذي لم يتوقف في المحطة المقررة، فيعتبر خطأه هنا هو السبب الوحيد في الحادث و تقوم مسؤوليته كاملة.

❖ أما إن كان خطأ الناقل نتيجة لخطأ المسافر أو المضرور، فإن خطأ المسافر يكون هو السبب الوحيد في إحداث الضرر، و من ثم يعفى الناقل من مسؤولية التعويض . و مثال ذلك أن يحاول المسافر الصعود إلى عربة القطار و هو يسير فيسقط .

و في هذا الصدد صدر قرار من المجلس الأعلى سابقاً<sup>1</sup> المحكمة العليا حالياً، جاء فيه أن الخطأ الذي ارتكبه رئيس المحطة هو أنه أعطى إشارة الإقلاع و هو يطالع أوراقاً دون أن ينتبه إلى المساعد، و أن الضحية لم يحترم القواعد المتبعة على خطوط السكة الحديدية خاصة المادة 24 فقرة 02 من قرار 1950/02/24 و أن قضاة الموضوع حينما حكموا بتقسيم المسؤولية لم يسببوا قرارهم، ذلك أن خطأ رئيس المحطة يعتبر ثقيلاً و فيه مخالفة لنظام شغله مما يجعله مسؤولاً عن الضرر الحاصل مسؤولية كاملة .

## (2) الفرضية الثانية: استقلال كل من الخطأين عن الآخر: بحيث يكون كل خطأ

سبب في وقوع الحادث، و هنا نلجأ إلى إعمال المبادئ العامة في توزيع المسؤولية، والتي تنظم أحكامها في القانون المدني الجزائري المادة 126 منه فيتحمل بذلك الناقل نصف المسؤولية، و يتحمل المسافر المضرور النصف الآخر .

وقد اعتمد القضاء سواء المقارن أو الجزائري هذا الحل الفقهي، فقد قضت محكمة النقض الفرنسية أن القضاء عندما يوزع المسؤولية بين المدعي و المدعى عليه الضحية يعتمد دوماً على الأهمية الخاصة للخطأ<sup>2</sup>. كما قضي بأن شركة النقل بالسكة الحديدية مسؤولة جزئياً عن مصرع مسافر كان يقف على حافة الرصيف فصدمه باب عربة قطار كان مفتوحاً في أثناء دخوله المحطة، ذلك أن الأعوان لم يعلنوا عن وصول القطار إلى المحطة . كما قضي بالمسؤولية

<sup>1</sup> قرار صادر عن المجلس الأعلى (المحكمة العليا حالياً) الغرفة المدنية، ملف رقم 15696، مؤرخ في

19779/02/21 .

<sup>2</sup> د/ مصطفى العوجي، القانون المدني، المسؤولية المدنية، ج، 2 منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الثانية، سنة 2004، ص 360 .

الجزئية لشركة النقل بالسكة الحديدية لوقوع مسافر أراد الصعود إلى القطار دون أن يأخذ الحديقة كون الشركة لم تنظف السلم من الرطوبة مما أدى إلى انزلاق المسافر<sup>1</sup>.

### ثالثا : فعل الغير **faute du tiers**

يقصد بالغير شخص لا علاقة له بالناقل أو المسافر و مع ذلك يصدر منه فعل يؤدي إلى حصول الضرر، إما برمته أو بصورة مشتركة مع فعل الشيء<sup>2</sup>.

و اصطلاح الغير لا يشمل الأشخاص الذين يكون الناقل مسؤولا عنهم مدنيا، و إنما يصدق على الذين يعتبرون أجنبيا، فإذا أسهم فعل الغير في إحداث الضرر كان الناقل معفى من المسؤولية<sup>3</sup>.

و يعتبر فعل الغير سببا أجنبيا إذا ما أثبت الناقل أنه لا يد له فيه استطاع أن ينفي عنه مسؤولية التعويض عن الضرر اللاحق وهذا ما اتفق عليه فقها و قضاءً .

فإذا كان فعل الغير هو مصدر الضرر برمته أي هو السبب الوحيد في حدوثه و استطاع الناقل أن يثبت ذلك رفعت عنه المسؤولية في تعويض المسافر المضروب عما لحقه من ضرر و من ثم يصبح للمضروب الحق في الرجوع على هذا الغير والذي يتحمل وحده خطأه أو فعله المتسبب في الضرر<sup>4</sup>.

وعلى غرار التشريعات الأخرى، فقد نص المشرع الجزائري على فعل الغير كسبب من الأسباب المعفية من المسؤولية المدنية في القانون المدني، سواء الناشئة عن الأعمال الشخصية و ذلك في المادة 127 منه والتي استعمل فيها المشرع مصطلح **خطأ الغير Faute du tiers**، أو الناشئة عن حراسة الأشياء و ذلك في المادة 138 فقرة 2

<sup>1</sup> Cass Chambre mixte , du 28/01/1972 N° 17050 conclusion Lindon & Revue trimestrielle du droit commercial .

<sup>2</sup> د/ مصطفى العوجي، القانون المدني، المسؤولية المدنية، ج2 منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الثانية، سنة 2004، ص 608 .

<sup>3</sup> د/ محمد زهدور: المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية، و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحدائث للطباعة و النشر و التوزيع، الطبعة الأولى، سنة 1990 ، ص 234 .

<sup>4</sup> د/ مختار رحمان محمد: المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع، طبعة 2003 ، ص 108 .

منه و التي استعمل فيها المشرع مصطلح **عمل الغير** **Fait du tiers** . و نفس الملاحظة نوجهها هي أن المشرع لم يلتزم التوحيد في المصطلحات حتى يحافظ على التناسق فيما بين النصوص .

إلا أن النص الخاص المنظم لعقد النقل، و المتمثل في المادة 63 من القانون التجاري أهمل فيه المشرع الحديث عن عمل الغير كسبب من الأسباب المعفية من المسؤولية المدنية حيث اقتصرت المادة على القوة القاهرة و خطأ المسافر، فهل يعني ذلك أن المشرع لا يعتد بخطأ الغير في مجال النقل؟ وعبارة أخرى ألا يعتبر خطأ الناقل من موانع المسؤولية المدنية التي تحرر الناقل من الالتزام بتعويض الضرر الحاصل للمسافر و الذي مصدره عمل أو فعل الغير؟

قد يكون ذلك سهوا من المشرع، و لكنه سهو لا بد من تداركه حتى يكون هناك تناسق بين نصوص القانون المدني و القانون التجاري، خاصة و أن القانون التجاري خاص و القانون المدني عام، و القاعدة الفقهية ترى أن الخاص يقيد العام . إلا أنه عمليا دائما ما يلجأ القضاة إلى إعمال نصوص القانون المدني باعتباره الشريعة العامة . ويستوي أن يكون عمل الغير متعمدا أو غير متعمدا، كما أنه لا فرق بين الغير المميز و غير المميز، كامل الإدراك و الأهلية أو ناقصهما، كما يستوي أن يكون الغير معلوما أو مجهولا<sup>1</sup> .

ويطرح السؤال حول ما إذا كان من الضروري أن يتصف فعل الغير بأوصاف القوة القاهرة أو الحادث الفجائي حتى يؤخذ به كمانع من موانع المسؤولية المدنية، أي هل يشترط في فعل الغير توفر عنصري عدم إمكانية التوقع و استحالة الدفع؟ كما سبق وأن ذكرنا في المطلب الثاني من هذا المبحث فإن المشرع لم يشر إلى وجوب توفر أي عنصر من عناصر القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ لا في المادة

<sup>1</sup> د/ محمد زهدور: المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية، و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحدادة للطباعة و النشر و التوزيع، الطبعة الأولى، سنة 1990 ، ص 235 .

127 من القانون المدني ولا في المادة 63 من القانون التجاري التي خلت تماما من الحديث عن خطأ الغير، لكننا نجد الجواب الكافي في نص المادة 138 فقرة 02 من القانون المدني التي جاء فيها أن المسؤول يكفي أن يثبت أن الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية أو عمل الغير، مما يفهم منه أن فعل الغير لا بد أن يتوفر فيه عدم إمكانية التوقع و استحالة الدفع إضافة إلى كونه السبب الوحيد و المباشر في إحداث الضرر<sup>1</sup> ، وقد كان القضاء الفرنسي لا يشترط توافر هذين العنصرين في خطأ الغير أي لم يكن ضروريا أن يتصف خطأ الغير بأوصاف القوة القاهرة، ثم عدل عن هذا الرأي و أصبح يشترط عدم إمكانية التوقع واستحالة الدفع في خطأ الغير .

و يقع على عاتق الناقل إثبات خطأ الغير و أنه لم يكن يتوقعه أو يستطيع دفعه حتى يعفى من المسؤولية القائمة ضده عن الضرر اللاحق بالمشافر، فإذا ما أمكن أن يتفادى الناقل المسؤول الفعل الصادر من الغير أو أمكن توقعه و لم يحرك ساكنا عُد مخطئا و بالتالي مسؤولا عن تعويض الضرر الحاصل الذي أحدثه الغير، و هذا ما استقر عليه القضاء الفرنسي<sup>2</sup> .

فقد صدر عن محكمة Nime الاستئنافية صادر في 1941/12/06 قضى بمسؤولية شركة النقل بالسكة الحديدية عن انفجار وقع داخل عربة قطار بعد وضع متفجرات لأغراض سياسية، و أن هناك حوادث مماثلة حصلت مما يجعلها أكثر حرصا و احتياطا، لإمكانها توقع الحادث الناتج عن فعل الغير .

<sup>1</sup> د/مختار رحمانى محمد: المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع، طبعة 2003 ، ص 108 .  
<sup>2</sup> د/ مصطفى العوجي، القانون المدني، المسؤولية المدنية، ج، 2 منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الثانية، سنة 2004، ص 360 .

و في حكم مناقض للسابق صادر في **1958/05/16** قضت محكمة وهران . إبان الاستعمار الفرنسي . أن انفجار قنبلة في قطار وضعها المجاهدون، لا يمكن توقعه مما يجعله سببا في إعفاء شركة النقل بالسكة الحديدية من المسؤولية .

كما صدر عن محكمة النقض الفرنسية قرار بتاريخ **1926/11/30** يقضي بعدم إعفاء شركة النقل بالسكة الحديدية من المسؤولية لما أصيب مسافر صدمه مسافر آخر في أثناء اندفاعه إلى النزول من القطار بسبب ثبوت خطأ عون السكة الحديدية الذي أعطى إشارة السير قبل التأكد من نزول كامل الركاب.

وفي قرار آخر لمحكمة النقض الفرنسية صادر عن الدائرة المدنية الأولى، مؤرخ في **1965/12/08** قضى بمسؤولية شركة النقل بالسكة الحديدية عما أصاب أحد المسافرين من أضرار نتيجة سقوط حقيبة مسافر آخر بسبب عدم تمكنها من إثبات خطأ الغير <sup>1</sup> .

أما الاجتهاد القضائي الجزائري فقد ساير الاجتهاد الفرنسي فيما ذهب إليه، فقد قضت المحكمة العليا في قرار لها بإعفاء شركة النقل بالسكة الحديدية من المسؤولية، نتيجة ثبوت خطأ الغير المتمثل في حادث سيارة اصطدمت بقطار و ذهبت ضحيته طفلة قاصرة، ذلك أن السائق لم ينتبه إلى قدوم القطار وعبر الممر المحروس دون أخذ الاحتياطات اللازمة مما يجعله هو المخطئ و المتسبب الرئيسي في الحادث مما ينفي مسؤولية الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية في ذلك <sup>2</sup> .

كما صدر قرار آخر جاء فيه أن الدعوى العمومية في قضية الحال تتعلق بجريمتي القتل العمدى و السرقة، الذين أدين بهما المتهم، في حين لم توجه أي تهمة للطاعة الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية وما دام لا توجد أي علاقة بين المتهم و الطاعة، فإن القرار القاضي على المتهم بدفع تعويضات للأطراف المدنية تحت

<sup>1</sup> René Rodière: Op cit; P 72 .

<sup>2</sup> قرار صادر عن الغرفة المدنية بالمحكمة العليا، القسم الأول ملف رقم 211835 مؤرخ في 03/11/1999، غير منشور .

ضمان مسئوله المدني و تغطية الشركة الوطنية للثقل بالسكة الحديدية متناقضا مع الحكم الجزائري، و غير مؤسس قانونا خاصة و أنه ثبت أن وفاة الضحية التي كانت داخل المحطة و حاملة لتذكرة سفر كانت نتيجة فعل المتهم<sup>1</sup> .

و تجدر الإشارة إلى أنه في حالة تعدد المسؤولين، كأن يقع خطأ من المضرور و خطأ من الناقل أو خطأ من الغير و خطأ المضرور أو خطأ من الناقل و خطأ من الغير أو حتى خطأهم جميعا . وإن كانت فرضية مستبعدة . فإنه يعمد إلى تطبيق القواعد العامة في توزيع المسؤولية طبقا للمادة 126 من القانون المدني، وتكون المسؤولية بينهم بالتساوي ولا يكون ذلك إلا إذا استحال تعيين من أحدث الضرر من بينهم أو تحديد نسبة ما يكون قد ساهم به كل واحد منهم في إحداثه، أما إذا كان من المستطاع تعيين نصيب كل من المسؤولين و مدى مساهمتهم في الضرر، فإن للقاضي أن يحدد ما يؤديه كل منهم معتمدا في ذلك بجسامة الخطأ الذي وقع منه و نصيب هذا الخطأ في إحداث الضرر<sup>2</sup> .

و يستطيع المضرور أن يطلب التعويض كله من كل واحد ممن ساهموا في إحداث الضرر شريطة ألا يجمع بين تعويضين على أن يرجع من دفع التعويض كله على شركائه في إحداث الضرر بالجزء الذي دفعه عنهم<sup>3</sup> .

خلاصة القول و في ضوء ما تقدم ذكره في هذا المبحث ، و على رأي الأستاذ الدكتور :أبو زيد عبد الباقي مصطفى أنه يجب إخضاع مرفق السكك الحديدية لأحكام التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السير التي تتسبب فيها القطارات، بل والترامواي، باعتبارها مركبات برية ذات محرك وتسير على اليابسة وتدخل في

<sup>1</sup> قرار صادر عن الغرفة الجنائية بالمحكمة العليا ، ملف رقم 244408 مؤرخ في 2000/10/10، غير منشور .

<sup>2</sup> د/شريف الطباخ: التعويض في حوادث السيارات في ضوء القضاء و الفقه، دار الفكر الجامعي، الطبعة الخامسة، سنة 2006، ، ص 177 .

<sup>3</sup> د/ محمد زهدور: المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية، و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحدائث للطباعة و النشر و التوزيع، الطبعة الأولى، سنة 1990 ، ص 235 .

المفهوم العام للسير عبر الطرق العمومية في كثير من الأحيان بصرف النظر عن ملكية الدولة لهذا المرفق أو ملكيته من قبل الخواص، وذلك للغرض المزدوج الذي يؤديه التأمين الإلزامي المتمثل في حماية الضحايا بضمان حصولهم على التعويض في أسرع وقت ممكن أولا وفي التخفيف على المسؤول عن الحادث بوجود من يدفع بدله المؤمن ثانيا، خاصة إذا علمنا أن الأفراد الضحايا أو حتى المؤمن لهم كذلك قد يلاقون التشدد من قبل إدارة السكك الحديدية بصدد تكوين الملف القضائي، بمناسبة المرافعة ( الدعوى ) لطلب التعويض على إثر الحادث أو من أجل المصالحة بشأنه، لأن ذلك غالبا ما يستغرق الوقت الطويل والجهد والنفقات. بل إنه في الوقت الراهن، وقد خفت حدة المذاهب الاشتراكية، إن لم تكن قد أوشكت على الإختفاء أمام زحف الليبرالية في الجزائر، وإتجاه الدولة إلى إعطاء الإستقلالية الإدارية والمالية الإقتصادية للمؤسسات تمهيدا لإدماجها في إقتصاد عام داخليا ودوليا ، لذلك أرى أن تخضع كل مرافق النقل بمختلف أنواعه ووسائله إلى التأمين الإجباري.

---

أ- أنظر المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق.

## الفصل الثاني: تقدير التعويض في حوادث المرور.

الأصل الغالب في تقدير التعويض أن يتم بمعرفة القاضي، غير أنه قد يتولى القانون تقدير التعويض، وذلك بوضع أحكام وقواعد يسمح تطبيقها بالوصول إلى مبلغ جزافي يكون هو التعويض، كما فعل بالنسبة لبعض القوانين الخاصة كقانون التعويض عن حوادث السيارات، وقانون حوادث العمل، وقد يعمد المشرع في بعض الأحيان إلى تحديد المسؤولية، فيقوم بوضع أسس لتقدير التعويض ولو بصفة غير مباشرة، من خلال تحديد سقف لا يمكن أن يتجاوزه التعويض، ولو كان الضرر الواقعي يجاوز هذا القدر.

فمتى وصل الضرر حدا من الجسامة يناسب الحد الأقصى الذي حدده المشرع للتعويض أو فاقه كنا أمام تقدير قانوني للتعويض، أما قبل ذلك الحد فالتقدير متروك للقاضي يقدره بما يتناسب والضرر ويمارسه وفقا للقواعد العامة. وعادة ما يرتبط هذا النوع من التحديد للمسؤولية بالجانب الاقتصادي، كتحديد مسؤولية أصحاب الفنادق، وتحديد مسؤولية الناقل البحري من خلال القانون البحري وتحديد مسؤولية الناقل الجوي في قانون الطيران المدني، ويعود ذلك إلى أنه لو تم إلزام هؤلاء المسؤولين عن تعويض كل الأضرار لأدى ذلك إلى إفلاسهم.

يعتبر التعويض عن حوادث المرور من ابرز سمات المؤمن باعتباره وفاء بالتزام عن وقوع الخطر المؤمن عليه فالتعويض هو جزاء المسؤولية المدنية وينشأ حق المضرور في التعويض بمجرد وقوع الفعل الضار، وقد يقوم المسئول ويبادر وديا إلى جبر الضرر غير أن في الغالب ينكر مرتكب الفعل الضار مسؤوليته فيضطر المضرور إلى مقضاته أمام القضاء عن طريق رفع دعوى التعويض و نظرا لانتشار التأمين الإجباري فهذا النوع من المسؤولية أصبحت شركة التأمين هي الملتزمة بتعويض المضرور من حادث المرور وفق جدول محدد قانونا على عكس التعويض في

المجالات الأخرى التي ترك فيها المشرع الجزائري السلطة التقديرية للقاضي في تقدير التعويض ففي حوادث المرور تقدير التعويض هو قانوني أي هو محدد سلفاً من طرف المشرع ويستفيد المضرور من التعويض مباشرة بمجرد وقوع الضرر بفعل حادث مرور أي المشرع اعتمد نظرية تحمل التبعة أو على أساس المسؤولية دون خطأ وليس على أساس نظرية الخطأ ، ذلك أن المادة 8 من الأمر 15/74 تحدد هذا النظام الذي ألغى عنصر الخطأ لقيام المسؤولية المدنية عن حوادث المرور ويكفي إثبات وقوع الضرر للحصول على التعويض ولا يهم أن كان السائق مخطئاً أو غير مخطئاً بل أن خطأ الضحية نفسه يعطيه الحق في التعويض إلا في حالات معينة واستثنائية نصت عليها المواد 15.14.13 من الأمر 15/74 من أجل تحديد الجهة التي تتولى دفع التعويض للمضرور أو لذوي حقوقه أن توفى ، وهو ما سنقوم بدراسته في المبحثين التاليين :

المبحث الأول : التعويض المباشر للمضرور في حوادث المرور .

المبحث الثاني : التعويض الاستثنائي من طرف صندوق ضمان السيارات .

### المبحث الأول : تعويض المضرور في حوادث المرور .

يحق للمضرور من حادث المرور الحصول على التعويض بمجرد إثبات تعرضه للضرر من جراء هذا الحادث وتقوم بمهمة دفع التعويضات في الغالب شركات التأمين باعتبارها مؤمن المؤمن له مرتكب الحادث إلا في حالات استثنائية تعفى شركات التأمين من دفع التعويضات نظراً لثبوت حالات معينة منصوص عليها قانوناً إلا أن المشرع الجزائري لم يترك المضرور في هذه الحالات بدون تعويض وإنما حدد جهة معينة تقوم بدفع التعويضات في الحالات الاستثنائية ألا وهو صندوق ضمان السيارات.

## المطلب الأول : التعويض على أساس المادة 08 من الأمر 15/74 .

من خلال استقراء نص الفقرة الأولى من المادة الأولى ، والمادة الرابعة، وكذلك نص المادة الثامنة من الأمر 15/74 نجد أن :

الفقرة الأولى من المادة الأولى من الأمر المذكور تلزم كل مالك مركبة وذلك قبل السير بها أن يقوم بالاكنتاب في عقد التأمين حتى يضمن التعويض جراء الحادث الضار بالنسبة للغير، والذي كان بسبب تدخل سيارته في ذلك. كما أن المادة الرابعة أيضا تنص وبصيغة الأمر بأنه يجب أن يغطي هذا التأمين المسؤولية المدنية للمكتب في عقد التأمين، وكذلك مالك المركبة، ومسؤولية كل شخص انتقلت إليه السيارة من المكتب في العقد ، أو من مالكيها كالحارس لها أو سائقها أو قائدها وغيرهم، إذ يجب أن يغطي التأمين مسؤولية هؤلاء. وذلك ما أكدته المادة الثامنة من الأمر المذكور، والتي مفادها على أن كل حادث سير (2من الأمر المذكور / مهما كان ومهما كانت طبيعة ونوع المركبة المذكورة في المادة 1 ) والمتسببة بتدخلها في إلحاق أضرار جسمية، سواء كان المضرور هو المكتب في عقد التأمين المؤمن له أو كان مالكيها، أو كان السائق لها هو المضرور، كما تشمل الركاب، والغير المتمثل في المشاة ، فأي ضحية من هؤلاء في حادث السيارة يستفيد من ضمان التعويض من قبل المؤمن، ولذلك أتعرض إليهم في المطالب الموائية مبينا المقصود بهؤلاء الضحايا المستفيدين من التعويض<sup>1</sup>.

## الفرع الأول : التعويض عن الأضرار الجسمية .

منذ صدور الأمر رقم 15-74 والمراسيم التطبيقية له فإن نظام التعويض عن الأضرار الجسمية الناجمة عن حوادث المرور أصبح مبني على نظرية تحمل التبعة أو المسؤولية دون خطأ وتحديدا في المادة 8 من الأمر 15-74 والتي يستخلص من

<sup>1</sup>-الدكتور ابراهيم الدسوقي أبو الليل- الملزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات. الكويت 1978 .

نصها أنه من أجل الحصول على التعويض يكفي إثبات الضرر الجسماني<sup>1</sup> ويشمل هذا التعويض كل شخص أصابه ضرر من جراء حادث مرور، وانطلاقاً من هذا المبدأ تخلى المشرع الجزائري عن النظام القديم، و القائم على أساس الخطأ في المسؤولية المدنية وتبنى نظاماً جديداً لتعويض ضحايا حوادث المرور عن الأضرار اللاحقة بهم، وهدف هذا النظام يتمثل في تنظيم تعويض الأخطار و الأضرار الجسمانية التي تصيب الضحايا حوادث المرور وذلك بدون أدنى تمييز بين نوع أو ظروف الحادث وبدون البحث على مصدر الخطأ إلا في حالات استثنائية.

فنتيجة للمشاكل الكبيرة التي عرفتھا مرحلة ما قبل 1974 بإصلاح آثار حوادث المرور الجسمانية المعتمدة على أساس المسؤولية المدنية القائمة على الخطأ القابل لإثبات العكس بنفي مسؤولية السائق، وما ترتب عنها من حرمان جزء هام من ضحايا حوادث المرور من الاستفادَة من التعويض بسبب مسؤوليتهم في الحادث، مما جعل هؤلاء الضحايا أو ذوي حقوقهم يعيشون مشاكل اجتماعية حادة في غياب تشريع يحمي الأشخاص المصابين في الحادث أو ذوي الحقوق في حالة الوفاة.<sup>2</sup>

كل هذا حمل المشرع الجزائري على إصدار أمر 74-15 بتاريخ 1974/01/30 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية الناتجة عن حوادث السيارات، والذي جعل من خلال المادة 8 منه التعويض مضموناً قانوناً في كل الحالات لأي متضرر من حادث المرور دون البحث عن توفر الخطأ أو الشخص المتسبب في الضرر، ودون اعتبار لصفة الضحية، مما أدى بالفقه والقضاء إلى الاختلاف حول تحديد أساس التعويض. فذهب البعض إلى

<sup>1</sup> نص المادة 08 من الامر 74-15 : كل حادث سير سبب أضراراً جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنياً عن الحادث ويشمل هذا التعويض كذلك المكتتب في التأمين ومالك المركبة، كما يمكن أن يشمل سائق المركبة ومسبب الحادث ضمن الشروط المنصوص عليها في المادة 13 بعده.

<sup>2</sup> الأستاذ بن قارة بوجمعة، مطبوعة بعنوان النظام القانوني للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر 2009.

تأسيسه على المسؤولية الموضوعية أو المسؤولية بدون خطأ لكن انتقد هذا الرأي على اعتبار أن المسؤولية المدنية طبقا للقواعد العامة - حتى ولو كانت قائمة بدون خطأ - يمكن نفيها بالسبب الأجنبي مما يترتب عنه عدم استحقاق التعويض، لكن التعويض طبقا لأمر 15-74 يتميز بأنه تلقائي بمعنى أنه متى كان هناك حادث سير سبب ضررا لضحية ما ، استحققت هاته الضحية التعويض تلقائيا حتى ولو ارتكبت خطأ ، وكذلك بغض النظر عن ارتكاب السائق المتسبب في الضرر لخطأ أولا.

كما أن التعويض الذي يترتب كجزاء للمسؤولية المدنية من خصائصه أيضا أن وظيفته الإصلاح (La réparation) بمعنى أن يكون جابرا للضرر، لكنه في قانون حوادث المرور هو تعويض جزافي لا يغطي جميع الأضرار.

ما يتضح معه أن التعويض طبقا لأمر 15-74 لا يقوم على أساس المسؤولية المدنية.

وحسنا فعل المشرع الجزائري عندما أورد في مجال التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات الأساس العام لذلك في المادة (8) ، فقد ساير بذلك القاعدة القانونية التي تعتبر أن القانون إجتماعي بطبيعته وأهدافه، هذا من جهة ومن أخرى فقد أصبح عقد التأمين الإلزامي من المسؤولية أقرب إلى النظام القانوني أو اللاتحي، ليس لإرادة الأطراف فيه سعة لحرية الاختيار لغاية أساسية : حماية الأفراد المتضررين وبالتالي الحفاظ على الإستقرار الإجتماعي الإقتصادي خاصة في المجتمع ولو أدى الأمر في النهاية إلى مخالفة قواعد قانونية مستقرة.

ولقد أسست المحكمة العليا في قرار لها صادر بتاريخ 90/7/9 عن الغرفة الجنائية

الثانية التعويض على أساس الخطر واعتبرته خارجا عن إطار المسؤولية.<sup>1</sup>

<sup>1</sup>- ملف رقم 66203 وقد جاء في حيثيات هذا القرار " إلى غاية 1980 وهو تاريخ صدور المراسيم التطبيقية للأمر 15-74 كانت تطبق أمام الجهات القضائية في دعاوي حوادث المرور نظرية الخطأ التي يشترط من الضحية اثبات الخطأ المرتكب من قبل السائق ، كون هذا الخطأ هو الذي كان سببا في الضرر الذي لحقها، ثم أخذ المشرع بنظرية الخطر التي تشمل التعويض التلقائي دون مراعاة مسؤولية أي طرف في الحادث حسب القواعد المقررة في الأمر 15-74 وقانون 31-88 ". وهذا الرأي مستمد من رأي الفقيه تانك(Tunc) الذي اعتبر أن المركبة أصبحت =

وزهد رأي أغلب فقهاء القانون في مجال المسؤولية المدنية إلى أن أساس التعويض هو نظرية الضمان أو تحمل التبعة، فالغرض من قانون حوادث المرور هو ضمان سلامة الأشخاص وهذا الرأي ينظر من جانب المضرور بغض النظر عن المتسبب في الضرر.

وهذا الاتجاه هو الذي يتوافق مع أحكام قانون حوادث المرور من خلال ضمانه عن طريق المادة 8 من أمر 74-15 التعويض لأي متضرر من حادث مرور وفي كل الحالات، مما يبين وبصفة جلية انصرافه عن تأسيس التعويض على المسؤولية التصيرية بنوعيتها سواء تلك التي تقوم على الخطأ أو المسؤولية الموضوعية<sup>1</sup>. وهدف المشرع من تقرير هذا النظام هو تحقيق عدالة اجتماعية إذ انه لوحظ كما سبق بيانه أنه نتج عن تطبيق قواعد المسؤولية المدنية طبقاً للقواعد العامة، وذلك قبل صدور هذا الأمر، حرمان جزء هام من ضحايا حوادث المرور من الاستفادة من التعويض بسبب مسؤوليتهم في الحادث، مما جعلهم يعيشون مشاكل اجتماعية حادة في غياب تشريع يحميهم.

وقد جاء أمر 74-15 بتحديد للأضرار المعوض عنها كما قرر طريقة يمكن معها حساب التعويض عن كل ضرر.

= تشكل خطراً، وأن المجتمع هو الذي يتحمل التعويض. ولكن هذا الرأي منتقد على أساس أنه إذا أخذنا بعين الاعتبار أن نشاط المركبة هو الذي يشكل الخطر، فإننا نكون بذلك ننظر من ناحية المتسبب في الضرر، مما يجزنا إلى القول أنه في حالة تدخل سبب أجنبي كخطأ الضحية أو خطأ الغير فإن هذا يؤدي إلى استبعاد التعويض، لكن هذا غير ممكن في قانون حوادث المرور. أنظر في هذا الشأن محاضرات الأستاذة لولو غنيمية ملقاة على الطلبة القضاة بالمدرسة العليا للقضاء الدفعة العشرون سنة 2010 - 2011.

<sup>1</sup> - يشرح الفقيه ستارك نظرية الضمان بأن وقوع ضرر على الغير يمثل إخلالاً بحقه في السلامة الذي يكفله القانون لكل فرد في المجتمع، وهذا الإخلال يرتب التعويض، ويفرق نفس الفقيه في هذا الشأن بين الضمان وتحمل التبعة، فبينما نظرية تحمل التبعة تنظر إلى التعويض على أنه المقابل الضروري للفائدة المستخلصة من النشاط، ذلك أن من يشر نشاطاً من شأنه إحداث نتائج ضارة بالغير تحمل تبعه هذا النشاط في حين أن نظرية الضمان تبرر الالتزام بتعويض المضرور بفكرة الإخلال بحقوقه. لذا فنظرية تحمل التبعة تنظر للمسألة من وجهة نظر محدث الضرر، أما نظرية الضمان فتتناولها من وجهة نظر المضرور، أنظر في هذا الشأن د محمد ابراهيم دسوقي، تقدير التعويض بين الخطأ والضرر، ص 152، 153.

ونورد في هذا الشأن بعض الأمثلة، فقد قرر المشرع التعويض مثلا عن الأضرار التالية:

. التعويض عن الضرر المعنوي يساوي 3 مرات قيمة الأجر الشهري الوطني المضمون عند تاريخ الحادث.

. التعويض عن مصاريف الجنازة يتم في حدود 5 مرات الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث وتدفع هذه المصاريف مرة واحدة لمن تكفل بها من ذوي الحقوق .

و بالنسبة للضرر المعنوي أو الأدبي يتمثل في الحسرة والألم التي تلحق بذوي المتوفى بسبب حادث المرور يجب التعويض عنها في التشريع الجزائري، حيث نص في الملحق الخاص المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم أن لكل من الزوج في حالة وفاة الزوجة، أو الزوجة في حالة وفاة الزوج، أو الأب في حالة وفاة الابن، أو الأم كذلك في حالة وفاة ابنها، أو الأبناء في حالة وفاة الأب أو الأم في حادث المرور، إذ لأي من هؤلاء الحق في المطالبة بالتعويض عن الألم الذي أصابه، وقد ذكر المشرع عبارة الألم بصورة مطلقة وبالتالي فهي تشمل الألم الجسدي والألم النفسي الذي يلحق بهم، وللقاضي استخلاص ذلك إما بثبوت هذا الضرر أو نفيه من خلال الواقع. وإذا حكم القاضي بالتعويض عن الضرر الأدبي المرتد لمن طلبه، فإن ذلك لا يعنى الحكم لهم جميعا بالتعويض، ولأن القاضي لا يحكم بالتعويض عن الضرر المعنوي إلا في حالة الوفاة فقط.<sup>1</sup>

ولا شك أن فئة الأطفال و العجزة والمعوقين يجب معاملتهم معاملة خاصة في حالة وقوعهم ضحايا حوادث المرور، إذ هم فئة ضعيفة من حيث القدرة سواء من حيث الإدراك، أو من حيث القدرة الجسمية على حسب كل فئة ولذلك يجب تعويضهم في

<sup>1</sup> - د/ عبد الرزاق أحمد السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ، المجلد الثاني الصفحة 1216 . طبعة جديدة 2008 . بيروت .

جميع الحالات عن كل الأضرار البدنية التي لحقت بهم أثر حادث المرور، دون الاعتداد بخطئهم غير العمدي وهو ما أقره الأمر رقم 15/74 وفق الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو ذوي حقوقهم<sup>1</sup>، وعليه فإذا تسبب الحادث في إصابة القاصر أو وفاته فإن هذا القاصر أو هذا العجوز يستفيد من التأمين الإلزامي على حوادث السيارات، فبالنسبة للقاصر يعتمد في تقدير التعويض عن حوادث المرور على الحد الأدنى للأجر الوطني المضمون ابتداء من تاريخ وقوع الحادث<sup>2</sup>. فطبقاً للفقرة 08 من ملحق الجدول الخاص بالتعويضات يتم التعويض في حالة وفاة قاصر ما دون 06 سنوات كما يلي:

\* يستفيد الاب والأم بالتساوي أو الولي للقاصر المتوفى من تعويض على اساس ضعف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.

\* وفي حالة وفاة قاصر بلغ سنه 06 سنوات إلى غاية 19 ستة يستفيد الاب والأم بالتساوي أو الولي للقاصر المتوفى من تعويض على اساس (03) ثلاثة أضعاف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث، وفي حالة وفاة أحد الوالدين للقاصر المتوفى في الحادث فيتقاضى المتبقى منهما على قيد الحياة التعويض بكامله غير أن هذا التعويض لا يشمل مصاريف الجنازة.

وكذلك الحال بالنسبة للعجوز المتقاعد المستفيد من التعويض حيث يعتمد في تقدير مبلغ التعويض له من الحادث الواقع له ولو كان مخطئاً على الحد الأدنى الوطني المضمون يوم ارتكاب الحادث. واعتقد كذلك الحال بالنسبة للمعوق لنفس الحكمة التي توخاها المشرع من ذلك. هذا إذا كان أولئك هم الضحايا المخطئين في حادث المرور، لكن ماذا يكون عليه الأمر إذا كان هؤلاء القاصر - العجوز - المعوق أحدهم

<sup>1</sup>- إن التعويضات المحددة بالجدول المرفق والملحق للأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 هي من النظام العام وعدم مراعاتها يترتب عليه النقض. أنظر القرار الصادر عن المحكمة العليا عن الغرفة المدنية بتاريخ

1990/02/27 رقم 62688-الاجتهاد القضائي - الجزء الأول. جيلالي بخادي. ص 220.

<sup>2</sup>- أنظر قرار المحكمة العليا - الغرفة المدنية الثانية - بتاريخ 1995/05/03 ملف رقم 120076. نشرة القضاة عدد 49 صفحة 228.

هو المسؤول عن الحادث. فإذا كان الطفل ما بين سن 6 و 19 سنة أو العجوز هو السائق للسيارة المتدخلة في الحادث الضار الذي أصيب فيه الغير، فإن الذي يلتزم بضمان تعويض هذا الأخير هو القاصر السائق للسيارة أو مؤمنه طبقاً للأمر رقم 15/74 ووليه يحل في المسؤولية محل القاصر طبقاً للمادة 134 من القانون المدني، غير أن شركة التأمين هي من تتولى ذلك. كضامنة و في الأخير طبقاً للمادة الأولى، فقرة أولى والمادة الثامنة " 8 " من الأمر المذكور، وكما أن المميز بل وحتى غير المميز كما سبق البيان يظل مسؤولاً عن حادث السيارة المرتكبة للحادث وهو يقودها ، فإذا أصيب هو ذاته أي العجوز أو القاصر أو المعوق، وهو يقود سيارته فإنه يخضع لنفس الأحكام الواردة في كل من المواد السابقة الذكر من الأمر المذكور<sup>1</sup> ، وبالتالي يطبق عليه ما يطبق على السائق العادي من أحكام، ويستبعد حقه من التعويض إما كلياً أو جزئياً.

وقد تضمن الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 وهذا فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن حوادث السيارات والتي تلحق بالمتوفى بسببها سواء كان الضحايا من حوادث المرور بالغير أم قصر، وقد نصت المادة " 16 " من قانون رقم 31/88 مؤرخ في يوليو 1988 على ذلك: تحدد التعويضات الممنوحة بالتراضي أو قضائياً في إطار حوادث المرور الجسمانية .على أساس الجدول الملحق بهذا القانون -يدفع التعويض المستحق للضحية أو ذوي حقوقها اختياريًا في شكل ربع أو رأسمال بالنسبة للمستفيدين البالغين سن الرشد وذلك حسب الشروط المحددة بالملحق.

-يدفع التعويض المستحق للقصر أياً كانت صفتهم إلزامياً في شكل ربع مؤقت عندما يتجاوز مبلغه أربعة أضعاف المبلغ السنوي للأجر الوطني المضمون.

- يدفع التعويض المستحق للضحايا أو ذوي الحقوق البالغين السن المعترف بأنهم

<sup>1</sup>أنظر المواد 13-14-15 من الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 المتعلق بالزامية للتأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار الناتجة عن حوادث المرور .

عجزة إلزاميا في شكل ريع عمري عندما يتجاوز مبلغه الحد الأقصى المنصوص عليه في الفقرة أعلاه.

وبالرجوع الى الجدول الملحق بالأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88 والمحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو ذوي حقوقهم، خاصة في مجال التعويض عن الأضرار التي تصيب المتوفى وعن وفاته سواء كان في حالة وفاة ضحية بالغة أو في حالة وفاة ضحية قاصرة.

ففي حالة وفاة ضحية بالغة : ينص الجدول على أنه يحصل على الرأسمال التأسيسي بالنسبة لكل مستفيد بضرب قيمة النقطة المقابلة للأجر أو الدخل المهني للضحية عند تاريخ الحادث طبقا للقائمة المذكورة في الملحق الخاص<sup>1</sup> حسب النسب التالية:

- الزوج 30 %

- لكل واحد من الأبناء القصر تحت الكفالة 15 %

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

ولد.

- الأشخاص الآخرون تحت الكفالة بمفهوم الضمان الاجتماعي لكل واحد منهم

يستفيد الأولاد اليتامى بأقساط متساوية من شطر التعويض المقرر في حالة وقوع

حادث بالنسبة لزوج الضحية.

ولا يمكن أن يتجاوز مبلغ الرأسمال التأسيسي المدفوع لذوي الحقوق طبقا للفقرة أعلاه

قيمة النقطة المطابقة للأجر أو الدخل المهني السنوي للضحية المضروب في 100

وفي حالة تجاوز هذه القيمة ستكون الحصة العائدة لكل فئة من ذوي الحقوق موضوع

تخفيض نسبي بعملية حسابية .

فقد ربط المشرع الجزائري في القانون الخاص بحوادث المركبات التعويض عن

1- أنظر الملحق الخاص المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو ذوي حقوقهم المرفق بالقانون 31/88 المعدل والمتمم للأمر 15/74 .

الأضرار الجسمانية بدخل الضحية يوم وقوع الحادث ، كما ربط ذلك بفداحة الضرر الجسماي، ومدى انعكاس ذلك على دخل المضرور وفقا للقاعدة التي تقرر تقدير التعويض على أساس ما فات المضرور من كسب وما لحقه من خسارة ، وبذلك يكون المشرع الجزائري كغيره من التشريعات الحديثة قد أخذ بفكرة الضرر الجسماي المحض مع نتائج المؤثرة على الذمة المالية للمضرور سواء كانت تتعلق بالمصاريف المذكورة في المادة 17 من قانون رقم 31/88 ، أم تتعلق بالخسارة التي تلحق به أم بالكسب الذي فاته سواء كان العجز مؤقتا، أو دائما عن العمل .وللزوم ذلك يجب أن يكون الضرر محققا وشخصيا، حتى يوجب التعويض، والضرر المحقق هو ما يترتب في الحال أثر تدخل السيارة في الحادث، وبذلك يكون ثابتا وينجم عنه التعويض التلقائي وفقا للجدول المعد لذلك حسب الأضرار التي أصابت المضرور في جسمه.

ولتحديد مقدار الكسب الفائت بسبب العجز المؤقت عن العمل أثناء فترة العلاج، عادة ما يحدد في هذه الحالة على أساس دخل المضرور وقت ارتكاب الحادث، ومن ذلك ما ورد في الملحق المحدد لجدول الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم فيما يخص الأجر أو الدخل القاعدي المقدر على أساسه تعويض المضرور كما يلي:

طبقا للقائمة الواردة في ملحق الجدول المرفق بالقانون 31/88<sup>1</sup> ، ضمن هذا الجدول يعتمد الأجر أو الدخل المهني للضحية كأساس لحساب التعويض المستحق في الحالات التالية:

- 1-العجز الكلي المؤقت عن العمل.
- 2-العجز الدائم الجزئي عن العمل.
- 3-ضرر التألم .

<sup>1</sup> - الملحق الخاص المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو ذوي حقوقهم المرفق بالقانون 31/88 المعدل والمتمم للأمر 15/74 .

مع العلم أنه يجب ألا يتجاوز مبلغ الأجر المهني المتخذ كأساس لحساب مختلف أصناف التعويض المنصوص عليها قانونا ، مبلغا شهريا مساوي لثماني مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون وقت ارتكاب الحادث.

و تكون الأجور الواجب اعتمادها لحساب التعويضات صافية من الضرائب والإقتطاعات و أن تكون حاصلة عن ممارسة فعلية للنشاط المهني من قبل الضحية. وإذا تعذر إثبات هذا الأجر أو الدخل أو يكون أقل من الأجر الوطني الأدنى المضمون، يحدد التعويض على أساس هذا الأخير.

### . مداخيل الأعمال والمهن الحرة :

يعتمد هذا الأساس في تقدير التعويض المستحق لضحايا حوادث المرور الجسمانية وذلك بناء على الإثبات لحقيقة الدخل الشهري أو السنوي بالنسبة للأشخاص الذين يمارسون أعمالا أو مهنا حرة أو تجارة. والغالب في مثل هذا الإثبات ما يعتمد على التصريحات الضرائبية للمعني.

أما في حالة عدم تقاضي المضرور لأي أجر أو دخل وقت الحادث فيمكن للضحية أو ذوي حقوقه إثبات ذلك وبالتالي مطالبته من المؤمن أو صندوق ضمان السيارات حسب الحالة، إذا كانت مدة المكوث أو العجز المؤقت تزيد عن شهر تعويضا شهريا يساوي الأجر الوطني الأدنى المضمون إلى غاية التئام الجرح<sup>1</sup>. و في هذا الشأن أصدرت المحكمة العليا قرار بتاريخ 06-02-2001 جاء فيه " أنه من حيث المبدأ في أن إبعاد قضاة الموضوع كشوف التقاعد لحساب التعويض وحسابه على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون الساري وقت وقوع الحادث هو تطبيق سليم للقانون، ومتى كان كذلك استوجب رفض الطعن". وفي قرار آخر صادر عن غرفة الجرح والمخالفات بالمحكمة العليا بتاريخ 27-09-2006 رقم 358083 جاء في ملخص حيثياته " أن قضاة المجلس بقضائهم بمنح مبالغ التعويض المستحق لذوي حقوق

<sup>1</sup>-أنظر نص المادة 17 مكرر 2 من القانون 31/88 المعدل والمتمم للأمر 15/74.

الضحية المتوفية على أساس الحد الأدنى للأجر الوطني الأدنى المضمون فإنهم طبقوا صحيح القانون ولاسيما الفقرة 01 من ملحق القانون 31/88 والتي تنص على انه عندما لا يمكن إثبات الأجر أو الدخل المهني يحدد التعويض على اساس الأجر الوطني الأدنى المضمون . علما وأن منحة التقاعد لا تعتبر دخل مهني أو أجر بمفهوم الفقرة الأولى من ملحق القانون 31/88 السالفة الذكر وبالتالي وبقضائهم فإن قضاة المجلس لم يخالفوا القانون ومتى كان ذلك يتعين التصريح برفض الطعن موضوعا " . فطبقا للملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم، و المعدل بموجب قانون رقم 31/88 فإن تقدير مبلغ التعويض للمضروب في هذه الحالة حسب طبيعة الإصابة يتم وفق اعتماد الأجر أو الدخل المهني للضحية كأساس لحساب التعويض المستحق، على ألا يتجاوز مبلغ الأجر أو المداخل المهنية المتخذة كأساس لحساب مختلف أصناف التعويض المالية ثمانية مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث .

#### أولاً: أساس حساب التعويض عن العجز الكلي المؤقت عن العمل

استنادا لنص المادة 3 من قانون رقم 31/88 المعدل و المتمم للأمر رقم 15/74 التي حلت محل ملحق جدول التعويضات لضحايا حوادث المرور الجسمانية على أن يستبدل جدول التعويض الممنوح لضحايا الحوادث الجسمانية أو لذوي حقوقهم الملحق بالأمر المشار إليه أعلاه بجدول يلحق بهذا القانون ، و حيث كان الملحق السابق بالأمر رقم 15/74 قبل تعديله يقدر حساب التعويض على أساس 80 بالمائة من الأجر أو الدخل المهني للضحية كأساس لحساب التعويض المستحق سواء كان العجز مؤقتا عن العمل، أو كان دائما بصفة جزئية أو بصفة كاملة أو كان الحادث قد نتجت عنه وفاة المصاب.

و بالرجوع إلى الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور

الجسمانية أو لذوي حقوقهم و الملحق بقانون رقم 31/88 نجده قد حدد في المقطع الثاني منه أساس حساب التعويض عن العجز المؤقت عن العمل بنسبة % 100 من أجر أو الدخل المهني للضحية أدناه الأجر الوطني الأدنى المضمون عند الحادث ، على ألا يتجاوز مبلغ التعويض للمضرور كسقف أعلى ثماني مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث، على أن تكون هذه الأجور أو المداخل المهنية التي يجب اتخاذها بعين الاعتبار لحساب التعويضات صافية من الضرائب والاقطاعات . هذا في حالة ما إذا كان المضرور من حوادث السيارات يشغل منصب أو وظيفة أو عامل بأي قطاع من القطاعات و يتقاضى مقابل ذلك أجرا شهريا يجب إثباته في كشف الراتب الشهري متزامن لوقت ارتكاب الحادث .

#### ثانيا: أساس حساب التعويض عن العجز الجزئي الدائم عن العمل

طبقا للمقطع الرابع من الملحق الخاص تحت عنوان أساس حساب التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي بأن التعويض عن ذلك يتم على أساس حساب النقطة الاستدلالية وفقا للجدول المبين لذلك والمذكور بملحق القانون رقم 31/88 ، إذ يحصل أولا على الرأسمال التأسيسي للضحية والذي على ضوئه يتم تحديد التعويضات المستحقة للضحية أو ذوي حقوقها، ثم يضرب قيمة النقطة المقابلة لمرتب الضحية أو دخلها المهني في معدل العجز الدائم الجزئي حسب درجة الحالة ونسبة العجز الجزئي الدائم . وقد وردت قيمة نقطة الأجور على مختلف الدرجات لتبيان تطبيق القاعدة النسبية في الجدول الوارد بالملحق الخاص .

وهذا يعد تقديرا قانونيا للتعويض .

و بالتالي استبدل المشرع الجزائري النظام التقليدي بنظام جديد وهو نظام عدم الخطأ أو نظام التعويض خارج نطاق المسؤولية التي تقوم على أساس الخطأ المفترض القابل

لإثبات العكس، وهذا من أجل توفير حماية كبيرة لضحايا المخاطر الكبرى الناتجة عن انتشار المركبات<sup>1</sup>.

ويعتبر السائق المخطئ، الضحية الوحيدة التي استثناها المشرع الجزائري من نطاق شمولية نظام التعويض عن حوادث المرور، لأن نظام عدم الخطأ ليس نظام مطلقا بل هناك حالات التي تؤثر على التعويض عند تنفيذه، وهذه الحالات محصورة على السائق المخطئ الضحية الذي يلعب خطؤه في ارتكاب الحادث دور كبير في إنقاص حقه في التعويض أو حرمانه نهائيا منه، وسنوضح هذه المسألة من خلال المطلب الثاني من هذا المبحث.

قد يثور النزاع حول شكل التعويض في الحالة التي يكون الضحية فيها أجنبي، فيطالب الأجنبي الحكم له بالتعويض بعملة بلده طبقا لمرتبته في بلده ويقدم في الدعوى كشف مرتبه للحصول على التعويض على أساسه ، إلا أن التعويض المستحق لأجنبي عن اي حادث مرور يكون حسب ما هو مقرر في الاجتهاد القضائي الجزائري يتم الحكم به بالعملة الوطنية أي بالدينار ، فالمحكمة العليا فصلت في هذا الأمر بموجب القرار الذي أصدرته الغرفة المدنية بتاريخ 19-01-2012 في قضية ذوي حقوق (ج) ضد (خ.م) والشركة الوطنية للتأمين وكالة جامعة ، وقررت أن القاضي الجزائري يحدد ويحكم بالتعويض المستحق لأجنبي تضرر من حادث مرور بالجزائر بالدينار الجزائري على أساس مرتبه ( الأجنبي ) بعملة بلده<sup>2</sup>.

#### • حالة تطبيقية لكيفية حساب ومنح التعويض عن الاضرار الجسمانية :

1- الضحية شخص بالغ سن 31 من العمر دخله السنوي: 60000 دينار قدر له الطبيب عجزا جسديا دائما قدره : 25 % إستنادا إلى جدول العجز الوارد بالشروط العامة لعقد تأمين السيارات .حساب تعويض هذه الضحية كما يحدده الأمر رقم 74-

<sup>1</sup>-الأستاذ بن قارة بوجمعة -مطبوعة بعنوان النظام القانوني للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر -صادرة في أكتوبر 2009 .  
<sup>2</sup>- قرار صادر عن المحكمة العليا - الغرفة المدنية -بتاريخ 19-01-2012 .ملف رقم 733363 . مجلة المحكمة العليا لسنة 2012 العدد 01 .

15 المادة 16 يكون بالرجوع إلى الجدول الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية او ذوي حقوقهم وفق قانون 88-31 ، البند 03 في شكل رأس مال أو إيراد.

. حساب التعويض في شكل إيراد و رأس مال :

بالرجوع إلى الجدول ( البند الرابع ) نجد أن قيمة النقطة المطابقة لشطر الدخل (المرتب) السنوي للضحية المذكورة 60.000 دخل تقابله : نقطة إستدلالية = 2940 و للحصول على الرأسمال التأسيسي :نضرب النقطة الإستدلالية 2940 في النسبة المئوية للعجز الجزئي الدائم:  
 $2940 \times 25 = 73500$  د ج .

للحصول على مبلغ المعاش الإيراد المرتب يقسم الرأسمال التأسيسي 73.500 د ج على معامل الإيراد المقدر للضحية حسب سنها 31 سنة وهو حسب الجدول الضابط لحساب الربح السنوي العمري (البند عاشر ) أي: 16508  
 $16508 / 73500 = 4452$  د ج .

إذن بإمكان هذه الضحية أن تتقاضى مستحقها من التعويض عن إصابة حادث السير المذكورة دفعة واحدة مقدرة برأسمال يبلغ : 73.500 د ج أو أن تلقى سنويا إيرادا يبلغ: 4452 د ج شهريا أو فصليا بقسمة الرأس مال التأسيسي على 04 او على 12 حسب الاختيار ، مع الملاحظة أن شركات التأمين لاتزال تدفع التعويضات لحد الآن في شكل رأسمال فقط وليس في صورة إيراد رغم أن القانون واضح في النص على صحة الدفع في حال اختياره من قبل الضحية المستحق للتعويض .

2-حساب التعويض في حالة وفاة :

.الضحية أو ذو وحقوقها فاقد الأهلوية : في هذه الحالة يجب أن يدفع التعويض إلزاميا في شكل إيراد سواء أن فقد الأهلوية راجعا لصغر السن أو لعاهة عقلية .

3- توفي شخص في حادث مرور وترك ولدين وبنت وزوجة وأم وأب وكان قبل الحادث يتقاضى أجرا شهريا يبلغ 25000 د ج إذا علمنا أن دخله السنوي يكون هو

25000 دج  $\times 12 = 300.000$  دج ( علما كذلك أن الوفاة تعتبر من الناحية القانونية عجزا كليا نسبته 100 % ) وعلما من جهة أخرى أن أكبر دخل سنوي يمكن التعويض على أساسه هو كحد أقصى 08 ثمان مرات الأجر السنوي الأدنى المضمون وإذا تجاوز أي أجر هذا الحد فيكون إلزاما موضوع تخفيض إلى هذا الحد المنصوص عليه في قانون 88-31 :

فكيف يتم حساب تعويض ذوي الحقوق المذكورين في هذه الحالة ؟.

**الحل:**

للحصول على النقطة الاستدلالية للدخل السنوي البالغ: 300.000 دج، نقوم بقسمة الدخل السنوي للضحية على 50 ثم نضيف لحاصل هذه القسمة 1740 = النقطة الاستدلالية المقابلة للأجر أي :  $300.000 \div 50 + 1740 = 7740$  كنقطة استدلالية .

عجز الوفاة يمثل ( 100 % ) و نحصل على مبلغ التعويض المستحق لذوي حقوق الضحية المتوفاة هاته كمايلي :

هذه الضحية تركت ذوي حقوق هم- كما سبق ذكره :

ولدين قاصرين + بنت + زوجة + أم + أب.

وتطبيقا للمادة (3) من القانون 88-31 البند السادس والتي جاء فيها " في حالة

وفاة ضحية ( بالغة ) يحصل على الرأسمال التأسيسي بالنسبة لكل مستفيد بضرب

قيمة النقطة الاستدلالية المقابلة للأجر أو الدخل المهني للضحية عند تاريخ الحادث

طبقا للقائمة أعلاه حسب المعاملات التالية:

-الزوج أو الأزواج 30% :

-لكل واحد من الأبناء القصر 15 % :

-الأب والأم 10 % : لكل واحد منهما، 20 % في حالة عدم ترك الضحية زوجا

وولدا.

-الأشخاص الآخرون تحت الكفالة : بمفهوم الضمان الإجتماعي 10 % لكل واحد منهم.

يستفيد الأولاد اليتامى بأقساط متساوية، من شرط التعويض المقرر في حالة وقوع حادث بالنسبة لزوج الضحية لا يمكن أن يتجاوز مبلغ الرأسمال التأسيسي المدفوع لذوي الحقوق طبقاً للفقرة أعلاه قيمة النقطة المطابقة للأجر أو الدخل المهني

السني للضحية المضروب في مائة وفي حالة تجاوز مجموع الحصص المبينة أعلاه ستكون الحصة العائدة لكل فئة من ذوي الحقوق موضوع تخفيض نسبي.

يحدد التعويض الممنوح لقاء مصاريف الجنازة بخمسة (5) أضعاف المبلغ الشهري للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.

-ما يستحقه كل ولد قاصر من التعويض هو كالاتي:

$$116100 = 15 \times 7740 \text{ دج لكل ولد قاصر .}$$

-ما تستحقه الزوجة من تعويض كالاتي:

$$232200 = 30 \times 7740 \text{ دج.}$$

-ما تستحقه الأم من تعويض وهو كالاتي:

$$77400 = 10 \times 7740 \text{ دج.}$$

-ما يستحقه الأب من تعويض هو كالاتي:

$$77400 = 10 \times 7740 \text{ دج .}$$

### الفرع الثاني : التعويض عن الأضرار المادية .

تقوم شركات التأمين بإبرام عقد التأمين ضد المخاطر التي يحدثها مالك السيارة للغير، أو تصيب السيارة ذاتها ، فالتعويض عن الاضرار اللاحقة بالمركبة يتم وفقا للأمر رقم 15-74 المتعلق بالتعويض عن حوادث المرور وكذا الشروط العامة و الخاصة ولقد حددت المواد 23.22.21 من هذا الامر<sup>1</sup> الكيفية التي يتم بها التعويض عن الأضرار المادية حيث منع تسديد أي مبلغ مقابل ضرر أصاب المركبة إذا لم تكن هذه الاخيرة محل خبرة مسبقة يقوم بها خبراء مختصين في مجال المركبات شريطة ان يكون هؤلاء الخبراء المكلفون بتحديد الأضرار المادية مسجلين في جدول الترخيص المقرر من وزارة المالية ،وغالبا ما تسوى هذه الوضعية دون اللجوء الى القضاء إلا في حالات

<sup>1</sup>- نص المادة 21 من الأمر 15-74 : لا يجوز تسديد أي ضرر مادي مسبب لمركبة ، إذا لم تكن المركبة المتضررة موضوع خبرة مسبقة .

معينة وقليلة بعد تحديد مسؤولية السائق اعتمادا على التصريح بالحادثة أو على محضر رجال الأمن إذا لم يتوفر الحكم القضائي ولعل ما يعطل نوعا ما تصفية ملف الحوادث بسرعة هو دعاوى الرجوع والطعون التي تمارسها مكاتب التأمين ضد مؤمن الخصم إذا لم يعترف بمسؤولية مؤمنه أو إذا كان بمؤسسة تأمين أخرى .

يتضح من خلال استقراء نص المادة 24 من الأمر 15/74 أن المشرع الجزائري أقصر حق التعويض الذي يتحمله صندوق ضمان السيارات على الأضرار الجسمانية. وبخصوص التعويض عن الضرر المادي<sup>1</sup> فهل يتولى صندوق ضمان السيارات التعويض عن الأضرار المادية.

نستنتج من خلال نص المادة 24 من الأمر رقم 15-74 أنه لا يجوز لضحايا حوادث السيارات أن يطلبوا من الصندوق أن يدفع لهم تعويضات عن الأضرار المادية ولو توافرت كل أو بعض الشروط المذكورة في المادة 24 والمادة 29 من الأمر المذكور أعلاه ماعدا سقوط شرط واحد وهو عدم تعرض الضحية لضرر جسماني، وإنما لضرر مادي نتيجة حادث مرور، فما هو موقف كل من المشرع الفرنسي و المشرع الجزائري من هذه المسألة؟

نبدأ أولا بالتشريع الفرنسي نظرا لمعالجته لهذه الإشكالية، و ثانيا المشرع الجزائري.

### 1) تحديد الأضرار المادية في التشريع الفرنسي:

فلقد وسع المشرع الفرنسي من مفهوم الأضرار لتشمل الأضرار الجسمانية و الأضرار المادية التي تلحق بالأموال " Les dommages aux biens " ، فبالنسبة الأضرار الجسمانية ألزام صندوق الضمان بالتعويض دون تحديد مبلغ التعويض " Aucune limitation " وبالتالي فإن تقدير التعويض مسألة ترجع إلى

<sup>1</sup> - المقصود بالضرر المادي ذلك الضرر الذي يلحق المضرور في ماله وليس في جسمه، فهو الضرر أو التلف الذي يصيب الأشياء والأموال المتعلقة بالمضرور. أنظر، د/إبراهيم الدسوقي أبو الليل: المسؤولية المدنية بين التقيد و الإطلاق، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980. الصفحة 99.

السلطة التقديرية للقاضي أما في مجال الأضرار التي تلحق بالأموال (الضرر المادي) جعل القانون الفرنسي مبلغ التعويض ينخفض إلى 300 أورو عن الضحية ويصل إلى 460 000 أورو عن الحادث كسقف الأعلى، هذا في حالة ما إذا كان المتسبب في الضرر مجهول فيتكفل الصندوق بالتعويض بشرط أن يكون السائق الضحية أو أي شخص آخر تعرض لضرر جسماني يبلغ درجة من الخطورة<sup>1</sup>، و في حالة فقدان أشياء ثمينة أثناء الحادث فلا يلتزم صندوق الضمان بتعويض الضحية في ظل التشريع الفرنسي، كما استثنى الحادث الذي لم تسبب فيه مركبة ذات محرك أرضي ولكن الحالة الأخيرة عدلها المشرع الفرنسي وأجاز تعويض الضحايا وذوي حقوقهم عن الأضرار المتولدة عن حادث سير وقع في طريق مفتوح للسير العام حتى ولو تسبب فيه شخص أو حيوان يسير على طريق عام كما أشرنا إليه سابقا.

كما يلتزم صندوق الضمان تعويض الأضرار التي تلحق بالأموال طبقا للشروط المحددة والمعينة بموجب مرسوم صادر عن مجلس الدولة:

- عندما يكون الشخص المسؤول معروف ولكنه غير مؤمن.
- عندما يكون الشخص المسؤول عن الضرر مجهول، مع مراعاة أن الحادث ألحق أضرار بشخص.
- عندما يكون مالك الحيوان المسؤول عن الضرر غير مؤمن.
- عندما يكون الحيوان المسؤول عن الضرر معروف ولكنه بدون مالك.
- عندما يكون الحيوان المسؤول عن الضرر مجهول، مع مراعاة أن الحادث تسبب في أضرار لشخص<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>- Le Bureau Central Français ; La Fédération Française des Sociétés d'assurances ; Le fonds de Garantie Automobile ; Le Groupement des Entreprises Mutuelles d'assurances, Ouvrage précité., page.15.

<sup>2</sup>-Article L421-1 Modifié par Loi numéro2007-1774 du17décembre2007-article.1.Journal Officiel de la République Française 21 juillet 2007.

## 2) الأضرار المادية في ظل التشريع الجزائري:

بما أن نص المادة 24 في فقرتها الثانية من الأمر رقم 74-15 جاء واضحا، إذ اقتصر التعويض الذي يمنحه صندوق ضمان السيارات على الأضرار الجسمانية التي تحدثها مركبات ذات محرك أرضي فقط .

وإذا ما تعرضت الضحية لأضرار مادية نتيجة حادث مرور تسببت فيه مركبة ذات محرك أرضي، ويكون المسؤول مجهول أو سقط حقه في الضمان وقت الحادث أو كان ضمانه غير كاف أو كان غير مؤمن له أو ظهر بأنه غير مقتدر كلياً أو جزئياً<sup>1</sup>، ووقع في التراب الوطني.

فهل يلتزم صندوق ضمان السيارات بالتعويض الضحية؟

ومن الناحية القانونية، صندوق ضمان السيارات غير ملزم بتعويض الأضرار المادية فلا يتدخل إلا في حالة الأضرار الجسمانية متى توافر شرط من شروط سالفه الذكر مصحوب بوقوع حادث المرور في التراب الوطني، وما على المضرور في مثل هذه الحالة إلا الرجوع إلى القواعد العامة المنصوص عليها في المادة 124 من القانون المدني الجزائري المعدلة بموجب المادة 35 من قانون 05-10، فالنظام القانوني التي تنص عليه المادة 124 من القانون المدني الجزائري هو نظام تقليدي للمسؤولية عن الأعمال الشخصية<sup>2</sup> والتي تقوم على خطأ واجب الإثبات.

في حين أنّ النظام الذي استحدثه الأمر رقم 74-15، ولاسيما في مادته 8 هو نظام مبني على قاعدة جديدة وهي قاعدة عدم الخطأ "نظرية الخطر" والتي تتمثل في

<sup>1</sup> - معنى هذا الشرط أن تكون الذمة المالية للضحية فارغة أو غير كافية لسداد الدين : تنص المادة 124 من القانون المدني الجزائري المعدلة على أن: "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، وبسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض." الملاحظ أن رغم تعديل نص المادة 124 من طرف المشرع الجزائري ولكن هذا التعديل جاء ناقصا لأنه مس جزء من المادة لما أضاف المشرع كلمة الخطأ وبالتالي يفهم من خلال هذه الإضافة بأن المسؤولية التقصيرية المنصوص عليها في المادة 124 هي مسؤولية خطئية وليست موضوعية كما كان يفهم من خلال فحوى النص العربي قبل التعديل، أما الجزء الذي لم يعدله المشرع الجزائري، يتمثل في العبارة (كل عمل أيا كان)، فهذه الأخيرة جاءت عامة تتسع لكل عمل مشروع أو غير مشروع، ولذلك نرى تعديل نص المادة المذكور ليكون (كل خطأ سبب ضررا للغير...).

<sup>2</sup> -د/محمد صبري السعدى: مصادر الالتزام (النظرية العامة للالتزامات) القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، دار الكتاب الحديث، الجزائر، 2003، ص 114 .

التعويض التلقائي دون مراعاة مسؤولية أي طرف في التعويض<sup>1</sup>، وبالتالي فإن المضرور سوف يتجرد من الحماية القانونية التي منحها له هذا الأمر، ويتحول إلى ضحية عادية ملزم بإثبات الخطأ على رغم تعرضه لحادث مرور، هذا بموجب حكم المادة 24 من الأمر سابق ذكره.

أما إذا كان الحادث نتيجة تدخل شيء، فعلى السائق المتضرر التمسك بالمادة 138 من قانون المدني الجزائري (المسؤولية عن فعل الأشياء الغير الحية) للمطالبة بالتعويض عن الأضرار المادية، و هذه المسؤولية تقوم على أساس الخطأ المفترض ومسألة تقدير التعويض ترجع إلى السلطة التقديرية للقاضي الموضوع، وبالتالي من السهل على المتضرر الحصول على التعويض بعكس الحالة الأولى.

الملاحظ أن المشرع الجزائري ألزم شركة التأمين في الظروف العادية التعويض عن الأضرار المادية إذا كانت هذا الأخيرة يغطيها الضامن وبما أن تحديد عناصر الضرر في حوادث المرور تعتبر من المسائل الفنية فلا بد أن تكون المركبة المتضررة موضوع خبرة مسبقة يقوم بها خبير مختص في السيارات و مسجل في جدول الخبراء المعتمدين<sup>2</sup>، وإذا انعدم العقد فالمسؤول المدني المتسبب في الضرر يقع على عاتقه التعويض طبقا للقواعد العامة<sup>3</sup>.

فلا يعقل أن يعرض شخص عن ضرر جسماني تسبب فيه بإرادته المحضة مثل رمي الضحية بنفسها أمام السيارة بقصد الانتحار، فنلزم شركة التأمين بتغطية الضرر نيابة عن المؤمن له الذي يعتبر في هذه الحالة شخص بريء، لأن من الناحية القانونية لا توجد ما يسمى بمسؤولية الشخص مدنيا في مواجهة نفسها، فلقد كيّف بعض الفقه<sup>4</sup> على أن هذا التصرف يعتبر أعلى خطورة من الخطأ غير المغتفر، وفي كلتا الحالتين

<sup>1</sup> - د/محمد صبري السعدى - النظرية العامة للالتزامات - القانون المدني الجزائري - الجزء الثاني، 2003. ص 116.

<sup>2</sup> - أنظر نص المادة 21 من الأمر رقم 74-15.

<sup>3</sup> - Yvonne Lambert- Faivre :Droit des assurances, ouvrage précité 10 édition, Dalloz, 1998, paris, page.325

<sup>4</sup> - Stéphanie Prochy- Simon : Ouvrage précité page.272.

الضحية يكون على وعي التام بالتصرف المقدم عليه هذا من جهة، ومن جهة أخرى يحرم ضحية حادث مرور من التعويض إذا تعرض لأضرار المادية على رغم أن الحادث كان نتيجة تداخل مركبتين أو أكثر طبقاً للمادة 24 من الأمر رقم 74-15 ونلزمه بالرجوع إلى القواعد العامة لجبر الضرر هذا في ما إذا كان المتسبب في الحادث معروف.

### المطلب الثاني : الحالات الاستثنائية للتعويض .

الأصل أن يتم التعويض مباشرة من قبل المؤمن والذي غالباً ما يتمثل في شركات التأمين، إلا أنه في بعض الحالات قد يتم دفع التعويض عن الضرر الناجم عن حادث مرور من قبل هيئة خاصة أوجدها المشرع الجزائري تحقيقاً لمبدأ الضمان العام في مجال حوادث المرور سنتطرق بالدراسة لها في المبحث الثاني لهذا الفصل .

### الفرع الأول: حالي السائق المتسبب في الحادث والسائق بدون وثائق.

#### أولاً : حالة السائق المخطئ أو المتسبب في الحادث.

قد تصدر عن السائق أخطاء أثناء قيادة مركبته ويترتب عنها أضرار للسائق الضحية المخطئ و للغير فهذه الأخطاء لها دور في قيام مسؤولية السائق الضحية المخطئ، وبالتالي فمسألة التعويض تكون مرتبطة بمدى جسامة الخطأ الذي صدر عن السائق المخطئ<sup>1</sup>.

حسب الأمر 15/74 فإنه لا بد من التمييز بين الضحية السائق والضحية الغير سائق، ومنه يعتبر ضحية غير سائق : الراجل - الدراج - الراكب ، وبعبارة اخرى يعتبر كل ضحية لم تكن بمقود السيارة فهذه الفئة من الضحايا تعوض بصفة تلقائية وكاملة دون حاجة للتذرع بالخطأ لينقص من حقها في التعويض في حين ان الضحية السائق لا يستفيد من نفس النظام لأن المادة 13 من الامر 15/74 حملته جزءاً من المسؤولية

<sup>1</sup>-أنظر نص المادة 12 من القانون رقم 09-03 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات وأمنها وسلامتها .

الشخصية ، ومن تم فإن التعويض الممنوح له ينقص بتناسب طردي مع الحصة المقابلة للمسؤولية التي يتحملها إلا في حالة العجز الدائم النسبي الذي يساوي أو يفوق 50%<sup>1</sup> وانطلاقاً من هذا المبدأ فإنه لكي يحق للضحية السائق التعويض لأبد أن

يثبت لأنه لم يرتكب اي خطأ وعلى هذا الأساس هناك ثلاث فرضيات هي :  
أولاً : عندما يكون السائق مسؤولاً مسؤولية تامة 100 % فلا يستفيد من أي تعويض إذا ما لحق به ضرر جسماني إلا إذا كانت نسبة العجز الجزئي الدائم لديه تساوي أو تفوق 50 % وهنا فإنه يستحق التعويض كاملاً ولا يكون محل أي تخفيض ، أما في حالة وفاته فإن التخفيض النسبي لا يمس ذويه مهما كانت درجة مسؤوليته .

ثانياً : عندما تكون المسؤولية في الحادث مقسمة بين السائق والضحية غير السائق فالتعويض الممنوح للأول يخفض حسب حصة مسؤوليته بينما الثاني لا تطبق عليه هذه القاعدة.

ثالثاً : عندما يكون الضحية السائق غير مسؤول عن الحادث فإنه يعوض بالكامل مثله مثل الضحية الغير سائق .

مع الملاحظة أنه من الناحية الإجرائية القضائية فإن الضحية غير السائق لا يحتاج حكم قضائي يحدد مسؤوليته في الحادث ليتحصل على التعويض بل يكفي إثبات الضرر اللاحق به ، أما الضحية السائق الغير متوفي والذي لم تبلغ نسبة عجزه 50 % فإن تعويضه يخضع لإصدار حكم قضائي ويبقى القاضي وحده مؤهل لتحديد درجة مسؤولية السائق من خلال الوثائق والتحريات والمعاینات .

و من خلال نص المادة 13 يتضح أنه لأبد من تحقق الفعل الخاطئ للسائق كشرط أولي:

<sup>1</sup>- تنص المادة 13 من الأمر رقم 74-15 على ما يلي: "إذا حمل سائق المركبة جزء من المسؤولية عن جميع الأخطاء ما عدا 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 لـ 50% فأكثر ولا يسري هذا التخفيض على ذوي حقوقه في حالة الوفاة."

لقد عرف كل من الفقه والقضاء الخطأ بصفة عامة على أنه انحراف عن سلوك الرجل المعتاد مع إدراك الشخص لذلك<sup>1</sup>. فإذا انحرف عن سلوك الواجب اعتبر مخطئاً و استلزم مسؤوليته، كما عرفه الأستاذ سليمان مرقس هو ترك ما يجب فعله أو فعل ما وجب تركه بغير قصد ضرر<sup>2</sup>.

أما أستاذ مازو Mazeaud فلقد عرف الخطأ في القيادة بأنه الخطأ الذي يقترفه إنسان غير متبصر ويقظ<sup>3</sup>، وبالرجوع إلى المادة 13 من الأمر رقم 74-15 تطرق المشرع الجزائري إلى الأخطاء غير العمدية للسائق حتى ولو كانت الأخطاء تختلط ببعضها البعض في الواقع العملي مما فضلت بعض التشريعات عدم التفرقة بين خطأ المؤمن له المقصود من جهة و الخطأ الغير المقصود من جهة أخرى، وحقيقة الأمر أن هذه التفرقة تقتصر إلى الدقة، إذ أن هذا الفعل المقصود الذي يؤدي إلى تحقيق الخطر أو الغش الذي يرتكبه المؤمن له لا يمكن أن نسميه خطأ فهو مقصود، و إن كانت نتائجه التي أرادها المؤمن له خاطئة فهي مقصودة، في حين أن تسمية الأفعال غير المقصودة بالأخطاء تدل دلالة على المراد منها إذ يأتي المؤمن له فعلاً مقصوداً أو غير مقصود على أن تكون النتيجة غير مقصودة في كل الحالات<sup>4</sup>.

ومعنى شرط (لابد تحقق الفعل الخاطئ للسائق)، أن يكون الخطأ بفعل سائق المركبة المتسببة في الحادث. أي أن يكون هذا الخطأ أكيداً، فبمجرد تمكنه من تجنب الحادث فلا يعتبر خطأ، و أن تكون هناك علاقة سببية ما بين الخطأ والضرر، وإذا لم يتمكن السائق المخطئ الضحية من إثبات إمكانية تأثيره على حصول الضرر لا يستفيد من

1- د/عبد الودود يحي: الموجز في نظرية العامة للالتزامات-القسم الأول-مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، مصر، 1984-1985، بند 145، الصفحة 331، 332.

2- د/سليمان مرقس: ضابط معيار الخطأ في المسؤولية المدنية، مجلة القضاء و التشريع، العدد 5، 6، تونس، 1973، الصفحة 391.

3- د/نزيه نعيم شلال: دعوى حوادث السير مقارنة من خلال الفقه والاجتهاد والنصوص القانونية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2002، الصفحة 1.

4- الأستاذ جمال فاخر الكناس: خطأ المؤمن له و آثاره على حقه في الضمان، دراسة في القانون الكويتي و القانون المقارن، مجلة الحقوق، الكويت، العدد 1994، 4، الصفحة 151.

الإعفاء. والأمر هنا يتعلق بسببية مع الضرر وليس مع الحادث، سائق الذي يقود الدراجة نارية بدون خوذة يتحمل إنقاص التعويض مادام ضرره كان سيكون أقل في حين أن الحادث كان سينتج الضرر نفسه.

وبعد ذلك تمسك الاجتهاد بعلاقة الأخطاء المتبادلة لتقرير أنه، إذا كان السائق المتورط قد ارتكب خطأ وكذلك سائق الضحية، في هذه الحالة لا نكون سوى أمام إعفاء جزئي وعلى العكس إذا كان السائق الضحية هو الوحيد المخطئ فإن الإعفاء يجب أن يكون تاما بدون فرض أن يكون الخطأ من قبله غير متوقع<sup>1</sup>.

إن الأخطاء المنصوص عليها في المادة 13 من الأمر رقم 15/74 هي الأخطاء الغير عمدية وليس الأخطاء العمدية، لأن الأضرار التي تسبب فيها المؤمن له بصورة عمدية تعتبر من المخاطر الغير قابلة للضمان وهذه القاعدة مطبقة في جميع أنواع التأمين. وتكمن أهمية التمييز ما بين الخطأ غير العمدي والخطأ العمدي:

(1) من حيث الجزاء ففي الخطأ العمدي، الجزاء يكمن في استبعاد الضمان أي لا يستفيد صاحب الخطأ من التعويض أما بالنسبة للخطأ الغير العمدي المنصوص عليه في المادة 13 فيتمثل في تخفيض التعويض بدرجة تتلاءم ومساهمة الخطأ في إحداث الضرر.

(2) من حيث سريان عقد التأمين، بالنسبة للأخطاء المنصوص عليها في المادة 13 يبقى عقد التأمين ساري المفعول بنفس الشروط والظروف المتفق عليها سابقا رغم ارتكاب السائق هذا الخطأ، أما في الخطأ العمدي يلغى عقد التأمين بأثر رجعي ويعتبر كأنه لم يكن.

<sup>1</sup>- Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 13/4/1988, des arrêts de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, numéro 15.- Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 17/6/1993, des arrêts de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, numéro 36- Note Groutel, Dalloz. 1995, page. 335 et Dalloz, 1997, page. 18.

ولكي يتحقق الشرط الأول، ألا وهو الفعل الخاطئ للسائق من المادة 13 من الأمر سالف ذكره فلا بد أن يتميز هذا الخطأ بمميزات تجعله ينفرد بها عن بقية الأخطاء المنصوص عليها في الأمر رقم 15/74 و المرسوم التطبيقي له رقم 34/80.

أولاً: يفهم من خلال نص المادة 13 من الأمر رقم 74-15 أن تطبيقها مرتبط بوجود فعل مخطئ من السائق، وهذا الفعل الخاطئ متميزاً عن الأخطاء المنصوص عليها في المادتين 14 و 15 من نفس الأمر (السياقة في حالة السكر والسائق السارق).

وبصدور مرسوم تطبيقي<sup>1</sup> رقم 80-38 والذي نص على الأخطاء التي يسقط فيها حق السائق أو المالك في التعويض، وذلك طبقاً للمادتين 3 و 5 غير الأخطاء المنصوص عليها في المادتين 14 و 15 من الأمر المبين أعلاه، وعليه فيجب استبعاد الأخطاء المدرجة في المادتين 3 و 5 من المرسوم التطبيقي من نطاق الأخطاء التي تدخل في حكم المادة 13 من الأمر المشار إليه، وبالخصوص إذا تعلق الأمر بالسائق الذي يتولى نقل الأشخاص أو الأشياء دون إذن قانوني مسبق أو السائق الذي يتكفل بنقل الأشخاص أو الأشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان.

وبمقتضى المادة 13 من الأمر رقم 74-15، فقد يكون خطأ السائق جسيماً أو بسيطاً فليست جسامته الفعل هي المأخوذة بعين الاعتبار ولكن درجة مشاركتها في تحقق الضرر هو الأساسي. بما أن خطأ سائق المركبة المنصوص عليه في المادة 13 من الأمر المذكور أعلاه يتميز بخاصية عدم اشتراط جسامته الخطأ فيمكن إعفاء المؤمن من دفع التعويض للسائق ضحية حادث المرور إذا أثبت وجود الفعل الخاطئ للسائق سواء أكان خطأ بسيطاً أو إرادياً أو غير معذور<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>- المرسوم التطبيقي للمادة 07 رقم 34/80 المؤرخ في 16/02/1980 الذي يتضمن شروط تطبيق المادة 7 من الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30/01/1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار.

<sup>2</sup>- Boulée Yaici, l'indemnisation des victimes de la circulation « Ordonnance 74/15 du 30 Janvier 1974 », Mémoire pour le diplôme de magistère, soutenu à la l'université de droit, Ben Aknoun, Alger 1979, page.110. Article 4: « La faute commis par le conducteur du véhicule terrestre à moteur a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages qu'il subis ».

ونفس الموقف تبناه المشرع الفرنسي في المادة 4 من قانون 1980/07/5، الفعل الخاطئ لسائق الضحية له تأثير مباشر على حقه في التعويض.

أما القضاء الفرنسي فكان له موقف مختلفا ومتباعدة بخصوص خطأ السائق، فلقد رفضت الغرفة المدنية الثانية تعويض السائق المخطئ (الضحية) إذا كان خطئه السبب الوحيد في الحادث<sup>1</sup>، أما الغرفة الجنائية أجازت إمكانية منح تعويض مخفض لسائق الضحية<sup>2</sup>.

ومؤخرا أصدرت الغرفة المدنية الثانية لمحكمة النقض الفرنسية قرار رقم 04-17428 الصادر بتاريخ 2005/09/13. صدر هذا القرار ضد سائق دراجة نارية ذات محرك الذي تعرض لحادث مرور ولقد ثبت بأنه كان في حالة سكر و متعاطي للقنب الهندي في نفس الوقت.

قررت الغرفة المدنية الثانية للمحكمة النقض الفرنسية بعدم تعويض سائق الضحية تعويضا كاملا لأن هناك علاقة ما بين خطئه والضرر الذي ألحق به، وهذا سوف يؤثر مباشرة على حقه في التعويض إما بإنقاص من قيمة التعويض أو حرمانه من التعويض نهائيا<sup>3</sup>.

أما إذا لم يرتكب سائق الضحية أي خطأ أو عندما تكون ظروف الحادث غير واضحة، فله الحق في التعويض التام عن الضرر الذي ألحق به، وهذا ما أكدت عليه محكمة النقض الفرنسية بتقريرها ما يلي: (إذا ارتكب سائق مركبة ذات محرك أرضي

<sup>1</sup>-Valérie Toulet : Droit civil et les obligations, 11<sup>ème</sup> édition Paradigme manuel 2006-2007.362 ; Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 24 novembre 1993, Revue Trimestrielle de Droit Civil .1994, page.376 et Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile. 2 novembre 1994, Bulletin des Arrêts de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, numéro 209.

<sup>2</sup>-Valérie Toulet : op.cit, p362 ; Arrêt de la Cour de Cassation Criminelle., 22 mai 1996, Bulletin des Arrêts de la Cour de Cassation Chambre Criminelle., numéro 211.

<sup>3</sup>- Valérie Toulet : Ouvrage précité, page.362.

حادث مرور فجائي فله الحق في التعويض مادام لم يرتكب أي خطأ الذي يؤدي إلى تقليص من قيمة التعويض أو حرمانه نهائياً من التعويض)<sup>1</sup>.

إن كل من المشرعين الجزائري والفرنسي لم يشترطاً جسامه الخطأ ضف إلى ذلك لم يعرفا مصطلح الخطأ الذي يكون السبب في إلغاء التعويض بالكامل وهذا السكوت امتد حتى إلى الخطأ الذي يخفض من التعويض، فمن خلال الأحكام القضائية الفرنسية المتعددة يمكن تحديد مفهوم الخطأ الذي له دور كبير في إلغاء التعويض أو تخفيضه. ولهذا السبب تركا السلطة التقديرية للقاضي لتحديد جسامه الخطأ وعلى أساسه يتم تعويض سائق الضحية أو تقليص من قيمة التعويض أو إلغائه وفي هذه الحالة لا بد من قيام علاقة سببية ما بين خطأ السائق المخفض أو المقصي للتعويض والضرر، ومثال عن ذلك سائق الضحية الذي يقذف من سيارته بسبب عدم استعماله حزام الأمن فنكون هنا أمام خطأ بإهمال وهو الوصف الذي جاءت به الغرفة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر 1993/02/03<sup>2</sup>.

والهدف من عدم اشتراط جسامه الخطأ يكمن في تقليل من حوادث المرور وعدم التساهل مع السائقين المخطئين حتى يلتزمون بالحيطه والتبصر من أجل احترام قانون المرور وإشعارهم بالمسؤولية الملقاة على عاتقهم.

و لقد نتج عن موقف كل من القضاء والفقهاء ثلاث نتائج لمواجهة الصفة السببية للخطأ.

أولاً) لابد من وجود العلاقة السببية فعالة ما بين خطأ السائق الضحية و تحقيق الحادث الضار أو ما بين الخطأ وتحقيق ضرره وهذا من أجل إنقاص أو إلغاء حقه في التعويض. وعليه فإن التمييز ما بين العلاقة السببية مع الحادث أو مع الضرر ليس له أي تأثير من الناحية العملية وهذا طبقاً للقرارات القضائية المفسرة، مثلاً إذا

<sup>1</sup>- Valérie Toulet : Ouvrage précité, page.361.

<sup>2</sup>- Jehanne Collard- Lacan : Ouvrage précité,page.4.

كانت نسبة الكحول زائد عن الحد المرخص به قانونيا عند سائق الضحية، ليست لها علاقة مع تحقيق الحادث وزيادة على ذلك مع تحقيق الضرر الناتج عن هذا الحادث. بينما الأمر يختلف عند سائق الدراجة النارية الذي لا يضع خوذة على رأسه<sup>1</sup> أو سائق مركبة ذات محرك أرضي الذي لا يستعمل الحزام الأمني أثناء القيادة فهذه التجاوزات لا تعتبر سبب الحادث وإنما يمكن أن تكون سبب الضرر.

ثانياً) يتعلق الأمر بالصفة السببية للخطأ طبقاً لنص المادة 4 من قانون 1985 الذي أقر على أن العلاقة السببية ما بين خطأ السائق وضرره مفترضة وهذه القرينة لا تقبل العكس ونجم عن هذا النص صدور عدة قرارات قضائية أيدت استبعاد أو تخفيض التعويض لسائق الضحية بسبب وجود علاقة سببية ما بين خطأه وضرره<sup>2</sup>. مثال عن ذلك القرار الصادر بتاريخ 13 أكتوبر 2005 عن الغرفة الثانية لمحكمة النقض المشار إليه سبقاً أكدت فيه على أن السائق الذي يقود سيارته تحت تأثير الكحول والنقيب هذا التصرف نشأ عنه خطأ له علاقة مع ضرره مما يؤدي إلى تخفيض أو إلغاء حقه في التعويض.

ثالثاً) اعتبر بعض الفقه بأن المادة 4 من قانون 1985 تؤدي إلى انحطاط أو سقوط حق تعويض سائق الضحية بمجرد ارتكابه للخطأ دون البحث عن وجود علاقة سببية ما بين هذا الخطأ والضرر المزعوم ، هذا يؤدي بنا إلى دحض أي محاولة إحالة إلى مفهوم السببية، ولكن هذا التحليل لم يؤيده القضاء وواجه معارضة من طرف بعض الفقه.

<sup>1</sup> - Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 4 juin 1997, Bulletin des arrêts de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile numéro 163 ;30 novembre 2000, pourvoir numéro 98-18.363. note Yannick Dagorne- Labbe.

<sup>2</sup> -Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 27 janvier 2000, Bulletin des arrêts de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile ,n°16 ;4 juillet 2002, Dalloz.2003. 859. note H. Groutel ; Revue Trimestrielle de Droit Civil. 2002. page. 829, observation, Jourdain, 10 mars 2004. Dalloz.2004, page. 1069.

ومن خلال تفسير المقدم من طرف الجمعية العامة لمحكمة النقض لمحكمة النقض يتضح بأنها ألزمت مراعاة إثبات وجود علاقة سببية فعالة ما بين خطأ سائق الضحية و تحقيق ضرره من أجل إنقاص أو حرمانه نهائيا من التعويض.<sup>1</sup> وعليه فنسبة الكحول الزائدة عن الحد القانوني عند سائق الضحية لا يؤثر على حقه في التعويض عن ضرره طالما لا يكون هذا الخطأ هو السبب الوحيد أو أحد أسباب الحادث.

هذا التحليل يبدا منطقيا لسببين:

ونتيجة لأسباب أخرى غير المنصوص عليها في المادتين 14 و15 من الأمر والمادتين 3 و5 من المرسوم التطبيقي رقم 34/80، فهناك انخفاضا متناسبا مع مسؤوليته إلا في حالة بلوغ عجزه الدائم بنسبة 50% أو أكثر، مع عدم توقيع أي جزاء على ذوي حقوقه في حالة الوفاة<sup>1</sup>.

ومن الناحية العملية فإن القاضي وحده هو الذي يستخلص وجود خطأ سائق المركبة ذات محرك أرضي من وقائع وظروف الحادث المعروضة عليه مستندا في ذلك إلى: (1) محضر التحقيق الابتدائي الذي يرسل إلى كل الجهات بناء على المرسوم رقم 35/80 يتضمن بيانات تفصيلية في خلال عشرة (10) أيام من تاريخ انتهاء التحقيق المادة 4 من المرسوم المشار إليه<sup>2</sup>.

(2) التصريح بالحادث، فيجب على كل طرف في الحادث أن يصرح للمؤمن في خلال سبعة (07) أيام من تاريخ الحادث وعليه أن يمكن المؤمن من جميع الوثائق والوسائل التي تساعد على إثبات نفي المسؤولية عنه المادة 5/15 من الأمر رقم 07/95 قانون التأمينات الجزائري.

<sup>1</sup>- الأستاذ حفيظ عاشور: تعويض ضحايا حوادث المرور أمام القاضي الجزائري، العدد الثاني، المجلة القضائية، العدد الثاني، المحكمة العليا، الجزائر، 1995، الصفحة 28.

<sup>2</sup>- مرسوم تنفيذي رقم 35/80 مؤرخ في 16 فبراير 1980 يتضمن تحديد شروط التطبيق الخاص بإجراءات التحقيق في الأضرار و معاينتها، التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر رقم 15/74.

3) الرسم البياني المتضمن للحادث.

4) تصريحات الشهود وأطراف الحادث وظروف ارتكاب الحادث.

كما يستطيع القاضي تحديد أخطاء سائق المركبة وبتالي تحديد درجة مسؤوليته عن طريق ما دار من مناقشات في جلسة الجرح أو المخالفات<sup>1</sup>.

إن الفعل الخاطئ يترتب عليه نتيجة تتمثل في تقسيم فئة الضحايا إلى قسمين، الضحية غير السائق والتي تستفيد من التعويض سواء كانت مخطئة أو غير مخطئة وهذا يظهر من عمومية نص المادة 8 من الأمر رقم 15/74، أما الفئة الثانية والمتمثل في الضحية السائق فإذا ارتكب أي خطأ طبقا لنص المادة 13 من نفس الأمر فتعويضه يكون مرتبط بمدى علاقة خطئه بتحقيق ضرر له، فالعلاقة السببية لها تأثير فعال على تحديد مسؤوليته و بموجبها يقرر القاضي ما إذا يخفض من حقه في التعويض أو يحرمه نهائيا منه، وإذا لم يرتكب الضحية السائق أي خطأ أثناء وقوع الحادث وأثبت ذلك فإنه يستفيد من التعويض كاملا مثله مثل الضحية العادي. وبالمقابل بسط القانون حماية للسائق الضحية ومنح له التعويض رغم خطئه وهذا في حالة تعرضه أثناء حادث المرور لعجز بنسبة يساوي أو أكثر من 50% وفي حالة وفاته فهذا الحق ينتقل لذوي حقوقه.

مثلا إذا كانت مسؤولية السائق الضحية عن الحادث مقدرة بنسبة 50% وبلغت نسبة عجزه 40% فإنه يأخذ من التعويض المستحق بنسبة 50%.

أما إذا كانت نسبة مسؤولية السائق الضحية في الحادث 70% وبلغت نسبة عجزه الدائم 40% فإنه يعوض بنسبة 30%، أما إذا كانت مسؤولية السائق الضحية عن الحادث مقدرة بنسبة 64% وبلغت نسبة عجزه 70% فإنه يعوض بنسبة 100%، أما إذا

<sup>1</sup> - تنص المادة 212 من قانون الإجراءات الجزائية الجزائري: "يجوز إثبات الجرائم بأي طريقة 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 المرافعات، والتي حصلت المناقشة فيها حضوريا أمامه."

كانت مسؤولية السائق الضحية عن الحادث تقدر بنسبة 100% فإنه يحرم من التعويض أي 0%.

وقد يتخذ خطأ الضحية السائق عدة أوصاف، و بما أن المشرع الجزائري لم يحدد بالتفصيل هذه الأوصاف في المادة 13 من الأمر رقم 15/74 كما فعل في المادتين 15 من نفس الأمر والمادتين 3 و 5 من المرسوم التطبيقي رقم 34/80 ويتمثل الصور هذا الخطأ في الإهمال، الرعونة (السرعة)، أو عدم احترام قانون المرور، وإن كانت هذه الصور قد نص عليها المشرع الجزائري في قانون المرور حسب آخر تعديل له الأمر رقم 03-09 و ذلك في المادة 67 التي نصت "يعاقب طبقاً لأحكام المادتين 288، 289 من قانون العقوبات كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ و/أو الجرح الخطأ نتيجة خطأ منه أو تهاونه أو تغافله وعدم امتثاله لقواعد المرور في الطرق."

هذه المصطلحات من الناحية القانونية لا تختلف كثيراً في المضمون بل تكاد تعبر عن شيء واحد<sup>1</sup>.

ويطلق مصطلح الإهمال على عدم التحرز والاحتياط والتبصر وحتى التهور أو الإغفال. والإهمال يكون حينما يغفل الشخص تدبير أو أكثر من تدابير الحيطة أو الوقاية، ويعرض بذلك نفسه والغير للخطر.

ومن أمثلة الأخطاء الناتجة عن الإهمال وعدم الحذر و التي هي متعددة ولا حصر لها تدخل في حكم المادة 13 من الأمر رقم 15/74، حالة سياقة السيارة الملازمة مع ارتداء خوذة التصنت الإذاعي والسمعي، فلقد جرم المشرع الجزائري هذا التصرف المخالف للتنظيم.

والهدف من عدم حصر هذه الأخطاء أو عدم نكرها على سبيل المثال كون هذه الأخطاء تكون من شأنها أن تجعل الخطر أشد احتمالاً<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - د/عبد المجيد زعلاني: قانون العقوبات الخاص، مطبعة الكاهنة، الجزائر، 2002، الصفحة 94.  
<sup>2</sup> - الدكتور عبد الرزاق السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني، عقود الغرر، عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، دار إحياء التراث العربي، مصر، 1964. البند 1240.

ولقد نص المشرع الجزائري على عقوبة جزائية في المادة 76 سالف الذكر<sup>1</sup> بالمقابل فرض جزاء مدنيا لأن هذا الخطأ يدخل ضمن حكم المادة 13 من الأمر رقم 15/74، فإذا تعرض السائق إلى أضرار جسمانية نتيجة هذا التصرف الذي يتصف بالإهمال وعدم الأخذ بواجب الحيطة والحذر فسوف يخفض حقه في التعويض الممنوح له في إطار تعويض ضحايا حوادث المرور حسب مشاركة الخطأ في تحقيق ضرره.

ونفس الحكم يطبق على السائق الذي يقود سيارته وفي نفس الوقت يستعمل الهاتف النقال، وكذلك إذا تعرض الضحية السائق لحادث المرور وثبت عدم استعماله لحزام الأمان الذي يلعب دورا كبيرا من منع وقوع أضرار الجسمانية الخطيرة والتي تؤدي في بعض الأحيان إلى موت الضحية السائق.

أما حالة عدم التبصر فهي تتحقق حينما يقدم الشخص على عمل معين وهو عالم بخطورته، ورغم ذلك يقدم عليه دون أن يحيطه بما ينبغي من الحماية لدرء الخطر، مثلا وقوف مركبة ذات محرك أرضي وسط الطريق ليلا في مكان خال من الإنارة العمومية إذا كانت هذه المركبة بدون إنارة و لا تحمل إشارة، المادة 66/8 من قانون المرور رقم 09-03.

أما حالة الرعونة هي أن يقم الشخص في القيام بأعمال يعلم جيدا أنها ليست من أعمال التي يقدر عليها، وأنه ليست لديه من المهارة والخبرة الكافية للقيام بها. و من أمثلة حالة الرعونة، نقص الخبرة أو المهارة أو التسرع وتعتبر هذه الأخيرة العامل الأساسي المفضي لحوادث المرور، فأكبر نسبة حوادث المرور في الجزائر سببها الإفراط في السرعة أثناء القيادة خاصة على الطريق السريع. والسرعة الزائدة تعد سببا أكيدا للحوادث وقد دلت الدراسات على أن السرعة المفرطة تعد مسؤولة عن حادثين من كل خمسة حوادث مميتة أما في الجزائر تشكل السرعة الزائدة المرتبة

<sup>1</sup> - المادة 76 من قانون المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 الذي عدل وتم القانون رقم 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

الأولى في نسبة الحوادث<sup>1</sup> بحيث نلاحظ في جميع ولايات الجزائر السياقة الجنونية سواء في أماكن تكون فيها السرعة محدودة بصفة ضمنية مثال تزامم السيارات عبر الممرات أو صريحة من خلال إشارات المرور.

إن السير بسرعة مفرطة يشكل أخطار عديدة منها فقدان السائق القدرة على التحكم في المركبة بعدما يخف وزنها وينقص تماسكها على الطريق وتزداد شدة جاذبيتها الخارجية أكثر، ورغم كل الحملات التي تقوم بها مصالح الأمن والدرك والمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق للحد من هذه الظاهرة الخطيرة إلا أن لا مبالاة السائقين وعدم إحترام قوانين المرور يجعل المأساة تتكرر. ولهذا السبب إلى جانب عوامل أخرى أصدر المشرع الجزائري الأمر رقم 09-03 المتعلق بقانون المرور الجزائري، بحيث تضمن هذا القانون إجراءات ردية صارمة، من بينها مخالفات السرعة التي تترتب عليها جريمة القتل الخطأ، وكيف المشرع الجزائري هذا التصرف غير المشروع الصادر عن السائق المخطئ على أنه جنحة وذلك في المادة 69 من الأمر رقم 09-03<sup>2</sup>.

أما مخالفات السرعة التي يرتكبها السائق المخطئ و التي لا يترتب عليها جنحة القتل الخطأ، ومثال ذلك مخالفة الأحكام المتعلقة بزيادة السرعة من طرف سائق المركبة أثناء محاولة تجاوزه من طرف سائق آخر، فكيف المشرع الجزائري هذا العمل غير المشروع على أنه مخالفة من الدرجة الرابعة ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 4000 دج إلى 6000 دج.

وفي هذا الإطار يطرح تساؤل حول معيار تحديد السرعة عند قيادة السيارة؟.

<sup>1</sup> - أنظر إحصائيات حوادث المرور خلال الثلاثي الأول 2013-المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق - الجزائر 2013.

<sup>2</sup> - نص المادة 69 قانون 03-09: " عقوبة حبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة مالية من 50.000 دج إلى 200.000 دج كل سائق ارتكب مخالفة ترتب عليها جريمة القتل الخطأ نتيجة الإفراط في السرعة".

من المقرر أن السرعة التي تصلح أساسا للمساءلة الجنائية في جريمة القتل والجروح الخطأ ليست لها حدود ثابتة وإنما هي التي تتجاوز الحد الذي تقتضيه ملابسات الحال وظروف المرور وزمانه ومكانه. فينتج عن هذه التجاوزات الوفاة أو الجروح أو العجز. وتقدير ما إذا كانت سرعة السيارات في ظروف معينة تعد عنصرا من عناصر الخطأ أو لا تعد كذلك مسألة موضوعية يرجع الفصل فيها لمحكمة الموضوع وحدها<sup>1</sup> مع مراعاة التحديد القانوني لتجاوز السرعة في حالة تحديد المرخص به وفقا لما هو منصوص عليه في المادة 89 من القانون المرور رقم 09-03 التي تنص على أنه:

تحدد سرعة المركبات كما يأتي:

1- السرعة القانونية المرخص بها في الطريق السيّار ب40 كلم/سا.

2- خارج المجمعات السكانية وفي الطرق ب30 كلم/سا.

3- داخل التجمعات السكانية ب20 كلم/سا .

وعليه يجب السائق أن يخلق نوعا من التوازن ما بين سرعته وحالة وشروط السير التي هو فيها وحتى يحقق هذا التوافق عليه أن يبقى دائما يقضا ومالكا لزام قيادة مركبته حتى يتسنى له إيقافها على المسافة المحددة أو التي لا تتجاوز المعدلات المذكورة في المادة 24 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 من قانون المرور<sup>2</sup> وبالتالي سوف يعمل على تقليل من حوادث المرور التي أصبحت تشكل عائقا كبيرا على المجتمع.

وتجدر الإشارة أن الدول الأوربية حددت السرعة القصوى في الطريق السيّار ب130 كلم/سا، 110 كلم/سا في الطريق السريع (طريق مفتوح لحركة المرور العامة و يمكن أن تقطعه طرق أو سكك حديدية، ويشتمل في اتجاهي حركة المرور على وسطي طريقين متميزين قد يفصل بينهما شريط وسطي)، 90 كلم/سا في الطرق الأخرى

<sup>1</sup> - الاستاذ شريف الطباخ: التعويض في حوادث المرور في ضوء القضاء والفقه، دار الفكر، مصر، 2003، الصفحة 186.

<sup>2</sup> - المرسوم التنفيذي رقم 04-381 يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق.

و50كلم/سا في التجمعات السكانية(مداخل ومخارج المدن دائما مشار إليها في لافتات) وفي حالة سقوط الأمطار تخفض السرعة إلى10كلم/سا وإلى20كلم/س في الطرق، و إذا كانت الرؤية أصغر من50كلم فإن السرعة القصوى تنقلص إلى 50كلم/سا في جميع الشبكات الخاصة بالطرق و الطريق السيارات.كما أجاز القانون لرؤساء البلديات هذه الدول تخفيض السرعة في جميع أو في منطقة معينة لتجمعات السكنية<sup>1</sup>.

وعليه فدرجة تدخل السرعة في الحادث تكون لها أثر في تطبيق نص المادة13 من الأمر رقم15/74، فإذا تسببت السرعة الزائدة في إلحاق أضرار جسمية بالسائق لاسيما في الممرات المحددة لدرجة السرعة القصوى<sup>2</sup> يطبق الجزاء المدني المنصوص عليه في المادة13 سالفه الذكر و بالتالي يخفض حقه في التعويض بقدر مشاركة مساهمة السرعة الزائدة في إحداث الضرر.

وقد يتمثل الفعل الخاطئ في عدم احترام قواعد قانون المرور، فهذا التصرف الغير قانوني ينطبق على السائق والمشاة والراكب على حد سواء.

لقد عدد المشرع الجزائري مخالفات كثيرة حسب الدرجات(من الدرجة الأولى إلى الدرجة الرابعة) في ظل الأمر رقم09-03. وهذه المخالفات إذ ارتكبتها سائق إذا ارتكبتها سائق السيارة أثناء القيادة وتعرض لأضرار جسمية وفي نفس الوقت ألحق ضرر بالغير، تقوم مسؤولية المدنية ولو جزئية و يترتب عليها تخفيض التعويض بحسب مساهمة هذه الأخطاء في تحقيق الضرر طبقا لنص المادة13من الأمر رقم74-15، إلى جانب قيام مسؤوليته الجزائية و هذا طبقا لنص المادة12من الأمر رقم09-03.

<sup>1</sup>-Le Bureau Central Français ; La Fédération Française des Sociétés d'assurances , Le fond de Garantie Automobile, Le Groupement des Entreprises Mutuelles d'assurances :Ouvrage précité, page8.-V. notamment. Yvonne Lambert- Faivre : Droit des assurances, Ouvrage précité, page.497.

<sup>2</sup>- أنظر، المادة24(تحديد السرعة القصوى للمركبات) من المرسوم التنفيذي رقم381/04يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، الجريدة الرسمية عدد76 سنة 2004 .

ونختم هذا الجزء الأول من المطلب الأول بمقولة الأستاذ الدكتور عبد الله أحمد فروان<sup>1</sup>، الذي أكد أن السلامة المرورية تتحقق بتكثيف الجهود في التوعية والتنشئة الصحيحة والتطبيق الصارم للقانون ولا يتأتى ذلك إلا من خلال تكامل الجهود في المجتمع وإبراز دور التربية والإعلام الرسمي ويؤكد على جهود الرسمية والشعبية في سبيل تحقيق السلامة المرور.

### ثانيا : السائق بدون وثائق .

إن سائق المركبة في أغلب الأحيان هو من يخالف قواعد قانون المرور على الرغم من أن هذا الأخير قد تحصل على رخصة السياقة يفترض به أنه مثقف مروريا فهو لم يحصل على رخصة القيادة إلا بعد أن اجتاز فحوصات نظرية وعملية، ومن المفروض هو أول من يلتزم باحترام نظم السير باعتبارها عقدا جماعيا ملزما للناس أجمعين. ومن بين المخالفات المرتكبة في هذا البند مخالفة الأحكام المتعلقة بالسياقة بدون رخصة وهي الحالة المنصوص عليها في المادة 80 من الأمر رقم 09-03 حيث قرر المشرع عقوبات صارمة لمن يرتكب هذه المخالفة بتوقيع عليه غرامة من 20.000 دج الى 50.000 دج وعقوبة الحبس من 06 اشهر الى سنة كاملة . إضافة الى سقوط حق السائق في هذه الحالة في الضمان في مواجهة شركة التأمين إلا الغير المتضرر من الحادث المرتكب من قبل هذا السائق بدون رخصة السياقة يمكن له الحصول على التعويض من طرف جهات اخرى خاصة تتمثل في صندوق ضمان السيارات<sup>2</sup> وهذا طبقا للمادة 09 من الامر 15/74 .

و قد قضت الكثير من الأحكام القضائية في مثل هذه الحالات السابقة و اعتبرت أن قائد السيارة المرتكب بواسطتها الحادث و التي كان يقودها دون رخصة سياقة، أو كان

1-الاستاذ عبد الله أحمد فروان- السلامة المرورية في الوطن العربي كيف تحقق، الصفحة50.  
2- قرار صادر بتاريخ1987/08/03 عن الغرفة الجنائية الثانية للمحكمة العليا تحت رقم99و الذي جاء فيه:"لما كان مرتكب حادث المرور قاصرا ولا يحمل رخصة السياقة، تعين لاستدعاء الصندوق كطرف في النزاع و تطبيق المادة7من الأمر رقم15/74."

يحوز على رخصة السياقة و لكنها لا تتعلق بنوع المركبة التي كان يقودها، أو أنها تتعلق بذلك، و لكن صلاحية هذه الرخصة قد انتهى مفعولها و لم يتم المعنى بتجديدها قبل وقوع الحادث، أو غير ذلك من الحالات في مثل هذا الشأن، و لو كان فيها قائد السيارة هو المؤمن له، فإنه يسقط عنه الحق في ضمان التعويض من قبل المؤمن أو صندوق ضمان السيارات ما عدا في حالة ما إذا سرقت منه السيارة أو أخذها منه عنوة و عنفا أو استعملت السيارة بدون علم المؤمن له.

و عليه ففي حالة النصوص الواردة آنفا بالإضافة على الإجراءات التي ينبغي إتخاذها في مثل هذا الشأن، و في قيادة المركبة فإن الحق في ضمان التعويض للسائق أو المؤمن له يسقط من قبل المؤمن، أو الصندوق الخاص بذلك وفقا للمادة 3/3 من المرسوم 34/ 80 وكذلك المادة 07فقرة 02 من المرسوم 37/80 . و من ثم فإن ما يدفعه كل من المؤمن أو صندوق ضمان السيارات من تعويض إلى المصاب أو ذويه، فإن له الحق بعد ذلك في أن يعود بما دفعه من تعويض على المسؤول على الحادث.

### الفرع الثاني: حالي السائق في حالة سكر والسائق السارق وشركاؤه.

#### أولا : السائق في حالة سكر.

طبقا للمادة 14 من الامر 15/74 فإنه يحرم من التعويض الأشخاص الذين تثبت مسؤوليتهم الكاملة أو الجزئية في الحادث ، وهم في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة باعتبارهم ارتكبوا خطأ جسيما ، ولا يسري حكم هذه المادة على ذوي الحقوق في حالة الوفاة .

وبالتالي فإن المشرع كان صارما في إلغاء التمييز ما بين حالة السكر والإدمان على الكحول والمخدرات، ويؤدي تناول المسكرات سواء المواد الكحولية أو المخدرات التي تحدث تغيرات داخلية في خلايا المخ خاصة في الأجزاء التي تقوم بعمليات السيطرة على الإرادة الواعية، بحيث يفقد الإنسان الخاضع لتأثيرها القدرة على وزن الأمور

وتقديرها فلا يستطيع من ثم تفهم النتائج التي يمكن أن تترتب على أفعاله، وتنتقل رغباته المكبوتة في صور إهمال وتصرفات غير خاضعة لرقابة العقل الواعي<sup>1</sup>، وهذا ما عبر عنه المشرع الجزائري في المادة 18 من الأمر رقم 09-03، لما أشار إلى مضاعفات الناجمة عن تناول أو تعاطي مسكر أو أي مادة أخرى شبيهة له، وتتمثل هذه المضاعفات في التأثير على ردود أفعال السائق وقدراته أثناء القيادة.

ولكن من الناحية العلمية هل هناك فرق ما بين هذه الممنوعات. ولمعرفة ذلك لا بد من تعريف كل حالة على حدا:

#### أولاً) تعريف حالة السكر:

السكر هو غيبة العقل من جراء تناول خمر أو ما يشبه الخمر ويعتبر الإنسان سكرانا إذا فقد عقله فلم يعقل قليلا ولا كثيرا، وعند محمد وأبي يوسف من فقهاء مذهب الحنفية أن السكران هو الذي يغلب على كلامه الهذيان<sup>2</sup>، فالسكر في حد ذاته حالة نفسية وإن كان مرجعه تأثير مواد معينة على الجسم وخاصة خلايا المخ.

#### ثانياً) تعريف الإدمان على الكحول:

يعرف الإدمان بأنه حالة نفسية، وفي بعض الأحيان جسمية تنتج عن التفاعل بين الفرد والكحول وتتميز باستجابات سلوكية، وغير سلوكية تحتوي على شعور قسري لتناول الكحول، على أساس استمراري أو فتري. أما الإدمان على الكحول فتترجم بنسبة كمية معينة من الكحول في الدم، وتقدر نسبة الكحول في الدم بـ 0.20 غ في الألف طبقاً لقانون المرور رقم 09-03، مما يترتب على هذه النسبة من اضطرابات عقلية وحسية خاصة في العقل.

<sup>1</sup>- الاستاذ عادل قورة: محاضرات في قانون العقوبات (قسم العام-الجريمة)، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، الصفحة 150.

<sup>2</sup>- الاستاذ عبد الخالق النواوي: جرائم القذف والسب وشرب الخمر بين الشريعة والقانون، مكتبة الانجلو المصرية، مصر، 1981، الصفحة 94.

مع العلم كانت تقدر هذه النسبة في ظل القانون القديم الملغى رقم 87-09 في مادته 25 ب 0.08 غ في الألف أما في قانون رقم 01-14 تقدر ب 0.80 غ في الألف وعدلت هذه النسبة في ظل الأمر رقم 09-03 وأصبحت تقدر ب 0.20 غ في الألف ، وثبتت هذه النسبة بموجب خبرة تتم عادة في مخابر الشرطة العلمية التي تصنف كمؤسسات عمومية صحية والتي تعتبر ضرورية حتى ولو اعترف الجاني بأنه في حالة سكر .  
وفي مجال المسؤولية الجزائية، يقسم فقهاء القانون الجنائي السكر إلى قسمين:

### 1) السكر القهري:

وذلك حين يتناول شخص مادة يجهل طبيعتها، فإذا بها مسكرة تلغي الإدراك تماما وتمنعه من حسن توجيه إرادته. ومن الحالات الأكثر وقوعا أن يتناول الشخص دواء فيه مادة مسكرة بنسبة أكثر من طاقة تحمله، أو تدس له مادة مخدرة في طعام أو شراب من قبل الغير دون أن يعلم بذلك. فمثل هذا الشخص إذا ارتكب جريمة، وكان أثناء الفعل واقعا تحت تأثير المادة المسكرة أو المخدرة، بصورة لا يستطيع معها أن يفرق بين خير وشر فإنه لا يسأل وهذا ما أكد عليه القضاء الجزائري<sup>1</sup>.

### 2) السكر الإرادي:

يكون بتناول شخص مادة مسكرة أو مخدرة عن طواعية، فإذا ما ارتكب جريمة فإنه بلا شك يعاقب. والعلة في مساءلة السكران أنه مادام أقدم على تعاطي مواد مسكرة وهو على علم بما يفعل، فإن عليه أن يتوقع أنه يمكن أن يرتكب أخطاء جسيمة، إذن فهو

<sup>1</sup>- ملف رقم 9895/قرار بتاريخ 1975/01/21، منقول عن بلخضر مخلوف، المرجع السابق، الصفحة 28، 27.  
- إن حالة سكر ليست من العوامل النافية للركن المعنوي في الجريمة، ولو كان فقد الإدراك حين اقترافها طالما أن السكر حصل باختيار الفاعل لأن القول بخلاف ذلك يتعارض مع أحكام دينينا الحنيف وقواعد الأخلاق و الآداب العامة وما تقتضيه السياسة الجنائية لمكافحة الإجرام أو الإدمان و يترتب عل ذلك أن المسؤولية الجزائية للفاعل تزول و تنتفي متى ثبت أنه فقد الإدراك و الشعور وقت ارتكاب الفعل كان راجعا إلى حالة سكر ناتجة عن مواد مسكرة أو مخدرة أعطيت للمتهم قهرا أو أخذها على غير علم منه، فإن مسؤوليته الجزائية تسقط. لأننا أمام ما يسمى بالسكر الإجباري الذي ينفي الإدراك اللازم لقيام الأهلية الجزائية مثله مثل المجنون".

يكون سالفاً قد قبل بالمخاطر. ومن ثم تترتب عليه مسؤولية كاملة، باعتباره نتيجة محتملة للسكر<sup>1</sup>.

وللاشارة فإنه بعد صدور المرسومين 34-80 و 37-80 تم توسيع تطبيق المادة 14 من الأمر 15/74 وأصبح السائق في حالة سكر أو تحت تأثير المخدرات يستفيد من التعويض في حالة تجاوز نسبة عجزه الجزئي الدائم 66 % ، باعتبار أن هذه النسبة تعيق صاحبها على مواصلة نشاطه المعتاد<sup>2</sup>.

### ثانياً : السائق السارق وشركاؤه .

لقد عالج المشرع الجزائري الحالة التي يقع فيها حادث مرور للمركبة أثناء قيادتها من قبل شخص لم يأذن له المالك المؤمن له بقيادتها أو كانت حراسة المركبة في هذه الحالة قد انتقلت من المالك الى السارق بحيث أصبح لهذا الأخير السلطة الفعلية على المركبة موضوع الجريمة والتي يمكن أن ينتج عنها حادث مرور تتجم عنه أضرار جسيمة فتطرح مسألة التعويض وهنا لا يسأل مالك السيارة كما هو الحال بالنسبة لمستعمل السيارة دون علم مالكيها.

وانطلاقاً من مضمون نص المادة 15 من الأمر 15/74 فإن السائق السارق لا يستفيد من التعويض وكذلك شركاؤه في السرقة بصورة قطعية في حالة ما إذا تعرضوا لحادث مرور بواسطة السيارة المسروقة، ولا نكون أمام هذا الحرمان إلا بصدور حكم بالإدانة الجزائرية بجنحة السرقة ويعتبر هذا الشرط الوحيد لتطبيق الجزاء المدني المنصوص عليه في المادة 15 فقد علقنا هذه المادة عدم الاستفادة من التعويض لسارق المركبة وشركاؤه بالنتائج المترتبة عن تحقق شرط الإدانة الجزائرية بجنحة السرقة<sup>3</sup>. إلا أن

<sup>1</sup> - د/محمد السعيد رشدي: أثر فقد الإدراك الناتج عن حالة السكر أو تعاطي المواد المخدرة على حق ضحية حادث السير في الضمان (تعليق على حكم محكمة التمييز الكويتية في الدعوى رقم 85/112 تجاري)، مجلة محكمة شهرية تصدر عن جمعية المحامين الكويتية، الكويت، السنة السابعة عشر - أعداد أكتوبر-نوفمبر-ديسمبر 1993، الصفحة 23.

<sup>2</sup> - أنظر نص المادة 07 من المرسوم 37/80 المؤرخ في 16 فبراير 1980 .

<sup>3</sup> - نص المادة 15 من الأمر رقم 15/74 على: "إذا سرفت المركبة فلا ينتفع السارق و الأعوان بتاتا من التعويض ولا تسري هذه الأحكام على ذوي حقوقهم في حالة الوفاة وكذلك الأشخاص المنقولين وذوي حقوقهم".

المؤمن ملزم بتغطية المسؤولية المدنية للسائق السارق وأعوانه في مواجهة الأشخاص المضرورين المنقولين وذوي حقوقهم وكذا ذوي حقوق السائق السارق وشركاؤه في حالة وفاته ، ويؤسس هذا الالتزام بناء على نص المادة 03 الفقرة 03 من المرسوم 34/80 المتضمن شروط تطبيق المادة 07 من الأمر 15/74 وكذلك المرسوم التنفيذي 37/80 لا سيما المادة 07 منه التي وسعت من دائرة المستفيدين من التعويض لتشمل السائق السارق وشركاؤه في حالة بلوغ أو تجاوز نسبة عجزه أو عجزهم الجزئي الدائم 66 % ، باعتبار أن هذه النسبة تعيق صاحبها على مواصلة نشاطه المعتاد. مع الملاحظة ان المدين بالتعويض في حالة العجز الجزئي الدائم الذي بلغ 66 % أو أكثر هو صندوق ضمان السيارات مع مراعاة شروط والحالات التي يستوجب توفرها لتدخله .

### • الشروط والإجراءات القضائية المتطلبية في دعوى المطالبة بالتعويض:

يرفع المضرور دعواه المباشرة ضد المؤمن بنفسه للمطالبة بالتعويض، إلا أنه يجب عليه أن يثبت بأنه هو الذي وقع عليه فعل السيارة الضار، و ألحق به أضرارا مادية أو أدبية، سواء كانت هذه الأضرار سببت له عجزا عن العمل مؤقتا، أم عجزا جزئيا دائما، أو عجزا كليا دائما، و سواء كانت الأضرار الأدبية آلاما جسدية أو آلاما نفسية أو جمالية .و للمضرور إذا كان فاقد الأهلية أن ينوب عنه في مباشرة دعواه نائبه، كأن يكون و كيله أو وصيه أو وليه و هذا ليتولى مكانه المطالبة بالتعويض كما يمكن للمضرور أن يرفع دعواه مباشرة على المؤمن له وحده فيطالبه بتعويض الضرر الذي حل به من جراء حادث السيارة، فإذا صدر حكم بتعويضه، فإن على المؤمن أن يلتزم بأدائه مباشرة للمضرور، غير أنه في هذه الحالة لا يمكن أن يحتج على المؤمن بأي اعتراف بالمسؤولية و لا بأي مصالح خارجة عنه و لا يعد الاعتراف بحقيقة الأمر .

إقراراً بالمسؤولية و يمكن للمضروب أيضاً أن يقيم دعواه على المؤمن و المؤمن له في نفس الوقت، و هذا إذا كان المضروب قد رفع دعواه المدنية بالتبعية للدعوى الجزائية، و تم الحكم بمسؤولية مرتكب الحادث، فإن القضاء الجنائي يتابع الحكم في الدعوى المدنية بالتبعية ضد مرتكب الحادث تحت التزام المؤمن .و عليه إدخال المؤمن، أو شركة التأمين، بحكم أنها ضامنة للتعويض عن حوادث السيارات في الدعوى المدنية سواء كانت الدعوى مقامة أمام المحكمة المدنية أم هي مقامة بالتبعية أمام المحكمة الجزائية و من ثم لا يمكن رفع دعوى مباشرة ضد شركة التأمين ( المؤمن ) وحدها أمام القضاء الجزائي في الدعوى المدنية بالتبعية، و يصدر الحكم في مواجهة المسؤول المدني ضمان التزام شركة التأمين بالتعويض.

أما إذا رفعت الدعوى أمام القضاء المدني فيجب تحديد مسؤولية المؤمن له قضائياً لكي يتم إدخاله في الدعوى المباشرة ضد المؤمن.

و يمكن للمؤمن في الدعوى المباشرة أن يتمسك بالدفع تجاه الضحية، هذه الدفع التي قد يعود سببها إلى ما قبل تحقق الخطر كانهدام التأمين لحظة وقوع الحادث، أو عدم كفايته، أو تعمد المؤمن له ارتكاب الفعل الضار، أو عدم حيازته لرخصة السياقة، أو ثبوت خطأ صادر من الضحية السائق<sup>1</sup>. و يجب على المؤمن له أو الضحية في هذا الشأن احترام الالتزامات التي التزم بها إزاء المؤمن و هو عدم اعترافه بالمسؤولية عن الحادث، كما لا يجب عليه القيام بالمصالحة مع الضحية إلا بمشاركة المؤمن، كما و يجب على المؤمن له أيضاً أن يسلم جميع الأوراق المتعلقة بتحقيق الخطر و التدخل في الدعوى المقامة من الضحية ضد المؤمن له.

و للملاحظة فإنه إذا ما كان للمضروب الحق في رفع الدعوى المباشرة تجاه المؤمن، فإنه يكون لذوي حقوقه من بعده الحق في ذلك عما لحق بهم من أضرار مادية أو أدبية نتيجة موت مورثهم أو عائلهم، أو ما لحق بمورثهم قبل مماته سواء كانت أضراراً

<sup>1</sup> - أنظر المواد 15، 14، 13 من الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 .

مادية، أو أضراراً أدبية، بشرط أن يكون المجني عليه قبل وفاته قد اتفق فيها مع المسؤول عن الضرر، أو يكون قد رفع دعوى للمطالبة بها أمام القضاء، لكنه قبل الحكم فيها توفي وهو ما يطلق اصطلاحاً بالدعوى الموروثة.

و يشترط لرفع دعوى المضرور المباشرة أو ذوي حقوقه تجاه المؤمن، أن يكون عقد التأمين بالنسبة للسيارة المرتكبة للحادثة الضار ساري المفعول طبقاً للمادة 1 من الأمر 15/74 بالإضافة إلى مسؤولية المؤمن له المدنية . و ألا يكون المضرور أو ذوي حقوقه من بعده قد تحصل على نفس التعويض على نفس الضرر من جهة أخرى، كصندوق الضمان الاجتماعي، كأن يكون الحادث حادث عمل من جهة و حادث مرور من جهة أخرى .

## المبحث الثاني: صندوق ضمان السيارات.

إن هذه الهيئة جاءت لتكريس مبدأ الضمان العام الذي اقره وكرسه المشرع الجزائري في جل التشريعات المنظمة لمجال تأمين المركبات وكيفية الحصول على التعويض من الصندوق لفائدة المضرور من فعل المركبات ذات محرك ، وقبل التطرق لكيفية الحصول على التعويض من قبل هذه الهيئة يجب قبل ذلك الرجوع بالدراسة الى الأصل التاريخي لهذا الجهاز، وبما أن الجزائر كانت مستعمرة فرنسية ينظمها التشريع الفرنسي فمن الضروري العودة إلى التشريع الفرنسي ثم التشريع الجزائري حسب التسلسل الزمني .

### أولاً) في ظل التشريع الفرنسي:

جاء عن الأستاذ الأستاذ<sup>1</sup> M. Picard إن صندوق ضمان السيارات هو نموذج لجهاز كان موجودا منذ قانون 9 أبريل 1898، الذي يتعلق بحوادث العمل. وفكرة إنشاء صندوق ضمان عام لتغطية الأضرار الناتجة عن حوادث المرور ضد المتسبب غير المقدر طرحت لأول مرة من طرف الأستاذ M.A. Colin سنة 1897 ولقد عدل ونوقش هذا المشروع عدة مرات في السنوات المتتالية إلى أن وصل إلى النص المتبنى في 1951/12/31.

وتم إنشاء نظام صندوق الضمان في فرنسا بموجب المادة 15 من قانون 1951/12/31 المكمل بقرار 7 يناير 1959 المكمل بقرار 26 مارس 1959، وفي هذه الفترة كان صندوق ضمان السيارات تنحصر مهمته في تعويض الأضرار الجسمانية التي تلحق الضحية أو ذوي حقوقه، وبقي هذا الوضع قائما إلى حين صدور قانون 1966/11/30 نص على أن الأضرار المادية جد مهمة لا بد أن يتكفل بها صندوق ضمان السيارات. إلا أن هذا

<sup>1</sup> -Nicolas Jacob : Ouvrage précité., page.355.

القانون عدل بمقتضى قانون 5 جويلية 1985 وذلك من خلال المادتين 09 و10، وكذلك بموجب المرسوم الصادر بتاريخ 14 مارس 1986<sup>1</sup>.

وبمقتضى قانون ضمان المالي الصادر بتاريخ 1 أوت 2003 أصبح صندوق ضمان التأمينات الإلزامية عن الأضرار، يتكفل بوضعية ضحايا حوادث المرور الجسمانية، بحيث يضمن لهم التعويض سواء أكان المسؤول عن الحادث معروفا أو مجهولا، غير مؤمن، غير مقتدر<sup>2</sup>.

والملاحظ أن المشرع الفرنسي وسع من صلاحيات صندوق الضمان بفرنسا<sup>3</sup>، فإلى جانب تكفله بتعويض ضحايا حوادث المرور في حالات حددتها المادة 421 في فقرتها الأولى من قانون التأمين الفرنسي، يتكفل أيضا بحوادث الصيد في حالة عدم وجود مؤمن وذلك بموجب قانون 11 جويلية 1966 من خلال مادته 366 من القانون الريفي La loi rural وفي تاريخ 21 ديسمبر 1968 أنشأ المشرع الفرنسي صندوق ضمان ينحصر مهامه في تعويض الخسائر التي تلحق بالمزروعات والمتسبب فيها الخنازير أو من طرف طريدة كبيرة Les grands gibiers، وبموجب هذا القانون يستطيع الضحية أن يطالب بالتعويض دون إلزامه تحديد المتسبب في الضرر هذا طبقا لنص المادة 226 في فقرتها 1 من قانون الريفي.

وفي مجال آخر، أسند المشرع الفرنسي للدولة مهمة تعويض الضحية عن بعض المخالفات حين يكون المتسبب في الضرر مجهولا، وذلك بموجب قانون 3 جانفي 1977 والذي تعرض إلى عدة تعديلات.

ثانيا) في ظل التشريع الجزائري :

أنشئ صندوق ضمان السيارات بموجب المادة 70 من الأمر رقم 107/69 المؤرخ في 1969/12/31 المتضمن قانون المالية لسنة 1970 وأعيد تنظيمه بموجب الأمر

<sup>1</sup> - Jean Bigot et autres : Ouvrage précité page.,232, 233.

<sup>2</sup> - Auteur de l'accident non.- assuré et insolvable, 04/03/2009, page.6.

<sup>3</sup> - Geneviève Vineny et Patrice Jourdain : Ouvrage précité., page.204

15/74 ثم حدد المرسوم 37/80 المؤرخ في 16/02/1980 كيفية تسييره وأخيرا أضاف القانون 37/80 بعض العناصر المتعلقة بتمويله كما أعيدت صياغة بعض موادته وصلاحياته بواسطة المادتين 122، 123 من قانون المالية لسنة 2009 ومؤخرا في سنة 2004 صدر المرسوم التنفيذي رقم 103/04 تم بموجبه إعادة تسميته من الصندوق الخاص بالتعويضات الى تسمية صندوق ضمان السيارات ، وهذا ما سبق تناوله أيضا في المادة 117 من قانون المالية لعام 2003 ، فهو تعديل شكلي من حيث التسمية فقط<sup>1</sup>. عند استقراء نص المادة الرابعة من المرسوم رقم 37/80 نجدها تتناول طريقة حساب التعويض للمصاب أو ذوي حقوقه، حيث يتم ذلك وفقا للأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل وطبقا لجدول التسعيرة المرفق بالأمر رقم 31/88 ، وحيث تم تعديل هذا الجدول<sup>2</sup> بالإضافة إلى المرسوم الرئاسي رقم 03-267 و بمراجعة الجدول المعدل والمحدد لتعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو ذوي حقوقهم، نجده قد حدد في المقطع الثاني منه أساس حساب التعويض عن العجز المؤقت عن العمل بنسبة 100 بالمائة من الأجر أو الدخل المهني للضحية، والذي يجب أن لا يقل عن 10.000 دج طبقا للمرسوم الرئاسي رقم 03-267 كما يجب أن لا يتجاوز ثمان مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث، على أن تكون هذه الأجر التي يجب اعتمادها لحساب التعويضات من قبل صندوق ضمان السيارات<sup>3</sup> صافية من الضرائب والتكاليف والاقتطاعات الأخرى .

<sup>1</sup> -نص المشرع الجزائري في المادة 27 من الأمر رقم 15/74 على أن الصندوق الخاص بالتعويض (التسمية السابقة) يتمتع بالشخصية المدنية المعنوية ،حتى يتمكن الصندوق من تحريك الدعوى أما القضاء والقيام بالتصالح.  
<sup>2</sup> -أنظر نص المادة 03 من القانون 31/88 المعدل والمتمم للأمر 15/74 .  
<sup>3</sup> -أنظر قرار المحكمة العليا -الغرفة المدنية - بتاريخ 17-01-1997 ملف رقم 130299 -غير منشور .

**\*الهدف من إنشاء هذا الصندوق وشروط الإستفادة منه:**

حتى لايبقى ضحايا حوادث السير الذين سبق تحديدهم في الحالات الاستثنائية للتعويض وقد نص الأمر رقم 15/74 لأجلهم وحسنا فعل انشأ المشرع الجزائري نظاما يسمى صندوق ضمان السيارات ، بل الأحرى أن هذا النظام يعود تاريخه إلى التشريع الفرنسي الذي كان ساريا أيام الإحتلال. وإن وجود هذا النظام في فرنسا يرجع إلى النجاح الذي أحرزه نظام مشابه في مجال حوادث العمل فيها سنة 1889 يدعى صندوق الضمان، فالغرض من إنشائه سنة 1969 مشابه لغرض وجوده في فرنسا أو في أي بلد آخر، تعويض المتضررين جسديا، بل وحتى ماديا في بعض البلدان، في حوادث السيارات المتضررين الذين لا يستطيعون الحصول على التعويض من المسؤول عن الحادث الذي سبب الضرر .هذا في حالات حددها النظام القانوني للصندوق وهي تلك الحالات التي ذكرتها المادة ( 24 ) من الأمر رقم 15/74 الذي أعاد تنظيم هذا الجهاز المنظم من قبل 04 سنوات سابقة على التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات.

**المطلب الأول : شروط رجوع المضرور على الصندوق.**

إضافة الى الحماية العامة المقررة في التأمين على المسؤولية المدنية ، والحماية الخاصة المقررة في التأمين الإلزامي،توجد حماية أخرى يضمنها المشرع الجزائري لفائدة المصابين بأضرار جسمانية ناجمة عن حوادث المرور في حالات استثنائية ومعينة ، ألا وهي الحصول على التعويض من طرف صندوق ضمان السيارات، ودور هذا الأخير يتمثل في تحمل كل أو جزء من التعويضات المقررة لضحايا الحوادث الجسمانية أو ذوي حقوقهم في حالات ووفقا لشروط معينة سوف نتطرق إليها في الفرعين المواليين .

## الفرع الأول : الشروط المتعلقة بالمضرور.

لقد حدد المشرع الجزائري في المادة 30 من الأمر رقم 15/74 وكذا في المادتين 14،13 من المرسوم رقم 37/80 المتعلق بسير صندوق ضمان السيارات، الشروط الواجب توافرها في المضرور للحصول على التعويض من قبل صندوق ضمان السيارات.

وطبقا للمادة 30 المذكورة اعلاه يتعين على ضحايا حوادث المرور الجسمانية أو ذوي حقوقهم، للاستفادة من التعويضات من صندوق ضمان السيارات أن يثبتوا :

- 1- شرط الجنسية: ألزم المشرع الجزائري بموجب المادة 30 في فقرتها الأولى من الأمر رقم 15/74 ضحايا الحوادث الجسمانية أو ذوي حقوقهم أن يثبتوا بأنهم من جنسية جزائرية سواء عن طريق الدم بحسب ما نصت عليه المادة 6 المعدلة بالأمر رقم 101/05<sup>1</sup>، أو الإقليم هذا طبقا لحكم المادة 7 من قانون الجنسية الجزائري المعدلة بالأمر رقم 01/05 أو محل إقامتهم يقع بالجزائر إذا كانوا أجنبيا، أو يثبتوا بأنهم من جنسية دولة سبق لها أن أبرمت مع الجزائر اتفاقية تتضمن المعاملة بالمثل.
- 2- شرط إثبات محل الإقامة بالجزائر: هو المكان الذي يوجد فيه مسكن المضرور من حادث المرور، وعليه أن يثبت فعلا أنه مقيم في الجزائر خاصة إذا كان أجنبيا.
- 3- شرط وجود اتفاقية مع الجزائر تتضمن المعاملة بالمثل: إذا كان الضحية أجنبيا، وأراد الاستفادة من التعويض الممنوح من طرف صندوق ضمان السيارات فعليه إثبات أنه ينتمي إلى جنسية دولة سبق له أن أبرمت مع الجزائر اتفاقية تتضمن المعاملة بالمثل.

- 4- شرط أن يتوافر في الضحية أحد الشرط المنصوص عليها في المادة 24 من الأمر رقم 15/74، فعلى المضرور أن يثبت أن مسبب الحاث بقي مجهولا وإذا كان معروفا

<sup>1</sup> - الأمر رقم 01/05 المؤرخ في 27 فبراير 2005 المعدل للأمر رقم 86/70 مؤرخ في 10 ديسمبر 1970 المتضمن قانون الجنسية الجزائرية.

فإنه يثبت أن مسبب الحادث بقي مجهولا وإذا كان معروفا فإنه يثبت أنه غير مؤمن له أو سقط حقه في الضمان أو بأنه معسر وليس له القدرة المالية لإصلاح الضرر كليا أو جزئيا بعد المصالحة أو بصدور حكم قضائي يقضي عليه بدفع التعويض عن الضرر، ومن ثم يكون قد أثبت الوضعية القانونية للشخص المتسبب في الحادث، وتثبت عدم مقدرة المدين بالتعويض، بالنسبة للصندوق ابتداء من الإخطار الموجه للمدين بالدفع والمتبوع بالرفض أو إبقاء الإخطار بدون نتيجة خلال مهلة شهر واحد من تاريخ التبليغ إلا أنه ومن خلال استقراء اجتهاد المحكمة العليا الرامي الى تفسير وتوضيح فحوى المادة 30 من الأمر رقم 15/74 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن حوادث المرور<sup>1</sup> لا سيما القرار الصادر بتاريخ 31-12-2008 فهرس 31219-08 عن غرفة الجناح والمخالفات يتضح بأنه لا يجوز إدخال صندوق ضمان السيارات في الخصام وتحمله التعويضات المستحقة لضحايا حوادث المرور الا بعد صدور حكم أو قرار قضائي نهائي في الدعوى المدنية يلزم المحكوم عليه بدفع التعويضات المقررة قضاء والمستحقة لهؤلاء الضحايا واتخذت واستنفدت اجراءات التنفيذ الجبري طبقا لقانون الاجراءات المدنية والادارية وثبت وتأكد يقينا عسر المحكوم عليه ومسؤوله المدني عند الاقتضاء وعدم قدرتهما على دفع تلك التعويضات المقضي بها على أحدهما أو كلاهما بموجب محضر رسمي يفيد عسر المدين ( محضر عدم وجود منقولات وعقارات ) وفي غياب استيفاء تلك الاجراءات لا يحق ادخال الصندوق وتحمله أي تعويض يذكر<sup>2</sup>.

5- شرط عدم وجود هيئة أخرى يقع عليها التعويض: فعلى المضرور أن يثبت أن الحادث يفتح له تعويضات على صندوق ضمان السيارات، وليس له جهة أو هيئة أخرى

<sup>1</sup> -أنظر نص المادة 30 من الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن حوادث المرور.

<sup>2</sup> - قرار الصادر بتاريخ 31-12-2008 فهرس 31219-08 عن غرفة الجناح والمخالفات بالمحكمة العليا - ملف رقم 442011 - قضية بين الصندوق الخاص بالتعويضات و (ق.ف) - غير منشور .

يمكن أن يعود عليها بالتعويض، مثال على ذلك شركة التأمين أو صندوق الضمان الاجتماعي.

### الفرع الثاني: الشروط المتعلقة بمسبب الحادث.

هذه الشروط مرتبطة بالشخص المتسبب في الحادث، ولقد حددتها المادة 24 من الأمر رقم 74-15 وهي كالتالي:

الشرط الأول:

أن يكون الشخص الذي ارتكب الخطأ الجزائي وتسبب في الضرر للغير بواسطة السيارة ما يزال مجهولاً، أو أنه معروف ولكن مدة التأمين على السيارة قد انقضت .

الشرط الثاني:

إذا كان الشخص المسؤول مدنياً عن تعويض الأضرار معروفاً ومعتزفاً بخطئه ولكنه غير مؤمن على مركبته وليس له عقد تأمين يغطي مسؤوليته المدنية تجاه الأضرار التي يلحقها بالغير بواسطة مركبته، أي سقوط ضمانه بسبب عدم وجود عقد تأمين.

الشرط الثالث:

حالة سقوط حق المسؤول عن الضرر في الضمان أثناء الحادث، وهذا الشرط مشار إليه في المادة 7 من الأمر رقم 74-15 والمذكورة حالاته وأسبابه في المواد 3-4-5 من المرسوم رقم 80-34<sup>1</sup>.

الشرط الرابع: الحالة التي يكون فيها المسؤول عن الضرر معروفاً ولكنه غير قادر على دفع التعويضات الواجبة للمضروب.

<sup>1</sup>- أنظر المرسوم 34/80 المؤرخ في 16 فبراير 1980 يتضمن شروط تطبيق المادة 07 من الأمر 15/74 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن حوادث المرور.

## المطلب الثاني: الإجراءات الواجب إتباعها للحصول على التعويض من الصندوق.

ننتقل في هذا المطلب بالدراسة إلى الإجراءات الواجب إتباعها من طرف المضرور للحصول على التعويض من صندوق ضمان السيارات ، إلا أنه لا بد قبل دراسة هذه النقاط من التطرق الى طريقة تنظيم وعمل هذه الهيئة التي خصها المشرع الجزائري بنظام خاص ومستقل وكذا الهيئة الجديدة التابعة لها المستحدثة سنة 2009 تتحمل هي الأخرى التعويض بصفة استثنائية في حالة عجز أو إفلاس شركة التأمين المؤمنة.

أولا : تنظيم صندوق ضمان السيارات.

أخضع المشرع الجزائري بموجب المرسوم التنفيذي رقم 103/04 صندوق ضمان السيارات لتنظيم خاص ينسجم مع الدور المنوط به<sup>1</sup> ، كما حدد له المهام الإدارية التي يجب على هذا الجهاز التقيد بها .

نظم المشرع الجزائري إدارة صندوق ضمان السيارات في المادة 5 من المرسوم التنفيذي رقم 04-103، فنصت هذه المادة على أن يتولى إدارة الصندوق مجلس إدارة ويترأسه مدير عام ويتكون من ثمانية (8) أعضاء هم على نحو التالي:

-الوزير المكلف بالمالية أو ممثله،رئيسا.

-ممثل وزير الدفاع

-ممثل عن وزير المكلف بالداخلية.

-ممثل عن وزير مكلف بالعدل.

-ممثل عن وزير المكلف بالنقل.

-ممثلان عن جمعية شركات التأمين وإعادة التأمين.

<sup>1</sup>- أنظر المرسوم التنفيذي رقم 103/04 يتضمن التنظيم الإداري لصندوق ضمان السيارات.

كما أجازت المادة 6 من المرسوم المشار إليه أعلاه لمجلس الإدارة أن يستعين بأي شخص عند الضرورة من شأنه أن يفيدته بحكم كفاءاته لتسيير أشغاله.

وبموجب المادة 8/ في فقرتها الأولى من نفس المرسوم المذكور أعلاه، يتم تعيين أعضاء مجلس الإدارة بقرار من وزير المالية بناء على اقتراح من السلطات التي ينتمون إليها لمدة ثلاثة (3) سنوات قابلة للتجديد، وفي حالة توقف عهدة أحد الأعضاء لأي سبب كان يتم استخلافه بنفس الطريقة التي تم تعيين بها العضو السابق، ويحل العضو الجديد محله إلى نهاية العهدة السارية كما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة المبينة أعلاه.

وينعقد مجلس الإدارة خلال دورتين:

الدورة العادية: بموجب المادة 9 في فقرتها الأولى من المرسوم المشار إليه أعلاه، يجتمع مجلس الإدارة 4 مرات في السنة خلال هذه الدور، وذلك بناء على استدعاء من رئيس مجلس الإدارة.

دورة غير العادية: بمقتضى المادة 9/ في فقرتها الثانية من المرسوم التنفيذي رقم 04-103، يمكن لمجلس الإدارة أن يجتمع في دورات غير عادية بناء على استدعاء من رئيس مجلس الإدارة أو بطلب من ثلثي 2/3 أعضائه.

بينت المادة 10 في فقرتها الأولى من المرسوم المذكور أعلاه، كيفية انعقاد الدورة العادية وغير العادية، بحيث نصت على اجتماع مجلس الإدارة في دورة عادية، بموجب استدعاء يقوم به رئيسه إلى كل عضو من أعضائه مع تبليغهم بجدول الأعمال قبل خمسة عشر (15) يوما على الأقل من تاريخ الاجتماع، ولا يتقيد رئيس مجلس الإدارة بهذه المدة في الدورة غير العادية حسب ما جاء في نص المادة 10 في فقرتها الثانية.

كما حددت المادة 11 في فقرتها الأولى من المرسوم المشار إليه أعلاه، سير الاجتماع وكيفية أخذ القرارات، فنصت على ضرورة حضور ثلثي 2/3 أعضائه على الأقل حتى تكون مداولاته صحيحة من الناحية القانونية، وتتخذ قرارات المجلس بالأغلبية البسيطة

لأصوات الأعضاء الحاضرين، وفي حالة تعادل عدد الأصوات، يكون صوت الرئيس مرجّحاً.

وفي حالة عدم توافر النّصاب المذكور أعلاه يجتمع مجلس الإدارة خلال 8 أيام القادمة، وتصحّ مداواته مهما يكن عدد الأعضاء الحاضرين وهذا نصت عليه الفقرة الثانية من المادة 11 المشاركة إليها أعلاه .

بموجب المادة 12 من المرسوم التنفيذي 04-103 على أن تحرّر مداوات مجلس الإدارة في محاضر يوقّعها الرئيس والأمين وتسجل في سجل خاص مرقّم ومؤشّر عليه، ويتم إرسال محاضر مداوات مجلس الإدارة إلى وزير المكلف بالمالية ليوافق عليها في الشهر الذي يلي تاريخ الاجتماع.

نظم المشرع الجزائري إدارة صندوق ضمان السيارات عن طريق مجلس الإدارة كما أشرنا إليه سابقا هذا من جهة، ومن جهة أخرى حدد المشرع الجزائري في المرسوم التنفيذي رقم 04-103 مهام أو أعمال يتولها، وذلك من خلال المداوات التي يعقدها.

**ثانيا : عمل صندوق ضمان السيارات إداريا .**

طبقا للمادة 12 من المرسوم المذكور أعلاه، يتداول مجلس الإدارة بالخصوص البرامج السنوية والمتعددة وكذا حصيلة النشاط السنوي للصندوق، وكذا الكشوف التقديرية للإيرادات والنفقات و ميزانيات الاستغلال والاستثمار والحسابات السنوية لتسيير الصندوق، كما يعمل على إعداد النظام الداخلي للصندوق.

ويحق لمجلس الإدارة التداول حول تسديد أجور المستخدمين، وكذا الشروط العامة لإبرام الاتفاقيات والصفقات والعقود الأخرى الملزمة للصندوق، وله أن يتداول حول الاقتراحات المدير العام التي تهدف إلى تحسين تنظيم الصندوق وسيره العام والتشجيع على تحقيق أهدافه، ويحق له الاستماع إلى كل تقارير التي يقدمها المدير العام عن سير الصندوق.

بمقتضى المادة 15 من نفس المرسوم المشار إليه سابقا يترأس مجلس الإدارة مدير عام والذي يتولى تعيينه من طرف وزير المالية، وخول له مهمة تنفيذ الميزانية وجعله مسئولا عن سير العام للصندوق فبموجب هذه الصفة يقوم بالمهام التالية:

- يعد الهيكل التنظيمي للصندوق.

- يقترح برنامج النشاط المتصل بتنفيذ مهمة الصندوق وكذا الميزانية التقديرية للصندوق مع بيان الموارد والنفقات التي تسمح بإنجاز هذا البرنامج.

- كما يمثل الصندوق أمام العدالة وإزاء الغير وفي كل الأعمال المدنية.

- يقوم بإبرام كل الصفقات والاتفاقيات والعقود والاتفاقات المرتبطة بتنفيذ مهام الصندوق.

- كما يمارس سلطاته القانونية على جميع المستخدمين.

- ويشارك المدير العام كل اجتماعات مجلس الإدارة ويسهر على تنفيذ مداولاته القانونية الأساسية.

- كما يعد التقرير السنوي عن نشاط وعن تنفيذ ميزانية الصندوق ويرسله إلى وزير المكلف بالمالية بعد موافقة مجلس الإدارة.

أما في ظل التشريع الفرنسي، فطبقا لنص المادة 421 من قانون التأمين الفرنسي يتكون صندوق ضمان السيارات من مجلس إدارة، وهذا الأخير يتشكل من 14 عضوا، ثمانية (8) ممثلي شركات التأمين، ستة (6) أعضاء يتم تعيينهم من طرف وزير الاقتصاد والمالية يمثلون جهات مختلفة.

يعين مجلس الإدارة مديرا لتسيير أعمال الإدارة قصيرة المدى، كما يشارك في اجتماعات المجلس بصوت استشاري إلى حين توليه مهامه الأصلية، و لرئيس مجلس الإدارة دور مزدوج طبقا للقانون التأمين الفرنسي، فهو المسؤول عن الإدارة باعتباره رئيسا، كما يمثل الصندوق أمام العدالة، إلا أنه يجوز لمجلس الإدارة أن يعين شخص آخر للقيام بهذه المهمة، ويتم تعيين هذا المدير من بين أعضاء مجلس الإدارة، أما

فيما يتعلق بالأنظمة الأساسية التي تدير الصندوق فهي مرتبطة بموافقة السلطة الإدارية، وحتى النظام الداخلي الذي ينظم العلاقات ما بين الصندوق وشركات التأمين<sup>1</sup>.

بعدما حددنا تنظيم وعمل الصندوق على ضوء المرسوم التنفيذي رقم 04-103 ننقل إلى دراسة الأحكام التي تضبط مسألة تمويل هذا الصندوق وذلك في المطلب الثاني.

ثالثا: تمويل صندوق ضمان السيارات.

نظم المشرع الجزائر كيفية تمويل الصندوق، وذلك بموجب المادة 32 المعدلة و المتممة بموجب قانون رقم 31/88، وتفيد العمليات المالية للصندوق في كتابات الحساب الخاص رقم 29-302 المفتوح في كتابات الخزينة، وهي تتناول ما يلي:

\* الإيرادات التي تساهم في تمويل صندوق ضمان السيارات:

- الإتاوة المؤداة من المسؤولين عن حوادث غير المؤمنة.
  - المبالغ المحصلة من المدينين بالتعويضات.
  - إيرادات المبالغ الموظفة من الصندوق والفوائد المترتبة لع عن المبالغ المودعة في الحساب الجاري بالخزينة.
  - الغرامات الإضافية المؤداة في نطاق الجزاءات المتعلقة بالزامية تأمين السيارات.
  - مساهمة المؤمنين المستوفاة بعنوان التأمين الإلزامي و المحدد ب3% من مبلغ الأقساط الصافية لإبطال العق ومبلغ الرسم بما في ذلك التوابع.
  - جميع المواد الأخرى التي يمكن أن تخصص للصندوق الخاص بالتأمينات.
- \* النفقات التي تقع على صندوق ضمان السيارات:

يتبين من المادة 19 من المرسوم التنفيذي رقم 40-103 أن المشرع الجزائري وضع على عاتق الصندوق تحمل النفقات التالية:

<sup>1</sup> - Jean Bigot et autres : Ouvrage précité., page.236.

-التعويضات والمصاريف المدفوعة في إطار الحوادث التي تقع على عاتق الصندوق والتعويضات الممكن منحها إلى شركات التأمين بعنوان الملفات التي قد يسندها إليها الصندوق لتسييرها.

-مصاريف إدارة الصندوق وتسييره وعمله.

-المصاريف المدفوعة في إطار الطعون<sup>1</sup>.

بموجب المادة 21 في فقرتها الثانية من المرسوم رقم 04-103، يخضع الصندوق لرقابة السلطة العامة والمتمثلة في وزير المالية تحت إشراف محافظ الحسابات<sup>2</sup>، بحيث يتكفل محافظ الحسابات بمراقبة الحسابات وله صلاحية المصادق عليها، وترسل إلى وزير المالية الحصيلة والتقارير السنوي عن النشاط وتقرير محافظ الحسابات، طبقا لنص المادة 21 في فقرتها الأولى من المرسوم المبين أعلاه.

في هذه النقطة، يؤخذ على المشرع الجزائري أنه لم يحدد كيفية إجراء الرقابة على صندوق ضمان السيارات، وإنما اكتفى بتعيين الجهاز المكلف بالرقابة وتحديد صلاحيته فقط، فهل يحق لمحافظ الحسابات حضور اجتماعات التي يعقدها الصندوق؟، وهل له حق اعتراض على قرارات صندوق ضمان السيارات في مجال اختصاصه؟ الأسئلة التي لم يجب عليها التشريع.

فقد ذهب المشرع الفرنسي عكس ذلك، بحيث نظم هذا الأمر بالتدقيق، بموجب المادة 421 في فقرتها 26 من قانون التأمين فأوكل مهمة مراقبة تسيير صندوق الضمان إلى مفوض الحكومة (Le commissaire du gouvernement)، ويمارس هذه المهمة باسم الدولة التي جعلت هذه الرقابة تحت السلطات العامة (وزارة الاقتصاد والمالية).

<sup>1</sup> - أنظر المادة 32 الفقرة الثانية من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم .

كما خول المشرع الفرنسي للمفوض الحكومة صلاحيات واسعة، فله حق حضور اجتماعات التي يعقدها الصندوق ومجالسه، كما يتمتع بحق الاطلاع على كل دفاتر ووثائق حسابية، وله أن يعارض قرارات صندوق الضمان، وتكون نافذة خلال خمسة عشرة (15) يوما تحسب من تاريخ إصدارها، وفي حالة عدم تقديم مفوض الحكومة ملاحظاته، تخفض هذه المدة إلى خمسة (5) أيام حتى لا يتحمل صندوق الضمان على عاتقه التزامات مالية من جراء القرارات التي يتخذها<sup>1</sup>.

### الفرع الأول: إجراءات التسوية الودية.

طبقا لنص المادة 26 من الأمر رقم 74-15 في حالة إتباع التسوية الودية بين المضرور والمتسبب في الحادث، فيجب على المسؤول عن الحادث المدين بالتعويض أن يعلم صندوق ضمان السيارات بكل مشروع اتفاق ودي يهدف إلى تحديد أو دفع تعويضات عن الأضرار الجسمانية الناجمة عن حادث مرور، وذلك بموجب رسالة موسى عليها بالاستلام ويتعين على الصندوق أن يصرح عن موقفه من المشروع خلال شهرين ابتداء من تاريخ التبليغ فإذا رفض هذا المشروع الخاص بالاتفاق الودي يتعين على المصاب أو ذوي حقوقه إخطار الصندوق ضمان السيارات عن عزمهم إما عن رفع دعوى أمام المحكمة المختصة في حالة رغبتهم في الاحتفاظ بحقوقهم ضد صندوق ضمان السيارات، وإما على اقتراح دفع التعويض من طرف المتسبب في الحادث وهذا يعني قبول التسوية الودية وبذلك فلا يجوز لهم المطالبة مجددا بالتعويض من الصندوق<sup>2</sup>.

تنص المادة ( 10 ) من المرسوم رقم 37/80 على أنه يجب على المدين بالتعويض المسؤول عن الحادث غير المؤمن له أن يبلغ صندوق ضمان السيارات طبقا لأحكام

<sup>1</sup>- Jean Bigot et autres :Ouvrage précité., page.236 et237.

<sup>2</sup>- د/بن عبيد عبد الحفيظ: إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري ديوان الوطني للأشغال التربوية-الجزائر-2002، الصفحة61.

المادة ( 26 ) من الأمر المذكور أعلاه، كل مشروع إتفاق ودي، يهدف إلى تحديد أو دفع التعويضات المترتبة على مسببي الحوادث الجسمانية للمرور غير المؤمن لهم، والواقعة من جراء إستعمال مركبة واحدة أو أكثر، معرف عنها في المادة الأولى من الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 06 محرم عام 1394 الموافق ل 30 يناير 1974 وذلك خلال مهلة شهر ، بموجب رسالة موصي عليها مع الإشعار بالإستلام. ويتعين على الصندوق الخاص بالتعويضات أن يعلن موقفه من مشروع الإتفاق الودي للتعويض المذكور خلال مهلة لا تتجاوز شهرين إبتداء ممن تاريخ إستلامه. ويؤدي رفض هذا المشروع الخاص بالإتفاق الودي للتعويض، إلى التزام المصاب أو ذوي حقوقه بإعلام الصندوق الخاص بالتعويضات عن عزمهم:

1- إما رفع النزاع أمام المحكمة المختصة، في حالة رغبتهم في الإحتفاظ بحقوقهم ضد الصندوق الخاص بالتعويضات.

2- وإما على قبول إقتراح دفع التعويض من قبل المسبب في حالة العكس.

إن هذا النص واضح في الإشارة إلى أن المصالحة المبرمة بين المصاب أو ذوي حقوقه وبين المتسبب في الحادث يكون مصيرها هو قبولها من جانب المصاب أو ذوي حقوقه والصندوق الخاص بالتعويضات، وبالتالي تؤدي إلى تعويض ضرر المصاب أو ذوي حقوقه سواء من قبل المسؤول عن الحادث فقط إذا كان هذا الأخير ملزم وحده بتعويض كامل الضرر حسب مقتضى المصالحة، وإما يتحمل معه الصندوق الخاص بالتعويضات جزءا من التعويض وذلك دائما بموجب المصالحة، مادام الصندوق قابلا بذلك.

إن الصندوق الخاص بالتعويضات بإمكانه أن يلزم المصاب أو ذوي حقوقه بإجراء فحص من قبل طبيبه المستشار، ويستطيع المصاب المنازعة في ذلك بإجراء مماثل وذلك بناء على ما نصت عليه المادة (5) من المرسوم رقم: 37/80 وبالتالي قد يؤدي ذلك إلى إتفاق نهائي أو مصالحة أو إلى عدم الإتفاق وعدم المصالحة، وهنا يكون الموقف الأخير: اللجوء إلى القضاء .

### الفرع الثاني: الإجراءات القضائية .

يمكن للمضروب أن يرفع دعوى التعويض أمام المحكمة الجزائية تبعا للدعوى الجزائية وقد يرفع طلب التعويض أمام المحكمة المدنية المختصة أصلا، وهذا حسب الفقرة الثانية للمادة 39 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، ولكي يتدخل الصندوق في الدعوى العمومية ، يجب على المصاب أو ذوي حقوقه بمجرد علمه بالجلسة المحددة لعرض القضية، أن يخطر الصندوق عن تأسيسه كطرف مدني وذلك بموجب رسالة موسى عليها مع الإشعار بالاستلام .<sup>1</sup>

ويجب أن تحتوي الرسالة على البيانات التالية:

\* تاريخ الحادث ومكان وقوعه.

\* مميزات المركبة والجهة التي حررت محضر التحقيق.

\* هوية السائق والمالك المسؤول عن الضرر إذا كان غير مجهول الهوية.

\* الجهة القضائية الناظرة في الدعوى العمومية وتاريخ الجلسة.<sup>2</sup>

أما إذا رفعت الدعوى أمام القضاء المدني ، فيجب على المصاب أو ذوي حقوقه أن يوجه ضد مرتكب ضمن ظرف موسى عليه مع الإشعار بالوصول نسخة من

<sup>1</sup>- نص المادة 11 من المرسوم 37-80: "يمكن أن يتدخل الصندوق الخاص بالتعويضات -حتى أمام المحاكم الجزائية- في جميع الدعاوى القائمة بين المصابين جسمانيا بحوادث المرور أو ذوي حقوقهم، من جهة، وبين المسؤولين عن الأضرار غير المضمونين بتأمين على السيارة أو بتأمين متنازع فيه من قبل المؤمن من جهة أخرى، بقصد العمل على المحافظة على حقوقه، طبقا للتشريع والتنظيم الجاري به العمل، وبالتالي، يمكنه، أن يستخدم طرق الطعن المفتوحة له بموجب الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل".

<sup>2</sup>- أنظر المادة 13 من المرسوم التطبيقي 37-80.

عريضة افتتاح الدعوى التعليمية ضد مرتكب الحادث أو المسؤول المدني عندما تكون المركبة ذات محرك أرضي المتسببة في الحادث غير مؤمن عليها أو سقط حق المسؤول في الضمان، ويجب أن تتضمن العريضة أو ترفق ببيانات الكافية عن الحادث وأطرافه كما حددتها المادة 12 وما يليها من المرسوم المذكور أعلاه<sup>1</sup>.

ومتى قام المصاب أو ذوي حقوقه بالتبليغات اللازمة المنصوص عليها في المادتين 12 و13 من المرسوم 80-37 جاز له الاحتجاج بالحكم القضائي الصادر في هذه الدعوى على صندوق ضمان السيارات حتى ولو لم يتدخل في الدعوى، وكل بيان غير صحيح يكون مدرجا في التبليغات يؤدي في حالة سوء نية المصاب أو ذوي حقوقه إلى الرفض الجزئي أو الكلي لطب التعويض من الصندوق، ويقع إثبات سوء نية المصاب أو ذوي حقوقه على عاتق صندوق ضمان السيارات (المادة 14/2 من المرسوم المذكور أعلاه).

الملاحظ أن التدخل المنصوص عليه في المادة 11 من المرسوم 80-37، لا يبرر الحكم بالتضامن والتكافل على الصندوق بالتعويضات والمسؤول على الأضرار. لأن الهدف من تدخل صندوق ضمان السيارات حماية مصالحه و في نفس الوقت حماية مصالح الطرف المتضرر دون أن يحل محل المسؤول عن الضرر في التعويض أو أن يتضامن معه<sup>2</sup>.

وكما أشرنا إليه سابقا يحق لصندوق ضمان السيارات التدخل أمام المحكمة المختصة للفصل في الموضوع من أجل أن يطالب بحقوق المتضرر من الحادث من أجل أن يحكم له بمقدار ما دفعه أو ما يجب عليه دفعه إلى المتضرر، وعلاوة على ذلك يجوز

<sup>1</sup> - د/ين عبيد عبد الحفيظ: إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري ديوان الوطني للأشغال التربوية-الجزائر-2002، الصفحة 62.

<sup>2</sup> - أنظر القرار رقم 197316 المؤرخ في 1999/03/02 صادر عن غرفة الجناح والمخالفات بالمحكمة العليا والذي جاء في أحد حيثياته: "أن إدخال الصندوق الخاص بالتعويضات يتطلب قواعد إجرائية بموجب المادة 30 من الأمر رقم 74-15 وأنه لا يعتبر ضامنا لا المتهم ولا المسؤول المدعى". -ملف رقم 301127 قرار بتاريخ 2005/05/04، مجلة المحكمة العليا، المحكمة العليا، العدد 2، الصفحة 479. "لا يعتبر الصندوق الخاص بالتعويضات ضامنا لمرتكب حادث مرور جسماني غير مؤمن له، لانعدام العلاقة التعاقدية بينهما".

لصندوق ضمان السيارات أن يطالب المدين بالتعويض بأداء الفوائد المحسوبة بالمعدل الرسمي عن مدة الواقعة بين تاريخ دفع التعويضات لغاية تسديدها من طرف المدين وله أن يطالب في حالة التنفيذ الجبري، بتسديد النفقات القضائية في حدود مبلغ لا يتجاوز ألف دينار، هذا حسب نص المادتين 28-31 من الأمر رقم 74-15.

أما في حالة عدم تدخل الصندوق في الدعوى المرفوعة ضده بالرغم من إبلاغه بذلك بشرط أن تكون التبليغات له صحيحة من طرف المصاب أو ذوي حقوقه، أو عدم إبلاغه بالحكم القضائي في الحالات المنصوص عليها في المادتين 12 و 13 من المرسوم رقم 37/80 فإنه يجب على المصاب أو ذوي حقوقه في هذه الحالة توجيه أو إرسال نسخة رسمية من ذلك الحكم ممهورا عليها بختم المحكمة المختصة التي أصدرت الحكم، في ظرف موصى عليه مع الإشعار بالاستلام، أو بتبليغه له عن طريق محضر قضائي. وللصندوق في هذه الحالة مهلة شهرين تبتدئ من تاريخ استلام الحكم القضائي مع طلب التعويض من المضرور أو ذويه، وله أن يبدي رأيه في هذا الشأن بشرط ألا يتجاوز المهلة المقررة قانونا دون إجابة منه أو إبداء للرأي فيما يخص تعويض المصابين أو ذويهم، وإلا جاز لهم التمسك بأحكام المادة 16 من المرسوم رقم 37/ 80 التي تعطي لهم الحق في رفع الدعوى أمام المحكمة المختصة وهو في هذه الأحوال وطبقا لقانون الإجراءات المدنية يتم رفعها عن طريق الطعن بالاستئناف أمام المجلس القضائي التابع لدائرة اختصاص مكان وقوع الحادث، وإلا كان الطعن بالنقض أمام المحكمة العليا بعد ذلك. غير أن الفصل في النزاع من الناحية الجوهرية يكون أمام المحكمة المختصة في الموضوع التي يرفع أمامها النزاع وهذا طبقا لقانون الإجراءات المدنية تكون بالمكان الذي وقع في نطاقه الحادث وبذلك تفصل في النزاع الذي يقوم بين الصندوق والمصاب أو ذوي حقوقه بمعزل عن أي مدين محتمل بالتعويض، وللملاحظة في هذا المجال فإن تقادم دعوى المصاب أو ذوي حقوقه ضد الصندوق الخاص بالتعويضات، أو صندوق ضمان السيارات بعد

التعديل، فإن الدعوى تسقط بالتقادم بانقضاء مهلة خمس سنوات تبتدى من تاريخ الحادث سواء كان المسؤول عن الأضرار مجهولا، أو كان المسؤول عنها معروفا، غير أنه في حالة هذا الأخير فإن مدة سريان التقادم تبتدى إما ابتداء من تاريخ الحادث، وإما ابتداء من تاريخ الحكم القضائي الذي اكتسب قوة الشيء المقضي فيه.

1- يشترط لبداية سريان المدة المبتدئة من تاريخ الحادث أن يوجه المصاب أو ذوي حقوقه طلبا إلى الصندوق المعني يرمي فيه إلى المطالبة بالتعويض عن الأضرار اللاحقة بهم، وإلا فلا تسري هذه المدة أو المهلة إلا من يوم علم المعنيين أي المصاب أو ذوي حقوقه بالضرر الحاصل من جراء الحادث.

2- أما في حالة سقوط دعوى المصاب أو ذوي حقوقه بالتقادم، ضد الصندوق فإن لهم أن يرفعوا طعنا استثنائيا إلى الجهة الوصية وهي في هذه الحالة وزارة المالية ممثلة في وزيرها يشرح له فيها المضرور أو ذوي حقوقه كافة الظروف التي منعتهم من مطالبة الصندوق الخاص بالتعويضات أو صندوق ضمان السيارات وذلك بواسطة أدلة أو قرائن إن أمكن، وهذا خلال المهل المذكورة في الفقرة الأولى والثانية من المادة 17، وللوزير المعني أن يبت في هذا الطعن المرفوع إليه من طرف المعنيين بالتعويض إزاء الصندوق الخاص بالتعويضات أو صندوق ضمان السيارات طبقا للمرسوم التنفيذي رقم 04/103.

وفي الأخير فإن كل من شركة التأمين أو الصندوق ضمان السيارات ملزم أي منهما إذا ثبت عليه ذلك تعويض الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور للمصاب أو ذوي حقوقه كقاعدة عامة، وهذا وفقا لما نص عليه الأمر رقم 15/74 خاصة المادة الثامنة منه. المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88 .

في حين إذا كان الضحية عون تابع للدولة أو الولاية أو البلدية أو أي هيئة عمومية بصفة عامة فلا يتكفل صندوق ضمان السيارات بالتعويض، طبقا للمادة 12 من القانون رقم 88-31 الصادر في 19/17/1988، فالدولة هي التي تتكفل بالتعويض. فإذا دفعت

مثلا التعويض المستحق لموظف تابع لها الذي كان ضحية حادث مرور جسماني، ويحق لها بحكم القانون أن تحل محل هذا الموظف وأن تتدخل أمام القضاء لتطلب الحكم لها على المعني بدفع المبالغ التي كانت قد دفعتها للضحية أو تلك المبالغ التي تم تسجيلها احتياطيا لتدفع له. مع الأخذ بعين الاعتبار الجدول الملحق بهذا القانون والمتعلق بكيفية وطريقة حساب التعويض.

و قد ألزمت أيضا المادة 15 من المرسوم التطبيقي رقم 80-37 المصاب أو ذوي حقوقه والمتوفر فيهم شروط المطالبة بالتعويض من صندوق ضمان السيارات والمحددة سابقا أن يقدموا طلبات التعويض لهذا الأخير قبل رفع دعوى قضائية<sup>1</sup>، و الهدف من وجوب قيام بهذا الإجراء الإداري المسبق لرفع الدعوى هو تسوية قضايا التعويض بطريقة إدارية ودية محضة.

أما في حالة ما إذا سبق وأن صدر حكم قضائي في الحالات المشار إليها في (المادتين 12 و 13 من نفس المرسوم المشار إليه أعلاه) ضد المسؤول عن الحادث يجب هنا إرفاق طلب التعويض الذي يوجهه المصاب أو ذوي الحقوق إلى صندوق ضمان السيارات، ولقد حدد المشرع الجزائري لصندوق ضمان السيارات مهلة لا تتجاوز شهرين تحتسب من تاريخ استلام الطلب لإعطاء رأيه فيه، وإذا انتهت هذه المهلة دون أن يرد الصندوق على الطلب بالموافقة أو الرفض فيمكن للمصاب أو ذوي حقوقه اللجوء إلى القضاء لرفع دعوى ضد صندوق ضمان السيارات وذلك أمام محكمة مختصة التي وقع في دائرتها الحادث الذي نتج عنه الضرر.

إذا وقع اختلاف ما بين صندوق ضمان السيارات والمصاب أو ذوي حقوقه حول تحديد التعويض عندما يكون المسؤول عن الأضرار مجهولا أو عندما لا يحتج بحكم القضاء

<sup>1</sup> نص المادة 15 من المرسوم التنفيذي 37/80 : "يجب على المصاب أو ذوي حقوقه المتوفرة فيهم شروط المطالبة بالتعويض لهم من صندوق ضمان السيارات ، أن يقدموا طلبا بالتعويض لهذا الأخير قبل أي دعوى قضائية ، وإذا سبق أن صدر حكم قضائي في الحالات المشار إليها في المادتين 12 و 13 وجب إرفاق طلب التعويض الذي يوجهه المصاب أو ذوي حقوقه إلى الصندوق بنسخة رسمية من ذلك الحكم ."

المتمسك به ضد صندوق ضمان السيارات، أو بشأن وجود الحق في التعويض يرفع المصاب أو ذوي حقوقه الدعوى أمام المحكمة المختصة التي تفصل في النزاع القائم بين صندوق ضمان السيارات وبين المصاب أو ذوي حقوقه وذلك بمعزل عن أي مدين محتمل بالتعويض، وقد تحكم المحكمة برفض الدعوى إن كانت غير مؤسسة أو تحكم على صندوق ضمان السيارات بالتعويضات الواجبة للمضرور أو ذوي حقوقه. وفضلا عن ذلك يجوز لصندوق ضمان السيارات أن يمارس حق الرجوع على المدين سواء تم دفع التعويض بموجب طريقة التسوية الإدارية أو الحكم القضائي. أما مسألة تقادم دعوى المصاب ضد صندوق ضمان السيارات<sup>1</sup>، فيجب أن نميز ما بين حالتين وهذا حسب ما جاء في المادة 17 الفقرة الأولى والثانية من نفس المرسوم المشار إليه سابقا .

### الحالة الأولى:

عندما يكون المسؤول عن الضرر مجهولا وجب توجيه طلب التعويض الرامي إلى تعويض الأضرار الجسمانية المسببة للمصاب أو ذوي حقوقه إلى صندوق ضمان السيارات في مهلة 5 سنوات ابتداء من تاريخ الحادث.

### الحالة الثانية:

عندما يكون المسؤول عن الأضرار معروفا، فعلى المصاب أو ذوي حقوقه تقديم طلب التعويض إلى صندوق ضمان السيارات خلال مهلة 5 سنوات أيضا وذلك ابتداء إما من تاريخ الحادث وإما من تاريخ صدور الحكم القضائي الذي حاز قوة الشيء فيه. غير أن مهلة خمس سنوات السالف ذكرها لا تسري إلا من يوم علم المعنيين بالضرر الحاصل من جراء الحادث مع الملاحظة أنه يجوز للمصاب أو ذوي حقوقه الذين

<sup>1</sup> - نص المادة 17 من المرسوم 37/80 : "عندما يكون المسؤول عن الأضرار مجهولا وجب توجيه طلب التعويض للمصابين أو ذوي حقوقهم الى الصندوق الخاص بالتعويضات ضمن مهلة 05 سنوات ابتداء من تاريخ الحادث مع مراعاة الفقرة 03 أدناه وعندما يكون المسؤول عن الاضرار معروفا وجب توجيه الطلب خلال مهلة 05 سنوات نفسها وذلك ابتداء إما من تاريخ الحادث أو من تاريخ الحكم القضائي الذي اكتسب قوة الشيء المقضي فيه مع مراعاة الفقرة 03 أدناه."

تقادت دعواهم أن يرفعوا طعنا إداريا استثنائيا أمام وزير المالية للفصل فيه ويوضح المتضرر في هذا الطعن الظروف التي منعت من مطالبة صندوق ضمان السيارات بالتعويض خلال المهل المنصوص عليها في المادة 17 المشار إليها<sup>1</sup>.

حاولنا في هذا المبحث تبيان الجهات المختصة بتعويض ضحايا حوادث المرور أو ذوي حقوقهم والتي تختلف باختلاف الخطأ المرتكب من جهة والوضعية القانونية للمسؤول من جهة أخرى، و صندوق ضمان السيارات مهمته تتمثل في تعويض ضحايا حوادث المرور في الحالات الاستثنائية، وهذا متى توافرت الشروط المنصوص عليها في الأمر رقم 74-15 وكذا المرسوم رقم 80-34، كما يباشر دعاوى الرجوع ضد المسؤول المتسبب في الحادث.

وبالتالي يتجلى مما سبق ذكره أن مهمة صندوق ضمان السيارات في الجزائر تتمثل في تحقيق المصلحة العامة فهو مؤسسة عمومية تشتغل تحت سلطة وزارة المالية، ومهمته الأساسية اجتماعية وذات مصلحة عامة، ولكن يبقى الصندوق جهاز خاص، ولو ظهر ببعض سمات قانون العام، فضلا على ذلك تمتعه بالشخصية الاعتبارية فهذا لا يعني أنه مصلحة تابعة للدولة هذا من جهة. ومن جهة أخرى فهو خاضع لوصاية وزير المالية وبالتالي لا يتمتع بالاستقلالية التامة عن الدولة، ضف إلى ذلك مسألة تمويله فلقد لاحظنا في المطلب الثاني أن جل مصادر تمويل الصندوق هي موارد مالية خاصة وليست أموال عامة تستقطع من ميزانية الدولة، كما أنه لا يمتلك تنظيم قطاعي للقيام بمهمته المتمثلة في التعويض. أما من حيث التقاضي كما رأينا فالمنازعات المتعلقة بكل دعوى خاصة بالمسؤولية الرامية إلى طلب تعويض الأضرار من صندوق ضمان السيارات من اختصاص المحاكم العادية.

<sup>1</sup> الأستاذ بن قارة بوجمعة -مدير التنظيم والمنازعات بالشركة الوطنية للتأمين -مطبوعة بعنوان النظام القانوني للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر -صادرة في أكتوبر 2009 .

فلا يمكن وصف صندوق ضمان السيارات على أنه مؤسسة عمومية إدارية لأنه لا يقوم بوظيفة ذو صبغة إدارية محضة ولو أنه يهدف إلى تحقيق مصلحة عامة مثلها مثل شركات التأمين وهي تعويض ضحايا حوادث المرور هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإن تنظيم الإداري للصندوق شبيه بالتنظيم الإداري للشركات التجارية و لا يتكون من قطاعات إدارية، ومن الناحية الاقتصادية، يعتبر الصندوق إحدى وسائل الهامة للادخار وذلك بواسطة تجميع رؤوس الأموال المكونة من المساهمات التي تقدمها جهات مختلفة و التي تمثل في الحقيقة رصيذا لتغطية نتائج المخاطر المترتبة عن حوادث المرور. إلا أن هذا الرصيد غالبا ما يوظف في عمليات استثمارية وتجارية لأن التجربة قد أثبتت بأن المخاطر لا تتحقق في كل الحالات حتى وإن تم ذلك فهذا لا يكون في وقت واحد وبالتالي يعتبر صندوق ضمان السيارات مؤسسة عمومية اقتصادية، وعليه فطبقا للأمر رقم 104-2001<sup>1</sup> فإنها تخضع للقانون الخاص.

والملاحظ أن الأمر رقم 69-107 الصادر بتاريخ 1969/12/31 المتضمن قانون المالية لسنة 1970 وبموجب مادته 70 اعتبر الصندوق الخاص بالتعويضات<sup>2</sup>-التسمية السابقة- مؤسسة مالية يتمتع بالشخصية القانونية، وعليه فالتكييف القانوني الذي أعطي للصندوق في ظل هذا الأمر مناسب و صحيح.

فإذن المسألة تنظيمية وتحكمية لهذه المؤسسة المكلفة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث السيارات لا غير، وبذلك أبقى المرسوم السابق الذكر في هذا المجال على نفس الأحكام الواردة فيما يخص الالتزامات ما بين الصندوق الخاص بضمان التعويضات وغيره مما سبق ذكرهم، وبذلك تحيلنا المادة الرابعة من المرسوم رقم 103-04 إلى تلك الأحكام بالنص عليها ضمنا حين ترى بأن صندوق ضمان

<sup>1</sup>- الأمر رقم 04-2001 المؤرخ في 20 أوت 2001 المتعلق بتنظيم المؤسسات الاقتصادية وتسييرها وخصصتها. الجريدة الرسمية رقم 22 أوت 2001، العدد 74-09.

<sup>2</sup>- الأستاذ بن قارة بوجمعة -مطبوعة بعنوان النظام القانوني للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر -صادرة في أكتوبر 2009. موجهة لطلبة المدرسة العليا للقضاء الدفعة العشرون.

السيارات «يتولى مهمة تحمل كل أو جزء من التعويضات الممنوحة إلى ضحايا الحوادث الجسمانية أو ذوي حقوقهم، التي تسبب في وقوعها عربات برية ذات محرك، وفي حالة ما إذا ظل المسؤول عن الأضرار مجهولاً، أو مسقوفاً عنه الضمان، أو كانت تغطيته غير كافية، أو غير مؤمن وتبين أنه غير قادر على الوفاء جزئياً أو كلياً وهو نفس المعنى الوارد في المادة 24 / 2 من الأمر رقم 74-15 السابق الإشارة إليها وتؤكد ذلك المادة 19 من نفس المرسوم 04-103 بأن الصندوق يتولى التعويضات والمصاريف المدفوعة في إطار الحوادث التي تقع على عاتق الصندوق والحاصلة من الإيرادات والمتمثلة فيما ذكرته المادة 18 من المرسوم 04-103 حيث تعدد موارد الصندوق مما يأتي:

- 1- رصيد حساب التخصيص رقم 029-302 الذي عنوانه الصندوق الخاص بالتعويضات.
- 2- مساهمات المسؤولين عن الحوادث غير المؤمنين عليها.
- 3- التحصيلات التي أجريت على عاتق أصحاب التعويضات.
- 4- حصائل توظيف أموال الصندوق.
- 5- الزيادة الحاصلة على الغرامات المالية في إطار العقوبات النافذة على تأمين السيارات.
- 6- مساهمات المؤمنين المحددة ب % 03 من أقساط التأمين الصافية من الإلغاءات والرسوم بما في ذلك الضمانات الفرعية المقبوضة بعنوان تأمين السيارات.
- 7- مساهمات شركات التأمين بالتناسب مع المقبوضات في فرع "السيارات" التي تستغلها وفق حاجات الصندوق للنفقات الباقية التي تقع على عاتقه.
- 8- التخصيصات المحتملة لميزانية الدولة.
- 9- كل الموارد الأخرى التي يمكن أن تمنح للصندوق، وهذا ما ورد مضمونه تقريباً في نص المادة 32 من الأمر رقم 74/15 إلا في بعض التعديلات الطفيفة ممثلة في

زيادة مساهمات المؤمنين التي كانت محددة ب 2 % من أقساط التأمين وأصبحت بموجب التعديل 3 % .

وخلاصة القول في هذا المبحث أن المشرع الجزائري في التأمين الإلزامي كما في التأمينات الإجتماعية والتأمينات عموما وفي القانون المدني... إلخ قد إعتد عدة أساليب لتقدير تعويض أضرار حوادث المرور أهمها: التقدير على أساس الأجر أو والمرتب- الفعلي والتقدير على أساس حساب النقطة الإستدلالية - والتقدير على أساس الجدول الحسابي أو الوصف بالنسبة للأعمال والمهن الحرة .

وبالنسبة لصندوق ضمان السيارات الهدف من إنشائه بصفته مؤسسة غير تجارية ولا مؤمنة - إنما هو إحتياط بهدف إنساني إجتماعي يتدخل حين تعوز الضحايا الحاجة من جهة ولا يجدون سبيلا آخر لإسعافهم وجبر ضررهم وحتى يحصل الضحايا من هذا النظام على تعويض أضرارهم الجسمانية فقط، عليهم أن يثبتوا إستيفائهم لشروط عدة عامة وخاصة، وعليهم كذلك القيام في مواعيد خاصة بإجراءات ترمي إلى طلب التعويض وديا سواء مع المسؤول أولا وتبليغ الصندوق بذلك وانتظار رايه إذا كانت تلك المصالحة لم تشمل كامل التعويض المستحق تمهيدا لطلب التكملة من الصندوق لباقي التعويض .وعلى الضحايا كذلك في حالة رفض الصندوق للطلب أوالمصالحة اللجوء إلى القضاء الجزائري أو المدني وما ينجم عن ذلك من إجراءات ونفقات ينبغي تكبدها قبل الحصول من الصندوق على المطلوب وإن نجحت هذه الدعوى أو تلك، مع ما في ذلك من إرهاب للضحايا إرهابا قد يكون افضل من الحرمان - رغم الضرر - من أي تعويض . وأخيرا، وفي سبيل التخفيف من معاناة الضحايا تجاه الصندوق أو

المسؤولين المعسرين أو غير المؤمنين أقترح على المشرع الجزائري أن يسن قاعدة تعطي الحق لمثل هؤلاء الضحايا في التعويض الآلي عن الجسمانية و كذا الأضرار المادية من قبل الصندوق، ويتولى هذا الأخير الرجوع على المسؤولين أو على خزينة

الدولة بما دفعه باعتبار أن الدولة مسؤولة عن حوادث المرور لأنها تملك تنظيم المرور وتنظيم سلوك أشخاصه.

### أ. إجراءات الحصول على التعويض أمام القاضي الجزائي :

نظرا لكون الدعوى العمومية ملك للمجتمع يمارسها ويباشرها قضاة النيابة العامة متى وقع حادث مرور جسماني، فإن مصالح الضبطية القضائية تقوم بالتحريات الأولية اللازمة لمعاينة الحادث وتحرير محضر بشأنه<sup>1</sup> وهذا حسب المادة 45 من المرسوم 351-80 ثم يرسل أصل المحضر ونسخة أخرى منه مصادق عليها إضافة إلى جميع الوثائق الثبوتية والخريطة الخاصة بالحادث خلال مهلة 54 أيام من تاريخ انتهاء التحقيق إلى نيابة الجمهورية، ونسخة أخرى من المحضر إلى شركات التأمين المعنية، كما يمكن للمضروب أو ذوي حقوقه طلب نسخة من وكيل الجمهورية في مهلة أقصاها 54 يوما من تاريخ تقديم طلبه. وبعد تصرف وكيل الجمهورية في الملف المحال إليه من طرف الضبطية القضائية ويحدد له جلسة بعد إحالته على محكمة الجناح أو المخالفات، وبهذه الكيفية يصبح طرفا في الدعوى العمومية، وأن القاعدة العامة تنص على أن الحق الخاص للمطالبة بالتعويض هو من اختصاص المحاكم المدنية، لكن المشرع الجزائري استثنى من هذه القاعدة دعوى المطالبة بالتعويض عن الضرر الناشئ مباشرة عن الفعل الإجرامي وأجاز للمحكمة الجزائية أن تفصل فيه بصفة تبعية للدعوى العمومية.

إن يحق للمضروب المطالبة بحقه في التعويض من خلال الادعاء بالحق المدني أمام المحكمة الجنائية، فإذا ألحق بالمضروب إصابة بدنية من حادث السيارة فإن ذلك يؤدي

<sup>1</sup>-المادة 01 من المرسوم رقم 351-80 المؤرخ في 16 فيفري 1980 المتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار.

في أغلب الأحوال إلى قيام جريمة جنائية من جانب السائق أو المالك تتمثل في القتل أو الجروح الخطأ أو مخالفة أحكام المرور التي يرتب عليها القانون جزاء جنائياً<sup>1</sup>.

ب. الإجراءات اللازمة للحصول على التعويض أمام القاضي المدني:

إن الدعوى المدنية للمطالبة بالتعويض على الضرر الناشئ عن حوادث المرور قد تفصل فيها المحكمة الجزائية، وقد تختص بها المحكمة المدنية باعتبارها صاحبة الولاية بها، فعند وفاة المتسبب في الحادث، وكذلك في حالة حفظ حقوق الضحية أو ذوي حقوقها فيبقى السبيل الوحيد للمضروب وذويه هو استدعاء شركة التأمين طريق المطالبة المدنية بعد استدعاء جميع الأطراف، وقد استوجب قانون أمام الجهة القضائية واستدعاء الصندوق الخاص بالتعويضات فجميع الدعاوى الناشئة عن حوادث السيارات وتلك المرفوعة من المتضررين متى كانت مقبولة ومؤسسة موضوعاً يفصل فيها بموجب حكم يقضي بعدم مسؤولية المؤمن له أو يقضي بمسؤوليته والزامه بالتعويض فإن حجية هذا الحكم من شركة التأمين تختلف باختلاف ما إذا كان المؤمن له قد واجه الدعوى وحده أم واجهها بالاشتراك مع شركة التأمين أم كانت هي التي واجهتها وحدها.

**الحالة الأولى: الحالة التي يواجه فيها المؤمن له وحده المسؤولية**

عملاً بمبدأ تبعية المسؤولية المدنية للمسؤولية الجزائية، يجعل الحكم الذي تصدره المحكمة الجزائية بإدانة المؤمن له جزائياً حجة على المؤمن من حيث تحقيق المسؤولية والمطالبة بتقسيمها بين المؤمن له والمضروب بقدر الخطأ المرتكب في حين يتمثل الجزاء الذي يتعرض له المؤمن له عند الإخلال بالالتزام السابق في إمكانية رجوع المؤمن عليه بقيمة ما يكون قد أداه من تعويض للمضروب، ويتأكد ذلك الرجوع في حالة اثبات المؤمن أن الحكم الصادر في دعوى المسؤولية كان نتيجة التواطؤ بين المؤمن له والمضروب، (أو أن الحكم قد استند إلى تصالح المؤمن له مع المضروب)،

<sup>1</sup> - محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين، الإيجار منها، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 4001، ص 142.

وكذا دعوى الحلول لكي يحل المؤمن محله في دفع التعويضات المحكوم بها عليه للمحكوم له، كما تجدر الإشارة إلى أن شركة التأمين لا يجوز بها الاعتراض أو الامتناع عن تنفيذ الأحكام.

**الحالة الثانية: الحالة التي يشارك المؤمن فيها المؤمن له في مواجهة دعوى المسؤولية**

إذا صدر حكم من القاضي بدعوى تعويض المضرور، فإن المؤمن له يمكن أن يكتب مذكرة أثناء الجلسة حلول المؤمن محله في دفع التعويض للمضرور مباشرة بدلا من الرجوع عليه بدعوى الضمان، وهذا طبقا لأحكام المادة 31 و 11 من قانون التأمينات 31-88 .

**الحالة الثالثة: التي يواجه فيها المؤمن وحده دعوى التعويض**

إن الحكم الصادر بتعويض المضرور أو المتضرر من تكون حجة على المؤمن وذلك أن المؤمن له قد يكون هو المتضرر طالب التعويض لعدم وجود المسؤول الذي يمكن أن يرفع الدعوى ضده، وقد يكون المتضررين ذوي الحقوق المؤمن له في حالة وفاة نتيجة حادث مرور دون أن يكون هناك من هو مسؤول عن الحادث لترفع الدعوى ضده، فيرفع ذوي الحقوق دعوى التعويض إلى المؤمن وهذا حسب النص المادة 08 من الأمر 15/74 ، وبهذا نكون قد تطرقنا إلى كل اجراءات الحصول على التعويض سواء بطريق ودي بمبادرة لشركة التأمين بقيامها بعرض الوفاء على المضرور أو قضايا أمام القاضي الجزائري أو القاضي المدني.

وتجدر الإشارة إلى أنه وبموجب المرسوم التنفيذي رقم 09-111 تم استحداث جهاز جديد في مجال التعويض عن حوادث المرور ألا وهو صندوق ضمان المؤمن لهم وهذا تكريسا دائما من طرف المشرع الجزائري لمبدأ الضمان العام في حصول المضرور من حوادث المرور على التعويض مباشرة من المؤمن الذي غالبا ما يكون شركات تأمين أو بصفة استثنائية في حالات معينة من طرف صندوق ضمان

السيارات أو من صندوق ضمان المؤمن لهم في حالة عجز أو إفلاس شركات التأمين فعليا ولهذا لا بأس من إعطاء لمحة مختصرة عن هذه الهيئة التابعة في تسييرها إلى صندوق ضمان السيارات .

### • صندوق ضمان المؤمن لهم ( صندوق ضمان التأمينات ) :

#### أ.الإطار العام :

يعد صندوق ضمان المؤمن لهم ، هيئة استحدثتها السلطات العمومية عبر المادة 59 من قانون المالية التكميلي لسنة 2008. هذا التدبير أدخل تعديلا على المادة 213 مكرر للأمر رقم 95 . 07، المؤرخ في 25 جانفي 1995، والمعدل والمتمم بالقانون 04-06 والمتعلق بالتأمينات. ويتكفل صندوق ضمان التأمينات، بدفع جزء أو كل الديون نحو المؤمنين وكل المستفيدين من عقود التأمين، في حالة عجز أو عدم قدرة شركات التأمين على الدفع والتعويض.

كيف يتم تجنيد ورصد أموال هذا الصندوق؟

يتم تمويل موارد صندوق ضمان التأمينات، من خلال اشتراكات سنوية لشركات التأمين و / أو إعادة التأمين وفروع شركات التأمين الأجنبية المعتمدة، وبشرط ان لا يتجاوز المبلغ 01 بالمائة من اكتتابات أقساط التأمين صافية من الإلغاءات .

وتحدد طرق تنظيم وتسيير و الشروط المالية للصندوق عبر الصيغ التنظيمية المعمول بها.

ما هي مهمة صندوق ضمان التأمينات؟

إن المهمة الرئيسية لصندوق ضمان التأمينات هو الحلول محل شركة التأمين في حالة عجزها أو إفلاسها المثبت فعلياً. لكي يتسنى له التكفل جزئياً أو كلياً، وفي إطار الموارد المتوفرة ، بالديون اتجاه المؤمنين والمستفيدين من عقود التأمين<sup>1</sup>.

كيف تمت هيكلة صندوق ضمان التأمينات؟

حدد المرسوم التنفيذي المؤرخ في 7 أفريل 2009 ، إجراءات التنظيم والتسيير وكذا الشروط المالية له، ونص على استحداث هيئة للتعويض .  
وحددت المادتين 11 و12 من المرسوم التنفيذي المشار إليه أعلاه، استحداث لجنة لتعويض المؤمنين، والتي تتكفل بدراسة ملفات التعويض، و تقترح للوزير المكلف بالمالية مستويات ونسب التعويض، وتقدم له رأياً في كل ما يتعلق بتسيير هذا الصندوق.

ب.تسيير الصندوق :

أولت مهمة تسيير صندوق ضمان التأمينات، طبقاً للمادة الثامنة من المرسوم التنفيذي الذي كرس تأسيسه، لصندوق ضمان السيارات والذي يتضمن اتفاقية تسيير بين هذا الأخير ووزارة المالية<sup>2</sup>.

ويتولى المدير العام لصندوق ضمان السيارات مسؤولية تسيير الصندوق وبهذه الصفة ، يقوم بما يأتي :

- يحضر اجتماعات اللجنة و يسهر على تنفيذ مداولاتها .
- ينفذ نفقات الصندوق .

<sup>1</sup> - أنظر المادة 213 مكرر - التي تم إضافتها بواسطة القانون 06 - 04 المتعلق بالتأمينات والمعدل والمتمم للأمر 07-95 .

<sup>2</sup> - أنظر المادة الثامنة من المرسوم التنفيذي 09-111 المتضمن إجراءات تنظيم و سير صندوق ضمان المؤمن لهم.

- يتابع تحصيل الاشتراكات المخصصة للصندوق.

- يمثل الصندوق إزاء الغير .

- يمثل الصندوق أمام العدالة وفي كل أعمال الحياة المدنية

طرق وآجال تدخل صندوق ضمان التأمينات؟

يتدخل صندوق ضمان التأمينات، بعد إخطاره من طرف لجنة الإشراف على مراقبة التأمينات، وبعد تقرير مفصل من طرف الإدارة القضائية، التي تحقق وتقر وتوثق عجز موارد شركة التأمين المفلسة. وعلاوة على ذلك، تقدم لجنة الإشراف والمراقبة مراسلة فيها قائمة اسمية وعددية لديون شركة التأمين اتجاه المؤمن والمستفيدين من عقود التأمين، أو ذوي الحقوق، وكل الوثائق التي تثبت تلك الحالات. وحدد القانون الساري المفعول لصندوق ضمان التأمينات، مدة ستة أشهر على الأكثر، كأجل لدفع التعويضات، من تاريخ إيداع الوثيقة الخاصة بذلك.

وتحدد قائمة الأشخاص المعنويين والطبيعيين الذين لا يمكن لهم الاستفادة من أي تعويض، بواسطة الإجراءات التنظيمية والقانونية المعمول بها<sup>1</sup>. وحسب نص المادة 03 من المرسوم التنفيذي 111-09 فإن الصندوق يتدخل بناء على تبليغ من لجنة الإشراف على التأمينات وبعد تقرير معلل يحرره الوكيل المتصرف القضائي يثبت عدم كفاية أصول الشركة العاجزة .

فلجنة الإشراف على التأمينات<sup>2</sup> ترسل الى الصندوق كشفا اسميا لديون الشركة الى المؤمن لهم وللمستفيدين من عقود التأمين أو ذوي حقوقهم وكذا كل وثيقة ثبوتية مرفقة بالكشف، ويقوم الصندوق بتعويض المؤمن لهم وللمستفيدين من عقود التأمين

<sup>1</sup>- أنظر المادة السابعة 7 من المرسوم التنفيذي 111-09 التي تحدد الأشخاص الممنوعين من الحصول على أي تعويض من صندوق ضمان المؤمن لهم .

<sup>2</sup>- أنظر المرسوم التنفيذي 113-08 المؤرخ في 09 افريل 2008 يوضح مهام لجنة الإشراف على التأمينات .

أو ذوي حقوقهم في أجل أقصاه ستة (6) أشهر ابتداء من تاريخ إيداع الكشف المذكور في المادة 4 من نفس المرسوم و بناء على اقتراح لجنة تعويض المؤمن لهم والمنصوص عليها في المادة 11 من نفس المرسوم يحدد قرار الوزير المكلف بالمالية مستويات التعويض التي يتكفل بها الصندوق. ولا يمكن للأشخاص المحددين في المادة 07 من نفس المرسوم الاستفادة بأي حال من الأحوال من التعويض من قبل الصندوق وهم :

أ - المتصرفون، المسيرون ومحافظو الحسابات، والشركاء المسؤولون شخصيا عن الحياة المباشرة أو غير المباشرة ل 1 % على الأقل من رأسمال الشركة العاجزة وكل الأشخاص من ذوي الصفة المماثلة في شركات أخرى للمجمع .

ب - الشركات وسماسرة التأمين المعتمدون بموجب الأمر رقم 95 - 07 المؤرخ في 25 يناير سنة 1995 ، المعدل والمتمم ، باستثناء العقود المكتتبة لفائدة أجرائهم أو زبائنهم.

كما تقصى وتستننى من التعويض ، الأضرار التي تقع بعد اليوم الثلاثين في منتصف الليل، ابتداء من تاريخ نشر قرار الوزير المكلف بالمالية في الجريدة الرسمية والمتضمن سحب اعتماد الشركة العاجزة .



## الخاتمة :

لقد توصلنا في ختام دراستنا أن المشرع الجزائري ارتأى الأخذ بما وصل إليه اجتهاد كل من الفقه والقضاء، حين أقام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات على أساس موضوعي قوامه حصول الضرر الذي يترتب عنه الالتزام بضمان التعويض إلى المضرور أو ذوي حقوقه في كل الحالات تعويضا تلقائيا، وجعل تقدير التعويض يتم وفق جدول معد لذلك مسبقا، ولا سلطة للقاضي في تقدير التعويض في مثل هذه المسؤولية، وهذا منذ صدور الأمر رقم 15/74 والمتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار الجسمانية للضحية أو ذوي حقوقها المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88، وخاصة بعد صدور المراسيم التطبيقية له سنة 1980 وبذلك أصبح الحق في التعويض عن الأضرار الجسمانية غير مرتبط بأحكام المسؤولية المدنية التقليدية، إلا أن أحكام هذه الأخيرة كانت قد مهدت لظهور القانون الخاص بالمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات السابق الإشارة إليه، وأصبح لا يشترط في ذلك سوى تدخل السيارة في الحادث الضار، بالإضافة إلى التأمين عليها تأميناً إلزامياً، ومن ثم فلا تخضع هذه المسؤولية إلى وسائل الدفع مطلقاً سواء من قبل المسؤول عن الضرر أو من قبل المؤمن. وهكذا يكون المجتمع قد تكفل بالمصاب من حوادث السيارات أو ذوي حقوقه من خلال إقامته المسؤولية في ذلك على أساس نظرية الضمان، ولو بقي المسؤول عن الأضرار مجهولاً، أو سقط حقه في الضمان وقت الحادث، أو كان ضمانه غير كاف، أو كان غير مؤمن عليه أو ظهر بأنه غير مقتدر كلياً أو جزئياً، بل حتى خطأ الضحية نفسه يعطيه الحق في التعويض، ولا تهم مسؤوليته أثناء الفصل في الدعوى إلا في حالات استثنائية نصت عليها المواد 13-14 من الأمر رقم 74-15، وبذلك فقد تيسر لنا معرفة أن المشرع قد قصد حماية المضرور أو ذوي حقوقه حين نظر إليه وحده من جهة الحق في التعويض، لا إلى المسؤول عن الضرر في النظرية الشخصية أو في نظرية تحمل التبعة. وبالرغم

من ذلك فقد ازدادت حوادث السيارات بصورة مطردة ومخيفة، حتى أضحت وكأنها حرب خفية من حيث التكلفة البشرية والمادية والاقتصادية، ومن حيث الآلام التي تحدثها بالمضرور أو ذوي حقوقه . وفي الواقع أن الجميع يقر بما فيها الأحكام والقرارات التي تصدر عن القضاء، بأن وقوع هذه الحوادث الضارة بفعل المركبات بشتى أنواعها يكون في الغالب نتيجة خطأ وإهمال من حارسها وخاصة السائق لها، ولذلك فإن قيام المسؤولية المدنية عنها على أساس فكرة الخطأ لا يمكن استبعادها مطلقا عن فكرة الضرر، حيث في الغالب يكون الخطأ هو السبب الرئيسي في إحداث الأضرار الجسمانية والمادية.

و ذلك أفلا يمكن اقتراح تأسيس المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات على أساس مزدوج واحد قوامه الخطأ الثابت كأساس أصلي، لا يمكن للحارس فيه على السيارة أن يتخلص من مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه، على أن يبقى الضمان كأساس احتياطي الهدف منه مساعدة المضرور وإغاثة في كل الأحوال كما سبق أن أشرت إلى ذلك. إن هذا الأساس المزدوج الواحد لقيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ليس القصد منه حسب رأي التوفيق ما بين النظريتين فقط، بقدر ما نبحت أيضا على أمان وحماية أكثر، إذ نقي المرء ولو نسبيا من حوادث المركبات الضارة والتي ما فتئت تزداد وبذلك نجعل من خطأ سائق المركبة المسببة للضرر أساسا أصليا لقيام مسؤوليته والتي لا يمكن له أن ينفى عنها إلا بواسطة السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه، ومن ثم فإن هذا السائق أو القائد للمركبة يتخذ في قيادته وسياقته لها جانب الحيطة والتبصر، وإلا عد مسؤولا تلقائيا عن خطئه الضار ففي تأسيس المسؤولية هنا على أساس الخطأ الثابت في جانب الحارس المسؤول هوزيادة في التزام السائق بأخذه جانب الحيطة والحذر في قيادته للمركبة وإلا عد مسؤولا مسؤولية أصلية كأصل عن الضرر الذي تحدثه مركبته التي يقودها ما لم ينف ذلك بواسطة السبب الأجنبي، على أن تبقى شركة التأمين المؤمن كضامن احتياطي يضمن

التعويض للمضروور أو ذويه في كل الحالات نظرا لملاءتها على أن تعود على ما دفعته من تعويض للمضروور أو ذوي حقوقه على الحارس للسيارة المسؤول عن الخطأ الضار بواسطتها وخاصة إذا كان متعمدا، وما اعتياد التهور في السياقة أو السياقة في حالة سكر، أو في حالة تعاطي للمخدرات، إلا كالخطأ العمدي من حيث النتائج الضارة والكلفة البشرية والاقتصادية لأمن الأفراد والمجتمع، ذلك ما نلاحظه في مضامين كثير من الأحكام والقرارات القضائية المتضمنة لذلك هذا من جهة، ومن جهة أخرى كذلك، وقطعا لدابر ما يتقوه به بعض السائقين المتهورين في التهرب من مسؤولياتهم عن أخطائهم الضارة في حوادث السيارات بالقول بأن شركة التأمين هي في الأخير من تكون مسؤولة عن تعويض المضروور أو ذوي حقوقه، وبذلك لا يترك لمثل هؤلاء الحبل على القارب، وقد يذهب البعض بأن شركات التأمين في الأصل هي الملتزمة بضمان تعويض المضروور أو ذوي حقوقه، بمقتضى العقد المبرم بينها وبين المؤمن له عن الأضرار التي تحدثها السيارة المؤمن عليها، ومن ثم فالتعويض يدفع من الأقساط المؤمن بها لتغطية الأضرار على مجموع السيارات المؤمن عليها لدى المؤمن أو شركة التأمين، ولا حق في المطالبة بالتعويض من قبل المضروور أو ذوي حقوقه من المسؤول عن الضرر، إنما له الحق في مطالبة شركة التأمين بذلك، ولا حق لشركة التأمين أن تعود بما دفعته من تعويض على المسؤول.

ولكن ماذا يمنع المشرع من تشديده في الالتزام وجعله غاية وهو ألا يرتكب الحارس للسيارة المؤمن عليها خطأ ضارا بفعلها وهي تحت حراسته، ومن ثم يضع هذا الأخير في حسابانه واجب أخذ الحيطة والحذر والتبصر في قيادة السيارة واستعمالها وتوجيهها ورقابتها لأن السيارة آلة خطيرة، وهنا في الغالب لا يحدث الخطأ الضار من قبل الحارس لها إلا إذا كان هناك سبب أجنبي لا يد للحارس فيه، ويجب إثباته من قبله، وفي هذه الحالة تتولى شركة التأمين ضمان التعويض للمضروور أو ذوي حقوقه من

أقساط التأمين عن المسؤول عن الضرر، على ألا تعود عليه بما دفعته من تعويض . لأنه قد استعمل السيارة استعمالا عقلانيا وسليما آخذا في قيادتها كل الحيطة والحذر . ولقد أضحى منافع السيارة ضرورية، والتي تفوق الأضرار المترتبة عنها، والتي يتولى المجتمع التكفل بالتعويض عنها من خلال أصحاب السيارات المؤمنين عليها، ولكن على شرط أن تكون الأضرار الناجمة عنها غير متعمدة من حارسها، أو أن حارسها لم يستطع نفي السبب الأجنبي عن تدخل السيارة في الحادث الضار، إذ أن ذلك يجب أن يتحملها الحارس لها لوحده، باعتباره قد أخل بالتزامه وهو تحقيق الغاية القانونية والمحددة، وهو عدم ارتكابه للخطأ الضار الذي أصاب الغير بفعل سيارته التي يقودها أو يحرسها.

ولذلك يجب على المشرع الجزائري أن يتجه إلى تأسيس المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات على أساس مزدوج واحد قوامه الخطأ الثابت المفترض في جانب الحارس للسيارة وهذا كأساس أول بالإضافة إلى ذلك وفي الآن ذاته أن يجعل من فكرة ضمان التعويض الوارد في المادة الثامنة من الأمر 15/74 أساسا ثانيا يضمن من خلاله حق المضرور أو ذوي حقوقه في الحصول على التعويض بصفة فورية وتلقائية في جميع الحالات طبقا للجدول المعد لذلك، على أن تعود شركات التأمين على المسؤول عن الضرر بما دفعته من تعويض للمضرور إذا ثبت عنه أنه قد أخطأ ولم يستطع نفي ذلك بواسطة السبب الأجنبي كما سبق أن أشرت إليه، على أن يزيد المشرع من مقدار نسبة مبلغ التعويض إلى المضرور أو ذوي حقوقه من بعده نظرا لكثير من التطورات التي تحدث بالمجتمع.

وفي الأخير أمل أن أكون قد وفقت بإضافة لبنة في بناء صرح الدراسة القانونية في مجال يتسم بالحساسية والأهمية والتطور والتأثير في السياسة التشريعية اجتماعيا واقتصاديا في الجزائر ألا وهو مجال التأمين الإلزامي عن حوادث المرور وكيفية

التعويض عن الأضرار الناجمة عن هذه الحوادث والنصوص القانونية الضابطة له  
والمساعدة على الوقاية والحد من حوادث المرور .

## قائمة المراجع

أولاً) المراجع باللغة العربية:

### 1\_ المراجع العامة:

- 1) إبراهيم أبو النجا: التأمين في القانون الجزائري، الجزء الأول "الأحكام العامة طبقاً لقانون التأمين الجديد الصادر بتاريخ 9 أوت 1980"، ديوان المطبوعات الجزائرية، الطبعة الثانية، الجزائر، 1992.
- 2) أحمد شوقي محمد عبد الرحمان: مدى التعويض عن تغير الضرر في جسم المضرور وماله في المسؤولية التقصيرية والعقدية، منشأة المعارف-الإسكندرية-2005.
- 3) أحمد السعيد شرف الدين: انتقال الحق في التعويض عن الضرر الجسدي، مطبعة الحضارة العربية، القاهرة، 1986.
- 4) أمجد محمد منصور: المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن الجمادات، الطبعة الأولى، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2002.
- 5) أحمد حشمت أبو ستيت: نظرية الالتزام في القانون المدني، الكتاب الأول مصادر الالتزام، الطبعة الثانية، مطبعة مصر، مصر، 1954.
- 6) أحمد تيجاني بلعروسي و رشيد وابل: قانون التأمينات الاقتصادية، الطبعة الأولى، دار هومة، الجزائر، 2005.
- 7) إبراهيم الدسوقي أبو الليل: المسؤولية المدنية بين التقيد و الإطلاق، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980.
- الحقوق العينية الأصلية، دار النهضة العربية، الكويت، بدون تاريخ النشر.
- تعويض الضرر في المسؤولية المدنية، مطبوعات جامعة الكويت، الكويت، 1995.
- 8) جيلالي بغداددي: كتاب الاجتهاد القضائي في المواد الجزائية، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2002.
- 9) بن خروف عبد الرزاق: التأمينات الخاص في التشريع الجزائري، الطبعة الثالثة، بدون دار الطبع الجزائر، 2002.
- 10) توفيق حسن فرج: الأصول العامة للقانون، الدار الجامعية للطباعة و النشر، بيروت، 1975.
- أحكام الضمان (التأمين) في قانون اللبناني، دار النهضة العربية - القاهرة - 1979.

- 11) جديدي معراج: مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003.
- 12) جلال محمد إبراهيم: التأمين وفقا للقانون الكويتي، دراسة مقارنة مع القانون المصري والفرنسي مطبوعات جامعة الكويت، الكويت، 1989.
- 13) حسين عبد اللطيف حمدان: الضمان الاجتماعي، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الثانية، 2002.
- 14) حمدي باشا عمر، القضاء المدني، دار هومة الجزائر، 2004.
- 15) يحي أحمد موافي: المسؤولية عن الأشياء، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1992.
- 16) خالد جمال أحمد حسن: الوسيط في عقد التأمين في ظل القانون المدني البحريني، الطبعة الأولى، مطبعة جامعة البحرين، البحرين، 2007.
- 17) سليمان مرقس: المسؤولية المدنية (تقنيات البلدان العربية)، الطبعة الأولى، دار النشر، القاهرة 1971.
- 18) صلاح الدين الناهي: الوجيز في النظرية العامة للالتزامات، مطبعة العاني، بغداد، 1946.
- 19) رمسيس بهنام: البوليس العلمي أو فن التحقيق، منشأة المعارف، مصر، 1996.
- 20) راشد راشد: التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري المؤرخ في 09 أوت 206، 1980، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992.
- 21) عبد الرزاق أحمد السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني، طبعة جديدة، عقود الغرر، عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، دار إحياء التراث العربي بيروت لبنان 2008.
- 22) عبد الله سليمان: دروس في شرح قانون العقوبات الجزائري - القسم الخاص، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.
- 23) عبد الخالق النواوي: جرائم القذف والسب وشرب الخمر بين الشريعة والقانون، مكتبة الانجلو المصرية مصر، 1981.
- 24) عبد المجيد زعلاني: قانون العقوبات الخاص، مطبعة الكاهنة، الجزائر، 2002.
- 25) عبد الودود يحي: الموجز في نظرية العامة للالتزامات - القسم الأول - مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، مصر، 1984-1985.

- (26) عزيز كاظم جبر: الضرر المرتد وتعويضه في المسؤولية التقصيرية، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998.
- (27) عوابدي عمار: نظرية المسؤولية الإدارية، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2004.
- (28) عاطف نقيب: نظرية المسؤولية عن فعل الأشياء في مبادئها القانونية وأوجهها العلمية، منشورات عويدات بيروت، 1980.
- (29) عبد القادر العطير: التأمين البري في التشريع الأردني، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع - عمان - 1995.
- (30) عبد العزيز سعد: شروط ممارسة الدعوى المدنية أمام المحاكم الجزائرية، الديوان الوطني للأشغال التربوية، الجزائر، 2002.
- (31) عمار بوضياف: النظرية العامة للقانون، دار ربحانة، الجزائر، 2008 .
- (32) عبد الودود يحيى: الموجز في عقد التأمين، دار النهضة العربية، مصر، بدون تاريخ النشر.
- (33) فتحي عبد الرحيم عبد الله: التأمين (قواعده، أسسه الفنية، والمبادئ العامة لعقد التأمين)، منشأة المعارف، مصر، 2001.
- (34) فايز أحمد عبد الرحمان: أثر التأمين على الالتزام بالتعويض "دراسة في قانونيين المصري والفرنسي والشريعة الإسلامية، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2006.
- (35) محمد زهدور: المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، الطبعة الأولى، دار الحداثة، بيروت، لبنان، 1990.
- (36) محمد صبري السعدى: مصادر الالتزام (النظرية العامة للالتزامات) القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، دار الكتاب الحديث، الجزائر، 2003.
- (37) مصطفى العوجي: - القانون المدني المسؤولية المدنية ج2، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الثانية 2004.

-القانون الجنائي، المسؤولية الجنائية، الجزء الثاني، الطبعة الأولى، مؤسسة نوفل، بيروت 1985.

38) محمد شكري سرور: سقوط الحق في الضمان "دراسة في عقد التأمين البري" الطبعة الأولى، دار الفكر العربي، مصر 1980/1979.

39) محمد كمال عبد العزيز: التقنين المدني في ضوء الفقه والقضاء، الجزء الأول، الطبعة الثانية، مكتبة وهبة، القاهرة، 1978.

40) محمد لبيب شنب: المسؤولية عن الأثماء، دار النهضة العربية، بيروت، 1957.

41) مصطفى الزرقا: الفقه الإسلامي في ثوبه الجديد، مطبعة دمشق، سوريا، 1965.

42) مخلوف بلخضر: النصوص القانونية والتنظيمية مع الإجتهاادات القضائية، دار الهدى، 2004.

43) نصر الدين ماروك: جريمة المخدرات في ضوء القوانين والاتفاقيات الدولية، دار الهومة، الجزائر، 2007.

44) يوسف نجم جبران: القانون و الجرم وشبه الجرم، النظرية العامة للموجبات، مصادر الموجبات، ديوان المطبوعات الجامعية و منشورات عويدات، بيروت الطبعة الثانية 1981.

## 2\_ المراجع المتخصصة:

1) إبراهيم الدسوقي أبو الليل: الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث المرور، دراسة للضمان المباشر والضمان المؤمن وضمان الدولة لأذى النفس قي القانون الكويتي مقارنة بالفقه الإسلامي، الطبعة الأولى، دار ذات السلاسل للطباعة والنشر، الكويت، 1985.

2) إبراهيم عاسف: المسؤولية المدنية التقصيرية والتعاقدية الناتجة من استعمال السيارة، الطبعة الأولى، فتى العرب، بدون مكان النشر، 1959.

3) بن عبيد عبد الحفيظ: إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري، ديوان الوطني للأشغال التربوية-الجزائر-2002.

4) يوسف دلانده: نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور، دار هومة-الجزائر، 2005.

5) سعيد جبر: رجوع المؤمن على الغير المسؤول عن الحادث، بدون دار النشر، 1993.

- 6) شريف الطباخ: التعويض في حوادث السيارات في ضوء القضاء و الفقه، دار الفكر الجامعي، مصر ، الطبعة الخامسة، سنة 2006.
- 7) عبد الصمد حكيمي: السلامة على الطرق لا يجوز أن تترك للمصادفة، الكتيب الخاص بيوم الصحة العالمية، 2004.
- 8) لؤي ماجد ذيب أبو الهيجاء: التأمين ضد حوادث السيارات، دار الثقافة، عمان، 2005.
- 9) مولود ديدان: مدونة حركة المرور عبر الطرق (حسب آخر تعديل له في الأمر رقم 09-03)، الفصل الأول (أحكام عامة)، الفرع الأول تحت عنوان التعاريف، دار بلقيس، الجزائر، 2009.
- 10) محمد حسين منصور: المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2003.
- 11) مختار رحمانى محمد: المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع، طبعة 2003.
- 12) محمد حداد : الأضرار المباشرة الناشئة عن حوادث المرور ، (عدد 85 لسنة 2005 المؤرخ 15 أوت 2005) ، بدون دار الطبع ، 2008.

### 3) الرسائل:

- 1) محمودي فاطيمة : المسؤولية المدنية عن حوادث المرور دراسة مقارنة ، أطروحة لنيل رسالة الدكتوراه تخصص قانون خاص ، جامعة وهران ، كلية الحقوق والعلوم السياسية 2012.
- 2) محمد بعجي : المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات ، أطروحة لنيل رسالة الدكتوراه فرع القانون الخاص، جامعة الجزائر بن يوسف بن خدة ، كلية الحقوق 2008 .
- 3) إبراهيم الدسوقي أبو الليل: الإعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، رسالة دكتوراه في الحقوق، جماعة عين شمس، كلية الحقوق، 1975، مصر.
- 4) بدر جاسم اليعقوب: رسالته في المسؤولية عن استعمال الأشياء الخطرة في القانون الكويتي، دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي، 1980.
- 5) ثروت أنيس الأسيوطي: مسؤولية الناقل الجوي، رسالة الماجستير، نوقشت بكلية الحقوق القاهرة مصر 1960.
- 6) صلاح حسين البرعي: أساس المسؤولية المدنية عن الأفعال الشخصية، أطروحة الدكتوراه نوقشت بكلية الحقوق، جامعة المنصورة، مصر، سنة 1997.

(7) سعد واصف: التأمين من المسؤولية، دراسة في عقد النقل البري، رسالة للدكتوراه، كلية الحقوق-جامعة القاهرة،1958.

#### (4) مذكرات تخرج:

(1) عليواش هدى : الأحكام العامة لعقد التأمين ، مذكرة لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، الدفعة السابعة عشر، السنة الدراسية 2008-2009 .

(2) معمر نهدي وخضرة بوتي : المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الاشخاص بالسكك الحديدية ، مذكرة لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، الدفعة الخامسة عشر، السنة الدراسية 2006-2007.

(3) زرقيط سفيان:نظام التعويض الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر،مذكرة لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء، مكان التبرص مجلس قضاء أم بواقي، الدفعة الثانية عشر،2001،2004.

#### (5)المقالات:

(1) أحمد طالب:نظام تعويض الأضرار عن حوادث المرور في الجزائر،المجلة القضائية،العدد الأول،الجزء الأول المحكمة العليا،الجزائر،1991.

(2) أحمد طالب: نظام تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في الجزائر،مجلة قضائية،العدد الثاني،الجزء الثاني،المحكمة العليا،الجزائر،1991.

(3) أحمد الشافعي:حساب العجز الإجمالي عن تعدد العاهات-تعليق على قرارا رقم270605 الصادر في 2002/04/32 عن المحكمة العليا،غرفة الجرح والمخالفات القسم الرابع،المجلة القضائية، العدد الأول،2000.

(4) البشير علي حمد الترابي: الوازع الديني وأثره في الحد من حوادث المرور، مجلة الأمن والحية، العدد 257،أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، السعودية،2003.

(5) إبراهيم الدسوقي أبو الليل: -النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في القانون الكويتي والقانون المقارن،مجلة الحقوق،الكويت، العدد الأول،السنة الثانية،يناير1978

- مجال وشروط إنقاص التصرفات القانونية ، مجلة الحقوق - طلية الحقوق جامعة الكويت، السنة 11 العدد 2، جويلية 1987.

- المقصود بالضرر المباشر في حوادث السيارات، مجلة الحقوق، الكويت العدد الثالث، السنة الثامنة، سبتمبر 1994.
- (6) بدر جاسم اليعقوبي: حوادث الطريق ومدى اعتبارها إصابات عمل، عدد الرابع، السنة الخامسة، مجلة الحقوق، الكويت، 1981.
- (7) بوزيدي محمد: المصالحة في مجال التعويض ضحايا حوادث المرور، المجلة القضائية، المحكمة العليا، عدد الثاني، 1992.
- (8) جمال فاخر الكناس: خطأ المؤمن له و آثاره على حقه في الضمان، دراسة في القانون الكويتي و القانون المقارن، مجلة الحقوق، الكويت، العدد، 1994
- (9) حفيز عاشور: تعويض ضحايا حوادث المرور أمام القضاء الجزائري، المجلة القضائية، العدد الأول، المحكمة العليا، الجزائر، 1995.
- (10) زرقيط سفيان: الاستثناءات الواردة على التعويض العام والتلقائي في حوادث المرور، مديرية الدراسات القانونية والوثائق، نشرة القضاة، لعدد 57، 2008.
- (11) سعيد بن ناصر المرشان: سرقة السيارات، مجلة الأمن والحياة، العدد 257، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، السعودية، لسنة 2003.
- (12) سليمان مرقس: ضابط معيار الخطأ في المسؤولية المدنية، مجلة القضاء و التشريع، العدد 6، 5، تونس، 1973.
- (13) عبد العزيز بودراع: النظام القانوني لتعويض ضحايا حوادث المرور في الجزائر، مجلة الفكر القانوني، العدد الثاني، إتحاد الحقوقيين الجزائريين، الجزائر، 1985.
- (14) عبد الله أحمد فروان: السلامة المرورية في الوطن العربي كيف تتحقق، مجلة الأمن، العدد 257، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، السعودية، 2003.
- (15) مسعود شيهوب: المسؤولية الإدارية عن انعدام الصيانة العادية و تطبيقاتها في مجال المرور، المجلة القضائية، العدد 2، قسم الوثائق للمحكمة العليا، 1999.
- (16) مختار رحمانى محمد: مسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية في ضوء الفقه والقضاء، المجلة القضائية، العدد الثاني - المحكمة العليا (قسم الوثائق)، 2001.
- (17) مراد بن طابق: تعويض الأضرار الجسمانية لضحايا حوادث المرور، المجلة القضائية، العدد الرابع، المحكمة العليا، الجزائر، 1991.

18) المجلة العربية للفقهاء والقضاء، العدد الثاني، تصدرها الأمانة العامة لمجلس وزراء العدل العرب، سنة 1985.

## 6) النصوص القانونية الخاصة بالتشريع الجزائري: المرتبة حسب التسلسل التاريخي.

### 1-القوانين والأوامر :

- 1) الأمر 66-156 مؤرخ في 08 يونيو 1966 يتضمن قانون العقوبات معدل ومتمم .
- 2) الأمر 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني معدل ومتمم .
- 3) الأمر رقم الأمر 74-15 المؤرخ في 30 جانفي 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات و نظام التعويض عن الأضرار المعدل والمتمم بالقانون 31/88 .
- 4) القانون رقم 83-15 المؤرخ في 2 جويلية 1983 والمتعلق بالمنازعات في مجال الضمان الاجتماعي.
- 5) القانون رقم 85/08 مؤرخ في 16 فبراير 1985، المتعلق بحماية الصحة وترقيتها.
- 6) القانون رقم 87-09 المؤرخ في 10/02/1987 المتضمن تنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها (الجريدة الرسمية رقم 07 لسنة 1987).
- 7) القانون رقم 88-31 المؤرخ 19 جويلية 1988، الذي يعدل ويتمم الأمر 74-15 المؤرخ في 30 جانفي 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات و نظام التعويض عن الأضرار. (الجريدة الرسمية، العدد 29 لسنة 1988).
- 8) الأمر رقم 95-07 مؤرخ في 25/01/1995 المتعلق بالتأمينات.
- 9) القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 جوان 2001، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها
- 10) القانون رقم 01-13 المؤرخ في 7 أوت 2002 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه (الجريدة الرسمية العدد 44 لسنة 2001).
- 11) القانون رقم 02-01 المؤرخ في 24 ديسمبر 2002 المتضمن قانون المالية لسنة 2003.

- 12) القانون رقم 04-16 مؤرخ في 10 نوفمبر 2004. (الجريدة الرسمية رقم 72 مؤرخة في 13-11-2004) المعدل والمتمم لقانون رقم 01-14.
- 13) القانون رقم 06-04 المؤرخ في 20/02/2006 المعدل والمتمم للأمر المتعلق بالتأمينات رقم 07/95.
- 14) قانون المخدرات رقم 04/18 مؤرخ في 25/12/2004.
- 15) الأمر 08-02 المؤرخ في 24 يوليو 2008 والمتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2008 ( المادة 59 منه- إنشاء صندوق ضمان المؤمن لهم ).
- 16) القانون رقم 08-09 مؤرخ في 25 فبراير سنة 2008 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية .
- 17) قانون 09-03 المؤرخ في 22 يوليو 2009 يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها يعدل ويتمم القانون 01-14 .

## 2- المراسيم :

- 1) المرسوم التنفيذي 80-34 المؤرخ في 16/02/1980 المتعلق بتطبيق المادة 07 من الامر 74/15 المعدل والمتمم بالقانون 88/31 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الاضرار الناتجة عن حوادث المرور ،الجريدة الرسمية لسنة 1980 ، العدد 08 .
- 2) المرسوم التنفيذي 80-35 المؤرخ في 16/02/1980 المتعلق بتطبيق المادة 19 من الامر 74/15 المعدل والمتمم بالقانون 88/31 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الاضرار الناتجة عن حوادث المرور ،الجريدة الرسمية لسنة 1980 ، العدد 08.
- 3) المرسوم التنفيذي 80-36 المؤرخ في 16/02/1980 المتعلق بتطبيق المادة 20 من الامر 74/15 المعدل والمتمم بالقانون 88/31 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الاضرار الناتجة عن حوادث المرور ،الجريدة الرسمية لسنة 1980 ، العدد 08.
- 4) المرسوم التنفيذي 80-37 المؤرخ في 16/02/1980 المتعلق بتطبيق المادتين 32 و 34 من الامر 74/15 المعدل والمتمم بالقانون 88/31 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات

ونظام التعويض عن الاضرار الناتجة عن حوادث المرور، الجريدة الرسمية لسنة 1980 ،  
العدد 08 .

(5) المرسوم التنفيذي 95-340 المؤرخ في 30/10/1995 المحدد لشروط منح وسطاء التأمين  
الاعتماد والأهلية المهنية.

(6) المرسوم التنفيذي 95-339 المؤرخ في 30/10/1995 المتعلق بسير وتنظيم المجلس  
الوطني للتأمينات.

(7) المرسوم التنفيذي 95-338 المحدد لعمليات التأمين، الجريدة الرسمية عدد 65.

(8) المرسوم التنفيذي رقم 09 - 111 مؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1430 الموافق

ل 7 أبريل سنة 2009 يحدد كفاءات تنظيم صندوق ضمان المؤمن لهم وسيره  
وكذا شروطه ( جريدة رسمية عدد 21 منشورة بتاريخ 08 أبريل 2009 الصفحة 07 ).

(9) المرسوم التنفيذي 04-103 المؤرخ في 15 صفر 1425 الموافق ل 05 أبريل 2004

متضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات ويحدد قانونه الأساسي .

## (7) المحاضرات:

(1) بن قارة بوجمعة: محاضرات حول نظام القانوني لتعويض ضحايا حوادث المرور، أقيمت على  
الطلبة القضاة"الدفعة العشرون " بالمدرسة العليا للقضاء-الجزائر، 2011.

(2) لحلو غنيمية: محاضرات حول نظام التعويض في المسؤولية المدنية، التي أقيمت على طلبة  
ماجستير فرع القانون الخاص،كلية الحقوق بين عكنون -الجزائر العاصمة - السنة الدراسية  
2002-2003.

(3) عادل قورة: محاضرات في قانون العقوبات (قسم العام-الجريمة)، الطبعة الثانية، ديوان  
المطبوعات الجامعية الجزائر، 1988.

(4) عبد الفتاح عبد الباقي:المسؤولية التقصيرية عن حوادث المرور وغيرها من الأشياء الخطرة  
تأسيسا على حراستها وعلى مباشرة الضرر أثناء استعمالها،محاضرات في مادة القانون المدني  
مع التعمق في دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص،جامعة الكويت-كلية الحقوق  
والشريعة،1972-1973.

## (8) الوثائق:

- (1) نموذج عقد التأمين، الشركة الوطنية للتأمين "السيارات" (الشروط العامة)، تأشيرة و.م.م.ع.م.خ.م.ت. رقم 01 بتاريخ 1997/08/30 رمز المنتج 1-1.
- (2) المرشد العلمي للأمن الحضري الصادر عن المديرية العامة للأمن الوطني، وزارة الداخلية الجزائر، 2000.
- (3) التقرير التمهيدي عن مشروع القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها و أمهنا الجزء الثاني، جويلية 2001.
- (4) كتاب مشترك بين جامعة الجزائر 1 وجامعة بو بفرنسا بعنوان : نحو ظهور نظام تعويض جديد للأضرار الجسمانية - جامعة الجزائر 1 سنة 2012 .
- (5) إحصائيات حوادث المرور خلال الثلاثي الأول 2013، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق -الجزائر 2013.
- (6) النصوص التشريعية و التنظيمية للعمل، الدفتر رقم 17، سلسلة صادرة عن المعهد الوطني للعمل الجزائر، بدون تاريخ.
- (9) الأحكام القضائية:**

- (1) ملف رقم 10511، قرار صادر بتاريخ 1976/11/06 -الغرفة المدنية، المجلس الأعلى.
- (2) ملف رقم 25499، قرار صادر بتاريخ 1982/06/23، نشرة القضاة 1982، عدد خاص.
- (3) ملف رقم 23615 قرار بتاريخ 1983/03/3، نشرة القضاة، العدد الأول، المحكمة العليا، جانفي 1987.
- (4) ملف رقم 34000، قرار صادر بتاريخ 1984/11/07، الغرفة المدنية-القسم الثاني- المحكمة العليا.
- (5) ملف رقم 43237، قرار صادر بتاريخ 1986/05/14، مجلة القضائية، المحكمة العليا، العدد 01.
- (6) ملف رقم 99، قرار صادر بتاريخ 1987/08/03 عن الغرفة الجنائية الثانية للمحكمة العليا.
- (7) ملف رقم 48561 صادر بتاريخ 1988/02/09 عن الغرفة الجنائية الثانية القسم الثالث، المجلة القضائية، المحكمة العليا، العدد الرابع لسنة 1990
- (8) ملف رقم 62069 قرار بتاريخ 1989/07/19، الغرفة المدنية-القسم الثاني - المحكمة العليا.

- 9) ملف رقم 62250 قرار بتاريخ 1989/09/27، الغرفة المدنية- القسم الثاني- المحكمة العليا.
- 10) ملف رقم 77555، قرار صادر بتاريخ 1992/01/21، المجلة القضائية، المحكمة العليا، العدد الثاني لسنة 1994.
- 11) ملف رقم 64922، قرار صادر بتاريخ 1990/03/14، الغرفة المدنية/القسم الثاني، المحكمة العليا.
- 12) ملف رقم 81402، قرار صادر بتاريخ 1992/04/13، الغرفة المدنية-القسم الثاني-، المحكمة العليا، غير منشور.
- 13) ملف رقم 71733 قرار صادر بتاريخ 1990/05/28، مجلة قضائية، المحكمة العليا، العدد 3 لسنة 1993.
- 14) ملف رقم 69743، قرار صادر بتاريخ 1990/06/11، المجلة القضائية، المحكمو العليا، العدد الثاني، 1991.
- 15) ملف رقم 81402، قرار صادر بتاريخ 1992/04/13، الغرفة المدنية-القسم الثاني-، المحكمة العليا، غير منشور.
- 16) ملف رقم 67536، قرار صادر بتاريخ 1990/09/24، الغرفة المدنية -القسم الثاني-، المحكمة العليا.
- 17) ملف رقم 81402، قرار صادر بتاريخ 1992/04/13، عن الغرفة المدنية-القسم الثاني- المحكمة العليا. قرار غير منشور.
- 18) ملف رقم 76892 قرار صادر بتاريخ 1992/05/11، المجلة القضائية، قسم المستندات للمحكمة العليا، العدد الأول، 1994.
- 19) ملف رقم 76892 قرار بتاريخ 1992/05/11، المجلة القضائية، قسم المستندات، المحكمة العليا، العدد الأول، 1994
- 20) ملف رقم 135287 الصادر بتاريخ 1995/12/25 عن المحكمة العليا، غرفة الجنب والمخالفات.
- 21) قرار رقم 103299 مؤرخ في 1996/01/17 غير منشور.
- 22) ملف رقم 197316، قرار صادر بتاريخ 1999/03/02 عن المحكمة العليا، غرفة الجنب والمخالفات.

- (23) ملف رقم 138448، قرار بتاريخ 1996/01/09، المحكمة العليا، قسم المدني، عدد خاص لسنة 1999.
- (24) ملف رقم 196300 الصادر بتاريخ 1999/02/16 الصادر عن المحكمة العليا، غرفة الجنح والمخالفات، المجلة القضائية، المحكمة العليا، الجزائر، 1999.
- (25) ملف رقم 197316 قرار بتاريخ 1999/03/02 عن غرفة الجنح والمخالفات للمحكمة العليا، غير منشور.
- (26) ملف رقم 208521 صادر بتاريخ 1999/06/01، مجلة المحكمة العليا، غرفة الجنح والمخالفات للمحكمة العليا، القسم الرابع، قرار غير منشور.
- (27) ملف رقم 217996، قرار الصادر بتاريخ 1999/07/06 عن غرفة الجنح والمخالفات للمحكمة العليا. قرار غير منشور.
- (28) ملف رقم 193217 الصادر بتاريخ 1999/10/19 عن المحكمة العليا، المجلة القضائية، العدد الثاني المحكمة العليا الجزائر 2000.
- (29) ملف رقم 209175، قرار صادر بتاريخ 1999/11/06 غير منشور.
- (30) ملف رقم 216134، قرار صادر بتاريخ 2000/01/18 غير منشور.
- (31) رقم الملف 199225، القرار الصادر بتاريخ 2000/02/29 غير منشور.
- (32) ملف رقم 251232 الصادر بتاريخ 2001/10/25 الصادر عن المحكمة العليا، غرفة الجنح والمخالفات، المجلة القضائية، المحكمة العليا، الجزائر، العدد الثاني، 2002.
- (33) ملف رقم 24077، قرار صادر بتاريخ 2001/02/06، المجلة القضائية، المحكمة العليا، قسم الوثائق، العدد الأول، 2002
- (34) ملف رقم 250525، قرار بتاريخ 2001/12/25، مجلة المحكمة العليا، المحكمة العليا، قسم الوثائق، العدد الأول، 2007.
- (35) ملف رقم 251232 قرار بتاريخ 2001/12/25 عن غرفة الجنح والمخالفات، المحكمة العليا.
- (36) الملف رقم 264617 قرار صادر بتاريخ 2002/05/07 عن غرفة الجنح والمخالفات للمحكمة العليا، مجلة القضاة، العدد 57، 2006.
- (37) ملف رقم 273695 قرار صادر في 2002/05/21 عن غرفة الجنح والمخالفات للمحكمة العليا، غير منشور.

- 38) ملف رقم 265144 قرار بتاريخ 2002/05/07، المجلة القضائية، المحكمة العليا، العدد الأول، 2003.
- 39) ملف رقم 297918 قرار صادر بتاريخ 2005/02/08، مجلة المحكمة العليا، المحكمة العليا، العدد الأول 2005.
- 40) ملف رقم 301127 قرار صادر بتاريخ 2005/05/04، مجلة المحكمة العليا، المحكمة العليا، العدد الثاني. 2005.
- 41) ملف رقم 332653 قرار صادر بتاريخ 2006/02/22، مجلة المحكمة العليا، المحكمة العليا، العدد الأول.
- 42) ملف رقم 368946 قرار صادر بتاريخ 2006/11/19، مجلة المحكمة العليا، المحكمة العليا، العدد الثاني.
- 43) ملف رقم 374825 قرار صادر بتاريخ 2007/10/17، مجلة المحكمة العليا، المحكمة العليا، قسم الوثائق، العدد الثاني، 2007.
- 44) ملف رقم 435366 قرار صادر بتاريخ 2008/10/22، مجلة المحكمة العليا، المحكمة العليا، العدد الثاني 2008.
- 45) ملف رقم 442011 قرار صادر بتاريخ 2008/12/31 عن غرفة الجناح والمخالفات بالمحكمة العليا ، قرار غير منشور .
- 46) ملف رقم 688491 قرار صادر بتاريخ 2011/10/20 ، مجلة المحكمة العليا لسنة 2012 ، العدد الأول .
- 47) ملف رقم 733363 قرار صادر بتاريخ 2012/01/19 ، مجلة المحكمة العليا لسنة 2012 ، العدد الأول .

## ثانيا ( المراجع باللغة الفرنسية :

### **Bibliographie en langue Française :**

- 1) André Tunc : la responsabilité civiles, Economica, 1981.
- 2) Aubry et Rau : Cour de droit civil, Tome 6 édition ,Droit civil Français 1951.
- 3) André Tunc :La sécurité routière « Esquisse d'une loi sur les accidents de circulation, paris, 1966.
- 4) Dupeyroux J.J.,Droit de la sécurité sociale, Dalloz,10 édition, 1980.
- 5) François Terré et autres : Droit civil « les obligations »,7ème édition, Dalloz, Paris,1999.
- 6) G. Vineny : L'indemnisation des victimes de dommages causé par le fait d'une chose, Dalloz.1982.
  - La responsabilité, Condition, édition L.G. D. J., Paris.1982.
- 7) G. Viney, Patrice Jourdain :Traité de droit civil,2<sup>ème</sup> édition, DELTA, Paris, 1998.
- 8) Valérie Toulet : Droit civil et les obligations,11ème édition Paradigme manuel 2006-2007.
- 9) Jean Bigot et autres :Traité de Droit des Assurances « Entreprises et Organismes D'assurance »,Tome1,2<sup>ème</sup> édition, L.G.D.J, Paris 1992.
- 10) Jaque Ghestin : Traité de droit civil. La formation du contrat,3<sup>ème</sup> édition, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1993.
- 11)Jean Carbonnier :Droit Civil « Les biens, les bligations »,volume2,1<sup>er</sup> édition P U F, Paris 2004.

**- Principaux Texte de législation Française :**

- 1) La loi numéro 81-5- du janvier 1981. Journal Officiel du 8 janvier 1981, Recueil analytique Dalloz numéro 2185.
- 2) La loi numéro 83-608 du juillet 1983. Dalloz 1983-350. 3) la loi numéro 85-667 du 5 juillet 1985. Tendante à l'amélioration de la situation des victimes des accidents de la circulation et à l'accélération de la procédure (Journal Officiel du 6 juillet 1985).
- 3) Dalloz. Numéro 2000-1335 du 26 décembre 2000.

# الفهرس

|     |  |
|-----|--|
| 01  | المقدمة  |
| 07  | الفصل الأول: التأمين على المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور.....      |
| 08  | المبحث الأول: نظام التأمين على المركبات.....                                 |
| 13  | المطلب الأول: تعريف عقد التأمين على المركبات .....                           |
| 13  | الفرع الأول: تعريف عقد التأمين .....   |
| 15  | الفرع الثاني: موقف الشريعة الإسلامية من عقد التأمين .....                    |
| 18  | المطلب الثاني: مبدأ إلزامية التأمين على المركبات .....                       |
| 20  | الفرع الأول: الأخطار الخاضعة لمبدأ التأمين الإلزامي .....                    |
| 28  | الفرع الثاني : المركبات الخاضعة لمبدأ التأمين الإلزامي.....                  |
| 43  | المبحث الثاني : المسؤولية المدنية عن حوادث المرور .....                      |
| 43  | المطلب الأول : المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات .....                     |
| 50  | الفرع الأول : المسؤولية على أساس الخطأ الواجب الإثبات.....                   |
| 53  | الفرع الثاني : المسؤولية على أساس الخطأ المفترض.....                         |
| 55  | المطلب الثاني : المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية.....  |
| 55  | الفرع الأول: المسؤولية العقدية للناقل .....                                  |
| 65  | الفرع الثاني: المسؤولية التقصيرية للناقل .....                               |
| 92  | الفصل الثاني : تقدير التعويض في حوادث المرور .....                           |
| 93  | المبحث الأول : تعويض المضرور في حوادث المرور .....                           |
| 94  | المطلب الأول : التعويض على أساس المادة 08 من الأمر 15/74 .....               |
| 94  | الفرع الأول : التعويض عن الأضرار الجسمانية .....                             |
| 110 | الفرع الثاني : التعويض عن الأضرار المادية .....                              |
| 115 | المطلب الثاني : الحالات الاستثنائية للتعويض .....                            |
| 115 | الفرع الأول : حالي السائق المتسبب في الحادث والسائق بدون وثائق.....          |
| 115 | أولا : حالة السائق المخطئ أو المتسبب في الحادث .....                         |
| 130 | ثانيا : حالة السائق بدون وثائق .....   |
| 132 | الفرع الثاني : حالي السائق في حالة سكر والسائق السارق وشركاؤه .....          |
| 132 | أولا : حالة السائق في حالة سكر .....   |
| 135 | ثانيا : حالة السائق السارق وشركاؤه .....                                     |
| 139 | المبحث الثاني : صندوق ضمان السيارات .....                                    |
| 142 | المطلب الأول : شروط رجوع المضرور على الصندوق .....                           |
| 143 | الفرع الأول : الشروط المتعلقة بالمضرور .....                                 |
| 145 | الفرع الثاني : الشروط المتعلقة بمسبب الحادث .....                            |
| 146 | المطلب الثاني : الإجراءات الواجب إتباعها للحصول على التعويض من الصندوق ..... |
| 152 | الفرع الأول : إجراءات التسوية الودية .....                                   |
| 154 | الفرع الثاني : الإجراءات القضائية .....                                      |
| 172 | الخاتمة .....  |

|     |       |               |
|-----|-------|---------------|
| 177 | ..... | قائمة المراجع |
| 193 | ..... | الملاحق       |
|     |       | الفهرس        |

## ملخص :

لقد ارتأى المشرع الجزائري الأخذ بما وصل إليه اجتهاد كل من الفقه والقضاء، حين أقام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات على أساس موضوعي قوامه حصول الضرر الذي يترتب عنه الالتزام بضمان التعويض إلى المضرور أو ذوي حقوقه في كل الحالات تعويضا تلقائيا، وجعل تقدير التعويض يتم وفق جدول معد لذلك مسبقا، ولا سلطة للقاضي في تقدير التعويض في مثل هذه المسؤولية، وهذا منذ صدور الأمر رقم 15/74 والمتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار الجسمانية للضحية أو ذوي حقوقها المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88، وخاصة بعد صدور المراسيم التطبيقية له سنة 1980 وبذلك أصبح الحق في التعويض عن الأضرار الجسمانية غير مرتبط بأحكام المسؤولية المدنية التقليدية القائمة على الخطأ كأساس أصلي .

## Résumé

Le législateur Algérien a marché sur les pas de la doctrine et de la jurisprudence, en établissant la responsabilité civile des accidents de la circulation sur une base objective, qui consiste à assurer une indemnisation à la victime ou ses héritiers dans tous les cas. Le législateur a aussi laissé l'estimation de l'indemnisation selon un tableau prédéfini et non au pouvoir d'appréciation du juge, et cela depuis l'ordonnance n°74/15 relative à l'assurance automobile obligatoire et le régime d'indemnisation des dommages corporels, modifié et complété par la loi 88/31; en particulier après la publication de son décret exécutif en 1980. A partir de là le droit de l'indemnisation des dommages corporels n'est plus fondé sur le régime de la responsabilité civile traditionnelle basé sur la faute.

## Summary

The Algerian legislator walked on the steps of the doctrine and jurisdiction, by establishing civil responsibility for traffic motor accidents on an objective basis, which is to provide compensation to the victim or his heirs in all cases. The legislator also left the estimation of compensation to a predefined table and not to the discretion of the judge, and that since the Ordinance No74/15 on compulsory motor insurance and the compensation of corporal damages, amended and supplemented by the law 88/31; especially after the publication of its executive decree in 1980. From then on the right to compensation for corporal damages is not built on the system of traditional civil responsibility based on fault anymore.