وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعـــة عمار ثليجـي الاغواط

قسم الحقوق

مذكرة مكملة ضمن مقتضيات نيل شهادة الماستر

تخصص: ماستر قانون جنائي وعلوم جنائية

والموسومة بـ :

التعويض عن حـــوادث المـــــرور

من إعداد الطلبة:

بوفـلقة مُحَّد الحبيب

حمنـــي ســـــليمان

تحت إشـــراف:

. البروفيسور د بوقرين عبد الحليم

أعضاء لجنة المناقشة

رئيسا	أ.د تاج عطاء الله
مشرفا و مقررا	أ.د بوقرين عبد الحليم
ممتحنا	د. سي ناصر مُحَّد

السنة الجـــامـــعيـــة: 2024/2023

شـــكر وعـــــرفـــان

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على

أشرف الأنبياء والمرسلين

سيدنا محمَّد وعلى آله وصحبه ومن تبعهم بإحسان إلى يوم الدين،

وبعد فإننا نشكر الله تعالى على فضله حيث أتاح لنا إنجاز

هذا العمل بفضله فله الحمد أولاً وآخرًا

ثم نشكر أولئك الأخيار الذين مدوا لنا يدَ المساعدة،

خلال هذه الفترة، وفي مقدمتهم أستاذنا المشرف

على البحث فضيلة الأستاذ الدكتور/ بوقرين عبد الحليم

الذي لم يدَّخر جهدًا في مساعدتنا فجزاه الله كل خير عنا وعن جميع

الطلاب، كما نشكر جميع أساتذتنا وزملاء دفعتنا،

ونسأل الله أن يكون هذا البحث في صحيفة أعمالهم

جميعًا، وأن يجزيهم تعالى خير الجزاء

والحمد لله رب العالمين.

إهـــــــداء

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات

أهدي تخرجي هذا الى

الشخص الذي لولاه لما كبرت ولما وصلت

الى هدفي ابي الغالي

و الى من سهرت تلك الليالي الطويلة من اجل ان أكون بخير

وبذلت الغالي والنفيس من اجلي أنا وإخوتي امي الغالية

رعاك الله لنا الى سندي وقوتي في الصعاب والضيق إخوتي وأخواتي حفظكم الله لي

و يبقى دائما العجز في وصف كلمات الشكر خصوصاً

الأرواح التي تمضي خلال الأيام والتي تتصف بالعطاء بلا حدود اساتذتي

جميعاً الى من فرحت قلوبهم بفرحي وحزنت لحزني أصدقائي جميعاً.

محـــمد الحـــبيب

إهـــــداء

أهدي تخرجي الى من وضع الله الجنة تحت

اقدامها الى نبع الحب التي حفر اسمها على

جدار قلبي الى من سهرت الليالي من اجل راحتي

إلى منبع الطيبة والحنان امي الحبيبة الغالية

إلى من علمني معاني

الأبوة إلى الذي نور الطريق إلى مستقبلي أبي الحبيب الغالي

إلى من كانوا لي سندا في هذه الحياة وتقاسموا معي

الآهات والآنات إأواتي وإخوتي الأعزاء إلى من علموني الحرف الأول وبصرني

بالعلم على من أخذوا بيدي في هذا المجال

وجعلوا من العلم أحلى آيات المنال أساتذتي الأفاضل

إلى من حفروا بصورهم الرقيقة على جدران قلبي

ذكرى لم يمحوها غبار زملائي وأصدقائي الطيبون.

سـلـيـمـان

مقدمة

مقدمة

تعتبر المركبة وسيلة لنقل الأشخاص والبضائع، فهي أداة اقتصادية فعالة تعمل على تسريع وتيرة الانتاج والتخزين والتسويق والتوزيع، وتساهم بشكل مباشر في تقليص نسبة البطالة من خلال تشغيل سواق لمختلف أصناف المركبات، وبالتالي تعد وسيلة من وسائل الرفاهية، الا أن اخلال السائق بقواعد السلامة المرورية، وغياب الضمير المهني لدى بعض العمال والموظفين ممن لهم دور في انجاز وتهيئة الطرق، وكذا الذين لهم مهام تتعلق بتسيير هذه الطرق والحفاظ على سلامة مستعمليها، أدى الى الغاء المهمة الايجابية لهذه المركبات فأصبحت وسيلة لحصد الأرواح واتلاف الممتلكات، بسبب حوادث السير التي تكون هذه المركبة طرف فيها.

إذ أصبحت الأضرار والخسائر المسجلة أكثر جسامة وتكلفة من الناحية من الناحية المادية والبشرية، فلم يعد الأمر كما كان من قبل أين كانت الإصابات التي يحدثها الشخص بنفسه أقل جسامة وأقل تعقيدا.

ومن بين هذه الآلات التي ظهرت السيارة والتي مع تطور وازدياد الحظيرة العالمية للسيارات، أصبحت حوادث المرور بمثابة آفة حقيقة تشترك فيها الدول الغنية والفقيرة فقد أكدت تقارير منظمة الصحة العالمية أن حوادث السير في العالم تسفر عن مقتل ما يزيد على مليوني شخص سنويا، وهذا بمعدل قتيل كل 30 ثانية، ما يجعل حوادث المرور ثاني

مسبب للوفاة، إضافة إلى تخليف 50 مليون شخص مصاب بإصابات متنوعة .. أمام هذه الأرقام المهولة كان على الدول أن تتحرك وهذا بسن القوانين وتنظيمات خاصة للحد من المشاهد الدامية التي تشهدها الطرقات كل يوم، وقد قامت الجزائر على غرار باقي الدول بوضع قوانين ردعية وقائية، الهدف منها تجنب وقوع مثل هذه الحوادث كقانون المرور والمرسوم المتضمن تنظيم حركة المرور عبر الطرقات إلا أن الآثار المترتبة على تطبيق هذه القوانين يبقى غير كافي، خاصة فيما يتعلق بمحو آثار الحادث, وما يخلفه للضحايا من أضرار مادية وخاصة جسدية، لهذا كان لابد من فرض نظام قانوني يؤدي إلى تعويض وجبر المتضررين من حوادث المرور وبالفعل فقد سارع المشرع الجزائري بتطبيق هذا النظام من خلال إصدار الأمر 74-15 المعدل والمتمم بالقانون 88-31 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن حوادث المرور، وكذا الملحق المرفق لهذا القانون والذي نصت على مجموعة من التعويضات التي يجب أن تؤدى لضحايا حوادث المرور .

أهمية الموضوع

يعد المشر ع الجزائري من بين السباقين في الاهتمام بمسألة حوادث المرور نظر اللخسائر المادية والبشرية الكبيرة التي تخلفها حوادث المرور ، بما تشكله من ضغط اجتماعي و اقتصادي على المجتمع ، جعلتنا نحاول خلال إلقاء نظرة على التعويضات التي يقرها المشرع لصالح ضحايا حوادث المرور، ومدى كفاية وجدية هذه التعويضات الممنوحة في محو آثار الحادث، مع بيان مدى سهولة الحصول على هذه التعويضات.

أهداف الموضوع

من أهمها الإحاطة بالموضوع من جل جوانبه، وذلك من خلال بحث مدى فعالية القوانين والتنظيمات الصادرة ، وما انعكاس هذه القوانين على المضرورين وشركات التأمين والمجتمع بصفة عامة.

الإشكالية

فان الإشكالية التي حاولنا معالجتها ضمن هذا البحث هي : ما هي المسؤولية التي أقرها المشرع الجزائري للتعويض عن الأضرار عن حوادث المرور ؟ و ما هي إجراءات الحصول على هذا التعويض؟

المنهج المتبع

للإجابة على الإشكالية المطروحة ومعالجتها على النحو الذي يحقق للبحث اتبعنا المنهج التحليلي ،حيث يظهر المنهج التحليلي من خلال تحليل بعض المواد القانونية من الأمر 1574 المعدل والمتمم بالقانون 31-88 المدعم بجملة من المراسيم التطبيقية التي توضح سير عمليات التعويض.

خطة الدراسة

تناولنا هذه الدراسة ، وفق فصلين : الأول تناولنا فيه المسؤولية الموجهة للتعويض وقمنا بتقسيم هذه الدراسة إلى مبحثين المبحث الأول المسؤولية الجنائية للسائق عن مخالفة المرور أما في المبحث الثاني فتناولنا الإستثناءات الواردة على مبدأ تعويض ضحايا حوادث المرور.

اما في الفصل الثاني فقمنا بدراسة الأضرار المستحقة للتعويض و إجراءات الحصول عليها وقمنا بتقسيم هذا الفصل الى قسمين حيث تطرقنا في القسم الأول (المبحث الأول) الأضرار المستحقة التعويض أما في القسم الثاني (المبحث الثاني) فتناولنا إجراءات الحصول على التعويض.

الفصل الأول : المسؤولية الموجبة للتعويض

المبحث الأول: المسؤولية الجنائية للسائق عن مخالفات المرور

تعتبر حوادث المرور صورة من صور الأفعال المادية التي يبحث فيها القضاء العادي وذلك في الحالات التي يتسبب فيها السائق بخطئه في موت شخص أو عدة أشخاص، وعلى هذا الأساس فانه يتحمل عواقب خطئه لأنه مسؤول عن كل ما يحدث بسيارته خلال تسييره اياها، وفي هذا المبحث سنعرف هذه المسؤولية وكذا الأساس القانوني لها، وكذا الأساس القانوني لمسؤولية المكلف بإنجاز وتهيئة الطريق.

المطلب الأول: الأساس القانوني للمسؤولية الجنائية للسائق والقائم بتهيئة الطريق

ان هذه المسؤولية لما لها من جزاءات قانونية، ونظرا لعلاقتها بمخالفة قواعد أمن وسلامة مستعملي الطريق، فإن القواعد التي تحكمها في التشريع الجزائري هي قواعد قانون العقوبات وقانون المرور

الفرع الأول: مفهوم المسؤولية الجنائية

كانت المسؤولية الجنائية عبر العصور لا تمثل الا مزيجا من المفاهيم، وكان الحديث في الفكر القانوني القديم سوى عن مسؤولية واحدة وهي المسؤولية الجنائية، ثم نشأت في أحضانها المسؤولية المدنية.

ويعد مصطلح المسؤولية الجنائية مركبا لفظيا من كلمتين هما: المسؤولية والجنائية فالمسؤولية لغتا من سأل، يسأل سؤالا، ومسألة ومساءلة، فسأل من طلب الاستفادة

والاستفسار، ومسألة فهي الحاجة أو المطلب، والمسائلة: طلب الاجابة والبحث عن اليقين والمسؤولية هي مسائلة الشخص عن أفعاله وتصرفاته[1].

والمسؤولية اصطلاحا هي تحمل التزام أو جزاء قانوني معين نتيجة فعل أو تصرف يرتب عليه القانون آثارا شرعية،أما الجناية لغة لها معنى واحد مع لفظ الجريمة، من فعل جنى أي كسب، أو جرم يجرم.

والجناية اصطلاحا لها مدلول عام ومدلول خاص، فالتعريف العام يجعل منها مرادفة لغيرها من المصطلحات، كالإثم والخطأ، أما التعريف الخاص فحص اسم الجريمة بما له علاقة بالمجال الجنائي أي المعاصي التي تقابلها عقوبات جنائية من حدود وقصاص وتعازير،[2] والحقيقة أنه لا فرق بين الجناية والجريمة من حيث المدلول، لأن كلاهما وصف لفعل محضور شرعا يقابل ارتكابه جزاء جنائيا يتمثل في العقوبة المقررة له.

والجناية في الاصطلاح القانوني حسب شراح القانون الجزائري، هي كل سلوك يمكن اسناده الى فاعله يضر أو يهدد بالخطر مصلحة محمية بجزاء جنائي .فالجناية في التشريع الجنائي تطلق على القسم الأول وهو القسم الجسيم من أنواع الجرائم حسب نص المادة 27 من قانون العقوبات، [3]وعلى هذا الأساس تكون الجسامة هي معيار تقسيم الجرائم، ومعيار تحديد العقوبة في القانون الجنائي الجزائري، وإطلاق اسم المسؤولية الجنائية أو الجزائية ما هو الا

[1] - شنين سعيد، المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور، مذكرة لنيل شهادة الماجيستير. جامعة الجزائر ، كلية العلوم الاسلامية، قسم الشريعة 2016/2017 ص 25

[2]- شنين سعيد، المرجع السابق ، ص 27.

[3]- حيث تنص المادة 27من قانون العقوبات الجزائري " تقسم الجرائم تبعاً لخطورتها إلى جنايات وجنح ومخالفات وتطبق عليها العقوبات المقررة للجنايات أو الجنح أو المخالفات " .

وصف يبرز نوع المسؤولية القائمة عند ذلك، لأن المسؤولية أنواع: جنائية مدنية ادارية وغيرها، فلا تقوم المسؤولية الجزائية أبدا بغير قاعدة من خطأ شخصي منسوب الى الجاني سواء كان عمديا أم غير عمدي، وينبغي في هذا الخطأ أن يكون على مستوى معين من الجسامة، الشيء الذي يكون علة للتجريم ومصدرا اجتماعيا للجزاء الجنائي، ويتميز أيضا بآثاره الهامة مقارنة بالجزاء المدني أو الاداري لاتصاله الوثيق بحرية الأفراد وكرامتهم ومستقبلهم.

كما أن المسؤولية المدنية تختلف عن المسؤولية الجنائية من ناحية أنها وان كانت تقوم بحسب الأصل على أساس حدوث فعل خاطئ ضار يلزم فاعله بتعويض الضرر، الا أنه يمكن وفي أحوال كثيرة أن تقوم بناء على أخطاء غير شخصية، بمعنى كما في حالة المسؤولية عن فعل الغير، وعن أنها غير مستندة الى الملزم بالتعويض حيازة الأشياء والحيوانات، بل أنها قد تقوم بمجرد وقوع الضرر حسب بعض النظريات الموسعة للمسؤولية مثل المخاطر، والمساواة أمام الأعباء العامة وغيرها.

أما المسؤولية الجنائية فلا تعرف شيئا من هذا القبيل، فهي لا تقوم على الخطأ ولا توجد لديها قرائن قانونية في اثبات الخطأ المفترض الذي يعتد به القانون المدني قاطعة كانت أم غير قاطعة، بل أن من يدعي صدور خطأ من الجاني مكلف قانونا و بكونه خطأ شخصيا تسبب في توافر أركان الجريمة المعاقب عليها عمدية كانت أم غير عمدية.

الفرع الثاني: الأساس القانوني للمسؤولية الجنائية للسائق

كما هو معلوم أن قانون المرور الجديد جاء بمقتضيات جديدة ومتطورة و لكنها تبقى بمثابة نص جنائي خاص، لذلك يجب أن يبقى مضمونه ضمن اطار القواعد الجنائية العامة، وبالتالي اذا كانت المسؤولية الجنائية ركنا أساسيا في الأنظمة الجنائية الحديثة، فهي كذلك في حوادث المرور، وفي هذا الاطار بينت المواد 67 و 70 و 98 من قانون المرور على أن السائق يكون مسؤولا جنائيا عما يرتكبه من مخالفات لأحكام هذا القانون، ويتضح من خلال هذه النصوص أن السائق تقع على عاتقه مسؤولية جنائية عما يرتكبه من سلوكيات مخالفة لمقتضيات النصوص التشريعية المنصوص عليها في قانون المرور، وبالتالي فهي تدخل ضمن نطاق المسؤولية الجنائية، كالسائق المتسبب في حوادث مرور جسمانية أدت الى الوفاة أوعاهات مستديمة، وهذا تطبيقا لمبدأ شخصية المسؤولية الجنائية التي لمح اليها المشرع الجنائي في مواده من 47 الى 51 من قانون العقوبات[1].

وبناء على هذه المواد والمواد 67 و 70 و 98 من قانون المرور يتضح أن السائق تقع على عاتقه مسؤولية جنائية عما يرتكبه من أضرار أثناء السياقة .

تتميز جرائم السير بالعفوية والمفاجئة، مما يدل على أنها جرائم غير عمدية، فالمسؤولية الجنائية للسائق هي ذلك الأثر القانوني المترتب عن خرقه لأحكام قانون المرور، ومن أهم

[1]- الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 08 يونيو 1966 ، المتضمن قانون العقوبات ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 49 ، الصادر في 11 يونيو 1966 ، معدل ومتمم .

صور الجرائم المرورية التي تستوجب مسؤولية السائق الجنائية نجد القتل الخطأ المادة 288 من قانون العقوبات، الجرح الخطأ المادة 289 من قانون العقوبات.

الفرع الثالث: الأساس القانوني للمسؤولية الجنائية للقائم بتهيئة الطريق

المسؤولية الجنائية تثور إذا قام المهندس المعماري بأفعال تشكل جريمة عمدية أو من قبيل الخطأ، ومن المقرر أن الخطأ الجنائي له عدة صور تتمثل في الاهمال، والرعونة وعدم الاحتراز وعدم مراعاة القوانين والقرارات واللوائح والأنظمة، هنا يجد المهندس نفسه معرضا للعقوبة الجنائية المقررة والمناسبة للجرم المرتكب، وتتولى النيابة العامة بحسب الأصل تحريك الدعوى العمومية ضد المهندس المعماري، أما المسؤولية المدنية فتتمثل في تعويض المضرور عما حل به من أضرار مادية ومعنوية بسبب خطأ التصميم والانجاز، والدعوى المدنية التي يرفعها المضرور أو ذويه هي وسيلة الحصول على التعويض.

المطلب الثاني: مسؤولية السائق عن المخالفات المرورية

ان مختلف التشريعات قبل أن تسلط عقوبات على شخص ما لابد أن تضبط مقاييس وقواعد التي من شأنها أن تكون عناصر الجريمة، ففي جرائم السير التي يكون المتسبب فيها غالبا العنصر البشري بصفة عامة والسائق بصفة خاصة، فهذا الأخير قبل أن يمتطي مركبته لابد أن تتوفر فيه شروط يضبها التشريع لقيادة هذه المركبة، حفاظا على الأرواح

والممتلكات وبعد حصوله على رخصة لقيادة مركبته يصبح مسؤولا عن كل خطأ يقوم به أثناء قيادته لهذه المركبة

الفرع الأول: الشروط القانونية للسياقة

تفاديا للسياقة العشوائية واعطاء كل مستعمل للطريق حقه، أقر المشرع الجزائري كغيره من المشرعين قوانين تنظم حركة المرور عبر الطرق وأمنها وسلامتها، ومن بينها الأمر رقم 03/09 المؤرخ في 22/07/2003 ، حيث حصر الشروط الضرورية للقيادة السليمة للمركبات والتي تتمحور فيما يلي:

– السن القانونية للترشح التي تحدد حسب الأصناف[1].

– القدرة البدنية على السياقة، حيث يطلب من المترشح القيام بفحص طبي قبل التسجيل بمدارس السياقة، وتقديم شهادة طبية من الطبيب المعاين، التي تبين الحالة الصحية للشخص سواء تعلق الأمر بحدة البصر، أو الأمراض الصدرية أو مختلف الأمراض التي من شأنها أن تعيق على السياقة السليمة .

–ضرورة النجاح في الاختبارات النظرية والتطبيقية الخاصة بسياقة المركبات التي تنظمها مدارس تعليم السياقة، بالتنسيق مع مهندس المناجم بمديريات النقل .

–تتولى مدارس تعليم السياقة المعتمدة التكفل بتكوين سائقي المركبات.

[1]- الأمر رقم 03/09 المؤرخ في 22 يوليو 2009 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها الجريدة الرسمية العدد 46.

–ضرورة الحصول على رخصة سياقة صالحة ومطابقة للأصناف التي امتحنها السائق وتمت بنجاح

الفرع الثاني: السياقة الحرجة مخالفة القواعد السليمة للسياقة

يقصد بالسياقة الحرجة كل قيادة المركبة لا يحترم سائقها قواعد وشروط السياقة السليمة التي قد تنجر عنها آثار سلبية، سواء تكون مضرة بالسائق أو بمحيطه، وقد تكون بتصرفات سلبية من طرف السائق ناتجة عن نقص خبرته و عدم إلمامه بقوانين المرور، أو عدم احترامه لها نتيجة لامبالاته أو استهتاره، ومن بين هذه السلوكات الأنانية والتهور والغضب، زيادة على الظروف الصحية للسائق التي لا تسمح بالسياقة، كضعف الرؤية وضعف السمع والتعب والإرهاق وشرود الذهن، وقلة النوم، كما توجد أسباب أخرى تشكل خلل وظيفي لدى السائق، ومن بينها تناول الكحول أو المخدرات المهدئات والمنومات اضافة الى استعمال الهاتف النقال أو الاشتغال بجهاز الراديو أو أشياء أخرى تقلل من تركيز السائق، وقد أكدت مراكز الدراسات المتخصصة أنه [1]:في حالة تعرض مركبة تسير بسرعة 40 كلم / سا لحادث مرور فان ركابها يرتطمون بقوة تساوي السقوط من الطابق الثالث لعمارة، في حالة تعرض مركبة تسير بسرعة 80 كلم / سا لحادث مرور فان قوة ارتطام ركابها تساوي السقوط من الطابق الثاني عشر العمارة، لعل هذه الالتفاتة تجعل السائق أكثر حذرا، ويكون على يقين بان أخطائه وعدم احترامه القواعد السلامة المرورية سوف تكلفه الكثير ، سواء في

[1]- حمدي اسماعين، الجرائم المرورية في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون عام ، جامعة قالمة كلية الحقوق والعلوم السياسية قسم الحقوق والعلوم الإدارية، 2016/2017، ص 29.

روحه، أو في روح غيره، أو أملاكه أو أملاك غيره، وعليه قبل التوجه الى قيادة أي مركبة يجب على السائق أن:

– يرتدي اللباس اللائق الذي لا يعيقه على قيادة مركبته .

– يتأكد أن مركبته ليس بها أي عيب من الناحية التقنية، كالمكابح والانارة، ماسحات الزجاج والمرأة العاكسة، وعدم وجود عطل ميكانيكي بالمحرك.

–يكون قادرا على السياقة نفسيا وصحيا.

–التقيد بالحمولة النظامية، لأن أي حمولة اضافية قد تؤثر على توازن المركبة، وتجعل القدرة على التحكم في المركبة شبه مستحيلة.

الفرع الثالث: المسؤولية الجزائية عن خطأ السائق

يعتبر الحق في الحياة من أهم الحقوق التي يسعى الانسان جاهدا للحفاظ عليها لأطول مدة ممكنة، غير أن هذه الحقوق قد تضيع من الانسان ويفقدها في أية لحظة، نتيجة حادث مرور كان سببه الرئيسي شخص قاد مركبته بروح اللامبالاة واللامسؤولية، وعدم احترام القانون بصفة عامة وقانون المرور بصفة خاصة، حيث أكدت الاحصائيات الأخيرة للمديرية العامة للأمن الوطني أنه ما يقارب 92% من حوادث المرور يكون العنصر البشري هو المتسبب فيها[1].

[1]- بسكري رفيقة عملة ورغي الفساد وعلاقته بحوادث المرور، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد 6، العدد 3، جامعة باتنة، الجزائر، 2019، ص 62.

إن الجرائم المرورية تعد من الجرائم غير العمدية لانعدام القصد الجنائي، فحدوثها يكون بسبب خطأ اقترفه سائق المركبة، أو ما تسمى بالمسؤولية التقصيرية، الا أن المشرع حفاظا منه على أمن وسلامة الأشخاص والممتلكات أقر عقوبات ضد مرتكبي هذه الأخطاء، إلا أنها أقل شده من العقوبات المقررة للجرائم العمدية.

تعد المركبة وسيلة من وسائل الرفاهية، فهي وسيلة نقل وعمل مريحة، وقد تكون في بعض الأحيان أداة لجريمة أو معول هدم وخراب و بالتالي تقع مسؤولية هذا الحرم على السائق الذي يتولى قيادتها واستغلالها، لأنه مطالب بالسيطرة و التحكم في هذه الآلة، فالسائق الذي لا يراعي أحوال الطرق من تقاطعات ومنعطفات، وكثافة السير وعدم الانتباه الإشارات المرور ونحو ذلك، يكون قد خرق قاعدة قانونية و التي تقضي بعدم تجاوزها، حيث يلاقيها جزاء معين يتناسب مع الجرم الذي اقترفه الجاني، لأن السائق مسؤول عما يلحقه بالغير من أضرار، سواء في البدن أو المال اذا تحققت عناصرها، و لا يعفى من هذه المسؤولية الا في الحالات التالية[1]:

أ – إذا كان الحادث نتيجة لقوة قاهرة لا يستطيع دفعها وتعذر عليه الاحتراز منها، وهي كل أمر عارض خارج عن تدخل الانسان.

ب – إذا كان بسبب فعل المتضرر المؤثر تأثيرا قويا في احداث النتيجة.

[1]- شويمت عمار أحكام حوادث المرور والآثار المترتبة عنها في الشريعة الإسلامية، مذكر عقيل شهادة الماجستير في العلوم الإسلامية تخصص علوم وأصول جامعة باتنة، كلية العلوم الاجتماعية والانسانية، قسم العلوم الإسلامية 2010/2011.

ج –إذا كان الحادث بسبب خطأ الغير أو تعديه، فيتحمل ذلك الغير المسؤولية .د ما تسببه البهائم من حوادث السير في الطرقات، يضمن أربابها الأضرار التي تنجم عنها، ان كانوا مقصرين في ضبطها، والفصل في ذلك للقضاء.

هـ– إذا اشترك السائق والمتضرر في أحداث الصور، كان على كل واحد منهما تبعه ما تلف من الآخر من مال أو نفس .

للإشارة السائق مسؤول جنائيا، إذا توفرت أركان المسؤولية الجنائية، كما يمكن اعتباره جاني في جريمة شبه عمدية إذا قصر في اتحاد أسباب السلامة المرورية وتعمد ذلك، لكنه ليس متعمدا ما ينتج عنها من حوادث، وهو ما ينطبق على السياقة في حالة سكر، أو السير بمركبة يعلم سائقها أن فراملها غير سليمة، أو يسير بها ليلا بدون إدارة، وكذا السابق الذي لا يتوقف عند اشتعال الاشارة الحمراء وهو يعلم أنها مشتعلة ويعلم أن مروره حينها ممنوع.

فيجب على كل سائق أن يضبط ويكيف سرعته حسب حالة الطريق والظروف الجوية ومختلف التغيرات المختلفة أثناء القيادة، كدخول منطقة عمرانية أو منحدرات ومتعرجات وخروج الحيوانات والآليات الثقيلة للطريق، ويجب عليه أيضا أن يخفض سرعة مركبته ويقودها يحدر وفقا للشروط المحددة في التنظيم الذي يحدد تدرج السرعة حسب الأخطار المترتبة بكل صنف من الطريق ونوع المركبة.

تنص المواد من 124 الى 133 من القانون المدني الجزائري على المسؤولية عن الأعمال الشخصية، وهو نوع من أنواع المسؤولية التقصيرية، والتي تشمل الخطاء الضرر .والعلاقة

السببية، فهذه المواد المدنية لابد أن يحيل اليها المشرع الجزائري في قانون العقوبات في مواده الجزائية عند الكلام عن المسؤولية التقصيرية، وذكر المتسبب في الأضرار البشرية والمادية بعينه، باعتبار السائق تقع على عاتقه مسؤولية حارس الشيء أي المركبة التي يقودها، وتبقى المسؤولية قائمة على أساس الخطأ الواجب الاثبات، ويستطيع أن يعفى من المسؤولية اذا المفترض الذي يقبل اثبات العكس، استطاع أن يتنصل منها بإثبات عدم خطئه بإثبات السبب الأجنبي[1].

المطلب الثالث: اثبات المسؤولية الجنائية في حوادث المرور

ان الدافع الى من القوانين والوقوف على تنفيذها هو العمل على تحقيق العدالة الاجتماعية وانصاف كل أطياف المجتمع، مما أقر المشرع بعض الاجراءات القانونية لإثبات براءة أو الدانة الجاني حسب نوع الجريمة، ومن بين هذه الاجراءات وسائل الاثبات الجنائي في حوادث المرور التي توضحها في هذا المطلب.

الفرع الأول: التحريات الأولية عن الحادث

ان التقارب الزمني بين وقوع الجريمة وبين اكتشافها، أما بمشاهدة الفاعل عند ارتكابها أو عند نهايته منها مع بقاء الآثار الدالة عليها، أو عقب الارتكاب ببرهة بسيرة أو زمن قليل يعتبر تلبسا وهو ما ينطبق على الجرائم المرورية، وما تخلفه من آثار مادية في مسرح

[1]- واد يحي ، الممهلات وعلاقتها بحوادث المرور في المنظورين القانوني والشرعي، مقال، مجلة الجامعة، دع ، دت ، جامعة البليدة كلية الحقوق والعلوم السياسية ص 21 متوفر على الموقع : https:/www.asjp.cerist.dz . تاريخ الإطلاع : 2024/02/20 ساعة الإطلاع : 21.35

الجريمة، مما يدل أن هناك مقاربة بين لحظتى ارتكاب الجريمة واكتشافها، وقد يكون بالمشاهدة مثلا،[1] كما حدده المشرع الجزائري في المادة 41 من قانون الاجراءات الجزائية وبذلك فقد أعطى القانون الجزائري صلاحيات استثنائية غيرت من وصف أعمال الضبطية القضائية من تحريات إلى تحقيقات تكون أنها أصبحت تماثل أعمال التحقيق و اجراءاته، الا أنها تبقى عبارة عن تحريات حسب ما أكدته المادة 01/67 من قانون الاجراءات الجزائية، فهذه التوسعة في الصلاحيات كانت المجابهة حالة الاستعجال المفروضة وضبط الجريمة قبل ضياع معالمه.

ففي حالة وقوع حادث مرور جسماني، يقوم ضابط الشرطة القضائية بالإخطار الفوري لوكيل الجمهورية، ثم الانتقال إلى مكان الحادث لأجل المعاينة والتحري، وفور وصوله مسرح الجريمة يقوم بإعادة النظام وفتح الطريق العام بعد اجراء المعاينات الأولية، ويبادر إلى اتحاد كل التدابير الفورية، كتقديم الاسعافات الأولية للجرحى والمصابين وتوجيههم إلى المؤسسات الصحية، والعمل على المحافظة على الآثار وحالة الأماكن، ومنع الأشخاص من الاقتراب إلى جسم الجريمة، وكذا منع الشهود من مبارحة مكان الحادث، بموجب المادة 50 من قانون الاجراءات الجزائية، تم التوقيف تحت النظر للأشخاص المشتبه في تورطهم في الحادث، من أجل التمكين من سماع الأشخاص و جمع الأدلة و تحرير المحاضر.

[1]- بومدين محمد المسؤولية عن تعويض أضرار حوادث المرور بين القانون المدني وقانون الزامية التأمين على السيارات، مقال، جامعة أدرار ، كلية الحقوق ، 2013 ، ص 47.

لقد جاء المرسوم 35/80 المؤرخ في 16/02/1980 ليحدد الاجراءات المتعلقة بالتحقيق ومعاينة الأضرار الناتجة عن حوادث المرور، حيث نص في مادته الأولى على "كل حادث مرور يتسبب في أضرار جسمانية يجب أن يكون موضوع تحقيق يقوم به ضابط الشرطة أو أعوان الشرطة أو أعوان الأمن العمومي، أو كل شخص يؤهله القانون لذلك "، وأكدت المادة 04 من نفس المرسوم على وجوب قيام السلطة التي قامت بالتحقيق، أن ترسل أصل المحضر ونسخة مصادق عنها مع جميع الوثائق الثبوتية، خلال مهلة لا تتجاوز 10 أيام من تاريخ انتهاء التحقيق الى وكيل الجمهورية لدى المحكمة التابعة للمكان الذي حصل فيه الحادث، مع وجوب ارسال نسخة من المحضر خلال المهلة نفسها إلى شركة التأمين المعنية وفي حالة ارتكاب الحادث من قبل شخص مجهول أو غير مؤمن عليه يرسل المحضر إلى صندوق ضمان السيارات[1].

فمن خلال المادة الأولى من هذا المرسوم فإن مصالح الضبطية القضائية تقوم بالتحريات الأولية اللازمة بمجرد وقوع حادث مرور جسماني، وتنتهي هذه التحريات بتحرير محضر يتضمن كافة المعلومات الضرورية من أسماء مالكي و سائقي السيارات المعنية بالحادث. وألقابهم وعناوينهم، ورقم رخصة السياقة وتاريخ تسليمها ومكان صدورها، وكذا مواصفات المركبات المعنية، والمعلومات الادارية المتعلقة بها، وغيرها من المعلومات، ثم يرسل المحضر الأصلي ونسخة مصادق عليها مع جميع الوثائق الثبوتية قبل نهاية 10 أيام من

[1]- بوجدير سيف الدين التعويض عن حوادث المرور في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون اعمال جامعة م البواقى كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق 2014/2013 ، ص 53.

تاريخ النهاء التحقيق الى وكيل الجمهورية لدى المحكمة التابعة للمكان الذي وقع فيه الحادث. بعد دراسة ملف القضية من طرف وكيل الجمهورية، يقوم بتكييف وقائع الجريمة وتحريك الدعوى العمومية، وبهذه الطريقة يتصل وكيل الجمهورية بالقضية. ويصبح طرفا فيها، باعتباره ممثلا للحق العام ويمارس الصلاحيات المخولة له قانونا، الاثبات القيمة والتماس العقوبة ضد المتهم أثناء المحاكمة.

الفرع الثاني المعاينة والمراقبة المرئية للحادث

أولا – المعاينة

لا يقوم أي حادث مرور الا بوقائع مادية ملموسة التي تثبتها المصالح المختصة بواسطة المعاينة الميدانية بمختلف الوسائل القانونية،[1] التي تشكل في مجموعها الصورة الكاملة للفعل المجرم، وبعد محضر المعاينة من وسائل الاثبات الهامة التي يستند عليها القضاء أو شركة التأمين لإثبات المسؤولية عن الحادث، ويتضمن محضر المعاينة ما يلي :

–البيانات المتعلقة بمكان الحادث وظروفه يجب تحديد مكان الحادث بدقة، وحالة الطريق والظروف المناخية، بما فيها الرؤية، وكذا الظروف المحيطة بمكان وقوع الحادث والأسباب التي أدت اليه .

–البيانات المتعلقة بالمركبة تتضمن نوع وصنف المركبة ورقم تسجيلها، ورقم الطراز، نوع الحمولة، حالة المركبة ومدى صلاحية ملحقاتها .

[1]- حمدي إسماعين، مرجع سابق ، ص 18.

– البيانات الادارية توضح صلاحية الوثائق المتعلقة بالمركبة كبطاقة التسجيل، شهادة التأمين رخصة السياقة، وكذا بعض الوثائق الأخرى المتعلقة بممارسة بعض النشاطات بهذه المركبات، والتي ينظمها القانون 01/13 المتضمن توجيه النقل البري.

للإشارة هذه المحاضر ترفق برسم بياني للحادث مدعم بتقرير تقني مصور من مسرح الجريمة.

تفاديا لأي شكل من أشكال التعسف حدد قانون المرور في مواده من 130 إلى 138 الأشخاص المؤهلين قانونا بالمعاينة الميدانية الحوادث المرور.

ثانيا – المراقبة العربية للحادث

يعتبر تسجيل الحادث بواسطة الفيديو أو الصورة مكملا للمحاصر والمخطط البياني للحادث، وهو من أهم اجراءات المعاينة التقنية الحديثة، لأن الوصف الكتابي لا يمكن أن يوضح بعض الجرائم مثل الحرائق وحوادث المرور، وتكمن أهمية المراقبة القرنية للحادث في اعطاء الصورة الحقيقة للحادث وقت وقوعه، واعادة تكوين وتمثيل. سرح الجريمة، واستعادة التفاصيل الهامة التي قد يتم نسيانها، وبالتالي مساعدة المحققين الربط علاقة الأشياء الموجودة بمسرح الجريمة بوقائع الجريمة، من أجل الوصول إلى الحقيقة، فعلى خبير التصوير مراعاة التتابع في النقاط الصور، وتكرار التصوير تفاديا لتلف إحدى الصور[1]

[1]- عبدي نبيلة المخالفات المتعلقة بحوادث المرور، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون جنائي، جامعة تبسة، كلية الحقوق والعلوم السياسية قسم الحقوق. 2016/2017 ، ص 72.

كما يعد استخدام تقنية التصوير بالفيديو من أهم التقنيات التي تتميز بالوضوح، على أن تراعى فيها القواعد القانونية المنظمة لذلك، فهذا النوع من الوسائل التكنولوجية يعتبر من بين الآليات الفعالة في الحد من الجرائم بصفة عامة والجرائم المرورية بصفة خاصة، حيث شرعت المديرية العامة للأمن الوطني منتصف شهر جويلية 2003، في وضع كاميرات مراقبة عبر أهم شوارع العاصمة، وكانت البداية بوضع 16 كاميرا ليرتفع عددها إلى 1500 كاميرا سنة 2015 كمرحلة أولى، وسيتم بلوغ أكثر من 5000 كاميرا مراقبة على مستوى العاصمة وفقا للبرنامج المسطر، هذه الكاميرات مزودة ببرامج تطبيقات ذكية، على غرار القارئ الآلي للوحات ترقيم السيارات(LAPI) ، الذي يسمح بمراقبة السيارات التي تمر على محاور تقع تحت أعين مركز المراقبة، حيث يتم مراقبة السيارات المسروقة والمبحوث عنها، حسب قاعدة البيانات بطريقة أوتوماتيكية ورقمية دون تدخل العون ، وهو ما يسمح بإضفاء مرونة في المراقبة وإعطاء نتائج أكثر دقة[1].

وقد شمل المشروع خمس ولايات أخرى وفي قسنطينة سطيف عناية غرداية والبليدة حيث بدأت في تجسيد المشروع تدريجيا وفقا للمرسوم الرئاسي رقم 228/15 الصادر في 22 اوت 2015 المحدد لكيفية الاستغلال والتحكم في هذه الكاميرات هذا النظام الذي يعمل هرميا من مركز المراقبة بالأمن الحضري وأمن الدوائر الذي يربط مباشرة بمركز المراقبة بأمن الولاية، الذي يكون بدوره مربوطة بمركز القيادة والتنسيق بالمديرية العامة للأمن الوطني[2] للإشارة

[1]- حمدي إسماعين ، مرجع سابق ، ص 97.
[2]- بوجدير سيف الدين ، مرجع سابق ، ص 55.

هناك وحدات جوية تابعة للمديرية العامة للأمن الوطني، وأخرى تابعة للدرك الوطني، تعتبر بمثابة خلايا مراقبة جوية فعالة جدا تتكون من مجموعة حوامات مجهزة بأحدث وسائل المراقبة المرتبة حيث يتم النقاط المشهد مباشرة، سواء نهارا أو ليلاء ويتم ارساله إلى قاعة العمليات الجوية، من خلال نظام الاستقبال الآني، ثم يحول إلى مركز القيادة والتنسيق بالمديرية العامة للأمن الوطني عن طريق الألياف البصرية، لاتخاذ الإجراءات المناسبة في حينها وضبط مخالفي قانون المرور والمتسببين في حوادث السير في الطريق العام[1].

الفرع الثالث: المخطط البياني للحادث

المخطط البياني هو عبارة عن رسم تخطيطي يقوم به العون المكلف بمعاينة مكان وقوع الحادث، حيث يوضح فيه مختلف المسافات والقياسات والموجودات بمسرح الجريمة، وفق معايير دقيقة لإسقاط الوقائع على مخطط بياني لاكتشاف وتحليل أسباب الحادث وتجديد الجناة، وتظهر أهميته في حوادث المرور على اختلاف أنواعها، بقياس عرض الطريق ومسافة آثار الفرامل واتجاهها، وتحديد اتجاه سير المركبة ومختلف المعالم والآثار المجاورة المكان الحادث ولكي يحقق المخطط البياني غرضه يجب على المعاير التنقل إلى مكان الحادث على الفور من أجل عدم طمس أو تغيير آثار الحادث، وأن يلم بكل التفاصيل المتعلقة بالحادث فيقوم برسم تخطيطي ابتدائي، ويعين معالم ثابتة لأخذ مختلف القياسات، كما يحدد مقياس رسم ثابت، ويضع مفتاح توضيحي للرسم البياني، وفي الأخير يدون كافة

[1]- حمدي إسماعين ، مرجع سابق ، ص 99.

البيانات المتعلقة بالقضية وتاريخ ارتكاب الحادث، ويرفق هذا المخطط ضمن أوراق القضية ليطلع عليها القاضي وأطراف الدعوى.

الفرع الرابع : تحليل العينات

يعتبر علم البيولوجيا من أهم العلوم التقنية في الاثبات الجنائي، حيث يساهم في تأكيد مسؤولية السابق في ارتكابه الحوادث السير، وذلك من خلال أخذ عينات من دم السابق من أجل تحليلها للتعرف على نسب المواد المكونة لها، خاصة ما تعلق بالمواد التي يمنع القانون. تناولها أثناء السياقة، كالمواد المسكرة أو المواد المخدرة نظرا لخطورتها، حيث عالجها المشرع طبقا لقانون المرور وفق اجراءات خاصة، فالمادة 18 من هذا القانون منعت القيادة على السائق الذي يتعاطى مسكرا أو مواد أخرى تؤثر على قدرته على السياقة، ولا يمكن اثبات هذه الجريمة الا بالأدلة العلمية حسب نص المادة 19 من الأمر 09/03 التي بينت كيفية الكشف عن تناول هذه المواد، سواء بطريقة زقر الهواء أو عن طريق جهاز تحليل اللعاب[1].

كما حدد المشرع حالة السكر بأنها وجود نسبة الكحول في الدم بنسبة تعادل أو تزيد عن 0.20 في 1000 ملل، وباستقراء نصوص المواد 19 و 19 مكرر و 20 تجد أن الحالات التي يقوم فيها ضباط أو أعوان الشرطة بإجراء عمليات الفحص الطبي والاستشفائي والبيولوجي هي كالآتي :

[1]- عبدي نبيلة ، مرجع سابق ، ص 74 .

-إذا أعطت عملية زفر الهواء نتيجة ايجابية عند الفحص.

- إذا أعطت عملية تحليل اللعاب عند الفحص عن استهلاك المخدرات والمواد المهلوسة نتيجة ايجابية .

- في حالة اعتراض السائق أو مرافق السائق المتدرب على اجراء هذه العمليات أو على نتائجها

- في حالة وقوع حادث مرور أدى إلى القتل الخطأ.

نلاحظ أن هناك طريقتان لإجراء التحليل

أ - الطريقة الأولى: هي الطريقة الكيميائية طريقة القياس عن طريق الزفير)، وهي الطريقة المستعملة من طرف مخابر الشرطة ومن مميزاتها:

- قريبة من لحظة وقوع الحادث وسريعة النتائج
- تسهل عملية العراقية الدائمة في إطار العمليات الوقائية

ومن بين سلبيات هذه الطريقة ما يلي :

- تكشف عن الكمية ولا تحدد نوع الكحول بدقة، أي أنها غير دقيقة
- تأثير الحرارة على القياس

ب- الطريقة الثانية : وهي أخذ الدم من العروق، وأهم مميزاتها :

- أكثر دقة وتكون صالحة في حالة جريح لا يمكنه التنفس

ومن سلبياتها تجد ما يلي :

- طول الفترة الزمنية بين عملية القياس وملاحظة النتائج بعد اللجوء إلى المستشفى[1]

كما نصت المادة 21 من القانون 14/01 على اجراءات حفظ الدليل، أي الاحتفاظ بعينة من التحليل، وطبقا لنص المادة 22 من نفس القانون، فإن نتائج التحاليل الطبية والاستشفائية والبيولوجية تبلغ الى وكيل الجمهورية لدى الجهة القضائية المختصة، وتكون مرفقة بمحضر يحرره الأعوان المؤهلون، وترسل نسخة أيضا إلى الوالي المختص إقليميا

وعلى سبيل الاستئناس والتأكيد على أن التحاليل العلمية تعد من أساليب الاثبات القانونية . ما جاء في قرار المحكمة العليا الصادر في 12 نوفمبر 1981 في الطعن رقم 182843: "أن السياقة في حالة سكر لا يمكن اثباتها الا بواسطة التحليل الدموي.

من خلال هذا الفصل توصلنا بأن حوادث المرور صارت تمثل وبشكل كبير هاجسا وقلقا لكافة أفراد المجتمع، إضافة إلى ما تكبده من مشاكل اجتماعية ونفسية وخسائر مادية ضخمة، ولهذا حاولنا تسليط الضوء على أهم المفاهيم القانونية للمسؤولية الناتجة عن المخالفات المرورية، ومن بينها الوقوف على مفهوم حوادث المرور، واسبابها وما تخلفه من آثار في جميع المجالات، فحادث السير هو نتيجة للأفعال التي يقوم بها الانسان الناشئة عن أحدى صور الخطأ التي حددها قانون العقوبات الجزائري في المادة 288 وعليه فإن جرائم السير هي جرائم غير عمدية، الا أن القانون حمل مسؤولية من تسبب فيها كونها سلوك غير مشروع يهدد حياة وممتلكات مستعملي الطريق .أن أغلب الدراسات أكدت أن

[1]- عبدي نبيلة، المرجع السابق ، ص 67.

العنصر البشري أهم أسباب هذه الظاهرة، إضافة إلى أسباب أخرى كطبيعة الطرق ونقص تهيئتها، والظروف المناخية السيئة، وكذا نقض الوعي لدى المشاة زيادة على الأعطاب المتكررة للمركبات ونقص المتابعة والصيانة.

التمير الجرائم المرورية بأنها جرائم غير عمدية، فالمسؤولية الجنائية للسائق في ذلك الأثر القانوني المترتب عن خرقه الأحكام قانون المرور، ومن أهم صور الجرائم المرورية التي تستوجب مسؤولية السائق الجنائية نجد القتل الخطأ المادة 288 من قانون العقوبات الجرح الخط المادة 289 من قانون العقوبات، ويعتبر قانون العقوبات وقانون المرور، إضافة إلى الاتفاقيات الدولية هي أهم الدعائم القانونية للمسؤولية الجزائية المترتبة عن هذه الجرائم .أكد المشرع الجزائري كغيره من المشرعين على ضرورة الحصول على رخصة سياقة للمركبات بمختلف الأصناف، وحدد الشروط الواجب توفرها في السائق حتى تكون هناك ضوابط وأخلاقيات مفروضة قانونا، من أجل التحكم في تسيير وتوجيه وحماية مستعملي الطريق، كما سخرت الدولة وسائل مادية وبشرية لمواجهة كل المخالفين لقواعد السير والمتسببين في حوادث المرور، واثبات تورطهم في مختلف الجنح والمخالفات بالوسائل التقنية والعلمية وفق اجراءات قانونية وإدارية يحددها التشريع.

المبحث الثاني : الاستثناءات الواردة على تعويض ضحايا حوادث المرور

إذا كان الأصل هو تعويض ضحايا حوادث المرور وان لم تكن الضحية صفة الخير تجار الشخص المسؤول مبنيا عن الحادث وهذا حسب نص المادة 8 من الأمر 74/15 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار على هذا الأصل ليس مطلق، بل هناك حالات سقوط الحق في الضمان وذلك في حالة ارتكاب السابق الأخطاء غير عمدية، وحالات الاستثناء من الضمان، وذلك في حالة ارتكاب السابق الأخطاء عمدية أو غير معذورة .

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

أما من حيث مجال التطبيق، فسقوط الضمان يمكن تطبيقه على السائق دون غيره، أي لا يعقد ذلك الجزاء إلى مالك المركبة غير السائق والغير، أما استثناء الضمان فيسوي على السائق ومالك المركبة والغير، وهو ما أقرته المحكمة العليا في قرارها رقم 435574 الصادر بتاريخ 24/12/2008 والذي جاء فيه: " حيث أن سقوط الضمان يمكن تطبيقه على السائق

[1]- عيسى لحاق الاستثناءات الواردة على مبدأ تعويض ضحايا حوادث المرور مذكرة ماجستير ، جامعة الجزائر،2005/2004، ص 71.

دون الغير، أما استثناء الضمان فيسري على السائق ومالك المركبة والغير الذي وفي هذه الحالة الضحية أخفق القرار في تطبيق القانون عندما قال يتعلق الأمر بسقوط الضمان بينما الأمر يتعلق باستثناء الضمان[1].

وعليه سنحاول ان نتناول في هذا المبحث حالات سقوط الحق في الضمان (المطلب الأول) وفي المطلب الثاني حالات الاستثناء من الضمان.

المطلب الأول: حالات سقوط الحق في الضمان

إذا كان المشرع قد أقر مبدأ التعويض الخارج عن نطاق المسؤولية لكل ضحايا حوادث المرور وفقا لما هو مقرر في المادة 8 من الأمر 15/74، إلا انه لا يمكن اعتبار نظام عدم الخطأ نظام مطلق بل هناك حالات تؤثر فيها الأخطاء التي يرتكبها السابق على التعويضات المستحقة، كحالة السائق المخطئ وفقا لنص المادة 13 من الأمر 15/74، أو السائق الذي يتولى السياقة في حالة السكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة أو حالة سارق المركبة وشركاته وأخيرا حالة السائق المخالف الشروط ممارسة عملية نقل الأشخاص والاشياء.

الفرع الأول: حالة السائق المخطئ

وفقا لنص المادة 13 من الأمر 15/74 على ما يلى : " إذا حمل السائق المركبة جزءا من المسؤولية عن جميع الأخطاء ماعدا الأخطاء المشار اليها في المادة التالية فإن التعويض

[1]- مجلة المحكمة العليا تصدرها المحكمة العليا الجزائرية العدد الأول سنة 2009 ، ص 129.

الممنوح له يخفض بنسبة الحصة المعادلة للمسؤولية التي وضعت على عاتقه إلا في حالة العجز الدائم المعادل 50 بالمئة فأكثر ولا يسرى هذا التخفيض على ذوي حقوقه في حالة الوفاة .

من خلال نص المادة يمكن القول أن تطبيقها مرتبط بوجود فعل مخطى من السائق، هذا الخطأ يجب أن يكون مختلفا عن الأخطاء المنصوص عليها في المواد 14 و 15 من نفس الأمر، وبالتالي فان أي خطأ يخرج عن دائرة الخطأ المنصوص عليها في المواد 15.14، يدخل في دائرة الأخطاء المنصوص عليها في المادة 13 إضافة إلى هذا الشرط فإن درجة جسامة الخطأ ليست هي المأخوذة بعين الاعتبار بل درجة مشاركة الخطأ في تحقيق الضرر[1] ، فقد تكون أمام خطا جسيم لكن درجة مشاركته في تحقيق الضرر ضئيلة، والعكس قد تكون أمام خطأ يسير لكن درجة مشاركة في تحقق الضرر كثيرة، ويبقى القاضي وحده هو المؤهل التحديد درجة مسؤولية السائق من خلال الوثائق والتحريات والمعاينة، وبالرجوع إلى نص المادة 13 نجدها تنص على أن السائق المخطئ يتحمل جزء من المسؤولية الشخصية، ومن ثم فان التعريض الممنوح له يتناسب طرديا مع الحصة المقابلة للمسؤولية عن الحادث، فإذا كانت نسبة مشاركته في الحادث مثلا 30% فانه لا يأخذ من التعويض المستحق سوى ما نسبته 70%، أما إذا كانت نسبة مشاركته في الحادث 80% فإنه يعوض بنسبة 20%، وهكذا دواليك وهذا يعنى انه لكي يستحق الضحية السائق

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

التعويض لابد أن يثبت أنه لم يرتكب أي خطاء ويبقي حق الضحية السائق مضمونا في حالة بلغت نسبة العجز 50% أو أكثر أو في حالة وفاته بالنسبة الذي حقوقه، أما بالنسبة للإجراءات القضائية فإن الصحية غير السائق لا يحتاج إلى حكم قضائي ليتعصر على التعويض بل يكفي إثبات الضرر اللاحق به عكس الصحية السائق غير المتوفى والدي لم تبلغ نسبة عجزه 50% فانه تعويضة يحتاج لحكم قضائي تحدد فيه نسبة مشاركته في الحادي وعليه السنة التعويض المستحق [1].

الفرع الثاني : حالة السائق الذي يتولى السياقة في حالة السكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات والممنوعات المحظورة

من بين أسباب حوادث المرور، تحتل السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير المخدرات نسبة معتبرة، لذلك لجأت كل الدول إلى اعتناق مبدأ تجريم هذا الفعل وإنزال العقوبة المستحقة بمرتكبة، وهذا ما نجده في القانون الجزائري، إن تنص المادة 68 من الأمر 09-3 المتضمن قانون المرور المعدل والمتمم للأمر 01-14 [2] على ما يلي يعاقب بالحبس من سنتين (2) إلى خمس (5) سنوات وبغرامه من 100.000 دج إلى 300.000 ج كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات، وعندما يرتكب القتل الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة يعاقب السائق بالسجن من

[1]- بوجمعة بن قارة، النظام القانوني للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر. محاضرات ألقيت على طلبة الدفعة العشرون المدرسة العليا للقضاء، 2009-2010 ، ص 11.

[2]- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 45 لسنة 2009 الصادرة بتاريخ 29 يوليو 2009.

خمس (5) إلى عشر (10) سنوات وبغرامة مالية من 500.000 دج إلى 1000.000دج وتنص المادة 70 من نفس الأمر على : " يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة مالية من 50 الف دج إلى 150 الف دج كل سائق ارتكب جنحة الجرح الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل في أصناف المخدرات ".

وعندما ترتكب جنحة الخط في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة الأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة يعاقب بالحبس من سنتين (2) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة "من 100.000 دج إلى 250.000 دج ".

وتنص المادة 74 من نفس الأمر على ما يلي : " يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين وبغرامة من 50.000 دج إلى 100.000 دج كل شخص يقود مركبة أو يرافق السائق المتدرب في إطار التمهين بدون مقابل أو بمقابل مثلما هو محدد في هذا القانون، وهو في حالة سكر تطبق نفس العقوبة على كل شخص يقود مركبة وهو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

ما يلاحظ على القانون الجديد 03/09 المعدل للأمر 04/01 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، أن المشرع لم يعد يجمع بين جريمة الجرح والقتل الخطأ تحت تأثير المسكرات بعقوبة واحدة كما كان في المادة 66 من القانون القديم 04/01 إنما خصص المنحة الخرج الخطأ تحت تأثير حالة السكر أو مواد مخدرة عقوبة منفردة تعمل في الحبس من سنة (1) إلى (3) سنوات وبغرامة من 50 ألف دج إلى 150 ألف دج، مع

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

أما بالنسبة الجريمة القتل الخطأ التي أصبحت تنص عليها المادة 68 من الأمر 03/09 بدلا من المادة 66 من الأمر 04/01، فقد نص المشرع على عقوبة الحبس سنتين (2) كحد أدني بدلا من 1سنة واحدة، مع مضاعفة الغرامة من 50 ألف دج كحد ادنى إلى 100 ألف دج، ومن 150 الف دج كحد أقصى إلى 300 ألف دج، وكل ذلك منع إيراد حكم خاص مضاعف بالنسبة للقتل الخطأ في نفس الظروف الجرائم المرتكبة بواسطة مركبات الوزن الثقيل، وهو ما لم يكن موجود في الأمر القديم 04/01 وبالنسبة للسياقة في حالة سكر فقد جعل المشرع عقوبتها تتمثل في الحبس من ستة (6) أشهر كحد أدلى بدلا من شهرين (2)، وتصل العقوبة إلى حد سنتين (2) بدلا من (18) شهر كحد أقصى مع مضاعفة العراقية لتصل إلى 50 ألف دج بدلا من 5 آلاف دج كحد أدنى و 100 ألف دج بدلا من 50 ألف دج كحد أقصى هذا العرض السريع لتطور العقوبات المتعلقة بالسائق الذي يتولى السياقة في حالة سكر تظهر أن المشرع قام بمضاعفة العقوبة التي كان منصوص عليها في القانون القديم، وهذا حرصا منه على فرض تدابير يكون لها أثر وقائي

وعلاجي من أجل خفض نسبة حوادث المرور التي عرفت ارتقاء كبيرا في السنوات الأخيرة، لكن الملاحظ في هذا السياق أن المشرح كان يفرض وجوب تجار نسبة الكحول في الدم 0.10 ع في الألف (1000) ملل) حتى تكون أمام حالة السكر (المادة 67 من الأمر (04/01)، فيما رفع هذه النسبة إلى 0.20 في الألف (1000) ملل) في القانون الجديد.

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

من خلال استقراء المادة 14 ينصح أنه حتى يسقط الحق في التعويض عن السائق لابد من توافر الشروط التالية :

1- **حالة سكر أو حالات مشابهة:** أقر المشرع الجزائري نفس العقوبة المدنية في حالة السكر وفي حالة السياقة تحت تأثير المخدرات أو المنومات المحظورة رفضا بذلك أي شكل من أشكال التمييز بينهما[1] على اعتبار أن كل المواد المذكورة لها نفس الأثر على السائق، وهو التقليل من قدراته البدنية والذهنية، مع العلم أن السياقة تحت تأثير الكحول في القانون الجزائري لا تكون محلا للعقوبة المدنية المنصوص عليها في

[1]- عيسى لحاق، المرجع السابق ،ص 42.

المادة 14 من الأمر 15/74 إلا إذا كانت نسبة الكحول في الدم تعادل أو تزيد عن 0.20 في الألف (1000) ملل) وهذا حسب نص المادة 03 في الأمر 03/09 المعدل والمتمم للأمر 14/01 المتضمن تنظيم حركة المرور والطرق وسلامتها وأمنها، للتذكير في هذه النسبة في الأمر 14/01 كانت تمثل 0.10 في الألف (1000 ملل) وهذا حسب المادة 67 منه.

2- **السياقة في إحدى هذه الحالات** لا يكفي تطبيق الجزاء المدنى المنصوص عليه في المادة 14 من الأمر 15/74 توافر حال السكر أو أحد الحالات المشابهة لها، إنما يجب أن تتزامن هذه الحالات مع فعل السياقة أي التوجية الفعلي للمركبة والسيطرة عليها، في طريق التحريك الآلي لقوة الدفع الذاتية للمحرك مع دفعها للسير في الطريق المخصص، وعليه يعتبر السائق الذي يدفع سيارته بيده راجلا، ولا يتابع من أجل السباقة في حال سكر[1].

3-**صدور حكم قضائي بالإدانة الجزائية** : بالإضافة إلى الشرطين السابقين، يجب أن يكون فعل السائق محل إدانة جزائية، وهذا حتى تطبق المادة 14 من الأمر 15/74 وبتالي حرمان السائق الذي يكون في حالة سكر أو أحد الحالات المشابهة من التعويض، وبالنسبة للحكم الجزائي يشترط فيه أن يكون حكما باتا، أي غير قابل للطعن فيه لا بالمعارضة وب الاستئناف ولا بالنقض ، والحكمة من اشتراط صدور

[1]- عيسى لحاق، المرجع السابق، ص 43.

الإدانة الجزائية حتى تكون العقوبة المدنية محل تطبيق هو تفادي كل أشكال المنازعة التي قد تثار بين المؤمن والمؤمن له بشأن حالة الإعفاء من التعويض، على حالة انعدام الإدانة الجزائية مثلا نكون أمام انعدام العقوبة المدنية وهو ما يفتح المجال للمؤمن له (السائق) بالمطالبة بالتعويض[1] .

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

[1] Boualem Yaici, L'indemnisation des victimes des accidents de la circulation Mémoire de magister. Université d'Alger 1979 p 113.

وعليه فالسؤال المطروح في هذه الحالة، هل يكتفي القاضي المدني بالإدانة الجزائية من أجل تطبيق العقوبة المدنية، بعبارة أخرى هل يكفي الحكم الجزائي لإثبات وجود علاقة سببية بين حالة السكر أو أحد الحالات المشابهة والحادث ؟ أم أن الإدانة الجزائية لا تعد مرجعا للعلاقة وبالتالي يستطيع السائق إثبات غياب العلاقة السببية بين الحادث وحالة السكر لكي يستفيد من التعويض؟ وهل يستطيع القاضي المدني الفصل في الدعوى المدنية مخالفا الحكم الجزائي أو على العكس يجب عليه احترامه ؟ [1].

من أجل إيجاد حل على القاضي الأخذ بعين الاعتبار التسبيب المنطوق به في حكم القاضي الجزائي فإذا ما بنى القاضي الجزائي تسبيبه على أساس التهور وعدم الحيطة من السائق في حالة السكر وهو ما نتج عنه جريمة قتل أو خرج خطاء في القاضي المدني يكون محكوم بهذه الوقائع، وعلى العكس إذا لم تربط الإدانة الجزائية بين حالة السكر ووقوع الحادث فالقاضي المدني كامل الحرية والسيادة لتقدير الأفعال والادعاءات التي من شأنها نفي أو إثبات الوقائع.

في حال تحقق الشروط الأربع المذكورة، تكون بصدد تحقق العقوبة المدنية المنصوص عليها في المادة 14 من الأمر 15/74 والتي تتمثل في سقوط الحق في التعويض بالنسبة للسائق الذي يتولى السياقة في حالة سكر أو في احدى الحالات المشابهة، مع بقاء الحق في التعويض قائما بالنسبة لذوي حقوقه في حال الوفاة، وهو ما أكدته المادة

[1] - Boualem Yaici OP.CIT.P114.

1/14 من نفس الأمر .. ولا تسري هذه الأحكام على ذوي حقوقه في حالة الوفاة وقد أكدت المحكمة العليا هذا المبدأ في العديد من قراراتها، من ذلك قرارها رقم 287399 بتاريخ 10/02/2004، إذ جاء في ملخص القرار " ... حيث أنه من جهة فإن مقتضيات المادة 14من الأمر 15/74 المؤرخ في 30/01/74 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض الأضرار تنص :" إذا كانت المسؤولية الكاملة أو الجزئية عن الحادث مسببة عن القيادة في حالة السكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة، فلا يحق للسائق المحكوم عليه بهذه الأسباب المطالبة بأي تعويض، ولا تسري هذه الأحكام على ذوي حقوقه في حالة الوفاة ، حيث أن هذا النص لا يسقط سوى من المتهم وليس حقوق الغير، حيث وبالإضافة إلى ذلك فإن المادة 5 من المرسوم رقم 34/80 المحدد لشروط تطبيق المادة 7 تنص في فقرتها الأولى على سقوط ضمانة التأمين عن السائق وحده وفي فقرتها الثانية فإن نفس المادة تنص على ".. ومع ذلك، لا يحتاج سقوط هذه الحقوق على المصابين أو ذوي حقوقهم حيث وبالتالي فإنه بإخراج الهيئة المؤمنة ضامنة المتهم في دفع التعويضات الناجمة عن الأضرار اللاحقة من جراء الجروح غير العمدية بسبب أن السائق كان في حالة سكر من قضاة الاستئناف اخطفوا في تطبيق القانون[1].

[1]- نبيل صقر، حوادث المرور نصا وفقها وتطبيقا قرارات المحكمة العليا حول حوادث المرور، دار الهدى الجزائر 2009، ص 151.

جدير بالملاحظة أن السائق في حالة السكر أو أحد الحالات المشابهة، لم يكن يستفيد من التعويض مهما بلغت نسبة عجزه، حتى صدور المرسوم التطبيقي 34/80 والذي ينص في المادة 3/5 منه على " ..... ومع ذلك لا يحتج سقوط هذه الحقوق على المصابين أو ذوي الحقوق وعلاوة على ذلك، لا يمكن أن يسري على ذوي الحقوق في حالة وفاة الأشخاص المذكورين في الفقرتين الأولى والثانية السابقتين أو على الأشخاص الذين يعيلونهم في حالة العجز الدائم الجزئي الذي يزيد على 66 % وبالتالي عدم سريان سقوط الحق في التعويض في مواجهة السائق الذي بلغت نسبة عجزه الدائم الجزئي 66% أو أكثر أي ما يعادل ثلثي القدرة الكلية للشخص، والسبب أن هذه الحالة تعادل حالة الوفاة وهناك من يرى أن المتضرر في حقيقة الأمر هو عائلة السائق وعليه فعدم اسقاط الضمان جاء لمصلحتهم.

الفرع الثالث: حالة سارق المركبة وشركاته

لقد نصت المادة 15 من الأمر 15/74 على انه: " إذا سرقت المركبة في ينتفع السارق والأعوان بتاتا من التعويض ولا تسري هذه الأحكام على ذوي حقوقهم في حالة الوفاء وكذلك الأشخاص المنقولين وذوي حقوقهم ، إنطلاقا من هذا النص يحرم سابق المركبة وأعوانه من التعويض ولا يمكنهم المطالبة بالتعويض غير أن هذا الحرمان لا يسري على ذوي حقوقهم في حالة الوفاة كما لا يسري هذا الحرمان على الأشخاص المنقولين وذوي حقوقهم وبعد صدور المرسوم 37/80 تم توسيع العمل بالمادة 15 من الأمر 15/74، إذ يستفيد السائق

السارق وشركاؤه من التعويض وهذا في حال بلغت نسبة العجز الجزائي 66 بالمئة أو أكثر باعتبار أن هذه النسبة معادلة للوفاة[1].

وهو ما نصت عليه المادة السابقة (7) التي وردت تحت باب الثالث المعنون ب الإضرار والأشخاص المستثنون من التزام الصندوق الخاص بالتعويضات أي أن الصندوق الخاص بالتعويضات هو من يلتزم بالتعويض في هذه الحالة وليس شركة التأمين (المؤمن) أما بالنسبة للغير فإن المؤمن هو الذي يقوم بتعويضهم مهما كانت نسبة عجزهم، جدير بالذكر أنه تم تغيير تسمية الصندوق الخاص بالتعويضات الى صندوق ضمان السيارات وهو تغيير في العنوان فقط وذلك وقد للقانون رقم 11/02 المؤرخ في 24/12/2002 المتضمن قانون المالية السنة 2003 عبر نص المادة 117 بنصها: " تحول إيرادات ونفقات صندوق التعويض الخاص المحدد بموجب المادة 32 من الأمر 15/74 والمتعلق بإلزامية التأمين على السيارات إلى صندوق ضمان السيارات المذكور أعلاه ، وقد صدر المرسوم التنفيذي رقم 103/04 يتضمن إنشاء الأجهزة التنفيذية للصندوق ويحدد قانونها الأساسي[2] ."

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

[1]- عيسى لحاق ، مرجع سابق، ص 47.

[2]- سفيان زرقط نظام تعويض الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، مذكرة تخرج لفيل إجازة المدرسة العليا للقضاء المدرسة العليا للقضاء الجزائر 2004 ، ص 20.

1- تعويض الخسائر والأضرار الناتجة عن الحالات الطارئة، الناتجة عن خطأ غير متعمد من المؤمن له " بمفهوم المخالفة من نص المادة يتضح لنا جليا أن الأخطاء العمدية مستثناة من الضمان، وأن المؤمن غير ملزم بتعويضها ، تجدر الإشارة إلى وجود اختلاف بين نص المادة 1/3 من المرسوم 34/80، ونص المادة 6 من المرسوم التطبيقي 37/80، ففي حين نصت الأولى على أن المؤمن (شركة التأمين في هذه الحالة) يبقى ملزم بتعويض ذوي حقوق السائق المخطئ عمدا المتوفى، نجد المادة 6 من المرسوم 37/80 تنص على أنه إذا كان الصندوق الخاص بالتعويضات هو المدين فإن الخطأ العمدي يسري على مسبب الضرر وذوي الحقوق .

الفرع الرابع : حالة السائق المخالف الشروط ممارسة عملية نقل الأشخاص أو الأشياء

بالإضافة إلى الحالات المذكورة سابقا، فقد أوردت المادة 5 من المرسوم التطبيقي 80/34 حالتين إضافيتين يسقط فيهما حق السائق في الحصول على التعويض وهذا نظرا لارتكابه خطأ في عملية نقل أشخاص (أولا) أو نقل البضائع و الأشياء (ثانيا) .أولا: حالة السائق المخالف لشروط ممارسة عملية نقل الأشخاص تنص المادة 5/2 : يسقط الحق في الضمان 2عن السائق و أو المالك لنقله وقت الحادث أشخاصا بدون عوض ولا إذن مسبق قانوني فيما إذا لحقت بهؤلاء الأشخاص أضرار جسمانية ..... من خلال النص المادة يتضح انه حتى تطبق العقوبة المدنية المتمثلة في سقوط الحق في التعويض، لابد

أن يكون السائق أو المالك قد قام بنقل أشخاص بدون عوض، ولا إذن قانوني، إضافة إلى ذلك تزامن عملية النقل المجانية الغير مرخص بها مع إصابتهم بأضرار جسمانية، مع الإشارة أن سقوط الحق في التعويض بالنسبة للسائق يكون محل تطبيق حتى ولم يكن هو المسؤول أو المتسبب في الحادث في حال تحقق الشروط السابقة يسقط الحق في الضمان عن السائق أو المالك، إلا أنه وطبقا للمادة 5/3 الفقرة الأخيرة من المرسوم التطبيقي، فإن هذا السقوط لا يسري في مواجهة ذوي الحقوق في حالة وفاة السائق أو المالك، ولا يسري أيضا في مواجهة السائق أو المالك في حال بلغت نسبة العجز الدائم الجزئي 66% أو أكثر .ثانيا : السائق الذي يتولى نقل أشخاص أو أشياء غير مطابقا لشروط المحافظة على الأمان تنص المادة 5/3 : " يسقط الحق في الضمان 3-عن السائق و أو المالك الذي يحكم عليه وقت الحادث لنقله أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان المحددة في أحكام القانونية والتنظيمية الجاري لها العمل ."لأجل تطبيق نص المادة 5/3 لابد من توافر جملة من الشروط : أول هذه الشروط هي أن يقوم السائق بنقل أشخاص أو أشياء بطريقة مخالفة لشروط المحافظة على الأمان، مخالفا بذلك الحكمة من عقد التأمين، فالتأمين في الأصل جاء لتغطية الأضرار الاحتمالية، وعلى هذا يجب على المؤمن له اتخاذ كافة الحيطة اللازمة والحماية الكافية لدفع الخطر، وهو ما أكدته المادة 15/04 من الأمر 95/07المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم بالقانون رقم 06/04/2 التي تنص يلزم المؤمن له باحترام الالتزامات التي اتفق عليها مع المؤمن وتلك التي يفرضها

التشريع الجاري به العمل لاسيما في ميدان النظافة والأمن لاتقاء الأضرار أو تحديد مداها ."إضافة إلى الشرط الأول، لابد من إصابة السائق بأضرار جسمانية أثناء الحادث، وإن كان هذا الشرط غير مدرج في نص المادة 5/3 فهو شرط بديهي، فحتى يستفيد السائق من التعويض لابد أن تلحقه أضرار جسمانية، وعليه فإن سقوط الحق في ذلك التعويض لا يكون أيضا إلا يتحقق تلك الأضرار وبغض النظر عن كون السائق هو المتسبب في الحادث أم لا، كون أن الضمان الذي ينتج عنه السقوط متصل بالشخص وليس بالسيارة في حال تحققت الشروط السابقة يسقط الحق في الضمان عن السائق و أو المالك الذي يتولى نقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان وذلك بموجب المادة 5/3 من المرسوم التطبيقي 80/34 والملاحظ من خلال نص تلك المادة أن السائق و أو المالك الذي يتولى نقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان يسقط عنه الضمان مهما كانت نسبة عجزه، وحتى ولو بلغت أكثر من 66%، السؤال الذي يطرح في هذا المقام هو لماذا استثنى المشرع السائق الذي يتولى نقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان من تعويض شركة التأمين مهما كانت نسبة عجزه، وهذا عكس حالة السائق الذي يتولى القيادة في حالة سكر، أو السائق الذي يتولى وقت الحادث نقل أشخاص بدون عوض ولا إذن قانوني ؟ يرى البعض أن المشرع اعتبر هذا الشخص أشد خطرا على المجتمع من السائق السكران والسائق.

يرى البعض أن المشرع اعتبر هذا الشخص أشد خطرا على المجتمع من السائق السكران والسائق بدون عوض غير أن هذا التفسير غير منطقي، فالمنطق يقول أن السائق السكران هو الأشد خطورة والأدعى أن يشدد عليه المشرع، لما في سياقته على تلك الحالة احتمال ارتكابه حوادث مرور كارثية، لدى واعتقد أن المشرع أسقط حالة السائق الناقل الأشخاص أو أشياء بطريقة غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان سهوا .والدليل على ذلك المادة 7/5 و 6 من المرسوم التطبيقي 80/37 المتعلق بقواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات والأجهزة الضابطة لتدخله التي تلغي هذه التفرقة من خلال نصها أن : "....السائق أو المالك الذي يحكم عليه لقيامه وقت الحادث بنقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان المحددة في الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل غير أنه لا يحتج بهذه الأحكام على المصاب أو ذوي حقوقه، وعلاوة على ذلك لا تسري على ذوي الحقوق في حالة وفاة الأشخاص المذكورين في الفقرات السابقة، أو على الأشخاص الذين يحيلونهم في حالة العجز الدائم الجزئي الذي يزيد عن 66%، من خلال نص هذه المادة يتضح لنا أن المشرع أقر بحق السائق والمالك المخالف لشروط نقل الأشخاص أو الأشياء، والذي تزيد نسبة عجزه الدائم 66% في الحصول على التعويض وما دمنا في حالة سقوط الضمان فإن الصندوق الخاص بالتعويضات هو من يلزم بالتعويض وهذا بنص المادة 24/2 من الأمر 74/15.

المطلب الثاني: حالات إستبعاد الضمان

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

الفرع الأول : خطأ السائق العمدي

*يعد الخطأ عمديا كلما سعى المؤمن له*إلى إحداث الضرر، بمعنى أن الفعل الضار كان مرغوبا فيه من طرف فاعله، ويتميز الخطأ العمدي في الخطأ الجسيم، أن الثاني يكون نتيجة إهمال أو عدم تبصر ولكن دون سوء نية ودون رغبة في ارتكاب الضرر، في حين الأول يتميز بسوء النية و اتجاه الإرادة بإدراك نحو ارتكاب أو إحداث ضرر للغير .وقد جاء في المادة الثالثة الفقرة الأولى من المرسوم 80/34 المتضمن تطبيق المادة السابقة من الأمر 74/15 أنه تستثنى من الضمان الأضرار التي تسبب فيها المؤمن قصدا .وبعد نص المادة تطبيقا للقاعدة العامة في مجال التأمين هي القاعدة نصت عليها المادة 12 من الأمر 95/07 المتعلق بالتأمينات والتي تقضي : " يلتزم المؤمن –1–تعويض الخسائر والأضرار الناتجة عن الحالات الطارئة، الناتجة عن خطأ غير متعمد من المؤمن له . بمفهوم

المخالفة من نص المادة يتضح لنا جليا أن الأخطاء العمدية مستثناة من الضمان، وأن المؤمن غير ملزم بتعويضها . تجدر الإشارة إلى وجود اختلاف بين نص المادة 3/1 من المرسوم 80/34، ونص المادة 6 من المرسوم التطبيقي 80/37، ففي حين نصت الأولى على أن المؤمن شركة التأمين في هذه الحالة، يبقى ملزم بتعويض ذوي حقوق السائق المخطئ عمدا المتوفى، نجد المادة 6 من المرسوم 80/37 تنص على أنه إذا كان الصندوق الخاص بالتعويضات هو المدين فإن الخطأ العمدي يسري على مسبب الضرر وذوي الحقوق .فالسؤال الذي يطرح في هذه الحالة، هو لماذا هذا التمييز بين الصندوق الخاص بالتعويضات وشركة التأمين فيما يتعلق بتعويض ذوي الحقوق ؟ يبدو أنه ليس تمييز بقدر ما هو تضارب بين النصوص السالفة الذكر، لدى أرى أن يبادر المشرع الجزائري إلى تعديل نص المادة 6 من المرسوم 80/37، بحيث يبقى التعويض حقا قائما لذوي حقوق المتوفي، وهو ما يتوافق مع النظرة التي عالج بها المشرع من خلال الأمر 74/15 وخاصة المادة 8 منه حادث المرور، وكيف اعتبره حدث اجتماعي، ضامنا لكل ضحية أو ذوي حقوقه الحق في التعويض.

الفرع الثاني: خطأ السائق الغير معذور

يعرف الخطأ الغير معذور على أنه: "إدراك الشخص أن هذه الأفعال التي يقوم بها ستؤدي إلى نتيجة الاضطرارية أو بالغير إلا أنه لا يقصد حدوثه [1]، بعبارة أخرى إن إرادة الشخص

[1]- عيسى لحاق ، المرجع السابق ، ص72.

لم تتجه إلى احداث فعل ضار بالغير أي عدم توافر سوء نية، عكس الخطأ العمدي الذي يمتاز باتجاه الإرادة الخبيثة وسيئة النية إلى إحداث الضرر عمدا وتتجسد صورة الخطأ الغير معذور في النصوص التشريعية والتنظيمية المتعلقة بتعويض ضحايا حوادث المرور بالضبط في نص المادة الثالثة الفقرة الثالثة (3/3) من المرسوم التطبيقي 34/80، وهي حالة السائق الذي يتولى السياقة بدون رخصة، أو في حالة لم يبلغ الشخص السن المطلوب للحصول على رخصة أثناء الحادث أو حالة اذا لم يكن السائق مكلف بقيادة نوع من المركبات ".

ففي حال توافر أحد الحالات المذكورة سابقا فإن السائق يتعرض إلى جزاء مدني يتمثل في استبعاد تعويضه عن الأضرار التي لحقته نتيجة خطأه الغير معذور إلى أن المشرع أمر تعويض السائق المضرور الغير حامل الرخصة السياقة ولكن بشروط وذلك حسب المادة 6/7، 2 من المرسوم التطبيقي 37/80 بنفسها " يستثنى من الانتفاع بالتعويض من قبل الصندوق الخاص بالتعويضات ب السائق الذي لم يبلغ السن المطلوبة حين وقوع الحادث أو لم تتوفر لدية الوثائق السارية المفعول والتي تنص عليها الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل القيادة المركبة غير أنه لا يحتج بهذه الأحكام على المصاب أو ذوي حقوقه، وعلاوة على ذلك لا تسري على ذوي الحقوق في حالة وفاة الأشخاص المذكورين في الفقرات السابقة، أو على الأشخاص الذين يعيلونهم في حالة العجز الدائم الجزئي الذي يزيد عن 60 %وبالتالي فلا تعويض للسائق الذي يقود المركبة والغير حائز على رخصة القيادة أو لم يبلغ السن القانوني لقيادة المركبة أو إذا لم يكن مكلف بسياقة نوع من المركبات إلا إذا بلغت

نسبة عجزه الدائم الجزئي 66 % أو أكثر ولا يسري استبعاد الضمان على ذوي حقوقه، مع العلم أن الصندوق الخاص للتعويضات هو المدين بالتعويض في هذه الحالة وليست شركة التأمين.

الفصل الثاني: الأضرار المستحقة للتعويض وإجراءات الحصول عليها

المبحث الأول : الأضرار المستحقة للتعويض

تختلف وتتنوع الأضرار التي تلتزم شركة التأمين بتعويضها في إطار حوادث المرور، قد يكون الصورة ضررا جسمانيا يصيب الضحية مباشرة، وقد يكون ضررا ماديا اذا نجم عن تصادم أكثر أو مصاحب هذا التصادم إتلاف ممتلكات الغير، إضافة إلى ذلك فهناك ضرر من نوع خاص وهو الضرر الذي يصيب ذوي حقوق الضحية المتوفاة، وهو ما يعرف بالضرر المرتد .

والمعروف أن تقدير التعويض في قواعد المسؤولية المدنية، إما أن يكون تقديرا اتفاقيا أي متروك لإتفاق الأطراف، أو قد يمنح المشرع للقاضي حرية تقدير التعويض، أو قد يكون تقدير التعويض قانونيا حينما يحدده المشرع بالنص الصريح[1].

الملاحظ أن التعويض في التشريع الجزائري عن حوادث المرور محدد بنص القانون والقاضي ملزم بالتقييد بهذا التحديد، إذ أن المشرع أصبح يعتمد على نظام حساب الى في تقدير التعويض، وجعل الأساس القانوني في تقدير ذلك التعويض الأجر أو الدخل المهني للضحية الموافق لتاريخ وقوع الحادث، على الا يتجاوز مبلغ الآخر أو الدخل المهني الصحية علما شهريا ساريا لثماني مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون.

[1]- ميلود ذبيح حقوق ضحايا حوادث المرور في التشريع الجزائري الإيجابيات والاختلالات مجلة دفاتر السياسة والقانون، صادرة عن جامعة ورقلة عدد 9 2013 ، ص 21.

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

ولدراسة طبيعة الأضرار التي خصها المشرع بالتعويض في الأمر 74-15 المعدل والمتمم بالقانون 88-31 قسمنا هذا المبحث إلى ثلاث مطالب المطلب الأول سنتناول فيه تعويض الأضرار الجسمانية اللاحقة بالمسحية مباشرة أما المطلب الثاني سنتطرق فيه إلى تعويض الأضرار اللاحقة بذوي حقوق الضحية المتوفاة.

وفي المطلب الثالث سنتطرق فيه التعويض عن الأضرار المادية

المطلب الأول: تعويض الأضرار الجسمانية اللاحقة بالضحية مباشرة

يرى بعض الفقه، أن الاعتداء على الحق في السلامة الجسمانية يترتب عليه ضرران ضرر مباشر يتحقق بمجرد المساس بجسم الإنسان (الضرر الفسيولوجي)، لأنه من شانه أن يخل بحق الإنسان في سلامة جسمه وحياته، وضرر غير مباشر يتمثل فيما يلحق المضرور من ألم أو خسارة أو تفويت كسب نتيجة الضرر المباشر الذي يصيب الجسم[1] ،

[1]- طه عبد المولى طه التعويض عن الأضرار الجسدية في ضوء الفقه وقضاء النقض الحديث دار الكتب القانونية مصر 2002 ، ص 72.

و المشرع الجزائري اعتمد على هذا التقسيم من خلال منحه التعويض عن الإصابة الجسمانية ذاتها والتي تتمثل فى العجز الدائم الكلي أو المؤقت عن العمل والمصاريف الطبية والصيدلانية ، إضافة إلى التعويض عن الضرر المادي الناتج عن الإصابة الجسمانية والتي تمثل في العجز المؤقت عن العمل والمصاريف الطبية والصيدلانية، إضافة إلى التعويض عن الضرر المعنوي الناتج عن الإصابة الجسمانية والمتمثل في ضرر التألم والضرر الجمالي.

الفرع الأول: التعويض عن العجز المؤقت عن العمل

وهو تعطل المضرور عن العمل أو إمكانية توقفه إن كان لا يعمل إثر الحادث، وبالتالي يكون الهدف من التعويض هو تغطية جزء من دخل الضحية الذي إقتطع جراء الحادث وقد كان الضحية في الأمر 74-15 يعرض على أساس 80% من أجره أو دخله المهني، وإن كان عاطلا عن العمل على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون.

اما بعد التعديل الذي جاء به القانون رقم 88-31 قد ارتفعت نسبة تعويض العجز المؤقت عن العمل إلى حدود 100% من أخر أو الدخل المهني للضحية، فإذا كانت مدة عجز الضحية 5 أشهر. وكان أجرها وقت الحادث 20.000 دج، فإن التعويض الممنوح للضحية يحسب بضرب الأجر الشهري للمضرور في مدة العجز كما يلى : 520,000 × 5 = 100.000 دج[1] ويحسب التعويض عن الضرر المؤقت بالنسبة للضحايا الحاصلين على

[1]- نبيل صقر ، المرجع السابق ، ص 277.

شهادات أو المتمتعين بتجربة أو تأهيل مهني تمكنهم من شغل منصب عمل مناسب، وليس بإمكانهم إثبات أجر أو دخل، على اساس الحد الأدنى للأجر الأساسي لهذا المنصب، وهو ما يحسب للمشرع اذ وضع بهذه الكيفية طريقة عادلة لتقدير دخل لهؤلاء الضحايا، وهو ما أقرته المحكمة العليا في قرارها رقم 26689 الصادر بتاريخ 02/12/2003 والذي جاء فيه حيث أن القانون 88-31 وخاصة العشرة الأخيرة منه ينص صراحة بأن الضحايا الحاصلين على شهادات أو المتمتعين بتجربة أو تأهيل مهني تمكنهم من شغل منصب عمل مناسب وليس بإمكانهم إثبات أجر أو دخل يعوضون بالرجوع إلى الحد الأدنى للأجر الأساسي لهذا المنصب.

يستخلص من تفحص أوراق الملف والدعوى بأن للطاعن مستوى جامعيا يسمح له تقاضي أجر قاعدي يقابل مستواه الجامعي حيت كان على قضاة الموضوع منح التعويضات للطاعن اعتمادا على مستواه الجامعي من جهة، ومن جهة أخرى فإن اعتمادهم على الأجر الوطني الأدني المضمون عند تاريخ الحادث أي 4800 دج لتقييم وتحديد مختلف التعويضات المحكوم بها الطاعن واستبعادهم مستوى الطاعن المثبت بشهادة جامعية فإن قضاة الموضوع قد خالفوا القانون واخطئوا في تطبيقه وعرضوا قرارهم للنقض[1].

[1]- نبيل صقر، مرجع السابق ، ص 278.

الفرع الثاني : التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي عن العمل

أولا : المقصود بالعجز الدائم الجزئي أو الكلى عن العمل

ويقصد به أن تؤدي الإصابة إلى انتقاص قدرة المصاب على القيام بنشاطه وأعماله بشكل لا يرجى شفاؤه، فإذا نتج عن الحادث المروري عدم قدرة المصاب على ممارسة جميع نشطاته وأعماله بصفة دائمة كان العجز كليا، أما إذا استطاع المضرور ممارسة بعض الأعمال غير تلك التي كان يمارسها قبل اصابته أو أبقيت لديه إمكانية القيام بوظائف وأعمال ولكن بقدرة أقل مما كان يتمتع به في السابق كان العجز الدائم جزئيا[1] وتحديد ما إذا كان العجز الدائم كليا أو جزئيا يكون بالاعتماد على الخبرة الطبيبة، وتعرف هذه الأخيرة بأنها : " عمل يقدم من خلاله الطبيب الخبير المنتدب مساعدته التقنية لتقدير الحالة الجسدية أو العقلية للشخص المعنى، وتقييم التبعات التي تترتب عليها آثار جنائية أو مدنية " ويعتمد الخبير في تحديد نسبة عجز المصاب على أساس طبيعة العاهة التي أصابته وحالته العامة وسنه وقواه البدنية والعقلية وكذلك كفاءته ومؤهلاته المهنية.

هذا وإن كان القاضي غير ملزم برأي الخبير، وله في حال أخذ بالخبرة، يجب أن لا يناقض حكمه تلك الخبرة المنجزة، وهو ما أكدته المحكمة العليا في قرارها رقم 28312 الصادر بتاريخ 11/05/1983 والذي جاء فيه " حيث أن قضاة الموضوع وإن كانوا غير ملزمين برأي الخبراء وغير مراقبين من طرف المجلس الأعلى على تقدير التعويض إلا أنهم

[1]- غازي أبو عرابي مدى تغطية التأمين الإجباري للأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث السيارات .مجلة الشريعة والقانون عدد 36 الصادر بأكتوبر 2008 الإمارات العربية المتحدة، ص 180.

ملزمون بتسبيب حكمهم تسبيبا لا يتناقض مع الوثائق الفنية الصرفة، ذلك أن تقدير نسبة العجز المقدرة طرف الأطباء هي عملية فيه تخرج عن اختصاص عمل القضاة ولا يمكن تنفيذها أو الإقلال من نسبة المجر المفرد إلا بواسطة طبيب آخر، وبما أن قضاة مجلس بجاية سببوا قرارهم بحيث تناقض الخبرة الفنية المقدمة بناء على تمهيدي والتي قدرت نسبة العجز بنسبة 20% ودون اللجوء إلى طبيب آخر فإنهم يكونون قد قصروا في إعطاء قرارهم التبريرات الكافية ويكون الوجه المثار مؤسسا ويترتب عنه نقض القرار المطعون فيه.

هذا ويمكن للمصاب وفقا للمادة 2 من المرسوم رقم 80-36 المتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بطريقة تقدير نسب العجز ومراجعتها، أن يطالب بمراجعة نسبة العجز بعد الشفاء أو الاستقرار، في حالة تفاقم عاهات المصاب أو تخفيضها على ان تطلب المراجعة بعد ثلاث سنوات من الشفاء أو الاستقرار[1].

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

يتم تقدير التعويض عن العجز الدائم لكلي أو الجزئي بحساب رأس المال التأسيسي، والذي يتمثل في حاصل ضرب الدخل الشهري في الإثني عشر (12) للحصول على الدخل السنوي. هذا الدخل السنوي تقابله نقطة مرجعية أو كما سماها المشرع نقطة استدلالية محددة، وتضرب هذه النقطة في نسبة العجز المقدرة مسبقا لنتحصل بعد بناء ذلك على قيمة التعويض أما إذا كانت الصحبة بدون عمل فيحسب الدخل السنوي على أساس الدخل

[1]- نبيل صقر ، مرجع سابق ، ص 291.

الوطني الأدنى المضمون وقت الحادث .مثال لو افترضنا أن عامل يتقاضى أجرا قدره 5.000دج، أصيب بعجز جزئي، فإن حساب التعويض يكون كما يلي :

1- البحث عن الدخل السنوي للضحية 000 5دج × 12 - 60.000 دج

2-الرجوع للأمر 74-15 المعدل والمتمم بالقانون 88-31 للبحث عن النقطة الاستدلالية المقابلة للدخل السنوي المقدر بـ 60 ألف دج، والتي تقدر ب 2940

3-نضرب النقطة الإستدلالية في نسبة العجز للحصول على قيمة التعويض المستحق أي 2940× 40 = 117.600 دج

لكن ما الحل إذا في حال تجاوز أجر الضحية السنوي السقف 77.000 دج نجد أن المشرع وضع معيار عملي صالح للتطبيق في كل وقت، إذا زاد النحل أو الأجر السنوي عن 77.000 دج، وذلك بزيادة 10 نقاط استلالية عن كل 500 ج كل هذا مع مراعاة ما ضرورة أن لا يزيد الآجر أو الدخل المهني للضحية ثماني مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون عند الحادث مثال عمل دخله السنوي 200.000 دج أصيب بعجز دائم نسبته 50%، فما هو مبلغ التعويض المستحق ؟ كما قلنا منذ قليل فإن أكبر دخل سنوي هو 77,000 دج، تقابله نقطة استدلالية تساوي 32800، وعليه كيف نحصل على النقطة المرجعية للمبلغ 200.000 دج

أولا : نقوم بطرح 200.000 من 77.000 لنحصل على 123.000 دج

ثانيا : نقوم بالبحث عن النقطة الاستدلالية لهذ المبلغ الجديد وذلك بتطبيق القاعدة الثلاثية بالاعتماد على القيمة المتحركة والتي سبق وأن أشرنا إليها وهي كل 500 دج تقابلها 10 نقاط استدلالية، و 123.000 تقابلها س (123.000 ×10)÷500 = 2460

اذا 2460 هي النقطة الاستدلالية للمبلغ 123.000 دج .

الآن نقوم بجمع النقطتين الاستدلاليتين للمبلغين 77.000 دج و 123.000 دج للحصول على النقطة الاستدلالية للمبلغ الكلى 200.000 دج : 3280 + 2460 = 5740

ثالثا : نضرب هذه النقطة الاستدلالية في نسبة العجز لتحصيل على المبلغ المستحق التعويض : 5740 × 50= 287,000

إذن المبلغ المستحق للتعويض هو 287.000.ج

بالإضافة للطريقة الأولى التي تبدو طويلة نوعا ما، هناك طريقة أسهل، وهي كالتالي : نقسم الأجر السنوي على 50 والحاصل نضيف إليه العدد 1740

200.000 دج ÷50 =4000+1740=5740 لنحصل على نفس النقطة الإستدلية .

ثم نقوب بضرب النقطة الإستدلالية في نسبة العجز 5740 ×50 =287.000 دج

تجدر الإشارة أن التعويضات عن العجز الدائم الكالي أو الجزئي التي ذكرناها سابقا انما تتعلق بحالة إصابة الشخص العاهة واحدة، فكيف يكون الحال في حالة إصابة الشخص

بعاهات متعددة، كأن يصاب نتيجة حادث مرور ببتر ساقه وكسر ذراعه وكسر فقرات الرقبة، فلو قمنما بجمع نسب العجز المختلفة الناتجة من هذه الحادث لتجاوزات نسبة 100 %بالرجوع إلى الأمر 74-15 المعدل والمتمم بالقانون 88-31 نجد أنه لم يتضمن كيفية حساب التعويضات عن العاهات المتعددة لأعضاء مختلفة، لكن بالعودة للمادة الأولى من القرار الصادر عن وزير المالية بتاريخ 16 سبتمبر 1981 المتعلق بجدول نسب العجز الدائمة الناتجة عن حادث و تجدد مجيدا للجدول المنصوص عليه بالقرار الصادر في 11 أبريل 1967 المحدد الجدول المعدلات الطبية الخاصة بالعجز الدائم المتعلق بحوادث العمل من خلال استقواءنا للقرار الصادر في 11 أفريل 1967 ، نجد أن القسم الثاني منه يتحدث عن حاله التعدد العاملات، وقد عرفت العادة لا من تعدد العاهات على أنها العاقات التي تصب أعمداء مختلفة أو أجزاء من أعضاء مختلفة أو أجهزة مختلفة ..... اما عن كيفية حساب نسبة العجز الإجمالي عن تعدد العاهات.

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

أولا : نحتفظ بنسبة العاهة الأولى 50% وتكون المقدرة المتبقية 100% - 50% = 50% - نسبة العاهة الثانية: 40% من 50% التي تمثل المقدرة المتبقية، أي 40% × 50%÷ 100% = 20% تكون المقرة المتبقية الجديدة 50% - 20% = 30%.

- نسبة العامة الثالثة 30% من 30% المقدرة المتبقية ، أي 30% × 30% ÷100%

% 9 =

ثانيا: تحصل على النسبة الكلية للعجز الدائم بجمع مختلف النسب المتحصل عليها 50

% + 30% + 9 % =89 %

الفرع الثالث : المصاريف الطبية والصيدلانية

حسب الأمر 74-15 فإن المصاريف الطبية والصيدلانية يتم تعويضها بالكامل، بشرط أن يقدم الصحية كل الوثائق الطبيبة والثبوتية لهذه المصاريف، وان لم يتمكن من إثباتها فسيحرم من الحصول على التعويض، وإن كان يجوز للمؤمن في حال تعذر على الضحية تسبيق هذه المصاريف منحه ضمانا بها بصفة استثنائية، والمقصود بمنح ضمان بشأن المصاريف التي لا يستطيع المضرور تسبيقا هو إعلان المؤمن عن تحمله مباشرة تسديد هذه المصاريف للمؤسسات الصحية والأطباء[1].

وتتمثل هذه المصادر في :

- مصاريف الأطباء والجراحين واطباء الأسنان والمساعدين الطبيين
- مصاريف الإقامة في المستشفى أو المصحة
- مصاريف طبيبة وصيدلانية
- مصاريف الأجهزة والتبديل

[1]- عبد الحفيظ بن عبيدة إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري الديوان الوطني للأشغال التربوية الجزائر 2002 ، ص 14.

- مصاريف النقل للذهاب إلى الطبيب اذا بررت ذلك حالة المضرور
- مصاريف الحراسة النهارية والليلية

أما إذا كانت الحالة الصحية للمضرور تستدعي معالجة في الخارج بعد التحقق من ذلك بواسطة الطبيب المستشار المؤمن، فإن المصاريف المتعلقة بهذا الشأن تكون موضوع ضمان طبقا للتشريع الجاري به العمل في مادة العلاج في الخارج، وهذا ما أقرته المحكمة العليا في قرارها رقم 247335 الصادر التاريخ 2001/04/200103 والذي جاء فيه " تلتزم شركة التأمين بتحميل دفع التعويضات عن المصاريف العلاج والتنقل بالخارج الناتجة عن أضرار حوادث المرور بشرط أن يتم فحص الضحية والأمر بالعلاج في الخارج من قبل طبيب بصفته مستشار المؤمن وليس بصفتة طبيب عادي .[1]

الفرع الرابع: الضرر الجمالي

ويقصد به الضرر الذي يصيب الناحية الجمالية والجانب المظهري من جسم الإنسان، نتيجة التشوهات التي تحدثها الإصابة كتشوية الوجه أو فقدان أحد الأطراف، وينتج عن هذا غالبا خلل في التوازن الجمالي للإنسان وفق الصورة التي خلفه الله عليها، كما أنه قد ينتج عن الضرر الجمالي فقدان عمل المضرور بسبب التشويه الذي لحق به كالنجمة السينمائية أو عارضة أزياء أو مضيفة الطيران[2].

[1]- نبيل صقر ، مرجع سابق ، 243.
[2] - غازي أبو عرابي ، مرجع سابق ، ص 189.

بالرجوع إلى القانون الجزائري، فإن التعويض لا يتم عن الضرر الجمالي بذاته، وانما على العمليات الجراحية اللازمة لإصلاح وعلاج هذا الضرر، وقد كان الأمر 74-15 ينص على دفع تعويضات للمصاب عن الضرر الجمالي الذي لحقه من جراء الحادث إلى غاية 2.000 دج، فإذا زادت قيمة التعويضات المستحقة عن الضرر الجمالي هذا المبلغ ووصلت إلى حدود 10.000 دج، فإن شركة التأميين غير ملزمة سوى يدفع 50% من التعويض المستحق عن ذلك الصورة هنا أو أن تتجاوز لك المبلغ في جميع الحالات 6000 دج

نلاحظ القيمة البخسة جدا التي كانت مقررة في الأمر 74-15، خاصة وأننا نعلم أن العمليات التجميلية مكلفة جدا، لدى فقد تدارك المشرع الأمر من خلال القانون 88-31 المعدل والمتمم للأمر 74 15 من خلال نصه على تعويض كامل المصاريف والتكاليف المترتبة في العمليات الجراحية اللازمة لإصلاح الضرر الجمالي، شريطة أن تكون بموجب خبرة طبية وفواتير مثبتة

الفرع الخامس : التعويض عن ضرر التألم

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

وذهب الفريق الرافض للتعويض عن الضرر المعنوي للقول بأن الضرر المعنوي لا يقوم بالمال، وأن النقود لا تمحو الألم ولا يعوض الشرف المستهلك بل أكثر من ذلك فإن اختلاف الطبيعة بين الضرر المعنوي باعتباره شيء غير ملموس والمال ذو الطبيعة المادية ينفي الصفة التعويضية عن الضرر المعنوي[1].

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

بالرجوع إلى التشريع الجزائري وتحديدا الأمر 15/74، فهذا الأخير لم يكن يقر بتعويضات عن ضرر التألم، ولكن مع تعديل 88-31 لقد تم النص على تلك التعويضات شريطة أن تكون محدد بموجب خبرة طبية كما يلي :

- صور التألم المتوسط ويعوض على أساس ضعف الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون وقت الحادث .
- ضرر التألم الهام ويعوض على أساس أربع مرات (04) الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون، ما يلاحظ أن المشرع لم ينص على تعويض ضرر التألم الضعيف أو التافه

[1]- سعيد مقدم التعويض عن الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية دار الحداثة العراقي 1985، ص 66.
[2]- مهند عزمي مسعود أبو مغلي التعويض عن الضرر المعنوي دراسة مقارنة - مجلة الشريعة والقانون العدد 39 صادر يوليو 2009 الإمارات العربية المتحدة ، ص 215.

المطلب الثاني تعويض الاضرار اللاحقة بذوي حقوق الضحية المتوفاة

ان وفاة المضرور الأصلي يترتب عليه أضرار أخرى تلحق الأشخاص الذين تربطهم به روابط معينة مادية أو عاطفية، فالمساس بتلك الروابط في حالة الوفاة تسبب لهؤلاء الأشخاص ضررا ماديا وضررا معنويا، كان يكون المضرور الزوج أو الزوجة مما يؤدي إلى الحاق الطرف الآخر حزنا كبيرا أو كان يكون المضرور هو رب الأسرة فينقطع عن الأسرة وسائل الكسب المعتاد عليها، مما يؤدي إلى إلحاق ضرر مادي بالأسرة من جراء ذلك نتيجة إقطاع الإعالة بسبب الوفاة من كان يعيلهم، وهذا ما يسمى بالضرر المرتد أو المنعكس ويسمى كذلك لأنه يقع الطريق الارتداد لضرر آخر ويكون نتيجة له، بالرجوع إلى التشريع الجزائري نجد أن الأمر 74-15 والقانون 88-31 منح دري حقوق المتوفى مجموعة من التعويضات مختلفة النسب، مع التمييز بين ما إذا كان الضحية بالغة أو قاصرة إضافة إلى منحة تعويض عن الضرر المعنوي سبب الوفاة، لكن من أم وأب وزوج وأولاد الضحية.

الفرع الأول: التعويض في حالة وفاة ضحية بالغة

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

- الزوج (الأزواج) 30 %.

- لكل واحد من الولد الأول والثاني القاصرين والمكفولين 15 .%
- لكل واحد من الولد الثالث القاصر ومن يليه والمكفولين 10 %
- الأب والأم تحت الإعالة 10 %
- الأشخاص الآخرون تحت الإعالة 10 %

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

- الزوج (الأزواج) 30 .%كل واحد من الأبناء القصر تحت الكفالة 15%
- الأب والأم 10% لكل واحد منهما و 20% في حالة عدم ترك الضحية زوج وولد
- الأشخاص الآخرون تحت الكفالة (بمفهوم الضمان الاجتماعي 10% لكل واحد منهم يستفيد الأولاد اليتامى بأقساط متساوية من شطر التعويض المقرر في حالة وقوع حادث بالنسبة لزوج الضحية.

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

[1]- مجلة المحكمة العليا تصدرها المحكمة العليا الجزائرية العدد الثاني سنة 2009 ، ص 200.

عليه المشرع الجزائري في هذه النقطة أنه لم يشير الى الحالة العكسية وهي حالة ما إذا لم تستغرق النسب الممنوحة مجتمعة المائة بالمائة لم يشير إلى توزيع ما تبقى من النسب على ذوي الحقوق، في حين أكد على ضرورة التخفيض النسبي في حال تجاوزت النسب مجتمعة منه بالمائة إضافة الى حرمان الأبناء البالغين من التعويض المادي في مقابل منح التعريض للأشخاص الموضوعين تحت الكفالة، أما عن مصاريف الجنازة، فيعوض عنها بخمسة (05) أضعاف المبلغ الشهري للأجر الوطني الأدني المضمون عند تاريخ الحادث .

الفرع الثاني : التعويض في حالة وفاة صحية قاصرة

في ظل الأمر 74-15، فإن التعويض المخصص لكل واحد من والدي أو الوصي الشرعي للأولاد القصر الذين لا يثبت تعاطيهم نشاطا مهنيا كان كالتالي :

- من يوم واحد إلى 6 سنوات 5000 ج
- من 6 سنوات إلى 21 سنة 10.000دج

اما مع تعديل الذي جاء به القانون 88-31 فإنه في حالة وفاة ولد قاصر لا يمارس نشاطا مهنيا فإن التعويض يكون بالتساوي بفائدة الأب والأم كالتالي:

- إلى غاية 6 سنوات ضعف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.
- ما فوق 6 سنوات وإلى غاية تمام 19 سنة ثلاث أضعاف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدني المضمون عند تاريخ الحادث.

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

الفرع الثالث : تعويض الضرر المعنوي

لم يكن يعوض عن الضرر المعنوي في ظل الأمر 74-15، لكن مع التعديل الذي جاء به القانون 88-31 أصبح يمنح التعويض عن الضرر المعنوي بسبب الوفاء لكل أم وأب وزوج أو أزواج وأولاد الضحية، ويتم التعويض عن هذا الضرر بصورة جزافية لهم جميعا بمقدار ثلاثة اضعاف قيمة الأجر الشهري الأدنى المضمون وقت وقوع الحادث ، هذه بصفة عامة مجموع التعويضات الممنوحة للضحية أو ذوي حقوقهم عن الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث المرور، وذلك حسب ملاحق الأمر 74-15 المعدل والمتمم بالقانون 88-31 أماعن طريقة دفع هذه التعويضات فإن الرجوع إلى نص المادة 16 المعدلة الفنون 38-11 في التعويض يدفع للضحية أو ذوي حقوقهم اختياريا في شكل ريع أو رأسمال بالنسبة للمستفيدين البائعين من الرشد.

ويدفع التعويض المستحق للقصر أي كانت صفتهم الزاميا في شكل ريع مؤقت عندما يتجاوز مبلغه أربعة أضعاف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون، ويدفع التعويض المستحق للضحايا او ذوي الحقوق البالغين سن المعترف بأنهم عجزة الزاميا في شكل ريع عندما يتجاوز مبلغه الحد الأقصى المنصوص عليه أعلاه وفي حال أراد المضرور

أخذ المبلغ في شكل ريع، فنجد أن معامل الريع يحسب على أساس سن الضحية، وبالتالي فإن مبلغ الريع يحسب كالآتي

$$\text{مبلغ الريع السنوي} = \frac{\text{رأس المال التأسيسي}}{\text{عامل الريع}}$$

المطلب الثالث: التعويض عن الأضرار المادية

إذا كانت المادة لا من الأمر 74-15 قد نصت على وجوب تعويض كل ضحية حادث سير له سبب له أضرار جسمانية، فإن المادة الأولى والثانية من المرسوم رقم 80-34 المحمد الشروط تطبيق المادة 7 من الأمر رقم 74-15 نص على تعويض الأضرار المادية المسببة للغير، إن تنص المادة 2 من المرسوم المذكور اعلاه على " يضمن المؤمن دون حصر المبلغ التبعات المالية المنجزة عن المسؤولية المدنية التي تترتب على المؤمن له عن الأضرار المادية المسببة للغير"

الفرع الأول : المقصود بالضرر المادي

في هذه النقطة لابد من التمييز بين الأضرار المادية التي تصيب الشخص نتيجة اصابته الجسدية والتي تقاس بمعياري ما لحقه من خسارة وما فاته من كسب، فكل الفترة التي يقضيها الشخص وهو في حالة استرجاع لعافيته تحول بينه وبين طرقه لباب الرزق وتحقيق الدخل، إضافة إلى تكاليف العلاج والنفقات التي ينفقها لدى الأطباء حتى يشفى تعتبر

أضرار مادية لأنها تمس الذمة المالية للشخص،[1] لكن المشرع الجزائري كما رأينا يعتبرها تابعة للضرر الجسماني، وبين الضرر المادي المجرد في هذه الحالة، والذي يتمثل في كل إخلال بمصلحة ذات قيمة مالية للمضرور، بحيث يكون الضرر إخلال بحق مالي له، ويشمل هذا الحق الأموال المنقولة وغير المنقولة، سواء كانت محمولة مع الركب داخل المركبة أو خارجها[2].

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

تجدر الإشارة إلى أن الضرر المادي لا يمكن أن يكون محل تعويض بالنسبة المؤمن له أو المكتتب بالعقد، ما لم يكن مؤمن عليه بموجب العقد، حيث أن المستفيد من الضرر المادي هو الغير المضرور فقط. وهذا حسب المادة 2 من المرسوم 80-34 أي أن عقد التأمين على المركبات يضمن الأضرار المادية الناتجة عن قيام المسؤولية المدنية للمؤمن له فقط.

[1]- مراد على الطراونة التأمين الإلزامي من حوادث المركبات (دراسة مقارنة) الوراق للنشر والتوزيع .عمان الأردن 2011، ص 277.

[2]- سمية بولحية النظام القانوني لعقد التأمين على المركبات في التشريع الجزائري مذكرة ماجستير جامعة أم البواقي 2010/2011 ص 112.

[3]- محي الدين شبيرة تأمين السيارات بين التسعيرة والتعويضات حالة الأضرار المادية - دراسة ميدانية بشركة SAA مذكرة ماجستير . إشراف السعدي رجال . جامعة قسنطينة. 2004-2005 ، ص 195.

ولكي يتحصل المؤمن له أو المكتتب بعقد التأمين على تعويض عن الأضرار المادية التي تصيب مركبته، يجب أن يقوم بالتأمين من هذه الأضرار بموجب بنود اتفاقية، مقابل أقساط إضافية يدفعه للمؤمن، إذ أن عقد التأمين الإلزامي الوحيد الواجب على المؤمن له توقيعه والذي هو بمثابة العرض القاعدي الأدنى المقدم من طرف شركات التأمين هو التامين على مسؤولية المدنية عن الأضرار التي يمكن أن تسببها مركبته للغير، أما باقي العقود فهي عقود اختيارية ، يتحدد التعويض فيها على أساس السلع المتفق عليه في الشروط الخاصة.

الفرع الثاني : تقدير الضرر المادي

تشترط المادة 21 من الأمر 74-15 أن تكون المركبة المتضررة موضوع خبرة مسبقة على تكون محلا التعويض إضافة إلى ذلك يجب أن يكون الخبير مختص في السيارات ومعتمدا لدى شركات التأمين وهذا حسب المادتين 22 و 23، وتعرف الخبرة بانها " وسيلة من وسائل الاثبات يتم اللجوء إليها اذا اقتضى الأمر كشف دليل وتعزيز أدلة قائمة، كما أنها استشارة فنية يستعين بها القاضي أو المحقق في مجال الإثبات لمساعدته في تقدير المسائل الفنية التي يحتاج تقديرها إلى دراية علمية لا تتوفر لدى عضو السلطة القضائية المختصة بحكم عمله وثقافته ،[1] وقد عرفها المشرع الجزائري من خلال المادة 125 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على اساس الهدف المرجو منها بنصه: " تهدف الخبرة إلى توضيح واقعة مادية تقنية أو عملية محضة للقاضي "، وقد عرف المشرع الخبير في مجال

[1]- عبد الحميد الشواربي التزوير والتزييف مدنيا وحزانيا في ضوء الفقه والقضاء منشأة المعارف ،مصر ،1996، ص 552.

عقود التأمين في نصر المادة 269 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات بأنه: " يعد خبيرا كل شخص مؤهل لتقديم الخدمة في مجال البحث عن الأسباب وطبيعة وامتداد الأضرار وتقيمها والتحقق من ضمار التأمين، واشارت المادة 271 من نفس الأمر إلى أنه حتى يستطيع الخبير ممارسة مهامه لدى شركات التأمين أن يكون مسجل في قائمة مفتوحة، وفي حالة عدم وجود جمعية شركات التأمين، يمكن للخبير الحصول على اعتماد من إدارة الرقابة لدى شركات التأمين وهذا ما نص عليه المرسوم التنفيذي رقم 96-46 المؤرخ في 17 يناير 1996 والمحدد الشروط اعتماد خبراء ومحافظين في العواريات (خبير العواريات هو خبير مختص في تقييم أضرار السفن البحرية) لدى شركات التأمين، وشروط ممارسة مهامهم وشطبهم وهو المرسوم الذي أحالت إليه المادة 29 من الأمر 74-15 والمادة 272 من قانون التأمينات .. ويمكن أن يمارس مينة خبير في مجال التأمينات كل شخص توفرت فيه الشروط اللازمة، سواء كان شخصا طبيعيا أو معنويا، بشرط حيازته على اعتماد من جمعية شركات التأمين أو من إدارة الرقابة[1] .

ويتوقف منح الاعتماد على ضرورة توفر الخبير على المؤهلات والكفاءات التي يجب عليه أن يثبتها بالشهادات أو أي وثيقة أخرى تثبت التأهيل المهني

إضافة إلى الواجبات التقليدية التي تنصت عليها المواد 5 و 6 من نفس المرسوم التنفيدي فقد أوردت المادة 7 مهام الخبير بنصها : " المهمة العامة لكل من الخبير والمحافظ في

[1]- المرسوم التنفيذي رقم 96-46 المؤرخ في 1 يناير 1996. يحدد شروط اعتماد خبراء ومحافظين في العواريات لدى شركات التأمين وشروط ممارسة مهامهم وشطبهم. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 5 لسنة 1996 الصادرة بتاريخ 21 يناير 1996.

العواريات هي: البحث عن أسباب الاضرار واثباتها وقوعها المادي، تحديد طبيعة الأضرار وحجمها، تقدير و أو تقديم الأضرار تدوين جميع المعاينات في تقرير" وبعد أن ينتهي الخبير من تدوين جميع معايناته، يقوم بإرسال نسخة من التقرير إلى المؤمن والمؤمن له خلال الآجال المقررة في الشروط العامة المنصوص عليها في عقد التأمين، ويتضمن تقرير الخبير عادة تحديد الأسباب الحقيقية المنشئة للضرر مع اثبات وجودها فعلا، لما في ذلك من إثبات قيام الضمان في جانب شركة التأمين، فإذا كان الضرر حاصلا فهنا تقوم مسؤولية شركة التأمين بدفع التعويض، أما إذا تبين أن الضرر غير موجود أصلا أو أن المؤمن له لم يكن السبب في حدوثه، هنا يسقط حق المضرور في المطالبة بالتعويض، ويجب التأكيد على أن الخبرة تبقى غير ملزمة للقاضي، إن شاء اعتمد عليها وإن شاء لم يفعل، غير أنه ينبغى عليه تسبيب استبعاد نتائج الخبرة لما في ذلك من حفظ لحقوق الأطراف وهو ما نصت عليه العادة 144 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية

الفرع الثالث: تسوية التعويض عن الأضرار المادية

تبدأ عملية تسوية التعويض عن الأضرار المادية التي تصيب المركبة بعد تصريح المؤمن له بالحادث، هذا التصريح يجب أن يتم في أجال محددة لا تتجاوز 7 أيام من وقوع الحادث، على أن لا تتجاوز مهلة التصريح 3 أيام في حالة سرقة السيارة مع مراعاة الظروف الطارئة والقوة القاهرة، يقوم المؤمن له بتزويد شركة التأمين بكل الإيضاحات الصحيحة التي تتصل بهذا الحادث وأيضا كل الوثائق الضرورية من شهادة السياقة، البطاقة الرمادية للمركبة

المتضررة شهادة تأمين المركبة، مع التصريح بالحادث الذي يتضمن كل المعلومات عن طرفي الحادث وظروفه وزمانه بالضبط، وغالبا ما يأخذ التصريح شكل محضر معاينة ودي موقع من سائقي المركبتين المتصادمتين.

بعد ذلك تقوم شركة التأمين بتنصيب أحد الخبراء المعتمدين لديها هذا الأخير مطالب بعد إجراء المعاينة تسليم محضر في ظرف 10 أيام ويكون في اربع نسخ إحداها للخبير الثانية لوكالة التأمين، الثالثة للخصوم والرابعة للزبون أو المؤمن له[1].

يعتمد تقييم الأضرار اللاحقة بالمركبات على أربع محاور رئيسية الأول ويشكل النسبة الكبرى من التعويضات والمتعلق بقطع الغيار المتضررة من الحادث، وثانيها فهو أتعاب اصلاح الأضرار أي ما يتقاضاه الميكانيكي أو مصلح الهيكل وثالثها وهي نسبة التقادم واخرها التعويض عن مدة تعطل المركبة (الحرمان من التمتع بالمركبة)، ففيما يتعلق بتقييم قطع الغيار فيعتمد على جدول يتضمن كل أنواع قطع الغيار لكل أنواع السيارة ومعمول به في السوق مع تماشي هذا الجدول مع تطور الأسعار في السوق، أما التقدير الثاني الذي يقوم به الخبير فيتعلق بأتعاب خدمات الإصلاح الميكانيكي أو كهربائي السيارات أو مصلح الهيكل) فيكون بناءا على عدد الساعات التي يتطلبها إصلاح المركبة.

التقدير الثالث يتناول تقادم السيارة ومدى إهتلاكها، وبالتالي اقتطاع نسبة معينة من قيمة التعويض مع التأكيد أن المعمول به من طرف الخبراء في هذه الحالة هو التقدير الشخصي

[1]- سمية بولحية ،المرجع السابق ، ص 117.

الخبير والذي يتوقف بالأساس على حالة السيارة وليس عمرها، وأخير التعويض عن مدة الحرمان من استغلال السيارة وهذا التقدير أيضا متوقف على التقدير الشخصي للخبير[1].

بعد أن يقوم الخبير بعملتي المعاينة والتقييم، يقوم بتحرير محضر يتضمن كل المعلومات التقنية المطلوبة من قيمة كل ضرر والمبالغ المستحقة للتعويض بعد فحص كل الوثائق المقدمة، ودراسة ظروف الحادث اعتمادا على محضر المعاينة الودي تحدد مسؤولية كل طرف في الحادث القيام بمتابعة مؤمن الطرف الآخر إذا كان هو المتسبب في الحادث ومراسلته بواسطة وثيقة تملأ من طرف وكالة المتضرر توجه إلى وكالة المتسبب في الحادث، مرفقة على الوثائق الضرورية، وهنا على مؤمن الطرف المتسبب في الحادث الرد على المتابعة في ظرف 15 يوم [2].

تجدر الإشارة إلى توقيع متعاملي قطاع التأمين في الجزائر على اتفاقية جماعية سميت "الاتفاقية التعويض المباشر المؤمن لهم" وهذا بعد موافقتهم جميعا وبدون تحفظ على بنود الاتفاقية وبدء العمل بها من الفاتح جانفي 2001 تقضي هذه الاتفاقية بتعويض مباشر للأضرار المادية للسيارات وذلك بمناسبة حادث واقع في الجزائر بين سيارتين فقط على أن لا يتجاوز مبلغ هذه التعويضات ال 20 ألف دينار جزائري[3].

وكان من بنود الاتفاقية نص المادة 19 الذي يقضي بضرورة إجراء خبرة مضادة كل الحوادث التي يفوق مبلغ 30.000 ج. غير أن المحكمة العليا اعتبرت هذه الاتفاقية غير

[1]- محي الدين شبيرة ، مرجع سابق ، ص 240.
[2]- سمية بولحية ، مرجع سابق ، ص 117.
[3]- محي الدين شبيرة ، مرجع سابق ، ص 192.

ملزمة القضاة، وهذا ما أقرته المحكمة العليا في قرارها رقم 230084 الصادر بتاريخ 13/03/ 2001 والذي جاء فيها حيث أن الاتفاقية 13/01/1997 التي يشير اليه المدعون في الطعن لا تربط في الواقع من حيث القانون إلا موقعي هذه الاتفاقية، وأن خرقها أو عدم تطبيقها من قبل طرف آخر غير موقع على الاتفاقية لا يمكن أن يؤدي للنقض حيث أن القضاة ليسوا ملزمين إلا بتطبيق القانون، فإنهم قد سببوا قرارهم تسبيبا سليما بالاستناد إلى المواد 21، 22، 23 من الأمر 74-15، حيث أنه يذكرهم في قرارهم بأن المبالغ الممنوحة على سبيل التعويض على الضرر المادي المسبب لسيارة الضحية مؤسسة على خبرة أجريت من قبل خبير معين من شركة التأمين طبقا لنصوص القانونية المذكورة أعلاه فإن قضاة الموضوع سببوا قراره، تسبيبا كافيا . حيث في الأخير، فإن الأمر بخبرة مضادة متروك لسيادة تقدير قضاة الموضوع منه يتعين أن هذين الوجهين غير مؤسسين، وبالتالي فهي رفض الطعن[1].

المبحث الثاني : اجراءات الحصول على التعويض

والد لنص المادة 1/16 من الأمر 74-15 المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31 فإنه " تحدد التعويضات الممنوحة بالتراضي، أو قضائيا في حوادث المرور الجسمانية على أساس الجدول التحق بهذا القانون "، من خلال نص المادة نجد أن المشرع وضع طريقتين لتعويض المضرور، وهما طريق التراضي أو طريق التقاضي لدى قيمة هذا المبحث إلى ثلاث

[1]- نبيل صقر، مرجع سابق ، ص 233.

مطالب سنتناول في المطلب الأول الحصول على التعريض عن طريق التسوية الودية (الصلح) أما في المطلب الثاني للحصول على التعويض عن القاضي الجزائي، وفي المطلب الثالث سنتناول الحصول على التعويض عن طريق الدعوى المدنية المباشرة.

المطلب الأول : الحصول على التعريض عن طريق التسوية الودية

إن التراضي بعد طريقا وديا لإنهاء النزاع والحصول على التعويض دون خيار اللجوء إلى المحاكم .وبالتالي تجنب طول الإجراءات القضائية، والنسوية الودية قد تكون مباشرة بين المضرور والموس له، أو قد تكون بين المضرور والمؤمن الشركة التامين أو صندوق ضمن السيارات.

الفرع الأول: التسوية الودية بين المضرور والمؤمن له

علاقة المضرور بمن صدر عنه الفعل الضار هي علاقة مباشرة، ولدى ليس للمضرور أن يتجاوز الفاعل ويطالب المؤمن مباشرة بالتعويض وفد القواعد العامة[1] لذا قد يتفق المضرور مع متسبب الضرر على الصلح وتجنب طريق التقاضي وهذا قصد تفادي الإجراءات المعقدة والمصاريف القضائية الباهظة[2] وبالرجوع إلى القانون المدني تجد أن المشرع قد عرف عقد الصلح في نص المادة 450 على أن " الصلح عقد ينهي به الطرفان نزاعا قائما أو يتوقيان به نزاعا محتملا، وذلك بان يتنازل كل منهما على وجه التبادل عن حقه ".

[1]- سمية بولحية ، مرجع سابق ، ص 237.

[2]- شريف الصباح التعويض عن حوادث السيارات في القضاء والفقه، دار الفكر والقانون، مصر 2007 ، ص 222.

إذ فالشروط الواجب توافرها في عقد الصلح هي الشروط أو الأركان العامة للعقود من رضاء، محل او سبب، إضافة إلى عنصرين آخرين هما وجود نزاع قائم أو محتمل ونزول من كلا الطرفين على جزء من ادعاءاته، مع وجود نية لإنهاء النزاع، ودليل جواز الصلح على التعويضات الناتجة عن حوادث المرور هو نص المادة 461 من القانون المدني: " لا يجوز الصلح في المسائل المتعلقة بالحالة الشخصية أو بالنظام العام، ولكن يجوز الصلح على المصالح المالية الناجمة عن الحالة الشخصية " إذ لا يعد الصلح في حوادث المرور مخالفا لنظام العام إنما هو متروك لإرادة الأطراف.

ويترتب على عقد الصلح بين المضرور والمسؤول عن الحادث سواء كان مؤمنا على مسؤوليته المدنية أو غير مؤمن عليها إنهاء النزعات التى تناولها، وإسقاط الحقوق والادعاءات التي تنازل عنها أحد الطرفين بصفة نهائية، وهذا بنص المادة 462 من القانون المدني، ويتصور أن يتم الصلح قبل اللجوء إلى القضاء، كما يمكن أن يتم بعد اللجوء للقضاء، في هذه الحالة الأخيرة يجب أن يكون هذا الصلح ثم قبل صدور الحكم في الدعوى حتى ينتج أثره[1].

مع التأكيد أن عقد الصلح بين المضرور والمؤمن له، أو اعتراف هذا الأخير بمسؤوليته عن ارتكاب الحادث لا يحتج به تجاه المؤمن، خاصة المصالحة التي لم يشارك فيها هذا

[1]- شريف الصباح ، المرجع السابق ، ص 222.

الأخير[1] وهذا ما أكتبه المادة 58 من قانون التأمينات التي نصت على الا يحتج على المؤمن بأي اعتراف بالمسؤولية ولا بالمسؤولية ولا بأية مصالحة خارجة عنه، ولا يحدد الاعتراف بحقيقة أمر اقرار بالمسؤولية، يتضح أيضا من خلال نص المادة أن الاعتراف بالمسؤولية هو الإقرار بالمسؤولية من الناحية القانونية، أما الإقرار بالوقائع المادية فلا يعد اعترافا، وتحديد ما يعتبر من قبيل الاعتراف بالمسؤولية ذاتها وما يعتبر اقرار بالوقائع المادية متروك لتقدير القاضي ويترتب على مخالفة المؤمن له لالتزامه بعدم الاعتراف بالمسؤولية سقوط حقه في الضمان، ورفض المؤمن تنفيذ التزامه بدفع التعويض[2].

الفرع الثاني: التسوية الودية بين المضرور والمؤمن

يعتبر طريق التسوية الودية هي الطريق المفضل لدى المشرع الجزائري، لأنه الطريق الذي يسهل على الضحية الحصول على التعويض بأقصر طريق وفي اقرب وقت [3]، ويستشف هذا من خلال استقراء الأمر 74-15 والنصوص التطبيقية له، فبالرجوع إلى نصر المادة 19 منه والتي تنص على وجوب صدور مرسوم بناء على تقرير زير الدفاع الوطني وزير الداخلية وزير العدل وزير المالية، تحدد بموجبه الإجراءات المتعلقة بالتحقيق ومعاينة الأضرار، وبالفعل لقد صدر المرسوم 80-35 تاريخ 16/02/1980 والذي نص في مادته

[1] راشد راشد التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري المؤرخ في 09 أوت 1980 ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر 1992.ص 186.

[2] - عبد الحفيظ خرشوف حق ذوي الحقوق في التعويض مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر ... كلية الحقوق بن عكنون 2011/2012 ، ص 88.

[3] -- Khiar ghenima Lahlou. L'émergence d'un nouveau droit de l'indemnisation des dommages corporels (un livres commune entre l'université d'Alger 1 et l'université de Pau) Sous-direction de I' information et I enseignement supérieur Algérie, 2012 p280.

الأولى على " كل حادث مرور يتسبب في اضرار جسمانية، يجب أن يكون موضوع تحقيق يقوم به ضباط الشرطة أو أعوان الشرطة العمومية أو أعوان الأمن العمومي أو كل شخص آخر، يؤهله القانون لذلك، وأكدت المادة 4 من نفس المرسوم على وجوب قيام السلطة التي قامت بالتحقيق أن ترسل أصل المحضر ونسخة مصادقة عنه مع جميع الوثائق الثبوتية خلال مهلة لا تتجاوز 10 أيام من تاريخ انتهاء التحقيق، إلى وكيل الدولة لدى المحكمة التابعة للمكان الذي حصل فيه الحادث مع وجوب ارسال نسخة من المحضر خلال المهلة نفسها إلى شركة التأمين المعنية، وفي حالة ارتكاب الحادث من قبل شخص مجهول أو غير مؤمن عليه يرسل المحضر إلى صندوق ضمان السيارات، كما يجوز للمؤمن حسب المادة 06 من نفس المرسوم أن يطلب من الضحية إرسال جميع الشهادات الطبية ولاسيما شهادة استقرار الجروح، وأن يخضعه لفحص طبي يجريه الطبيب المعتمد لدى شركة التامين من أجل تحديد مدة العجز المؤقت عن العمل، أو نسبة العجز الدائم والجرئي وهذا حسب المادة 7، يبدو أن الهدف من كل هذه الإجراءات ليس إعلام شركة التأمين بوجود حادث حسماني، تكون هي ملزمة بالتعويض عنه، وإنما الهدف هو قيامها بعرض تعويضات مطابقة الجدول الملحق بالأمر 74-15 المعدل والمتمم بالقانون رقم 88- 31، وبالتالي تقوم شركة التأمين بالدور الاجتماعي الإيجابي المنتظر منها في حماية ضحايا حوادث

المرور، دون انتظار إصدار الحكم النهائي ما دام أن التعويض أصبح حقا مكتسبا مضمون من التاريخ وقوع الحادث، سواء انتهت الدعوى العمومية بإدانة المتهم أو برائته[1] .

رجوعا إلى القرار الصادر عن المحكمة العليا بتاريخ 21/01/1992 والذي جاء في أحد حيثياته حيث أن شركة التأمين لم تستدع الصحية من أجل المصالحة المنصوص عليها بالمادة 16 من قانون 88-31 بالرغم من تلقيها نسخة من محضر التحقيق الابتدائي المرسل من قبل الدرك الوطني، حيث أن تعويض ضحايا حوادث المرور هو تعويض تلقائي أن اللجوء إلى القضاء مبرر الا في حالة رفض الضحية التعويض المفتوح من قبل المؤمن من خلال ذلك يتبين بأن شركات التأمين ملزمة بعرض مبالغ تعويضية وفقا للجدول المرفق للقانون 88-31بمجرد وقوع الصور وبصفة تلقائية دون انتظار مصير الدعوى الجزائية، وما عدم التقدم بعرض الدفع التعويض مباشرة بعد وقوع الحادث الا عدم تنفيذ للانفراد وتأخر في الرقاء، مما يؤدي بالحكم على شركة التأمين بتعويضات إضافية تطبيقا للمادة 14 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات .

وكذلك تعتبر المصالحة إلزامية بالنسبة لشركة التأمين وهذا تطبيقا للمواد 274 و 231 من القانون المدني، واختيارية بالنسبة الصحية أو ذوي حقوقها تطبيقا المادة 269 من القانون المدني ، بعيدا عن كل هذا سواء كانت المصالحة اختيارية أو الرامية، فإن لها فائدة كبيرة سواء للضحايا الذين ينالون حقهم من التعويض بسرعة ودون تكاليف قضائية، وكذلك

[1]- مراد بن طباق تعويض الأضرار الجسمانية لضحايا حوادث المرور مقال بالمجلة القضائية الجزائرية صادرة عن المحكمة العليا الجزائرية العدد الرابع سنة 1991 ، ص 28.

بالنسبة لتخفيف العبء عن الاحتكام وما المعرفة من ملفات وقضايا مكدسة، وأخيرا بالنسبة لمؤسسات التأمين، فاللجوء إلى المصالحة يمكنها من التحكم أكثر في احتياطاتها المالية عن طريق تخفيض التكاليف القضائية، وبالتالي تحقيق توازنها المالي في حال لم تفلح التسوية الودية لا يبقى أمام الضحية وشركة التأمين سوى اللجوء إلى القضاء الحل النزاع، بكل ما يحتويه هذا الأخير من طول إجراءات ومصاريف قضائية مكلفة.

المطلب الثاني : الحصول على التعويض أمام القاضي الجزائي

يعتبر طريق التسوية كما رأينا طريق اختياري للمضرور ان شاء ان اتبعه وان شاء لجأ إلى للحصول على التعويضات المقررة قانونا، وفي حال اتباع الطريق القضائي فالمتضرر الخيار في أن يرفع دعوى بطلب التعويض أصالة أمام القضاء المدني، أو بالتبعية أمام القضاء الجنائي، مع الإشارة أن القاعدة العامة في المطالبة بالتعويض هي من اختصاص المحاكم المدنية ، فالقاضي المدني هو قاضي التعويضات لكن المشرع الجزائري استثنى من هذه القاعدة دعوى المطالبة بالتعويض عن الضرر الناشئ مباشرة عن الفعل الإجرامي وأجاز للمحكمة الجزائية أن تفصل فيه بصفة تبعية الدعوى العمومية، لكن الواقع العملي أظهر أن بعض القضاة يحكمون بعدم الاختصاص في الدعوى المدنية لانعدام الخطأ الجزائي في حالة تبرئة المتهم في الدعوى العمومية، وهذا رغم صدور الأمر 74-15 واختلاف أساس كلا دعويين .

الفرع الأول : حجية الحكم الجنائي أمام القاضي المدني

يرى البعض أن مبدأ حجية الحكم الجنائي والتزام القاضي المدني به بعد تطبيقا لمبدأ أهم واشمل هو حجية الأمر المقضي به، والذي يقضي بأن يكون للحكم حجية بما فصل فيه فلا يجوز المنازعة فيما قضى به إلا عن طريق الطعن فيه، وفقا للإجراءات المحددة قانونا [1]، في حين ينكر البعض الآخر هذه الفكرة معتبرا أن مبدأ حجية الأمر المقضي به يتطلب لإعماله وحدة الخصوم والموضوع والسبب، ففي حين الخصوم في الدعوى العمومية هم المسؤول والنيابة العامة، وموضوع الدعوى العمومية هو حق المجتمع أما سبب الدعوى المدنية حق المضرور الذي انتهك، إنما أساس هذه القاعدة هو من ناحية ما للحكم الجنائي من حجبة مطلقة في مواجهة الجميع ومنهم المضرور والمسؤول في الدعوى المدنية، ومن ناحية أخرى فكرة النظام العام التي تأبى أن يتناقض الحكم المدني مع الحكم الجنائي لما في ذلك من فقدان اللغة بالعدالة [2] بعيدا عن هذا الجدال الفقهي، فإنه يتطلب الإعمال هذه القاعدة توافر جملة من الشروط هي :

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

[1]- محمد مختار رحماني المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكت الجديدة (دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء دار الهدى الجزائر. 2003 ، ص 117.

[2]- أنور سلطان الموجز في النظرية العامة للالتزامات ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، مصر 2005 ، ص 372.

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

3 - اقتصار الحجية على ما كان الفصل فيها ضروريا لبناء الحكم، وهو ما أقرته المادة 339 من القانون المدني بنصها : لا يرتبط القاضي المدني بالحكم الجنائي إلا في الوقائع التي فصل فيها هذا الحكم وكان فصله فيها ضروريا ، والمقصود بهذه القاعدة أن حجية الحكم الجنائي قاصرة على منطوقه دون أن تلحق بالأسباب التي لم تكن ضرورية لتحكم بالإدانة أو بالبراءة، أي أن القاضي المدني لا يرتبط بالحكم الجنائي الا في الوقائع التي فصل فيها الحكم فصلا ضروريا، فإذا لم يكن فصله ضرورية فلا قيمة لما جاء به امام المحكمة المدنية، ولها أن تقضى بغير ما ورد به[1].

الفرع الثاني : الحكم في الدعوى العمومية والمدنية أمام القاضي الجزائي

مجرد وقوع حادث مرور جسمانى تقوم مصالح الضبطية القضائية بالتحريات الأولية اللازمة، وهذا حسب المادة الأولى من المرسوم رقم 80-35 المتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار ومعاينتها التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر 74-15 المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31 تنتهي هذه التحريات بتحرير محضر يتضمن كافة المعلومات الضرورية من أسماء مالكي وسائقي السيارة المعنية بالحادث، والقابهم

[1]- محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، مصر 2007 ، 101.

وعناوينهم، رقم رخصة القيادة للسائقين وتاريخ تسليمها ومكانها وغيرها من المعلومات، بعدها تقوم السلطة التي قامت بالتحقق بإرسال أصل المحضر ونسخة مصدقة عنه مع جميع الوثائق الثبوتية خلال مهلة لا تتجاوز 10 أيام ابتداء من تاريخ انتهاء التحقيق إلى وكيل الجمهورية الدار المحكمة التابعة للمكان الذي حصل فيه الحادث.

بعد دراسة محضر الضبطية القضائية وجميع الوثائق المرفقة به يقوم وكيل الجمهورية بتكييف وقائع الجريمة وتحرير الدعوى العمومية، وبهذه الطريقة يتصل وكيل الجمهورية بالقضية ويصبح طرفا فيها با عتباره ممثلا للمجتمع ويمارس الصلاحيات المخولة له قانونا لإثبات التهمة والتماس العقوبة ضد المتهم أثناء المحاكمة يفصل القاضي الجزائي في الدعوى العمومية بناء على وقائع القضية والنتيجة التي خلص إليها التحقيق والمناقشات التي دارت بالجلسة كي يحدد بعدها من المسؤول عن الحادث، ليحكم بعدها إما بإدانة المتهم أو براءته، وستتناول كل حالة على حدا خاصة أن أغلب قضاة الموضوع في القسم الجزائي ذهبوا في بداية الأمر إلى الحكم بعدم الاختصاص في الدعوى المدنية في حالة تبرئة المتهم لانعدام الخطأ الجزائي[1].

أولا : في حالة الحكم جزائيا بإدانة المتهم

ان القاضي الجزائي إذا حكم بإدانة المتهم، فإنه طبقا للقواعد العامة ملزم بالفصل في الدعوى المدنية ومنح التعويضات المستحقة لأصحابها طبقا للجدول الملحق بالأمر 74-

[1]- سفيان زرقط ، مرجع سابق ، ص 24

15، ذلك ما أخذنا بعين الاعتبار المامه بالقضية نتيجة البحث المسبق الذي سبق الحكم الجزائي خاصة إذا ما كنا أمام جناية أو جنحة، وقد أيدت المحكمة العليا هذا الموقف في العديد من القرارات مبررة عدم وجود نص صريح في الأمر 74-15 أو في أحد مراسيمه التطبيقية يمنع القاضي الجزائي من الفصل في الدعوى المدنية، وقد برر هذا الموقف السيد بن طباق مراد[1] الذي كان يشتغل رئيس الغرفة الجزائية في المحكمة العليا في ملتقى سنة 1989 لسببين:

1- أن القضاء الجزائي يتميز بالسرعة، وهي ميزة تطابق أهداف المشرع من وراء إصدار الأمر 74-15

2- أن القاضي الجزائي تتوافر لديه كل الوثائق الضرورية والمعلومات التي تسهل الحكم في التعويض، وتجنيب الضحية أتعاب رفع دعوى جديدة أمام القضاء المدنى واعفائه من إجراءات أخرى قد تكون مرهقة.

ثانيا : في حالة الحكم بالبراءة في الدعوى الجزائية

في حالة فصل القاضي الجزائي ببراءة المتهم فإن القضاء ذهب في أول الأمر إلى الحكم في الدعوى المدنية بعدم الاختصاص لانعدام الخطأ الجزائي، وهذا الاتجاه تبناه القضاة في أول الأمر لأن اجتهاد المحكمة العليا في تلك الفترة كان يتجه إلى اعتبار الدعويين مستقلين، وإلى نقض القرارات التي كانت تفصل في الدعوى المدنية في حالة قضى القاضي الجزائي

[1]- مراد بن طباق تعويض الأضرار الجسمانية لضحايا حوادث المرور المجلة القضائية الجزائرية صادرة عن المحكمة العليا الجزائرية، العدد الرابع، سنة 1991، ص 31.

بالبراءة، ومن ذلك قرارها رقم 24418 في 05/04/1983 والذي جاء فيه " أنه لا يمكن للقاضي الجزائي أن يفصل في الدعوى المدنية في حالة قضائه بالبراءة "[1]، وهذا الرأي مستغرب من طرف المحكمة العليا خاصة مع صدور الأمر 74-15 الذي يهدف إلى تلقائية التعويض دون النظر للمسؤولية، وربما تفسير ذلك الموقف يرجع إلى أنها تنظر إلى الجريمة على أنها الأساس القانوني والضروري لإقامة دعوى مدنية بالتبعية أمام المحاكم الجزائية، وفي حال انتقاء هذه الجريمة تنتفي علة رفع الدعوى المدنية بالتبعية.

ومع ذلك فقد تراجعت المحكمة العليا عن اجتهادها، واستقر رأيه حاليا على اختصاص محكمة الجنح في الفصل في الدعويين دون الربط بينهما لا في الإثبات ولا في الحكم.

ومن قرارتها المدعمة لهذا الاتجاه القرار رقم 239441 الصادر بتاريخ 27/03/2001، والذي ورد فيه الحديث أن مسألة التعويض الضحايا من حوادث المرور هو أمر مقرر قانونا بصفة تلقائية وهذا ما ما تنص عليه المادة 08 من الأمر 74-15 التي تنص على أن كل ضحيه حادث مرور لها الحق في التعويض في حالة ما إذا المتهم لم يرتكب أي خطأ باعتبار أن نظام التعويض عن وحوادث المرور يخضع إلى نظرية الخطر وحيث بالرجوع إلى قضية الحال فيه إذا كان المجلس يتمتع بالسلطة التقديرية الكاملة لتبرئة المتهم مدعى عليه في الطعن في الدعوى الجزائية، فإن عليه أن يفصل رغم الحكم بالبراءة في الدعوى المدنية هذا طبقا للمبدأ المذكور

[1]- بوجمعة بن قارة، النظام القانوني للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر. محاضرات ألقيت على طلبة الدفعة العشرون المدرسة العليا للقضاء، 2009-2010 ، ص 31

المطلب الثالث: الحصول على التعويض أمام القاضي المدني

بعد تلقي النيابة العامة لكافة الوثائق المتعلقة بالتحقيقات والمعاينات التي تمت في حادث مرور من قبل ضبط وأعوان الشرطة القضائية المكلفين بذلك، تقوم مباشرة بتحريك الدعوى العمومية، مما يجعل دائما من الناحية العملية الدعوى العمومية سابقة للدعوى المدنية، وبالتالي الحكم بالتعويضات في إطار هذه الدعوى على أساس دعوى مدنية بالتبعية، لكن قد تختص المحكمة المدنية باعتبارها صاحبة الولاية في دعوى التعويضات، وذلك في حالات عديدة، منها حالة اختيار المضرور رفع دعوى التعويض أصالة أمام القضاء المدني بدلا من القضاء الجزائي وهو ما نصت عليه المادة 4 من قانون الإجراءات الجزائية، أو اضطرار في حال حفظ أوراق القضية من طرف وكيل الجمهورية الوفاة المتسبب في الحادث.

وعلى كل فإن المشرع أقر بحق الضحية المضرور في ممارسة دعوى مباشرة[1] اتجاه المؤمن، والتي تعتبر بمثابة الطريق المفضل للمضرور، حيث يخصص التعويض الممنوح في إطار الدعوى المباشرة المضرور دون تزاحم من بقية دائني المؤمن له المسؤول عن الحادث، عكس التعويضات الممنوحة في إطار الدعوى الغير المباشرة للمضرور تجاه المؤمن له والتي تدخل في الضمان العام للمؤمن له، مما يقلل من فرصة الضحية في الحصول على التعويض بسبب تراجم باقي الدائمين، لدى سنحاول التعرف على اساس الدعوى المدنية المباشرة، وشروط ممارستها ومدة تقادمها.

[1]- السعيد مقدم التأمين والمسؤولية المدنية، كليك للنشر الجزائر، 2008، ص 2008 ، 112.

الفرع الأول : أساس الحق في ممارسة الدعوى المدنية المباشرة

وفقا للقواعد العامة في العقود لا يرتب العقد حقا لغير طرفيه أو خلفهما العام أو الخاص، الا انا اشترط المتعاقدان هذا الحق المصلحة الغير، فإذا لم يوجد اشتراط لمصلحة الغير فلا يجوز للمضرور أن يطالب المؤمن بأداء مبلغ التأمين استنادا إلى عقد التأمين من المسؤولية، وللمؤمن أن يدفع هذه المطالبة بمبدأ نسبية أثر العقد[1] أمام هذا الوضع كان لابد من وجود نص صريح يمنح المضرور الحق المباشر في مواجهة المؤمن من المسؤولية، خاصة وأن المضرور هو المستهدف بحماية المشرع من حوادث المركبات، وفعلا فقد اقرت المادة 56 من قانون التأمينات بذلك من خلال نصها أن: " المؤمن يضمن التبعات المالية المترتبة على مسؤولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير" ، كما نصت المادة 59 من نفس القانون على أنه لا ينتفع بالمبلغ الواجب على المؤمن أو بجزء منه إلا الغير المتضرر أو ذوو حقوقه في حدود المبلغ المذكور من النتائج المالية المترتبة عن الفعل الضار الذي سبب مسؤولية المؤمن له وفقا لنص المادتين السابقتين الغير المضرور هو الوحيد الذي يستفيد من التعويض الذي يلتزم به المؤمن، وبالتالي فإنه يحق له مطالبة المؤمن أو شركة التأمين بهذا التعويض بشكل مباشر عن طريق دعوى مباشرة

الفرع الثاني : شروط ممارسة الدعوى المدنية المباشرة

تتمثل شروط الدعوى المباشرة في أربع شروط هي:

[1]- محمد إبراهيم دسوقي التأمين من المسؤولية (التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات)، (د د ن)، مصر، 1995، ص 391.

أولا: وجود عقد تأمين على المركبة

وقت الحادث لا تقبل الدعوى المباشرة الا إذا أقيم الدليل على وجود عقد التأمين [1]، أي أن تكون المركبة المتسببة في الحادث مؤمنا عليها تأمينا إجباريا وقت وقوع الحادث، ويثبت التأمين المنصوص عليه في المادة الأولى من الأمر 74-15 بموجب وثائق إثبات التأمين المنصوص عليها في المواد من 6 إلى 13 من المرسوم رقم 80-34، أما اذا كانت المركبة المتسببة في الحادث غير مؤمن عليها وقت وقوعه، أو كان مؤمنا عليها في وقت سابق وانتهت مدة التأمين قبل وقوع الحادث، ففي هذه الحالة ينتفى التزام شركة التامين بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن حادث المرور وفقا للقانون الجزائري ففي حالة عدم التأمين على المركبة المتسببة في الحادث، فإن المضرور يبقي له الحق في التعويض، ولكن عليه الرجوع على صندوق ضمان السيارات[2] وهذا وفقا لنص المادة 24 من الأمر 74-15.

ثانيا : إقامة الدعوى من قبل الضحية أو من يحل محله

ان هذه الدعوى المباشرة، تخص بالدرجة الأولى، الضحية، أي الشخص الذي أصابه مباشرة الضرر الناتج عن خطأ المؤمن له، وفي حالة وفاته، يمكن لورثته متابعة المؤمن من أجل الحصول على تعويض الضرر الذي لحق بمورثهم والضرر الذي لحق بهم من جراء موته ،[3] لكن بشرط أن يكون المجنى عليه قبل وفاته قد اتفق فيها مع المسؤول عن الضرر، أو

[1]- سعيد مقدم ، مرجع سابق ، ص 134.
[2]- سمية بولحية ، مرجع سابق ، ص 172.
[3]- راشد راشد التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري المؤرخ في 09 أوت 1980ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر ، 1992 ،ص 188.

يكون قد رفع دعوى المطالبة بها أمام القضاء، لكنه قبل الحكم فيها توفي وهو ما يطلق عليه اصطلاحا بالدعوى الموروثة[1].

ثالثا: عدم سبق تعويض المضرور

في حالة ما إذا استلم الضحية تعويض الضرر من المؤمن له، فلا يحق له بعد ذلك إقامة الدعوى المباشرة ضد المؤمن، وإذا ما استلم الضحية مبلغ التعويض من المؤمن، فلا يحق له بعد ذلك أن يرجع على المؤمن له، إلا إذا كان المبلغ الذي استلمه من المؤمن أقل من المبلغ التعويض المستحق المال يمكنه في هذه الحالة الأخيرة الرجوع على المؤمن له من أجل الحصول على تعويض تكميلي إضافة إلى ذلك يجب الا يكون الضحية قد تحصل على تعويض لنفس الضرر من جهة أخرى كصندوق الضمان الاجتماعي في حال ما إذا كان الحادث حادث عمل من جهة وحادث مرور من جهة أخرى[2] ، وهو ما يعرف بمبدأ عدم الجمع بين تعويضين، وهو ما أقرته المحكمة العليا في قرارها رقم 1201294 الصادر بتاريخ 03/11/1998 والذي جاء فيه حيث أن قضاء الموضوع عندما منحوا تعويضات للمدعى عليه دون أن يحضوا منها تلك التي استفاد منها صندوق الضمان الاجتماعي عن نفس الحادث يكونون قد خالفوا القانون واخطئوا بتطبيق المادة 10 من الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30/01/1974 المتعلق بإلزامية التأمين عن السيارات وبنظام التعويض عن

[1]- محمد بعجي، المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، رسالة دكتوراه، جامعة الجزائر بن يوسف بن خدة،2007-2008 ، ص 275

[2]- راشد راشد ، مرجع سابق ، ص 189.

الأضرار مما يسمح الضحية المدعى عليه من الحصول على تعويضين اثنين عن نفس التعويض عن حوادث المرور[1].

رابعا: ادخال المؤمن له في الدعوى

ان إدخال المؤمن له في الدعوى، يكون أحيانا ضروريا، وأحيانا أخرى غير ضروري، ففي حالة تأكيد وجود مبلغ التعويض عن طريق القضاء بصفة نهائية أو في حالة اعتراف المؤمن بذلك مسبقا فلا داعي الادخال المؤمن له في الدعوى المباشرة، بمفهوم المخالفة، إذا لم تكن مسؤولية هذا الأخير محددة سلفا ومعترفا بها، في هذه الحالة لابد من إدخاله في الدعوى المقامة ضد المؤمن على أساس أن وجوده ضروري من أجل تحديد دينه من حيث المصدر ومن حيث المدى [2].

الفرع الثالث: الآثار المترتبة عن الدعوى المدنية المباشرة وتقادمها

يترتب على ممارسة الدعوى المباشرة من طرف الضحية على المؤمن عدة أثار، خاصة فيما يتعلق بالدفوع التي يجوز لهذا الأخير أن يتمسك به في مواجهة الضحية، وتلك التي لا يجوز له التمسك بها وأيضا فيما يخص تقادم هذه الدعوى، فهي كباقي الدعوى ليست أبدية، إنما لها أجال تنقضي مجرد حلولها .

[1]- نبيل صقر ، مرجع سابق ، ص 197.
[2]- راشد راشد ، مرجع سابق ، ص 190

أولا: الآثار المترتبة على الدعوى المباشرة

من المعلوم أن المضرور ليس طرفا في عقد التأمين، لذلك فإن مصدر حقه في الرجوع المباشر على المؤمن هو القانون وليس العقد، وعلى هذا الأساس، وبما أن الدعوى المباشرة لم تنشأ بموجب عقد التأمين.

فإن المنطق يقتضي أن تجرد من الدفوع الناشئة عن هذا العقد والتي ينحصر أثرها بين المؤمن والمؤمن له[1] من غير المنطقي أن يستعمل المؤمن في مواجهته الدفوع التي له وجه المؤمن له إلا أن هذا الأثر ليس مطلقا، فهناك مجموعة من الدفوع التي يجوز للمؤمن التمسك بها في مواجهة المضرور لأنها جاءت بنص القانون

1- الدفوع التي لا يحق للمؤمن التمسك بها[2]

من بين هذه الدفوع:

- الدفع بأن التأمين قد عقد بناء على إدلاء المؤمن له بيانات كاذبة أو إخفائه وقائع جوهرية تؤثر في حكم المؤمن بقبوله تغطية الخطر أو تحديد قسط التأمين وشروطه، وهذا وفقا لنص المادة 19 من قانون التأمينات.
- الدفع بأن المركبة عند ارتكابها للحادث كانت مستخدمة في غرض غير الغرض المصرح به في رخصة استعمالها.

[1]- بهاء بهيج شكري التأمين من المسؤولية في النظرية التطبيق دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان ، الأردن ، 2012، ص 565.

[2]- سمية بولحية ، مرجع سابق ، ص 175.

- الدفع بأن سائق المركبة لم يكن مأذونا له من قبل المؤمن له أو المكتتب بقيادتها.
- الدفع بان سائق المركبة ارتكاب الحادث وهو في حالة غير طبيعية بسبب سكر أو تناول المخدرات فالضمان هنا يسقط بالنسبة للسائق بون المصابين أو ذوي حقوقهم بل وحتى ذوي حقوق السائق الذي كان في حالة سكر وقت الحادث أدى إلى وفاته، وفقا لنص المادة 1/5 من المرسوم 80-34.
- الدفع بأن الحادث نجم عن مركبة سرقت أو أخذت عنوة وهنا أيضا الضمان يسقط عن السائق وشركاته دون الضحايا أو ذوي حقوقهم، وأيضا ذوى حقوق السارق في حالة الوفاة وفقا لنص المادة 2/15 من 74-15.
- الدفع بعدم تقيد السائق بالنصوص القانونية المتعلقة بشروط ضمان السلامة والأمن عند نقله لأشخاص أو بضائع .

2- الدفوع التي يجوز للمؤمن التسمك بها

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

- انعدام التأمين: ويتحقق ذلك، إما في حالة عدم وجود عقد تأمين يضمن مسؤولية الحادث، وإما في حالة بطلان عقد التأمين، وأما في حالة فسخ عقد التأمين[1].

[1]- راشد راشد ، مرجع سابق ، ص 189.

- استبعاد الخطر: يمكن للمؤمن أن يتمسك تجاه الضحية، بأن الخطر الذي تحقق، كان بخطأ ارادي ارتكبه المؤمن له، وبالتالي، يدخل هذا الخطر ضمن الأخطار المستبعدة من الضمان قانونا.
- عدم كذبة التعويض : يمكن للمؤمن، أن يتمسك تجاه الضحية بالتخفيض من مبلغ التعويض، إذ تطبيق النص المادة 19 من قانون التأمينات (عدم الإدلاء بالتصريحات المطلوبة والإدلاء تصريحات غير مطابقة للحقيقة واكتشاف تلك بعد وقوع الحادث)، وإما لأن المبلغ المؤمن عليه، يقل أصلا عن مبلغ الدين المترتب عن المسؤولية.

ثانيا : تقادم الدعوي المباشرة

تنص المادة 27 من قانون التأمينات 95-07 المؤرخ في 25/1/1995 على أنه يحدد أجل تقادم جميع دعاوى المؤمن له أو المؤمن الناشئة عن عند التأمين بثلاث سنوات (03) سنوات ابتداء من تاريخ الحادث الذي نشأ عنه ونصت المادة 124 من القانون المدني على أنه تسقط بالتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين بالقضاء ثلاث سنوات من وقت حدوث الواقعة التي تولدت عنها هذه الدعاوي من خلال فصل المادتين السابقتين يتضح لنا أن مدة تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد التامين المبرم بين شركة التأمين والمؤمن له تخضع للتقادم القصير الثلاثي، أي بمضي ثلاث سنوات على حدوث الواقعة التي تولدت عنها، وتختلف بذلك عن مدة تقادم دعوى التعويض الناشئة عن العمل المستحق للتعويض، أي دعوى المسؤولية عن الأعمال الشخصية تجاه المسؤول من الضرر، التي تسقط بالتقدم الطويل

الأجل أي خمسة عشر (15) سنة تبدأ من تاريخ الذي وقع فيه العمل الضار، وهو ما جاءت به المادة 133 من القانون المدنى الذي تنص على أن تسقط دعوى التعويض بانقضاء خمسة عشر سنة من يوم وقوع العمل الضار ."من خلال الثلاث المواد السابقة يتضح أن المشرع لم ينص صراحة على مدة التقادم ووقت سريانه بالنسبة للدعوى المباشرة التي على للضحية أو ذوي حقوقهم من جراء حصول حادث مرور، والتي يرفعونها تجاه شركة التأمين لمطالبتها بالتعويض، إذ لا يمكن القول أن هذه الدعوى تخضع للتقادم القصير وفقا للمادة 27 من قانون التأمينات أو استنادا للمادة 624 من القانون المدني السابقتين، والدليل على ذلك العبارة الواردة في نص المادة 27 السابق ذكرها جميع الدعاوى المؤمن له أو المؤمن الناشئة عن عند التأمين، أي المقصود هو جميع الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين، وبالتالي الدعوى المحصورة بين طرفيه أي بين المؤمن والمؤمن له والذي يحكمها كما أشرنا التقادم الثلاثي قصير المدى، دون أن تمتد لتشمل الدعوى المباشرة للضحية أو ذوي حقوقه من حادث مرور تجاه شركة التامين، إذ أنهم يستمدون حقوقهم في طلب التعويض من نص القانون وليس من عقد التأمين، ولذا يبدو أن الدعوى المباشرة لضحايا حوادث المرور أو ذوي حقوقهم في مجال المسؤولية من حوادث السيارات في الجزائر تخضع للتقادم الطويل وهو خمسة عشر (15) سنة وفق القواعد العامة، وهنا هو الأصل المنصوص عليه في المادة 133 من القانون المدني التي نص فيها المشرع على أن تسقط دعوى

التعويض بالقضاء خمسة عشرة سنة من يوم وقوع العمل الضار [1]وهو ما استقر عليه الفقه، من أن الدعوى المباشرة للمضرور تجاه شركة التأمين تجد مصدرها في القانون وليس عند التأمين، فهي لا تخضع إذا لمدة التقادم الدعاوى الناشئة عن عقد التامين ، بل تخضع لمدة التقادم خاصة بها وهي خمسة عشر سنة، مثلها في ذلك مثل الدعاوى الناشئة في القانون والتي تخضع للقواعد العامة، أي التقادم طويل الأجل[2] .مع الإشارة إلى أن سريان مدة التقادم في الدعوى المباشرة للمضرور ضد المؤمن تسري عليها في وقف تقادمها أحكام القواعد العامة، الخاصة بوقف مدة التقادم وانقطاعة طبقا لما نصت عليه المادة 28 من قانون رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات، إذ جاء فيها أنه : " لا يمكن اختصار مدة التقادم باتفاق الطرفين .. غير أن قطع التقادم يمكن أن يكون في :

1-أسباب الانقطاع العادية التي حددها القانون

2-- وفي حالة تعيين خبير .

3-وفي حالة توجيه رسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالإستلام من المؤمن إلى المؤمن له بخصوص دفع القسط .

4-في حالة إرسال رسالة مضمونة الوصول إلى المؤمن له إلى المؤمن فيما يتعلق بأداء التعويض.

[1]- إبراهيم جعلاب التزام شركة التأمين بتعويض ضحايا حوادث المرور (دراسة بين تدخل المشرع واجتهادات القضاء)، مجلة التواصل صادرة عن جامعة باجي مختار، عنابة، عدد 32 ديسمبر 2012 ، ص 136.

[2]- مراد على الطراونة التأمين الإلزامي من حوادث المركبات (دراسة مقارنة) الوراق للنشر والتوزيع .عمان الأردن 2011 ، ص 343.

المطلب الرابع : دعاوى الرجوع بعد صدور حكم

سواء من طرف القاضي الجزائي أو القاضي المدني يقضي بتعويض الغير المضرور، وقيام المؤمن شركة التأمين أو صندوق ضمان السيارات بأداء التعويضات التي حكم بها القاضي، فإن ذلك يؤدي إلى صدور مجموعة من الدعاوى تسمى بدعاوى الرجوع الهدف منها هو المحافظة على حقوق المؤمن الذي دفع التعويض على الرغم من إخلال المؤمن له من التزامات التعاقدية الواردة في عقد التأمين الإلزامي على المركبات، أو وجود شخص آخر مسؤول عن الحادث، وكذلك الحفاظ على حق المؤمن له في الرجوع على المؤمن في حال واجه الدعوى القضائية وحده وحكم عليه بدفع التمريض، وعلى كل الدعاوى الرجوع لا تخرج من ثلاث دعوى دعاوى الرجوع التي يرجع فيها المؤمن على الغير المسؤول عن الحادث، والدعوى التي يرجع فيها المؤمر له، وكذلك هوى رجوع المؤمن له على المؤمن .

الفرع الأول: دعوى رجوع المؤمن على الغير المسؤول

إذا وقع حادث مرور بفعل الغبر ، فإن شركة التأمين لا تعنى من أداء التعويض للمضرور، مادام هذا الخطر غير مستثنى من نطاق الحماية التأمينية، وعليه تسرى آثار عقد التأمين ويكون المؤمن ملزما بتعويض الضرر، والمسؤول عن الحدث المؤمن منه، لا يستطيع في نفس الوقت أن يتخلص من التزامه تجاه المضرور على أساس وجود تأمين يكفل تعويض الضرر[1] وعليه فإن المضرور في هذه الحالة يكون أمام شخصان مدينان بالتعويض، الأول

[1]- مراد على الطراونة ، مرجع سابق ، ص 364.

هو المؤمن والثاني المتسبب في الضور، وبما أن عند التامين هو من العقود التعويضية أي التي تقوم بتعويض الضرر دون أن يكون عقد التأمين مصدرا للإثراء[1] أي أن يحصل المضرور على تعويض واحد فقط للضرر وغالبا ما يكون من الشخص الأكثر ملاءة (شركة التامين)، لكن هل هذا يعني ذلك أفلات المسؤول عن الضرر هذا أوجد المشرع وسيلة قانونية لا تسمح الشخص المسؤول عن الضرر أن يفلت من المسؤولية القانونية، بحيث يرجع عليه المؤمن بما أداه من تعويضات للضحية أو ذوي حقوقها وفقا لدعوى الحلول، وهو ما نصت عليه المادة 38 من قانون التأمينات ... يحل المؤمن محل المؤمن له في الحقوق والدعاوي اتجاه الغير المسؤولين في حدود التعويض المدفوع له ..... فإذا ارتكب الحادث شخص آخر غير المؤمن له وغير من صرح له بقيادة سيارته، فإن المؤمن يمكنه الرجوع على المسؤول عن الأضرار الاسترداد ما يكون قد أداه من تعويض للمضرور،فالمؤمن له غير مسؤول مدنيا عن مرتكب الحادث، ويتحقق ذلك في حالة سرقة السيارة بارتكاب السارق بها حادثا ينجم عنه إصابة إنسان، هذا يمكن للمؤمن الرجوع على السارق لاسترداد التعويض الذي أداه للمضرور [2] أما إذا كان المتسبب في الحادث، ممن المؤمن له مسؤولا مدنيا عنه، كما لو كان قاصرا مشمولا الرقابة، هناك لا يملك المؤمن الرجوع بما أداء من تعويض إلى المضرور، لأن التأمين يغطى المسؤولية المدنية للمؤمن له من جهة، ومن هو مسؤولا منها عن أفعالهم ، أو أقاربه أو أصهاره وبصفة عامة جميع الأشخاص الذين يعيشون عادة معه

[1]- معراج جديدي ، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر 2000 . ص 115.
[2]- محمد حسين منصور، مرجع سابق ،ص 342.

إلا اذا صدر عنهم فعل بقصد الإضرار وهو ما أقرته المادة 03/38 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات .... ولا يجوز للمؤمن أن يمارس دعوى رجوع ضد الأقارب والأصهار المباشرين والعمال التابعين المؤمن له وبصفة عامة جميع الأشخاص الذين يعشون عادة معه إلا إذا صدر عنهم فعل قصد الإضرار .

الفرع الثاني: دعوى رجوع المؤمن على المؤمن له

إن قيام المؤمن بأداء التعويض المحكوم به إلى المضرور يعد من قبل تنفيذ إلتزامه بضمان مسؤولية المؤمن له استنادا إلى عقد التأمين المبرم بينهما، ومن ثم من حيث الأصل لا يجوز للمؤمن الرجوع على المؤمن له بما أداء من تعويض للمضرور ، غير أن عند التأمين يحتوي على بنود وشروط يتبقى على المؤمن له الانواء بها، ففي حال قيام هذا الأخير بمخالفة شروط عند التأمين، جاز للمؤمن الرجوع عليه، فدعوى الرجوع في هذه الحالة تقوم على اساس المسؤولية العقدية للمؤمن له نتيجة إخلاله بشروط عقد التأمين، الأمر الذي سبب ضررا للمؤمن يتمثل بالتعويض الذي دفعه للمضرور.

الفرع الثالث: دعوى رجوع المؤمن له على المؤمن

بالرغم من أن المشرع قد أعطى المضرور حق الرجوع المباشر على المؤمن إلا أنه لم يسلبه حرية اختيار الرجوع على من يختار من المدنيين الآخرين له بالتعويض، [1] في حال تحقق هذا الغرض يجوز للمؤمن له الاسناد إلى عقد التأمين الذي يربطه بالمؤمن ويرجع

[1]- بهاء بهيج شكري ، المرجع السابق ، ص551.

عليه بالضمان الناتج عن هذا العقد ليطالبه بمقدار التعويض الذي سبق أن أداء المضرور، فإذا امتنع المؤمن عن دفع التعويض للمؤمن له كان لهذا الأخير المطالبة بحقه عن طريق دعوى الرجوع أو دعوى الضمان[1].

الفرع الرابع: تقادم دعاوى الرجوع

بالنسبة للتقادم، فإن أجل التقادم جميع دعاوى المؤمن له أو المؤمن الناشئة عن عقد التامين مهددة بثلاث سنوات من تاريخ الحادث الذي نشأت عنه، مع وجود استثناءات في حالة كتمان أو تصريح كاذب بشأن الخطر المؤمن عليه، إذ لا يسرى أجل ثلاث (03) سنوات إلا ابتداء من يوم علم المؤمن به، وفي حالة وقوع الحادث، من يوم العلم بوقوعه وإذا كانت دعوى المؤمن له على المؤمن هي نتاج رجوع الغير عليه، لا يسري التقادم الثلاثي (03) إلا ابتداء من اليوم الذي يرفع فيه الغير دعواه على المحكمة ضد المؤمن له، أو يوم الحصول على التعويض منه كل هذا حسب المادة 27 من الأمر 95-107 المتعلق بالتأمينات أما المادة 28 من نفس الأمر فقد أكدت أن مدة التقادم من النظام العام، إذ لا يمكن اختصار وتقليص هذه المدة باتفاق الطرفين أما الفقرة الثانية من نفس المادة فقد أوردت حالات تقطع التقادم، بالإضافة إلى أسباب الانقطاع العادية، في حالة تعيين خبير ، توجيه رسالة مضمونة الوصل مع الإشعار بالاستلام من المؤمن إلى المؤمن له بخصوص دفع القسط،

[1]- محمد حسين منصور ، المرجع السابق ، ص 338

وأخيرا إرسال رسالة مضمونة الوصول من المؤمن له إلى المؤمن فيما يتعلق بأداء التعويض.

من خلال هذا الفصل نجد أن المشرع أقر من خلال الأمر 74-15 المعدل والمتمم القانون 88-31 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار مجموعة من التعويضات عن الأضرار الجمسانية أو المادية التي تصيب الضحية أو ذوي حقوقهم، وذلك تجسيدا لحماية حق الأفراد في سلامتهم وأمنهم من المخاطر التي تحدثها المركبات كما حدد المشرع طريقة التعويض عن حوادث المرور بموجب نص صريح معتمداً على الأجر الوطني الأدنى المضمون كأساس ومرجع الحساب قيمة ومقدار التعويض، سالبا بذلك كل سلطة تقديرية من القاضي، والذي ليس له هو إلا مراقبة تطابق التعويضات الممنوحة مع ما هو مقرر قانون وأساس تحديد التعويض وكيفية حسابه قانون يرجع إلى رغبة المشرع في تمهيد طريق التسوية الودية بين المضرور والمؤمن أو المؤمن له، وهو ما يمكن الضحية من الحصول على التعويض في أقرب أجل وابسط طريق ممكن، وان لم يفلح طريق التراضي، يبقى أمام المضرور طريق التقاضي سواء برفع دعوى مدنية مستقلة أو دعوى مدنية بالتبعية .ولما كان الهدف من التعويض عن حوادث المرور، ليس بالدرجة الأولى معاقبة الفاعل، إنما جبر ضرر الضحية، فقد أنشئ المشرع لذلك الغرض صندوق خاص سماه صندوق ضمان السيارات يتولى تعويض الأضرار الجسمانية فقط للضحايا، في حال توافر أحد حالات تدخله والتي من أهمها عدم وجود عند تأمين على المركبة مسببة الحادث.

خـــاتـــمـــة

خاتمة

بعد هذه الدراسة المختصرة لنظام التعويض عن حادث توصلنا ان المشرع الجزائري وسعيا منه لتنظيم عملية تعويض الاضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور فقد اقر الامر 15/74 المؤرخ في 1974/01/30 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الاضرار حيث تبنى المشرع من خلاله نظاما جديدا لتعويض الاخطار و الاضرار الجسمانية التي تصيب الضحايا وذلك دون تمييز بين نوع وظروف الحادث و بدون البحث عن مصدر الخطأ الا في حالات استثنائية و الملاحظ هنا ان المشرع الجزائري قد تخلى عن مبدا المسؤولية المدنية التي ترتكز على فكرة الخطأ كما عرف هذا القانون تعديلا بالقانون رقم 31/88 المرخ في 1988/7/19 و المتعلق بإلزامية التامين على السيارات و بنظام تعويض الاضرار.

قائـــمة المصـــادر

و المراجـــــع

قائمة المصادر والمراجع

أولا: قائمة المصادر

1. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 45 لسنة 2009 الصادرة بتاريخ 29 يوليو 2009.
2. الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 08 يونيو 1966، المتضمن قانون العقوبات، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 49، الصادر في 11 يونيو 1966، معدل ومتمم.
3. المرسوم التنفيذي رقم 96-46 المؤرخ في 1 يناير 1996. يحدد شروط اعتماد خبراء ومحافظين في العواريات لدى شركات التأمين وشروط ممارسة مهامهم وشطبهم. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 5 لسنة 1996 الصادرة بتاريخ 21 يناير 1996.
4. الأمر رقم 03/09 المؤرخ في 22 يوليو 2009 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها الجريدة الرسمية العدد 46.

ثانيا: قائمة المراجع باللغة العربية

1. جعلاب إبراهيم، التزام شركة التأمين بتعويض ضحايا حوادث المرور (دراسة بين تدخل المشرع واجتهادات القضاء)، مجلة التواصل صادرة عن جامعة باجي مختار، عناية، عدد 32 ديسمبر 2012.

2. سلطان أنور، الموجز في النظرية العامة للالتزامات، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر 2005.

3. بهيج شكري بهاء، التأمين من المسؤولية في النظرية التطبيق دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان، الأردن، 2012.

4. سيف الدين بوجدير، التعويض عن حوادث المرور في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون اعمال جامعة ام البواقي كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق 2014/2013.

5. بن قارة بوجمعة، النظام القانوني للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر. محاضرات ألقيت على طلبة الدفعة العشرون المدرسة العليا للقضاء، 2010-2009.

6. بن قارة بوجمعة، النظام القانوني للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر. محاضرات ألقيت على طلبة الدفعة العشرون المدرسة العليا للقضاء، 2010-2009.

7. محمد بومدين، المسؤولية عن تعويض أصرار حوادث المرور بين القانون المدني وقانون الزامية التأمين على السيارات، مقال، جامعة أدرار، كلية الحقوق، 2013.

8. راشد راشد، التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري المؤرخ في 09 أوت 1980، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر 1992.

9. راشد راشد، التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري المؤرخ في 09 أوت 1980ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر.

10. مقدم السعيد التأمين والمسؤولية المدنية كليك للنشر الجزائر 2008.

11. سعيد مقدم التعويض عن الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية دار الحداثة العراقي 1985.

12. الصباح شريف، التعويض عن حوادث السيارات في القضاء والفقه، دار الفكر والقانون، مصر 2007.

13. عبد المولى طه طه، التعويض عن الأضرار الجسدية في ضوء الفقه وقضاء النقص الحديث، دار الكتب القانونية مصر 2002.

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

15. خرشوف عبد الحميد خرشوف التزوير والتزييف مدنيا وجزائيا في ضوء الفقه والقضاء منشأة المعارف، مصر ،1996.

16. دسوقي محمد إبراهيم، التأمين من المسؤولية (التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات) (د د ن) مصر 1995.

17. منصور محمد حسين، المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، مصر 2007.

18. رحماني محمد مختار، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكت الجديدة (دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء دار الهدى الجزائر. 2003 .

19. الطراونة مراد على، التأمين الإلزامي من حوادث المركبات (دراسة مقارنة) الوراق للنشر والتوزيع .عمان الأردن 2011.

20. الطراونة مراد على، التأمين الإلزامي من حوادث المركبات (دراسة مقارنة) الوراق للنشر والتوزيع .عمان الأردن 2011.

21. جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر 2000 .

22. نبيل صقر، حوادث المرور نصا وفقها وتطبيقا قرارات المحكمة العليا حول حوادث المرور، دار الهدى الجزائر 2009.

ثالثا رسائل الماجستير والدكتورة

1. رحماني محي الدين رحماني تأمين السيارات بين التسعيرة والتعويضات حالة الأضرار المادية –دراسة ميدانية بشركة SAA مذكرة ماجستير، إشراف السعدي رجال، جامعة قسنطينة 2004–2005.

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

3. لحاق عيسى الاستثناءات الواردة على مبدأ تعويض ضحايا حوادث المرور مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر ،2005/2004.

4. نبيلة عبدي المخالفات المتعلقة بحوادث المرور، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون جنائي، جامعة تبسة، كلية الحقوق والعلوم السياسية قسم الحقوق. 2016/2017 .

5. عمار شويمت، أحكام حوادث المرور والآثار المترتبة عنها في الشريعة الإسلامية، مذكر عقيل شهادة الماجستير في العلوم الإسلامية تخصص علوم وأصول جامعة باتنة، كلية العلوم الاجتماعية والانسانية، قسم العلوم الإسلامية 2010/2011.

6. خرشوف عبد الحفيظ، حق ذوي الحقوق في التعويض مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر ... كلية الحقوق بن عكنون 2011/2012.

7. سعيد شنين، المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور، مذكرة لنيل شهادة الماجيستير، جامعة الجزائر، كلية العلوم الاسلامية، قسم الشريعة 2016/2017.

8. بولحية سمية، النظام القانوني لعقد التأمين على المركبات في التشريع الجزائري مذكرة ماجستير جامعة أم البواقي 2010/2011.

9. زرقط سفيان، نظام تعويض الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، مذكرة تخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء المدرسة العليا للقضاء الجزائر 2004.

10. اسماعين حمدي، الجرائم المرورية في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون عام، جامعة قالمة كلية الحقوق والعلوم السياسية قسم الحقوق والعلوم الإدارية، 2016/2017.

رابعا: المجلات والجرائد

1. مجلة المحكمة العليا تصدرها المحكمة العليا الجزائرية العدد الأول سنة 2009.

2. مجلة المحكمة العليا تصدرها المحكمة العليا الجزائرية العدد الثاني سنة 2009.

3. أبو عرابي غازي، مدى تغطية التأمين الإجباري للأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث السيارات. مجلة الشريعة والقانون عدد 36 الصادر بأكتوبر 2008 الإمارات العربية المتحدة.

4. يحي واد، الممهلات وعلاقتها بحوادث المرور في المنظورين القانوني والشرعي، مقال مجلة الجامعة، دع، دت، جامعة البليدة كلية الحقوق والعلوم السياسية متوفر على الموقع: https:/www.asjp.cerist.dz تاريخ الاطلاع: 2024/02/20 ساعة الاطلاع: 21.35.

5. أبو مغلي مهند عزمي مسعود التعويض عن الضرر المعنوي دراسة مقارنة – مجلة الشريعة والقانون العدد 39 صادر يوليو 2009 الإمارات العربية المتحدة.

6. بن طباق مراد، تعويض الأضرار الجسمانية لضحايا حوادث المرور مقال بالمجلة القضائية الجزائرية صادرة عن المحكمة العليا الجزائرية العدد الرابع سنة 1991.

7. ذبيح ميلود حقوق ضحايا حوادث المرور في التشريع الجزائري الإيجابيات والاختلالات مجلة دفاتر السياسة والقانون، صادرة عن جامعة ورقلة عدد 9، 2013.

8. بسكري رفيقة عملة ورغي، الفساد وعلاقته بحوادث المرور، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد 6، العدد 3، جامعة باتنة، الجزائر، 2019.

خامسا : قائمة المراجع باللغة الفرنسية

1. Boualem Yaici, L'indemnisation des victimes des accidents de la circulation (ordonnance 74-15 du 30 janvier 1974). Mémoire de magister. Université d'Alger 1979.
2. Boualem Yaici, L'indemnisation des victimes des accidents de la circulation Mémoire de magister. Université d'Alger 1979.
3. Khiar ghenima Lahlou. L'émergence d'un nouveau droit de l'indemnisation des dommages corporels (un livres commune entre l'université d'Alger 1 et l'université de Pau) Sous-direction de I' information et I enseignement supérieur Algérie, 2012.

الفهرس

شكـر وعرفـان

إهـــــــداء

مقدمة ..... ص 1

الفصل الأول: المسؤولية الموجبة للتعويض

المبحث الأول: المسؤولية الجنائية للسائق عن مخالفات المرور..... ص 6

المطلب الأول: الأساس القانوني للمسؤولية الجنائية للسائق والقائم بتهيئة الطريق ..... ص 6

الفرع الأول: مفهوم المسؤولية الجنائية..... ص 6

الفرع الثاني: الأساس القانوني للمسؤولية الجنائية للسائق..... ص 9

الفرع الثالث: الأساس القانوني للمسؤولية الجنائية للقائم بتهيئة الطريق ..... ص 10

المطلب الثاني: مسؤولية السائق عن المخالفات المرورية ..... ص 10

الفرع الأول: الشروط القانونية للسياقة..... ص 11

الفرع الثاني: السياقة الحرجة مخالفة القواعد السليمة للسياقة..... ص 12

الفرع الثالث: المسؤولية الجزائية عن خطأ السائق ..... ص 13

المطلب الثالث: اثبات المسؤولية الجنائية في حوادث المرور..... ص 16

الفرع الأول: التحريات الأولية عن الحادث..... ص 16

الفرع الثاني المعاينة والمراقبة المرئية للحادث..... ص 19

الفرع الثالث: المخطط البياني للحادث..... ص 22

الفرع الرابع: تحليل العينات..... ص 21

المبحث الثاني: الاستثناءات الواردة على تعويض ضحايا حوادث المرور..... ص 27

المطلب الأول: حالات سقوط الحق في الضمان..... ص 28

الفرع الأول: حالة السائق المخطئ ..... ص 28

الفرع الثاني: حالة السائق الذي يتولى السياقة في حالة السكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات والممنوعات المحظورة..... ص 30

الفرع الثالث: حالة سارق المركبة وشركاته ..... ص 38

الفرع الرابع: حالة السائق المخالف الشروط ممارسة عملية نقل الأشخاص أو الأشياء ص 40

المطلب الثاني حالة استبعاد الضمان ..... ص 44

الفرع الأول: حالة الأخطاء العمدية للسائق..... ص 44

الفرع الثاني: خطأ السائق الغير معذور..... ص 45

الفصل الثاني الأضرار المستحقة للتعويض وإجراءات الحصول عليها

المبحث الأول: الأضرار المستحقة للتعويض..... ص 49

المطلب الأول: تعويض الأضرار الجسمانية اللاحقة بالضحية مباشرة ..... ص 50
الفرع الأول: التعويض عن العجز المؤقت عن العمل ..... ص 51
الفرع الثاني: التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي عن العمل ..... ص 53
الفرع الثالث: المصاريف الطبية والصيدلانية ..... ص 58
الفرع الرابع: الضرر الجمالي..... ص 59
الفرع الخامس: التعويض عن ضرر التألم ..... ص 60

المطلب الثاني تعويض الاضرار اللاحقة بذوي حقوق الضحية المتوفاة..... ص 62
الفرع الأول: التعويض في حالة وفاة ضحية بالغة ..... ص 62
الفرع الثاني: التعويض في حالة وفاة ضحية قاصر .....ص 64
الفرع الثالث: تعويض الضرر المعنوي..... ص 65

المطلب الثالث: التعويض عن الأضرار المادية ..... ص 66
الفرع الأول: المقصود بالضرر المادي..... ص 66
الفرع الثاني: تقدير الأضرار المادية .....ص 68
الفرع الثالث: تسوية التعويض عن الأضرار المادي..... ص 70

المبحث الثاني: اجراءات الحصول على التعويض..... ص 73

المطلب الأول: الحصول على التعريض عن طريق التسوية الودية..... ص 74
الفرع الأول: التسوية الودية بين المضرور والمؤمن له ..... ص 74
الفرع الثاني: التسوية الودية بين المضرور والمؤمن..... ص 76

المطلب الثاني: الحصول على التعويض أمام القاضي الجزائي..... ص 79
الفرع الأول: حجية الحكم الجنائي أمام القاضي المدني..... ص 80
الفرع الثاني: الحكم في الدعوى العمومية والمدنية أمام القاضي الجزائي ..... ص 81
المطلب الثالث: الحصول على التعويض أمام القاضي المدني ..... ص 85

الفرع الأول: أساس الحق في ممارسة الدعوى المدنية المباشرة ..... ص 86
الفرع الثاني: شروط ممارسة الدعوى المدنية المباشرة ..... ص 86
الفرع الثالث: الآثار المترتبة عن الدعوى المدنية المباشرة وتقادمها ..... ص 89
المطلب الرابع: دعاوى الرجوع بعد صدور حكم..... ص 95
الفرع الأول: دعوى رجوع المؤمن على الغير المسؤول ..... ص 95
الفرع الثاني: دعوى رجوع المؤمن على المؤمن له..... ص 97
الفرع الثالث: دعوى رجوع المؤمن له على المؤمن..... ص 97
الفرع الرابع: تقادم دعاوى الرجوع ..... ص 98
الخاتمة..... ص 102
قائمة المراجع ..... ص 104
الفهرس..... ص 110