

جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



التعويض عن الاضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون أعمال

تحت إشراف:

د. بوشامة فايزة

من تقديم الطلبة:

• خشمون لؤي

• بومالي سيف الإسلام

لجنة المناقشة

الاسم و اللقب	الرتبة العلمية	الصفة
أ. بازين رابح	أستاذ مساعد	رئيساً
د. بوشامة فايزة	أستاذ محاضر	مشرفاً و مقررأ
د. لعدايسية فوزي	أستاذ محاضر	مناقشاً

دورة جوان 2026

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



شكر و عرفان

الحمد والشكر لله الحي القيوم أولاً و أخيراً وامثالاً لقوله صلى الله عليه وسلم:
"من لا يشكر الناس لا يشكر الله"

أتوجه بجزيل الشكر وجميل العرفان للأستاذة " بوشامة فايزة " التي تكرمت بقبول الإشراف
على هذه المذكرة وعلى جميع التوجيهات والملاحظات والنصائح.

كما لا يفوتنا أن نتقدم بوافر التقدير والاحترام لأعضاء اللجنة المحترمين على عناء قراءة المذكرة
وقبولها وتصويبها.

وكذلك نتقدم بخالص الشكر إلى كل من درسنا من أساتذة كلية الحقوق والعلوم السياسية
بجامعة سكيكدة وإلى كل موظفي المكتبة وجزاهم الله كل خير .

وفي الأخير نشكر كل من قدم لنا يد العون والمساعدة من قريب أو من بعيد ونسأل الله عز
وجل أن يجعل ذلك في ميزان حسناتهم إنه قريب مجيب.

إهداء



إلى من كَلَل العرق جبينه ومن علمني أن النجاح لا يأتي إلا

بالصبر والإصرار

إلى النور الذي أثار دربي والسراج الذي لا ينطفئ نوره بقلبي أبداً

من بذل الغالي والنفيس واستمدت منه قوتي واعتزاني بذاتي

والذي العزيز

إلى من جعل الجنة تحت أقدامها وسهلت لي الشدائد بدعائها إلى الإنسانية العظيمة التي لطلما

تمتت أن تقرّ عينها لرؤيتي في يوم كهذا

أمي العزيزة

إلى ضلع الثابت وأماني أيامي إلى ما شددت عضدي بهم فكانوا لي ينابيع ارتوي منها إلى خيرة

أيامي وصفوتها إلى قرة عيني...

إلى أخي وأخواتي الأعزاء

لكل من كان عوناً وسنداً في هذا الطريق للأصدقاء الأوفياء ورفقاء السنين

لأصحاب الشدائد والأزمات إلى من أفاضني بمشاعره ونصائحه المخلصة

إليكم عائلتي أهديكم هذا الإنجاز وثمره نجاح التي لا طالما تمنيته

ها أنا اليوم أكملت وأتممت أول ثماراته بفضلته سبحانه وتعالى الحمد لله على ما وهبني وأن يجعلني

مباركاً وأن يعينني أينما كنت فمن قال أنا لها نالها، فأنا لها وإن

أبت رغماً عنها أتيت بها فالحمد لله شكراً وحياً وامتناناً على البدء

والختام وآخر دعواهم أن...



لؤي

(الحمد لله رب العالمين)

إهداء



الحمد لله وكفى، والصلاة والسلام على النبي الكريم، أما بعد:

الحمد لله الذي من علينا بنعمة العلم والمعرفة،

ووفقتي لإتمام هذه المسيرة الدراسية المباركة وأعانتني على إنجاز
هذه المذكرة التي هي ثمرة جهد متواصل وصبر طويل،
فكل التوفيق والنجاح منه وحده سبحانه وتعالى.

إلى من حملا في قلبيهما كل الحب والحنان، إلى من سهر الليالي الطوال من أجل تربيته وتعليمه
وتقديم كل ما يلزم لمسيرتي، إلى والدي الكريمين أطال الله في عمرهما.

إلى من شاركني مسيرة الحياة وكان دائما بجانبني في السراء والضراء، إلى أخي الوحيد العزيز حفظه
الله ورعاه.

إلى أصدقائي الأوفياء الذين تقاسمت معهم عبء الحياة وبهجتها، أهدي إليهم هذا العمل وفاء لهم
وتقديرًا لما قدموه.

كما أهدي هذا العمل المتواضع إلى كل أفراد عائلتي الكرام الذين كانوا مصدر قوتي وعزيمتي، وإلى
جميع زملاء الدراسة الذين رافقوني في هذا المشوار، وإلى كافة أساتذتي الأفاضل من الطور
الابتدائي إلى الطور الجامعي، جزاهم الله خيرا على ما بذلوه من علم وتوجيه.



حَدَّثَنَا

تعد حوادث المرور من أخطر المشكلات التي تواجه المجتمعات المعاصرة لما تخلفه من آثار جسيمة تمس حياة الإنسان وسلامته الجسدية والنفسية فضلا عن انعكاساتها الاجتماعية والاقتصادية، وقد أدى التطور الكبير في وسائل النقل وتزايد عدد المركبات على الطرقات إلى ارتفاع معدلات حوادث السير، هذا الأمر الذي جعل مسألة حماية ضحايا هذه الحوادث من الأولويات التي اهتم بها المشرع خاصة فيما يتعلق بضمان حقهم في التعويض عن الأضرار الجسمانية التي قد تلحق بهم.

أمام التزايد المستمر لحوادث المرور وما تخلفه من أضرار مادية وبشرية، برزت الحاجة إلى مراجعة وتطوير المنظومة القانونية المنظمة لها خاصة فيما يتعلق بأحكام المسؤولية المدنية الناشئة عنها، وتُعد المسؤولية المدنية التزاما قانونيا يقتضي تعويض الضرر الذي يلحق بالغير نتيجة الإخلال بالتزام سابق، سواء كان مصدره عقدا أو فعلا ضارا أو فعلا شخصيا، أو بسبب أفعال الأشخاص الذين يسأل عنهم قانونيا، أو الأشياء الموضوعة تحت حراسته. وتهدف هذه المسؤولية إلى توفير الحماية القانونية للأفراد وضمان جبر الأضرار المادية والمعنوية التي قد تصيبهم، وذلك من خلال إقرار حق المتضرر في الحصول على تعويض عادل يكفل إعادة التوازن إلى مركزه القانوني بقدر الإمكان.

وفي هذا الإطار تدخل المشرع الجزائري لوضع منظومة قانونية متكاملة لتنظيم تعويض ضحايا حوادث المرور مستندا إلى قواعد المسؤولية المدنية من جهة وإلى نظام التأمين الإلزامي على المركبات من جهة أخرى، مع استحداث صندوق ضمان السيارات للتكفل ببعض الحالات التي يتعذر فيها حصول الضحايا على التعويض من المسؤول عن الحادث أو من شركة التأمين، ويعكس هذا التوجه إرادة المشرع في تكريس مبدأ حماية المضرور باعتباره الطرف الضعيف في العلاقة القانونية الناشئة عن حوادث المرور.

أهمية الموضوع:

ـ الأهمية العلمية : تكمن الأهمية العلمية لهذه الدراسة في كونها تتناول موضوع التعويض عن الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور، وهو من المواضيع التي تثير العديد من الإشكالات القانونية المرتبطة بالمسؤولية المدنية والتأمين. كما تهدف إلى تسليط الضوء على مختلف القواعد القانونية المنظمة لتعويض الضحايا في التشريع الجزائري، وتحليل

مدى كفايتها في تحقيق الحماية القانونية للأشخاص المتضررين، إلى جانب المساهمة في إثراء الدراسات القانونية المتعلقة بحوادث المرور وآثارها.

_ الأهمية العملية : تتمثل الأهمية العملية للدراسة في ارتباطها بواقع اجتماعي يشهد تزييدا مستمرا في حوادث المرور وما يترتب عنها من أضرار جسمية متفاوتة الخطورة، كما تبرز أهميتها في توضيح الآليات القانونية المعتمدة لتعويض الضحايا سواء من خلال نظام المسؤولية المدنية أو التأمين الإجباري أو صندوق ضمان السيارات، بما يفيد القضاة والمحامين وشركات التأمين والباحثين القانونيين في فهم وتطبيق النصوص القانونية ذات الصلة.

أهداف الدراسة، فتمثل أساسا في:

- تعريف الضرر الجسماني الناجم عن حوادث المرور وبيان خصائصه.
- دراسة الأساس القانوني للمسؤولية المدنية في حوادث المرور وشروط قيامها.
- تحليل دور التأمين الإجباري على المركبات في تعويض الضحايا.
- إبراز أهمية صندوق ضمان السيارات كآلية لحماية الضحايا في بعض الحالات الخاصة.
- تقييم مدى فعالية المنظومة القانونية المعتمدة في ضمان تعويض عادل وسريع للمتضررين.

أسباب اختيار الموضوع:

قد تم اختيار هذا الموضوع لعدة اعتبارات يمكن إجمالها في الموضوعية والذاتية.

_ الأسباب الموضوعية : إن تزايد حوادث المرور وما تثيره من إشكالات قانونية وعملية بخصوص تعويض الضحايا، إضافة إلى أهمية التأمين الإجباري وصندوق الضمان في هذا المجال، كلها عوامل جعلت من هذا الموضوع جديرا بالدراسة والبحث.

_ الأسباب الذاتية : يرجع اختيار الموضوع إلى الرغبة في التعمق في دراسة المواضيع المرتبطة بحماية الحقوق الشخصية للأفراد، وخاصة الحق في السلامة الجسدية والتعويض عن الأضرار.

الإشكالية:

تتمحور هذه الدراسة حول الإشكالية الأساسية المتعلقة بمدى فعالية النظام القانوني المعتمد لتعويض الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور، خاصة في ظل تزايد هذه الحوادث وما تخلفه من آثار خطيرة على الضحايا من الناحية الجسدية والنفسية والاجتماعية. ورغم تدخل المشرع من خلال تنظيم قواعد المسؤولية المدنية، وإقرار نظام التأمين الإجباري واستحداث صندوق ضمان السيارات، إلا أن الواقع العملي ما يزال يطرح عدة صعوبات وإشكالات تتعلق بكفاية التعويض وسرعة الحصول عليه ومدى تحقيق الحماية القانونية الكاملة للضحايا.

وانطلاقا مما سبق، تطرح هذه الدراسة الإشكالية الرئيسية التالية:

ما مدى فعالية النظام القانوني الجزائري لتعويض الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث المرور وهل يوفر الحماية القانونية الكافية لضحاياها؟

ويتفرع عن هذه الإشكالية عدد من التساؤلات الفرعية، من أهمها:

- ما المقصود بالضرر الجسمني في حوادث المرور؟
- ما هو الأساس القانوني للمسؤولية المدنية في هذا المجال؟
- ما مدى فعالية التأمين الإجباري في تعويض الضحايا؟
- كيف يساهم صندوق ضمان السيارات في حماية المتضررين؟

المنهج المعتمد:

للإجابة على الإشكالية التي يطرحها موضوع هذا العمل وحصر جوانبه المختلفة ومعالجته معالجة سليمة على النحو الذي يحقق للبحث أهدافه قمنا بالاعتماد على المنهج التحليلي لتحليل النصوص القانونية المتعلقة بالمسؤولية المدنية والتأمين الإجباري وصندوق ضمان السيارات، كما اعتمدنا على المنهج الوصفي في وصف الضرر الجسمني وحوادث المرور وتعريف المفاهيم.

خطة الدراسة:

تناولنا هذه الدراسة وفق فصلين: الفصل الأول خصصناه لدراسة الإطار القانوني لتعويض الأضرار الجسمانية في حوادث المرور، والذي يتفرع إلى مبحثين: المبحث الأول بعنوان الضرر الجسmani محل التعويض في حوادث المرور، والمبحث الثاني تناول نظام المسؤولية المدنية في حوادث المرور. أما الفصل الثاني فقد تم تخصيصه لدراسة الآليات القانونية لتعويض ضحايا حوادث المرور، ويتفرع إلى مبحثين: المبحث الأول بعنوان دور التأمين الإجباري على المركبات في التعويض، والمبحث الثاني تطرقنا فيه إلى دور صندوق ضمان السيارات في حماية الضحايا.

الفصل الأول:

الاطار القانوني لتعويض

الأضرار الجسدية في

حوادث المرور

يعد موضوع تعويض الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور من أكثر المسائل تعقيدا وأهمية في نطاق القانون المدني المعاصر، نظرا لما تخلفه هذه الحوادث من آثار جسيمة تمس سلامة الإنسان وكرامته في أعماق تجلياتها. وقد استدعى تصاعد هذه الحوادث وتشعب إشكالياتها ضرورة بناء إطار قانوني متكامل يرتكز على مبادئ المسؤولية المدنية ويكفل في الآن ذاته جبرا عادلا لكل ضرر ثبت وقوعه، ولعل ما يزيد من أهمية هذا الموضوع أن الضرر الجسmani يمس أثمن ما يملكه الإنسان وهو جسده وصحته مما يوجب على المشرع توفير قواعد قانونية دقيقة تكفل إعادة التوازن المختل بين المتضرر والمسؤول. وعليه سيتناول هذا الفصل دراسة تحليلية لهذا الإطار من خلال محورين اثنين يخصص أولهما لتحديد مفهوم الضرر الجسmani محل التعويض في حوادث المرور (المبحث الأول)، نظام المسؤولية المدنية في حوادث المرور (المبحث الثاني).

المبحث الأول: الضرر الجسmani محل التعويض في حوادث المرور

يعتبر الضرر الجسmani الناتج عن حوادث المرور من المواضيع الأساسية التي تهم المجتمع والقانون معا لأنه يتعلق بالسلامة الجسدية للإنسان وما يلحق بها من أذى، وإن الهدف من دراسة هذا النوع من الأضرار هو حماية المتضررين وضمان جبر خواطرهم، فالحدث لا يؤثر فقط على جسد الضحية بل يمتد أثره ليشمل حياته الاجتماعية وقدرته على العمل، مما يجعل من الضروري وجود قواعد قانونية واضحة تحدد بدقة متى يكون الضرر يستوجب التعويض، ومن جهة أخرى فإن الحديث عن الضرر يجرننا بالضرورة إلى الحديث عن التعويض، وهو الوسيلة التي يقدمها القانون للمتضرر لتعويضه عما فاتته من كسب وما لحقه من خسارة. فالتعويض ليس مجرد مبلغ مالي بل هو أداة إنسانية تهدف إلى التخفيف من معاناة المصاب ومساعدته على استعادة توازنه في الحياة، لذلك يجب توضيح معنى هذا التعويض وكيفية تقديره من طرف القضاء. ماهية الضرر الجسmani وحوادث المرور (المطلب الأول)، مفهوم التعويض الناجم عن حوادث المرور (المطلب الثاني).

المطلب الأول: ماهية الضرر الجسmani وحوادث المرور

يعد تحديد ماهية الأضرار الجسمانية خطوة جوهرية لفهم طبيعة هذا النوع من الأضرار الناجمة عن حوادث المرور، والتي لا تنعكس آثارها على الجانب المادي فقط بل تمتد لتصيب الضحية في أسمى ما تملكه وهو سلامتها الجسدية والنفسية، إن جوهر المسؤولية المدنية لا يتجلى فقط في إثبات الخطأ بل في استشعار الأثر الإنساني والألم الذي يخلفه ذلك الفعل في حياة المتضرر، فبدون وجود ضرر حقيقي يمس كيان الإنسان تظل دعوى المسؤولية مجرد إجراء قانوني يفتقر لروحه الأخلاقية والواقعية¹. فغاية القانون الأسمى هي جبر الانكسار الذي يصيب الفرد. تعريف الضرر الجسmani وعناصره (الفرع الأول)، شروط الضرر الجسmani (الفرع الثاني)، مفهوم حوادث المرور (الفرع الثالث).

الفرع الأول: تعريف الضرر الجسmani وعناصره

الضرر الجسmani هو أحد أنواع الأضرار الشخصية التي تصيب الإنسان في كيانه الجسدي و نفسيته ويختلف عن غيره من الأضرار بكونه ناتجا عن فعل جسيم، ولهذا الأمر يستلزم التعريف به (أولا) وتحديد عناصره (ثانيا). .

أولا: تعريف الضرر الجسmani:

1_التعريف اللغوي

الضرر هو ضد النفع، والمضرة هي خلاف المنفعة، ويقال: ضرره، يضره ضررا وضرر به، إذا أصابه الضرر، وقيل أن الضرر هو النقصان الذي يدخل في الشيء، وقيل الضرر عادة هو كل نقص يدخل علة الأعيان.²

¹ بحماوي الشريف، التعويض عن الأضرار الجسمانية بين الأساس التقليدي للمسؤولية المدنية والاساس الحديث، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة أوبكر بلقايد، تلمسان، 2008، ص9.

² المرسي أبو حسن بن سيدة، المحكم و المحيط الأعظم، الطبعة 1، دار الكتب العلمية، دون سنة نشر، بيروت، ص24.

ويقال: (ضَرَّةٌ) يضرُّه ضَرًّا، (و) ضَرَّةٌ (به وأضرَّه)، إضراراً وأضرَّ به وضارَّهُ مضارةً، وضراراً، بالكسر بمعنى، والاسم الضرر، فعل واحد والضرار فعل اثنين.¹

ولقوله تعالى: ﴿وَلَا يَمْلِكُونَ لِأَنفُسِهِمْ ضَرًّا وَلَا نَفْعًا﴾.²

2_التعريف الاصطلاحي:

يقصد بالضرر (le préjudice) ذلك الأذى الذي يلحق بالشخص نتيجة الاعتداء على حق من حقوقه، أو النيل من مصلحة يحميها القانون ويقر بمشروعيتها.³

يشير الضرر الجسمي إلى كل اعتداء يصيب شخصا في بدنه، يتجلى ذلك من خلال حوادث المرور التي تؤدي إلى إصابات متفاوتة في أجزاء الجسم مثل الكسور والجروح بل وحتى بتر الأعضاء، مما قد يؤدي إلى إعاقة دائمة في وظائف الجسم سواء في الأطراف أو العمود الفقري، مسببة بذلك فقداناً في السمع أو غيرها من الأضرار.⁴

ويعد الضرر الجسمني اعتداءً مباشراً ينال من السلامة الجسدية للإنسان حيث تتراوح آثاره بين الإصابة البدنية التي تعجز الفرد وبين فقدان الحياة، وهو ما يسبب آثار كثيرة تشمل الخسائر المادية والآلام المعنوية، ولا تقف حدود هذا الأذى عند الضحية فحسب بل تمتد لتصيب المحيطين به من أسرته وذويه مما يمنحهم الحق القانوني في جبر تلك الأضرار من خلال المطالبة بالتعويض.⁵

¹ محمد مرتضى بن محمد حسيني الزبيدي، تاج العروس من جواهر القاموس، الجزء 11، الطبعة 1، دار الكتب العلمية، بيروت، 2007، ص 201.

² الآية 03 من سورة الفرقان.

³ بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني، الجزء 2، الطبعة 5، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008، ص 143.

⁴ طيب عائشة، خصوصية نظام تعويض الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث المرور، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة لونيبي علي البلدية 2، المجلد 10، العدد 2، 2021، ص 38.

⁵ بحماوي الشريف، المرجع السابق، ص 10.

ثانياً: عناصر الضرر الجسmani

إن حوادث المرور اعتداء يطل حرمة الذات البشرية ويزعزع استقرارها فتتعدد آثارها لتشمل كل ما يمس كيان الإنسان في وجوده المادي ومعناه الروحي، وتتنوع هذه الأضرار بحسب عمق المساس بحياة المتضرر ويمكن تصنيفها إلى عنصرين رئيسيين:

1_ الضرر المعنوي:

لم يضع المشرع الجزائري تعريفاً دقيقاً للضرر المعنوي تاركاً ذلك لاجتهاد الفقه، ويقصد به كل ضرر يصيب الشخص في مصالحه غير المالية كالمساس بشعوره وعواطفه أو النيل من شرفه وسمعته دون أن يترتب عنه ضرر مادي في كونه يرتبط بالجوانب النفسية والأدبية للشخص، ويشمل مختلف صور المعاناة النفسية التي قد يتعرض لها الفرد نتيجة الاعتداء على مصالحه غير المالية¹.

2_ الضرر المادي:

الضرر المادي المعروف أيضاً بالضرر المالي هو نوع من الضرر الذي يؤدي إلى خسائر مالية للشخص المتضرر، ينشأ هذا النوع من الضرر عندما تضطر الضحية إلى إنفاق أموال على تكاليف العلاج والرعاية الصحية بالإضافة إلى المصاريف المرتبطة بالدعاوى القانونية، وقد يمتد تأثير الإصابة لتقليل قدرة المتضرر على الإنتاج والعمل مما يؤثر سلباً على دخله وكفاءته في الكسب، وبعبارة أخرى يشمل هذا الضرر جميع العواقب المالية أو الاقتصادية الناجمة عن الإصابة الجسدية².

الفرع الثاني : شروط الضرر الجسmani

يعد الضرر الجسmani، من حيث شروطه ضرراً يستوجب التعويض عما سواه من أنواع الأضرار، وتتمثل هذه الشروط:

¹ مصعور فطيمة الزهراء، خصوصية التعويض عن الضرر المعنوي في القانون المدني الجزائري، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سطيف 2، المجلد 11، العدد 2، 2024، ص 748.

² محمد عبد الغفور العماوي، التعويض عن الأضرار الجسدية والأضرار المجاورة لها، دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون، الطبعة 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2012، ص 47.46.

أولاً: أن يكون الضرر محققاً

يشترط في الضرر الجسmani كشرط أساسي لاستحقاق التعويض أن يكون محققاً وليس افتراضياً أو محض احتمال، ذلك أن الأحكام القانونية لا تبني على مجرد التقديرات أو التوقعات غير المؤكدة، فلا يستحق التعويض إلا عن ضرر ثابت الوقوع سواء كان هذا الضرر حالاً وهو ما وقع فعلاً وتكونت عناصره ومظاهره المادية والمعنوية في وقت طلب التعويض أو ضرراً مستقبلياً وهو ما نشأ سببه بالفعل وتيقن حصوله في المستقبل بمقتضى مجرى الأمور العادية بحيث أصبح وقوعه محققاً لا يشوبه شك أو احتمال.¹

ثانياً: أن يكون الضرر شخصياً

يقصد بهذا الشرط أن يكون طالب التعويض هو المضرور نفسه، وعليه يقع عبء إثبات الضرر الذي أصابه. غير أن الأمر يختلف في حالة الضرر المعنوي الناشئ عن وفاة المصاب، فإذا كان هذا الأخير قد ثبت له الحق في التعويض قبل وفاته، انتقل هذا الحق إلى ورثته ليطالبوا به نيابة عنه. أما إذا توفي المضرور قبل أن يحصل على حقه في التعويض، فإن الأمر يطرح تساؤلاً حول مدى إمكانية انتقال هذا الحق إلى الورثة من عدمه.²

ثانياً: أن يكون الضرر مباشراً:

يشترط لقيام المسؤولية أن يكون الضرر ناتجاً بصورة مباشرة وطبيعية عن الفعل الضار، بحيث تتوافر رابطة سببية واضحة بين الخطأ المرتكب والنتيجة المترتبة عنه، أي أن يكون الضرر امتداداً مألوفاً للفعل دون تدخل عوامل أجنبية تقطع هذه العلاقة أو تضعفها، ويتضح ذلك من خلال بعض الحالات العملية كإصابة شخص في حادث أولي خلف أضراراً محدودة ثم تفاقمت حالته نتيجة حادث لاحق أثناء نقله إلى المستشفى، كتعرض سيارته للإسعاف

¹ حسن حنتوش الحساوي، التعويض القضائي في نطاق المسؤولية العقدية، بدون طبعة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999، ص 112-113.

² عسالي صياح، موقف المشرع الجزائري من التعويض عن الضرر المعنوي، كلية الحقوق، جامعة زيان عاشور، الجلفة، مجلة أبحاث، المجلد 7، العدد 1، 2022، ص 36.

لحادث آخر أدى إلى زيادة الضرر أو وفاة المصاب، وهنا تبرز صعوبة التمييز بين الضرر المباشر والضرر غير المباشر.¹

وفي هذا السياق اختلف الفقه حول المعيار المعتمد في هذا التمييز حيث يرى اتجاه أن المسألة واقعية تندرج ضمن السلطة التقديرية لقاضي الموضوع دون رقابة من محكمة النقض بينما يذهب اتجاه آخر إلى اعتماد معيار إمكانية توقع الضرر أو احتمال وقوعه كأساس للتفرقة بين النوعين.²

والخلاصة هي أن القانون يحمي المتضرر لكنه في الوقت ذاته لا يحمل المخطئ أكثر من اللازم، حيث يحصر التعويض في الضرر المباشر الذي يعتبر نتيجة طبيعية للخطأ الذي وقع لضمان إنصاف الضحية دون مبالغة.

الفرع الثالث: مفهوم حوادث المرور

تكمن أهمية ضبط مفهوم حادث المرور في كونه المنطلق الأساسي لتحديد نطاق التعويض وجبر الأضرار الجسدية، وأمام غياب تعريف تشريعي جامع لدى المشرع الجزائري انقسم الفقه والقضاء في تكييف هذه الواقعة إلى اتجاهين أساسيين يهدفان إلى الموازنة بين الحماية القانونية للمتضرر والدقة التقنية للحادث، الاتجاه بالمفهوم الضيق (أولاً) و الاتجاه بالمفهوم الواسع (ثانياً).

أولاً: المفهوم الضيق لحوادث المرور

يستلزم التكييف القانوني لحادث المرور بالمفهوم الضيق توافر جملة من الأركان المتلازمة وهي: وقوع حادثة مادية، أن تكون الأداة المتسببة فيها مركبة خاضعة للتنظيم القانوني، وأن تكون هذه الأخيرة في حالة سير أو حركة.³

يرى أصحاب هذا الرأي أن حادث المرور يجب أن يظل محصوراً في نطاق ضيق، حيث يربطون بين حق الشخص في التعويض وبين مكان وقوع الحادث، فمن وجهة نظرهم

¹ بحماوي الشريف، المرجع السابق، ص 13.

² المرجع نفسه، ص 14.

³ محمودي فاطيمة، المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2011، ص 36.

لا يعتبر الحادث "حادث مرور" يحميه القانون إلا إذا وقع في الطريق العام، أما إذا وقع الضرر في مكان خاص فإن الضحية قد تحرم من الحماية التي يوفرها نظام التأمين الإجباري، وبذلك يصبح مكان الحادث أهم لديهم من الإصابة التي تعرض لها الإنسان.¹

ثانياً: المفهوم الواسع لحوادث المرور

يتجاوز المفهوم القانوني المعاصر لحادث المرور المعيار الحركي التقليدي ليشمل كافة الوقائع التي تكون المركبة طرفاً فيها بغض النظر عن وضعيتها سواء كانت في حالة حركة أو سكون، وعليه فإن القضاء يضفي الصفة المرورية على الحوادث التي تقع في الطرق العامة والخاصة على حد سواء مدمجاً ضمن هذا النطاق المخاطر المرتبطة بملحقات المركبة أو حملتها كالانفجارات أو سقوط الأشياء أثناء النقل، وذلك تماشياً مع الغاية الأسمى للتشريعات الحديثة وهي ضمان أقصى درجات الحماية لضحايا حوادث المرور.²

وبالنظر إلى المقاربة المعاصرة لمصطلح حوادث المرور فقد أصبح ينظر إليها كاختلال مفاجئ يصيب التوازن المفترض في نسق الحركة المرورية، هذا النسق الحيوي الذي يركز على ثلاثية متلازمة هي العنصر البشري والمركبة والطريق، وعليه فإن أي اضطراب وظيفي يطل أحد هذه المكونات يترجم مادياً في صورة اصطدام، دهس أو انقلاب مستهدفاً بذلك أمن وسلامة مستخدمي الطريق من مشاة وركاب على حد سواء بغض النظر عن طبيعة المركبة أو الوسيلة المتسببة في الضرر.³

وتأسيساً على ما سلف ذكره يمكن تعريف حوادث المرور بأنه ذلك الحدث غير المتوقع الذي يقع أثناء استعمال المركبة أو بسببها وينتج عنه أضرار تمس الأشخاص أو الممتلكات أو كليهما، ويتسم هذا الحادث بطابع المفاجأة وعدم القدرة على التنبؤ به مما يفرض على الأفراد ضرورة التحلي بالوعي الكافي بمخاطره وآثاره المحتملة عليهم وعلى غيرهم، كما تشمل حوادث المرور كل واقعة تقع أثناء سير المركبة وتؤدي إلى خسائر بشرية كالإصابات

¹ محمودي فاطيمة، المرجع السابق، ص 38.

² راضية مشري، سهيلة بوخميس، التعويض عن الأضرار الجسمانية في حوادث المرور: قراءة نقدية للنصوص القانونية، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة 1، المجلد 6، العدد 3، 2019، ص 167.

³ بورقبة مصطفى، دور العامل البشري في حوادث المرور، مجلة الحكمة للدراسات الاجتماعية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجلفة، المجلد 2، العدد 3، 2014، ص 285.

أو الوفيات أو أضرار مادية مع استبعاد الأفعال العمدية التي تعد من قبيل الجرائم الجنائية، وكذلك الوقائع التي تحدث للمركبة وهي في وضعية التوقف داخل الأماكن المخصصة لذلك.¹

المطلب الثاني: مفهوم التعويض الناجم عن حوادث المرور

تعد حوادث المرور من الأحداث القاسية التي تمس حياة الإنسان وسلامته وهو ما يجعل من التعويض ضرورة إنسانية قبل أن يكون التزاما قانونيا، تهدف في جوهرها إلى الوقوف بجانب الضحية وجبر ما أصابها من ألم وضرر، وإن الإحاطة الشاملة بهذا الموضوع تقتضي الربط بين تحديد مفهومه الدقيق كخطوة أولى لبيان حق الضحية وبين الطرق المعتمدة في تقديره لضمان وصول هذا الحق لمستحقيه بعدالة وواقعية. تعريف التعويض (الفرع الأول)، كيفية تقدير التعويض في حوادث المرور (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف التعويض

يعد التعويض من المبادئ الجوهرية في مجال المسؤولية المدنية إذ يهدف إلى تحقيق التوازن بين الضرر الذي يصيب الفرد وبين ما يمنح له من تعويض، إلا أن المشرع لم يورد له تعريفا دقيقا مكتفيا بتنظيم أحكامه وبيان نطاقه من خلال جملة من النصوص القانونية، وهو ما أكدته المادة 182 من القانون المدني التي تقضي بأنه إذا لم يحدد العقد أو القانون مقدار التعويض يتولى القاضي تقديره ليشمل ما لحق الدائن من خسارة فعلية وما فاته من ربح، على أن يكون الضرر نتيجة مباشرة للإخلال بالالتزام ولم يكن بمقدور الدائن تفاديه، غير أنه في نطاق العقود لا يلزم المدين حسن النية إلا بتعويض الضرر الذي كان متوقعا وقت التعاقد.²

¹ عثمانى علي وسعودي علي، الأليات القانونية للوقاية من حوادث المرور من خلال أحكام القانون رقم 01_14 المعدل والمتمم، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عمار ثلجي الأغواط، المجلد 7، العدد 2، 2022، ص 55.56.

² انظر المادة 182 من الأمر رقم 75-58، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني الجزائري المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 78، الصادر في 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 جوان 2005، الجريدة الرسمية، العدد 44، الصادر في 27 فيفري 2005.

والمادة 1/13 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات¹: "يدفع التعويض أو المبلغ المحدد في العقد في أجل تنص عليه الشروط العامة لعقد التأمين"، كما أن الأمر 74-15 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار²، والذي يكرس وجود نظام خاص لتقدير التعويض.

وأمام هذا الفراغ التعريفي على المستوى التشريعي يصبح من الضروري الرجوع إلى ضبط مفهوم التعويض وذلك بالاستناد إلى التعريفين اللغوي (أولاً)، الاصطلاحي (ثانياً)، القانوني (ثالثاً).

أولاً: التعريف اللغوي:

إن أصل لكلمة التعويض هو العوض ومعناه البديل والخلف، وقال عاضه بكذا أو عنه ومنه عوض، أي بدل ما ذهب منه فهو عائن³.

"العوض مصدر عاضه عوضاً، وهو البديل، تقول: عضت فلاناً وأعضته وعوضته: إذا أعطيته بدل ما ذهب منه"⁴.

ثانياً: التعريف الاصطلاحي

1_ عند الفقهاء القدامى:

التعويض يعد من المصطلحات الحديثة التي لم يتداولها الفقهاء القدامى بلفظها المعاصر، إلا أن جوهرها الإنساني والعدلي كان حاضراً بقوة في فكرهم تحت مظلة مصطلح الضمان فقد نظر الفقهاء إلى الضمان بوصفه وسيلة لجبر الضرر وإعادة التوازن لحياة

¹ الأمر رقم 95-07، المؤرخ في 25 جانفي 1995، المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 13، الصادر في 08 مارس 1955، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04، المؤرخ في 20 فيفري 2006، الجريدة الرسمية، العدد 15، الصادر في 12 مارس 2006.

² الأمر رقم 74-15، المؤرخ في 30 جانفي 1974، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 15، الصادر في 19 فيفري 1974، المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31، المؤرخ في 19 جويلية 1988، الجريدة الرسمية، العدد 29، الصادر في 20 جويلية 1988.

³ إبراهيم أنيس وآخرون، معجم الوسيط، الطبعة 4، مكتبة الشروق الدولية، مصر، 2004، ص 637.

⁴ أمل عبد المحسن الحبشي، التعويض عن الضرر المعنوي دراسة فقهية مقارنة مع أحكام القانون الكويتي، مجلة الحقوق، كلية الحقوق، جامعة الكويت، المجلد 46، العدد 1، 2022، ص 250.

الإنسان وعرفوه بأنه رد مثل الشيء الهالك أو دفع قيمته المادية، وقد تباينت الاستعمالات الفقهية فعرف بمضمون الضمان وذلك نجده في قول الغزالي هو الذي يوجب رد الشيء أو بديله مثلا أو قيمة، وعرفه الكاساني بوصفه التزاما بتقديم مثل التالف أو قيمته وكمسعى إنساني يهدف إلى رفع المعاناة ودفع الضرر بقدر الإمكان.¹

2_ عند الفقهاء المعاصرين:

حدد الفقهاء المعاصرون مضمون التعويض بأنه: ذلك المقابل المالي المقضي به قانونا أو شرعا على من تسبب في إلحاق الأذى بغيره سواء طال هذا الأذى سلامته الجسدية أو مقدراته المالية أو كرامته الإنسانية.²

ومثال على ذلك عرف التعويض الفقيه المعاصر علي علي سليمان بأنه: إعطاء مقابل للمضرور عما أصابه من خسارة، ويشمل كذلك إعادة حالة المضرور إلى ما كانت عليه قبل حدوث الضرر.³

ومن خلال هذه التعريفات السابقة نستخلص تعريف شامل للتعويض وهو: أداة لإنصاف المتضرر و ضمان حقه وذلك بإعادة الحال عينيا إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر، أو بدفع مبلغ مالي يخفف من وطأة الضرر، وهو ما يصطلح عليه بالتعويض المدني تمييزا له عن التعويض العقابي.⁴

¹ بندر بن طلال المحلاوي، المسؤولية عن تضليل المستهلك في البيوع المعاصرة، مجلة الدراسات العربية، كلية دار العلوم، جامعة المنيا، المجلد 33، العدد 3، 2016، ص1840.

² المرجع نفسه، ص1841.

³ علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري (المسؤولية عن فعل الغير - والمسؤولية عن فعل الأشياء-التعويض)، الطبعة 3، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994، ص195.

⁴ زنون عمار، تطور نظام التعويض في المسؤولية المدنية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيارت، 2022، ص39.

ثالثا: التعريف القانوني

إن القانون لم يعرّف التعويض لأن مهمة التعريف تسند لفقهاء القانون وقد اكتفى ببيان أحكام التعويض حيث نصت المادة 124 من القانون المدني الجزائري: " كل فعل أي كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضرر للغير يلزم من كان سبب في حدوثه بالتعويض".

في النص الفرنسي اعتمد لفظ (réparer) للإشارة إلى الإصلاح والمقصود به هنا هو رعاية الحق وحمايته وهو ما ينسجم مع نص المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي. ويعد "الإصلاح" التعبير الأكثر إنصافا لأن التعريف الضيق للتعويض ينحصر في تعويض الشخص عما فقده من مال أو خسره من أرباح مما يلزم الفاعل بإعادة الحال إلى ما كان عليه أو تقديم بديل نقدي للمضرور يغطي به التكاليف القضائية¹، وفي ذات السياق الإنساني لحماية الضحايا تؤكد المادة 04 من قانون الإجراءات الجزائية على حق كل من ناله أذى شخصي ومباشر جراء أي جريمة في نيل التعويض العادل.²

الفرع الثاني: كيفية تقدير التعويض الناجم عن حوادث المرور

لا تقتصر آلية تقدير التعويض على مجرد تطبيق معادلات حسابية ثابتة بل هي وسيلة تشريعية تهدف إلى جبر الأضرار اللاحقة بالضحية، وهو ما يستوجب بيان قواعد هذا التقدير. التعويض إذا كان المضرور حيا (أولا)، التعويض في حالة الوفاة (ثانيا).

أولا: التعويض إذا كان المضرور حيا

لقد حدد المشرع الجزائري الأضرار الجسمانية التي يتم تعويض المضرور عنها مادام على قيد الحياة وحصرها في العجز المؤقت والعجز الدائم الجزئي والكلي وضرر التألم والضرر الجمالي وتفاقم الضرر والمصاريف الطبية والصيدلانية.

¹ زنون عمار، المرجع السابق، ص42.

² انظر المادة 04 من الأمر رقم 66-155، المؤرخ في 08 جوان 1966، المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، الجريدة الرسمية، العدد 48، الصادر في 10 جوان 1966، المعدل والمتمم بالأمر رقم 69-73 المؤرخ في 16 سبتمبر 1969، الجريدة الرسمية، العدد 80، الصادر في 19 سبتمبر 1969.

1_ التعويض عن العجز المؤقت:

يحتسب التعويض عن العجز المؤقت عن العمل بنسبة 100% من أجر المنصب أو من الدخل المهني الذي كانت تتقاضاه الضحية قبل وقوع الضرر، ويثبت هذا العجز إما من خلال شهادة طبية صادرة عن الطبيب الشرعي أو اعتمادا على خبرة طبية متخصصة، وتتجز الخبرة الطبية إما بطلب من شركة التأمين بواسطة طبيبها المعتمد في إطار التسوية الودية أو بأمر من القضاء في حال نشوب نزاع بين الضحية والمتسبب في الحادث أو شركة التأمين الضامنة وكأصل عام استقر القضاء على أن الضحايا القصر لا يستفيدون من التعويض عن العجز المؤقت لعدم ممارستهم نشاطا مهنيا وعدم توفرهم على دخل يعتد به في التقدير.¹

2_ التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي:

يقصد بالعجز الدائم سواء كان جزئيا أو كليا ذلك النقص العضوي أو القصور الوظيفي أو النفسي الذي يلحق بالضحية نتيجة تعرضها لحادث مرور بحيث ينعكس هذا الضرر بشكل مستمر على قدراتها البدنية أو الذهنية، وتحدد نسبة هذا العجز بطبيب مختص يعين بصفته خبيرا حيث يتولى فحص الضحية تقييما دقيقا لتقدير درجة العجز، وتعتمد هذه النسبة متى لم تكن محل نزاع لتشكّل أساسا لحساب التعويض المستحق، أما عن كيفية التقدير فيحتسب التعويض انطلاقا من الدخل المهني الشهري للضحية الذي يضرب في 12 شهرا للحصول على الدخل السنوي.²

ثم يقابل هذا المبلغ بالنقطة الإستدلالية المحددة في الجدول الملحق بالقانون رقم 88-31 المتعلق بالزامية التعويض عن الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث المرور، بعد ذلك تضرب هذه النقطة في نسبة العجز المقدرة ويعد الناتج النهائي قيمة التعويض المستحق.³

¹ يوسف دلاندة، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور، دار هوم، الجزائر، 2005، ص 6.

² المرجع نفسه، ص 7.

³ البند 4 من الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم.

3_ التعويض عن ضرر التألم:

رغم أن المشرع لم ينص صراحة على التعويض عن ضرر التألم ضمن أحكام الأمر 15-74 إلا أنه أقره لاحقاً بموجب القانون 31-88 من الجدول الملحق به¹، حيث جعل تقدير هذا النوع من الضرر خاضعاً لخبرة طبية متخصصة، ويختلف مقدار التعويض بحسب درجة الألم الذي يعاني منه المصاب فإذا كان الألم ذو درجة متوسطة استحق المصاب تعويضاً يعادل ضعف الأجر الوطني الأدنى المضمون الشهري الساري وقت وقوع الحادث، أما في حالة الألم الشديد أو الهام فيرتفع التعويض ليلبغ أربعة أضعاف هذا الأجر بما يعكس جسامة الضرر وآثاره على الحالة الصحية للمتضرر².

4_ التعويض عن الضرر الجمالي:

أقر الأمر 15-74 مبدأ التعويض عن الضرر الجمالي غير أن هذا التعويض جاء في بدايته محدوداً من حيث القيمة إذ لم يكن يتجاوز 6000 دينار جزائري، وهو ما جعله غير كافٍ لمجارة حجم الأثر الذي قد يتركه هذا النوع من الأضرار على الضحية³، لاحقاً حاول القانون 31-88 معالجة هذا القصور نسبياً، حيث نص على التعويض الكامل عن مصاريف وتكاليف العمليات الجراحية الضرورية لإصلاح الضرر الجمالي متى أثبتت الخبرة الطبية الحاجة إلى تلك التدخلات⁴، غير أن هذا التنظيم القانوني انحصر في تغطية النفقات العلاجية فقط دون أن يمتد إلى التعويض عن الضرر الجمالي ذاته بوصفه مساساً مباشراً بمظهر الإنسان وسلامته النفسية والاجتماعية، فحتى في حال إجراء العمليات

¹ الفقرة 02 من البند 5 من الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم.

² بريش رضا، المصالحة في مجال تعويض الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث المرور (بين التقييم والتقويم)، مجلة البحوث القانونية والإقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، المجلد 8، العدد 1، 2025، ص 461.

³ المرجع نفسه، الصفحة نفسها.

⁴ الفقرة 01 من البند 5 من الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم.

الجراحية فإنها لا تضمن دائماً إزالة التشوه بشكل كامل أو إعادة الحالة إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر.¹

5_ التعويض عن تفاقم الضرر:

أقر المشرع مبدأ مراجعة الضرر في حالة تفاقمه حيث نصت المادة 20 من الأمر رقم 15-74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31 على أن كيفية تحديد نسب العجز وإمكانية مراجعتها تنظم بموجب مرسوم مع الإحالة إلى القواعد المعمول بها في مجال التعويض عن حوادث العمل والأمراض المهنية²، وبالرجوع إلى المرسوم رقم 80-36 نجد أن المادة الثانية منه تقر بإمكانية إعادة النظر في نسبة العجز سواء في حالة تفاقم حالة المصاب أو تحسنها وذلك بعد الوصول إلى مرحلة الشفاء أو استقرار الحالة الصحية، غير أن المشرع قيد هذا الحق بمرور مدة ثلاث سنوات تحتسب ابتداءً من تاريخ الشفاء أو الاستقرار قبل تقديم طلب المراجعة.³

6_ التعويض عن المصاريف الطبية والصيدلانية:

يقر المشرع مبدأ التعويض الكامل عن المصاريف الطبية والصيدلانية في إطار الأمر رقم 15-74 المعدل والمتمم وذلك بشرط إثبات هذه النفقات بوثائق رسمية ومستندات طبية، ويشمل هذا التعويض وفقاً لما جاء به القانون رقم 88-31 مختلف التكاليف المرتبطة بعلاج المصاب ويمكن حصرها فيما يلي:⁴

- مصاريف الأطباء والجراحين وأطباء الأسنان والمساعدين الطبيين.
- مصاريف الإقامة في المستشفى أو المصحة.
- مصاريف طبية وصيدلانية.

¹ بريس رضا، المرجع السابق، ص 461.

² انظر المادة 20 من الأمر 15-74 المعدل والمتمم، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، المرجع السابق.

³ انظر المادة 02 المرسوم 80-36، المؤرخ في 16 فيفري 1980، المتضمن شروط تطبيق الخاصة بطريقة تقدير نسب العجز و مراجعتها المتعلقة بالمادة 20 من الأمر 15-74، الجريدة الرسمية، العدد 8، الصادر في 16 فيفري 1980.

⁴ البند 3 من الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم.

- مصاريف الأجهزة والتبديل.
- مصاريف سيارة الإسعاف.
- مصاريف الحراسة الليلية والنهارية.
- مصاريف النقل للذهاب إلى الطبيب إذا بررت ذلك حالة الضرورة.

كما يمكن أن يمتد التعويض ليشمل العلاج في الخارج إذا استدعت الحالة الصحية للمصاب ذلك شريطة أن يتم التأكد من هذه الضرورة من قبل الطبيب المختص المعتمد لدى المؤمن، وفي هذه الحالة تغطي المصاريف وفقا للأحكام القانونية والتنظيمية المعمول بها.

ثانيا: التعويض في حالة الوفاة

ميز المشرع الجزائري في هذا المقام بين حالتين مختلفتين: حالة وفاة ضحية بالغة وضحية قاصرة.

1_ وفاة ضحية بالغة:

حرص المشرع الجزائري على تحديد ذوي الحقوق في حالة وفاة شخص بالغ على سبيل الحصر وذلك ضمن المقطع السادس من الملحق المتعلق بجدول التعويضات الخاصة بضحايا حوادث المرور الجسمانية أو ذوي حقوقهم، مع توزيع نسب التعويض بينهم بشكل دقيق يراعي درجة القرب وحالة الإعالة.¹

في هذا الإطار يمنح الزوج أو الزوجة نصيبا من التعويض يقدر بـ 30%، كما يستفيد الأبناء القصر الذين كانوا تحت كفالة المتوفى بنسبة 15% لكل طفل تقديرا لوضعهم وحاجتهم إلى الرعاية، أما الوالدان (الأب والأم) فيخصص لكل واحد منهما نسبة 10%، غير أنه في حال عدم وجود زوج أو أبناء للضحية ترتفع حصة كل واحد من الوالدين إلى 20% مراعاة لكونهما يصبحان الأقرب والأكثر تأثرا بالفقد، وأما بالنسبة لباقي الأشخاص الذين كانوا تحت كفالة المتوفى وفق مفهوم الضمان الاجتماعي فإن كل واحد منهم يستفيد

¹ البند 6 من الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم.

من نسبة 10%، كما يراعى وضع الأطفال اليتامى حيث يتم توزيع نصيب التعويض بينهم بالتساوي¹.

تعكس هذه القواعد محاولة المشرع تحقيق نوع من العدالة والتوازن، من خلال مراعاة الروابط الأسرية ودرجة الاعتماد على المتوفى في تحديد مستحقي التعويض.

2_ وفاة ضحية قاصرة:

في حالة وفاة ضحية قاصرة نتيجة حادث مرور يتولى صندوق ضمان السيارات تعويض ذوي حقوقها وذلك في الحالات التي حددها القانون، وقد ضبط المشرع كيفية هذا التعويض ضمن الجدول الخاص حيث حصر المستفيدين في الأب والأم أو أحدهما أو الولي الشرعي، ويختلف مقدار التعويض بحسب سن الطفل المتوفى فإذا لم يتجاوز سنه (6) سنوات يحدد التعويض بما يعادل ضعف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون بتاريخ وقوع الحادث، أما إذا كان سنه يفوق ست سنوات إلى غاية (19) سنة فإن التعويض يرتفع ليقدر بثلاثة أضعاف هذا الأجر ويمنح للوالدين أو أحدهما أو للولي².

ويلاحظ من هذا التنظيم أنّ المشرع حاول مراعاة البعد الإنساني لفقدان القاصر من خلال منح تعويض متدرج يأخذ بعين الاعتبار عمر الضحية وما يرتبط به من اعتبارات اجتماعية وأسرية.

¹ محمد بعجي، المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2008، ص305.

² المرجع نفسه، ص306.

المبحث الثاني: نظام المسؤولية المدنية في حوادث المرور

إن المسؤولية المدنية في حوادث المرور هي ركيزة أساسية في القانون، إذ تسعى إلى حماية الأفراد وضمان حقوقهم بعد وقوع الضرر، فحوادث المرور بما تخلفه من أضرار جسمانية ومادية بالغة الخطورة باتت تستدعي تدخلا قانونيا فعالا يكفل للضحية الحصول على تعويض عادل يعيد لها شيئا من توازنها المفقود، ومن خلال فهم الأسس القانونية التي قامت عليها هذه المسؤولية نتمكن من إدراك كيف تطورت عبر الزمن من نظام قائم على الخطأ الشخصي إلى نظام أكثر إنصافا يأخذ بعين الاعتبار وضع الضحية وعجزها عن الإثبات في أغلب الأحيان. وبهذا سنتناول تطور أساس المسؤولية المدنية في حوادث المرور (المطلب الأول)، والشروط التي يجب توافرها لكي يترتب التعويض (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تطور أساس المسؤولية المدنية في حوادث المرور

لم تكن قواعد المسؤولية المدنية في حوادث المرور ثابتة منذ البداية، بل شهدت تطورا ملحوظا فرضته ضرورة حماية الإنسان قبل أي اعتبار آخر، فقد كان القانون في البداية يلزم الضحية بإثبات خطأ من تسبب لها في الضرر وهو أمر كان في كثير من الأحيان أشبه بالمستحيل، ومع تزايد حوادث المرور وتعمدها بات واضحا أن هذا النهج لا يكفل للضحية حقها كاملا فكان لا بد من التحول نحو قواعد أكثر إنصافا تحمل صاحب السيارة المسؤولية بمجرد وقوع الضرر. المسؤولية الشخصية (الفرع الأول)، المسؤولية الموضوعية (الفرع الثاني)، موقف المشرع الجزائري من تطور المسؤولية (الفرع الثالث).

الفرع الأول: المسؤولية الشخصية

تعتبر المسؤولية الشخصية الشكل التقليدي للمسؤولية المدنية حيث تعتمد على الخطأ الذي يرتكبه الشخص ويتسبب في نتائج ضارة للغير، وتظهر عندما يحدث إخلال بالالتزام القانوني يلزم الشخص بعدم إيذاء الآخرين أو التسبب في ضرر لهم، في حال وقوع هذا الضرر تقوم المسؤولية التقصيرية على عاتق الشخص الذي تسبب به مما يترتب عليه تعويض المتضرر، ورغم وجود تعريف للمسؤولية ضمن النصوص القانونية فإن الفقه القانوني قد اجتهد في توضيح

مفهومها وبيان مضمونها ووضع مجموعة من التعريفات التي تعكس فكرة المؤاخذة استنادا إلى هذا الإخلال¹.

تجسد المسؤولية الشخصية عن حوادث المرور نظاما قانونيا يهدف إلى جبر الأضرار التي تلحق بالأشخاص نتيجة حوادث المرور من خلال إلزام من تسبب في الضرر بالتعويض عنه، استنادا إلى القواعد العامة للمسؤولية الشخصية في القانون المدني الجزائري² والتي تقوم على ثلاثة أركان الخطأ الشخصي الصادر عن مرتكب الحادث والضرر اللاحق بالمضروب وعلاقة السببية التي تربط بين الخطأ والضرر، فمتى توافرت هذه الأركان مجتمعة قامت المسؤولية وترتب عليها الالتزام بالتعويض غير أن خصوصية حوادث المرور دفعت بالمشروع إلى إقرار نظام خاص يهدف إلى ضمان حماية الضحية وتسهيل حصولها على التعويض كما يظهر في أحكام الأمر 74-15 المتعلق بتعويض حوادث المرور بما يسمح في بعض الحالات بقيام المسؤولية دون التحقق من الخطأ تحقيقا لاعتبارات العدالة وجبر الضرر، وقد دعم الفقه هذا الاتجاه من خلال تأصيل فكرة المسؤولية القائمة على المخاطر والتعويض دون خطأ³.

الفرع الثاني: المسؤولية الموضوعية

تقوم المسؤولية الموضوعية على مبدأ رئيسي يقضي بأن كل فعل أو تصرف يلحق ضررا بالغير يلزم مرتكبه بالتعويض، بغض النظر عن وجود خطأ ثابت أو مفترض ولا يمكن دفع هذه المسؤولية حتى بإنكار الخطأ أو بقطع العلاقة السببية بسبب قوة قاهرة أو ظروف خارجة عن الإرادة، حيث تهدف بالأساس إلى إصلاح الضرر وتعويض المتضرر، ومع ذلك يشترط في هذه المسؤولية تحديد الشخص المسؤول بدقة وهو من يعتبر مستغل النشاط أو المشروع المتسبب في الضرر، إضافة إلى ذلك يكون مقدار التعويض عادة محددا مسبقا بوضع سقف أعلى نظرا لشدة الأضرار وصعوبة إثبات الخطأ، هذه المسؤولية تقوم على أسس مثل مبدأ تحمل التبعة وتحقيق العدالة وتعويض الأخطاء الناشئة عن الظروف المستحدثة.

¹ سليمان مرقص، الوافي في شرح القانون المدني، الطبعة 5، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1992، ص300.

² انظر المادة 124 من الأمر 75-58 المعدل والمتمم، المتضمن القانون المدني الجزائري، المرجع السابق.

³ بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء 2، طبعة 1، ديوان المطبوعات الجزائرية الجامعية، الجزائر، 1999، ص309.

فبالرغم من إتفاق الفقهاء على جوهر المسؤولية الموضوعية والمتمثل في الضرر إلا أنهم اختلفوا حول المبررات التي تقوم عليه هذه المسؤولية مما نتج عنه ظهور نظرية تحمل التبعة (أولاً)، ونظرية الضمان (ثانياً) اللتان تقومان على فكرة الضرر.

أولاً: نظرية تحمل التبعة

1_ مضمون نظرية تحمل التبعة:

نظرية تحمل التبعة تركز على عنصر الضرر كأساس رئيسي للمسؤولية دون أن تتطلب وجود الخطأ كركن أساسي من أركان المسؤولية خاصة في إطار النشاط الذي يسبب أضراراً، ووفقاً لهذه النظرية تتحقق مسؤولية الفاعل بمجرد حدوث الضرر دون الحاجة إلى التدقيق في مسألة ارتكابه للخطأ أو عدمه¹.

برزت نظرية تحمل التبعة بشكل واضح في الفقه الفرنسي من خلال جهود فقهاء بارزين أمثال الأستاذين سالي وجوسران، على ضرورة تحميل المسؤولية عن الأضرار للشخص الذي قام بالنشاط المسبب لها، وتقوم هذه النظرية على أساس مبدأ العدالة حيث يرى أن من استفاد من نشاط ما يجب أن يكون مستعداً لتحمل الأضرار الناجمة عنه، بمعنى آخر يتحمل كل فرد تبعات أفعاله وسلوكياته مهما كان طبيعتها سواء تضمنت خطأ أم لا، وهذا المفهوم يعكس بشكل واضح تطبيقاً عملياً لقاعدة العُرم بالغُرم وهو مبدأ إنساني يقضي بأن من يجني أرباحاً وثمار نشاط ما عليه التزام أخلاقي وقانوني بتعويض الآخرين وتحمل المسؤولية إذا تسبب هذا النشاط في إيذائهم².

2_ تقييم نظرية تحمل التبعة:

شهدت نظرية تحمل التبعة في مرحلتها الأولى القائمة على مبدأ "الغرم بالغرم" انتقادات عديدة، إذ أشار معارضوها إلى أن ليس كل نشاط اقتصادي أو عملي يحقق لصاحبه مكاسب، بل إن البعض قد يواجه خسائر كبيرة بدلاً من تحقيق الفائدة. وللدرد على هذه الانتقادات، تم تطوير النظرية لاحقاً لتتبنى فكرة الخطر المستحدث أي من يستخدم الآلات و المصانع التي

¹ بحماوي الشريف، المرجع السابق، ص 60.

² المرجع نفسه، ص 63.

تزيد من مخاطر في حياة الناس، حيث يصبح مسؤولاً قانونياً و إنسانياً عن تعويض أي شخص يتعرض للضرر بسبب هذه المنشآت، ورغم ذلك وجهت إليها مآخذ تتعلق بتأثيرها السلبي على النشاط الاقتصادي والحركية الصناعية حيث يعتقد أنها تضعف من اندفاع الأفراد والشركات نحو الابتكار أو التطور خوفاً من تبعات المسؤولية، وقد واجه فقه المسؤولية الموضوعية الذي يقوم على فكرة تأسيس المسؤولية بمجرد وقوع الضرر عائقاً يتمثل في استمرار القضاء والتشريع بالتمسك بفكرة الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية.¹

ثانياً: نظرية الضمان

1_ مضمون نظرية الضمان:

تستند هذه النظرية إلى مبادئ التضامن الاجتماعي والتكافل بهدف ضمان السلامة الجسدية لأفراد المجتمع وحماية ممتلكاتهم، وقد أكد الفقيه ستارك أن من حق كل فرد في المجتمع أن ينعم بالاستقرار حيث يعتبر الحق في السلامة الجسدية والمالية من الحقوق الأساسية التي يتوجب على المجتمع المحافظة عليها، وتركز هذه النظرية بشكل رئيسي على وضع المتضرر بدلاً من المسؤول.²

في حالة تعرض شخص لاعتداء يمس سلامته الجسدية أو يضر ممتلكاته المادية فإن الحق في الأمان يصبح الأساس المطلوب لحمايته، ويعتبر المعتدي مسؤولاً عما حدث بغض النظر عن وجود خطأ فعلي أو مجرد إحداث خطر وذلك لأن المساس بالمصالح الجوهرية لا يمكن تبريره، هذا المفهوم يعكس بوضوح مبدأ المسؤولية الذي لا يشترط إثبات الخطأ، أما عندما يتصل الاعتداء بالمصالح المعنوية أو الاقتصادية يصبح الحق في العمل هو المحور الأساسي وفي هذه الحالة لا يمكن القول بوجود مسؤولية إلا إذا تم إثبات خطأ المتسبب في الضرر، وبالتالي تركز التحولات التي طرأت على مفهوم المسؤولية المدنية على مجال الحوادث الجسدية والمادية فقط.³

¹ بحماوي الشريف، المرجع السابق، ص 67.

² زنون عمار، المرجع السابق، ص 68.

³ المرجع نفسه، ص 69.

تستند هذه الفكرة إلى أن مسؤولية المتبوع ليست مسؤولية شخصية مباشرة فهي لا تعتمد على افتراض وجود خطأ من جانب المتبوع نفسه ولا تبنى على مجرد تحمله لتبعات أفعال تابعه بل تقوم هذه المسؤولية على الربط بين المتبوع وتابعه بحيث يتحمل المتبوع تلك المسؤولية نتيجة لخطأ التابع وبهذا يكون المتبوع بمثابة الضامن لأفعال تابعه وكفيله فيما يترتب عليه.¹

2_ تقييم نظرية الضمان:

إن فكرة الضمان التي يشير إليها ستارك ليست جديدة في مجال المسؤولية المدنية إذ تعكس ما تطرحه نظريات التبعة من أن المسؤولية تبنى على الضرر وحده دون الحاجة لإثبات الخطأ سواء كان خطأ صريحا أو مفترضا، إلا أن هذه النظريات لم تصمد طويلا فقد ابتعد عنها معظم الفقهاء كما تحفظ القضاء على اتباعها دون دعم تشريعي مما أدى إلى استمرار هيمنة النظرية الشخصية للمسؤولية التي تركز على الخطأ كمحور أساسي في نظر القانون والقضاء والفقهاء أيضا، وبالتالي يظل من غير الصحيح القول بأن الفرد يتحمل المسؤولية عن أي أضرار يتسبب فيها دون وقوع خطأ منه.²

تأسيسا على ما تقدم نستنتج أن الاختلاف بين النظريتين يدور حول أساس التعويض فنظرية نظرية تحمل التبعة تركز على صاحب النشاط وتلزمه بتحمل مغارم أفعاله كمقابل عادل لما يحققه من فوائد ومكاسب بينما نظرية الضمان تركز بشكل أساسي على الضحية لحماية حقوقه من الاعتداء.

الفرع الثالث: موقف المشرع الجزائري من تطور المسؤولية

لقد استمد المشرع الجزائري في البداية أحكام المسؤولية التقصيرية من القواعد العامة التقليدية القائمة على المذهب الشخصي حيث جعل من المسؤولية الشخصية القائمة على الخطأ الواجب الإثبات القاعدة الأساسية لجبر الأضرار وهو ما تجسد صراحة في نص المادة 124 من القانون المدني³، ورغم أنه حاول لاحقا التخفيف من عبء الإثبات عبر إدخال فكرة الخطأ

¹ عبد الحكيم فودة، التعويض المدني- المسؤولية المدنية التعاقدية والتقصيرية -، بدون طبعة، دار المطبوعات الجامعية، مصر، بدون سنة نشر، ص334.

² بحماوي الشريف، المرجع السابق، ص71.

³ انظر المادة 124 من الأمر رقم 75-58 المعدل والمتمم، المتضمن القانون المدني الجزائري، المرجع السابق.

المفترض في المسؤولية عن فعل الغير والمسؤولية عن الأشياء (المواد من 136 إلى 138 مدني)، إلا أن هذه القواعد الكلاسيكية ظلت عاجزة عن مواجهة المخاطر المتزايدة للآلات الحديثة.¹

يتجلى نضج المشرع الجزائري في الانتقال بالمسؤولية من مفهومها الضيق القائم على الخطأ في القانون المدني إلى مفهوم الضمان التلقائي في الأمر 74-15 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، فبينما كانت المادة 124 من القانون المدني تتطلب من الضحية إثبات ركن الخطأ في جانب المسؤول لنيل التعويض جاء الأمر 74-15 ليحدث ثورة إنسانية تقرر نظام المسؤولية بقوة القانون في حوادث المرور²، ولقد أدرك المشرع أن حماية السلامة الجسدية للإنسان تقتضي فك الارتباط بين التعويض والخطأ فلم يعد الضحية مجبرا على مواجهة تعقيدات الإثبات بل أصبح الحق في التعويض آليا وجبر الضرر واجبا بمجرد وقوع الحادث³.

إن هذا التوجه لا يمثل مجرد تطور تقني بل هو انحياز كامل لكرامة المتضرر، حيث تحول التأمين من مجرد حماية للذمة المالية للسائق إلى أداة تضامن اجتماعي تضمن ألا يضيع حق إنسان في ظل مخاطر العصر الحديث.

المطلب الثاني: شروط قيام المسؤولية المدنية في حوادث المرور

خلف كل حادث مرور فاجعة إنسانية تمس أقدس ما يملكه الإنسان سلامة جسده وحقه في الحياة، وهو ما جعل القانون المعاصر ينتفض لحماية الضحايا عبر إرساء المسؤولية الموضوعية لإنقاذهم من مشقة إثبات الأخطاء البشرية وسط آلامهم، وإن الانتقال من الفلسفة الحمائية إلى واقع جبر الأضرار الفعلي يستوجب تحقق شروط مادية ملموسة تربط الفاجعة بالمركبة. فعل السيارة كأساس لقيام المسؤولية (الفرع الأول)، حراسة السيارة (الفرع الثاني)، العلاقة السببية (الفرع الثالث).

¹ بحماوي الشريف، المرجع السابق، ص 75.

² علي فيلالي، الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض، الطبعة 3، موفم للنشر، الجزائر، 2013، ص 192.

³ سليمان مرقس، المرجع السابق، ص 415.

الفرع الأول: فعل السيارة كأساس لقيام المسؤولية

يمثل فعل السيارة الركيزة المادية الأولى التي تنبثق منها المسؤولية الموضوعية في حوادث المرور، إذ لم يعد القانون رهينا بانتظار إثبات خطأ بشري حتى يتحرك لحماية الضحية، بل أصبح يتدخل بمجرد أن تسهم المركبة ماديا في إحداث الضرر وكسر سلامة الإنسان الجسدية، ولتحديد هذا الركن بوضوح من جانبه التطبيقي سنبحث أولا في المقصود بفعل السيارة (أولا)، معيار وجود فعل السيارة (ثانيا)، شروط فعل السيارة (ثالثا).

أولا: المقصود بفعل السيارة

يتجسد فعل السيارة قانونيا في ذلك التدخل الحيوي للمركبة الذي يؤدي دورا فاعلا ومباشرا في إحداث الضرر بسلامة الأفراد أو ممتلكاتهم، وتقوم الرابطة الجوهرية بين هذا الضرر وفعل الشيء على معيار موضوعي وإنساني يربطهما معا إذ يجب أن يصدر الضرر بشكل متصل ومباشر عن ذات الفعل الصادر عنها، ويتحقق هذا الارتباط الوثيق حينما تظهر النتائج المؤثرة، دون أن يتدخل في هذا السياق أي عامل آخر أجنبي يكون كافيا لإحداث هذا الضرر وفصل السلسلة السببية عنه.¹

ثانيا: معيار وجود فعل السيارة

يتضح بعد تحديد مفهوم فعل السيارة أن هذا الأثر القانوني لا ينحصر فقط في حالات وقوع الضرر تلقائياً دون تدخل من الإنسان، ومن ثم يتعين دراسة المعايير المعتمدة لتحديد فعل الشيء.

1_ معيار العيب الذاتي:

يرى بعض الفقهاء أن الضرر يعود إلى فعل الشيء إذا تدخلت السيارة من تلقاء نفسها دون تحكم من السائق ومثال ذلك أن تسبب السيارة ضررا للمارة بسبب عطل مفاجئ في المكابح حيث يكون هذا العيب الداخلي هو السبب المباشر في الأذى، ولكن هذا الرأي واجه انتقادا لأن السيارة كشيء جماد لا يمكن أن تتحرك وتسبب ضررا للناس إلا إذا قام شخص بتشغيلها

¹ دنون سمير سهيل، المسؤولية المدنية عن فعل الآلات الميكانيكية و التأمين الإلزامي عليها، بدون طبعة، المسؤولية الحديثة للكتاب، لبنان، 2005، ص33.

أو تركت في وضعية غير آمنة كمنحدر مائل يؤدي إلى تعطيل المكابح وفقدان السيطرة عليها، ومن ناحية إنسانية فإن إجبار الشخص المتضرر على إثبات وجود عيب خفي داخل السيارة يعد أمراً صعباً وظالماً بحقه لأنه يضع حملاً ثقيلاً على الضحية بدلاً من حمايتها.¹

2_ معيار فقدان الرقابة على السيارة:

يرتكز هذا المعيار على فكرة إنسانية نبيلة هدفها عدم ترك المتضرر دون تعويض إذ تعتبر السيارة قد خرجت من سيطرة حارسها بمجرد أن تسبب حادثاً يلحق الضرر بالآخرين دون الاهتمام بالسبب، حتى وإن كان الحادث ناتجاً عن عيب خفي أفقده السيطرة والرقابة على السيارة، وقد بسط الفقيه السنهوري هذا المعيار لحماية الأبرياء مؤكداً أن الشيء إذا تسبب في أذى للغير، يفترض فوراً أنه أقلت من يد حارسه ويعتبر هذا التقصير خطأً مفترضاً في الحراسة لا يقبل إثبات العكس²، لضمان حصول الضحية على حقها بامتياز.

ورغم غايته الإنسانية لم يسلم معيار فقدان الرقابة على السيارة من الانتقادات، حيث رآه البعض قاسياً لأنه لا يفرق بوضوح بين اللحظة التي تفلت فيها السيارة فعلياً من الحارس وبين بقائها تحت سيطرته، بالإضافة إلى أن هذا التوجه يحمل الحارس مسؤولية قاسية جداً فوق طاقته الإنسانية، إذ يطالبه بمنع السيارة من الإفلات أو التسبب في أي ضرر للناس كالتزام مطلق بالنتيجة، وهو تكليف شديد لا وجود له في نصوص القانون الأصلية.³

3_ معيار الإشتراك في الضرر:

يقوم هذا المعيار على فكرة أساسية وهي أنه بمجرد مساهمة السيارة في وقوع الحادث يفترض القضاء تلقائياً أنها هي السبب المباشر في هذا الأذى ولا يمكن لصاحب السيارة الهروب من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت العكس، فالمقصود بفعل الشيء هنا هو مجرد اشتراك السيارة في إحداث الضرر للناس ومن أجل إنصاف الضحية وتوفير حماية إنسانية لها جاءت المادة 138 من القانون المدني لتؤكد هذا المعنى حيث نصت على: " كل من تولى حراسة

¹ حاج سودي محمد، شروط قيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في ظل الاتجاه الموضوعي، مجلة القانون والمجتمع، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أدرار، المجلد 4، العدد 2، 2016، ص 57-58.

² كيجل كمال، الاتجاه الموضوعي في المسؤولية عن حوادث السيارات و دور التأمين، شهادة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أوبوكر بلقايد، تلمسان، 2007، ص 28.

³ المرجع نفسه، ص 30.

شيء يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء"، وهو التوجه الثابت والمستقر الذي أخذ به القضاء والتشريع الفرنسي أيضاً لضمان حقوق المتضررين.¹

ثالثاً: شروط فعل السيارة

اختلف الفقهاء في تحديد متى تكون السيارة هي المسببة للأذى، فوضعوا شروطاً لحماية المتضرر؛ إذا وجدت ثبتت مسؤولية السيارة، وإذا غابت انتفت.

1_ شرط التلامس:

يرى بعض الفقهاء أن مسؤولية السيارة عن الضرر تظل غائبة ولا يمكن الاعتراف بها إلا إذا حدث تلامس أو اتصال مادي مباشر بين السيارة والشخص المتضرر، فإذا انعدم هذا التلامس المباشر اعتبروا أن فعل الشيء لم يتحقق من الأساس، وحسب وجهة نظرهم فإن هذا الشرط يكفي لثبوته أن تصطدم السيارة بالمتضرر مباشرة أو أن يمسه أي شيء بسبب حركتها، ورغم أن بعض الفقهاء اشترطوا وجود هذا التلامس المادي إلا أن الأحكام القضائية التي استندوا إليها لم تكن منصفة لحماية الضحايا، ولذلك رفض أغلب الفقهاء هذا الشرط تماماً تعاطفاً مع الضحايا، فالسيارة يمكن أن تكون هي المسبب الحقيقي للحادث والمسؤولة الأولى عن الضرر حتى لو لم يحدث تلامس أو اتصال مادي مباشر بينها وبين الشخص المتضرر.²

2_ شرط حركة السيارة:

يذهب اتجاه فقهي إلى القول بأن لا يمكن إلقاء المسؤولية على السيارة إلا إذا كانت في حالة حركة وقت وقوع الحادث، فإذا كانت السيارة متوقفة وثابتة في مكانها اعتبروا أن دورها سلبي ولا يمكن لومها على وقوع الضرر، ولكن هذه النظرة واجهت انتقادات كثيرة لعدم إنصافها للضحايا ورفضها الكثير من الفقهاء بل إن بعض كبار مؤيديها تراجعوا عنها لأن توقف السيارة وسكونها لا يمكن أن يضيع حق الشخص المتضرر أو يمنع تطبيق العدالة وحمائته، وهذا ما يجعلنا نؤكد أن المشرع تعاطف مع الضحية ولم يضع أي شرط معقد يخص حركة السيارة،

¹ حاج سودي محمد، المرجع السابق، ص 59.

² كجيل كمال، المرجع السابق، ص 38.39.

لكنه اكتفى فقط بأن يثبت الشخص المتضرر أن السيارة كانت سببا في وقوع الأذى والضرر بحقه.¹

3_ شرط الاتصال المادي بين السيارة والمضرور:

تعد مسألة الاتصال المادي بين السيارة والمضرور من المسائل التي أثارها جدلا فقهايا واسعا إذ انقسم الفقهاء في تحديد نطاقها إلى اتجاهين متباينين، فالأول يشترط لقيام المسؤولية أن يكون ثمة تلامس جسدي مباشر بين السيارة وجسم المضرور معتبرا هذا التلامس الركيزة الجوهرية التي لا تقوم المسؤولية بدونها، أما الاتجاه الثاني فيتبنى موقفا أكثر مرونة إذ يرى أن الاتصال المادي لا يلزم أن يكون مباشرا بل يكفي أن يقع بين المضرور وأي شيء انبثق عن السيارة أو تحرك تحت تأثيرها، والجدير بالملاحظة أن هذا الشرط بمفهومه الضيق قد تعرض لانتقادات جوهرية ذلك أن المقصود من إثبات فعل السيارة لا يكمن في التحقق من مجرد التلامس الجسدي وإنما في إثبات أنها كانت العامل المؤثر والمنتج للضرر، ومن ثم فإن القول باشتراط التلامس المباشر قد يفضي إلى نتائج غير عادلة، طالما أن غيابه لا يعني بالضرورة انتفاء الدور الإيجابي للسيارة في إحداث الضرر أو المساهمة فيه.²

الفرع الثاني: حراسة السيارة

لا يكفي لقيام المسؤولية المدنية في حوادث المرور أن يثبت دور السيارة في إحداث الضرر، بل لا بد من تحديد الشخص الذي تنصب عليه هذه المسؤولية، وهو ما يقود إلى مفهوم الحراسة بوصفه المعيار القانوني الفاصل في تعيين المسؤول، ولهذا الغرض يستدعي التطرق إلى المقصود بالحراسة (أولا)، عناصر الحراسة (ثانيا)، كيفية إثبات قرينة الحراسة وهدمها (ثالثا).

أولا: المقصود بالحراسة

قام المشرع الجزائري بتحديد فكرة الحراسة في نص المادة 138 في فقرتها الأولى من القانون المدني الجزائري حيث تقوم الحراسة على سلطة الإدارة والمراقبة الفعلية للشيء وهي سلطة

¹ حاج سودي محمد، المرجع السابق، ص 60.

² كحل كمال، المرجع السابق، ص 37.

تظل قائمة ولصيقة بالحارس حتى في الأحوال التي يتعذر عليه فيها ممارسة الرقابة المادية المباشرة أثناء تشغيل الشيء أو حركته، فالحارس وفقا لما استقر عليه قضاء محكمة استئناف باريس هو من بيده الحراسة القانونية المقترنة بالاستقلال التام وسلطة التوجيه والرقابة والإدارة الفعلية، إذ تمنحه هذه السلطة صلاحية إصدار الأوامر والتعليمات وهي الأساس الأساسي الذي تقوم عليه مسؤوليته المدنية.¹

ثانيا: عناصر الحراسة

تتطلب السيطرة الفعلية على السيارة اجتماع عنصرين أساسيين يتمثلان في العنصر المادي الذي يقوم على سلطة الاستعمال والتوجيه والرقابة، والعنصر المعنوي الذي يستلزم ممارسة هذه السلطة لحساب الشخص الخاص وسعيا وراء مصلحته الذاتية.

1_ العنصر المادي:

ربطت المادة 138 من القانون المدني الجزائري الحراسة المادية بثلاثة عناصر أساسية، وهي الاستعمال ويقصد به توجيه الشيء لتحقيق غرض معين ولا يشترط فيه الحيازة المادية المباشرة بدليل أن المتبوع يظل حارس للسيارة ولو كانت بين يدي تابعه لتأدية وظائفه، ثم عنصر الإدارة أو التسيير وتتمثل في سلطة الأمر والسيطرة الفكرية التي تخول صاحبها حق توجيه كيفية استخدام الشيء، وآخرها الرقابة وتتحقق بامتلاك الحارس سلطة الفحص والتعهد بالصيانة والمحافظة على الشيء لضمان سلامته ومنع إلحاق الضرر بالغير.²

2_ العنصر المعنوي للحراسة:

يشترط لاكتمال المفهوم القانوني للحراسة أن تباشر السيطرة على السيارة للحساب الخاص للحارس وهو ما يمثل ركنها المعنوي القائم على استقلال الإرادة، وعليه يجب أن يكون الحارس مستقلا تماما في توجيه المركبة وغير خاضع لإشراف غيره، فممارسة السلطة لحساب الغير

¹ العوجي مصطفى، القانون المدني للمسؤولية المدنية، الجزء 2، الطبعة 2، منشورات الحقوقية، لبنان، 2004، ص 537، 538.

² فاضلي إدريس، المسؤولية المدنية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2006، ص 106.

كما في حالة السائق التابع تنفي صفة الحراسة نظرا لأن السيطرة الفعلية تتنافى بطبيعتها مع التبعية والرقابة.¹

ثالثا: قرينة الحراسة وهدمها

يستفيد المضرور من قرينة قضائية بسيطة تفترض أن مالك السيارة هو حارسها بمجرد إثبات تدخلها في الحادث وهي قرينة قابلة لإثبات العكس إذا أثبت المالك انتقال الحراسة الفعالة إلى الغير بموجب تصرف رضائي.

1_ قرينة الحراسة:

تقتضي القواعد العامة في الإثبات أن يقع عبء الدليل على عاتق المدعي غير أنه وتخفيفا عن الطرف المتضرر نقل القضاء هذا العبء في دعاوى المسؤولية عن الأشياء إذ يكفي من الضحية بمجرد إثبات التدخل المادي للسيارة فقط لتهض لصالحها قرينة تفترض أن هذا التدخل هو السبب المباشر في الضرر، وتأكيدا على هذه الأبعاد الإنسانية للمسؤولية حيث أقر القضاء قرينة ثانية تقضي بأن المسؤولية عن الحادث تستند إلى مالك السيارة بوصفه الحارس المفترض لها مما يضمن تحديد الملزم بالتعويض ويقود إلى حماية ضحايا حوادث المرور بشكل فعال.²

2_ هدم قرينة الحراسة:

تأسيسا عن ما سلف فإن صفة الحراسة تتعقد أساسا بمن يملك سلطة التوجيه والرقابة المستقلة على السيارة، فرغم أن القضاء يفترض تلازم هذه السيطرة الفعلية مع المالك حماية للمتضرر إلا أن هذا الافتراض يظل قرينة بسيطة تقبل إثبات العكس مراعاة لقواعد العدالة والإنصاف، وعليه يتاح للمالك التخلص من هذه المسؤولية إذا أثبت بوضوح انتقال حراستها الفعلية إلى شخص آخر بموجب تصرف قانوني رضائي مما يؤكد أن القانون لا يسعى لإنزال العقوبة بالمالك بل يهدف إلى محاولة إيجاد توازن عادل يضمن تعويض الضحية دون إغفال الحقيقة الواقعية.³

¹ فاضلي إدريس، المرجع السابق، ص 108.

² كحل كمال، المرجع السابق، ص 87.

³ المرجع نفسه، ص 89.

الفرع الثالث: العلاقة السببية

تعد العلاقة السببية الركن الثالث والمستقل في المسؤولية وتعني قيام رابطة مباشرة بين فعل السيارة والضرر ولا تنفيها إلا القوة القاهرة أو السبب الأجنبي واشتراط هذه الرابطة المباشرة له مبرر قانوني يسأل بموجبه الإنسان عن أفعاله ومبرر إنساني عادل يحميه من تحمل مسؤولية أضرار غير مباشرة حدثت صدفة، ويتضمن المقصود بالعلاقة السببية (أولاً)، معيار العلاقة السببية (ثانياً).

أولاً: المقصود بالعلاقة السببية

تتأسس المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور إلا إذا ثبت أن السيارة كانت هي السبب الفعلي والمباشر في وقوع الأذى بأن يكون لها دور إيجابي وفعال في إحداثه، وهو ما جسده المشرع الجزائري في الفقرة الأولى من المادة 138 من القانون المدني الجزائري، حيث ربط المسؤولية بفعل السيارة ذاتها سواء في عنوان النص أو في عباراته التي تشير صراحة إلى دور السيارة في توليد الضرر، حيث يهدف المشرع من خلال هذه الصياغة إلى إقرار توازن إنساني عادل يضمن وصول التعويض المستحق إلى الضحية وفي الوقت ذاته يحمي الحارس من تحمل تبعات أضرار لم تكن سيارته فاعلة في إحداثها، وهو ما يمنح العلاقة السببية في هذا المجال أهمية بالغة وخصوصية فريدة.¹

ثانياً: معيار العلاقة السببية

تقوم نظرية السببية الملائمة فقها وقضائياً على اشتراط أن يكون الفعل سبباً منتجاً للضرر وفقاً للمجرى المعتاد للأمر مع استبعاد الظروف الاستثنائية العارضة حماية للأفراد من التبعات غير المتوقعة لأفعالهم، ولضبط تطبيقها قسمت إلى معيارين هما معيار الفعل الإيجابي ومعيار عدم الاعتقاد.

1_ معيار الفعل الإيجابي:

يذهب الأستاذ مازو في تفسيره لمعيار الفعل الإيجابي والسبب المنتج للضرر إلى أن القول بمسؤولية فعل ما عن حادث معين يقتضي ألا يكون دور هذا الفعل ثانوياً أو عابراً بل يجب

¹ أنظر الفقرة 01 من المادة 138 من الأمر 75-58 المعدل والمتمم، المتضمن القانون المدني الجزائري، المرجع السابق.

أن يكون هو العامل الأساسي الفاعل في وقوعه، فالسبب الحقيقي الذي يوجب التعويض هو السبب الذي أحدث الضرر بشكل مباشر، ويعكس هذا التوجه بعدا إنسانيا وقانونيا يهدف إلى حماية الأفراد من تحمل مسؤولية أفعال لم تكن بطبيعتها كافية لإلحاق الأذى بالغير.¹

2_ معيار عدم الاعتیاد:

يرى أصحاب هذا الاتجاه أن مسؤولية حارس السيارة تتحدد بالنظر إلى طبيعة وضع السيارة لحظة وقوع الضرر، فإن كان وضعها غير مألوف أو خارجا عن المعتاد اعتبرت هي السبب في إحداث الضرر وقامت مسؤولية حارسها، أما إن كانت في وضعها الطبيعي المعتاد فتنتفي عنه المسؤولية، يعتبر أن هذا المعيار يؤخذ عليه افتقاره إلى الحسم والقطعية، إذ لا يحسم به وحده تحديد المسؤولية، فيبقى له كامل السلطة التقديرية في الحكم بقيام المسؤولية أو انتقائها وفق ما تكشفه ملاسبات كل قضية.²

¹ كیحل كمال، المرجع السابق، ص 57.

² حاج سودي محمد، المرجع السابق، ص 66 .

خلاصة الفصل الأول:

يتبين من خلال ما تضمنه هذا الفصل أن المشرع الجزائري بنى إطاره القانوني لحماية ضحايا حوادث المرور على ركيزتين ضروريتين لا تقوم الحماية من دونهما وهما تحديد الضرر الجسماني المستوجب للتعويض وضبط المسؤولية المدنية المترتبة عليه.

فعلى صعيد الركيزة الأولى أثبتت الدراسة أن الضرر الجسماني أعمق من مجرد أثر جسدي بل يمتد إلى كل ما ينعكس على حياة الإنسان من قدرته على العمل وتمتعه بحياة طبيعية وسلامة نفسية، غير أن القانون لم يجعل من كل أذى مبررا للتعويض، لكنه اشترط أن يكون الضرر محققا ومباشرا ضمنا لعدالة التعويض وصونا له من التوسع غير المبرر، أما التعويض ذاته فلم يعامل باعتباره مجرد مبلغ مالي بل أداة لإعادة الاعتبار للضحية ورد ما أمكن رده مما افتقدته جراء الحادث.

أما على صعيد الركيزة الثانية فقد شهد أساس المسؤولية المدنية تحولا عميقا، إذ لم يعد المشرع يلقي بعبء الإثبات على عاتق الضحية كما كان في ظل مسؤولية الخطأ بل انتقل نحو المسؤولية الموضوعية القائمة على فعل السيارة وحراسة مالكها في اعتراف ضمني بأن الضحية في حوادث المرور لا تملك في الغالب أدلة كافية ولا قدرة على المواجهة، وجاء اشتراط العلاقة السببية ليضبط هذه المسؤولية ويحدد نطاقها حافظا على توازنها بين تحقيق العدالة للضحية وعدم المساس بحقوق المتسبب.

وتأسيسا على ما سبق يمكن القول بعد هذا الفصل أن القانون لم يكن مجرد نصوص جامدة، بل كان انعكاسا لما يعيشه الإنسان ويعانيه، وحوادث المرور بكل ما تخلفه من جروح وآلام كانت الدافع الحقيقي لبناء هذا الإطار القانوني الذي يسمى الضرر ويقدر التعويض ويحدد المسؤولية. إلا أن الاعتراف بهذه الحقوق لا تكفي إذ لا قيمة لأي حماية قانونية ما لم تجد طريقها إلى التطبيق الفعلي، وهو ما سيكون موضوع الفصل الثاني.

الفصل الثاني:

الآليات القانونية لتعويض

ضحايا حوادث المرور

لا يقتصر دور القانون على الاعتراف بالضرر فحسب، بل يمتد ليشمل إيجاد الآليات الكفيلة بجبره وإعادة الحال إلى ما كان عليه قدر المستطاع. ذلك أن حوادث المرور تخلف في أغلب الأحيان ضحايا في وضع هش فقدوا صحتهم أو عجزوا عن العمل، مما يجعل مسألة التعويض ذات بعد إنساني عميق يتجاوز مجرد الالتزام القانوني، وإدراكا من المشرع الجزائري لهذه الحقيقة عمل على بناء منظومة قانونية متوازنة تقوم على مبدأ التضامن، فأوجب التأمين على السيارات ضمانا لحق الضحية في التعويض المباشر دون التعقيدات الإجرائية، وأنشأ صندوق ضمان السيارات باعتباره الملاذ الأخير لكل متضرر لم يجد من يعوضه.

وعلى هذا الأساس يتناول هذا الفصل الآليات القانونية لتعويض ضحايا حوادث المرور من خلال دراسة دور التأمين الإجباري على المركبات في التعويض (المبحث الأول)، ودور صندوق ضمان السيارات في حماية الضحايا (المبحث الثاني).

المبحث الأول: دور التأمين الإجباري على المركبات في التعويض

إن فلسفة القانون في حوادث المرور لم تعد تكنفي بالبحث عن المخطئ لمعاقبته بل أصبحت تتمحور حول المتضرر لإنصافه، فخلف كل حادث مأساة إنسانية تستدعي حماية فورية تتجاوز القدرات الفردية. ومن هنا برز التأمين الإجباري كأداة تضامنية تهدف إلى صون كرامة الضحايا وضمان حقوقهم من الضياع في حالة العسر المالي، ولبيان كيفية تجسيد هذه الحماية عمليا يجب تحديد الإطار القانوني للتأمين الإجباري (المطلب الأول)، إجراءات الحصول على التعويض من شركة التأمين (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الإطار القانوني للتأمين الإجباري

يعكس التأمين الإجباري رغبة المشرع في توفير حماية حقيقية لضحايا حوادث المرور لضمان عدم ضياع حقوقهم نتيجة الفقر أو العجز، فهذا النظام يمثل تضامنا اجتماعيا يهدف إلى تخفيف آثار الحوادث على الأفراد. ولتوضيح هذه الحماية، سنتناول أولا تعريف التأمين الإجباري ودوره في حماية المضرور و المسؤول (الفرع الأول)، تطبيق التأمين الإجباري عن حوادث المرور (الفرع الثاني)، الأشخاص الخاضعون و المستفيدون من إلزامية التأمين على المركبات (الفرع الثالث).

الفرع الأول: تعريف التأمين الإجباري ودوره في حماية المضرور والمسؤول

عند النظر إلى التأمين الإجباري من حوادث المرور يجب أن نكون بعيدا عن المظهر التعاقدية الذي يربط بين المؤمن والمؤمن له. على عكس ذلك، يجب أن نبحث عن فلسفته العميقة باعتباره نظاما قانونيا حائيا بامتياز، وضع خصيصا لصون كرامة الإنسان المضرور وجبر إصابته البدنية التي لا تقدر بثمن. بناء على هذا البعد يمكن تبسيط مفهوم هذا النظام من خلال تعريف التأمين الإجباري لغة و اصطلاحا و قانونا (أولا)، دور التأمين الإجباري في حماية المضرور و المسؤول (ثانيا).

أولا: تعريف التأمين الإجباري

1_ المعنى اللغوي:

التأمين مشتق من الأمن والأمان، وهو نقيض الخوف. يُقال «أمنت» بمعنى أصبحت في حالة طمأنينة وأمان، وأمنت غيري أي وقرت له الاطمئنان وأبعدت عنه شعور الخوف.¹ ويقول الله تعال في كتابه الكريم: " فَلْيَعْبُدُوا رَبَّ هَذَا الْبَيْتِ الَّذِي أَطْعَمَهُمْ مِنْ جُوعٍ وَآمَنَهُمْ مِنْ خَوْفٍ".²

2_ المعنى الاصطلاحي:

يعرف التأمين على أنه اتفاقية تعاقدية تبرم بين شركة التأمين وشخص مستأمن، حيث تلتزم الشركة بناء على هذه الاتفاقية بدفع مبلغ مالي محدد في حال وقوع خطر معين. وفي المقابل، يلتزم الشخص المستأمن بسداد مبلغ مالي متفق عليه لشركة التأمين.³

والتأمين الإجباري في الفقه العربي هو عقد يأخذ فيه المؤمن على عاتقه طائفة معينة من الأخطار محتملة الوقوع يرغب المؤمن له أن لا يتحملها منفردا، مقابل أن يدفع هذا الأخير قسطا أو إشتراكا محددًا، ويمكن النظر إلى التأمين الإجباري أيضا باعتباره منظومة تقنية

¹ أبي الفضل جمال الدين محمد بن مكرم ابن منظور، لسان العرب، الطبعة 1، دار صادر، بيروت، 1997، ص 97.

² الآية 03 و 04 من سورة قريش.

³ عمار شويمت، أحكام حوادث المرور والآثار المترتبة عليها في الشريعة الإسلامية، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2011، ص 51.

متكاملة تقوم بها هيئات متخصصة تسعى إلى تجميع أكبر عدد ممكن من المخاطر المتماثلة تحت مظلة واحدة، وذلك بهدف توزيع أعبائها بصورة عادلة بين المنخرطين فيها وفق معطيات إحصائية دقيقة بحيث يكفل للمؤمن له أو لمن يستحق التعويض نيابة عنه الحصول على التعويض المالي المناسب فور تحقق الخطر المؤمن منه.¹

3_ المعنى القانوني:

عرف المشرع الجزائري التأمين بأنه: " عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي إشتراط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا مرتبا أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد، وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن ".²

من خلال هذا التعريف الذي جاء به المشرع الجزائري يتبين لنا أنه وضع تعريفا واضحا وشاملا لعقد التأمين حيث لم يقتصر على طرفي العقد الأساسيين فحسب، بل أشار أيضا إلى إمكانية وجود مستفيد ثالث غير المؤمن له، كما أن المشرع أحسن حين لم يحصر التعويض في مبلغ مالي فقط، بل ترك الباب مفتوحا لأشكال أخرى من العوض مما يجعل هذا التعريف أكثر تكيفا مع مختلف الحالات.

ثانيا: دور التأمين الإجباري في حماية المضرور والمسؤول

يعد الالتزام بترتيب التأمين على المسؤولية المدنية الناتجة عن حوادث السيارات أحد أشكال التأمين ضد المسؤولية، حيث يمثل هذا العقد أداة تهدف إلى ضمان تعويض الأضرار التي قد تصيب الغير نتيجة استخدام السيارة التابعة للمؤمن له، ويتجلى هذا الالتزام في تحمل شركة التأمين مسؤولية تغطية ما يترتب على مالك السيارة أو أي شخص يتسبب في وقوع حادث مروري شريطة التحقق من وقوع خطأ من جانبه، ويوجب العقد على المؤمن دفع التعويض

¹ علاوة بشوع، التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة منتوري، قسنطينة، 2006، ص ص 17-18.

² انظر المادة 02 من الأمر 06-04، المتعلق بالتأمينات، المرجع السابق.

للطرف المتضرر كتعويض عن الأذى الجسدي أو المادي الذي أصابه كلما تأسست مسؤولية مرتكب الحادث بناء على شروط وأحكام واضحة.¹

إن الغاية الأساسية من التأمين الإلزامي على السيارات تكمن في حماية الطرف المتضرر من أخطار محتملة قد تعترضه، وهو ما يفرض على المؤمن الالتزام بسداد التعويضات المستحقة للمستفيدين، وفي الوقت ذاته يعد هذا النوع من التأمين وسيلة فعالة لضمان حق مالك السيارة أو الشخص المسؤول عنها في مواجهة احتمالات مطالبة الغير بتعويضات مالية بسبب الأضرار التي قد تنشأ عن استخدام المركبة، بذلك يمثل التأمين أداة مزدوجة تحقق التوازن بين حماية حقوق المتضررين وضمان استقرار الوضع المالي لأصحاب السيارات.²

الفرع الثاني: نطاق تطبيق التأمين الإلزامي عن حوادث المرور

لقد حدد المشرع الجزائري النطاق الذي يطبق فيه نظام التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات وذلك من خلال نصوص المواد من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار السالف الذكر حيث أن تحديد نطاق تطبيق التأمين الإلزامي على حوادث المرور يمثل خطوة جوهرية لضمان توفير الحماية الكاملة للضحايا فلا يقتصر الأمر على مجرد إقرار هذا التأمين، بل يتطلب أيضا توضيح الإطار الذي يطبق ضمنه سواء من حيث نوع المركبات المشمولة أو المخاطر التي يغطيها. مفهوم المركبة (أولا)، تشخيص المركبة (ثانيا)، المخاطر القابلة للضمان والمخاطر غير القابلة للضمان (ثالثا).

أولا: مفهوم المركبة

لقد تضمنت تشريعات التأمين الإلزامي تعريفات متنوعة للمركبات التي يشملها إلزام التأمين حيث اتجه المشرع الجزائري في نص المادة 01 في الفقرة 02 من الأمر رقم 74-15 إلى تعريف المركبة على نحو التالي: " وتعنى كلمة مركبة في هذا النص، كل مركبة برية ذات

¹ لدغش رحيمة، لدغش سليمة، إلزامية التأمين على المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات، مجلة التراث، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، المجلد 10، العدد 1، جامعة الجلفة، 2020، ص 200.

² المرجع نفسه، ص 201.

محرك وكذلك مقطوراتها أو نصف مقطوراتها وحمولاتها ويفهم بمقطورات ونصف مقطورات ما يلي:

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

2_ كل جهاز بري مرتبط بمركبة برية ذات محرك.

3_ كل آلية أخرى يمكن أن تكون مشابهة للمقطورات أو نصف المقطورات، بموجب مرسوم".
وتعرف أيضا بأنها كل وسيلة نقل تعمل بمحرك وتشمل ما يلحق بها من مقطورات وشبه مقطورات، إضافة إلى الحمولة التي تحملها سواء كانت مخصصة لنقل الأشخاص أم البضائع، وحتى يكتمل هذا التعريف ويأخذ مفعوله القانوني فإن المشرع يلزم صاحب المركبة بإبرام عقد تأمين قبل تحريكها على الطريق، وذلك لضمان تعويض كل من قد يلحقه ضرر جراء استخدامها.¹

بناء على التعريفات المتعلقة بالمركبات التي يشترط تأمينها إلزاميا فقد قام المشرع الجزائري بفرض التأمين على أنواع محددة من المركبات، مع استثناء بعض الأنواع الأخرى وتفصيل ذلك كما يلي:

1_ مركبات النقل البطيء: تتمثل في الدارجة النارية والعربة.

أ-الدارجة النارية: على أنها: "مركبة ذات عجلتين أو أكثر بمحرك تتجاوز سعة أسطوانته 50 سم مكعب، لا يغير قرن مقطورة أو عربة متقلة جانبية تخصص لنقل الأشخاص أو الأشياء بدارجة نارية من تصنيف هذه الأخيرة".²

¹ جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، الطبعة 3، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003، ص126.

² انظر المادة 02 من القانون رقم 01-14، المؤرخ في 19 أوت 2001، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 46، الصادر في 19 أوت 2001، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-17، المؤرخ في 16 فيفري 2017، الجريدة الرسمية، العدد 12، الصادر في 22 فيفري 2017.

ب-العربة: هي وسيلة مصممة خصيصا لنقل الأفراد أو البضائع وتعتمد في حركتها على قوة الحيوانات في بعض الحالات، كما يمكن تشغيلها بواسطة القوة البشرية مما يجعلها أداة عملية لنقل الأشياء ضمن سياقات معينة.¹

2_مركبات النقل السريع:

أ-السيارات: تعرف المركبة بأنها وسيلة مصممة خصيصا لنقل الأشخاص أو البضائع، ومزودة بنظام ميكانيكي يستخدم لتوفير قوة الدفع التي تمكنها من الحركة على الطرق.²

ب-المقطورات: هي وسيلة نقل تنقل إلى محرك خاص بها، وتعتمد بدلا من ذلك على جررها بواسطة جرار زراعي أو سيارة أو أي نوع آخر من الآليات.³

ج-نصف المقطورات: عرفها المشرع الجزائري من خلال المادة 02 في فقرتها 10 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 على أنها: " مقطورة تجرها مركبة أخرى بحيث يكون جزء منها متكئا على هذه الأخيرة ويكون أكبر جزء من وزنها و وزن حمولتها واقعا عليها ".⁴

د-الدراجات البخارية: هي وسيلة نقل تعتمد في حركتها على محرك خاص بها، تتميز بوجود عجلتين أو ثلاث عجلات وتصميمها يختلف تماما عن تصميم السيارات التقليدية، تستخدم هذه المركبة لنقل الأشخاص أو الأشياء وقد تحتوي أحيانا على صندوق مرفق لتسهيل هذا الغرض.⁵

¹ محمد حسين منصور، أحكام التأمين، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2003، ص289.

² بولحية سمية، النظام القانوني لعقد التأمين على المركبات في التشريع الجزائري، مذكرة شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2011، ص10.

³ محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2005، ص116.

⁴ المرسوم رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004، يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 76، الصادر في 28 نوفمبر 2004، المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 11-376، المؤرخ في 12 نوفمبر سنة 2011، الجريدة الرسمية، العدد 62، الصادر في 20 نوفمبر 2011.

⁵ محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص116.

ثانياً: تشخيص المركبة

يتم تحديد المركبة المشمولة بالضمان الصادر عن التأمين الإلزامي من خلال مجموعة من المعايير مثل: النوع، الطراز، الرقم التسلسلي، سنة الاستخدام، ورقم التسجيل. بناء على هذه المعطيات تصدر شركة التأمين عند توقيع العقد شهادة تقرر بالتزامها بتغطية المخاطر المرتبطة بالمسؤولية المدنية الواقعة على المكتب، المالك، أو حارس المركبة، تعرف هذه الوثيقة باسم شهادة تأمين السيارة (Attestation d'assurance automobile) تغطي هذه الشهادة عند الضرورة إلى جانب المركبة الرئيسية مقطوراتها أيضاً مع ذكر نوع المقطورة ورقم تسجيلها.¹

بالإضافة إلى البيانات الأخرى المنصوصة عليها في المادة 10 من المرسوم رقم 80 - 34 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات²، التي تنص على أنه "يجب أن تتضمن شهادة التأمين الإيضاحات التالية:

- اسم الشركة الوطنية للتأمين وعنوانها.

- اسم وكنية موقع العقد وعنوانه.

- مدة التأمين المطابق لقسط التأمين.

- رقم وثيقة التأمين.

- مميزات المركبة، وخاصة رقم تسجيلها، وفي حالة عدم وجوده، الرقم الخاص بسلسلة

النموذج عند الاقتضاء.

- خاتم المؤمن وتوقيعه".

¹ معراج جديدي، التأمين على السيارات، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بن عكنون، الجزائر، المجلد 34، العدد 1، 1997، ص ص32.31.

² المرسوم رقم 80-34، المؤرخ في 16 فيفري 1980، المتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 07 من الأمر رقم 74-15 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 8، صادر في 19 فيفري 1980.

ثالثا: المخاطر القابلة للضمان والمخاطر غير القابلة للضمان

1_ المخاطر القابلة للضمان:

تعتبر شركة التأمين ملزمة في إطار التأمين الإلزامي للمركبات بتعويض الأضرار المادية والجسدية التي قد يتسبب المؤمن له بإلحاقها بالغير نتيجة لحوادث المرور، ويهدف هذا النوع من التأمين بطبيعته الإلزامية إلى ضمان تغطية مسؤولية المؤمن له تجاه مطالبات الغير سواء كانت ناتجة عن أضرار مادية أو جسدية، مما يساهم في تحقيق الحماية القانونية والمالية للأطراف المتضررة¹، حيث تعد إلزامية التأمين التي أقرت بموجب الأمر رقم 74-15 إطارا قانونيا يهدف إلى ضمان التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور أو أسباب أخرى مشابهة، وتشمل هذه الأضرار مختلف الحالات مثل الحوادث، الحرائق، والانفجارات الناجمة عن المركبات أو ملحقاتها أو المواد والمنتجات التي يتم استخدامها أو نقلها، كما يمتد نطاق الإلزامية ليشمل الأضرار الناتجة عن سقوط تلك الملحقات أو المنتجات أو المواد المذكورة أعلاه، مما يشير إلى شمولية هذا النظام في تحقيق حماية قانونية متكاملة للأفراد والممتلكات في حال وقوع أخطار متعلقة باستخدام المركبات².

وتتسم الأضرار التي يغطيها نظام التأمين الإجباري على السيارات بطابعها الشامل إذ لا تقتصر على الحوادث المباشرة فحسب، بل تمتد لتشمل الحرائق والانفجارات الناجمة عن المركبات، فضلا عن الأضرار المترتبة عن الملحقات والمواد والمنتجات التي يتم استخدامها أو نقلها بما فيها الأضرار الناجمة عن سقوطها، وهو ما يعكس حرص المشرع على توفير حماية قانونية متكاملة للأفراد والممتلكات في مواجهة مختلف المخاطر المرتبطة باستخدام المركبات³.

غير أن نطاق التأمين في الجزائر لا يتوقف عند هذا الحد، إذ أصبحت شركات التأمين الجزائرية تقدم نماذج عقود تجمع بين المخاطر الإلزامية والاختيارية في آنٍ واحد. فإلى جانب تغطية المسؤولية المدنية التي تهدف إلى تعويض الأضرار التي يتسبب فيها المؤمن له للغير،

¹ معراج جديدي، المرجع السابق، ص32.

² يوسف دلاندة، المرجع السابق، ص45.

³ معراج جديدي، المرجع السابق، ص33.

يتسع نطاق العقد ليشمل مخاطر اختيارية إضافية كالتلف الجزئي أو الكلي للمركبة، أو تعرضها للسرقة أو الحريق أو تحطم الزجاج أو الانقلاب.¹

2_ المخاطر غير القابلة للضمان:

وردت بصفة استثنائية في نص المادة 03 من المرسوم رقم 80-34 على أنه:

" تستثنى من الضمان:

1_ الأضرار التي تسبب فيها المؤمن له قصدا.

2_ الأضرار الناتجة بصفة مباشرة أو غير مباشرة عن الانفجارات، وانبعاث الحرارة،

والاشعاع الناجم عن تحول النووي الذرية أو الفاعلة الاشعاعية، وعن آثار الطاقة الاشعاعية المتولدة من التسارع الاصطناعي للذرات.

3_ الاضرار التي تسببها المركبات المؤمن لها، إذا لم يكن سائقها، بالغ السن المطلوب

حين الحادث، أو حاملا الوثائق السارية المفعول، التي تنص عليها الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل، لقيادة المركبة، ماعدا حالة السرقة أو العنف أو استعمال المركبة دون علم المؤمن له".

وكذلك في نص المادة 04 من نفس المرسوم تستثنى بعض الأضرار من نطاق التأمين الإلزامي وهي الحوادث والأضرار الناتجة عن عمليات شحن وتفريغ البضائع، ومع ذلك منح المشرع إمكانية تغطية هذه الأضرار شريطة الاتفاق على ذلك بموجب ترتيبات خاصة بين الأطراف المعنية.²

¹ معراج جديدي، المرجع السابق، ص33.

² انظر المادة 04 من المرسوم 80-34، المتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 07 من الأمر رقم 74-15 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، المرجع السابق.

الفرع الثالث: الأشخاص الخاضعون والمستفيدون من إلزامية التأمين على المركبات

إن الحديث عن التأمين الإجباري على المركبات لا يكتمل دون التطرق إلى الأشخاص الذين يتعلق بهم هذا الالتزام سواء من حيث الخضوع له أو الاستفادة منه، لذلك نجد المشرع الجزائري حدد بدقة الفئات الملزمة بإبرام عقد التأمين من جهة والفئات التي يهدف هذا النظام إلى حمايتها من جهة أخرى. الأشخاص الخاضعون للتأمين الإجباري على المركبات (أولاً)، والمستفيدون من التأمين الإجباري على المركبات (ثانياً).

أولاً: الأشخاص الخاضعون للتأمين الإجباري على المركبات

نصت عليهم المادة 04 في الفقرة 01 على " أن إلزامية التأمين يجب أن تغطي المسؤولية المدنية للمكاتب بالعقد ومالك المركب وكذلك مسؤولية كل شخص آلت له بموجب إذن حراسة أو قيادة تلك المركبة...".

1_ مالك المركبة والمكتب في العقد:

هو كل شخص طبيعي أو معنوي قبل أن ينطلق بسيارته فهو ملزم بالتأمين عليها¹، ويعفى مكتب العقد من المسؤولية التي قد تترتب على الحوادث الناجمة عن أفعاله الشخصية، حيث قد يكون هذا المكتب مالكا للمركبة أو غير مالك لها كما هو الحال عندما يقوم الأب بتأمين نفسه ضد المسؤولية الناتجة عن الحوادث التي قد تتسبب فيها سيارة ابنه، في مثل هذه الظروف يشمل التأمين أيضا تغطية مسؤولية الابن عن الحوادث التي قد تحدث بسبب أفعاله الشخصية وهذا يمثل حالة اشتراط التأمين لصالح الغير بموجب العقد.²

¹ شريف الطباخ ، التعويض في حوادث السيارات في ضوء القضاء والفقهاء، بدون طبعة، دار الفكر الجامعي، مصر، 2007، ص23.

² عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، بدون طبعة، دار الخلد ونية، الجزائر، 2016، ص276.

2_ السائق وحارس السيارة:

أ_ الإذن بالقيادة:

هو الشخص الذي يسمح له بقيادة السيارة لا يكتسب أي سلطة فعلية عليها، إذ يبقى المالك هو المسؤول الرئيسي عنها ويحتفظ بصلاحيات الاستعمال والتوجيه والرقابة، أما الشخص المأذون له بالقيادة فتقتصر مسؤوليته على عملية القيادة فقط، ورغم ذلك يظل مشمولاً بضمان المسؤولية المدنية حتى إن تجاوز نطاق الإذن الممنوح له ويرجع ذلك إلى الطابع العيني الذي يغلب على نظام التأمين الإلزامي للسيارات، حيث يلتزم المؤمن بتغطية الأضرار التي تسببها السيارة للغير بغض النظر عن هوية المتسبب في الحادث سواء كان المؤمن له المالك، أو أي شخص آخر¹.

ب_ الإذن بالحراسة:

الإذن بالحراسة يمنح الشخص المؤذون له كافة الصلاحيات التي يتمتع بها الحارس الفعلي للسيارة بما في ذلك سلطات الاستعمال، التوجيه، والمراقبة، فعلى سبيل المثال إذا قام مالك السيارة بمنح الإذن لأحد أصدقائه لاستخدام السيارة خلال رحلة معينة يكتسب الصديق في هذه الحالة حق ممارسة السلطات المرتبطة بحراسة السيارة بحرية أثناء تلك الرحلة، هذه السلطات تتضمن الاستعمال والتوجيه والمراقبة مما يعني أنه يمارس سيطرة فعلية ومستقلة على السيارة خلال تلك الفترة، نتيجة لذلك تتحول مسؤولية الحراسة إلى الصديق بموجب السلطات الممنوحة له²، وبالتالي إذا تسببت السيارة في أضرار خلال الفترة التي كان فيها الصديق يمارس هذا الدور الحراسي بشكل مستقل فإن مسؤولية المالك الأصلي تنتفي لكونه لم يكن الحارس الفعلي للسيارة وقت الحادث، وفي هذه الحالة تقع المسؤولية القانونية عن الضرر الناتج عن الحادث على عاتق الحارس³.

¹ محمودي فاطمة، المرجع السابق، ص 119.

² كحل كمال، المرجع السابق، ص 249.

³ انظر المادة 138 من الأمر 75-58 المعدل والمتمم، المتضمن القانون المدني الجزائري، المرجع السابق.

ثانياً: الأشخاص المستفيدون من التأمين الإجباري على المركبات

تنص المادة 08 من الأمر 74-15: " كل حادث سير سبب أضرار جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها و إن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث، ويشمل هذا التعويض كذلك المكتتب في التأمين ومالك المركبة كما يمكن أن يشمل سائق المركبة ومسبب الحادث ضمن الشروط المنصوص عليها في المادة 13 بعده".

تضمن هذه الفئة الأفراد المتضررين من حوادث المرور بما في ذلك الضحايا وأصحاب الحقوق الذين يلحق بهم ضرر نتيجة لهذه الحوادث، وبناء على ما سبق يمكن تفصيل الفئات التي تستحق التعويض على النحو التالي:

1_ أشخاص من الغير:

وفقاً للمادة الأولى من الأمر 74-15 المعدل والمتمم يلزم كل مالك مركبة بالتعاقد على تأمين يغطي الأضرار التي قد تتسبب فيها مركبته للغير قبل أن تبدأ المركبة بالسير¹، ويعرف الغير على أنه أي شخص غير المسؤول عن الحادث ويحق له الحصول على التعويض، سواء كان مصاباً أثناء وجوده ضمن ركاب المركبة أو كان من المارة بالطريق ونجد أن المشرع الجزائري قد حدد من خلال المادة 08 من الأمر 74-15 الأشخاص المستفيدين من ضمان عقد التأمين على المركبات.²

وبالاستناد إلى هذه المادة نجد أن المشرع استخدم مصطلح "الضحية" أو "ذوي حقوقها" للإشارة إلى كل شخص يحق له التعويض بشرط ألا يكون مكتتب التأمين ولا مالك المركبة ولا سائقها ولا مسبب الحادث، بذلك يكون المشرع قد اعتمد مفهوم الغير استناداً إلى المسؤولية عن الحادث بشكل عام دون أن يقيد بطبيعة عقد التأمين مما يدل على تبنيه للمفهوم الواسع للغير.³

¹ انظر المادة 01 من الأمر 74-15 المعدل والمتمم، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، المرجع السابق.

² انظر المادة 08 من الأمر 74-15 المعدل والمتمم، المرجع نفسه.

³ بولحية سمية، المرجع السابق، ص58.

2_ أشخاص ليسوا من الغير:

أشارت المادة 08 من الأمر 74-15 إلى مجموعة من الأشخاص الذين لا يعتبرون أطرافاً خارجية بالنسبة لمالك السيارة أو المكتتب في عقد التأمين، أو حتى السائق أو الحارس المصرح لهما ومن بين هؤلاء الأشخاص الأبناء، والآباء، والأزواج، بالإضافة إلى التابعين لهم¹. وفي حال أدى هذا الحادث إلى وفاة المؤمن له يتم تعويض ذوي الحقوق بغض النظر عما إذا وقع الحادث بينما كان في حالة سكر، أو تحت تأثير الكحول، أو المخدرات، أو المواد المنومة المحظورة.²

المطلب الثاني: إجراءات الحصول على التعويض من شركة التأمين

بما أن الغاية الأسمى من نظام التأمين هي حماية الإنسان وجبر ضرره، فإن القيمة الحقيقية للنصوص القانونية تظهر في سهولة وبساطة الإجراءات المتبعة للحصول على التعويض، فالمتضرر من حادث مرور يحتاج إلى آليات سريعة تخرجه من وطأة الإصابة وتضمن له حياة كريمة وهو ما دفع المشرع إلى وضع مسارات واضحة تهدف إلى تقصير المسافات بين وقوع الضرر والحصول على الحق، ولتوضيح كيفية تجسيد هذه الحماية على أرض الواقع تتم دراسة إجراءات الحصول على التعويض من خلال التطرق للتعويض بالتراضي (الفرع الأول)، التعويض القضائي (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التعويض بالتراضي

تتجاوز آثار حوادث المرور حدود الضرر المباشر لتشمل المعاناة التي يمر بها الضحية في سعيه للحصول على التعويض المستحق، واستجابة لهذه التحديات وضع المشرع نظام التسوية الودية كخطوة أولى تركز على البعد الإنساني للمشكلة. يهدف هذا النظام إلى تسهيل حصول المتضررين على تعويض عادل وبسرعة وبأقل قدر من الإجراءات المعقدة حيث تتولى شركة التأمين تقييم الضرر واقتراح التعويض المناسب، مفهوم التسوية الودية (أولاً)، إجراءات التسوية الودية (ثانياً).

¹ انظر المادة 08 من الأمر 74-15 المعدل والمتمم، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، المرجع السابق.

² انظر المادة 14 من الأمر 74-15 المعدل والمتمم، المرجع نفسه.

أولاً: مفهوم التسوية الودية (المصالحة)

تتمثل هذه التسوية في الصلح، ويعد الصلح بصفة عامة وحسب المشرع الجزائري هو: "عقد ينهي به الطرفان نزاعاً قائماً أو محتملاً، وذلك بأن يتنازل كل منهما على وجه التبادل عن حقه"¹، حيث تقوم شركة التأمين بإرسال عرض للمتضرر نتيجة حادث السيارة المؤمن عليها أو إلى ورثته في حالة الوفاة بهدف التوصل إلى تسوية ودية بين الطرفين، يهدف هذا الإجراء إلى تسهيل حصول المتضرر على التعويض بسرعة عن الأضرار التي لحقت به مع تجنبه الدخول في إجراءات قضائية وما يترتب عليها من تكاليف إضافية.²

ويعرف الصلح كذلك بأنه: "نظام تتبعه بعض شركات التأمين في تسوية التعويضات عن الأضرار الناشئة عن حوادث السيارات سواء القتل الخطأ أو الإصابة الخطأ مع المضرورين نتيجة هذه الحوادث وذلك دون اللجوء إلى القضاء"³، وقد نصت المادة 16 من القانون 31-88 على أن "تحدد التعويضات الممنوحة بالتراضي أو قضائياً في إطار حوادث المرور الجسمانية على أساس الجدول الملحق بهذا القانون".

أقر المشرع من خلال المرسوم 35-80 المتضمن تحديد شروط تطبيق الإجراءات الخاصة بالتحقيق في الأضرار الإجراءات الواجب اتباعها لتمكين المتضرر أو أصحاب الحقوق من الحصول على تعويض عن الأضرار الجسدية بطريقة ودية. وتشمل هذه الإجراءات كافة الخطوات المتعلقة بالتحقيق ومعاينة الأضرار وصولاً إلى إتمام عملية المصالحة.⁴

¹ انظر المادة 549 من الأمر 58-75 المعدل والمتمم، المتضمن القانون المدني الجزائري، المرجع السابق.

² عبد المجيد عامر شيبوب، التعويض عن الأضرار البدنية الناشئة عن حوادث المرور، بدون طبعة، دار الكتب القانونية، مصر، 2006، ص 426.

³ شريف الطباخ، المرجع السابق، ص 234.

⁴ المرسوم التنفيذي 35-80، المؤرخ في 16 فبراير 1980، المتضمن تحديد شروط تطبيق الإجراءات الخاصة بالتحقيق في الأضرار ومعاينتها التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر 74-15.

ثانياً: إجراءات التسوية الودية للتعويض

1_ الإجراءات المتبعة للتحقيق:

التحقيق في حوادث المرور يعنى بالبحث الدقيق لفهم الأسباب والعوامل والظروف التي تداخلت وأدت في النهاية إلى وقوع الحادث، ويقصد به أيضاً مجموعة من الإجراءات الهادفة إلى جمع الأدلة والمعلومات الضرورية التي تتيح لسلطة الحكم الفصل في الدعوى الجنائية¹.

فعند وقوع حادث مروري يترتب عليه أضرار جسدية تمس الغير يفتح تلقائياً تحقيق ابتدائي تجريه الجهات الضبطية القضائية المختصة، ويستلزم هذا الإجراء تحرير محضر رسمي يوثق ملابسات الحادث وأسبابه ويثبت حجم الأضرار الناجمة عنه، ويتضمن جملة من البيانات الجوهرية أبرزها: هويات أصحاب المركبات المتورطة وبيانات سائقها من أسماء وعناوين، فضلاً عن أرقام رخص القيادة وتواريخ إصدارها وأماكن تسليمها، إلى جانب المواصفات التقنية للمركبات وأرقام تسجيلها، كما يشمل المحضر معلومات شركات التأمين المعنية بتغطية الأضرار اللاحقة بالأشخاص والمركبات على حد سواء مع الإشارة إلى صناديق الضمان الاجتماعي التي ينتسب إليها المتضرر وأرقام تسجيله فيها².

ويتعين على الجهة التي أجرت التحقيق إرسال النسخة الأصلية من المحضر ونسخة مصادق عليها مع جميع الوثائق الداعمة خاصة خريطة الحادث في غضون مهلة لا تتجاوز 10 أيام اعتباراً من تاريخ انتهاء التحقيق إلى وكيل الجمهورية لدى المحكمة المختصة بالمكان الذي وقع فيه الحادث، ويتوجب إرسال نسخة من المحضر خلال نفس المهلة إلى شركات التأمين المعنية، بالإضافة إلى ذلك يحق للمصاب أو لذوي حقوقه الحصول على نسخة من المحضر من وكيل الجمهورية في مدة أقصاها 30 يوماً من تاريخ تقديم الطلب، وفي الحالات التي تتعلق بإصابة جسدية ناجمة عن حادث مرور تسبب فيه شخص مجهول أو غير مؤمن

¹ بولقواس سناء، بولقواس ابتسام، حقوق ضحايا حوادث المرور في التشريع الجزائري، الملتقى الوطني الأول حول: حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، باتنة، 2013، ص 338.

² انظر المادة 03 من المرسوم التنفيذي 80-35، المتضمن تحديد شروط تطبيق الإجراءات الخاصة بالتحقيق في الأضرار ومعاينتها التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر 74-15، المرجع السابق.

له، يجب تحويل نسخة من المحضر إلى الصندوق الخاص بالتعويضات خلال مدة لا تتجاوز 10 أيام¹.

2_ الإجراءات المتعلقة بمعاينة الأضرار:

يجب على الشخص المتضرر جسدياً من الحادث تقديم دليل على الإصابة عن طريق شهادة طبية وإرسالها إلى الجهة المختصة التي تولت التحقيق في غضون 08 أيام من تاريخ وقوع الحادث وفقاً لما تنص عليه المادة 05 من المرسوم 35-80²، من جهة أخرى يتعين على المؤمن المبادرة بتقديم عرض تعويض للمتضرر أو ذوي حقوقه وذلك استناداً إلى الأمر رقم 15-74 المعدل بالقانون رقم 31-88 باستثناء الحالات المستثناة يتم ذلك بمجرد استلام تقرير الضبطية والاطلاع على الشهادات الطبية ليتم إحالتها إلى الطبيب المستشار التابع له. أما بالنسبة للمتضرر فله حرية قبول أو رفض العرض المقدم، في حال الموافقة يتم تحرير محضر المخالصة الذي يمنع المتضرر من مطالبة القضاء بتعويض آخر، أما إذا لم يتم التوصل إلى اتفاق بين الطرفين يحق للمتضرر اللجوء إلى القضاء لتقديم مطالبته بالتعويض سواء أمام القضاء الجزائي في حال إحالة القضية إليه أو أمام القضاء المدني³.

3_ إجراء المصالحة:

تبدأ إجراءات المصالحة المتعلقة بتعويض الأضرار الجسدية غالباً من خلال محاضر التحقيق الابتدائي التي ترسل إلى شركات التأمين المختصة حيث يعود هذا الإجراء على أن الحوادث المرورية التي تخلف أضراراً جسدية تصنف في الغالب كجرائم، وبناءً على ذلك تتدخل الضبطية القضائية عند وقوع مثل هذه الحوادث وذلك وفقاً لأحكام المواد 288 و289 و444 مكرر من قانون العقوبات⁴.

¹ انظر المادة 04 الفقرة 2 من المرسوم التنفيذي 35-80، المتضمن تحديد شروط تطبيق الإجراءات الخاصة بالتحقيق في الأضرار ومعاينتها التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر 15-74، المرجع السابق.

² انظر المادة 05 من المرسوم التنفيذي 35-80، المرجع نفسه.

³ رضية مشري، سهيلة بوخميس، المرجع السابق، ص170.

⁴ الأمر 66-156، المؤرخ في 8 جوان 1966، المتضمن قانون العقوبات، الجريدة الرسمية، العدد 49، الصادر في 11 جوان 1966، المعدل والمتمم بالقانون رقم 24-06 المؤرخ في 28 أبريل 2024، الجريدة الرسمية، العدد 30، الصادر في 30 أبريل 2024.

تتخذ عادة إجراءات المصالحة من خلال إنذار يتم توجيهه عبر محضر قضائي (المنفذ) أو بواسطة كتابة عادية أو عبر رسائل مضمونة بل وأحيانا بشكل شفهي، وتشكل هذه الإجراءات المعتمدة على التسوية الودية أساسا لتحديد الالتزامات القانونية بين شركة التأمين من جانب والسائق أو ورثته من جانب آخر، وتجدر الإشارة إلى أن المصالحة في هذا السياق تعتبر إلزامية بالنسبة لشركة التأمين في حين تبقى اختيارية للأطراف المتمثلة في ذوي حقوق السائق المتوفى، وهذه الآلية تعزز بدورها تسريع عملية الفصل في قضايا التعويضات كما تسهم في الحد من تراكم قضايا حوادث المرور أمام المحاكم ما يساعد على تحقيق توازن بين المصالح المختلفة بشكل أكثر فعالية وسرعة.¹

الفرع الثاني: التعويض القضائي

في حال عدم التوصل إلى اتفاق تصالحي بين المضرور وشركة التأمين نتيجة رفض الضحية للعرض المقدم من الشركة، يصبح الخيار الوحيد المتاح للمضرور هو اللجوء إلى القضاء من أجل المطالبة بالتعويض. يمكن تحقيق ذلك إما من خلال دعوى مدنية تبعية ترفع في إطار الدعوى العمومية أمام القاضي الجزائي (أولا)، أو عن طريق تقديم دعوى مباشرة أمام القاضي المدني (ثانيا).

أولا: الحصول على التعويض أمام القاضي الجزائي

عند وقوع حادث مرور يتسبب في إصابات جسدية يصبح من الضروري أن يقوم رجال الضبطية القضائية بإجراء تحقيقات، وتختتم هذه التحقيقات بوضع محضر يستند إلى الأحكام القانونية والتنظيمية يشمل جميع المعلومات اللازمة²، عند إحالة هذا المحضر إلى نائب الجمهورية ضمن فترة لا تتجاوز 10 من تاريخ انتهاء التحقيق ينبغي على المصاب العمل على الحصول على أول شهادة طبية تبين مدى الضرر الذي تعرض له وذلك في مدة زمنية

¹ لحاق عيسى، إجراءات حصول ضحايا حوادث المرور على التعويض، مجلة الدراسات الإسلامية، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة عمار ثليجي، الأغواط، المجلد 1، العدد 1، 2012، ص412.

² انظر المادة 01 الفقرة 3 من المرسوم 80-35، المتضمن تحديد شروط تطبيق الإجراءات الخاصة بالتحقيق في الأضرار ومعاينتها التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر 74-15، المرجع السابق.

لا تتعدى 8 أيام¹، وإرسالها للسلطة التي شرعت في التحقيق بموجب المادة 05 من المرسوم 35-80 ثم بعد ذلك تأتي المرحلة الأولى أو أول خطوة لاتصال الدعوى بالقضاء الجزائي و هي مرحلة تكييف القضية ، حيث تمثل هذه المرحلة نقطة الانطلاق لحماية حقوق الضحية، فبناء على محضر الضبطية يتولى وكيل الجمهورية مسؤولية تحريك الدعوى العمومية لضمان الإنصاف ثم يقوم ب:

إحالة القضية إلى قسم المخالفات: وذلك في حالة كان العجز البدني للضحية يقل عن ثلاث أشهر.

أو إحالة القضية إلى قسم الجرح: في حال تجاوزت مدة العجز البدني اللاحق 3 أشهر، وفقا لما ورد في الشهادة الطبية الأولية المرفقة بأحد الضحايا أو حالة وفاة الضحية (بتهمة القتل الخطأ)².

بعد تكييف القضية تأتي المحاكمة وهي المحطة النهائية لإنصاف المتضرر حيث يوازن القاضي بين ردع التجاوزات عبر الدعوى العمومية، وترميم حقوق الأفراد من خلال الدعوى المدنية من طرف القاضي الجزائي بموجب المادة 03 من قانون الإجراءات الجزائية³، وقد أتاح القانون الجمع بينهما اختصارا للجهد والوقت على الضحية لينتهي المسار بكلمة الفصل التي تضمن كرامة الإنسان وتجسد روح العدالة سواء قضت بالإدانة أو البراءة.

1_ حالة الفصل بإدانة المتهم:

في حال ثبوت الإدانة يتحول القاضي الجزائي إلى حصن لحماية الحقوق المادية للمتضررين، حيث يلتزم بالفصل في التعويضات وفق المعايير الإنسانية التي وضعها المشرع في القانون 31-88، ولم يقتصر هذا الإنصاف على الضحايا فحسب، بل امتد ليشمل السائق المخطئ في حالات العجز الجسيم بنسبة (50% أو 66%)، وتتجلى أنسنة هذا الإجراء في منح القاضي الجزائي ولاية الفصل في الشق المدني لغرضين ساميين: الأول هو السرعة في

¹ انظر المادة 04 من المرسوم 35-80، المتضمن تحديد شروط تطبيق الإجراءات الخاصة بالتحقيق في الأضرار ومعاينتها التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر 15-74، المرجع السابق.

² زرقط سفيان، نظام تعويض الأضرار الجسمانية عن حوادث المرور في الجزائر، مذكرة إجازة المعهد العالي للقضاء، الدفعة 12، الجزائر، 2004، ص25.

³ الأمر 66-155 المعدل والمتمم، المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، المرجع السابق.

جبر الضرر تماشياً مع روح الأمر 74-15، والثاني هو حماية الضحية من مشقة ومصاريف التقاضي الإضافية أو تعطيلات أخرى أمام القضاء المدني¹.

2_ حالة الفصل ببراءة المتهم:

لقد اختلفت القضاة في طريقة تقديم التعويض للمتضررين فبعضهم يرى أن الأولوية هي مساعدة الضحية بسرعة وتعويضها بشكل تلقائي كما جاء في المادة 08 من قانون 74-15 دون إشغال الضحية بإثبات من المخطئ، أما البعض الآخر فيرى أن القاضي لا يمكنه التدخل إذا لم يوجد خطأ واضح وهذا التباين يعود إلى أن القوانين الحديثة بدأت تركز أكثر على جبر ضرر الإنسان والوقوف معه في محنته بدلاً من التركيز فقط على لوم السائق أو معاقبته². ويبقى القاضي الجزائي مختصاً بالنظر في الدعوى المدنية حتى في الحالات التي يقضى فيها ببراءة المتهم في الدعوى العمومية ولذلك نجد المشرع الجزائري أكد على ضرورة استدعاء المؤمن إذا كان الحادث ناجماً عن مركبة مؤمنة أمام الجهة القضائية الجزائية مع الأطراف حسب قانون الإجراءات الجزائية عملاً بأحكام القانون 88-31³.

ثانياً: الحصول على التعويض أمام القاضي المدني

تقدم المطالبة بالتعويض أمام المحكمة المدنية باستدعاء كل الأطراف من ضحايا ومتسببين وشركات تأمين وذلك باتباع نفس خطوات القضاء الجزائي لضمان حق المتضرر في جبر ضرره وتسهيل حصوله على التعويض، حيث يفصل في الدعوى بموجب حكم يقضي بمسؤولية المؤمن له وبالتالي إلزامه بالتعويض طبقاً لما جاء به الأمر 74-15 أو بعدم مسؤوليته⁴.

في حالات حوادث المرور يمكن للمتضررين طلب التعويض سواء أمام القضاء الجزائي أو المدني ولكن أحياناً ولأسباب إنسانية أو قانونية مثل وفاة الشخص المتسبب في الحادث يضطر

¹ لحاق عيسى، المرجع السابق، ص 413.

² بن قارة بوجمعة، النظام القانوني للمسؤولية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، محاضرات أقيمت على الطلبة القضاة، المدرسة العليا للقضاء، 2010، ص 13.

³ انظر المادة 16 مكرر من القانون 88-31، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، المرجع السابق.

⁴ فتحة تيجيني، لحاق عيسى، أساس التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور، مجلة التراث، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عمار ثلجي، الأغواط، المجلد 10، العدد 1، 2020، ص 45.

القضاء الجزائي لحفظ الملف وتوقفه، هنا تفتح المحكمة المدنية أبوابها كملجأ أخير لعائلة السائق المتوفى للحصول على حقوقهم ومساعدتهم على مواجهة أعباء الحياة، فإذا لم تنجح المساعي الودية يمكنهم رفع دعوى مدنية لضمان حقهم مع ضرورة إشراك شركة التأمين أو صندوق التعويضات لضمان وصول الدعم المادي لمستحقيه وتخفيف وطأة المصاب عليهم.¹

وتكشف الممارسة القضائية عن إشكالية إجرائية تتمثل في صدور أحكام بمواجهة شركات التأمين دون استدعائها مما يضطر المتضرر إلى رفع دعوى مدنية جديدة لإدخالها في الخصومة، وهو ما يطيل أمد الحصول على التعويض في وقت يكون فيه المتضرر في أمس الحاجة إليه، وتزداد المسألة تعقيدا حين تكون المركبة تابعة للدولة، إذ يتولى الوكيل القضائي للخزينة العامة تمثيلها في هذه النزاعات.²

المبحث الثاني: دور صندوق ضمان السيارات في حماية الضحايا

إن الضحية التي تجد نفسها أمام مرتكب حادث مجهول الهوية أو عاجز عن التعويض لا تملك في الغالب سوى جراحها وصمتها، وهنا تكمن الحكمة التشريعية العميقة من إنشاء صندوق ضمان السيارات، إذ لم يكتف المشرع الجزائري بفرض التأمين الإلزامي وسيلة لحماية الضحايا، بل أدرك أن الواقع أوسع من أن تحتويه وثيقة تأمين، فهناك حوادث تقع دون أن يترك مرتكبها أثرا وأخرى يكون فيها المتسبب معسرا عاجزا عن الوفاء بالتزاماته، بل قد تتخلص شركات التأمين من مسؤوليتها في حالات يحددها القانون. أمام هذه الثغرات التي قد تحرم الضحية من أبسط حقوقها، أوجد المشرع الجزائري صندوق ضمان السيارات ليكون الملاذ الأخير لكل من أغلقت في وجهه أبواب التعويض، فهو ليس مجرد آلية تعويضية بل هو تجسيد حقيقي لمبدأ التضامن الاجتماعي الذي يرفض أن يدفع الإنسان ثمن إهمال غيره من جسده وكرامته، وأن يبقى وحيدا في مواجهة آلامه دون أن تمد إليه الدولة يد العدالة والإنصاف.

¹ لحاق عيسى، المرجع السابق، ص ص414.415 .

² عادل بوزيدة، وليد ثابتي، دور المنظومة الجزائرية في حماية حق الضحية المرورية في التعويض، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد 10، العدد 1، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة 1، 2019، ص 262.

وقصد الوقوف على فاعلية هذه الآلية يجب تبيان الأسس التي يقوم عليها هذا الصندوق من خلال الإطار القانوني لصندوق ضمان السيارات (المطلب الأول)، إجراءات التعويض عن طريق الصندوق (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الإطار القانوني لصندوق ضمان السيارات

يعد صندوق ضمان السيارات من أبرز الآليات التي ارساها المشرع الجزائري لضمان حماية ضحايا حوادث المرور، إذ أنشئ بموجب المرسوم التنفيذي رقم 04-103 تطبيقاً لأحكام المادة 117 من القانون 02-11 المتضمن قانون المالية لسنة 2003¹، ليكون مؤسسة عمومية تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي. وقد منحه المشرع بموجب المادة 27 من الأمر 74-15²، الأهلية القانونية الكاملة لتحمل التعويضات في الحالات التي يغيب فيها الغطاء التأميني، تجسيدا للالتزام الدولة بحماية حقوق المتضررين وصون كرامتهم، ولاستيعاب هذه الآلية استيعابا كاملا يقتضي التطرق إلى نشأة الصندوق وطبيعته القانونية (الفرع الأول)، الحالات القانونية لتدخل الصندوق (الفرع الثاني)، وشروط الاستفادة من تعويضات الصندوق (الفرع الثالث).

الفرع الأول: نشأة صندوق ضمان السيارات وطبيعته القانونية

حين يجد المتضرر نفسه أمام مرتكب حادث مجهول الهوية أو عاجز عن التعويض، تعتبر الحماية القانونية مجرد حبر على ورق ما لم يوجد كيان قانوني يتحمل عبء جبر الضرر بدلا عنه، وهذا بالضبط ما جاء صندوق ضمان السيارات ليقوم بتجسيده، فهو ليس مجرد هيئة إدارية بل هو تعبير صادق عن إرادة المشرع في ألا يضيع حق وكرامة أي إنسان بسبب خلل في منظومة التأمين، ويتمثل هذا في نشأة الصندوق (أولا)، طبيعته القانونية (ثانيا).

¹ انظر المادة 01 من المرسوم التنفيذي رقم 04-103، المؤرخ في 05 أبريل 2004، المتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات وتحديد قانونه الأساسي، الجريدة الرسمية، العدد 21، الصادرة في 07 أبريل 2004.

² انظر المادة 27 من الأمر 74-15 المعدل والمتمم، المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، المرجع السابق.

أولاً: نشأة صندوق ضمان السيارات

يستمد صندوق ضمان السيارات وجوده القانوني من المادة 70 من الأمر رقم 69-107¹، بوصفه هيئة اعتبارية تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال، وقد أراد المشرع من خلال هذا الكيان إيجاد ضمانات تشريعية تلتزم بجبر الأضرار الجسمانية التي تلحق بضحايا حوادث المرور أو ذوي حقوقهم، متى استعصى تحصيل التعويض من المسؤول عن الحادث سواء لعدم تحديد هويته أو لسقوط حقه في التغطية التأمينية أو لثبوت عجزه المالي عن الوفاء بالتزاماته، ومن أجل الحفاظ على التوازن المالي للصندوق حيث أقر المشرع له آلية الحلول القانوني التي تتيح له الحلول محل الضرر في الرجوع على المسؤول عن الضرر أو معيده التأميني لاسترداد ما تم صرفه من تعويضات.²

حرص المشرع على إحاطة عمل الصندوق بضوابط دقيقة تضمن وصول التعويضات لمستحقيه، حيث ترك للمرسوم التنفيذي مهمة تحديد كيفية سير الصندوق والأجهزة التي تشرف عليه بالإضافة إلى الإجراءات المؤقتة التي تضمن استمرارية خدماته، ويصدر هذا التنظيم بناء على اقتراح من وزير المالية لضمان وجود حماية مالية ثابتة ومستمرة تقف إلى جانب ضحايا الحوادث في أصعب ظروفهم.³

في إطار تطور السياسة الاجتماعية منذ الاستقلال، أتى القانون 88-31 بإدراج عناصر تتعلق بتمويله، وقد تم إعادة صياغة بعض مواد التنظيمية عبر المادتين 122 و123 من قانون المالية لعام 1990 مما يعكس التزام السلطات العمومية بتعزيز النهج الاجتماعي الذي تم اعتماده منذ تلك الفترة.⁴

¹ انظر المادة 70 من الأمر رقم 69-107، المؤرخ في 31 ديسمبر 1969، المتضمن قانون المالية لعام 1970، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 110، الصادرة في 31 ديسمبر 1969.

² لكصاسي سيد أحمد، مدى التزام صندوق ضمان السيارات بتعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في ظل القانون الجزائري، دفاثر السياسة والقانون، المجلد 15، العدد 1، جامعة أدرار، 2023، ص13.

³ انظر المادة 34 من الأمر 74-15 المعدل والمتمم، المتعلقة بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، المرجع السابق.

⁴ لكصاسي سيد أحمد، المرجع السابق ص13.

لم يكن صندوق ضمان السيارات وليد لحظة تشريعية واحدة، بل جاء ثمرة مسار تطوري متدرج عكس إدراك المشرع الجزائري المتنامي لحجم معاناة ضحايا حوادث المرور، ففي مرحلته الأولى قبل سنة 2004، عرف باسم الصندوق الخاص بالتعويضات بموجب الباب الثالث من الأمر 15-74، واكتفت المادة 27 منه بمنحه الشخصية المدنية دون بنية مؤسسية متكاملة، مما جعل دوره الحمائي قاصرا، أما في مرحلته الثانية بعد سنة 2004 صدر المرسوم التنفيذي رقم 103-04 المتعلق بإنشاء صندوق ضمان السيارات وتنظيمه وسيره، لينقله إلى مؤسسة عمومية تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي، وتمثل أمام القضاء بواسطة مديرها العام وفق المادة 16 فقرة 03 من المرسوم ذاته.¹

وهكذا تحول الصندوق من مجرد صندوق خاص بالتعويضات يتمتع بالشخصية المدنية في ظل الأمر 15-74، إلى مؤسسة عمومية كاملة الأهلية تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي وحق التقاضي بموجب المرسوم 103-04، وهو تحول جوهري عكس إدراك المشرع بأن حماية ضحايا الطريق تستوجب كيانا قانونيا قويا لا مجرد آلية تعويضية هشة.

ثانيا: الطبيعة القانونية للصندوق

صدر المرسوم التنفيذي رقم 103-04 في ظل الأمر 15-74 ليعالج الغموض الذي كان يشمل الطبيعة القانونية للصندوق، إذ أضفى عليه الشخصية المعنوية صراحة، وبموجب هذه الشخصية أصبح الصندوق يتمتع باستقلالية مالية تمكنه من إدارة أمواله الخاصة كما منح صلاحية القيام بكافة الأعمال الضرورية لضمان سيره المنتظم، زيادة على ذلك خول الأهلية الإجرائية الكاملة للممثل أمام الجهات القضائية عن طريق ممثله القانوني المؤهل غير أن هذه الاستقلالية لم تكن مطلقة، إذ ظل الصندوق خاضعا لرقابة الدولة ضمانا لحوكمة تسييره وملزما في الوقت ذاته بالامتثال للمعايير الدولية المعتمدة.²

¹ عبد الصمد رقيق، صندوق ضمان السيارات كآلية قانونية لضمان تعويض ضحايا حوادث المرور، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، المجلد 4، العدد 1، 2017، ص222.

² إيمان رتيبة شويطر، التدخل الاحتياطي للدولة في تعويض الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور غير المضمونة، مجلة العلوم الإنسانية، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، المجلد 32، العدد 1، 2021، ص97.

إن هذا التكييف القانوني ليس مجرد إجراء تنظيمي، بل هو تجسيد لالتزام الدولة بحماية الأفراد، إذ يمنح الصندوق كياناً قانونياً مستقلاً يتيح له التدخل كطرف أصيل لجبر الأضرار الجسمانية بعيداً عن أية غايات ربحية أو تجارية.¹

وبناء على ذلك يخضع الصندوق لوصاية الوزير المكلف بالمالية مما يعزز من دوره كأداة قانونية تضامنية تهدف إلى استعادة التوازن الاجتماعي وضمان حقوق الضحايا في الحالات الاستثنائية التي يغيب فيها المسؤول أو المؤمن.²

الفرع الثاني: الحالات القانونية لتدخل الصندوق

يعد صندوق ضمان السيارات ركيزة قانونية وإنسانية تجسد تضامن الدولة مع ضحايا الحوادث الجسمانية عند غياب التغطية التأمينية الأصلية، وبموجب المرسوم التنفيذي 04-103 يتدخل الصندوق كضامن احتياطي لجبر الأضرار وصون كرامة المتضررين الذين تعذر تعويضهم من المسؤول وذلك ضمن الحالات التالية:

أولاً: إذا ظل المسؤول عن الأضرار مجهول

تتحقق هذه الحالة عند وقوع حادث مرور تسبب في أضرار جسمانية أو وفاة مع تعذر تحديد هوية الفاعل أو المركبة. وهنا يتدخل الصندوق كضامن احتياطي لجبر ضرر الضحايا بدلاً من المسؤول المجهول.³

تعد حالة مجهولية المسؤول من أكثر فرضيات تدخل الصندوق شيوعاً وتكريساً لمبدأ حماية المتضرر من تقادم آثار الإصابة في ظل غياب المسؤول حيث أقر المشرع الجزائري التزام الصندوق بجبر هذه الأضرار بصفة احتياطية.⁴

¹ علي فيلالي، المرجع السابق، ص 315.

² انظر المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 04-103، المتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات وتحديد قانونه الأساسي، المرجع السابق.

³ خرشف عبد الحفيظ، حق ذوي الحقوق في التعويض، مذكرة ماجيستر، كلية الحقوق، جامعة يوسف بن خدة، الجزائر 1، 2012، ص 96.

⁴ طالب محمد، النظام القانوني لتعويض المؤمن لهم والغير، يوم دراسي حول المنازعات القضائية في ميدان التأمين بالشركة الوطنية للتأمين، باتنة، 2013، ص 8.

ثانياً: حالة سقوط الضمان عن المؤمن له

تتحقق هذه الحالة عندما يكون المسؤول عن الحادث معلوماً، غير أن شركة التأمين تشير حالة من حالات استبعاد المؤمن له من نطاق التأمين الإلزامي وفقاً لأحكام المواد من 03 إلى 05 من المرسوم 80-34 المتعلق بالإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، حيث يتكفل صندوق ضمان السيارات بصرف التعويضات المستحقة للضحايا ليحل محل المؤمن الذي انعدمت تغطيته التأمينية بموجب النص التنظيمي المذكور.¹

ثالثاً: إذا كانت التغطية التأمينية غير كافية:

تتمثل هذه الحالة في قصور التغطية المالية لعقد التأمين الإلزامي عن استيعاب القيمة الإجمالية للتعويضات المقررة قانوناً للضحايا، وأمام هذا العجز المالي للضمان المكتتب يقع على عاتق صندوق ضمان السيارات عبء تغطية الفارق المتبقي بما يكفل للمتضررين الحصول على جبر كامل للأضرار التي لحقت بهم.²

رابعاً: إذا كان غير مؤمن على المركبة

تختلف هذه الحالة عن الأولى كونها تقوم على أن يكون المتسبب في الحادث معلوماً، لكنه يفقد لصفة المؤمن له بسبب عدم اكتتابه لعقد تأمين إلزامي يغطي مسؤوليته المدنية، وأمام انتفاء الضمان التأميني للمركبة يتدخل الصندوق كجهة بديلة لتعويض الضحايا مانعاً بذلك ضياع حقوقهم الناشئ عن إخلال المسؤول بواجب التأمين الإلزامي.³

خامساً: في حالة العسر الكلي أو الجزئي للمسؤول عن الحادث

يعني أن المسؤول عن حادث المرور يلتزم متى كان ميسور الحال بأن يتحمل الآثار المالية المترتبة عن فعله الضار تجسيدا للمبادئ العامة للمسؤولية وتحقيقاً لمقتضيات العدالة القانونية، غير أنه في حالة ثبوت إعساره المالي كلياً أو جزئياً وتعذر الوفاء بالتعويض المستحق للضحية،

¹ خرشف عبد الحفيظ، المرجع السابق، ص 98.

² بن أوزينة أحمد، زيري بن قويدر، تدخل الدولة في تعويض المضرور جسمانياً بين الأصل والاحتياط، مجلة العلوم القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عمار ثلجي الأغواط، المجلد 10، العدد 1، 2019، ص 102.

³ انظر المادة 04 من المرسوم 04-103، المتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات وتحديد قانونه الأساسي، المرجع السابق.

يتدخل صندوق ضمان حوادث المرور لتحمل عبء التعويض وفقا للشروط والإجراءات التي يحددها القانون.¹

الفرع الثالث: شروط الاستفادة من تعويضات الصندوق

يقتضي الاستفادة من التعويض المستحق من صندوق ضمان السيارات كوفر لجملة من الشروط التي أقرها المشرع الجزائري، والتي تعد إطارا قانونيا منظما يحدد حالات تدخل الصندوق وضوابطه.

أولا: إثبات الجنسية الجزائرية

بمعنى أن جنسيتهم تكون جزائرية في الأصل أو بالتجنس أو أنهم أجنب لكن يقع محل إقامتهم في الجزائر أو أن هؤلاء الأجنب من قبل لدولتهم أن أبرمت اتفاقية سابقة مع الدولة الجزائرية يخص هذا الشأن، حيث المعاملة بالمثل ما بين الدول ذات السيادة.²

ثانيا: أن الحادث يفتح لهم حقا بالتعويض ضمن شروط الأمر 74-15 ولا يمكن أن يترتب عنه حق التعويض الكامل من جهة أخرى

يتم جبر الضرر من طرف الصندوق وفق القواعد التي نص عليها المادة 30 الأمر 74-15 تكريسا لمبدأ تلقائية التعويض وباعتبار الصندوق ضمانا احتياطيا فإنه لا يعتد باستحقاق التعويض أمامه في حال حصول الضحية على تعويض كامل من جهة أخرى، وذلك من أجل القضاء على ما يعرف بالازدواجية في جبر الضرر.³

¹ سعيد شنين، المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون، مذكرة ماجيستر، كلية العلوم الإسلامية، جامعة يوسف بن خدة، الجزائر، 2012، ص256.

² محمد بعجي، المرجع السابق ص311.

³ انظر المادة 30 من الأمر 74-15 المعدل والمتمم، المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، المرجع السابق.

ثالثا: إذا كان الشخص المسؤول عن الحادث بقي مجهولا أو معروفا لكنه غير مؤمن له أو سقط ضمانه

تتوقف مسؤولية الصندوق في هذه الحالة على ثبوت عدم القدرة المالية للمسؤول عن الضرر، سواء كان عجزا كليا أو جزئيا عن تنفيذ التزاماته المقررة وديا أو قضائيا، ويستدل قانونا على حالة الإعسار هذه من خلال إجراءات الإعذار حيث يعد انقضاء مهلة شهرين من تاريخ تبليغ المدين بالإخطار بالدفع دون جدوى أو رفضه الصريح له قرينة قانونية توجب تدخل الصندوق لحماية حق الضحية في التعويض.¹

المطلب الثاني: إجراءات التعويض عن طريق صندوق ضمان السيارات

تجسيدا لمبدأ الحماية الاجتماعية وضمانا لعدم ضياع حقوق ضحايا حوادث المرور، وضع المشرع الجزائري آليات إجرائية واضحة المعالم تهدف إلى تسهيل الوصول إلى التعويض العادل بأقل التكاليف الممكنة. ويتجسد هذا المسار الإجرائي في خيارين يبدأ أولهما بالإجراء الواجب للتعويض في حالة التسوية الودية (الفرع الأول)، الإجراء الواجب للتعويض أمام القضاء (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الإجراء الواجب للتعويض في حالة التسوية الودية

تكريسا لمبدأ الشفافية في إجراءات جبر الضرر وتعزيزا لفرص نجاح الحلول السلمية يقع على عاتق المسؤول عن الحادث المدين بالتعويض التزام قانوني وأخلاقي يتمثل في ضرورة إخطار صندوق ضمان السيارات بكل مشروع اتفاق ودي يدفع إلى تقدير أو دفع تعويضات عن الأضرار الجسمانية.

يتم هذا الإجراء بموجب مراسلة رسمية عن طريق رسالة موصى عليها مع الإشعار بالاستلام لضمان علم الصندوق بتفاصيل التسوية وتمكينه من ممارسة دوره الرقابي في حفظ توازن المراكز القانونية بين أطراف النزاع²، حيث يمنح المشرع صندوق ضمان السيارات مهلة زمنية

¹ إيمان رتيبة شويطر، المرجع السابق ص10.

² يوسف دلاندة، المرجع السابق ص27.

قدرها شهرين من تاريخ التبليغ عن موقفه تجاه التسوية الودية¹، وهي فترة تهدف إلى موازنة المصالح قبل اتخاذ قرار نهائي، ففي حال رفض الصندوق للمقترح الودي حيث يجد المصاب أو ذوي حقوقه أنفسهم أمام خيارين تمليهما إرادتهم في حماية مراكزهم القانونية، فإما المضي في الإجراءات القضائية لمواجهة الصندوق واستخلاص حقوقهم تحت رقابة المحكمة المختصة أو القبول الحر بالتعويض المقدم من المتسبب في الحادث، ويترتب عليها أثر قانوني حاسم يتمثل في انقضاء حق المطالبة بالتعويض أمام الصندوق مجدداً، تقديراً لمبدأ استقرار المعاملات ومنع الازدواجية في جبر الضرر الواحد.²

إن تفعيل هذه الرقابة الإجرائية يهدف بشكل كبير إلى ضمان عدالة التعويض وحماية المنظومة من استنزاف مواردها غير أن المشرع آثر تغليب الإرادة الإنسانية للمتضرر عند رفض الصندوق للتسوية، حيث منحه حرية الاختيار بين القضاء أو القبول بالتعويض الودي، ويعد هذا القبول الأخير بمثابة صلح نهائي يجسد مبدأ استقرار المعاملات، بما يكفل للمصاب حقه بكرامة ويحمي الصندوق من أي ملاحقة.³

الفرع الثاني: الإجراء الواجب للتعويض أمام القضاء

إن تكريس حق المتضرر في التعويض يتجاوز مجرد الاعتراف بالنص القانوني ليصل إلى إيجاد الضمانات الإجرائية التي تكفل تجسيده على أرض الواقع التي منحت الصندوق الخاص بالتعويضات ولاية التدخل أمام القضاء، وإن هذا المقتضى القانوني لا يمثل مجرد قاعدة إجرائية جامدة، بل هو تعبير عن إرادة المشرع في مرافقة الضحية إنسانياً لضمان عدم ضياع حقوقها الجسدية في مواجهة المسؤولين غير المؤمنين أو عند المنازعة في الضمان.⁴

نجد أن المسار الإجرائي لمواجهة الصندوق يمتد في مجال القضاء المدني والجزائي وفقاً لطبيعة الدعوى القائمة مع اشتراكهما في أحكام وضوابط موحدة تهدف في جوهرها إلى حماية

¹ انظر المادة 15 من المرسوم التنفيذي رقم 04-103، المتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات وتحديد قانونه الأساسي، المرجع السابق.

² محمودي فاطمة، المرجع السابق ص 376.

³ المادة 23 من المرسوم التنفيذي رقم 04-103، المرجع سابق.

⁴ انظر المادة 11 من المرسوم 80-34، المتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 07 من الأمر رقم 74-15 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، المرجع السابق.

المتضرر وذوي حقوقه وضمان نيلهم تعويضا عادلا ومنصفا، أمام القاضي الجزائي (أولا)، أمام القضاء المدني (ثانيا).

أولا: أمام القاضي الجزائي

أجاز المشرع الجزائري لصندوق ضمان السيارات التدخل في الخصومة القضائية أمام المحاكم الجزائية تبعا للدعوى العمومية، وذلك كضمانة قانونية وإنسانية لجبر الأضرار الجسمانية في الحالات التي يغيب فيها غطاء التأمين، وتفعيلا لهذا الدور يلزم القانون المصاب أو ذوي حقوقه بإخطار الصندوق رسميا بواقعة تأسسهم كأطراف مدنية بمجرد علمهم بتحديد تاريخ الجلسة، وذلك عن طريق رسالة موسى عليها مع الإشعار بالاستلام ويعد هذا الإجراء الجوهري شرطا أساسيا لضمان ممارسة الصندوق لمهامه والمحافظة على حقوق المتضررين في تحقيق تعويض عادل تحت رقابة القضاء.¹

يكيف وكيل الجمهورية الحادث إما جنحة في حال الوفاة أو تجاوز العجز 90 يوما، أو مخالفة إذا قلّ عن ذلك، حسب المادة 442 من قانون العقوبات، ويُعد هذا التكييف المنطلق الإجرائي لتمكين الضحايا من المطالبة بحقوقهم أمام القضاء²، وتجسيدا للحماية التي كرسها المشرع الجزائري لضحايا حوادث المرور أقر آلية إجرائية تكفل فعالية جبر الضرر، وذلك بإلزام مؤسسة التأمين بالتمثل أمام القضاء الجزائي بوصفها طرفا أصيلا في الخصومة متى ثبت تأمين المركبة المتسببة في الحادث، ويرمي هذا الإجراء إلى تسهيل سبل التقاضي أمام الضحية بتمكينها من مواجهة الضامن الفعلي للتعويض إلى جانب المتسبب في الحادث في آن واحد، مما يجنبها تشتت الإجراءات ويقلص آجال الحصول على التعويض المستحق.³

بذلك نجد أن هناك تضارب بين المادة 11 من المرسوم 80-37 وبين المادة 16 من القانون 88-31، وبوجود تناقص بين قانون ومرسوم فطبقا للمبادئ العامة في القانون يؤخذ بالترجى الهرمي لفئة القوانين وبالتالي يعتد بالقانون 88-31 في المادة 16 منه، وبذلك ينضم

¹ محمودي فاطمة، المرجع السابق، ص 377.

² بولقواس سناء، المرجع السابق، ص 339.

³ انظر المادة 16 من القانون رقم 88-31، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، المرجع السابق.

صندوق ضمان السيارات، إلى الدعوى العمومية بقوة القانون من أجل التأسيس وتقديم طلباته بواسطة ممثله القانوني.¹

يشكل التدخل القضائي ضد صندوق ضمان السيارات ضمانا فعالة لحماية حقوق ضحايا حوادث المرور غير المؤمنة، إذ يتحول الصندوق بموجبه من هيئة إدارية إلى ضامن نهائي ملزم بجبر الأضرار الجسمانية تحقيقا للغاية الإنسانية التي يرمي إليها المشرع.

ثانيا: أمام القاضي المدني

باعتباره صمام أمان اجتماعي وضمانة إنسانية لحماية ضحايا الحوادث المرور يتدخل صندوق ضمان السيارات ليعالج الأضرار التي لم يغطيها التأمين، ولأن العدالة تقتضي ألا يترك المتضرر لتقدير إداري منفرد، فقد كفل المشرع اللجوء إلى القاضي المدني كحصنٍ أخير للإنصاف، حيث يؤول الاختصاص للمحاكم المدنية لطلب التعويض من الصندوق في حالتين:

الحالة الأولى:

تقوم هذه الحالة على فرضية عدم تحديد هوية المسؤول عن الحادث، بحيث يبقى الفاعل مجهولا رغم مباشرة إجراءات البحث وفي هذه الحالة ينتهي المسار الجزائي إلى حفظ الملف من قبل وكيل الجمهورية، أو صدور أمر بالألا وجه للمتابعة عن قاضي التحقيق لعدم إمكانية إسناد الفعل إلى شخص معين، ويترتب على ذلك قانونا فتح المجال لتدخل صندوق ضمان السيارات حماية لحقوق الضحية وضمانا لعدم حرمانه من التعويض عن الأضرار اللاحقة به.²

الحالة الثانية:

تقوم هذه الحالة على عدم مباشرة الضحية أو ذوي الحقوق لإجراءات التأسيس كطرف مدني وذلك بتخلفهم عن حضور الجلسة رغم صحة تبليغهم قانونا، ويترتب عن ذلك أن الحكم الجزائي لا يفصل في الحقوق المدنية فتظل هذه الأخيرة محفوظة لهم دون أن يبت فيها، وفي

¹ حوالم حليلة، مسؤولية الدولة عن تعويض حوادث السيارات الغير مؤمن عليها، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، المجلد 6، العدد 2، 2014، ص166.

² المرجع نفسه، ص167.

مثل هذه الوضعية يتم اللجوء إلى استدعاء صندوق ضمان السيارات وفق القواعد العامة المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وذلك على الرغم من أن أحكام المادة 12 من المرسوم رقم 80-37 قد قررت تنظيمًا إجرائيًا خاصًا لاستدعاء الصندوق حيث تنص: " يتعين على المصابين وذوي الحقوق أن يوجهوا ضمن ظرف موسى عليه مع الإشعار بالاستلام، نسخة عن كل عريضة بافتتاح الدعوى تهدف لرفع القضية أمام المحاكم المختصة. بطلب تعويض موجه منهم ضد مرتكب الحادث عندما لا يكون مضمونًا بتأمين على السيارة".¹

ثالثًا: أحكام مشتركة في الدعوى ضد صندوق ضمان السيارات

تباشر إجراءات الحصول على التعويض من صندوق ضمان السيارات وفقًا لأحكام المرسوم رقم 80-37، بتقديم طلب مسبق من طرف الضحية أو ذوي حقوقه إلى الصندوق، وذلك قبل اللجوء إلى القضاء في إطار تكريس الطابع الودي والإجرائي لهذه المرحلة، ويشترط أن يقدم هذا الطلب داخل أجل خمس سنوات يحتسب من تاريخ وقوع الحادث إذا كان المسؤول مجهولًا أو من تاريخ اكتساب الحكم القضائي لقوة الشيء المقضي فيه إذا كان المسؤول معلومًا على أن سريان هذا الأجل لا يبدأ إلا من يوم علم المتضرر بالضرر اللاحق به، وفي المقابل يلتزم الصندوق بالبداية في الطلب خلال مدة لا تتجاوز شهرين من تاريخ استلامه سواء بالقبول أو الرفض وإلا جاز للمعني بالأمر اللجوء إلى القضاء ورفع دعوى ضد الصندوق، وفقًا لما تقضي به أحكام المادتين 15 و16 من ذات المرسوم بما يضمن حماية حق الضحية في التعويض ويحول دون المساس بمصالحه المشروعة.²

يعد تقديم طلب تعويض إلى صندوق ضمان السيارات إجراء مسبقًا ووجوبًا قبل اللجوء إلى القضاء، حيث يهدف إلى تمكين الصندوق من دراسة الطلب في إطار ودي ويرفق الطلب عند الاقتضاء بنسخة من الحكم القضائي على أن يلتزم الصندوق بالرد خلال أجل شهرين من تاريخ استلامه، وفي حال عدم الرد أو رفض الطلب، يحق للضحية أو ذوي حقوقه رفع دعوى تعويض أمام المحكمة المختصة وفقًا لأحكام المادتين 15 و16 من المرسوم رقم 80-37.³

¹ المرسوم 80-37 المؤرخ في 16 فيفري 1980، المتضمن شروط تطبيق المادتين 32 و34 من الأمر رقم 74-15 المتعلق بقواعد سير الصندوق والأجهزة الضابطة لتدخله، الجريدة الرسمية، العدد 08، الصادرة في 19 فيفري 1980.

² فتية تجيني، عيسى لحاق، المرجع السابق، ص 49.

³ رقيق عبد الصمد، المرجع السابق، ص 226.

عند سقوط الدعوى الموجهة ضد صندوق ضمان السيارات بفعل التقادم، حيث يظل للمصاب أو ذوي حقوقه مجال استثنائي للمطالبة بحقوقهم من خلال رفع طعن إلى الجهة الوصية ممثلة في وزير المالية يبينون فيه بصورة واضحة ومفصلة الأسباب والظروف التي حالت دون تقديم طلب التعويض ضمن الأجل القانونية، ويأتي هذا الإجراء في إطار تحقيق قدر من المرونة القانونية بما يراعي الأبعاد الإنسانية ويصون حقوق المتضررين قدر الإمكان.¹

¹ فتحة تجيني، عيسى لحاق، المرجع السابق، ص49.

خلاصة الفصل الثاني

يتبين من خلال ما تضمنه هذا الفصل أن المنظومة التشريعية الجزائرية أرست نظاما متكاملا لحماية ضحايا حوادث المرور، يرتكز على ركيزتين أساسيتين متكاملتين.

تتمثل الركيزة الأولى في نظام التأمين الإجباري على السيارات، الذي لا يعد مجرد التزام قانوني شكلي، بل وسيلة حماية فعلية تكفل للمضروب الحصول على تعويض عادل سواء عبر المسار الإداري بالتسوية الودية، أو عبر المسار القضائي متى تعذر الاتفاق، وذلك في مواجهة شركة التأمين بوصفها الضامن المباشر لحقوق المتضررين.

أما الركيزة الثانية فتتجسد في صندوق ضمان السيارات، الذي جاء ليسد الفراغ القانوني في الحالات التي يعجز فيها نظام التأمين عن توفير الحماية، كحوادث المركبات غير المؤمنة أو مجهولة الهوية، إذ يتحول الصندوق إلى ضامن نهائي ملتزم بجبر الأضرار الجسمانية، سواء بالطريق الودي أو القضائي ضامنا لعدم ضياع حقوق الضحايا.

وفي ضوء ما سبق، يتجلى أن المشرع الجزائري لم يكتف بتقرير الحماية الموضوعية فحسب بل أرسى منظومة إجرائية متوازنة تضمن فعليتها على أرض الواقع، سواء عبر مسار التسوية الودية أو اللجوء القضائي لتتكامل الآليتان في تشكيل درع قانوني يكفل جبر الضرر الجسmani مهما كانت ملابسات الحادث، انتصارا للإنسان وصونا لكرامته.

خاتمة

إن موضوع التعويض عن الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور يعد من المواضيع القانونية ذات الأهمية البالغة، بالنظر إلى ارتباطه المباشر بحماية الإنسان وسلامته الجسدية وكذا لما تسببه حوادث المرور من آثار خطيرة تمس الفرد والمجتمع على حد سواء. وقد سعى المشرع من خلال مختلف القواعد القانونية المنظمة للمسؤولية المدنية والتأمين الإجباري وصندوق ضمان السيارات إلى وضع منظومة قانونية تهدف إلى حماية الضحايا وتمكينهم من الحصول على تعويض عادل عن الأضرار التي تلحق بهم.

يتميز الضرر الجسماني في حوادث المرور بخصوصية تجعله من أكثر الأضرار استحقاقا للحماية القانونية باعتباره يمس سلامة الإنسان الجسدية والنفسية، هذا الأمر دفع المشرع إلى تطوير قواعد المسؤولية المدنية بما يتلاءم مع طبيعة هذا النوع من الحوادث، والانتقال تدريجيا من التشدد في إثبات الخطأ إلى تبني آليات قانونية أكثر مرونة هدفها الأساسي حماية الضحية وتيسير حصولها على التعويض.

فالتأمين الإجباري على المركبات يشكل آلية أساسية لضمان تعويض ضحايا حوادث المرور، حيث يساهم في تخفيف الأعباء المالية عن المسؤول المدني ويوفر للمتضرر ضمنا للحصول على التعويض. غير أن فعالية هذا النظام قد تواجه في بعض الأحيان عدة صعوبات عملية، سواء من حيث طول إجراءات التعويض أو النزاعات المتعلقة بتقدير الأضرار وقيمة التعويض المستحق.

ومن جهة أخرى تبين أن صندوق ضمان السيارات يؤدي دورا هاما في سد الفراغ الذي قد ينشأ في الحالات التي يتعذر فيها الرجوع على المسؤول عن الحادث أو شركة التأمين خاصة في حالات فرار المتسبب في الحادث أو انعدام التأمين، مما يعكس حرص المشرع على عدم ترك الضحية دون حماية قانونية أو تعويض.

ورغم الجهود التشريعية المبذولة في هذا المجال إلا أن الدراسة أظهرت وجود بعض النقائص العملية والقانونية التي قد تؤثر على فعالية نظام التعويض، من بينها بطء الإجراءات وصعوبة إثبات بعض الأضرار الجسمانية، إضافة إلى عدم كفاية بعض التعويضات مقارنة بحجم الضرر اللاحق بالضحية.

وعليه، يمكن الإجابة عن الإشكالية المطروحة والمتمثلة في مدى فعالية النظام القانوني الجزائري لتعويض الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث المرور وهل يوفر الحماية القانونية الكافية لضحاياه، بالقول أن المشرع الجزائري قد نجح إلى حد كبير في إرساء نظام قانوني يوفر حماية معتبرة للضحايا من خلال توسيع نطاق التعويض واعتماد التأمين الإجباري وصندوق ضمان السيارات كآليتين أساسيتين لضمان حقوق المضرورين، غير أن هذه المنظومة لا تزال تواجه بعض الصعوبات العملية والإجرائية التي قد تؤثر على سرعة حصول الضحايا على التعويض الكامل والعادل.

وقد تم التوصل إلى جملة من النتائج أهمها:


- يعد الضرر الجسمني من أهم الأضرار التي تستوجب الحماية القانونية نظرا لمساسه المباشر بسلامة الإنسان الجسدية والنفسية.
- لا يقتصر التعويض عن الأضرار الجسمانية على جبر الضرر المادي فقط، بل يمتد ليشمل مختلف الآثار المترتبة عن الإصابة وفقاً لما يحدده القانون.
- شهد أساس المسؤولية المدنية في مجال حوادث المرور تطوراً ملحوظاً من المسؤولية القائمة على الخطأ إلى المسؤولية المرتبطة بحراسة المركبة والمخاطر الناجمة عنها.
- اعتمد المشرع الجزائري نظام التأمين الإجباري على المركبات بهدف ضمان حصول الضحايا على التعويض حتى في الحالات التي يتعذر فيها التنفيذ على المسؤول عن الحادث.
- يشكل صندوق ضمان السيارات آلية قانونية هامة لحماية الضحايا في الحالات التي لا يمكن فيها الحصول على التعويض من المسؤول أو شركة التأمين.
- تساهم آليات التسوية الودية في تسريع إجراءات التعويض وتخفيف العبء عن الجهات القضائية.
- رغم فعالية المنظومة القانونية الحالية، فإن بعض الإجراءات الإدارية والقضائية قد تؤدي إلى تأخر حصول الضحايا على التعويض المستحق.

وفي ضوء ما سبق يمكن اقتراح جملة من التوصيات من أهمها:

- مراجعة بعض النصوص القانونية المتعلقة بإجراءات التعويض بهدف تبسيطها وتسريع الفصل في ملفات ضحايا حوادث المرور.
 - تعزيز الرقابة على شركات التأمين لضمان احترام الآجال القانونية المحددة لتسوية ملفات التعويض.
 - تطوير آليات الرقمنة في معالجة ملفات التعويض بما يسمح بتقليص الإجراءات الإدارية وتسهيل التواصل بين الضحايا وشركات التأمين.
 - تدعيم دور صندوق ضمان السيارات وتوسيع نطاق تدخله بما يضمن حماية أكبر للضحايا في الحالات الاستثنائية.
 - العمل على توحيد المعايير المعتمدة في تقدير التعويض عن الأضرار الجسمانية بما يحقق المساواة بين الضحايا ويحد من التفاوت في مبالغ التعويض.
 - تكثيف برامج التوعية المرورية للحد من حوادث المرور وتقليل أثارها البشرية والاقتصادية.
 - تشجيع الدراسات القانونية المتخصصة في مجال تعويض الأضرار الجسمانية لمواكبة التطورات التشريعية والقضائية في هذا المجال.
- وفي الأخير، يبقى موضوع التعويض عن الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور من المواضيع القانونية المتجددة التي تتطلب مواصلة البحث والتطوير التشريعي بما يضمن تحقيق التوازن بين مصالح الضحايا والجهات الملزمة بالتعويض، ويكرس الحماية القانونية الفعالة لحق الإنسان في السلامة الجسدية وجبر الأضرار التي تلحق به.

الملاحف

الملحق رقم (1) :

		الشركة الوطنية للتأمين SOCIETE NATIONALE D'ASSURANCE	
وفقا للشروط العامة النموذجية الحاملة للتأمين رقم 01 المؤرخة في 2010/03/15 و م/م.ت. التي يقر المكتب بالإطلاع عليها و بناءا على الشروط الخاصة التالية و الاتفاقية الخاصة المحتمل إلحاقها. تؤمن الشركة الوطنية للتأمين :		شركة مساهمة برأس مال قدره 30 مليار دينار جزائري المقر الإجتماعي حي الأعمال - باب الزوار - الجزائر السجل التجاري B/00/0012692 الهاتف : 021 22 50 00 / 021 22 50 50 / 021 22 51 51	
الشروط الخاصة لعقد تأمين السيارات CONDITIONS PARTICULIERES DU CONTRAT D'ASSURANCE AUTOMOBILE			
Police Direction Régionale : Agence : Code : Adresse : Date d'effet : Date d'expiration : Heure de souscription :	عقد التأمين المديرية الجهوية : وكالة الإكتتاب : الرمز : العنوان : العقد تاريخ سريان : تاريخ نهاية العقد : ساعة الإكتتاب :	N° Att رقم الشهادة Avenant N° police	
Assuré	المؤمن له	Souscripteur	المكتب
Nom et Prénoms : Raison sociale : Identifiant fiscal : Profession : Adresse : N° de Tél :	اللقب و الاسم : اسم المؤسسة : الرمز الجبائي : المهنة : العنوان : الهاتف :	Nom et Prénom : Raison sociale : Né (e) le : Sexe : N° de Tél :	اللقب و الاسم : اسم المؤسسة : ولد (ت) في : الجنس : الهاتف :
Permis de conduire	المركبة	المقطورة	المقطورة
Permis de conduire N°: Délivré le :	Catégorie : الصنف : سلمت في :	رقم رخصة السياقة : سلمت في :	رقم رخصة السياقة : سلمت في :
Véhicule Assuré	المركبة	Remorque	المقطورة
Marque : Genre : Usage : Energie : Puissance : Type : Zone :	الصنف : النوع : الاستعمال : الطاقة : القوة : الطراز : المنطقة :	N° châssis : N° imm : Date MEC : PTC / CU : Nombre de places : Valeur à Neuf : Valeur Vénale :	رقم التلسلي : رقم التسجيل : تاريخ أول استعمال : جملة الحمولة المقيدة : عدد الركاب : القيمة الأولية : القدر السوقية :
Garanties et limites de couvertures		الضمانات والمنوحة	
Garanties Capital assuré Franchises Prime Nette		Garanties Capital assuré Franchises Prime Nette	
Réductions / Majorations		التخفيضات / الإضافات	
Bonus/ Malus : Maj âge : Maj permis : Maj Mat Inf Maj Turbo :	العلاوة / الرادع : إضافة السن : إضافة رخصة السياقة : زيادة م س الائتهاب : زيادة توربو :	Décompte de la prime à payer Prime nette : Accessoires : TVA : FGA : DTD : DTG : Prime totale الإجمالي القسط : (Dont quittance) En lettres :	
Fait à : حرر- le :		P/la SAA ع/الشركة الوطنية للتأمين	
Lu et approuvé après avoir pris connaissance des Conditions Générales.		فرئ و صودق عليه مع الإقرار بالاطلاع على الشروط العامة لعقد تأمين السيارات.	

تابع الملحق رقم (1) :

الشروط الخاصة

تخضع هذه الشروط الخاصة للأمر رقم 07 / 95 الصادر في 25 / 01 / 1995 المعدل و المتمم بالقانون 04 / 06 الصادر في 20 / 02 / 2006 وكذا القانون رقم 88 / 31 المؤرخ في 19 / 07 / 1988 المعدل و المتمم للأمر رقم 74 / 15 الصادر في 30 / 01 / 1974 و المتضمن الإلزامية التأمين على السيارات و نظام التعويض على الأضرار.

الشروط :

لا تنطبق على هذا العقد إلا الشروط التي تمت المصادقة عليها بموجب تصريحات المكتب على الوجه الأول لعقد التأمين على السيارات مع مراعاة أحكام النصوص القانونية الواردة في دفتر الشروط العامة.

- 1 - شرط نقل الغير: يمتد ضمان هذا العقد ليعطي العواقب المالية للمسؤولية المدنية تجاه الأشخاص المنقولين مجاناً بواسطة المركبة في حدود عدد المقاعد المرخص بها قانوناً في البطاقة الزمائية و هذا مع مراعاة أحكام المادتين (13) و (14) من الأمر 15 / 74.
- 2 - شرط خاص بالمقطورة: يمتد ضمان هذا العقد ليعطي العواقب المالية للمسؤولية المدنية في حالة ربط المركبة موضوع هذا العقد بمقطورة لا يتجاوز وزنها الإجمالي لحمولة 750 كغ.
- 3 - شرط نقل المواد سريعة الإلتهاب: إذا دفع المؤمن له عند اكتتاب العقد، قسطاً إضافياً لتغطية الأضرار الناتجة عن نقل المركبة لمواد قابلة للإلتهاب، مواد متفجرة، مواد قارضة أو محروقات لا تتجاوز 500 كغ أو 600 لتر، يعنى من تطبيق قاعدة التخفيض التناسبية في حالة وقوع الحادث والعكس صحيح.
- 4 - شرط رخصة السياقة (أقل من سنة): إذا دفع المؤمن له عند اكتتاب العقد، قسطاً إضافياً عن حيازته لرخصة سياقة مستخرجة منذ أقل من سنة من المصالح الإدارية المختصة، يعنى من تطبيق قاعدة التخفيض التناسبية في حال وقوع الحادث والعكس صحيح.
- 5 - شرط السن: إذا دفع المؤمن له عند اكتتاب العقد، قسطاً إضافياً إذا كان سنه يقل عن خمس وعشرون (25) سنة، يعنى من تطبيق قاعدة التخفيض التناسبية في حال وقوع الحادث والعكس صحيح.
- 6 - شرط تأمين المركبات التابعة لوكالة كراء السيارات: يلتزم صاحب وكالة كراء السيارات بعدم كراء المركبات لأشخاص نقل أعمارهم عن 25 سنة و الحاملين لرخص سياقة أقل من سنة واحدة (01) و كل مخالفة لهذا شرط يسلط الحق في الضمان مباشرة.
- 7 - شرط الحصول على التخفيض الخاص بالموظفين: يصرح المكتب بأنه (أ) في خدمة مباشرة، دائمة وفعلة، لصالح إدارة تابعة للدولة، للولايات أو لمؤسسات عمومية واقعة تحت وصاية جهاز من أجهزة الدولة.
- 8 - شرط خصم الرسوم: في حالة وقوع حادث، تصب التعويضات المدنية المستحقة للمؤمن له على أساس قيمة قطع الغيار التي يحددها الخبير في تقرير الخبرة (بالرسوم أو بدون رسوم على حسب عند التأمين وكذا النظام الضريبي الخاص له بالنسبة للمركبات ذات الإستعمال التجاري).
- 9 - شرط التقدم: تخضع نسبة التقدم التي يحددها الخبير على أساس سن المركبة و حالتها في محضر الخبرة من مبلغ التعويض عن الأضرار الناتجة عن الحادث.
- 10 - شرط الإقتطاع: في حالة وقوع الحادث، تخضع الشركة مبلغ الإقتطاع حسب طبيعة المركبة موضوع العقد، و هذا في حالة تجاوز مبلغ الأضرار لقيمة الإقتطاع، و بخلاف ذلك لا تعرض هذه الأضرار، و تحدد هذه الإقتطاعات كما يلي:

أضرار التصادم DC			ضمان التأمين الشامل DASC			
الرمز	الضمان	حدود الإقتطاع	ضمان أضرار التصادم (بم/ DV/VV السوق			
الاستعمال	نسبة الإقتطاع	الحد الأدنى للإقتطاع	الحد الأقصى للإقتطاع			
السيارات السياحية ذات وزن أقل من 3,5 طن	5 %	2500,00 دج	7000,00 دج			
السيارات الفخمة ذات وزن أكثر من 3,5 طن	5 %	2500,00 دج	7000,00 دج			
السيارات الفخمة ذات وزن أكثر من 3,5 طن	10 %	2500,00 دج	15000,00 دج			
السيارات المخصصة لنقل المسافرين - المسافات الطويلة -	10 %	2500,00 دج	15000,00 دج			
السيارات المخصصة لنقل المسافرين - النقل الحضري -	5 %	2500,00 دج	10000,00 دج			
السيارات المخصصة لنقل المسافرين - نقل العمال -	5 %	2500,00 دج	10000,00 دج			
السيارات المعدة للكرام	10 %	5000,00 دج	25000,00 دج			

في حال الإحتراق الكلي للمركبة أو سرقة المركبة يقطع مبلغ 5000,00 دج بالنسبة لإتسار الزجاج يتم الإقتطاع مبلغ 2500,00 دج.

تنبيه

- 1 - في حالة وقوع حادث يتعين على المؤمن له التصريح بذلك لدى الوكالة التي تم الإكتتاب أمامها، و في حال الضرورة يمكن التصريح بالحادث لدى أقرب وكالة للشركة الوطنية للتأمين على مستوى القرب الوطني و ذلك خلال سبعة أيام و تخضع إلى ثلاثة أيام في حالة السرعة.
- 2 - لا يكرس تقرير الخبرة المنجز عند وقوع الحادث حداً في التعويض و إنما يعتبر مجرد تقييم للأضرار.

الملحق رقم (2) :

 الشركة الوطنية للتأمين Société Nationale d'Assurance		ختم وتوقيع رقم الوكالة عنوان
المرسوم رقم 85-80 الصادر في 30-04-1985 قرار اعتماد الشركة الوطنية للتأمين في 6 أبريل 1998 المقر المركزي : حى الأشمال - باب النهار - الجزائر		
شهادة تأمين السيارة الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30-01-1974 المعدل و المتمم بالقانون 88-31 الصادر في 19 يوليو 1988 المرسوم رقم 80-34 المؤرخ في 16-02-1980		
اسم و لقب و عنوان المؤمن له الاسم و اللقب بالأحرف اللاتينية سيارة المفعول		
من رقم عقد التأمين المركبة لصف النوع رقم التسجيل		
لا تمثل هذه الشهادة سوى فريضة على التأمين يقدمها المؤمن		

 الشركة الوطنية للتأمين Société Nationale d'Assurance		ختم وتوقيع رقم الوكالة عنوان
المرسوم رقم 85-80 الصادر في 30-04-1985 قرار اعتماد الشركة الوطنية للتأمين في 6 أبريل 1998 المقر المركزي : حى الأشمال - باب النهار - الجزائر		
شهادة تأمين السيارة الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30-01-1974 المعدل و المتمم بالقانون 88-31 الصادر في 19 يوليو 1988 المرسوم رقم 80-34 المؤرخ في 16-02-1980		
اسم و لقب و عنوان المؤمن له الاسم و اللقب بالأحرف اللاتينية سيارة المفعول		
من رقم عقد التأمين المركبة لصف النوع رقم التسجيل		
لا تمثل هذه الشهادة سوى فريضة على التأمين يقدمها المؤمن		

الملحق رقم (3) :

CONSTAT AMIABLE D'ACCIDENT AUTOMOBILE

معاينة ودية لحادث سيارة

à signer obligatoirement par les deux conducteurs

وقع هذه المعاينة إجباريا من طرف السائقين

Ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité, mais un relevé des identités et des faits, servant à l'accélération du règlement.

لا تشكل إقرارا بالمسؤولية بل كشفًا للبيانات و الوقائع قصد الإسراع بالتنسيقية

Date d'accident le 19/01/2022 heure: 17:10

الساعة 20 أريخ الحادث في

Lieu précis: RN 24 chemin des côtes

مكان بالضبط:

Dégâts matériels autres qu'aux véhicule A et B

Oui Non

تسائر المادية اللاحقة بغير السيارتين أ و ب

Témoins: Nom et adresse s'il s'agit de passagers d'un véhicule

شهود: الإسم و العنوان. وإذا تعلق الأمر بمسافرين في إحدى السيارتين بين أيهما أ أو ب

Véhicule A سيارة أ
 Véhicule: HYUNDAI
 Marque, Type: ACCENT
 N° d'immatriculation: 1-114-16
 Venant de: RN 24
 Allant vers: ABBIN
 Assuré (voir attest, d'assurance):
 Nom:
 Prénom: NADIA
 Adresse: CARUE MALIKA
 Ste d'assurances: 3202/110003322
 N° police:
 Attest valable du 19/01/21 au 01/02/22
 Agence:

- Mettre une croix (x) dans chacune des cases utiles
- اجعلوا علامة (x) داخل إحدى الحالات الصالحة
- 1) Heurtait à l'arrière, en roulant dans le même sens et sur la même file
 - 2) Roulait dans le même sens et sur une file différente
 - 3) Roulait en sens inverse
 - 4) provenait d'une chaussée d'ifférente
 - 5) Venait de droit (dans un carrefour)
 - 6) S'engageait sur une place à sens giratoire
 - 7) Roulait sur une place à sens giratoire
 - 8) En stationnement
 - 9) Quitait un stationnement
 - 10) Pronait un stationnement
 - 11) Reculait
 - 12) Doublait
 - 13) Dépassement irrégulier
 - 14) Changeait de file
 - 15) Virait à droite
 - 16) Virait à gauche

Véhicule B سيارة ب
 HYUNDAI I10
 HYUNDAI ATOS
 M.806
 M.806
 AMTIK NTAFAAT
 مؤمن له (انظر شهادة التأمين):
 لقب:
 اسم: SAMIR
 عنوان: Village AMTIK
 NTAFAAT Bgama
 شركة التأمين: SAA
 رقم وثيقة التأمين: 3202/110003322
 شهادة صالحة من 27/07/18 إلى 28/01/21
 وكالة: Bgama B 3202
 لسانق (انظر رخصة السياقة):
 لقب:
 إسم: SAMIR
 لعنوان: Village AMTIK
 NTAFAAT Bgama
 رقم رخصة السياقة: 06/06/01
 لسلطة في: 24/01/2014
 من طرف ولاية: Bgama
 من صنف: أ ب ج د هـ
 (أشير للصف في دائرة)

Conducteur (voir permis de conduire):
 Nom:
 Prénom: RADIA
 Adresse: Boujeblaten
 Spich: Abmed
 Permis de conduire N°:
 Délivré le: 28/09/2021
 Par la wilaya de: Bgama
 Catégorie A1 A B C D E F
 (entourer la catégorie)

Indiquer par une flèche le point de choc initial



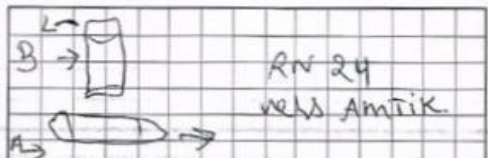
Dégâts apparents: dom chape de gauche

- 17) S'engageait dans un parking un lieu privé, un chemin de terre
- 18) Sortait d'un parking, d'un lieu privé, d'un chemin de terre
- 19) Empiétait sur la partie de la chaussée réservée à la circulation en sens inverse.
- 20) Roulait en sens interdit
- 21) Inobservation d'un signe de priorité
- 22) Faisait un demi-tour
- 23) Ouvrait une portière

Indiquer le nombre de cases marquées d'une croix

بيّنوا عدد الحالات التي جعلت فيها علامة (x)

Croquis de l'accident



Indiquer le point de choc initial



Dégâts apparents: dom chape de gauche

Indiquer le nombre de cases marquées d'une croix

Croquis de l'accident



Ne rien modifier au constat après éducation des examinateurs

Signature des conducteurs

إمضاء السائقين

لا تغيروا للمعاينة بعد فصل النسخ

تابع الملحق رقم (3) :

DECLARATION: à remplir par l'assuré et à transmettre dans les sept jours à son assureur (dans les trois jours en cas de vol du véhicule) **Ord. 95/07**

مريخ : يملأ هذا التصريح من طرف المؤمن له ويرسل في ظرف 7 أيام
مؤمن (في 3 أيام في حالة سرقة السيارة)

1) Nom de l'assuré : **RADIA**
Profession : **Galorie** Tél : **06 66 66 66 66**

2) Plan :
Designier les véhicules par A et B conformément au recto
Faire figurer :
- Tracé des voies
- La direction des véhicules
- Leur position au moment du choc

مخطط
السيارتين بحرفي أ و ب
للصفحة الأولى
بها كذلك :
مخطط الطرق
اتجاه السير
موضعها وقت الاصطدام

3) Circonstances de l'accident : **en faisant demi-tour pour aller vers AMRIUM l'assuré au moment de faire marche arrière l'adressaire est passé en s'approchant à la vitesse**
ظروف الحادث :
هل حذر
من طرف الدرك الوطني
من طرف الشرطة
الإيجاب : فرع أو محافظة الشرطة المتخمة

4) A-t-il été établi :
Un procès-verbal de gendarmerie ?
Un rapport de police ?
Si oui : Brigade ou commissariat de

5) Conducteur du véhicule assuré est-il le conducteur habituel du véhicule ?
Réside-t-il habituellement chez l'assuré ?
Date de naissance :

6) Véhicule assuré : lieu habituel du garage :
Quel est le motif du département ?
Expertise des dégâts : garage ou le Véhicule sera visible
Quand ?
a été volé, indiquer son numéro dans la série du type :
est gagé : nom et adresse de l'organisme de crédit :
est un poids lourd : poids total en charge
était attelé à un autre véhicule (tracteur ou remorque) au moment de l'accident, indiquer le numéro d'immatriculation de cet autre véhicule :
Poids total en charge
Nom de la société qui l'assure :
N° de Police :

7) Dégâts matériels autre qu'aux véhicules A et B (nature et importance)
Nom et adresse du propriétaire

8) Blessé (s) :
Nom et prénom :
Age :
Adresse :
Profession :
Caisse de sécurité Sociale et immatriculation :
Nature et gravité des blessures :
Situation au moment de l'accident : (Piéton, Passager du véhicule A ou B)
soins, hospitalisation à :

في يوم :
مخاض المؤمن له :
A..... le.....
Signature de l'assuré

قائمة المصادر

والمراجع

أولاً: المصادر

❖ القرآن الكريم

1. سورة الفرقان.
2. سورة قريش.

❖ النصوص القانونية

- النصوص التشريعية

1. الأمر رقم 66-155 المؤرخ في 8 جوان 1966، المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، الجريدة الرسمية، العدد 48، الصادر في 10 جوان 1966، المعدل والمتمم بالأمر رقم 69-73 المؤرخ في 16 سبتمبر 1969، الجريدة الرسمية، العدد 80، الصادر في 19 سبتمبر 1969.
2. الأمر 66_156 مؤرخ في 8 جوان 1966، يتضمن قانون العقوبات، الجريدة الرسمية، العدد 49، الصادر في 11 جوان 1966، المعدل والمتمم بالقانون رقم 24-06 المؤرخ في 28 أبريل 2024، الجريدة الرسمية، العدد 30، الصادر في 30 أبريل 2024.
3. الأمر رقم 69-107 المؤرخ في 31 ديسمبر 1969، المتضمن قانون المالية لعام 1970، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 110، الصادرة في 31 ديسمبر 1969.
4. الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 جانفي 1974، المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 15، الصادر في 19 فيفري 1974، المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31، المؤرخ في 19 جويلية 1988، الجريدة الرسمية، العدد 29، الصادر في 20 جويلية 1988.
5. الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني الجزائري المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 78، الصادر في 30

سبتمبر 1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 جوان 2005، يتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية، العدد 44، الصادر في 27 فيفري 2005.

6. الأمر 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995، المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 13، الصادر في 08 مارس 1955، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04، المؤرخ في 20 فيفري 2006، الجريدة الرسمية، العدد 15، الصادر في 12 مارس 2006.

- النصوص التنظيمية

1. المرسوم 80-36 المؤرخ في 16 فيفري 1980 المتضمن شروط تطبيق الخاصة بطريقة تقدير نسب العجز ومراجعتها المتعلقة بالمادة 20 من الأمر 74-15، الجريدة الرسمية، العدد 8، الصادر في 16 فيفري 1980.
2. مرسوم رقم 80-34 مؤرخ في 16 فبراير سنة 1980، يتضمن تحديد لشروط تطبيق المادة 7 من الأمر رقم 74-15 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 8، صادر في 19 فيفري 1980.
3. المرسوم التنفيذي 80-35 المؤرخ في 16 فبراير 1980 المتضمن تحديد شروط تطبيق الإجراءات الخاصة بالتحقيق في الأضرار ومعاينتها التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر 74-15.
4. المرسوم 80-37 المؤرخ في 16 فيفري 1980، المتضمن شروط تطبيق المادتين 34.32 من الأمر رقم 74-15 المتعلق بقواعد سير الصندوق والأجهزة الضابطة لتدخله، الجريدة الرسمية، العدد 08، الصادرة في 19 فيفري 1980.
5. القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 46، الصادر في 19 أوت 2001، المعدل والمتمم بالقانون رقم 17-05 المؤرخ في 16 فيفري 2017، الجريدة الرسمية، العدد 12، الصادر في 22 فيفري 2017.

6. المرسوم التنفيذي رقم 04-103 المؤرخ في 05 أفريل سنة 2004، المتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات وتحديد قانونه الأساسي، الجريدة الرسمية، العدد 21، الصادرة في 07 أفريل 2004.
7. المرسوم رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004، يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 76، الصادر في 28 نوفمبر 2004، المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 11-376 المؤرخ في 12 نوفمبر سنة 2011، الجريدة الرسمية، العدد 62، الصادر في 20 نوفمبر 2011.

ثانيا: المراجع

❖ الكتب

1. إبراهيم أنيس وآخرون، معجم الوسيط، الطبعة 4، مكتبة الشروق الدولية، مصر، 2004.
2. أبي الفضل جمال الدين محمد بن مكرم ابن منظور، لسان العرب، الطبعة 1، دار صادر، بيروت، 1997.
3. المرسي أبو حسن بن سيده، المحكم والمحيط الأعظم، الطبعة 1، دار الكتب العلمية، دون سنة نشر، بيروت.
4. العوجي مصطفى، القانون المدني للمسؤولية المدنية، الجزء 2، الطبعة 2، منشورات الحقوقية، لبنان، 2004.
5. بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء 2، طبعة 1، ديوان المطبوعات الجزائرية الجامعية، الجزائر، 1999.
6. بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني، الجزء 2، الطبعة 5، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008.
7. جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، الطبعة 3، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003.

8. حسن حنتوش الحسناوي، التعويض القضائي في نطاق المسؤولية العقدية، بدون طبعة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999.
9. دنون سمير سهيل، المسؤولية المدنية عن فعل الآلات الميكانيكية والتأمين الإلزامي عليها، بدون طبعة، المسؤولية الحديثة للكتاب، لبنان، 2005.
10. سليمان مرقص، الوافي في شرح القانون المدني، الطبعة 5، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1992.
11. شريف الطباخ، التعويض في حوادث السيارات في ضوء القضاء والفقه، بدون طبعة، دار الفكر الجامعي، مصر، 2007.
12. عبد الحكيم فودة، التعويض المدني-المسؤولية المدنية التعاقدية والتقصيرية -، بدون طبعة، دار المطبوعات الجامعية، مصر، بدون سنة نشر.
13. عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، بدون طبعة، دار الخلد ونية، الجزائر، 2016.
14. عبد المجيد عامر شيبوب، التعويض عن الأضرار البدنية الناشئة عن حوادث المرور، بدون طبعة، دار الكتب القانونية، مصر، 2006.
15. علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري (المسؤولية عن فعل الغير - والمسؤولية عن فعل الأشياء-التعويض)، الطبعة 3، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994.
16. علي فيلالي، الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض، الطبعة 3، موفم للنشر، الجزائر، 2013.
17. فاضلي إدريس، المسؤولية المدنية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، بدون طبعة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2006.
18. محمد حسين منصور، أحكام التأمين، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2003.

19. محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2005.
20. محمد عبد الغفور العماوي، التعويض عن الأضرار الجسدية والأضرار المجاورة لها، دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون، الطبعة 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2012.
21. محمد مرتضى بن محمد حسيني الزبيدي، تاج العروس من جواهر القاموس، الجزء 11، الطبعة 1، دار الكتب العلمية، بيروت، 2007.
22. يوسف دلاندة، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور، بدون طبعة، دار هومه، الجزائر، 2005.

❖ الأطروحات والمذكرات

- الأطروحات

1. زنون عمار، تطور نظام التعويض في المسؤولية المدنية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيارت، 2022.
2. كيجل كمال، الاتجاه الموضوعي في المسؤولية عن حوادث السيارات ودور التأمين، شهادة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة أبوبكر بلقايد، تلمسان، 2007.
3. محمودي فاطيمة، المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2011.
4. محمد بعجي، المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2008.

- رسائل الماجستير

1. بحماوي الشريف، التعويض عن الاضرار الجسمانية بين الأساس التقليدي للمسؤولية المدنية والاساس الحديث، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة أوبكر بلقايد- تلمسان، 2008.
2. بولحية سمية، النظام القانوني لعقد التأمين على المركبات في التشريع الجزائري، مذكرة شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهدي، أم البواقي، 2011.
3. خرشف عبد الحفيظ، حق ذوي الحقوق في التعويض، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة يوسف بن خدة، الجزائر 1، 2012.
4. سعيد شنين، المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الإسلامية، جامعة يوسف بن خدة، الجزائر، 2012.
5. عمار شويمت، أحكام حوادث المرور والآثار المترتبة عليها في الشريعة الإسلامية، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة الحاج لخضر باتنة، 2011.
6. علاوة بشوع، التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة منتوري، قسنطينة 2006 .

- القضاء

1. زرقط سفيان، نظام تعويض الأضرار الجسمانية عن حوادث المرور في الجزائر، مذكرة إجازة المعهد العالي للقضاة، الدفعة 12، الجزائر، 2004.

❖ المقالات

1. أمل عبد المحسن الحبشي، التعويض عن الضرر المعنوي دراسة فقهية مقارنة مع أحكام القانون الكويتي. مجلة الحقوق، كلية الحقوق، جامعة الكويت، المجلد 46، العدد 1، 2022.
2. إيمان رتيبة شويطر، التدخل الاحتياطي للدولة في تعويض الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور غير المضمونة، مجلة العلوم الإنسانية، كلية الحقوق، جامعة الإخوة متنوري قسنطينة، المجلد 32، العدد 1، 2021.
3. بريش رضا، المصالحة في مجال تعويض الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث المرور (بين التقييم والتقييم). مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، المجلد 8، العدد 1، 2025.
4. بن أوزينة أمحمد، زبيري بن قويدر، تدخل الدولة في تعويض المضرور جسمانيا بين الأصل والاحتياط، مجلة العلوم القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عمار ثليجي الأغواط، المجلد 10، العدد 1، 2019.
5. بندر بن طلال المحلاوي، المسؤولية عن تضليل المستهلك في البيوع المعاصرة، مجلة الدراسات العربية، كلية دار العلوم، جامعة المنيا، المجلد 33، العدد 3، 2016.
6. بورقبة مصطفى، دور العامل البشري في حوادث المرور، مجلة الحكمة للدراسات الاجتماعية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجلفة، المجلد 2، العدد 3، 2014.
7. حاج سودي محمد، شروط قيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في ظل الاتجاه الموضوعي، مجلة القانون والمجتمع، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أدرار، المجلد 4، العدد 2، 2016.

8. حوالم حللمة، مسؤوللمة الءولة عن ءعولض ءواءء السلراء الءلر مؤمن عللها، المءلة الءزائلرل للءانون الءلرل والنقل، كللمة الءقوق والعلوم السلسلسة، ءامعة ءلمسان، المءلء 6، الءءء 2، 2014.
9. راضلمة مشرل، سهلمة بوءملس، الءعولض عن الأضرار الءسمانلمة فل ءواءء المرور: قراءة نءءلمة للنعوص القانونلمة، مءلة الباءء للءراساء الأكاءلملمة، كللمة الءقوق والعلوم السلسلسة، ءامعة باءءة 1، المءلء 6، الءءء 3، 2019.
10. طلمب عائشة، ءصوصلمة نءام ءعولض الأضرار الءسمانلمة الناءءة عن ءواءء المرور، مءلة البءوء والءراساء القانونلمة والسلسلسة، كللمة الءقوق والعلوم السلسلسة، ءامعة لونسلم عللم البلمءة 2، المءلء 10، الءءء 2، 2021.
11. عاءل بوزلمة، وللم ءابءل، ءور المنءومة الءزائلرل فل ءمالمء ءق الضءلمة المرورلمة فل الءعولض، مءلة الباءء للءراساء الأكاءلملمة، المءلء 10، الءءء 1، كللمة الءقوق والعلوم السلسلسة، ءامعة باءءة 1، 2019.
12. عبء الصمء رقلمق، صنءوق ضمان السلراء كأللمة قانونلمة لضمن الءعولض ضءالماء ءواءء المرور، المءلة الءزائلرل للءانون الءلرل والنقل، كللمة الءقوق والعلوم السلسلسة، ءامعة ءلمسان، المءلء 4، الءءء 1، 2017.
13. عءمانلم عللم وسعودلم عللم، الألماء القانونلمة للوقالمة من ءواءء المرور من ءلال أءكام القانون رقم 01_14 المءءل والمءم. المءلة الءزائلرل للءقوق والعلوم السلسلسة، كللمة الءقوق والعلوم السلسلسة، ءامعة عمار ءلمءلم الأءواط، المءلء 7، الءءء 2، 2022.
14. عساللم صلماء، موقف المشرع الءزائلرل من الءعولض عن الضرر المءنولم، كللمة الءقوق، ءامعة زلمان عاشر، الءلقءة، مءلة أبعاءء، المءلء 7، الءءء 1، 2022.

15. فتيحة تيجيني، لحاق عيسى، أساس التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور، مجلة التراث، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عمار ثليجي، الأغواط، المجلد 10، العدد 1، 2020.
16. لحاق عيسى، إجراءات حصول ضحايا حوادث المرور على التعويض، مجلة الدراسات الإسلامية، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة عمار ثليجي، الأغواط، المجلد 1، العدد 1، 2012.
17. لدغش رحيمة، لدغش سليمة، إلزامية التأمين على المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات، مجلة التراث، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، المجلد 10، العدد 1، 2020.
18. مصعور فطيمة الزهراء، خصوصية التعويض عن الضرر المعنوي في القانون المدني الجزائري، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سطيف 2، المجلد 11، العدد 2، 2024.
19. معراج جديدي، التأمين على السيارات، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر، المجلد 34، العدد 1، 1997.

❖ الملتقيات

1. بولقواس سناء، بولقواس ابتسام، حقوق ضحايا حوادث المرور في التشريع الجزائري، الملتقى الوطني الأول حول: حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، باتنة، 2013.

❖ المحاضرات

1. بن قارة بوجمعة، النظام القانوني للمسؤولية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، محاضرات أقيمت على الطلبة القضاة، المدرسة العليا للقضاء، 2010.

❖ الأيام الدراسية

1. طالب محمد، النظام القانوني لتعويض المؤمن لهم والغير، يوم دراسي حول المنازعات القضائية في ميدان التأمين بالشركة الوطنية للتأمين، باتنة، 2013.

❖ المطبوعات

1. لكصاسي سيد أحمد، مدى التزام صندوق ضمان السيارات بتعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في ظل القانون الجزائري. دفاثر السياسة والقانون، المجلد 15، العدد 1، جامعة أدرار، 2023.

الملخص

نتيجة لتصاعد حوادث المرور وما تخلفه من أضرار جسمانية بالغة الخطورة على الضحايا وأسرههم، تدخل المشرع الجزائري بإصدار الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31، الذي حول أساس التعويض من إثبات الخطأ إلى مجرد وقوع الضرر، فأصبح بإمكان كل متضرر المطالبة بحقه إما عبر التسوية الودية مع شركة التأمين أو باللجوء إلى القضاء، وفي الحالات التي يكون فيها المسؤول مجهولاً أو غير مؤمن أو عاجزاً مالياً يتدخل صندوق ضمان السيارات ليكون الملاذ الأخير الذي يضمن ألا تضيع كرامة الضحية دون جبر.

Abstract

In response to the growing number of road accidents and their severe physical consequences on victims and their families, the Algerian legislator intervened by issuing Order No. 74-15, amended and supplemented by Law No. 88-31, which shifted the basis of compensation from proving fault to the mere occurrence of harm. As a result, any injured person may claim their rights either through an amicable settlement with the insurance company or by resorting to the courts. In cases where the responsible party is unknown, uninsured, or financially insolvent, the Vehicle Guarantee Fund intervenes as a last resort, ensuring that no victim's dignity is left without remedy.

Résumé

Face à la recrudescence des accidents de la route et aux graves préjudices corporels qu'ils causent aux victimes et à leurs familles, le législateur algérien est intervenu en promulguant l'ordonnance n° 74-15, modifiée et complétée par la loi n° 88-31, qui a fait passer le fondement de l'indemnisation de la preuve de la faute à la simple survenance du dommage. Ainsi, toute personne lésée peut désormais faire valoir ses droits soit par voie de règlement amiable avec la compagnie d'assurance, soit en saisissant les tribunaux. Dans les cas où le responsable est inconnu, non assuré ou insolvable, le Fonds de garantie automobile intervient en dernier recours, garantissant qu'aucune victime ne soit laissée sans réparation.

فهرس المحتويات

-	شكر وعران
-	إهداء
05-01	مقدمة
37-07	الفصل الأول: الإطار القانوني لتعويض الاضرار الجسمانية في حوادث المرور
07	تمهيد
22-07	المبحث الأول: الضرر الجسماني محل التعويض في حوادث المرور
14-08	المطلب الأول: ماهية الضرر الجسماني وحوادث المرور
10-08	الفرع الأول: تعريف وأنواعه الضرر الجسماني
12-11	الفرع الثاني: شروط الضرر الجسماني
14-12	الفرع الثالث: مفهوم حوادث المرور
22-14	المطلب الثاني: مفهوم التعويض الناجم عن حوادث المرور
17-14	الفرع الأول: تعريف التعويض
22-17	الفرع الثاني: كيفية تقدير التعويض الناجم عن حوادث المرور
36-23	المبحث الثاني: نظام المسؤولية المدنية في حوادث المرور
28-23	المطلب الأول: تطور أساس المسؤولية المدنية في حوادث المرور
24-23	الفرع الأول: المسؤولية الشخصية
27-24	الفرع الثاني: المسؤولية الموضوعية
28-27	الفرع الثالث: موقف المشرع الجزائري من تطور المسؤولية
36-28	المطلب الثاني: شروط قيام المسؤولية المدنية في حوادث المرور
32-29	الفرع الأول: فعل السيارة كأساس لقيام المسؤولية
34-32	الفرع الثاني: حراسة السيارة
36-35	الفرع الثالث: العلاقة السببية
37	خلاصة الفصل الأول
71-39	الفصل الثاني: الآليات القانونية لتعويض ضحايا حوادث المرور
39	تمهيد
58-39	المبحث الأول: دور التأمين الإجباري على المركبات في التعويض
51-39	المطلب الأول: الإطار القانوني للتأمين الإجباري
42-40	الفرع الأول: تعريف التأمين الإجباري ودوره في حماية المضرور والمسؤول

47-42	الفرع الثاني: نطاق تطبيق التأمين الإجباري عن حوادث المرور
51-48	الفرع الثالث: الأشخاص الخاضعون والمستفيدون من إلزامية التأمين على المركبات
58-51	المطلب الثاني: إجراءات الحصول على التعويض من شركة التأمين
55-51	الفرع الأول: إجراءات التعويض بالتراضي
58-55	الفرع الثاني: إجراءات التعويض القضائي
70-59	المبحث الثاني: دور صندوق ضمان السيارات في حماية الضحايا
65-59	المطلب الأول: الإطار القانوني لصندوق ضمان السيارات
62-60	الفرع الأول: نشأة صندوق ضمان السيارات وطبيعته القانونية
64-62	الفرع الثاني: الحالات القانونية لتدخل الصندوق
65-64	الفرع الثالث: شروط الاستفادة من تعويضات الصندوق
70-66	المطلب الثاني: إجراءات التعويض عن طريق صندوق ضمان السيارات
67-66	الفرع الأول: الإجراء الواجب للتعويض في حالة التسوية الودية
70-67	الفرع الثاني: الإجراء الواجب للتعويض أمام القضاء
71	خلاصة الفصل الثاني
75-73	الخاتمة
81-77	الملاحق
92-83	قائمة المراجع
-	الملخص
-	فهرس المحتويات