

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي  
جامعة وهران  
كلية الحقوق و العلوم السياسية



أطروحة لنيل رسالة الدكتوراه تخصص قانون خاص

المسؤولية المدنية عن حوادث المرور  
دراسة مقارنة

تحت إشراف:

العربي شحط عبد القادر

من إعداد الطالبة:

محمودي فاطيمة

أعضاء لجنة المناقشة

رئيسا  
مقررا  
مناقش  
مناقش  
مناقش

مروان محمد  
العربي شحط عبد القادر  
معوان مصطفى  
زهدور محمد  
بوكعبان العربي

السنة الجامعية 2010-2011

## شكرا وامتنان

الحمد لله جل وعلا أن منّ عليّ بإنجاز هذا العمل.

كما ولا يسعني في هذا المقام إلا أن أتقدم بجزيل الشكر و عظيم الامتنان إلى من مد يد العون لي ليزودني بالعلم الذي أنهل.  
فكل الشكر و التقدير للأستاذ الدكتور:  
العربي شحط عبد القادر.

كما ولا يسعني إلا أن أتقدم بجزيل الشكر إلى أعضاء لجنة المناقشة الذين تحملوا عبء القراءة و المناقشة.

## المقدمة

تعد المسؤولية المدنية عن حوادث المرور من أهم تطبيقات لفكرة المخاطر باعتبارها من أهم المواضيع التي أثير حولها جدل في الفقه والقضاء لم تشهد بقية مواضيع القانون المدني، والسبب يعود في ذلك إلى تزايد ضحايا حوادث المرور بشكل خطير ومندرج بالخطر إثر اكتشاف السيارة في نهاية القرن الماضي، فأبرز ذلك مشكلة اجتماعية تعتبر مشكلة العصر وموضوع الساعة لأن آثار حوادث المرور لا تقتصر فقط على المضرور المباشر بل تمتد وترتد آثارها لتشمل عائلة و ذويه فتتضاعف جسامتها وتؤثر على فئة كبيرة في المجتمع.

والجزائر من بين هذه الدول، فاهتمامها المتزايد و الرامي لحماية الضحايا من المخاطر الناجمة عن حوادث المرور، جعل المشرع الجزائري ينظر إلى الحادث المرور على أنه حدثا اجتماعيا يضمن التعويض لكافة الضحايا، مما أدى به إلى استبدال النظام التقليدي بنظام جديد وهو نظام عدم الخطأ أو نظام التعويض الخارج عن نطاق المسؤولية التقصيرية، لأن في ظل هذه الأخيرة يجب على المضرور إثبات خطأ حارس السيارة للحصول على حقه في التعويض وهي مهمة شاقة تثقل كاهله، لأنه يصعب عليه بل ويستحيل عليه في كثير من الأحيان أن يصف وقوع الحادث وصفا دقيقا ليثبت خطأ حارس السيارة إضافة إلى أنه في كثير من الأحيان قد لا يعود إلى خطأ المسؤول وعليه سيفلت هذا الأخير من المسؤولية إذا عجز المضرور عن إثبات خطئه، وهكذا يختل التوازن لترجح كفة المسؤول على حساب المضرور الذي هو في حاجة إلى رعاية و تأمين حقه في التعويض.

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

أما في البلدان التي لم يتبع فيها المشرع سواء بوضع أحكام خاصة بالمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في القانون المدني، أو وضع قوانين مستقلة نجد أن الفقه و القضاء حولاً إضفاء الحماية على المضرورين عن طريق التوسع في تفسير النصوص العامة في صالحهم. ويعتبر المشرع الجزائري قد سبق غيره من المشرعين العرب في موضوع حساس وخرج عن القواعد التي كانت تحكم عقود التأمين والتي كان يسيطر عليها مبدأ العقد شريعة المتعاقدين. والهدف من الدراسة هو وتوضيح موقف المشرع الجزائري من نظام المسؤولية المدنية عن حوادث المرور لسببين:

السبب الأول: مازالت حتى في وقتنا الحالي بعض المحاكم تأسس المسؤولية المدنية عن حوادث المرور على فكرة الخطأ متجاهلة تماماً نص المادة 8 من الأمر رقم 74-15 وكذا قرارات المحكمة العليا العديد التي أكدت فيها على أن المشرع الجزائري قد تبنى صراحة نظام المخاطر وتخلي على نظرية الخطأ التي نص عليها في المادة 124 من القانون المدني الجزائري كقاعدة عامة.

السبب الثاني: قلة الدراسات حول الأساس القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث المرور، وإن وجدت تناولت الموضوع بشكل سطحي دون التعمق في المسؤولية من حيث تحديد طبيعتها القانونية والمعيار التي تقوم عليه المسؤولية.

عند قراءتنا لنص المادة 8 من الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30/01/1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار، يصبح تعويض أي متضرر من حادث مرور مضمون قانوناً في كل الحالات حتى ولو لم تكن الضحية صفة الغير اتجاه الشخص المسؤول مدنياً عن الحادث، أما عن أساس الحق في التعويض عن حادث مرور، فإنه محدد بجدول و مرفق بالأمر رقم 74-15 وهو من النظام العام وإذا لم يراعي القاضي هذه الترتيب في حكمه فيترتب عليه بطلان الحكم الذي أصدره، ولهذا يقال بأن تعويض ضحايا حوادث المرور هو تعويض جزافي.

وعليه فإن نظام التعويض في حوادث المرور يقوم على أساس المخاطر مبني على فكرة ضمان السلامة الجسدية للأشخاص وذلك في إطار التضامن الاجتماعي ويتميز كذلك بطابع التلقائي و العام، وهذا كمبدأ عام.

ويجدر التنويه أن نظام التعويض في حوادث المرور ليس مطلقاً، إذ أن المشرع رأى بأن بعض الأضرار التي تقع نتيجة أخطاء السائق أو المالك سواء كانت محددة في القانون أو العقد و المعاقب عليها ترتب مسؤوليتهم عن الحادث وتكون لها آثار في تعويضهم.

ولهذا سوف نتناول في هذه الدراسة الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية عن حوادث المرور وذلك من خلال تعرضنا للتطور التاريخي لهذه المسؤولية في بعض الأنظمة القانونية ثم ركزنا في هذه الدراسة على التشريعين الفرنسي والجزائري، لسببين:

-السبب الأول: هو أن التشريع الفرنسي يعتبر المصدر الأساسي للتشريع الجزائري في هذا الموضوع مع بعض الاختلافات طفيفة جدا بين التشريعين.

-السبب الثاني: نظرا لتطور التشريع الفرنسي المستمر في هذا المجال نتيجة تطور القضاء الفرنسي بصورة مذهشة و الذي يسعى دائما إلى تحقيق الحماية الكبيرة للضحايا حوادث المرور .

كما حاولت دراسة نظام تعويض ضحايا حوادث المرور كأثر المترتب عن المسؤولية المدنية عن حوادث المرور مع توضيح كيفية دفع هذه المسؤولية في الحالات التي أجاز فيها القانون بذلك،وعلى من تقع عليه هذه المسؤولية،مع إلقاء الضوء على عدم تعويض ضحايا حوادث المرور،والذي يعتبر استثناء على المبدأ العام للتعويض الخارج عن إطار المسؤولية أو مبدأ عدم الخطأ الذي يعتبر المبدأ العام، لذا نجد أن موضوع الاستثناءات الوارد على مبدأ التعويض حوادث المرور لم يهتم به الفقه الجزائري كثيرا على رغم من أهميته،لقد وجدت دراسات قليلة جدا حول هذا الموضوع ولهذا السبب خصصت له فصل كامل لدراسته بالتفصيل.

لماذا دراسة هذه الجزئية تعتبر مهمة جدا؟ نظرا لمساهمتها في توضيح الأخطاء المنشئة للمسؤولية المانعة للتعويض و المتمثلة في الاستثناءات التي أوردها المشرع الجزائري في الأمر رقم 74-15،وبالتالي سوف تشارك ولو بنسبة ضئيلة في توعية السائقين بالالتزام الملقى على عاتقهم و الذي يترتب عليه المنع من التعويض مما يتولد الحيطة والتبصر والإدراك أثناء قيادة المركبة ذات محرك أرضي،من أجل التقليل بقدر ممكن من حوادث المرور .

ولكن تعويض ضحايا حوادث المرور لا تتكفل فيه شركة التأمين وحدها في جميع الأحوال،فلقد أورد المشرع الجزائري في الأمر رقم 15/74 و المرسوم التنفيذي رقم 37/80 حالات التي يجوز فيها لشركة التأمين الدفع بعدم تعويض ضحايا حوادث المرور بقوة القانون،وأوكل هذه المهمة لصندوق ضمان السيارات،وأساس المسؤولية المدنية عن حوادث المرور في هذه الجزئية تقوم على فكرة المخاطر،إذا ما توافرت الشروط المنصوص عليها قانونيا تنشأ تلقائيا علاقة بين

الضحية وصندوق ضمان السيارات، فيلتزم هذا الأخير بتعويضها عن الأضرار الجسمانية من حادث المرور، وهناك حالات تجد الضحية نفسها أمام إثبات الخطأ طبقاً للقواعد العامة. وارتأيت لدراسة موضوع المسؤولية المدنية عن حوادث المرور في الجزائر، طرح الإشكالية التالية:

لماذا تراجع المشرع الجزائري عن النظام التقليدي في المسؤولية المدنية في مجال المسؤولية المدنية عن حوادث المرور، وأخضعها لنظام خاص؟  
وفي دراستي للمسؤولية المدنية عن حوادث المرور اتبعت الخطة التالية:

## المقدمة

الفصل الأول: تطور المسؤولية المدنية عن حوادث المرور

الفصل الثاني: نظام التأمين على المركبات

الفصل الثالث: نظام تعويض ضحايا حوادث المرور

الفصل الرابع: الهيئة المكلفة بالتعويض في الحالات الاستثنائية

الفصل الأول: تطور المسؤولية المدنية عن حوادث المرور

المقدمة:

المسؤولية في معناها العام هي المؤاخذة والتبعة، والمسؤولية المدنية عموماً بمعناها القانوني هي الالتزام بتعويض الضرر الذي يسببه إخلال المدين بالتزامه و المسؤولية التقصيرية هي الإخلال بالالتزام فرضه القانون<sup>1</sup>.

والمسؤولية في اللغة لها استعمالان أحدهما حقيقي بمعنى الاستعلام و الاستفسار عن أمر مجهول، وثانيهما مجازي بمعنى المؤاخذة والمحاسبة<sup>2</sup>.

ولم يستعمل فقهاء الشريعة الإسلامية كلمة المسؤولية للدلالة على المؤاخذة و المحاسبة، ولكنهم استعملوا ألفاظاً أخرى مثل الضمان أو التضمنين و الغرامة والتغريم، كما أن نظرية المسؤولية بمعناها القانوني لم تكن معروفة باسمها ولكنها معروفة بمضمونها ويقابلها الضمان في الفقه الإسلامي، والضمان هو التزام بتعويض مالي عن ضرر للغير<sup>3</sup>.

لا شك أن المسؤولية المدنية وبالذات التقصيرية منها هي أكثر مسائل القانون المدني أهمية و أجدرها بالبحث و الدراسة، وذلك لما تمتاز به من تطبيق علمي دائم مستمر ولا يرتباطهما الوثيق بالحياة الجارية وبالفكر الاجتماعي السائد وبالتالي لتطورها وفقاً لتطور هذا الفكر المتغير تبعاً لظروف الحياة.

ولا ريب أيضاً أن المسؤولية عن حوادث المرور تعد من أهم التطبيقات المدنية، تلك المسؤولية التي ظهرت بظهور هذه الآلة المستحدثة وتطورت وتقدمت بتطور و تقدم الزمن و ملابساته المختلفة وطورت بدورها وأثرت في أحكام المسؤولية المدنية بصفة عامة، نتيجة ازدياد الحوادث المترتبة على استعمالها ازدياداً مطرداً ملحوظاً.

حوادث المرور تقع و تحدث أمام أعيننا كل يوم و كل ساعة ولقد أثبتت الدراسات الإحصائية في البلدان المختلفة ارتفاع نسبة حوادث المرور بدرجة ملحوظة، ولا تقتصر خطورة هذه الحوادث على ازديادها المطرد و المخيف في أعدادها ونسبها. وإنما تظهر كذلك فيما يترتب عليها من نتائج سيئة أو غير مرغوبة، إذ أنه كثيراً ما يذهب ضحية لها أحد الأبرياء فلا يقتصر أثر الحادث على المضرور، بل يمتد إلى عائلته وتتفاقم جسامته إذا كان المضرور هو رب العائلة ومصدر رزقها.

<sup>1</sup> أحمد حشمت أبو ستيت: نظرية الالتزام في القانون المدني، الكتاب الأول مصادر الالتزام، الطبعة الثانية، مطبعة مصر، مصر، 1954، الصفحة 37

<sup>2</sup> صلاح حسين البرعي: أساس المسؤولية المدنية عن الأفعال الشخصية، أطروحة الدكتوراه نوقشت بكلية الحقوق، جامعة المنصورة، سنة 1997، الصفحة 52 و بعدها.

<sup>3</sup> مصطفى الزرقا: الفقه الإسلامي في ثوبه الجديد، مطبعة دمشق، سوريا، 1965، الصفحة 1016-1017.

مما سبق تتضح جيدا ضرورة حماية المضرورين من هذا النوع من الحوادث الذي يرتبط بتقدم وتطور المجتمع، ولا غرابة في أن نصفها "بالحوادث الاجتماعية" التي لم تظهر إلا نتيجة لتطور و تقدم الحياة و العلم في المجتمع ولخدمته<sup>1</sup>.

وأمام عدم كفاية قواعد المسؤولية المدنية لتعويض المضرورين من حوادث المرور سواء تلك القواعد العامة التي تتطلب ضرورة الخطأ لقيام المسؤولية أو تلك الخاصة بقواعد المسؤولية عن الأشياء والتي و إن كانت قد تجاوزت عقبة إثبات الخطأ بعدم تطلبها إياه لقيام المسؤولية وثبوت حق المضرور في التعويض، إلا أن هذه المسؤولية تدفع بإثبات السبب الأجنبي الذي وإن كان أجنبيا فعلا عن حارس السيارة إلا أنه هو أيضا أجنبي عن المصاب في غالبية حالاته و تطبيقاته، الأمر الذي يثير التساؤل عن سبب تحمل المصاب لعبء الحادث و ليس حارس السيارة أو مالکها، والفرض أن السيارة قد تدخلت في الحادث بدور ايجابي فعال، ولم يقتصر دورها على كونها مجرد عامل أو مناسبة لحدوث الضرر<sup>2</sup>.

هذا التساؤل أدى إلى البحث عن الوسائل التي بواسطتها تفادي النتيجة السابقة و الوصول إلى التعويض المضرور عما لحقه من ضرر. وسلكت النظم القانونية في سبيل ذلك طرقا و نظما مختلفة، ولجأت إلى أفكار مختلفة ومتعددة، سوف ندرس هذه المسؤولية من خلال تعرضنا إلى النظم القانونية التي حولت إعطاء الأساس القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث المرور وذلك من خلال دراسة الأنظمة القانونية المقارنة، وكذلك نظام الشريعة الإسلامية من خلال دراسة القانون السوري بصورة وجيزة، وبعد ذلك نتناول النظام القانوني الجزائري (المبحث الأول). كما سنتناول في هذا الفصل، المجالات أو المعايير العامة التي يجب أخذها بعين الاعتبار حتى يمكن تكييف الحادث على أنه حادث مرور.

### المبحث الأول: نظام المسؤولية المدنية عن حوادث المرور

لم تبني التشريعات الأجنبية في مواجهتها و تنظيمها للمسؤولية المدنية للحوادث المرور موقفا موحدا، لا من حيث الشكل أو الموضوع، فمن جهة قامت بعض الدول بإصدار تشريعات

<sup>1</sup> إبراهيم الدسوقي أبو الليل: النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في القانون الكويتي والقانون المقارن، مجلة الحقوق، العدد الأول، السنة الثانية، يناير 1978، الكويت الصفحة 270، 296.

<sup>2</sup> إبراهيم الدسوقي أبو الليل: المقصود بالضرر المباشر في حوادث السيارات، مجلة الحقوق، العدد الثالث، السنة الثامنة، سبتمبر 1994، الكويت، الصفحة 11.



خاصة تنظم مسألة التعويض عن الأضرار الناتجة عن حوادث السير، بينما قامت دول أخرى بتضمين قوانينها المدنية لبعض النصوص التي تحكم المسألة.

**المطلب الأول:** أساس نظام المسؤولية في ظل القانون المقارن

كانت بريطانيا من أوائل الدول التي نظمت المسؤولية المدنية عن حوادث السير بإصدارها قانون السيارات Motor car act عام 1903 الذي لم يخرج عن قواعد ال Common law في المسؤولية عن الإهمال.

بالمقابل هناك تشريعات كثيرة خصت المسؤولية المدنية عن حوادث المرور بتنظيم خاص يخالف القواعد العامة. ومن أقدم هذه التشريعات، القانون النمساوي الصادر في أوت 1908، كانت تنص المادة الأولى منه على مسؤولية كل من مالك السيارة و سائقها، وتنظم المادة الثانية (2) الإعفاء من المسؤولية عن طريق إثبات أن الحادث يرجع إلى خطأ المضرور أو الغير أو إثبات أن اتخاذ الاحتياطات التي تفرضها التعليمات أو التي تطلبها طبيعة هذا النوع من النشاط لم يكن ليمنع وقوع الحادث أو بإثبات أن الطبيعة الخاصة بالسيارة و الشروط الخاصة بتشغيلها أو تسييرها هي السبب في الحادث، ولا يمكن إعفاء المالك باستناده على فعل الغير الذي استخدمه لقيادة السيارة<sup>1</sup>.

لقد تم تعديل هذا القانون 1908 بقانون جديد في 21 جانفي 1959، فنصت المادة السابعة (7) من هذا القانون على مسؤولية حائز السيارة ما لم يثبت أن الحادث يرجع إلى واقعة غير ممكن تقاديبها، وكان هذا النص يستبعد و لا يطبق في بعض الحالات منها تلك التي كانت تنص عليها المادة التاسعة (9) من نفس القانون والخاصة بالأضرار المادية التي تحدث في جزء منها بخطأ المضرور، أو فعل الغير فلا يسأل، بشرط اتخاذه لكل الاحتياطات اللازمة<sup>2</sup>.

من هذه التشريعات أيضا القانون الدانمركي الصادر في 29 افريل 1913 و الإيطالي الصادر في 30 جويلية 1917، والاييرلندي الصادر عام 1935 والقانون السويسري الفيدرالي الصادر في 15 مارس 1932 والمعدل بالقانون الصادر 19 ديسمبر 1958.

أما في البلدان التي لم تصدر قوانين خاصة تحكم و تنظم المسؤولية المدنية عن حوادث المرور و لم تخصصها بتنظيم خاص بقوانينها المدنية، فإن هذه المسؤولية تخضع إما لقواعد المسؤولية عن الأشياء إن وجدت و انطبقت شروطها على السيارات، وإما للقواعد العامة في

<sup>1</sup>) Annuaire de législation étrangère, paris, 1908, page.226.

<sup>2</sup>) Annuaire de législation étrangère, paris, 1909, page.81.

المسؤولية التقصيرية، كما حول كل من الفقه والقضاء لهذه البلدان توفير الحماية للمضربين عن طريق التوسيع في تفسير النصوص العامة لصالحهم.

في سوريا مثلاً لا يوجد تنظيم خاص للمسؤولية عن حوادث المرور فإنها تخضع للقواعد الخاصة بالمسؤولية عن الأشياء التي تنظمها المادة 179 من القانون المدني السوري. وفيما يتعلق بطبيعة النظام القانوني الذي تخضع له المسؤولية المدنية عن حوادث المرور، وبالأحر مدى ضرورة إثبات الخطأ لقيام المسؤولية و كيفية التخلص منها فقد اختلفت التشريعات و تعددت أنظمتها:

هناك من أخضعها للقواعد العامة التي تتطلب ضرورة إثبات الخطأ كأساس للمسؤولية و التعويض، ومنها ما اكتفى بمجرد نقل عبء الإثبات عن طريق تقرير قرينة خطأ على كاهل حارس السيارة قابلة للدفع بإثبات عكسها و من هذه التشريعات التي تسعى إلى حماية المضرور وذلك بتنظيم مسؤولية لا تقبل الدفع من الحارس إلا بإثباته لوقائع محددة ولا يكفي في هذا-إثباته لانعدام خطئه-و أخيراً نجد من التشريعات من تأخذ بتعدد الأنظمة التي تحكم المسؤولية عن حوادث المرور<sup>1</sup>.

سنتناول فيما يلي باختصار لكل نظام من الأنظمة السابقة:

كما أشرنا سابقاً، تخضع المسؤولية المدنية عن حوادث المرور في بريطانيا لقانون السيارات الصادر 1903 وهذا القانون مجرد تطبيق للقواعد العامة في المسؤولية التي تتطلب ضرورة إثبات الخطأ<sup>2</sup>.

وفي الولايات المتحدة الأمريكية لا توجد مسؤولية موضوعية ولا قرينة خطأ على كاهل قائد السيارة الذي يتسبب في إحداث ضرر للغير، لا بمقتضى أحكام القضاء ولا بمقتضى القوانين المكتوبة، حيث لا توجد في المبدأ قواعد خاصة بالمسؤولية عن حوادث المرور.

على أن التطور الكبير للقانون الانجلو أمريكي في موضوع المسؤولية المدنية نلحظه بصفة خاصة بعد ظهور دعوى الإهمال négligence منذ قرن ونصف قرن نتيجة كثرة الحوادث

<sup>1</sup> إبراهيم الدسوقي أبو الليل: النظام القانوني في المسؤولية المدنية عن حوادث المرور، المرجع السابق، الصفحة 274.

<sup>2</sup>Gorphe : La responsabilité du fait des automobilistes. Etude comparé, Revue critique, 1935, page. 151.

=Voir. notamment, Mazeaud, Tunc : La responsabilité civile, 5éme édition, paris, n°1554-1, page120.

الناجمة عن بدء استخدام الآلات و قاطرات السكك الحديدية<sup>1</sup>. وظهرت هذه الدعوى نتيجة عجز كل من دعوى التعدي ودعوى شبه التعدي<sup>2</sup>

وبالتالي يلزم لتقرير مسؤولية السائق وجود جريمة مدنية (négligence) عن طريق نسبة الإهمال أو عدم التبصر للسائق.

واجتهادا من القضاء-لتقرير المسؤولية- تشدد بالنسبة للاحتياطات التي يجب على الشخص اتخاذها و مراعاتها وبالنسبة للحوادث التي يمكن توقعها.وقد توصلت المحاكم إلى الوصف بعض الوقائع بأنها إهمال مكونة لتلك الجريمة المشار إليها،مثل مجاوزة السائق لسرعة معينة،أو رجوع الضرر إلى عيب في السيارة أو عطل ميكانيكي بها أو انزلاقها<sup>3</sup>.

كما أن المحاكم الأمريكية كثيرا ما تلجأ إلى قاعدة Res Ipsa Loquitur التي بمقتضاها أن تحقق الضرر في ذاته يسمح بافتراض الخطأ<sup>4</sup>،وهذا ما أكده اتجاه فقهي قوي في صالح قبول مسؤولية بدون خطأ في هذا المجال<sup>5</sup>.

وفي سوريا لم يكن يوجد في قانونها المدني القديم نص خاص بالمسؤولية عن الأشياء إلا فيما يتعلق بالمباني،لهذا فالمسؤولية المدنية عن حوادث المرور كانت تدخل في النظام العام للمسؤولية التقصيرية التي تلزم المضرور بإثبات خطأ المدعى عليه،ومع ذلك كان يخفف من غلو هذه القاعدة عدة استثناءات، فالشريعة الإسلامية تميز بين نوعين من الأضرار حسب الطريقة التي تحدث بها،فمن جهة توجد الأضرار التي تحدث مباشرة، و من جهة أخرى الأضرار التي تحدث تسببا أو غير المباشر.

والضرر المباشر،يقصد به إحداث الضرر مباشرة أي بصدور فعل يترتب عليه تحقيق الضرر دون تدخل فعل آخر،ويكون المباشر هو منفذ الضرر و محققه.

<sup>1</sup> إبراهيم الدسوقي أبو الليل:المسؤولية المدنية بين التقييد و الإطلاق،دار النهضة العربية،بيروت،1993-1994، الصفحة 100.

<sup>2</sup> مثال عن حالة التعدي عن الأضرار المباشرة، إذا ألقى شخص قطعة من الخشب على الطريق العام فسقطت على أحد المارة وأصابته كفا أمام حالة التعدي، ولكن إذا حدث بعد إلقائها أن تعثر فيها شخص وأصيب نكون أمام شبه التعدي.

<sup>3</sup> Esmein Paul : Un plan américain d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobilistes. Jurisclasseur périodique. 1955.doctrine.1953.

<sup>4</sup> ثروت أنيس الأسيوطي: مسؤولية الناقل الجوي،رسالة الماجستير،القااهرة 1960،الصفحة176 رقم129وبعده. ونجد نفس القاعدة في القانون الانجليزي فالمحاكم دون أن تفرض نظام الخطأ، قررت أن الذي يستخدم سيارة يلزم بأن يمنعها من أن تحدث ضررا للغير، فإذا ما يحدث ذلك يكون قد أخطأ ويلزم بالتعويض.أنظر في ذلك:

Alexandre Corressi : De la responsabilité encourue par les automobilistes a raison des dommages causés par eux, thèse.1928.page.113.

<sup>5</sup> Jauffret Camelle : La responsabilité civile en matière d'accident d'automobile, thèse, paris, 1965. page.13 et suivante.

مباشرة الضرر إذن هي إحدائه بفعل يصدر من الفاعل مباشرة دون واسطة ودون أن يتخلل هذا الفعل والضرر الذي ترتب عليه فعل آخر بحيث يختلط الضرر ماديا مع الفعل الذي أحدثه، فمن يرمي حجرا على آخر فيقتله يكون مباشرا للقتل<sup>1</sup>.

وتتحقق المباشرة بمجرد توافر علاقة السببية المادية بين المباشر و الضرر. أي بمجرد إثبات وإحداث المباشر للضرر، شريطة أن تكون هذه السببية مباشرة تتعدم معها أية وساطة بين فعل المباشر و الضرر.

ولا تقع كافة النتائج الضارة عن طريق المباشر، المشار إليه سابقا، بل تقع أيضا عن طريق التسبب، وهذا الأخير هو الطريقة الثانية لوقوع الضرر وفقا لمفهوم الفقه الإسلامي. وتتميز هذه الطريقة بأن من صدر منه فعل التسبب، وهو المتسبب، لا يباشر الضرر بذاته بل يقف دوره عند حد التسبب فيه، لذلك لا بد أن يكون لهذا الضرر فعل آخر باشره، أي أحدثه مباشرة، بأن كان يفصل بين المتسبب والضرر، عندئذ يكون هذا الفعل الأخير مباشرا للضرر، والأول متسبب فيه، ومثال عن ذلك، كمن يقطع حبلًا معلقًا به قنديل فينكسر<sup>2</sup>.

في حالة الأضرار التي تحدث مباشرة يسأل الشخص دون حاجة إلى إثبات الخطأ، لأن حكم المباشر أنه ضامن، أي مسئول، سواء كان متعمدا أو متعديا أو لم يكن. أما في الحالة الثانية، فلا يكفي لمسائلة المتسبب مجرد تسببه في إحداث الضرر و إنما يتعين ثبوت تعديه بمعنى خطئه وإهماله، طبقا للقاعدة أن المتسبب لا يضمن إلا بالتعمد أو التعدي<sup>3</sup>.

وقد استطاعت المحاكم السورية الأخذ بنظرية الضرر المباشر في مجال المسؤولية عن حوادث المرور، أو عن الأشياء العامة، حيث توجد حالات كثيرة يمكن فيها اعتبار الضرر الناتج عن الشيء ضررا مباشرا، كما في حالة اصطدام السيارة بالمضروب على أساس اعتبار السيارة في هذه الحالة كآلة. كما لجأ القضاء السوري أيضا لحماية المضرورين من حوادث السيارات إلى المادة 183 من القانون الجنائي السوري الذي رأى فيها "قرينة الخطأ" ضد المتسبب في الحوادث التي ينتج عنها ضرر جسماني، وان كانت تقتصر فقط على مصاريف العلاج، ومع ذلك فإن بعض الفقه قد رأى من المادة المذكورة تقريرا لمسؤولية موضوعية<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> بدر جاسم اليعقوب: رسالته في المسؤولية عن استعمال الأشياء الخطرة في القانون الكويتي، دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي، 1980، الصفحة 234.

<sup>2</sup> إبراهيم الدسوقي أبو الليل: المقصود بالمباشر الضرر في حوادث السيارات، المرجع السابق، الصفحة 17، 21.

<sup>3</sup> إبراهيم الدسوقي أبو الليل: المقصود بالمباشر الضرر في حوادث السيارات، المرجع السابق، الصفحة 22.

<sup>4</sup> Albert Sara : La responsabilité du fait des choses inanimés au libano et dans les pays du proche- Orient thèse. Buyrouth. 1924. page. 130.

بالمقابل هناك تشريعات أخذت بنظام قرينة الخطأ التي تقع على الحارس السيارة نذكر القانون الدانمركي الصادر في 29 أبريل 1913 و بموجبه يسأل من يستعمل السيارة أو من تسيير لحسابه عما تحدثه من أضرار، ولكن المضرور لا يحصل على التعويض إذا ثبت ارتكابه خطأ جسيم أو وقوع الحادث على رغم من اتخاذ الحارس لكل العناية و اليقظة الممكنة، أي انه لم يمكنه تفادي الحادث<sup>1</sup>.

أما النظام الثالث للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، فلم تكتفي بعض التشريعات من إعفاء المضرور من عبء إثبات خطأ الحارس لحصوله على تعويض ما أصابه من ضرر بل حددت الطريقة التي تمكن الحارس من الإعفاء من المسؤولية المفروضة عليه. ومن أمثلة ما نصت عليه المادة 25 من القانون الهولندي بأن المسؤول في حوادث السيارات لا يعفى إلا إذا أثبت أن الضرر ينسب إلى القوة القاهرة، ويدخل فيها خطأ أي شخص لا يسأل عنه المالك أو الحائز.

ووفقا للقانون السويدي الصادر في 30 جويلية 1917 يكون مالك السيارة مسئولا عن الأضرار التي تحدث للأشخاص و الأشياء، ولكنه يعفى من المسؤولية بإثبات الضرر لم يكن ناتج عن فعل السائق أو بسبب عيب في السيارة. وطبقا للمادة الثانية من نفس القانون يسأل السائق مثل المالك تماما، أي أنه يعفى من المسؤولية إذا ما أثبت أن الظروف التي وقع فيها الحادث خارجة عن نطاقه، و في حالة اشتراك خطأ المضرور يمكن للقاضي أن يلغي أو يسقط المسؤولية<sup>2</sup>.

أما قانون المرور الايرلندي الصادر بتاريخ 1935 حدد في مادته 31 بالنسبة لبعض الأضرار الناتجة عن السيارات التي تسيير بمحرك آلي، نظاما خاصا للمسؤولية المدنية تسمح بدعوى تكميلية بجانب تلك الناتجة من المادة 1301 من القانون المدني الايرلندي التي تنص على قاعدة عامة في المسؤولية التقصيرية و تشترط الخطأ أساسا لها. فالفقرة الأولى من المادة 31 تقرر مسؤولية المالك أو حائز السيارة ما لم يثبت أن الحادث يرجع إلى قوة قاهرة، وتضم خطأ أي شخص لا يسأل عنه مالك السيارة ولا حائز لرخصة القيادة.

<sup>1</sup>) Paul Charier : De la responsabilité des propriétaires d'automobilistes en cas d'accidents, thèse. Sans date, page.45.

<sup>2</sup>) Paul Charier : Option citée, page 41.

وقد قرر القضاء الايرلندي أن العيب الذاتي في السيارة لا يعتبر قوة قاهرة حتى ولو لم ينسب إلى مالك أي خطأ بالنسبة لهذا العيب. فهذه المادة قررت مسؤولية موضوعية بحتة تقوم على أساس المخاطر<sup>1</sup>.

أما في بلجيكا، طبقت محاكمها أولا المواد 1383، 1386 من القانون المدني مع تفسيراً يختلف عن مثيله في القضاء الفرنسي، ثم لجأت إلى المادة 1384 الفقرة الأولى بتفسير مختلف أيضاً<sup>2</sup>. في بداية الأمر لم يكن القضاء البلجيكي في المادة 1384 الفقرة الأولى تقريراً لمسؤولية مختلفة عن تلك التي تقيمها المادة 1382، وكان يشترط إثبات الخطأ لإمكان تطبيق هذا النص. ولكن منذ عام 1904 بدأت المحاكم البلجيكية تجعل لهذا النص تطبيقاً خاصاً بإعفائها المضرور من حوادث الأشياء من إثبات الخطأ، وما عليه إلا إثبات وجود عيب في الشيء الذي أحدث الضرر للحصول على التعويض، مقابلة العيب في الشيء بالخطأ الذي يستوجب مسؤولية الفعل الشخصي.

ونظراً للصعوبة البالغة التي يواجهها المضرور من حادث سيارة عند إلزامه بإثبات وجود عيب بها، فقد ظهر عدم كفاية هذا النظام لحماية حقه في التعويض.

لذلك قد اجتهد القضاء البلجيكي باحثاً عن وسيلة قانونية يحمي بها المضرورين من حوادث السيارات، كما فعل القضاء الفرنسي بتفسيره للفقرة الأولى من المادة 1384، وقد توصل القضاء البلجيكي إلى غايته ولكن بطريقة مختلفة عن ما ذهب إليه القضاء الفرنسي، وذلك بقبول محكمة النقض البلجيكية في 4 جويلية 1929 النظرية التي نادى المدعي العام Leclercq في مرافعته الشهيرة أمام محكمة النقض البلجيكية بتاريخ 15 ديسمبر 1927، والتي بمقتضاها يكون الاعتداء على سلامة جسم الآخرين أو ذمهم المالية خطأً، وبالتالي فليس على المضرور إلا إثبات الاعتداء أو الضرر الذي أصابه ولا حاجة لإثبات الخطأ<sup>3</sup>.

وهذه النظرية و إن كانت لاقت بعض النجاح في القضاء البلجيكي إلا أن الأمر انتهى برفضها كلية و عاد القضاء ثانية إلى المادة 1384 الفقرة الأولى، ولكن بتفسير جديد، وذلك بالتوسع في تحديد وقبول وجود العيب بالشيء وأصبح يقرر غالباً أن العيب في الشيء يحقق المسؤولية

<sup>1</sup>) Maeijer : Rapport général sur la nation des « choses dangereuses » ; Travaux de

l'association Henri Capitan des amis de la culture juridique Française, paris. 1971. page.20.

<sup>2</sup>) يجدر التنويه أن المواد 1384، 1383، 1382 من القانون المدني البلجيكي تطابق حرفياً مثيلاتها في القانون المدني الفرنسي.

<sup>3</sup>) إبراهيم الدسوقي أبو الليل: النظام القانوني في المسؤولية المدنية عن حوادث المرور، المرجع السابق، الصفحة 280.

حتى ولو لم يمكن نسبته إلى الحارس أو لم يكن في استطاعته اكتشافه<sup>1</sup> بل أنه وصل إلى حد اكتفائه في بعض الأحكام بإثبات أن الحادث لم يكن لينتج "بدون عيب في الشيء"<sup>2</sup> إن لم يكن القضاء البلجيكي قد وصل إلى حد تقرير قاعدة في هذا المعنى.

كما لم توحد بعض الدول النظام القانوني الذي يطبق على المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، بل أخذت بأكثر من نظام واحد.

في سويسرا مثلاً، طبقاً لنص المادة 58 من القانون الفيدرالي الصادر 1958، يمكن التمييز بين نظامين للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات.

النظام الأول: وتحكمه الفقرة الأولى من المادة 58 لا يتطلب الخطأ لقيام المسؤولية، ولكنه يشترط استخدام أو استعمال السيارة، ويقترح الفقه في تفسير هذه العبارة معيارين بموجب الأول، وهو معيار "التشغيل الميكانيكي" للسيارة، فتكون السيارة في حالة الاستعمال عندما تكون أجزاؤها الميكانيكية، وبالأخص المحرك في حالة حركة.

أما المعيار الثاني، وهو الموسع فلا يشترط التشغيل الميكانيكي ويكفي بمقتضاه لتطبيق المسؤولية استعمال السيارة حتى ولو كانت وقت الحادث متوقفة و محركها في حالة سكون، وذلك على أساس أن تقدم المرور يتطلب الاعتداد ليس فقط بمخاطر السيارة منفردة ولكن نظام المرور الحالي، فالسيارة المتوقفة هي أيضاً خطرة بالنسبة للمرور مثل السيارة المتحركة.

على أنه وإن كانت المحكمة الفيدرالية لم تأخذ بهذا المعيار الموسع إلا أنها لم تكتف بالمعيار الأول وقلبت وجود المسؤولية حتى ولو لم تكن الأجزاء الميكانيكية للسيارة في الحركة وقت الحادث.

النظام الثاني: تحكمه الفقرة الثانية من المادة 58 المشار إليها سابقاً، فهو خاص بالمسؤولية في حالة عدم استعمال أو استخدام السيارة، ويجب في هذا النظام إثبات الخطأ.

و بالنسبة للإعفاء من المسؤولية فقد نظمته المادة 59 الفقرة الأولى من نفس القانون التي تشترط لإمكان الإعفاء من المسؤولية التي تقرها المادة 58 الفقرة الأولى إثبات ما يلي:

(1) عدم ارتكاب أي خطأ، سواء أكان خطأ شخصياً أو ممن يسأل عنهم حائز مدنياً، وأن الحادث لا يرجع إل عيب في السيارة.

(2) أن الحادث يرجع إلى قوة قاهرة أو خطأ جسيم من المضرور أو الغير<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>) Civil Belge ,11décembre1956, par envoi Mazeau, Tunc, option citée, numéro1154-1, page.121.

<sup>2</sup>) Civil Belge ,22mars1942, par envoi Mazeau, Turc, option citée, numéro1154-1, page.121.

أما في كندا طبقت هذا النظام مقاطعة واحدة وهي الكيبك، يحكم المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في هذا المقاطعة نظامان:

الأول: نصت عليه المادة 52 من قانون 1941، فبمقتضى هذه المادة تقوم مسؤولية المالك أو قائد السيارة التي تسبب ضررا للغير أثناء قيادتها وثبت أن هذا الضرر يرجع إلى إهمال المالك أو قائد السيارة.

الثاني: نصت عليه المادة 1054 الفقرة الأولى من القانون المدني التي تقرر مسؤولية حارس الأشياء عما تحدثه من أضرار للغير، مع ملاحظة أن هذه المادة لا تطبق على السيارات و الأشياء الأخرى التي تحرك بواسطة الإنسان إلا في حالة وجود عيب بها<sup>2</sup>.  
أما في فرنسا، فلقد نشأ هذا النظام الجديد في أذهان الحقوقيين الفرنسيين منذ عشرات السنين وقبل بروزه في الدول الأخرى.

نظرا لتزايد حوادث السيارات و ما نجم عنها من ضحايا، شعر الفقهاء بفرنسا بعدم كفاية النصوص العامة التي تحكم المسؤولية المدنية والتي تقوم على فكرة الخطأ لتنظيم مركز المضرورين من هذا الصنف من الحوادث.

ولهذا السبب نادى الفقه منذ البداية بضرورة تدخل المشرع لوضع تنظيم خاص للمسؤولية عن حوادث السيارات، ضمنا لحقوق المضرورين، ولتحقيق هذه النتيجة أعد وعرض العديد من الفقهاء لمشروعات واقتراحات تساعد المشرع في تنظيم هذا الموضوع.

أقترح كل من الأستاذان Daudne et Bernard عام 5 ديسمبر 1906 مشروع قانون مضمونه إضافة فقرتين للمادة 1386 من القانون المدني الفرنسي تجعل مالك السيارة مسئولا دائما عما تحدثه من أضرار بغض النظر عن أي خطأ ما لم يقيم بإثبات خطأ المضرور الجسيم<sup>3</sup>.

وفي سنة 1907 تقدم الأستاذ Embroise إلى الجمعية الدراسات التشريعية بتقرير عن هذا الموضوع كانت نتيجته مشروع القانون الذي أعدته الجمعية المذكورة لتنظيم المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، الذي كان يعفي المضرور من إثبات الخطأ، ويطلب من مالك السيارة إثبات عدم خطئه إذا أراد نفي المسؤولية عن نفسه<sup>4</sup>، ولكن هذا المشروع لم يعرض على البرلمان.

<sup>1</sup>) Raymond Grec : La situation juridique du détenteur de véhicule automobile en cas de collision de responsabilité, thèse. Lausanne. 1969. p.33.

<sup>2</sup>) Mazeau, Tunc, option citée, numéro 1054, page. 121.

<sup>3</sup>) Arnette : De la responsabilité du propriétaire de véhicule, thèse, paris, 1908. p.147.

<sup>4</sup>) Revue d'étude législation, paris, 1907, page. 222.



كما اقترح الأستاذ Wahl في عام 1908 نظاماً قريباً من النظام الذي عرضته جمعية الدراسات التشريعية بموجبه تقرر مسؤولية مالك السيارة عما تحدثه من أضرار على أساس فكرة الخطر المستحدث.

ولا يعفى بإثباته القوة القاهرة، أو الحادث الفجائي، وهو أيضاً كمشروع جمعية الدراسات التشريعية لم يشبه خطأ الغير بخطأ المضرور المعفى، ولا يكون للمالك في هذه الحالة إلا دعوى ضد الغير<sup>1</sup>.

كما اقترح الأستاذ Humber Ricolfi عام 18 نوفمبر 1927 قانوناً يحكم المسؤولية عن حوادث السيارات يقوم على أساس قلب عبء الإثبات، حيث تنص المادة الثانية منه على افتراض مسؤولية مستعملي السيارات، وتحدد المادة الثالثة أسباب الإعفاء وهي: القوة القاهرة، فعل الغير، خطأ المضرور<sup>2</sup>.

كما رأى الأستاذ Picard وجوب تدخل المشرع لحماية المضرورين من حوادث السيارات. نظراً لحدة و تزايد هذه الحوادث، مطالباً بضمان تعويض الأضرار التي تحدث عن السيارات و موضحاً أن المقصود من الضمان هو ضمان قانوني أكثر منه مسؤولية بمعنى الكلمة.

وعليه يعرض المضرور بصرف النظر عن مسلك سائق السيارة، ويقرر أن هذه المسألة هي مسألة خطر اجتماعي، ويكون سدى اللجوء في حلها إلى فكرة المسؤولية المدنية، والمشرع فقط هو الذي يعطي الحل الملائم.

ويرى أنه من غير معقول مطالبة المضرور بإثبات الخطأ، لذلك فهو يطالب بجعل السائق مسئولاً بمقتضى القانون عن طريق المسؤولية المدنية، ولكنه يقيد هذه المسؤولية ويقصرها على حالة الضرر المادي دون المعنوي، كما أنه يرى وضع حد أقصى لمقدار التعويض، ولا يمكن الوصول إلى هذا الحد إلا بثبوت الخطأ العمدي أو غير المغتفر من السائق.

ويجب للإعفاء من المسؤولية التي يقترحها الأستاذ Picard، إثبات واحد مما يأتي: السبب الأجنبي الذي لا ينسب إلى السائق، أو القوة القاهرة، أو الخطأ العمدي أو غير المغتفر من المضرور<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>) Revue trimestrielle de droit civil 1908-1, page.21.

<sup>2</sup>) Alexandre Corressi : Option citée, page.122.

<sup>3</sup>) Picard : Pour une loi sur les accidents d'automobiles. Revue générale assurance terrestre, 1931.page.5.

كما قدمت جمعية الدراسات التشريعية مشروع قانون ويعتبر من أهم الاقتراحات التي قدمت و ذلك في سنة 1932، الذي يقوم على أساس وضع حد أقصى لمبلغ التعويض، كما أنه يحدد أسباب الإغفاء من المسؤولية بذكر خطأ المضرور غير المغتفر، والقوة القاهرة دون الحادث الفجائي، وأخيرا فعل الغير دون تطلب صفات معينة فيه<sup>1</sup>.

ولكن لم تحظ هذه الفكرة بأي اهتمام إلا في سنة 1964 حيث أنشأت لجنة من طرف وزير العدل كلفت بدراسة مشروع لتعديل القانون الجاري<sup>2</sup>.

وشارك في أعمال هذه اللجنة الأستاذ André Tunc الذي نشر بعد ذلك مؤلفه "أمان الطريق" « La sécurité routière » وذلك في سنة 1966 و الذي كان يحمل مشروع قانون حول حوادث المرور<sup>3</sup>، ويهدف هذا المشروع أساسا إلى وضع نظام جماعي لتعويض المضرورين من حوادث المرور، ويقوم على توسيع نطاق التأمين الإلزامي بطريقة تؤدي إلى تعويض كل المضرورين، ولذلك فهو يلغي كل أسباب الإغفاء بما فيها خطأ المضرور. وعلى المشرع أن ينظم بطريقة محددة مقدار التعويض، ويضع حدا أقصى له كما يميز في المعاملة بين أنواع المختلفة للأضرار<sup>4</sup>.

كما قدم الأستاذ Bedour مشروع أعده سنة 1968، ويقترح فيه التفرقة بين حالتين: الحالة الأولى: حالة ثبوت خطأ جسيم أو غير مغتفر من السائق وفيها يحصل المضرور على تعويض كامل.

الحالة الثانية: حالة عدم معرفة ظروف و أسباب الحادث، وهنا يحصل المضرور على تعويض جزافي قد يكون أقل من الضرر الذي أصابه<sup>5</sup>.

وعلى رغم من تعدد المشروعات المقترحة لتنظيم المسؤولية المدنية عن حوادث المرور، وعلى رغم مما بذله الفقه من مجهودات في هذا المجال، إلا أن المشرع الفرنسي بقي ساكتا، ولم يتدخل تاركا تنظيم هذا الموضوع لقواعد القانون المدني الفرنسي.

<sup>1</sup>) Revue d'étude législation 1922, page.83et suivant, v. notamment, Mazeaud, Tunc, option citée, numéro1263, page. 263.

(4) أحمد طالب: نظام تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في الجزائر، المجلة القضائية، الجزء الأول، العدد الأول، المحكمة العليا، الجزائر، 1991، الصفحة 230.

<sup>3</sup>) Geneviève Viney, Patrice Jourdain : Traité de droit civil, 2<sup>e</sup> édition, D ELTA, 1998, paris, page.1092.

<sup>4</sup>) André Tunc : La sécurité routière « Esquisse d'une loi sur les accidents de circulation, paris, 1966, page.37.

<sup>5</sup>) Bedour : Pour un droit spécial aux accidents de la circulation, paris, 1968, page.21-24.

وتجدر الإشارة أن النظام القانوني لهذه المسؤولية يتصف في خطوطه العريضة بانتقاله من القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية إلى تلك الخاصة بالمسؤولية عن الأشياء غير الحية، كان علينا إجباريا أن نبدأ بإيضاح ظهور هذه القواعد، أي قواعد المسؤولية عن الأشياء كمقدمة لتحديد النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث المرور وذلك بدراسة مراحل تطورها.

طبقا لنص المادتين 1382,1383<sup>1</sup>، تقوم المسؤولية التقصيرية في القانون الفرنسي على ضرورة إثبات المضرور لخطأ المدعى عليه حتى يمكن له الحصول على التعويض، وهذا ما كان يطبقه القضاء الفرنسي على الحوادث الناشئة من استعمال الأشياء الجامدة، نظرا لعدم وجود نص خاص بها.

ولهذا السبب كان المضرور يجد صعوبات في سبيل إقامة الدليل على خطأ المدعى عليه في بعض الحالات، أين وصل الأمر إلى حد الاستحالة في بعض الأحيان، ومن جهة أخرى توجد حالات كثيرة لا يرجع الضرر فيها إلى الخطأ، خاصة بعد التقدم والتطور في اختراع الآلات ووسائل النقل والتوسع في استخدامها وما ترتب على ذلك من ازدياد حوادثها بصورة مستمرة، وكانت النتيجة أن يتحمل المضرور هذه الآلات بينما ينعم المالك بفوائدها<sup>2</sup>.

وأمام عجز وعدم كفاية قواعد المسؤولية المدنية لحماية المضرورين من استعمال الأشياء غير الجامدة، أولئك الذين يتواجدون دائما في المركز الأضعف، نظرا لنقص معلوماتهم عن هذه الأشياء، وضعف إمكانياتهم ماديا ومعنويا فقد جاء القضاء الفرنسي بتشجيع ومساعدة الفقه الفرنسي في البحث عن وسيلة لحماية هؤلاء المضرورين.

وبعد تردد وجد القضاء الفرنسي ضالته في نص الفقرة الأولى من المادة 1384، هذا الأخير الذي لم يلفت نظر الفقه والقضاء إليه إلا بعد قرابة قرن من الزمن من وضعه<sup>3</sup>.

قرر القضاء الفرنسي أنه: "يسأل المرء ليس فقط عن الأضرار التي تحدثها فعله الشخصي، ولكن أيضا عن تلك التي تحدث عن فعل الأشخاص الذين يسأل عنهم، أو عن فعل الأشياء التي في حراسته".

<sup>1</sup>) Article 1382 : « Tout fait quelconque de l'homme qui cause a autrui un dommage, oblige celui par le faute duquel il est arrivé a réparer. ».

Article 1383 : « Chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait mais encor par son négligence ou par son imprudence. ».

<sup>2</sup>) إبراهيم الدسوقي أبو الليل: النظام القانوني في المسؤولية المدنية عن حوادث المرور، المرجع السابق، الصفحة 286، 287.  
<sup>3</sup>) على ما يظهر أن الأستاذ Lauranne في بلجيكا هو الأول من لفت النظر في عام 1878 إلى المسؤولية عن الأشياء، ثم جاء بعد ذلك في فرنسا الأستاذة Jossrand, Saleilles, Gény, Teisseire

الملاحظ أن النص يكتفي بفعل الشيء لتقرير مسؤولية حارسه دون إلزام المضرور إثبات خطأ الحارس، وطبقاً لذلك إذا وقع ضرر نتيجة استعمال شيء غير حي، يلزم حارسه بتعويض المضرور بمجرد إثبات الضرر دون أن يقع عليه عبء إثبات خطأ أو إهمال من حارسه، وهذا ما كان يبحث عنه الفقه والقضاء.

وظهرت التطبيقات القضائية لهذا التفسير الجديد للفقرة الأولى من المادة 1384 ابتداء من 16 جويلية 1896<sup>1</sup> بقبول محكمة النقض الفرنسية لأول مرة مبدأ المسؤولية عن الأشياء. وعليه أصبح للفقرة الأولى من المادة 1384 من القانون المدني الفرنسي مضمونا قانونيا جديدا. فبعد أن كان الفقه و القضاء يرى أن هذه الفقرة لم تفعل سوى الإشارة بصفة ومختصرة إلى حالات المسؤولية عن فعل الغير التي نصت عليها الفقرات التالية لها، وإلى حالتها المسؤولية عن فعل الأشياء التي تضمنتها المادتين 1386، 1385 و هما المسؤولية عن فعل الحيوان والمسؤولية عن تهدم البناء، أصبح هذا النص وفقا لتفسير القضاء له يضع مبدأ عاما للمسؤولية عن فعل الأشياء الجامدة.

وبعد فترة وجيزة فقدت هذه المادة الكثير من أهميتها، حيث قررت بعض الأحكام الصادرة من محكمة النقض، "إنما تقيم مجرد قرينة على خطأ حارس الشيء، قابلة للدفع بإثبات العكس"<sup>2</sup>، أي مسؤولية الحارس تنتفي بمجرد انعدام خطئه بأي وسيلة كانت.

ولكن سرعان ما تراجعت محكمة النقض عن هذا التفسير و عادت إلى قضائها الأول مؤكدة على أن مسؤولية الحارس تقوم بغض النظر عن الخطأ، ولا يمكن نفيها إلا بإثبات السبب الأجنبي<sup>3</sup>.

ثم استقر القضاء الفرنسي على ذلك نهائيا<sup>4</sup>.

وعليه أصبح يطبق على المسؤولية المدنية عن الأشياء الجامدة المادة 1384 الفقرة الأولى من القانون المدني الفرنسي، ولا يشترط على المضرور للحصول على التعويض ما أصابه من ضرر

<sup>1</sup>) Dalloz 1897-1-22, note Saleilles.

هذا الحكم خاص بانفجار "غلاية" فاطرة. وقد سبق محكمة النقض الفرنسية في ذلك بعض الأحكام الدرجة الأولى، أنظر: =Tribunal de Bourges 7février 1895, Dalloz 1900, 289, note Jossrand.

<sup>2</sup>) إبراهيم الدسوقي أبو الليل: النظام القانوني في المسؤولية المدنية عن حوادث المرور، المرجع السابق، أنظر هامش الصفحة 288.

<sup>3</sup>) Requête Française, 21 janvier 1914, sirey 1914-1128, dalloz-1-202

<sup>4</sup>) Civil Français, 21 janvier 1919, sirey 1919-1-265, dalloz 1922-1-25, civil

français 16 novembre 1920, sirey 1922-1-97, dalloz 1920-1691. Civil français 21 février 1927, sirey 1927-1-127, note Esmein.

إثباته لخطأ حارس الشيء(المتسبب في الضرر)،بل ما عليه إلا إثبات أن الضرر من فعل الشيء الذي في حراسة المدعى عليه،وهذا الأخير لا يعفى من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد فيه.

وكما نعلم أن السيارة أو بالأحرى المركبات ذات محرك أرضي فما هي إلا شيئاً جامداً غير حي، فتخضع للقواعد الخاصة بالمسؤولية عن الأشياء.

وفعلا لقد طبق القضاء الفرنسي أحكام المسؤولية عن الأشياء على حوادث السيارات وفيما يلي سنوضح المراحل التي مر بها تطور النظام القانوني لهذه المسؤولية.

مراحل تطور النظام القانوني للمسؤولية عن حوادث السيارات في فرنسا:

تميز النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بفرنسا بتطور عميق جداً لصالح المضرورين من هذه الحوادث،فالمسؤولية المدنية عن حوادث المرور،وبصفة عامة عن الأشياء،لم يرد بشأنها نص صريح خاص،ولذلك فأحكامها وقواعدها من خلق وتكوين القضاء المدني الفرنسي،ولقد تم البناء القضائي لهذا النظام على عدة مراحل وهي كالاتي:

المرحلة الأولى:تطبيق القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية على السيارات

لما ظهرت دعاوى التعويض عن الأضرار الناتجة عن استعمال السيارات في العمل القضائي الفرنسي،كان من البديهي أن يطبق على هذه الدعاوى القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية التي تنظمها المادتين 1382،1383من القانون المدني الفرنسي،والتي بمقتضاها يقع على المضرور إثبات خطأ المدعى عليه ليتمكن الحصول على تعويض ما لحق به من ضرر،إذا لم تكن قواعد المسؤولية عن الأشياء غير الحية قد ظهرت بعد.

وهكذا ألزمت محكمة Rouen في حكمها الصادر في 2 أبريل 1889<sup>1</sup> المضرور على إثبات الخطأ حتى تقوم مسؤولية قائد السيارة،وهذا الحكم تبنته جميع المحاكم الفرنسية، كما أيدت محكمة النقض الفرنسية هذا الاتجاه بحكمها الصادر بتاريخ 22 مارس 1911<sup>2</sup>،والفقه الفرنسي بدوره اتفق على أن هذا القضاء هو فقط الذي يتماشى مع القانون المدني الفرنسي.

ولحماية مصالح المضرورين حاول القضاء الفرنسي تقديم المساعدة لهذه الفئة من أجل تخفيف عليهم عبء إثبات خطأ السائق نظراً لصعوبة إثباته،وكان سبيله في ذلك اللجوء إلى القرائن القضائية،ولقيت هذه المساعدة تشجيع وتأييد من الفقه الفرنسي<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>) Dalloz1899-2-295.

<sup>2</sup>) Dalloz1911-355.

<sup>3</sup>) Revue Sirey 1900-2-57, note Esmein,191-1-17.

ولكن رغم هذه المساعدة، كان يجب على المضرور إثبات بعض الوقائع الضرورية حتى تقبل هذه القرائن، وهذا الأمر ليس يسير على المضرور<sup>1</sup>.

لهذا نجد أن بعض الأحكام-مدفوعة بالاحتجاجات العملية-رأت أن السيارة هي أصلاً شيء غير حي، وظهرت محاولات مبكرة لتطبيق المادة 1384 الفقرة الأولى من القانون المدني الفرنسي على الحوادث الناتجة من استعمال السيارات، وكان معنى ذلك إعفاء المضرور من إثبات خطأ السائق، ولقد تم تطبيق نص هذه المادة بعد التفسير القضائي الجديد لها باعتبارها تقرر مسؤولية عن الأشياء مستقلة عن المسؤولية عن فعل الأشياء<sup>2</sup>.

ولكن هذه المجهودات كان مصيرها الفشل، لسبب وحيد وهو أن القضاء الفرنسي في تلك الفترة كان يقصر تطبيق المادة سائلة الذكر على الحوادث الأشياء غير الحية التي تحدث دون تدخل الإنسان، وهذا الأمر لا يتحقق بالنسبة لحوادث السيارات التي يفترض بالضرورة قيادتها، وحيث تظهر حاجة المضرور إلى الحماية.

وهذا ما طبقته محكمة Orléans بحيث قررت صراحة رفضها لتطبيق نص المادة 1384 الفقرة الأولى من القانون المدني الفرنسي على حوادث السيارات، وذلك في حكمها الصادر في 1909/02/25<sup>3</sup>.

قررت ما يلي: "...الحادث لم يكن راجعاً إلى الآلة الساكنة، فلم يكن راجعاً إلى السيارة المتروكة في ذاتها، وإنما إلى عدم يقظة أو إهمال ذلك إلى جعلها متحركة... فلا سيارة لا تشبه بعربة الدواب أو (الغلاية) الميكانيكية، التي إذا ما سيرت أو أديرت تعمل تقريبا تحت تدخل الإنسان... فالسيارة تكون تحت الإشراف المستمر من قائدها الذي تقوم فطنته وإرادته بدور رئيسي في تسييرها..." و نفس الحكم تقريبا قررته غالبية محاكم الاستئناف<sup>4</sup>.

وقد أيدت محكمة النقض موقف محاكم الاستئناف بحكمها الصادر في 22 مارس 1911<sup>5</sup>. الأمر الذي دفع بالفقهاء الفرنسيين إلى البحث عن وسيلة لحماية المضرورين من حوادث السيارات، وذلك باقتراح الأخذ بفكرة الخطر كأساس للمسؤولية عن هذه الحوادث وتم فعلاً تقديم عدة اقتراحات في هذا الموضوع منها اقتراح بإضافة فقرة إلى المادة 1386<sup>6</sup>.

<sup>1</sup>) Chavalier (Jean) : La responsabilité des automobilistes et la jurisprudence récent, thèse, paris 1926, page.13.

<sup>2</sup>) إبراهيم الدسوقي أبو الليل: النظام القانوني في المسؤولية المدنية عن حوادث المرور، المرجع السابق، الصفحة 290، 291.

<sup>3</sup>) Dalloz 1911-2-207.

<sup>4</sup>) Chavalier (Jean) : Option citée, page.36 et suivant.

<sup>5</sup>) Dalloz 1911-1-255.

<sup>6</sup>) أنظر ما سبق الإشارة إليه بشأن هذا الاقتراحات.

وبصفة عامة فإن تفكير هذا الفقه كان يرى ضرورة إحلال مسؤولية ناشئة عن المخاطر المستحدثة أو مخاطر الملكية محل المسؤولية عن خطأ التقليدي باعتباره الوسيلة الوحيدة لضمان العدالة في حوادث السيارات.

بحيث يرى الأستاذ Wahl أن مالك السيارة يسأل عن كل حادث نتيجة استعمال السيارة التي يملكها<sup>1</sup>.

رغم ذلك التزم المشرع الفرنسي بالسكوت، مما دفع ببعض الفقهاء المطالبة بإعداد قانون خاص بالمرور وتسيير السيارات وتحديد القواعد الواجبة الإتباع في هذا المجال.

و إذا ما خولفت هذه القواعد كان مفاد ذلك ارتكاب المخالف خطأ يستوجب مسؤوليته وهذا الجانب من الفقه كان يقصد ضمان مجال المادة 1386 من القانون المدني الفرنسي ومما لاشك فيه فإن هذا التفكير غير كافي لحماية حقوق المضرورين من حوادث السيارات، حيث يوجد حالات لا يكون فيها إثبات التقصير بالتحديد الكافي لإمكان تطبيق المادة 1386<sup>2</sup>، وزيادة على ذلك فإن الكثير من حوادث السيارات لا يرجع سببها إلى فكرة الخطأ. من خلال الجهود الفقهية يتضح جليا عدم قدرة القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية تحقيق الحماية الكافية للمضرورين من حوادث السيارات.

ما هو موقف القضاء الفرنسي أمام سكوت المشرع الفرنسي لحماية المضرورين من هذا النوع من الحوادث التي أضحت تشكل خطر كبير داخل المجتمع الفرنسي و الذي أصبح يزداد يوما بعد يوم؟

سوف نجيب عن هذا السؤال من خلال المرحلة الثانية.

**المرحلة الثانية: إخضاع المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات للمادة 1384 الفقرة الأولى من القانون المدني الفرنسي.**

بعد ضغط الفقه، بدأ القضاء الفرنسي في قبول بتطبيق المادة 1384 الفقرة الأولى من القانون المدني الفرنسي على المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات.

وإن كان القضاء في أول وهلة يطبق المادة 1384 إلا إذا كان الحادث الذي سبب ضرر للغير قد وقع من السيارة في حالة عدم قيادتها أي في حالة السكون، فإن كانت في حالة قيادة أي في حالة حركة وألحقت ضرر بالغير فإننا نطبق على هذا الحادث أحكام المادة 1382 من القانون

<sup>1</sup>) Revue trimestrielle de code civil 1908-20, La responsabilité civile du accidents de la circulations, note Wahl.

<sup>2</sup>) Chavalier (Jean) : Option citée, page.16.

المدني الفرنسي، وذلك على أساس أن المادة 1384 الفقرة الأولى من نفس القانون التي تنص على المسؤولية عن الأشياء تفترض أساساً لتطبيقها فعلاً للشئ بعيداً عن تدخل الإنسان، فإذا كان الحادث الذي تسبب ضرراً للمضروب قد وقع أثناء قيادة السيارة، فإن مصدر هذا الفعل هو الشخص وليس فعل الشئ وعليه تستبعد المادة 1384 الفقرة الأولى من القانون المدني الفرنسي. واستمرت هذه التفرقة بين فعل الشخص وفعل الشئ، أي بين فعل السائق وفعل السيارة من خلال الأحكام الصادرة في الفترة من 1906 إلى 1914.

وقد أيدت دائرة العرائض لمحكمة النقض الفرنسية عدم تطبيق المادة 1384 الفقرة الأولى من القانون المدني الفرنسي على الحوادث السيارات التي تقع أثناء قيادتها، وذلك في حكمها الصادر في 22 مارس 1911.

وطبقاً لهذه الفكرة فإن مجمل الحوادث الناشئة عن السيارات كانت تخضع لنص المادة 1386 وليس المادة 1384 الفقرة الأولى من القانون المدني الفرنسي، لأن معظم هذه الحوادث تقع و السيارة في حالة سير، مما انتقد هذا الموقف، إذ الحاجة إلى الحماية التي تقرها المادة 1384 الفقرة الأولى سالفة الذكر تظهر خطورتها و تكثر حوادثها وتتفاقم جسامتها أضرارها.

ولهذا السبب تبنى القضاء الفرنسي موقف آخر، بموجبه عم تطبيق المادة 1384 الفقرة الأولى من القانون المدني الفرنسي على حوادث السيارات ولا يهم إن كانت في حالة سير أو في حالة عدم حركة، وفعلاً تبنت محكمة النقض الفرنسية هذا الاتجاه في حكمها الصادر 29 جويلية 1924، وذلك من خلال قضية بيسييه، وتتلخص وقائع هذا الحكم في وقوع حادث سيارة نتج عنه أصابه شديدة لسيدة تدعى بيسييه، وقد برأ السائق من الخطأ، قرر الحكم الصادر من محكمة باريس أن الحادث لا يمكن أن يكون راجعاً إلى سوء حالة السيارة، وبالتالي فلا يوجد خطأ على كاهل مالك السيارة، الأمر الذي يهدم قرينة الخطأ التي تقع عليه - حسب التفسير الذي كان سائداً للمادة 1284 الفقرة الأولى من القانون الفرنسي أو وقت الحكم - وقد رفضت محكمة باريس دعوى السيدة بيسييه بحجة أنها لم تثبت أن الحادث يرجع إلى سوء حالة السيارة، ولكن محكمة النقض نقضت هذا الحكم لمخالفته للمادة 1284 الفقرة الأولى من القانون المدني الفرنسي<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>)Sirey 1924-1-221, Dalloz 1925-1-5note Ripert, Gazette du Palais 1924-2-285.



الملاحظ أن غالبية الفقهاء الفرنسيين قد رأوا في هذا الحكم تخلي من محكمة النقض عن قضائها السابق بالتفرقة بين فعل الشخص وفعل الشيء<sup>1</sup>، إلا أن هناك منهم<sup>2</sup> من تشكك في صحة ذلك، فالمؤكد أن الحكم المذكور لم يواجه تطبيق المادة 1384 الفقرة الأولى من القانون المدني الفرنسي على حوادث السيارات و عليه فهو لم يضيف شيء جديد على القضاء السابق. ولقد انقسم القضاء بخصوص هذه المسألة، فصدرت الأحكام في صالح تطبيق المادة 1284 الفقرة الأولى من نفس القانون على السيارات بدون تفرقة، وبعضها الآخر استمر في قضائه التقليدي<sup>3</sup>.

ولكن هذا الانقسام لم يدم طويلاً، وإذا كان حكم بيسييه قد أثار بعض الشك فإن حكم جاندير الشهير الصادر من محكمة النقض في 21 فبراير 1927<sup>4</sup>، قد حسم هذه المسألة صراحة وبطريقة لا شك فيها، وقبل تطبيق المادة 1384 الفقرة الأولى من القانون المدني الفرنسي على حادث سيارة صدمت فيه أحد المارة أثناء قيادتها، ناقضا بذلك الحكم الصادر من محكمة بيزانسون في 29 ديسمبر 1925، وقررت محكمة النقض: "حيث أن الحكم قد رفض تطبيق المادة 1384 الفقرة الأولى من القانون المدني الفرنسي بحجة أن السيارة كانت وقت الحادث بقيادة سائقها، وأنه بالتالي يلزم لحصول المضرور على التعويض الضرر الذي أصابه إثبات خطأ السائق وفقاً للمادة 1382 من نفس القانون، ولكن حيث أن القانون في تطبيق القرينة التي تمليها المادة 1384 الفقرة الأولى من نفس القانون لم يميز حسبما كان الشيء مقاداً بمعرفة الشخص من عدمه، وأنه يكفي أن يكون المقصود شيء يخضع لضرورة الحراسة بسبب الأخطار التي يحدثها بالغير... ووجب نقض الحكم..."<sup>5</sup>.

ونظراً لوجود تعارض من بعض محاكم الاستئناف ومحاكم الدرجة الأولى التي صممت على التمسك بالقضاء القديم الذي لا يطبق المادة 1384 من القانون المدني الفرنسي على حوادث السيارات التي تحدث أثناء قيادتها<sup>6</sup>.

وأدى هذا الأمر إلى تدخل الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض بحكمها الصادر في 13 نوفمبر 1930<sup>1</sup>، وقد جاء في حكمها: "أن القانون لتطبيق القرينة التي تمليها المادة 1384 لم يفرق

<sup>1</sup>) Jossrand, Dalloz 1925-2-105, Ripert, Dalloz 1925-1-5.

<sup>2</sup>) Esmein, Sirey 1924-1-221, Savatier, Dalloz 1925-1-41.

<sup>3</sup>) Chavalier (Jean) : Option citée, page., 210, 211.

<sup>4</sup>) Dalloz périodique 1927-1-77, note Ripert, Sirey 1927-1137, note Esmein.

<sup>5</sup>) إبراهيم الدسوقي أبو الليل: النظام القانوني في المسؤولية المدنية عن حوادث المرور، المرجع السابق، أنظر هامش الصفحة 295.

<sup>6</sup>) Voir, par exemple : Lyon 7 juillet 1927, Sirey 1927-2-106, Gazette du palais 1928-1-208.

حسبما كان الشيء الذي أوقع الضرر يقوده شخص أم لا، وليس من الضروري أن يكون به عيب داخلي قابل لإحداث الضرر، فالمادة 1684 الفقرة الأولى تربط المسؤولية بالحراسة وليس بالشيء ذاته.

و بمقتضى هذا الحكم استقرت الأحكام على إخضاع المسؤولية المدنية عن حوادث المرور لهذا المبدأ الذي أقرته دوائر المجتعة لمحكمة النقض، دون تفرقة للمادة 1384 الفقرة الأولى. حاول القضاء الفرنسي البحث عن الوسيلة لإعفاء من هذه المسؤولية التي بلغت في المرحلة السابقة إلى ذروتها، ولقد شدد القضاء الفرنسي في مسألة إعفاء حارس السيارة المتسببة في الخطأ وذلك لتوفير الحماية اللازمة للمضروب، سنوضح هذا الفكرة في المرحلة الثالثة. المرحلة الثالثة: من كفاية إثبات انعدام الخطأ إلى ضرورة الإثبات المحدد للسبب الأجنبي، لإعفاء حارس السيارة

في هذه المرحلة حاول القضاء الفرنسي بسط أكبر حماية للمضروبين من حوادث السيارات، فلم ينصب اهتمامه على مرحلة قيام المسؤولية، وإنما على طريقة الإعفاء منها. في بداية تطبيق المادة 1384 الفقرة الأولى من القانون المدني الفرنسي كان القضاء الفرنسي يقبل من حارس إثبات أنه لم يرتكب أي خطأ لكي يعفى من المسؤولية التي تقرها المادة المشار إليها سابقاً، فمهمة هذه المادة كانت تتمثل في هذا الفترة في مجرد نقل عبء الإثبات إلى الحارس بأن يثبت انعدام خطئه بدلا من إثبات المضروب لهذا الخطأ في مرحلة قيام المسؤولية، تطبيقاً للمبادئ العامة في المسؤولية التقصيرية.

وهكذا كان يرى القضاء الفرنسي في المادة 1384 الفقرة الأولى من القانون المدني الفرنسي مجرد قرينة بسيطة قابلة للنفي بإثبات العكس، أي بإثبات عدم خطأ الحارس. ولما كان تقرير إعفاء حارس السيارة بإثباته لعدم خطئه لا يضمن للمضروب كامل الحماية المرجوة، نظراً لوجود حالات كثيرة لا ترجع فيها إلى حوادث السيارات وما أصاب المضروب من ضرر إلى خطأ يمكن نسبته للحارس، فقد قام القضاء بتشديد وسيلة الإعفاء، مشدداً مضمون المادة 1384 الفقرة الأولى من القانون المدني الفرنسي، مقرراً في أحكامه الصادرة من عام 1908 عدم كفاية إثبات الحارس لعدم خطئه، لإمكان إعفائه من المسؤولية، متطلباً ضرورة

<sup>1</sup>) Sirez 1930-1-121, note Esmein, Dalloz 1930-1-57, note Ripert, Gazette du palais 1930-1-393.

الإثبات المحدد السبب الأجنبي الذي لا ينسب إلى الحارس من قوة قاهرة و حادث فجائي، أو فعل المضرور أو فعل الغير<sup>1</sup>.

واستمرت مجهودات بعض الفقهاء، وعدد من البرلمانيين والقضاة الذين لا حظوا أن المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور تمر بمراحل و إجراءات معقدة وبالتالي طالب البعض منهم بتطبيق نظام آخر لا يعتمد على الخطأ لحل المشاكل الناجمة عن حوادث السيارات.

وبذلك أصبح جبر الضرر الناتج عن حوادث السيارات يقتصر على توافر عنصرين وهما:

(1) وجود ضرر من جهة شخص معين.

(2) وجود عقد تأمين ساري المفعول وقت الحادث والذي يكون مبرم ما بين حارس الشيء وبين مؤسسة مكلفة بالتأمين على السيارات، بحيث يتضمن عقد التأمين ضمان الآثار التي يمكن أن يترتب عن حوادث يتسبب فيها حارس الشيء.

و نادى بنفس الفكرة اقتراح قانون شازيل Chazelle نسبة إلى السيد Chazelle الذي كان عضو في البرلمان الفرنسي، وقدم هذا المشروع سنة 1977، الذي نص في مادته الأولى على أنه: "الأضرار الجسمانية والمادية التي تصيب أي شخص عدا السائق تعوض باستثناء الخطأ العمدي أو الجسيم الذي يرتكبه هذا السائق".

والذي استعاد بصفة موسعة مشروع السيد تانك Tunc، ولكن فشلت هذه الفكرة بسبب موقف شركات التأمين التي تخضع إلى سيطرة الرأسمال الخاص الراض لهذا النظام المقترح<sup>2</sup>. ورغم ذلك تقدم السيد بادينتر Badinter، وزير فرنسي للعدل سابقا بمشروع قانون<sup>3</sup> في نفس الموضوع فصادق عليه مجلس الوزراء في 17 أكتوبر 1984 وصوت عليه البرلمان الفرنسي في 17/12/1984، وصدر في 5 جويلية 1985 كما دخل حيز التطبيق بموجب بقرار التنفيذي في 07/01/1986.

يأخذ بعين الاعتبار هذا القانون مصالح الأطراف المعنية من ضحايا و شركات التأمين وهيئات اجتماعية، فيمنح الحق في التعويض التلقائي للضحايا الراجلين أو المنقولين أو سائقي الدراجات ولو كانوا مخطئين، باستثناء حالة الخطأ العمدي أو الخطأ الجسيم الصادر عن

<sup>1</sup>) Voir également, Requête Française, 25 mars 1908, Dalloz 1909-1-72.

<sup>2</sup>) Geneviève Viney et Patrice Jourdain : Option citée, page.1093.

<sup>3</sup>) Loi numéro.85-677 du 5 juillet 1985. Journal officiel 6 juillet 1985.

الضحية، ويمكن أن يستفيد ضحايا حوادث المرور الذي تقل أعمارهم عن ستة عشر (16) سنة أو تزيد عن سبعون (70) سنة من التعويض مهما كانت درجة الخطأ.

أما بالنسبة للسائقين فإن القانون يأخذ بالنظام التقليدي للمسؤولية، أي أن السائق المتسبب في الحادث و المسؤول عنه لا يجوز له أن يطالب بالتعويض أو أن يتحصل عليه بناء على قانون 5 جويلية 1985.

وبرغم من تطبيق هذا القانون جزئيا في فترة معينة، لاسيما معارضة شركات التأمين لكون أن نظام عدم الخطأ يكلفها أعباء إضافية مالية، فإنه يعتبر قد حقق تطورا كبيرا في مجال حوادث المرور بفرنسا<sup>1</sup>.

ما سبق كان نظرة سريعة حاولنا فيها إلقاء الضوء على النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في القانون المقارن، و علينا أن نوضح الآن النظام القانوني لهذه المسؤولية في ظل القانون الجزائري، وهذا ما سنتناوله فيما يلي:

**المطلب الثاني:** الأساس القانوني لنظام المسؤولية في القانون الجزائري

لقد مر النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث المرور السيارات في الجزائر بثلاث مراحل مختلفة:

**المرحلة الأولى:** تمتد من 1952 إلى 1958

في هذه المرحلة كان النظام يخضع لقانون 1951/12/31 الذي أنشئ بموجبه صندوق ضمان السيارات، فألقي على عاتق هذا الجهاز تعويض ضحايا حوادث المرور وله حق الرجوع على المتسبب في الحادث في حالة قيام وإثبات مسؤوليته في الحادث.

**المرحلة الثانية:** تمتد من 1958 إلى 1973

تميزت بإصدار قانون الذي أجبر كل مالك سيارة بإجراء تأمين يضمن مسؤوليته المدنية عن حوادث التي يتسبب فيها للغير ويكون مسئولا عنها، وطبقا لهذا القانون الذي عدل سنة 1959 فإن المسؤولية إما أن تكون عقدية أو تقصيرية، وهذا يعني أن المؤمن له يقوم بإبرام عقدا مع شركة التأمين لضمان الأضرار التي يحدثها للغير وفي كلتا الحالتين فإنه يفترض خطأ سائق المركبة

<sup>1</sup> أحمد طالب: نظام تعويض الأضرار عن حوادث المرور في الجزائر، المجلة القضائية، العدد الأول، الجزء الأول المحكمة العليا، الجزائر، 1991، الصفحة 231.

المؤمنة، هذا الخطأ الذي يقبل عكسه بانتفاء المسؤولية عن السائق، وتبعاً لذلك عن شركة التأمين.

أما إذا ثبت خطأ السائق فإن مسؤوليته تكون ثابتة، وبالتالي فهو ملزم بتعويض الضحية، وتبعاً لذلك تلتزم شركة التأمين بتعويض الأضرار الجسمانية و الوفاة التي يسببها للغير، أما في حالة العكس أي انتفاء المسؤولية عن السائق لعدم توفر ركن الخطأ فإن المتضرر مهما كان يحرم من التعويض إطلاقاً، أي أن القاعدة العامة أنه متى توافرت شروط قيام المسؤولية المدنية من خطأ وضرر يتمتع قاضي الموضوع بسلطة تقديرية واسعة فيما يتعلق بإصلاح الأضرار الحاصلة للضحية ولا يخضع القاضي في تقديره للتعويض لرقابة محكمة النقض إلا فيما يتعلق بالعناصر المكونة للضرر قانوناً لأن تعيين العناصر من قبل التكييف القانوني للوقائع أي أنه يكون مستقلاً في تقدير التعويض ويكفي أن يكون العنصر المكون للضرر مشروعاً وقائماً، ويعني بهذه الشروط ما يلي:

1- وجود خطأ: أي الاعتداء على حق مشروع أو الإخلال بالتزام سابق.

2- وجود ضرر: لا يكفي أن يقع خطأ بل يجب أن يحدث هذا الخطأ ضرراً كواقعة مادية يجوز إثباتها بكافة طرق الإثبات تلك الحوادث.

كما أشرنا سابقاً كان لزاماً على القاضي الجزائي أن يقيم الخطأ المرتكب و يحدد مسؤولية مرتكبه، وقيمة التعويضات التي ستمنح للضحايا غير المسؤولين عن الحادث.

ولكن غياب معايير موضوعية لتقييم التعويض قد فسح المجالاً للتقديرات الشخصية التي كثيراً التي ما توصف بالمغالاة، بالإضافة إلى ذلك فإن غالبية ضحايا حوادث المرور يحرمون من التعويض نتيجة تورطهم في الحادث.

نشأ عن هذا الوضع مشاكل اجتماعية خطيرة، إذ ليس هنا أي نظام يحمي مكفولي الضحية التي ساهمت في الحادث بقسط ما من المسؤولية، الشيء الذي أدى إلى تراكم الملفات على مستوى المحاكم.

هذه المعايينة لا تتلاءم بدون شك مع المجتمع الذي يهدف بصورة خاصة إلى ترقية الإنسان وذلك بأن يضمن له على أقل تقدير العدل، إن لم يستطيع أن يوفر له العدالة وهكذا أصبح تعديل قانون التعويضات أمراً ضرورياً ومستعجلاً.

المرحلة الثالثة: صدور الأمر رقم 74-15

اصدر المشرع الجزائري الأمر رقم 47-15 المؤرخ في 30 جانفي 1974<sup>1</sup> المتعلق بالزامية التأمين على السيارات و نظام التعويض عن الأضرار، بمقتضاه تبني المشرع الجزائري صراحة نظام الجديد "عدم الخطأ"، وبعد مضي بضعة سنوات صدرت النصوص التطبيقية لهذا الأمر في شكل مراسيم<sup>2</sup>.

وتجدر الإشارة أنه إلى غاية 1980، وهو تاريخ صدور المراسيم التطبيقية للأمر رقم 74-15 كما هو موضح في هامش الصفحة، كانت الضحية التي تطالب بإصلاح ضررها الجسماني أو غيره، ملزمة بإثبات الخطأ المرتكب، وأن هذا الخطأ المنسوب للسائق كان سبب التعويض الذي يقدر على أساس المادة 124 من القانون المدني الجزائري. وعليه فإن التعويض يلزم إثبات عناصر المسؤولية التقصيرية، من خطأ وضرر وعلاقة سببية.

غير أن هذه المسؤولية التي تقوم على الخطأ، قد استبعدت بنظرية أخرى وهي نظرية المخاطر، لسببين رئيسيين:

#### 1- تعميم قطاع التأمين

#### 2- الرغبة في تعويض الضحية مهما كان خطأها في ارتكاب الحادث.

وأسباب إزاحة نظرية الخطأ واستبدالها بنظرية المخاطر تتحدد بما يلي: أمام تعدد حوادث المرور التي غالبا ما يصعب كشف أسبابها أو يصعب إسنادها إلى خطأ، لهذا فإن النظام التقليدي الذي يحمل الضحية دوما نتيجة الضرر قد اعتبر غير عادل أو غير كافي على الأقل.

ومن هذا المنطلق ظهر في التشريع فكرة المسؤولية الكاملة، المستقلة تماما عن فكرة الخطأ، والتي وجدت مبررها في مبدأ ضمان حماية الضحايا من المخاطر الكبرى الناجمة من

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

<sup>2</sup> مرسوم رقم 80-34 مؤرخ في 16 فبراير 1980 يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 7 من الأمر رقم 74-15. -مرسوم رقم 80-53 المؤرخ في 16 فبراير 1980 يتضمن تحديد التطبيق الخاص بإجراءات التحقيق في الأضرار ومعايبتها. التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر رقم 74-15.

- مرسوم رقم 80-36 المؤرخ في 16 فبراير 1980 يتضمن تحديد شروط تطبيق الخاصة بطريقة تقدير نسب لعجز و مراجعتها التي تتعلق بالمادة 20 من الأمر رقم 74-15.

- مرسوم رقم 80-37 مؤرخ في 16 فبراير 1980 يتضمن تطبيق المادتين 32 و 34 من الأمر رقم 74-15. - وأخيرا قام المشرع الجزائري بتعديل و تتميم الأمر رقم 74-15 حيث صوت على القانون رقم 88-31 المؤرخ 19 جويلية 1988، الجريدة الرسمية، العدد 29 لسنة 1988.

التصنيع و انتشار الآلات، وفي أغلب حالات أصبحت الضحية لا تلزم إلا بإثبات أن الضرر الذي أصابها ناتج عن خطأ مرتكب، أي تثبت بأن الضرر ناتج عن فعل المدعى عليه. وتجدر الإشارة إلى أنه بدأت تنور أفكار جديدة ترمي إلى أن الشخص المسؤول بصفة مطلقة عن حادث لم يرتكب فيه خطأ لا يتحمل فيه وحده عبء التعويض الكامل.

ونتيجة تعميم التأمين، اتجهت نظرية المسؤولية العامة نحو فكرة (اجتماعية المسؤولية) مادام أن مرتكب الضرر مؤمن عليه، فإن عبء الحكم يتحمله المؤمن الذي هو نفسه، في تلقية أقساط التأمينات، من كل عضو مؤمن له.

نلاحظ إذن أن حادث المرور قد اعتبر كخطر اجتماعي يقتضي التأمين من كل أفراد المجتمع في حين أنه كان معتبرا كمجرد خطرا فردي لا بد أن يتحمله الفرد أو ذوي حقوقه دون غيرهم.

هذه الأفكار العامة المتعلقة بالمسؤولية تبرر نظرية المخاطر والتي جسدها المشرع الجزائري في الأمر رقم 74-15 المشار إليه سابقا<sup>1</sup>.

لكن الأمر سالف الذكر، لم يتخلى نهائيا عن المسؤولية المبنية على الخطأ، فيما يتعلق بإصلاح الأضرار المادية، وهذا يعني فإن تعويض الأضرار المادية، لا زال يخضع في تحديده إلى المواد 131، 132 الفئرتين الأولى والثانية، وكذا المادة 124 القانون المدني الجزائري<sup>2</sup>.

والأمر رقم 74-15 يتضمن التكفل التلقائي بكل ضحية حادث مرور، باستثناء السائق الذي يكون مسئولا كليا أو جزئيا عن الحادث، والذي يدان لارتكابه جرم القيادة في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو أي مخدر محظور، لأنه في هذه الحالة يجرد من كل حقوقه.

لكن الجزاء هذا لا يسري على ذوي حقوقه في حالة وفاته، غير أن التعويض الممنوح للسائق المسئول على الحادث نتيجة لأسباب أخرى، يشهد انخفاضا متناسبا مع مسؤولية إلا في حالة بلوغ عجزه الدائم بنسبة 50% أو أكثر، هذا ولا يوقع أي جزاء على ذوي حقوقه في حالة الوفاة.

<sup>1</sup> مراد بن طابق: تعويض الأضرار الجسمانية لضحايا حوادث المرور، المجلة القضائية، العدد الرابع، المحكمة العليا، الجزائر، 1991، الصفحة 23، 24.

<sup>2</sup> المادة 124 عدلت بموجب المادة 35 من القانون رقم 05-10 الصادر في تاريخ 20 جوان 2005 المعدل والمتمم للأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 و المتضمن القانون المدني.  
- المادة 131 المعدلة بموجب المادة 38 من القانون رقم 05-10.  
- المادة 132 المعدلة بموجب المادة 38 من القانون رقم 05-10.

ولقد أنشأ هذا الأمر أيضا نظاما موحدا للتعويض، واضعا بذلك حدا لكل التقديرات المختلفة للمسؤولية والضرر، هذا النظام يضمن التعويض عن حوادث المرور بقوة القانون دون أي اعتبار لمقدار مسؤولية السائق عن الحادث<sup>1</sup>.

أما بخصوص القضاء الجزائري، هل تقيد بأحكام الأمر رقم 74-15، مباشرة بعد نشره في الجريدة الرسمية، أم أنه ينتظر صدور المراسيم التطبيقية<sup>2</sup> المشار إليها سابقا؟ للإجابة عن هذا السؤال لا بد أن نميز بين مرحلتين مر بها القضاء الجزائري: المرحلة الأولى: الفترة ما قبل 20 فبراير 1980

بما أن المراسيم التطبيقية للأمر رقم 74-15 نشرت في الجريدة الرسمية في 19 فبراير 1980، فهذا يعني أن المحاكم و المجالس القضائية استبعدت تطبيق هذا الأمر عند فصلها في القضايا التي طرحت أمامها من طرف الضحايا أو ذوي حقوقهم، ضد المسئول عن الحادث وضد مؤمن مركبته بشأن حوادث المرور التي وقعت قبل 20 فبراير 1980. وفي هذه الحالة كان قضاة الموضوع يعالجون المسؤولية المدنية عن حوادث المرور في إطار قواعد المسؤولية المفترضة المنصوص عليها في المادة 138 من القانون المدني الجزائري.

أما في مسألة التعويض ضحايا حوادث المرور، هؤلاء القضاة لم يكونوا مقيدين بنص خاص مثل الأمر رقم 74-15، في تقدير تعويض الأضرار اللاحقة بالمصابين أو ذوي حقوقهم وكان عملهم القضائي مركزا أساسا على الأحكام العامة من التقنين المدني والمتعلقة بتقدير مدى التعويض عن الضرر الذي لحق المصاب مع مراعاة ظروف الملابس طبقا للمواد 131، 132، 182 من القانون المدني الجزائري.

هذا باختصار فيما يخص الفترة الزمنية ما قبل 20/02/1980، فما هو موقف القضاء الجزائري من الأمر 74-15، بعد صدور ونشر مراسيمه التطبيقية؟

المرحلة الثانية: ما بعد 20 فبراير 1980

---

<sup>1</sup> حفيظ عاشور: المرجع السابق، الصفحة 28، 29.  
<sup>2</sup> المشرع الجزائري ترك للسلطة التنفيذية المجال لضبط وتدقيق محتوى ستة (06) مواد، من الأمر رقم 74-15 عن طريق التنظيم، وهي المواد:  
- المادة 7 الخاصة بالوثائق الخاصة المثبتة لإلزامية التأمين ومدى عقد التأمين و الاستثناءات وسقوط الحق في الضمان، وشروط تأمين السيارات في إطار حركة المرور الدولية.  
- المادة 19 الخاصة بالإجراءات المتعلقة بالتحقيق في الأضرار و معاينتها.  
- المادة 20 الخاصة بتحديد شروط التطبيق المتعلقة بطريقة تقدير نسب العجز ومراجعتها.  
- المادة 22 الخاصة بشروط ممارسة مهنة خبير لدى شركات التأمين، المختص في السيارات والمكلف بتقويم الأضرار المادية المتسببة لمركبة من جراء حادث مرور.  
- المادة 32، 34 الخاصة بقواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات (صندوق ضمان السيارات) والأجهزة الضابطة لتدخله.



لقد طبق غالبية قضاة الموضوع المبدأ الجديد المنصوص عليه في المادة 8 من الأمر رقم 74-15، والمتمثل في عدم الخطأ أي عدم الأخذ بعنصر الخطأ مع الأخذ بعين الاعتبار الشروط المنصوص عليها في المادة 13 من نفس الأمر، وفي هذه الحالة يستجيب القضاء لطلبات الضحايا أو ذوي حقوقهم، بحيث أنها تمنح لهم التعويض لإصلاح الأضرار اللاحقة بهم، إلا أنها تتجاوز و تخالف محتوى بعض الأحكام الواردة في الأمر رقم 74-15 لاسيما عند تقديرها للتعويض<sup>1</sup>، أضف إلى ذلك ما زالت حتى في الوقت الحالي بعض المجالس القضائية تطبق المسؤولية الخطئية على حوادث المرور كما سنرى.

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

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

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

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

4) قيام المسؤولية على فكرة الضمان، وبالأحرى التحول من المسؤولية إلى الضمان، وهذا ما أخذ به المشرع الفرنسي<sup>2</sup>.

ويقصد بالضمان إلزام الشخص بتعويض الضرر بالرغم من عدم توافر شروط المسؤولية في جانبه<sup>3</sup>.

ولقد تأثر المشرع الجزائري بهذه الفكرة، فماذا يقصد بفكرة الضمان من خلال الأمر رقم 74-15؟

<sup>1</sup> أحمد طالب: نظام تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في الجزائر، مجلة قضائية، العدد الثاني، الجزء الثاني، المحكمة العليا، الجزائر، 1991، الصفحة 307، 309، 310.

<sup>2</sup> « Ce n'est plus une responsabilité, mais une garantie qui pèse sur le conducteur ou le gardien. », F. Chabas, Commentaire de la loi du 5 juillet 1985. Jurisclasseur périodique. 1985.11.3205.

<sup>3</sup> B. Starck : Essai d'une théorie général de la responsabilité civile considère en sa double fonction de garantie et de peine privée, thèse, paris, sans page, 1947.

لماذا أثرتنا هذا السؤال، لأن هناك بعض الجهات القضائية ما تزال تحكم أحيانا بتضامن المتهم مع المسئول عنه مدنيا في التعويض عن الضرر الناشئ بسبب حوادث السير وتحكم أحيانا على المتهم تحت ضمان شركة التأمين، وأحيانا أخرى تحكم على شركة التأمين مباشرة بالتعويض الواجب دفعه عن الضرر الناتج عن الجريمة<sup>1</sup>.

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

ولهذا يمكن القول بأن تأمين المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات هو عبارة عن التزام شركة التأمين التزاماً عقدياً بقصد ضمان و تغطية المبالغ المالية عن حوادث السيارات التي يحتمل أن يحكم بها على المؤمن لديها بصفته مسئولاً مدنياً عن تعويض الضرر الذي يصيب الغير بواسطة السيارة المؤمن عليها ولا يستحق المؤمن له هذه المبالغ إلا بعد صدور حكم نهائي يثبت مسؤوليته المدنية وفقاً لأحكام المادة 136 من القانون المدني الجزائري.

وهذا هو المعنى الذي أشارت إليه المادة 56 من قانون التأمينات الجزائري<sup>2</sup>، حين حملت شركة التأمين التبعات المالية المترتبة على مسؤولية المؤمن له المدنية عن الأضرار التي يسببها للغير، ونفس المعنى الذي أشارت إليه المادتان الأولى والرابعة (4) من الأمر رقم 74-15 المتعلق بالالتزامية التأمين على المركبات من حيث أن التأمين على المسؤولية المدنية فيما يخص المركبات ذات المحرك بري يهدف إلى تغطية التعويض عن الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير، كما تهدف المسؤولية المدنية للمكاتب في العقد ولمالك المركبة ولكل شخص آلت إليه بإذن منهما حراسة أو قيادة تلك المركبة.

وعليه فأساس مسؤولية شركة التأمين قائم على التزام عقدي، فهي بذلك مسؤولية عقدية لا تقصيري، سببها العقد المبرم بينها وبين المؤمن له المسئول مدنياً في مثل هذه الحالة ولا علاقة للمتهم بالشركة ولا علاقة لهذه الأخيرة بالمتهم المتسبب في الضرر الناتج عن حادث المرور، كما أنه لا توجد أية علاقة قانونية بين الضحية وشركة التأمين فيما يتعلق بالمسؤولية عن الضرر وهي على كل حال أجنبية تماماً عن الدعويين المدنية والجزائية ولا صفة لها في أية

<sup>(1)</sup> عبد العزيز سعد: شروط ممارسة الدعوى المدنية أمام المحاكم الجزائية، الديوان الوطني للأشغال التربوية، الجزائر، 2002، الصفحة 105.  
<sup>(2)</sup> الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1955 يتعلق بالتأمينات الذي ألغى قانون التأمين الصادر بتاريخ 9 أوت 1980.

منهما. باعتبار أن التزام شركة التأمين بدفع التعويض المحكوم به هو التزام عقدي من الشركة تجاه المؤمن له المسئول مدنيا ويكون قد نشأ بعد الحكم النهائي وليس قبله<sup>1</sup>.

وهذا ما أكدته المحكمة العليا في قرارها التالي: "من المقرر قانونا أن التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد وذلك مقابل قسط أو دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن.

ولما كان ثابتا-في قضية الحال-أن عقد التأمين المبرم مع-المطعون ضده لا زال قائما وصحيحا وقت الحادث، فإن قضاة الموضوع بإشراك شركة التأمين في الدفع والضمان معه بصفته مسئولا مدنيا فإنهم طبقوا القانون ويتعين بذلك رفض الطعن"<sup>2</sup>.

كما أسلفنا سابقا فقد تقوم مسؤولية المؤمن له التقصيرية على أساس الفعل الضار استنادا إلى خطئه الثابت أو المفترض في حقه كحارس السيارة، فهو يسأل عن فعل السيارة الموجودة تحت حراسته سواء استعملها شخصا أو عن طريق تابعه، ولا يهم أن استخدمها لتحقيق أغراضه الشخصية أو لتنفيذ عقد النقل، وإذا تسبب ضرر للغير نتيجة أثناء قيادته للسيارة أو تابعه، فمن البديهي تقوم مسؤوليته المدنية عن حوادث المرور بالسؤال الذي يطرح ما هي المعايير التي يجب الأخذ بها حتى يمكن إعطاء للحادث الذي تتسبب فيه مركبة ذات محرك أرضي وصف حادث مرور؟

سوف نجيب عن هذا السؤال في المبحث الثاني

**المبحث الثاني:** معايير تطبيق المسؤولية المدنية عن حوادث المرور

لكي تقوم المسؤولية المدنية لحارس السيارة أو مالكها، فلا بد أن يكون هناك حادث مرور تسببت فيه السيارة أو المركبة ذات محرك أرضي (المطلب الأول)، وأن يكون الحادث نتيجة تدخل السيارة، سواء أكان هذا التدخل إيجابيا أو سلبيا (المطلب الثاني).

**المطلب الأول:** مفهوم حادث المرور

يقتضي منا أن نقسم هذا المطلب إلى قسمين، نحاول تحديد المفهوم الضيق للحادث المرور (القسم الأول)، أما القسم الثاني فإننا نخصه لبيان المفهوم الموسع للحادث المرور.

**الفرع الأول:** المفهوم الضيق لحادث المرور

<sup>1</sup> عبد العزيز سعد: المرجع السابق، الصفحة 106.  
<sup>2</sup> ملف رقم 77555 قرار بتاريخ 1992/01/21، المجلة القضائية، العدد 2 لسنة 1994، الصفحة 11.

تبدو صعوبة تحديد مفهوم الحادث المروري بشكل أكبر إذا علمنا أن المشرع الفرنسي والذي استقى المشرع الجزائري العديد من أحكام التأمين منه لم يحدد المقصود بالحادث المرور لا في قانون التأمين الفرنسي ولا في القانون الخاص المسمى بقانون نادنتير 1985.

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

العنصر الأول: وقوع حادث.

العنصر الثاني: أن يقع الحادث من مركبة محددة بالقانون.

العنصر الثاني: أن تكون هذه المركبة في حالة سير.

نتناول هذه العناصر تباعا:

العنصر الأول: في الواقع يمكن فهم المقصود بالحادث عند اللجوء إلى قانون التأمين الفرنسي أو الجزائري، الذي يجبر قائد المركبة على تأمين عن الأضرار التي تنتج من الحوادث المرور. وهذا يعني أن المؤمن في عقد التأمين ضد حوادث المرور يلتزم بتغطية الأضرار الناتجة عن الحادث المروري مقابل مبلغ من النقود يلتزم بدفعه المؤمن له، أو بمعنى آخر، الحادث المروري هو ما يمثل عنصر الخطر في عقد التأمين الإجباري على الحوادث المرور. و من المعلوم أن خطر المؤمن ضده يجب أن يكون حدث احتمالي الوقوع، فالحادث إذن هو واقعة محتملة الوقوع وغير متوقعة وخارجة عن إرادة المؤمن له، لذلك فإن عقد التأمين من العقود الاحتمالية، حيث يظهر فيها جليا العنصر الاحتمالي للخطر المؤمن ضده.

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

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

العنصر الثاني: أن يقع الحادث من آلة محددة بالقانون

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

### 1) مركبة برية مزودة بمحرك ذاتي:

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

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

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

### 2) المقطورة:

يقسم الفقه الفرنسي المقطورة إلى قسمين:

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

وفقا للفقه والقضاء الفرنسيين تدخل المقطورة ضمن مفهوم المركبة الآلية سواء أكانت وقت الحادث متصلة بالمركبة أم لا (سنوضح هذه الفكرة بالتفصيل في الباب الأول).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### الفرع الثاني: المفهوم الموسع للحادث المرور

سعى الفقه الفرنسي منذ زمن إلى توفير أكبر قدر ممكن من الحماية الفاعلة لضحايا حوادث المرور، وحتى يتحقق هذا الهدف تم الاعتراف بمفهوم موسع للحادث المروري، بحيث يمتد ليشمل كافة الحوادث التي تقع على الطرق العامة والخاصة.

وغنى عن البيان أنه كلما وسعنا من مفهوم حادث المرور كلما مكننا المضرور من الحصول على تعويض عادل، ومن ثم يتفادى إعسار قائد المركبة المسئول عن الحادث.

ولذلك فقد اعتبر المشرع الفرنسي (قانون 1985) ونفس الموقف تبناه المشرع الجزائري وذلك

في الأمر رقم 74-15، حادثا مروريا ما يلي:

1- سقوط بعض الأشياء من المركبة البرية.

2- عمليات الشحن والتفريغ

3- الحوادث والحرائق و الانفجارات التي تسببها المركبة و التوابع و المنتجات التي تستعملها

و الأشياء و المواد التي تنقلها.

حتى نطبق القانون على حادث ما، يجب أن تكون المركبة متدخلة في الحادث، واستنادا إلى ظروف الحادث موضوع الدعوى، فإن المركبة يمكنها أن تكون متدخلة في الحادث سواء كانت في حالة حركة أم سكون، وسواء اتصلت ماديا بالمضرور أم لا، وفي كل حالة يكون على المدعي أن يثبت أن مركبة المدعي عليه كانت متدخلة في الحادث.

وبالرجوع إلى معيار التدخل عوضاً عن معيار السببية يبدو أن للقانون 1985 مجال تطبيق أوسع من المادة 1384 من القانون المدني الفرنسي، وبذلك يسمح باستبعاد الدفاع الخاص بالدور السلبي.

هذا هو هدف مقترحي القانون 1985 وعلى رأسهم وزير العدل السابق الفرنسي الأستاذ Badinter الذي قدم دعم كبير لنجاح هذا القانون أمام البرلمان الفرنسي كما أشرنا سابقاً، بحيث قرر عمداً لفظ التدخل، وهو لفظ أوسع، وأن القانون يجب أن يطبق حتى لما تكون المركبة واقفة بشكل صحيح.

ولذلك فإنه لتحديد نطاق تطبيق نصوص القانون ليس من الضروري مناقشة مسألة علاقة السببية أو الدور الإيجابي أو السلبي للمركبة.

كانت نوايا الحكومة الفرنسية هي استئصال مسألة إثارة فكرة العلاقة السببية بين المركبة والضرر، لأن خطأ حارس المركبة لم يعد له أية أهمية بعد حكم جاندير عام 1930. خلاصة القول حتى تقوم المسؤولية المدنية عن حوادث المرور فلا بد من إثبات تدخل السيارة في الحادث ولو بصفة عرضية، فهذا التدخل يعد قرينة على وجود رابطة السببية بين السيارة و الضرر<sup>1</sup>.

ولقد انقسم الفقه بخصوص تحديد معنى تدخل السيارة في الحادث إلى اتجاهان: **الاتجاه الأول:** تأثر بالمفهوم الضيق، فيرى هذا الاتجاه وجوب تدخل السيارة إيجابياً في الحادث، أي لا بد أن تكون للسيارة دور فعال في إحداث الضرر، ومصدر هذا الاتجاه هو القواعد التقليدية للمسؤولية المدنية، سواء تلك القائمة على الخطأ واجب الإثبات، أو تلك التي تقوم على أساس الخطأ المفترض، ويلزم لانعقاد مسؤولية حارس السيارة قبل المضرور قيام الرابطة السببية بين فعل السيارة والضرر، إلا أنه يجوز التخلص من هذه المسؤولية بنفي علاقة السببية من خلال إثبات السبب الأجنبي والمتمثل في القوة القاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المضرور.

**الاتجاه الثاني:** يرى أصحاب هذا الاتجاه، بأنه ليس من الضروري أن يتدخل السيارة في الحادث بدور إيجابي بل يكفي أن تكون مجرد عامل أو مناسبة لوقوعه، وبذلك يكون الحارس مسؤولاً عن الضرر ويلتزم المؤمن بتعويض المضرور، ولو لم توجد علاقة سببية بين السيارة

<sup>1</sup> إبراهيم الدسوقي أبو الليل: الإعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، رسالة دكتوراه في الحقوق، عين شمس كلية الحقوق 1975، الصفحة 108 وما بعدها.

والضرر، ولم يعد في المسئول عن الحادث التخلص من المسؤولية في مواجهة المضرور بإثبات السبب الأجنبي، هذا ما نصت عليه المادة 2 من القانون 1985<sup>1</sup>، أو خطأ المضرور نفسه.

رغم أن القانون 1985 في حالات كثيرة تخلى عن طلب الخطأ من طرف المدعى عليه فإنه في بعض الحالات كان لا بد من التنازل عن هذا الموقف إرضاء للاعتبارات مالية أو للنقاد الذين يرون أنه من غير الأخلاقي القيام بتعويض جميع الضحايا فقط على أساس الضرر، ودونما اعتبار لمسألة الخطأ المشترك.

الملاحظ أن معيار التدخل Implication الذي أخذ به المشرع الفرنسي<sup>2</sup> سبق وتبنته اتفاقية لاهاي في عام 1971 المتعلقة بالقانون الواجب التطبيق على حوادث المرور، وهذا المعيار يبعدنا عن فكرة السببية سالفه الذكر.

ولمعرفة علاقة السيارة بالحادث، يتعين علينا تحديد دور المركبة المتحركة في الحادث (المطلب الأول)، ومدى تدخلها في وقوع الحادث وهي ساكنة (المطلب الثاني).

**المطلب الثاني:** تدخل المركبة ذات محرك أرضي في الحادث

لقد قسم هذا المطلب إلى فرعين:

**الفرع الأول:** احتكاك المركبة بالمضرور

لكي نكيف الحادث الذي يسبب ضرر للغير على أنه حادث مرور فلا بد من وجود احتكاك أو ارتطام ما بين السيارة المتحركة والمضرور، وهذه هي الصورة الغالبة في الواقع، ولكن قد يقع حادث مرور بدون أن يحدث هذا التصادم المادي، بمعنى آخر قد يقع الحادث رغم انفصال المادي ما بين السيارة المتسببة في الحادث وجسم المضرور أو سيارة المضرور، وبالتالي ينعدم عنصر الملامسة في الحادث، ورغم ذلك نكون أمام حادث مرور.

ويتحقق هذا الاحتكاك المشار إليه في أحد فرضين:

**الفرض الأول:** حادث مركبة وحيدة متحركة

<sup>1</sup>) Article 2 de la loi 5 juillet 1985 code Français : « Les victimes, y compris les conducteurs, ne peuvent se voir opposer la force majeure ou le fait d'un tiers par le conducteur ou le gardien d'un véhicule... ».

<sup>2</sup>) Article 1 de la loi 5 juillet 1985 : « ...aux victimes de la circulation, dans lequel est implique un véhicule terrestre a moteur.... ».



في هذه الحالة نكون أمام فرض بسيط فيه الحادث لمركبة متحركة واحدة، ولا يكون لأي مركبة دخل في وقوعه، ويتمثل غالبا في انقلاب السيارة على الطريق أو اصطدامها بأحد المارة، ويلحق الضرر بالركاب أو المارة من خلال الاتصال المباشر بين السيارة و المضرور، أي الاحتكاك المادي بينهما<sup>1</sup>.

ويبدو لا يوجد فرق في هذه الصورة بين القانونين الفرنسي و الجزائري.

### 1) حادث سيارة وحيدة متحركة في القانون الفرنسي:

لقد استقر القضاء الفرنسي على وجود قرينة قاطعة (في مثل هذه الحالة)، ومفادها أن مجرد تحقق التلامس أو الارتطام Contact بين المضرور و السيارة المتحركة Véhicule en mouvement، يعد دليلا على تدخلها في الحادث وعليه قيام مسؤولية قائدها عن الضرر، ويستوي في ذلك أن تكون حركة السيارة تلقائية أم مدفوعة بواسطة مركبة أخرى، بصدد قضية دفعت سيارة مجهولة أخرى متوقفة بانتظام لتصطدم بثالثة متوقفة كذلك بالقرب منها فأصابتها بأضرار.

رفض حكم أول درجة طلب تعويض أضرار السيارة الثالثة الموجه ضد قائد السيارة الثانية لأن تلك الأخيرة لم تكن متوقفة بطريقة تعرقل حركة المرور. أدانت محكمة النقض ذلك الحكم لأن تلك السيارة تعتبر متدخلة في الحادث اصطدمت بالسيارة الثالثة وهي في حالة حركة<sup>2</sup>.

ولا يلزم المضرور بإثبات العلاقة السببية، وعليه يستحق التعويض على رغم عدم تقديم دليل على وجود تلك الرابطة ما بين فعل السيارة والضرر، وإنما يكفي ليقام القرينة أن يثبت المضرور وجود تلامس من جهة وأن هذا الاحتكاك قد تم والسيارة في حالة حركة من جهة أخرى، وهذا الأمر واضحا من خلال عبارات محكمة النقض الفرنسية<sup>3</sup>، إذا يتعلق الأمر بدراجة بخارية كانت تسير بجانب صبية عمرها 15 سنة، تعلق مندليها لسوء الحظ بالعجلة الخلفية فسقطت على

<sup>1</sup> محمد حسين منصور: المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2003، الصفحة 18.

<sup>2</sup> Civ. 2,21 mai 1990, Recueil Dalloz. 1991, page.123 note J.L Aubert ; « Est implique dans une collision toute véhicule terrestre a moteur en mouvement qui participe matériellement à la réalisation du dommage et, spécialement, le véhicule en stationnement qui est projeté sur un autre par un troisième. »

<sup>3</sup> Civ.2,20 avril 1988, Bulletin des arrêts de la chambre civile de la cour français de cassation.11 numéro 89-19 février 1986 : « Doit être casse l'arrêt qui a déclare que le cyclomoteur n'avait pas joué aucun rôle causal, alors qu'il était nécessairement, impliqué dans l'accident. »

الأرض و أصيبت، رفضت محكمة الموضوع طلب تعويض الفتاة لأن الدراجة لم يكن لها سوى دور سلبي في وقوع الضرر، ولم تلعب أي دور مسبب في وقوع الحادث.أدانت محكمة النقض الفرنسية هذا الحكم وقضت بتدخل الدراجة في الحادث ولو لم تكن هي السبب في ذلك. هذا الموقف سبق وأن تبناه البرلمان الفرنسي، ويظهر ذلك جليا في الأعمال التحضيرية لقانون 5جويلية1985<sup>1</sup>.

ويدخل ضمن هذا الفرض معظم حوادث المرور سواء تلك التي تقع للمارة أو الركاب، ويستحق المضرورين التعويض الكامل خاصة أن القانون السابق قد نص صراحة على أنه ليس بوسع السائق أو الحارس نفي المسؤولية عن نفسه قبل المضرور استنادا إلى القوى القاهرة أو فعل الغير حسب ما جاء في نص المادة2من قانون 5جويلية1985<sup>2</sup>، أما خطأ المضرور نفسه لم يعد يحتج به إلا في أضيق الحدود.

وتكمن التفرقة الجوهرية يبين القضاء السابق والقضاء الحديث،في كون القضاء السابق كان يرتكز على رابطة السببية بين خطأ الحارس المفترض والضرر، فيعفى الحارس من المسؤولية وذلك بنفي تلك الرابطة عن طريق السبب الأجنبي، أما ظل القضاء الحديث والذي أصبح يطبق قانون 5جويلية1985 فقد أغفل على الإطلاق دور السببية من خلال استبعاد إمكانية الاحتجاج على المضرور بدور السبب الأجنبي.

<sup>1</sup> يجب أن تؤخذ كلمة Implicite،بمعناه الأكثر اتساعا، حيث يكفي لتطبيق القانون-أن تتدخل المركبة في الحادث تحت أي شكل وفي أي وقت، ومن ثم لا ينبغي البحث عما إذا كان لها دور مسبب، إيجابي أو سلبي.

<sup>2</sup> Civ.2,6 novembre 1985, Bulletin des arrêts de la chambre civile de la cour français de cassation. 11, numéro 166.

لم تعتبر المحكمة الظهور المفاجئ لكلب ضال على الطريق السريع، سببا لإعفاء السائق من الالتزام بتعويض المضرور. بينما كانت تذهب عكس بمناسبة نفس الواقعة قبل صدور القانون الحالي.

-Civ.2,23 novembre 1983, Bulletin des arrêts de la chambre civile de la cour français de cassation.11 numéro.187

-ونفس الحكم في حالة تواجد، غير عادي، لطبقة من الجليد على الطريق، فبالرغم من أن الواقعة ولا يمكن تفاديها إلا أن ذلك لا يحتج به على المضرور:

-Civ. 2,17 mars 1986, Jurisclasseur périodique .1986.IV,153.

وأنظر عكس ذلك قبل قانون 5جويلية1985:

-Crim.19 decembre 1978, Juriscalasseur périodique.1980.11.192 note Alvarey.

كذلك بالنسبة سلوك الغير، الذي يكون غير متوقع، ولا يمكن دفعه، ومع ذلك لا يحتج به على المضرور:

-Civ. 2,6 novembre 1985, Bulletin des arrêts de la chambre civile de la cour français de cassation.11, numéro167.

أنظر عكس ذلك قبل قانون 5جويلية1985، الذي كان يعتبر سلوك الغير، الغير متوقع والذي لا يمكن دفعه، سببا للإعفاء من المسؤولية:

-Civ. 2,25 novembre 1981, Bulletin des arrêts de la chambre civile de la cour français de cassation11. numéro653.

## 2) حادث سيارة وحيدة متحركة في القانون الجزائري

طبقا للمادة 8 من الأمر 74-15 التي تنص: "كل حادث سير يسبب أضرار جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها وإن لم تكن للضحية صفة الغير اتجاه الشخص المسئول مدنيا عن الحادث."

يظهر جليا من نص المادة أن الحصول على التعويض يكفي لإثبات وقوع الضرر بسبب سيارة.

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

ولم يشترط المشرع الجزائري أن يكون السائق مخطأ أو غير مخطأ بل أن خطأ الضحية نفسه يفتح حق التعويض وهذه ثورة حقيقة في مفهوم المسؤولية المدنية بحيث لم يعد للخطأ دور في قيامها كما أن الأمر ألغى صفة الغير من أجل الحصول على التعويض بعد أن كانت شرطا أساسيا كما أشرنا إليه سابقا.

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

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

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

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

تتعدد المسؤولية المدنية عن حوادث المرور في ظل الأمر رقم 74-15 بمجرد تدخل السيارة في الحادث، ولا تثار صعوبة في حالة اشتراك المركبة ذات محرك أرضي المتحركة ماديا في إحداث

<sup>1</sup>مراد بن طابق: المرجع السابق، الصفحة 26.

الضرر، حيث يثبت ذلك من خلال وجود اتصال أو احتكاك ماديا بينها وبين المضرور فيعد هذا قرينة على علاقة السببية بين السيارة والضرر، أي أن فعل السيارة ذاته هو السبب في إحداث الضرر و تتعد بالتالي مسؤولية سائق السيارة.

وتجدر الإشارة أن المشرع الجزائري قد تخلى عن مبدأ المسؤولية المدنية التي تركز على فكرة الخطأ التي تقوم على أساس العلاقة السببية ما بين الخطأ والضرر، ولكن التخلي عن ركن الخطأ لم يكن مطلقا إذ ألزم المشرع الجزائري الضحية في حالات استثنائية<sup>1</sup> بإثبات مصدر الخطأ.

**الفرض الثاني: حادث تصادم أكثر مركبة متحركة**

**1) حادث تصادم أكثر من مركبة متحركة في ظل القانون الفرنسي:**

في حالة اصطدام أكثر من سيارة في الحادث، نطبق المبدأ المشار إليه في الفرض الثاني، متى تبت التدخل في حق كل سيارة متحركة مشتركة ماديا في الحادث بأي صفة كانت<sup>2</sup>.

وهذا التدخل يشكل قرينة قاطعة لصالح المضرور، على تعرضه للضرر الناتج عن تدخل السيارة في الحادث<sup>3</sup>، وعليه يحق للمضرور الرجوع على حارس أو مؤمن أي سيارة لاقتضاء حقه في التعويض، ولو لم تكن تلك السيارة هي مصدر الضرر<sup>4</sup>، فالغرض الذي يسعى إليه قانون 1985 هو تمكين وضمان تعويض المضرور، أما مسألة توزيع عبء المسؤولية عن الضرر أو تحديد المدين النهائي بالتعويض فالأمر لا حق يتم حسمه فيما بين حراس أو مؤمني السيارات المتدخلة في الحادث، طبقا للقواعد العامة في المسؤولية المدنية<sup>5</sup>.

في حادث تصادم رفضت المحكمة طلب التعويض المقدم من راكب سيارة ضد قائد السيارة الأخرى، استنادا إلى أن تلك الأخيرة لم تتدخل في الحادث لأنها كانت تسير في طريقها الطبيعي بصورة عادية فاصطدمت بها السيارة التي كان يستقلها المضرور حيث كان قائدها في حالة سكر فانقلبت إلى الطريق الموازي واصطدمت بالسيارة المقلوبة<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> سوف نشير إليها لاحقا.

<sup>2</sup>) Civ. 2,16 janvier 1991, Bulletin des arrêts de la chambre civile de la cour française de cassation. 11. numéro 16.

<sup>3</sup>) J. Huet, Revue trimestrielle de droit civil., 1987, page. 780.

<sup>4</sup>) Civ. 2, 14 octobre 1987. Bulletin des arrêts de la chambre civile de la cour française de cassation 11. numéro 199.

<sup>5</sup>) Groutel : Le pluralité d'auteur dans un accident de la circulation, Dalloz, page. 86.

- Voir également, Civ. 2, 14 décembre 1988, Dalloz. 1989. 385 note J. L. Aubert.

<sup>6</sup>) Tribunal de Dijon, 26 mai 1986, Gazette du palais, 2, 3 janvier 1987, note Chabas.

ولقد تعرض هذا الحكم لانتقاد شديد من طرف الفقه الفرنسي لما لربط مسألة التعويض بتوافر العلاقة السببية طبقا للمسؤولية المدنية التقليدية مخالفا بذلك أحكام القانون 1985، الذي يكتفي بالتدخل المادي للسيارة في الحادث<sup>1</sup>.

جاءت محكمة النقض لتؤكد ذلك بصدد واقعة مماثلة حيث طلب التعويض راكب سيارة اختلت عجلة قيادتها من السائق فاصطدمت بسيارة نقل تسير بانتظام في الاتجاه المقابل. رفضت المحكمة طلب التعويض المقدم ضد قائد ومؤمن سيارة النقل لأنها لم تلعب أي دور مسبب في الحادث، نقضت محكمة النقض ذلك الحكم لاستناده إلى رابطة السببية<sup>2</sup>.

و ينبغي الإشارة، في هذا المقام، أن المشرع الفرنسي يفرق بين أمرين:  
الأمر الأول: تعويض المضرور

يلتزم مؤمن السيارة متدخلة في الحادث بتعويض المضرور، ولو لم يكن قائدها هو المسئول عن وقوع هذا الضرر، فالعبرة في هذا المجال بتدخل السيارة في هذا الحادث<sup>3</sup>. ولا يهم عدد السيارات المتدخلة في الحادث، إذ يكفي حادث المرور الذي يكون نتيجة تعدد المركبات ذات محرك أرضي المشتركة فيه على أنه واقعة واحدة لا تقبل التجزئة، يلتزم

بتعويض المضرورين فيها كل قائدي أو مؤمني السيارات المتدخلة فيه<sup>4</sup>.

مصدر التعويض هنا ليس القواعد العامة في المسؤولية المدنية، بل مرجعه القانون 1985 الذي يقوم على أساس فكرة المخاطر المرتبطة بالمرور في الطريق، وعليه فإن حق التعويض الممنوح للمضرور من طرف شركة التأمين ينشأ بمجرد ارتباط الضرر بحادث المرور الذي تدخلت فيه المركبة المؤمن عليها<sup>5</sup>.

هذا ما يفسر صدور عدة قرارات عن محكمة النقض الفرنسية، التي بموجبها أدانت بشدة الأحكام التي ترفض القضاء بالتعويض لتخلف رابطة السببية بين فعل السيارة و الضرر.

<sup>1</sup>) J. Huet , Revue trimestrielle de droit civil.,1987,page.331.

<sup>2</sup>) Civ. 2,16décembre1985, Bull Civ., numéro.196-24 octobre 1990, Revue trimestrielle de droit civil.,1991. 131.

<sup>3</sup>) Civ.2, 16 mars, Gazette du palais, août 1988, p.7-8 novembre 1989, Responsabilité. Civile. Et assurance. 1990 numéro.17.

<sup>4</sup>)Ph. Conte : Le législateur, le juge, la faute et l'implication, juriscasseur périodique. 1990.3471.

<sup>5</sup>) P. Jourdain, Revue trimestrielle de droit civil. 1988, page.781.

إلا أن تلك المحكمة اشترطت من جهة أخرى ثبوت علاقة الضرر بالحادث الذي تدخلت فيه السيارة<sup>1</sup>، وعلى ذلك فإنه ينبغي التفارقة بين إثبات تدخل السيارة في الحادث و إثبات نشأة الضرر عن هذا الحادث<sup>2</sup>.

المضرور يقع على عاتقه إثبات تدخل المركبة في الحادث من خلال عنصرين: الحركة و احتكاك المركبة المتحركة بجسمه أو بمركبته، فلا يستطيع المتسبب في الحادث أن دفع المسؤولية عن نفسه حتى يتخلص من التعويض، ولكن إذا تمكن من إثبات أن المركبة تدخلت في الحادث آخر غير ذلك الذي نجم عنه الضرر أو أن هذا الأخير نجم عن واقعة أخرى ليست لها علاقة بالحادث على الإطلاق فإنه يتحلل من التزامه بالتعويض من قبل المضرور.

ارتطم سائق دراجة بخارية بسيارة متوقفة على جانب الطريق وسقط على الأرض مصابا إلا أن الدراجة اصطدمت بعد ذلك بسيارة أخرى مارة على الطريق. رفضت المحكمة طلب تعويض السائق عن الأضرار الجسمانية الموجه ضد قائد تلك المركبة لأنها لم تتدخل في حادث إصابته ولم يحدث أي تلامس لها مع جسمه أو مع الدراجة أثناء تواجده عليها<sup>3</sup>.

وعليه،المضرور له الحق في التعويض من قبل مؤمن المركبة المتدخلة في الحادث المنشأة للضرر، ولو لم تكن تلك المركبة هي المتسببة فيه، فلا يهم تدخل السيارة في آن واحد أو على التوالي، حيث يصعب في بعض الأحيان الفصل بين عناصر الحادث، ومن أجل تسهيل الأمر على المضرور من أجل الحصول على التعويض، ثم النظر إلى الواقعة في مجموعها كحادث واحد، طالما تمت في فترة زمنية واحدة، ولا يوجد دليل قاطع على الفصل بين عناصرها، ويمكن الرجوع بالتعويض على سائق و مؤمن أي من المركبات التي يثبت تدخلها في الحادث مصدر الضرر<sup>4</sup>.

وإذا كنا أمام حوادث متتالية و منفصلة، فيجب الفصل بين تدخل المركبات في كل حادث على حدة، كما لو ظهرت مركبة عقب وقوع الحادث الأول، فإنها لا تعتبر متدخلة فيه ولا يجوز مسائلة سائقها الأضرار الناتجة عن ذلك الحادث، ما لم يشارك بطريقة أو بأخرى في مضاعفة تلك الأضرار<sup>5</sup>.

<sup>1</sup>) Civ. 2,26 juin et novembre 1989, Revue trimestrielle de droit civil. 1990 , page.94.

<sup>2</sup>) Civ. 2,24 octobre 1991, 2 arrêts, Revue trimestrielle de droit civil. 1991,p.313.

<sup>3</sup>) Civ. 2,25 mars 1991, Revue trimestrielle de droit civil. 1991 note Jourdain.

<sup>4</sup>) J. Huet , Revue trimestrielle de droit civil., 1987, page.338.

<sup>5</sup>) J. F. Barbieri, note, Dalloz. 1990,p.123.

مثال ذلك اصطدام مركبة بسائق الدراجة الملقى على الأرض مصابا أثر انزلاقه بعقبة مادية، فيظهر بوضوح أن الضرر قد وقع وتحدد نهائيا قبل ظهور المركبة، فإنها لا تعتبر متدخلة في الحادث ولو حدث احتكاك بينها وبين المضرور، كما لو كان هذا الأخير قد مات وأصبح مجرد جثة هامة على الطريق، فقد رفضت المحكمة اعتبار المركبة متدخلة في حادث وفاة السائق الملقى على الطريق لمجرد الاحتكاك بالجثة<sup>1</sup>.

#### الأمر الثاني: مسألة توزيع عبء التعويض

يتم تحديد المدين النهائي طبقا للقواعد العامة في المسؤولية المدنية<sup>2</sup>، أي انطلاقا من الخطأ المنسوب لقائد المركبة و مدى تسببها في إحداث الضرر وعلى ضوء مدى مساهمة الآخرين في وقوع الضرر، ففي حالة عدم تحديد مدى مساهمة كل منهم في وقوع الضرر، فإن التعويض يقسم عليهم بنسب متساوية.

ويحدث ذلك في حالة تصادم أكثر من مركبة دون معرفة الأسباب أو تحديد العلاقة السببية ويساهم معهم، بطبيعة الحال الغير الذي لم يتمكن المدعى عليه من الاحتجاج بفعله على المضرور، ويتحملون كذلك عبء كل من القوة القاهرة وخطأ المضرور، لأن ذلك لا يؤثر على حقه في التعويض في هذا الصدد.

ويبرز هذا بوضوح مدى خروج القانون 1985 على القواعد العامة في المسؤولية المدنية، إذا أضفنا إلى ذلك بطبيعة الحال، جعل مناط الالتزام بالتعويض مرتبط بثبوت تدخل المركبة في الحادث ولو لم تتوافر بينها وبين الضرر علاقة سببية<sup>3</sup>.

وإذا قام السائق أو مؤمنه بدفع التعويض إلى المضرور<sup>4</sup>، فله حق الرجوع على الآخرين المشتركين معه في الحادث، وسواء تم الرجوع بالدعوى الشخصية أو بدعوى الحلول محل المضرور الذي تم تعويضه، فإن ذلك يتم طبقا للقواعد العامة في المسؤولية المدنية (المادتان 1384 الفقرة الأولى، 1382 من القانون المدني الفرنسي)، وليس طبقا

<sup>1</sup>) Paris 13février1986, Gazette du palais. 1986. 1.page331, note F. Chabas.

<sup>2</sup>) Civ. 2,11 mai1989, Revue trimestrielle de droit civil.,1990. 124- P. Jourdain, Les recours contributaires entre coauteurs d'un accident de la circulation.

<sup>3</sup>) J. F. Barbieri, note. juriscasseur périodique. 1986. 11. 20672.

<sup>4</sup>) يتم تنظيم العلاقات بين مؤمني المركبات المشتركة في الحادث طبقا لاتفاقية:

-Indemnisation pour le Comte d'Autrui.

للقانون 1985 المقرر لصالح المضرور وحده، وسواء تم الرجوع على المشتركين في الحادث أو غير مشتركين<sup>1</sup>.

(2) حادث تصادم أكثر من مركبة متحركة في ظل القانون الجزائري:

رأينا أن تدخل المركبة في الحادث من شأنه أن يؤدي إلى ثبوت مسؤولية قائدها قبل المضرور، وأن المركبة المتحركة تعتبر متدخلة في الحادث بمجرد التلامس أو الاحتكاك بينها وبين المضرور، وبغض النظر عما إذا كان لها دور مسبب في وقوع الحادث من عدمه أي أن التدخل المادي للمركبة في حادث المرور يكفي لإلزام مؤمنها بالتعويض دون الأخذ بعين الاعتبار قيام العلاقة السببية.

أما فيما يتعلق بمسألة تصادم أكثر من مركبة أو اشتراكهما في الحادث، فإن المشرع الجزائري تفاديا منه في الوقوع في الإشكالات التي أثرت في ظل القضاء الفرنسي، فلقد نص صراحة في المادة 11 من الأمر رقم 74-15 على أنه في حالة اختلاط الحوادث أو ملازمتها أو تعددها و المؤدية إلى أضرار جسمية، يتحمل التعويض للضحية أو الضحايا الصندوق الخاص للتعويضات<sup>2</sup>.

وعليه أعفى المشرع الجزائري شركة التأمين من تعويض ضحية حادث مرور مشترك، وألقى هذه المهمة على صندوق ضمان السيارات، نظرا لصعوبة تحديد ارتباط الضرر بحادث المرور الذي تدخلت فيه المركبة و هذا في حالة تصادم أكثر من مركبة أو اشتراكها في الحادث. الملاحظ إن تعويض ضحايا حوادث المرور يعد حقا مكتسبا للضحية بصفقتها دائنة من جهة، والتزام على عاتق شركة التأمين و صندوق ضمان السيارات بالتعويضات باعتباره مدين من جهة أخرى، أي العلاقة على عكس ما هو عليه الحال في المسؤولية التقصيرية فهي علاقة بين شركة التأمين أو صندوق ضمان السيارات و المضرور أي الفاعل أو المتسبب في الضرر يصبح غائبا لا يلعب أي دور وهذا ما يؤكد التعويض تلقائي وخارج المسؤولية.

<sup>1</sup> B. Cukier : La loi du 5 juillet 1985, recours entre co- impliqués, Gazette du palais. 24 juillet 1987, page.3.

<sup>2</sup> نلفت الانتباه أنه تم تغيير تسمية الصندوق الخاص بالتعويضات إلى صندوق ضمان السيارات وهو تعديل شكلي فقط وذلك وفقا للقانون رقم 02-11 المؤرخ في 24/12/2002 المتضمن قانون المالية لسنة 2003 عبر نص المادة 117 بنصها: "تحول إيرادات و نفقات صندوق التعويض الخاص بالمادة 32 من الأمر رقم 74-15 و المتعلق بالزامية تعويض الأضرار إلى صندوق ضمان السيارات المذكور اعلاه".



كما رأينا سابقا أنه مجرد توافر عنصري القرينة، الاحتكاك والحركة أما في حالة تخلف أحد هذين العنصرين فإن القضاء الفرنسي يبدو أكثر تشدداً ويرفض الاعتراف بدور القرائن في إثبات التدخل، ويطلب من المضرور الدليل مباشرة على تدخل المركبة في الحادث.

كما أشرنا سابقا قد تتدخل المركبة في حادث مرور وتسبب ضرر جسماني للغير دون أن يكون هناك احتكاك ما بينها وبين المضرور، أي المركبة، موضوع المساءلة، تكون في حالة حركة دون أن يثبت احتكاكها أو ملاستها للمضرور أو مركبته.

السؤال الذي يثار هل يستحق المضرور التعويض على ضوء قانون 1985 أو يلزم بإثبات العلاقة السببية ما بين خطأ السائق والضرر طبقا للمسؤولية الخطئية؟  
سوف نجيب عن هذا السؤال من خلال تعرضنا إلى انفصال المركبة المتحركة عن المضرور في القانون الفرنسي، ثم في ظل القانون الجزائري.

**1) انفصال المركبة المتحركة عن المضرور في ظل القانون الفرنسي:**  
قد تحول مركبة أو دراجة نارية أو أحد المارة تقادي الاصطدام بمركبة معينة فيوقعه ذلك في ارتطام بحاجز مادي آخر.

وقد تطور القضاء الفرنسي في هذا المجال، على مراحل ثلاثة<sup>1</sup>:  
**المرحلة الأولى:** كانت تسير مركبة ليلا على طريق مبلل، فتعرضت لحادث نتيجة لاختلال عجلة قيادة السائق وهذا عند محاولته للتوقف، فارتطم بشجرة وأصيب هو من جانبه بأضرار، وأرجع السائق سبب الحادث إلى مركبة إثر خروجها بصورة مفاجئة من موقف السيارات لتقطع عليه الطريق.

رفع دعوى قضائية يطالب فيها التعويض عن الأضرار الذي تسبب فيها هذا الحادث ضد حارس تلك المركبة و مؤمنه، فقضت محكمة درجة الأولى قبل صدور قانون 1985، برفض طلب السائق المضرور مؤسسة حكمها على انعدام العلاقة السببية بين السيارة والضرر، وأيدت محكمة النقض هذا الحكم حتى قانون 1985 على أساس هذا الأخير يلزم لقبول طلب التعويض، تقديم الدليل على تدخل السيارة في الحادث<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> محمد حسين منصور: المرجع السابق، الصفحة 43.

<sup>2</sup> Civ. 2,28 mai 1986,Dalloz.1987.160 note Groutel.

ولقد استقرت وتبنت محكمة النقض هذا المبدأ في جميع القضايا المماثلة الناتجة عن حوادث المرور الذي لا يتحقق فيها التلامس بين المركبة و المضرور، بل يلزم إثبات ظروف الحادث و توضيح دور الذي لعبته مركبة المدعى عليه في وقوعه<sup>1</sup>.

وانتقد هذا الموقف الذي تبنته محكمة النقض من طرف الفقه الفرنسي، على أنه يشكل عائقا و عبئا ثقيلًا على المضرور حيث يصعب عليه في كثير من الأحيان إعادة تصوير الوقائع التي تظل أغلبها مجهولة ومحل خلاف، ومن ثم ينبغي الأخذ بالقرائن وتفسير الشك لصالح المضرور، في المثال السابق،نطرح الأسئلة التالي: لماذا اختلت المركبة، وفجأة، عجلة القيادة، واصطدام بالشجرة؟

لا بد من إرجاع كل هذه الوقائع التي لعبت دور في وقوع الحادث سواء بصورة مباشرة أو غير مباشرة إلى ظهور السيارة الأخرى بطريقة مفاجئة على الطريق<sup>2</sup>.

ولهذا السبب، فإن المضرور كان حريصا دائما على التمسك بالقرينة المقررة لصالحه في حالة الاحتكاك بالمركبة للاستفادة منها للحصول على التعويض، مثلا في حادث ارتطام مركبة بمركبة أخرى كانت واقفة بانتظام حول السائق الصادم التمسك بقرينة الاحتكاك و ذلك بادعائه أن الاحتكاك المركبة التي كانت تسير خلفه، به هو مصدر الحادث.

رفضت محكمة الموضوع ذلك، على أساس أنه لم يكن هناك أي أثر لصدمة من الخف ولو يشعر الركاب بما ينبئ عن وقوعها<sup>3</sup>.

المرحلة الثانية: في هذه المرحلة حولت محكمة النقض تخفيف على المضرور عبء إثبات تدخل المركبة في الحادث خاصة إذا كان المضرور قد تعرض لأضرار جسمانية.

حيث رفضت محكمة الموضوع الدعوى التي رفعها سائق الدراجة ضد سائق المركبة ومؤمنه مطالبا إياهم بالتعويض عن الأضرار التي لحقتهم من جراء هذا الحادث.

وكان رفضت محكمة الموضوع مؤسسا على ما يلي:

حيث أنه لم يثبت أمام المحكمة سوى سقوط سائق الدراجة ومرور مركبة النقل، ووجود بقعة الدم على الرصيف.

تعرض هذا الحكم للنقض من طرف محكمة النقض على افتراض أن المضرور قد فوجئ بقدم المركبة مما أدى إلى رد عنيف من جانبه أفقده توازنه فسقط على الأرض<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>) Crim, 13 octobre 1987, Gazette du palais., 31 mai 1988, p.16.

<sup>2</sup>) J. Huet : Option citée, pagr331.

<sup>3</sup>)Civ. 2,21 juillet 1986. Dalloz.1986.160, 2° espèce, note Groutel.

الملاحظ أن محكمة النقض استعملت مصطلح L'hypothèse صراحة، وهذا يدل على أنها تقيم أحكامها على افتراضات محل شك لإثبات تدخل المركبة في الحادث، وهذا يعتبر تساهلا مع ضحايا حوادث المرور.

ولكن من جهة أخرى فإن هذا التسهيل من جانب محكمة النقض ليس معناه اكتفائها بتواجد المركبة في مكان الحادث فقط أو كونها عامل عابر على وقوعه.

بحيث قضت في إحدى قراراتها بما يلي: "القول بتدخل ناقلة في حادث سقوط سائق دراجة على الطريق لمجرد تواجدها مرور تلك الناقلة بجانبه أُنذاك، حيث ثبت أن السقوط قد تم بعد أن أكملت الناقلة مرورها بجانب المضرور".<sup>2</sup>.

ولكن ترى محكمة النقض أنه ليس بالضرورة، أن يكون للمركبة دور إيجابيا في وقوع الحادث، بل يكفي أن تلعب دورا في إحداثه، أي أن تتدخل بأي طريقة كانت في الحادث.<sup>3</sup>

ولا ينطوي مفهوم الحادث بالضرورة على وجوب توافر علاقة ما بين المركبة والحادث، تلك العلاقة ترتبط بالضرورة بفكرة السببية ولو بمفهوم خاص لها.<sup>4</sup>

وهذا ما تسير عليه المحاكم الفرنسية، من الناحية العملية، حيث تمنع محكمة النقض بصرامة أي إشارة صريحة إلى تلك الفكرة.<sup>5</sup>

المرحلة الثالثة: استخدمت حديثا محكمة النقض فكرة "اضطراب حركة المرور" La perturbation de la circulation كمعيار للحكم على تدخل المركبة سواء كانت متحركة أو

<sup>1</sup>) Civ. 2, 14 décembre 1987, Gazette du palais 21 juin 1988, page. 22, observation Chabase. F.

<sup>2</sup>) Civ. 2, 10 mai 1991, Dalloz. 1991, Information Rapide, page. 159.

<sup>3</sup>) Civ. 2, 28 février 1990, Dalloz 1991, p. 123, note J. L. Aubert : « Un véhicule est impliqué dans de l'accident de la circulation des lors qu'il intervient d'une manière ou d'une autre et spécialement, lorsque, par sa vitesse, il a eu un rôle actif dans la production et la gravité des blessures occasionnées à un passager par la chute d'une pierre. ».

-تتلخص وقائع القضية، في سقوط حجر من أعمال التشييد و اختراقه زجاج المركبة ليصيب طفلا بجانب السائق، تقدم الولدان بطلب التعويض ضد السائق و مؤمنه حيث دفعا بأن سقوط الحجر يتعلق بمسؤولية حارس الأعمال الذي تركها بلا ستار، ولا يتعلق الأمر بضرر ناجم عن حادث المرور. ولكن المحكمة اعتبرت السيارة متدخلة في الحادث حيث لعبت دورا إيجابيا في وقوع و مضاعفة الضرر لأن سرعتها مقترنة بسقوط الحجر، أدت إلى نشوء هذا الضرر، ومن ثم يثبت تدخلها، ويلتزم المؤمن بالتعويض.

ولا ينفي ذلك بطبيعة الحال مسؤولية حارس الأعمال، حيث يمكن لمن دفع التعويض الرجوع عليه طبقا للقواعد العامة في المسؤولية.

<sup>4</sup>) P. Jourdain : Option citée, Revue trimestrielle de droit civil. 1988, page. 781.

<sup>2</sup>) Civ. 2, 11 avril 1986, jurisclasseur périodique. 1986. 11. 20672 note Barbieri. Gazette du palais 1986. 2. 210 note Jourdain.

منفصلة عن المضرور، وقد استعملت هذا الفكرة سابقا كمعيار لتدخل المركبة المتوقفة في الحادث.

ومعنى هذا المعيار، أن المركبة التي يؤدي توقفها أو حركتها إلى اضطراب حركة مرور المركبات أو المشاة تعتبر متدخلة في الحادث ولو لم يقع بينها وبين المضرور أي احتكاك. ويتضح هذا المعيار من خلال القضية التالية: كانت مركبة في عكس الاتجاه، ففوجئ بها سائق و حاول تفاديها بالابتعاد عنها إلا أنه سقط في أسفل الطريق، وقد أكد ذلك السائق آخر نجاح في تفاديها من قبل بالتزامه أقصى يمين الطريق.

قضت محكمة الموضوع بتدخل السيارة في الحادث. أيديتها في ذلك محكمة النقض مفسرة ذلك التدخل، بأنها أدت بفعالها إلى اضطراب حركة المرور المركبات القابلة<sup>1</sup>.

كما قضت محكمة النقض في قضية أخرى مماثلة، تتلخص وقائعها فيما يلي: حيث أدى تقابل جرار بمقطورة في الاتجاه المعاكس، مع مركبة إلى اصطدامها بالحافة الصخرية للطريق الجبلي الضيق.

فقررت محكمة النقض بتدخل الجرار في الحادث<sup>2</sup>

ويشير الفقه الفرنسي<sup>3</sup>، أن هذا الاتجاه الجديد ينطوي على أمرين:

الأمر الأول: لقد قامت محكمة النقض بتحديد معيار عما ومحدد لمفهوم تدخل المركبة المنفصلة عن المضرور في الحادث.

ولكن نلاحظ أن محكمة النقض وإن استعانت بمعيار الاضطراب في حالات انفصال المركبة عن المضرور، ولكن لم تجعله كأساس الوحيد للفصل في مسألة تدخل المركبة في الحادث، فيكفي أن تتدخل بأي طريقة كانت في وقوعه، كاضطراب المرور أو وضع المركبة في وضع غير عادي، كوقوفها وسط الطريق بدون مبرر... الخ، ولا بد أن تكون للمركبة علاقة ضرورية بالحادث.

و ما يؤكد هذا القول، أن محكمة النقض في قضائها الثاني، حكمت بتدخل الجرار في الحادث دون التلميح بتاتا إلى فكرة الاضطراب، لأن في هذه القضية الحادث لا يتوفر فيه عنصر المفاجئة الذي يشكل مصدر اضطراب المرور.

<sup>1</sup>) Civ. 20,7 octobre 1990. Responsabilité civile et assurance. 1990 comm. 414.

<sup>2</sup>) Civ. 2,3 octobre 1990. , Revue trimestrielle de droit civil., 1991. p.355 note Jourdain.

<sup>3</sup>) Ibidem.

الأمر الثاني: كما أشرنا سابقا، أجازت محكمة النقض التمسك بالقرائن في إثبات تدخل المركبة في الحادث، فاضطراب حركة المرور بصفة عامة من طرف المركبة يعتبر قرينة على هذا التدخل.

اضطراب سير المضرور نفسه أو حركة المركبة يعد إثبات مباشر للتدخل المركبة في الحادث، و في الحالات التي لا يتم فيها الإثبات المباشر للتدخل، فطبقا للقواعد العامة حيث يجوز للقاضي أن يعتمد على الأدلة والشهادة، التي يقدرها لكي يعزز اعتقاده بثبوت الواقعة محل الإثبات، والدليل على ذلك إثبات رابطة السببية من خلال القرائن.

الملاحظ أن الاعتماد على القرائن لإثبات تدخل المركبة في الحادث لم تأخذ به محكمة النقض على إطلاقه، ويتضح ذلك من خلال قضائها اللاحق.

وعليه فإنها تتحفظ في قبول إثبات تدخل المركبة المنفصلة عن المضرور في الحادث عن طريق القرائن، وتلتزم المضرور على تقديم دليل قطعي على ذلك تدخل، و فعلا أيدت حكم محكمة الموضوع الذي قضى بعدم ثبوت التدخل، لأنه لم يقدم دليل واضح بل مجرد أقوال متعارضة للأطراف<sup>1</sup>.

بعدما اتضح لنا موقف كل من المشرع والقضاء الفرنسي من مسألة انفصال المركبة المتحركة عن المضرور، نحاول دراسة هذه الفكرة في ظل التشريع الجزائري.

## 2) انفصال المركبة المتحركة عن المضرور في ظل القانون الجزائري:

بالرجوع إلى المادة 8 من الأمر رقم 74-15، لما استعمل المشرع مصطلح "كل حادث" فهذا يعني سواء تعرض المضرور لحادث مرور وكان متواجدا بداخلها أو بخارجها فإنه يستفيد من الضمان الذي يقع على عاتق شركة التأمين.

لابد أن يكون للمركبة دور فعال في وقوع الحادث، ولا يقتصر هذا الدور على حالة احتكاك السيارة المتحركة بالمضرور، بل يمكن أن يتوافر أيضا في حالة انفصال تلك المركبة عن المضرور.

مثال عن ذلك تدخل المركبة في الحادث بسبب استعمال سائقها للأنوار المبهرة التي حجب الرؤية عن المضرور، حالات الوقوف أو التوقف التعسفي في الطريق و ما يسببه من مفاجآت للمركبات الخلفية، سير بمركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء

<sup>1</sup>) Civ. 2,5 décembre 1990, Responsabilité civile et assurance, 1991, comm.130.

انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية، قد تنفا جي المركبة الآتية في الاتجاه المقابل تحاول تفادي الاصطدام فينحرف ويرتطم بشجرة مثلا  
هذه الأمثلة مستوحاة من قانون المرور الجزائري<sup>1</sup>، كلها قد تسبب للمضرور أضرار نتيجة تدخلها في حوادث المرور على رغم عدم وجود احتكاك مباشر ما بينها وبين المضرور الذي يكون مفصلا عنها تماما.

أما بالنسبة للقضاء الجزائري للأسف فلم نجد أحكام قضائية منشورة تتمحور وقائعا حول انفصال المركبة متحركة عن المضرور، فجل الأحكام القضائية المنشورة للمحكمة العليا تتناول حالة تدخل المركبة المتحركة في الحادث.

ولكن هناك احتمال كبير إذا ما عرض على القضاء الجزائري قضايا تتعلق بحالة انفصال المركبة متحركة عن المضرور، فسوف يتأثر بالأحكام القضاء الفرنسي الذي هو سباق في هذا المجال، وعليه سوف يراعي في هذه الحالة جميع العوامل المؤدية إلى الحادث و التي حددتها سابقا ولا يستطيع أن يتقيد بمعيار واحد لحسم في مسألة تدخل المركبة وإنما لابد أن يأخذ بظروف والملابسات المحيطة بالحادث، كما يلزم المضرور بإقامة دليل على توافرها حتى يثبت فكرة تدخل المركبة في الحادث فعلا.

#### الفرع الثاني: تدخل المركبة الساكنة في الحادث

كما أشرنا سابقا، فإن حادث مركبة ذات محرك أرضي لا تثير أي صعوبة فيما يخص تدخلها في حادث مرور، عكس إذا كان الحادث نتيجة تدخل المركبة متوقفة عن السير، فيصعب تحديد مسؤولية السائق أو المؤمن عن تعويض الضرر الناتج عن هذا الحادث.

لكن بالرجوع إلى الحياة العملية و خاصة بفرنسا، تزيل هذه الصعوبة، بحيث تكشف عن إمكانية تدخل المركبة ساكنة في حادث، وذلك من خلال ثلاث صور، سوف نتطرق إليها من خلال التشريع الفرنسي ثم التشريع الجزائري.

الصورة الأولى: احتكاك السيارة الساكنة بالمضرور.

أولا: في ظل القانون الفرنسي

<sup>1</sup> قانون رقم 01-14 المؤرخ في 9 أوت 2001، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها(الجريدة الرسمية رقم 46 مؤرخة في 19-08-2001 معدل و متمم بالقانون رقم 04-16 مؤرخ في 10 نوفمبر 2004.(الجريدة الرسمية رقم 72 مؤرخة في 13-11-2004).  
-معدل ومتمم بالأمر رقم 09-03 مؤرخ 22 جويلية 2009.(الجريدة الرسمية رقم 45 المؤرخة في 29-07-2009).

الملاحظ أن القضاء الفرنسي يفرق بين توقف المركبة تماما في مكان محدد (véhicule en stationnement) والمركبة التي تتوقف مؤقتا بسبب حركة المرور (véhicule à l'arrêt)، وذلك عند إصداره أحكام قضائية تتعلق بهذه المسألة.

الحالة الأولى: المركبة المتوقفة في مكان ثابت

قضت محكمة النقض الفرنسية، على أن معيار تدخل المركبة ذات محرك أرضي يكمن في اضطراب حركة المرور Perturbation de la circulation، ولقد استقرت على هذا المعيار. وتجدر الإشارة أن معيار الاضطراب يتسع وليضم مرور كل من السيارات أو الدراجات بأنواعها أو المشاة.

وليس بالضرورة أن يرتبط الاضطراب بالوقوف المخالف أو غير المنتظم للمركبة<sup>1</sup> فالمسألة لا تتعلق بتقدير السلوك الخاطيء حيث لا مجال للحديث عن الخطأ سواء بالنسبة لقواعد المسؤولية عن فعل الأشياء التي تقوم على الخطأ المفترض كما هو معلوم أو بالنسبة للقانون الجديد الذي تخلى تماما على فكرة الخطأ، وهذا ما أشرنا إليه سابقا.

وقد كان هذا الأمر محل جدل أمام البرلمان الفرنسي أثناء إعداد قانون 1985، فقيل بوضوح أنه يطبق ( القانون ) حتى على المركبة الواقفة بانتظام<sup>2</sup>.

وعليه فمعيار الاضطراب لا يكون معلقا على هذا الشرط، فقد ينتج عن وقوف المركبة المنتظم في ظروف معينة، اضطراب المرور و اعتبارها بالتالي متدخلة في الحادث<sup>3</sup>.

كما اعتبرت محكمة النقض الفرنسية أن وقوف المركبة غير المنتظم لا يشكل بالضرورة اضطراب المرور، فبالرغم من وقوف السيارة في الاتجاه المعاكس إلا أن المحكمة لم تعتبرها متدخلة في الحادث<sup>4</sup>.

وعلى محكمة الموضوع التأكد ما إذا كان وقوف السيارة هو سبب الاضطراب أم لا بصرف النظر عن انتظام هذا الوقوف من عدمه، ويتم تقدير الاضطراب على ضوء الظروف والملابسات المحيطة والواقعية للحادث<sup>5</sup>.

<sup>1</sup>) Y. Chartier : Accident de la circulation, note spéciale, 1986 numéro.18.

<sup>2</sup>) « La loi s'applique même si le véhicule est stationnement régulier. » Journal officiel. Deb. Sénat, 11 avril. 1985, page.193.

<sup>3</sup>) Civ. 2,21 juillet 1986(trois arrêts ), , jurisclasseur périodique.1987.11.20769, observation. G. Durry- Gazette du palais 1986.651 note F. Chabase et 1987. 89 Conclusion. Charbonnier.

<sup>4</sup>) Civ. 2,7 octobre 1987, Dalloz.1987.1.206- jurisclasseur périodique .1986.IV.382.

<sup>5</sup>) F. Chabase : note précitée.

من ذلك مثلا توقف سيارة نقل على طريق، المغلق بسبب تواجد عدد كبير من الناقلات في حالة إضراب، مطفئة الأنوار، وفي منطقة تتعدم فيها الإضاءة، وتحجب بطريقة خطيرة ممر المرور، اصطدمت بها سيارة من الخلف.

أجابت المحكمة طلب تعويض المضرور في تلك السيارة الموجه ضد حارس ومؤمن سيارة النقل لثبوت تدخلها في الحادث من خلال الوقوف المؤدي إلى اضطراب حركة المرور، ولا يؤثر في ذلك مشروعية مبرر هذا الوقوف<sup>1</sup>.

في قضية أخرى، حدث اصطدام دراجة بخارية بمؤخرة سيارة نقل واقفة بطريقة منتظمة، رفضت المحكمة طلب تعويض سائق الدراجة المصاب الموجه إلى مؤمن السيارة على أساس أن وقوف الأخيرة الصحيح في شارع مضيء و الرؤية فيه واضحة لا يسمح باعتباره عامل على اضطراب المرور، وعليه فلا يعتبر متدخلا في الحادث.

طعن في هذا الحكم بالنقض أمام محكمة النقض الفرنسية، ورغم ذلك أيدت هذه الأخيرة الحكم و اعتبرته متماشيا مع أحكام القانون، سواء تعلق الأمر بقانون 1985 أو القانون المدني الفرنسي وذلك في مادته 1384 الفقرة الأولى التي تنص على المسؤولية الشيئية<sup>2</sup>.

ولقد عابت محكمة النقض على حكم مطعون فيه بصدد قضية مقارنة للأولى، بسبب عدم بحث قاضي الموضوع عن مدى تأثير الوقوف المنتظم للمركبة على منطقة جانبية دون أن تمس حافة الطريق<sup>3</sup>، إلا أنه على ضوء الظروف الواقعية يمكن أن تؤدي إلى اضطراب المرور<sup>4</sup>.

أما في الحالة الثانية، وهي المركبة ذات محرك أرضي متوقفة مؤقتا أثناء السير فتدخل هذه المركبة في الحادث يستند على معيار آخر، سنتناول هذه الأخير في الحالة الثانية.

الحالة الثانية: المركبة المتوقفة مؤقتا أثناء السير

من خلال أحكام القضاء الفرنسي نلاحظ أنه أخذ بمعيار آخر مخالف تماما لمعيار الاضطراب الذي اعتمد عليه لتحديد تدخل المركبة في الحادث خلال توقفها في مكان معين، ويقوم هذا المعيار على فكرة "الوضع غير العادي" La position anormale du véhicule.

<sup>1</sup>) Civ. 2,9 mai 1990, Dalloz.1991, page.123 note J. L. Aubert.

<sup>2</sup>) Civ.2,21 juillet 1986, Gazette du palais.1986.2.652 note H. Groutel.

<sup>3</sup>) « ...Stationnée sur un accotement bordant une route et n'empiétait pas sur chaussée. »

<sup>4</sup>) Civ.2,18 novembre 1987, Dalloz.1988.373 note H. Groutel.



إذا وقع حادث مرور من المركبة الساكنة، تعتبر متدخلة في الحادث متى اعتبر هذا السكون غير طبيعية أو غير عادية، ومسألة إثبات هذا المعيار يقع على عاتق المضرور، وهذا ما استقر عليه القضاء الفرنسي كمبدأ عام، على أن عبء إثبات التدخل يقع على عاتق المضرور، ويستطيع المدعى عليه نفي هذا التدخل، وفي جميع الأحوال فعلى المحكمة أن تتصدى لذلك و توضح في حيثيات حكمها مدى تدخل المركبة في الحادث من عدمه<sup>1</sup>.

ولا يشترط القضاء الفرنسي قيام علاقة ما بين الوضع غير العادي للمركبة المتدخلة في الحادث ومشروعية الوقوف، ربما يكون هذا الوقوف مشروعاً، من حيث السبب والكيفية والمكان إلا أنه يتم في صورة غير عادية، وعليه تعتبر المركبة متدخلة في الحادث<sup>2</sup>، ومبرر مشروعية الوقوف يتسع ليضم عطل المركبة، فلم تعتبر محكمة النقض أن توقف المركبة بانتظام بسبب العطل على جانب المخصص للطوارئ من الطريق السريع متدخلة في الحادث لأنه لا يوجد دليل على ما يفيد وضعها غير العادي وبالتالي دورها السببي في الحادث<sup>3</sup> متدخلة أو الانتظار لسبب ما.. الخ، ولا يهم مكان الوقوف سواء كان مسموح به من عدمه وطريقته من حيث الاتجاه وإضاءة الأنوار والمسافة.

ويجدر التنويه أن تدخل المركبة المتوقفة أثناء السير في الحادث لا ينحصر على الاحتمال الغالب في الارتطام بمركبة أخرى أو دراجة أو أحد المارة، بل يتسع ليشمل الإصابة من اللهب الخارج من المركبة المتوقفة<sup>4</sup>، ونفس الحكم يطبق في حالة نزول الراكب من المركبة<sup>5</sup>. بالمقابل يختلف الأمر في حالة الدراجة التي تسير على الجزء الرملي من جانب الطريق، وجد أمامه مركبة واقفة على نفس الجانب، فحاول تفاديها ولكنه اصطدم بها، لأنه لم يستطيع الانحراف يساراً في حافة الطريق بسبب مرور مركبة أخرى في نفس الوقت بجانبه، قضت المحكمة أن وقوف المركبة غير عادي، ولا يأخذ حكم الوقوف على الجانب المخصص للطوارئ في الطريق لذا فإنها تعتبر متدخلة في الحادث<sup>6</sup>.

<sup>1</sup>) Civ. 2,28 mai 1986 et 21 juillet 1986, Dalloz.1987.160 note Groutel.

<sup>2</sup>) H. Huet : La définition de l'implication, Revue trimestrielle de droit civil.1987, page.333.Civ. 2,22 novembre 1984, Revue trimestrielle de droit civil.1986.123 observation. J. Huet.

<sup>3</sup>) Civ. 2, 22novembre1984, . Bulletin des arrêts de la chambre civile de la cour de cassation. 11 numéro.101.

<sup>4</sup>) Civ.2, 19février 1986, Gazette du palais.1986,322 observation. F. Chabase.

<sup>5</sup>) Civ. 2, 11octobre1989, Argus1989.2779. Bulletin des arrêts de la chambre civile de la cour française de cassation., 11. numéro.175.

<sup>6</sup>)Versailles 20 mars1986, jurisclasseur périodique.1986.11.20682 note F. Chabase.

ولكن التفرقة ما بين التوقف الثابت والتوقف المؤقت لم يدم طويلا، نظرا للاجتهاد القضاء الفرنسي الدائم وخاصة محكمة النقض، نلاحظ أن هذه الأخيرة رجعت إلى معيار الاضطراب و ربطه بالحالة الثانية ولم يعد مقصورا على الحالة الأولى، فقد حكمت بعدم تدخل مركبة جمع القمامة في الحادث لأنه ليس من شأن توقفها على جانب الطريق، ليلا، مضيئة أنوارها القوية، وفي مكان واضح لقيام بعملها أن يؤدي إلى اضطراب حركة المرور<sup>1</sup>.

يرى جانب من فقه الفرنسي<sup>2</sup>، أن معيار تدخل المركبة المتوقفة في الحادث لا يتسم بالوضوح، سواء كنا أمام فكرة اضطراب حركة المرور أو فكرة الوضع غير العادي للوقوف.

وسبب توسع القضاء في تطبيق المعيار ربما يرجع إلى رغبته في تحقيق الهدف الذي كان يسعى إليه المشرع الفرنسي من وراء إصداره قانون 1985، والمتمثل في توفير أكبر حماية وضمان لضحايا حوادث المرور، وذلك من خلال تسهيل عملية التعويض الذي يعتبر ركيزة قانون 1985.

وقد يظهر هذا المعيار أكثر وضوحا إذا نظرنا إليه من جانب القواعد العامة للمسؤولية، سواء من حيث الرابطة السببية أو الخطأ.

#### أولا: الرابطة السببية

قد نجد أن معيار تدخل المركبة المتوقفة في الحادث أضيق من مفهوم الرابطة السببية طبقا لنظرية تكافؤ الأسباب<sup>3</sup>، فلا يكفي مجرد تواجد المركبة الثابتة في مقر الحادث حتى يمكن اعتبارها متدخلة فيه، بل ينبغي أن يكون لها دور في وقوعه من خلال وقوفها غير العادي أو المؤدي إلى اضطراب حركة المرور. مثلا وجود مركبة بمكان الحادث لا يكفي الحكم بتدخلها فيه، حتى ولو وقع بينها وبين المضرور احتكاك، كما لو سقط أحد المشاة أو اصطدم بمركبة متوقفة بانتظام أثر تعرضه لنوبة عصبية أو لأي سبب آخر ليس له علاقة بالمركبة، في مثل هذه الحالة ليس للمركبة سوى دور سلبي محض في وقوع الضرر، بل أن هذا الضرر يمكن أن يقع حتى في حالة انعدام المركبة<sup>4</sup>.

<sup>5</sup> ) Civ.2,7 juin 1990, Responsabilité civile et assurance. 1990 numéro.290.

<sup>6</sup>) J. Huet, , Revue trimestrielle de droit civil, 1987.334-1988.778.

<sup>3</sup> ) معنى نظرية تكافؤ أو تعادل الأسباب Théorie de l'équivalence des conditions، اشتراك عدة وقائع في إحداث الضرر وكان كل منهما شرطا في حدوثه، بحيث لو لاه لما وقع، اعتبرت كل هذه الوقائع القريب منها و البعيد أسبابا متكافئة أو متساوية فتقوم علاقة السببية بينها وبين الضرر. أنظر: -محمد صبري السعدي، المرجع السابق، الصفحة 102.

<sup>4</sup>) J. F Barbieri : Option citée

هذا لا يعني أن معيار تدخل المركبة المتوقفة في الحادث يتماشى مع نظرية السبب المنتج<sup>1</sup> وThéorie de la cause adquato، فهذه الأخيرة أضيق من المعيار، لأنه لا يشترط أن يكون وقوف المركبة هو السبب المعتاد الذي ينتج هذا الضرر في العادة، بل يكفي أن يكون لها دور في وقوعه، كما استقرت القضاء على ضرورة عدم تطلب أن دور المركبة كان السبب المنتج لوقوع الضرر<sup>2</sup>.

وهذا القول يقربنا من فكرة الدور الايجابي التي نصت عليه المادة 1384 الفقرة الأولى من القانون المدني الفرنسي، التي اعتبرت حارس الشيء مسئولاً عن الضرر إذا لعب هذا الشيء دور إيجابياً في وقوعه<sup>3</sup>، وهذا ما استقر عليه القضاء الفرنسي كما هو المتفق عليه.

### ثانياً: الخطأ

أما بالنسبة للخطأ، فإن معيار تدخل المركبة المتوقفة في الحادث يعطي للقاضي السلطة التقديرية في تحديد سلوك أطراف الحادث سواء تعلق بمسلك حارس المركبة الذي يكون في موقع المسائلة أو بمسلك المضرور.

فإذا توقفت المركبة بطريقة غير عادية أو ساهمت في عرقلة حركة المرور، فهذا يعني تقرير نسبة من خطأ في حق الحارس<sup>4</sup>.

أما خطأ المضرور، يستخلص من الحكم القاضي بأن وقوف المركبة بصورة منتظمة ليس بالضرورة أن يؤدي إلى اضطراب حركة المرور إذا كانت الرؤية جيدة يمكن تفادي الارتطام بالمركبة ومن ثم فإن سلوكه في هذه الحالة لا يخلو من الخطأ<sup>5</sup>.

و أبرز مثال عن ذلك، هو حادث تصادم دراجة بالسيارة الواقفة في الممنوع أمام مدخل المبنى دون أن تمس حافة الطريق، فقررت محكمة Dijon أن خطأ المضرور غير المغتفر هو السبب الوحيد في الحادث لأنه كان يقود الدراجة مائل الرأس في طريق المستقيم واضح ولا يوجد أمامه

<sup>1</sup> و مؤداها أنه إذا اشتركت عدة وقائع في إحداث الضرر، فإن استخلاص الأسباب المنتجة فقط وإهمال باقي الأسباب أنظر: محمد صبري السعدي، المرجع السابق، الصفحة 103.

<sup>2</sup> G. Viney : Réflexions après quelque mois d'applications des arrêts.1 à6 de la loi du juillet.1985, Dalloz .1986. page.209.

<sup>3</sup> P. Jourdain : Implication et causalité du dommage, Revue trimestrielle de droit civil.1991.page.550.

<sup>4</sup> J. Huet, Revue trimestrielle de droit civil.1987.page.334.

<sup>5</sup> J. L. Aubert : Option citée, page123.

أي حاجز يعرقل حركة مروره، ولهذا السبب استبعدت المحكمة وجود أي دور للمركبة في الحادث لأنها كانت مرئية بوضوح ومن السهل تجنبها<sup>1</sup>.

ويري جانب من الفقه<sup>2</sup> أن هذا الحكم يتفق مع القانون 1985 على رغم صدوره قبل تنفيذه، مع وجود اختلاف طفيف، هو أنه كان ينبغي على المحكمة مغايرة الألفاظ وبيان ما إذا كانت المركبة متدخلة في الحادث من عدمه.

خلاصة القول، أن القضاء الفرنسي لم يخرج كثيرا عن القضاء المستقر قبل صدور قانون 1985 من حيث النتائج، فيما يتعلق بتدخل المركبة المتوقفة في الحادث ومدى مسؤولية حارسها عن الضرر، فالاختلاف الوحيد يكمن في أن المشرع الفرنسي في ظل قانون المذكور أعلاه قام بتغيير المسميات<sup>3</sup> فقط، مثلا عوض القول بتعويض الأضرار التي تتسبب فيها المركبة لغير، أصبح يقال تعويض الأضرار التي تدخل المركبة في إحداثها.

وأبعد من ذلك فإن محكمة النقض لم تتغير حلولها في هذا الفرض، بل بقيت تستعمل نفس المعيار، فلم تكن تقضي بمسؤولية حارس المركبة المتوقفة عن الضرر الواقع أثر الاصطدام بها إلا إذا تبين أن وضع السيارة كان غير عادي أي من شأنه يفاجئ المضرور<sup>4</sup>.

وعليه فلم يضيف القضاء الفرنسي للمضرور شيء جديد في هذا الوضع، لأن المضرور يبقى ملزم بإثبات عبء تدخل المركبة في الحادث من خلال إثبات طبيعة توقفها، وهذا الأمر صعب جدا على المضرور لأن الاصطدام غالبا ما يكون مصحوبا بتغيير الوضع الأول للمركبة، وبالتالي فإن عبء الإثبات المفروض على المضرور سوف يمس بحقوقه المتعلقة بالتعويض، ومن جهة أخرى لا يتوافق مع الهدف الذي كان يسعى إلى تحقيقه المشرع الفرنسي من خلال قانون 1985<sup>5</sup>.

ومن النتائج المتوصل إليها من خلال أحكام القضاء الفرنسي، فإنه يأخذ بأكثر من مفهوم لتدخل المركبة في الحادث<sup>6</sup>.

<sup>1</sup>) Dijon 25 septembre 1985, Gazette du palais. 1985.2.602 note Chabas.

<sup>2</sup>) Ibidem.

<sup>3</sup>) G. Durry, observation jurisclasseur périodique.1987.11.20769 : « Si les mots ont change, les choses restent les mêmes. »

<sup>4</sup>) Civ. 2, 19 mai 1976, Dalloz 1976, Information rapide, page.233-24 mai 1968. Jurisclasseur périodique.1979.11.19174 note N. Dejean de la Bâtie.

<sup>5</sup>) Ibidem.

<sup>6</sup>) F. Chabas : Le droit des accidents de la circulation, Librairies techniques, 1988, numéro141 numéro141 et suivant.

إذا كان هذا المفهوم في حالة المركبة المتحركة ذا طبيعة مادية تتمثل في مجرد ثبوت احتكاك المركبة بالمضروب بصرف النظر عن علاقة السببية، أما إذا تعلق الأمر بمركبة ساكنة فإن مفهوم التدخل يرتبط بتلك العلاقة، حيث يستلزم تدخل المركبة بأي طريقة في وقوع الحادث أي أن يكون لها علاقة ضرورية به أو دور ما في وقوعه، ويمكن تجسيد هذين العنصرين في اضطراب حركة المرور أو الوضع غير العادي وما إلى ذلك.

أما بالنسبة للتشريع الجزائري، فيمكن دراسة مسألة تدخل المركبة الساكنة في الحادث من خلال الأمر رقم 15-74 و ذلك في مادته الثامنة(8)، والأمر رقم 09-03 المتعلق بقانون

المرور تأشيرة رقم 01 الشركة الوطنية لتأمين السيارات ( الشروط العامة لعقد التأمين)<sup>1</sup>.

ثانيا: في ظل القانون الجزائري

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

إن ما يقصد بحادث سير؟

هو كل حادث فجائي يحصل على الطريق و اشتركت فيه عربة على الأقل و ترتبت عنه أضرار بدنية أو مادية<sup>2</sup>.

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

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

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

<sup>1</sup> تأشيرة و.م.ع.خ.م.ت. رقم 01 بتاريخ 1997/08/30 رمز المنتج 1-1.  
<sup>2</sup> محمد حداد: الأضرار المباشرة الناشئة عن حوادث المرور في ظل قانون التونسي (عدد 85 لسنة 2005 المؤرخ 15 أوت 2005)، بدون دار الطبعة وتاريخ النشر، الصفحة 1.

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

ونظرا لعمومية نص المادة8سالفه الذكر تقوم مسؤولية سائق المركبة المتدخلة المتوقفة ولو كانت في وضع العادي، فتلتزم شركة التأمين بالتعويض تلقائيا دون إلزام المضرور إثبات عبء هذا التدخل،وهذا الحكم يفصح عن نية المشرع الجزائري عن رغبته في تحقيق أكبر قدر ممكن من الحماية لضحايا حوادث المرور.

أما وقوف المركبة فلقد عرفته المادة 2من الأمر رقم74-15سالفه الذكر على أنه، مكوث مركبة في الطريق خارج الظروف المميزة للتوقف، ويكون محركها متوقفا.

فمتى كان الوقوف المركبة المتدخلة في الحادث في الطريق و يشكل اضطراب حركة المرور يسأل السائق عن الأضرار التي تسببها مركبته المتدخلة في الحادث وهي في حالة الوقوف، ما دام أن هذا السلوك وقع بمناسبة سير المركبة،و تدخل المركبة الواقفة في الحادث لا يقتصر فقط كما هو الغالب على حالة التصادم، بل يمكن أن تكون مثل تلك المركبة بذاتها سببا في وقوع الضرر، كما لو كانت مصدر لشرار متطايرة منها، أو لسقوط أو انفصال جزء منها مصيبا أحد المارة، أو انكسار زجاج السيارة نتيجة رمي حجارة أو جسم آخر.

و انطلاقا من ذلك تعتبر المركبة الواقفة متدخلة في الحادث،في ظل التشريع الجزائري و يلتزم مؤمنها بتعويض المضرور حتى لو نجم الحادث عن قوة قاهرة، كما لو سقط حائط على المركبة الواقفة فأصيب ما بها من ركاب، نفس الحكم تبناه التشريع الفرنسي في ظل القانون الجديد1985.

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

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

الصورة الثانية: انفصال المركبة الساكنة عن المضرور

ليس هناك صعوبة في إدراك تدخل المركبة المتوقفة في حادث مادام هناك اتصال مادي مباشر بينها وبين المضرور، بالمقابل يصعب الأمر إذا وقع هذا التدخل مع انعدام تلامس أو احتكاك بين المركبة الساكنة والمضرور، فالمضرور لا يستطيع الرجوع على سائق المركبة الساكنة لمطالبته بالتعويض لسببين:

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

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

نحاول دراسة هذه الصورة كما جرت العادة، (أولاً) في ظل التشريع الفرنسي و(ثانياً) في ظل التشريع الجزائري.

أولاً: انفصال المركبة الساكنة عن المضرور في ظل التشريع الفرنسي  
لقد طرحت أمام القضاء الفرنسي قضية، أين تعرض سائق دراجة بخارية لحادث سير في وضوح النهار بالمدينة، أراد تجاوز مركبة متوقفة بالممر الأيسر من الطريق، من جهة اليمين، فصعد على الرصيف وارتطم بشجرة وأصيب بجروح.

تقدم أمام المحكمة لمطالبته بالتعويض سائق المركبة المتوقفة من جراء ما أصابه من أضرار، فرفضت المحكمة طلبه هذا، وسببت حكمها هذا على أن الحادث لم يقع بفعل تلك المركبة. طعن في هذا الحكم بالنقض أمام محكمة النقض، نقضت هذه الأخيرة الحكم، حيث استند إلى رابطة السببية وتجاهل حكم القانون الجديد الذي ينص على وجوب بيان ما إذا كانت المركبة متدخلة في الحادث من عدمه<sup>1</sup>.

من المعلوم أن محكمة النقض لا تخالف الحكم المطعون فيه من حيث النتيجة إلا أنها تعيب عليه في اعتماده على القواعد العامة في المسؤولية المدنية دون القانون الجديد.

بالقابل حكمت المحكمة بتدخل المركبة في الحادث، كانت هذه الأخيرة تقف في مكان مخالف، حول قائد دراجة تفاديه اصطدم بمركبة أخرى كانت تمر بجانبه في الاتجاه الصحيح<sup>2</sup>.

لما تكون مركبة أو مركبتين متداخلة في الحادث فلا يثير هذا الأخير أي صعوبة في تحديد المركبة المتداخلة في الحادث والتي لديها احتكاك مادي بالمضرور، وإنما المشكلة تثار في حالة

<sup>1</sup>) Civ.2.11 avril1986, J. C. P.1986.20676 observation. J. F. Barbieri.

<sup>2</sup>) Tribunal de grande instance. Rodez 21 février.1986, Gazette du palais. 1986.2.659 note F. Chabas.

تواجد أكثر من مركبة في مكان الحادث بالإضافة إلى مركبة المتراصة في أماكن الانتظار دون وجود ما يفيد اتصال إحداها ماديا بالمضروب.

أمام هذه الصعوبة يقتضي الأمر وضع معيار لتمييز المركبة المتدخلة في الحادث عن البقية، و يعترف الفقه بوجود صعوبة تحديد معيار حاسم في هذا المجال، مهما كانت الرغبة في تطبيق القانون 1985 بصورة واسعة جدا بهدف حماية ضحايا حوادث المرور، إلا أنه يجب التقيد ببعض العناصر، وليس الكل التي لها دخل في وقوع الحادث<sup>1</sup>.

يرى جانب من الفقه لابد من الرجوع إلى معيار الاضطراب السابق برغم ما فيه من عيوب، فتعتبر المركبة متدخلة في الحادث إذا كان وقوفها سبب اضطراب في حركة المرور والسير في الطريق.

يري أصحاب هذا الموقف بأن معيار الاضطراب يعتبر معيارا عاما للحكم على تدخل المركبة في الحادث، ماعدا حالة احتكاك المركبة المتحركة بالمضروب، أما في الحالات الأخرى التي سبق وأن أشرنا إليها بما فيها انفصال المركبة الساكنة عن المضروب.

أما محكمة النقض الفرنسية وإن كانت تأخذ بمعيار الاضطراب من خلال الفروض الثلاث<sup>2</sup>، ولكنها لا تقصر إلا عليه في هذا الصدد، وإنما تعتمد عليه كأحد أوجه تدخل المركبة في الحادث، الذي قد يقع في خلال قيام المركبة بدور آخر فيه، أي بوجود علاقة ضرورية لها به، هذا الدور أو تلك العلاقة لا تقتصر بالضرورة على اضطراب حركة المرور، بل يمكن أن يمثل في أوجه أخرى كثيرة.

ويرى البعض الآخر، تسهلا على المضروب، اللجوء إلى قرينة مؤداها أن مجرد تواجد المركبة في مكان و زمان الحادث يعد قرينة على تدخلها فيه.

ويستطيع المدعى عليه إثبات العكس من خلال إقامة الدليل على أن الحادث، طبقا لظروف و الملابسات القائمة آنذاك، كان بالضرورة واقعا حتى مع وجود مركبته التي لم يكن لها أي دور في حدوثه<sup>3</sup>.

ولا شك أن هذه القرينة من شأنها حماية المضروب بصفة خاصة في الحوادث التي تكون بعض الوقائع مجهولة أو محل خلاف، حيث يتم تفسير لصالح المضروب، ويستتبع ذلك أيضا

<sup>1</sup> J. Huet, , Revue trimestrielle de droit civil.1987.336.

<sup>2</sup> انفصال المركبة متحركة عن المضروب، انفصال المركبة الساكنة عن المضروب، احتكاك المركبة بالمضروب.

<sup>3</sup> J. F. Barbieri, note, , jurisclasseur périodique. 1986.11.20672.



عدم الربط بيت تدخل المركبة في الحادث و المسؤولية، وعليه تلتزم شركة التأمين بتعويض المضرور انطلاقا من فكرة التضامن الاجتماعي<sup>1</sup>.

ولكن هذا الاتجاه يخالف ما تستقر عليه محكمة النقض من إلقاء عبء إثبات تدخل المركبة في الحادث على عاتق المضرور من جهة، ومن وجوب قيام علاقة ضرورية بين المركبة والضرر من جهة أخرى، فلا يمكن القول بتدخل المركبة في الحادث إذا أمكن الفصل بين توأجدها ووقوع الضرر، لأن هذا التواجد لم يكن سوى مجرد صدفة عابرة.

هذا لا يعني أن محكمة النقض تأخذ بفكرة الدور الإيجابي و الدور السلبي للمركبة في الحادث، ذلك الدور القائم على السببية.

محكمة النقض قد تجاوزت المبدأ المستقر عليه بصدد المسؤولية بصفة عامة القائم على أن الشيء المتحرك هو الذي له دور إيجابي في وقوع الضرر من خلال الدور السلبي للشيء الثابت<sup>2</sup>.

و لا تكفي محكمة النقض بمجرد تواجد المركبة للقول بتدخلها في الحادث، بل يلزم وجود علاقة ضرورية بينهم، تتمثل في وجود دور لها في وقوعه، ولا بد أن يكون هذا الدور ذا شأن، خاصة في حالة عدم تلامس بين المركبة و المضرور، مما يقربنا نحو مفهوم خاص لرابطة السببية<sup>3</sup>.

فقد أيدت محكمة النقض حكم الاستئناف بصدد واقعة مؤداها: توقفت حافلة، بين محطتي ركاب، بسبب تعطل المرور نتيجة حادث على الطريق.

طلب أحد الركاب من السائق السماح له بالهبوط، وبعد أن ترك الحافلة بعدة خطوات سقط على الرصيف أثر انزلاقه.

رفضت المحكمة اعتبار الحافلة متدخلة في الحادث حيث لم يكن لها أي دور في وقوعه<sup>4</sup>.  
بعدها وضحنا موقف كل من المشرع و القضاء الفرنسيين من مسألة انفصال المركبة الساكنة عن المضرور، ننقل إلى تبيان موقف المشرع الجزائري.

ثانيا: انفصال المركبة الساكنة عن المضرور في ظل التشريع الجزائري

<sup>2</sup>) J. Huet : Option citée. Page336.

<sup>3</sup>) J. F. Barbieri :Option citée.

<sup>4</sup>)J. L. Aubert, note, Dalloz.1991.123.

<sup>1</sup>) Civ.2, 10mai.1991, Dalloz.1991. Information rapide ., page.166.

بموجب المادة الأولى من المرسوم رقم 80-34<sup>1</sup> على تعويض الأضرار الجسمانية أو المادية التي تحصل بسبب المرور أو غيره، وضمن هذا الشروط تعد مضمونة في المقام الأول الأضرار الناتجة عن حوادث سببتها المركبة المؤمن عليها، وهذا الحل في هذا المجال لا يطبق فقط عندما يوجد اصطدام، ولكن أيضا في حالة انعدام الاصطدام، أي حتى ولو لم يحصل اتصال مباشر مع المركبة، بحيث تكتفي مشاركة هذه الأخيرة مع توافر العلاقة السببية بين المضرور والمركبة، فيشترط أن يكون للمركبة دور فعال في وقوع الحادث.

وينطبق هذا القول على حالة انفصال المركبة الساكنة عن المضرور إذا لعبت دورا فعالا rôle actif في وقوع الضرر، مثلا إذا كانت واقفة ساكنة و لكنها في غير وضعها الطبيعي مما يضطر مركبة أخرى إلى تغيير المسار الصحيح وبالتالي وقوع الحادث، ونفس الشيء بالنسبة للحافلة التي تقف في عرض الطريق بعيدا عن محطة الوقوف مما يعرض الركاب الراغبين في الوصول إليها لمخاطر الإصابة من المركبات العابرة، وكذلك المركبة الساكنة في عرض الطريق ليلا، وهي مطفئة الأنوار، ويفاجأ بها أحد السائقين، في لحظة متأخرة ويحاول بسرعة تفاديها، فتختل عجلة قيادته ويصطدم بشجرة أو بسيارة أخرى.

برغم سكون المركبة في مثل هذه الأمثلة، وعدم احتكاكها بجسم المضرور مباشرة، إلا أنها لعبت دور فعال في وقوع الضرر ويتحمل سائقها أو مؤمنها مسؤولية تعويض المضرور. أما القضاء الجزائري، فلم نجد أحكام منشورة عالجت هذا الأمر، فجل قرارات المحكمة العليا التي تتعلق بموضوع حوادث المرور تتعلق بالقيادة في حالة سكر أو القيادة بدون رخصة، أو تلك التي تتعلق بتطبيق الخاطئ للأمر رقم 74-15.

قد يحدث اصطدام من نوع آخر وهو كثر الوقوع يسمى بحوادث الباب، قد يتعرض شخص من الغير خارج المركبة مثلا مار نتيجة فتح بابها لضرر جسماني، قد يثور تساؤل حول الضمان، هل يغطي تأمين السيارات مثل هذه الأضرار؟ سنجيب عن هذا الإشكال في الصورة الثالثة وذلك من خلال تعرضنا للقانون الفرنسي ثم القانون الجزائري.

#### الصورة الثالثة: حادث فتح الباب

يؤدي فتح باب السيارة في بعض الأحيان، بطريقة مفاجئة ودون تبصر إلى وقوع بعض الحوادث عن طريق الاصطدام بأحد المارة أو بدراجة أو بمركبة، ويكون المضرور غالبا من غير

<sup>1</sup>(المتضمن تحديد شروط تطبيق المادة السابعة من الأمر رقم 74-15.

ركاب السيارة التي فتح بابها، إلا أنه من المتصور أن يؤدي قتح الباب إصابة السائق أو أحد الركاب.

أما المتسبب في الحادث يمكن أن يكون مسؤولاً، إما بسبب خطئه الشخصي يمكن اعتماد مثل هذا الخطأ ضد السائق الذي لم يراقب راكبه الذي فتح الباب، وإما بصفته حارساً للمركبة، مع استحالة تخصيص حراسة الباب للراكب نظراً لأن المركبة تشكل مجموعة لا تقبل الانقسام<sup>1</sup>. سندرس هذه الحالة في ظل التشريع الفرنسي (أولاً) الذي نظم هذه المسألة بصورة جيدة عن المشرع الجزائري (ثانياً).

أولاً: حادث فتح باب المركبة في القانون الفرنسي

من الضروري التفرقة بين حادث فتح باب المركبة الذي يكون المضرور فيه السائق أو أحد الركاب والحادث الذي يكون المضرور فيه من الغير.

1) المضرور هو السائق أو أحد ركاب السيارة المفتوحة:

إذا ترتب على فتح باب المركبة إصابة أحد الركاب، فإننا نكون بلا شك، بصدد حادث مرور و تكون المركبة متدخلة فيه، وتقع بالتالي مسؤولية تعويض الضرر على عاتق الحارس ومؤمنه حيث تقوم تلك المسؤولية بمجرد ثبوت تدخل المركبة في الحادث. ومن المقرر أن المركبة تعتبر متدخلة في كل حادث تتعرض له أثناء وجود الركاب بها أو خلال صعودهم فيها أو هبوطهم منها<sup>2</sup>، ولو لم تثبت علاقة السببية بين فعل المركبة والضرر، ولا يجوز بالتالي التخلص من التزام بتعويض الراكب عن طريق إثبات السبب الأجنبي (القوة القاهرة، فعل الغير، خطأ المضرور).

وإذا كان المضرور هو السائق نفسه، فإن الأمر يختلف بحسب ما إذا كان الحادث وقع له وحده أم بمناسبة ارتطامه بمركبة أخرى مؤمن عليها.

إذا أصيب السائق أثر هبوطه أو صعوده من باب المركبة أو نتيجة ارتطام الباب بشجرة مثلاً أثناء توقف المركبة، فإنه يتحمل عبء ذلك الضرر حيث لا يضمنه التأمين الإجباري في هذه الحالة.

---

<sup>1</sup> (راشد راشد: التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري المؤرخ في 9 أوت 1980، المرجع السابق، الصفحة 201).

<sup>2</sup> J. F. Barbieri :Option citée.

لأنه قاصر على تغطية المسؤولية المدنية، ولا يعرف القانون الحالي مسؤولية الشخص مدنيا في مواجهة نفسه، ويقف اختلاط صفتي المسئول والمضروب عقبه أمام التطبيق التقليدي لقواعد التعويض<sup>1</sup>.

وبناء عليه فإنه لا يجوز للسائق التمسك بتدخل مركبته في الحادث الذي يقع له منها توطئة للاستفادة من التأمين الإجباري<sup>2</sup>.

وإذا أصيب السائق نتيجة ارتطام الباب بمركبة أخرى، فإننا نكون بصدد حادث تصادم يغطيه التأمين الإجباري، حيث يحصل السائق المصاب، بوصفه من الغير، من حارس ومؤمن تلك المركبة على تعويض للضرر الواقع له، مع ملاحظة أن خطأه يمكن أن يؤدي إلى إنقاص التعويض أو استبعاده بحسب ما إذا كان قد شارك في وقوع الحادث أو كان السبب الوحيد في وقوعه<sup>3</sup>.

## (2) المضروب هو من خارج المركبة المفتوحة:

يمكن أن يؤدي فتح باب السيارة إلى إلحاق الضرر بالغير، أحد المارة أو راكب دراجة أو مركبة، هناك يختلف الحكم بحسب ما إذا كان فتح الباب قد تم بمعرفة السائق أم بمعرفة أحد الركاب.

(أ) إذا كان السائق هو الذي قام بفتح الباب كانت المركبة متدخلة يقينا في الحادث، ويقع مسؤولية تعويض المضروب على عاتق حارسها ومؤمنه ولو لم تقم علاقة السببية بين فتح الباب والضرر، حيث يكفي ثبوت التدخل في الحادث، وذلك واقع بالمضروب لأننا نكون بصدد أحد فرضين:

**الفرض الأول:** وقوع الحادث أثناء فتح الباب أي أثناء تحرك الباب، هنا نكون بصدد فرض احتكاك المركبة المتحركة بالمضروب، لأن الحركة قد تشمل كل مركبة أو جزء منها.

**الفرض الثاني:** وقوع الحادث والباب مفتوح، كما لو ترك الباب مفتوحا لفترة معينة، فاصطدم به المضروب، هنا نكون بصدد فرض احتكاك المركبة الساكنة بالمضروب، فيما لاشك فيه أن المركبة ذات الباب المفتوح تكون في وضع غير عادي وتعتبر بالتالي متدخلة في الحادث.

<sup>1</sup>) Yvonne Lambert- Faivre : Droit des assurances...,option citée, page473. « Or il n'existe pas, dans notre droit, de responsabilité civile envers soi- même : La confusion des qualités de responsable et de victime fait obstacle a l'application classique des règles de réparation.

<sup>2</sup>) Il n'ya pas d'implication envers soi- même

<sup>3</sup>) Article 4 de loi du 5juillet1985 : « La faute commis par le conducteur du véhicule terrestre à moteur a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommage qu'il a subis. ».

ب) أما إذا فتح الباب بواسطة أحد الركاب، فإن الأمر أثر بعض الصعوبات قبل صدور قانون 5 جويلية 1985.

فقد اتجه إلى القول بمسؤولية الراكب، ونظرا لأنه ليس حارسا أو سائق المركبة فإن التأمين الإجباري لا يغطيه إلا بنص إضافي في الوثيقة<sup>1</sup>.

بينما ذهب اتجاه آخر إلى القول بمسؤولية حارس المركبة لأن الحراسة لا تتجراً حيث تعتبر المركبة كل متكامل بما في ذلك الباب<sup>2</sup>، وإذا صدر الحكم بمسؤولية كل من الراكب و الحارس متضامنين، فإن المؤمن يستطيع بعد دفع التعويض، الرجوع على الراكب بما يعادل مسؤوليته عن وقوع الضرر<sup>3</sup>.

صدر القانون السابق ونص صراحة على أن التأمين الإجباري يغطي المسؤولية المدنية لركاب المركبة موضوع التأمين<sup>4</sup>، وأصبحت بذلك كل حوادث فتح الأبواب، بوصفها حوادث مرور، مغطاة بالتأمين، لأن المركبة المفتوحة تعتبر بالضرورة متدخلة فيها بصرف النظر عن من قام بالفتح و سببه، ودون اعتداد بتوافر رابطة السببية بين الفعل ذاته و الضرر الواقع.

فالتدخل في هذا المجال يعني التعبير عن سببية مادية بين المركبة والضرر، تكفي لانعقاد مسؤولية الاحتجاج قبل الأخير بتخلف السببية القانونية<sup>5</sup>، ويغطي التأمين كل المضرورين من حوادث فتح الأبواب باستثناء السائق المصاب نتيجة فتحه الباب وذن تدخل مركبة أخرى مؤمن عليها.

ثانيا: حادث فتح باب المركبة في القانون الجزائري

لقد نص المشرع الجزائري على هذه الحالة كضمانات مكملة للمسؤولية المدنية عن حوادث المرور وذلك في التاشيرة رقم 01 المشار إليها سابقا، واقتصر تمديد هذا الضمان على الحوادث الناتجة عن حركة أو فعل غير عمديين صادرين عن المركبات، ومن بين هذه الحوادث حادث فتح فجائي لأحد أبواب المركبة.

<sup>1</sup>) Civ.15 juillet 1965, Gazette du palais.1965.2.230- Civ.2,13 octobre 1982, Revue trimestrielle de droit civil. Civ.1983, page.347, observation. Durry- Amiens, 18 octobre 1966, Revue trimestrielle de droit civil., 1967. page.312.

<sup>2</sup>) Civ.2 mai 1968. Gazette du palais ;.1968. page.102.

<sup>3</sup>) Y. Lambert- Faivre : Option citée, page.433.

<sup>4</sup>) Article 8 de la loi du 5 juillet 1985 modifiant l'article 211-1 code d'assurance.

<sup>5</sup>) Y. Lambert- Faivre : Option citée, page.433.

يستفيد كل ضحية (السائق، الراكب، الغير) من الضمان، ولكن بشرط أن يكون الفعل المتمثل في فتح الباب غير عمدي فإذا كان العكس فلا يستفيد المضرور من التعويض والمقصود هنا بالمضرور هو الراكب أو السائق أما الغير فيعتبر أجنبي عن المركبة وبالتالي يستفيد من الضمان في ظل القانون الجزائري بدون قيد.

أما الاستثناء الثاني الذي نص عليه المشرع الجزائري يتعلق بالراكب، حتى يستفيد هذا الأخير من الضمان فلا بد أن لا تربطه صلة مباشرة أو غير مباشرة بقيادة المركبة، وفي هذه الحالة إذا تعرض الراكب لأضرار فما عليه إلا الرجوع على حارس المركبة طبقا للمسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية.

بعدما تعرضنا إلى تحديد طبة المسؤولية المدنية عن حوادث المرور والأساس الذي تقوم عليه هذه المسؤولية وكيفية إثباتها، ننقل إلى الفصل الأول والذي خصصته لنظام التعويض والذي يعتبر أثر من الآثار المترتبة عن هذه المسؤولية المدنية، ومن خلال هذا الباب سوف نوضح من هم الأشخاص الذين يستفيدون من نظرية المخاطر وعلى من تقع المسؤولية المدنية عن حوادث المرور.

#### الفصل الثاني: نظام التأمين على المركبات.

لقد كان من شأن انتشار التأمين في شتى مجالات النشاط الإنساني في المجتمع (كنتيجة طبيعية لزيادة الأضرار و المخاطر وتنوع صدورهما في محيط الحياة الإنسانية) أن تعددت أنواعه وأشكاله تنوعا كبيرا. ويمكننا تنظيم عرض هذه الأنواع المختلفة للتأمين من خلال معيارين اثنين أحدهما شكلي يعتمد على الشكل والأسلوب الفني الذي تنتهجه شركات التأمين في إدارة عمليات التأمين، و الآخر موضوعي يعتمد على المحل أو الموضوع الذي يجرى عليه التأمين.

والتأمين الخاص الذي يهدف إلى تحقيق مصلحة خاصة أو فردية<sup>1</sup> يندرج ضمن النوع الثاني من التأمين الذي يقوم على أساس موضوعي، و التأمين الخاص هو ذلك النوع من التأمين الذي ينشده الإنسان لدى شركات التأمين، ولقد انتشر هذا التأمين في النصف الثاني من القرن التاسع عشر (19) رغم أنه عرف وطبق قبل هذا التاريخ في انكلترا الذي عرف فيها أول حادث مرور نتج عنه وفاة السائق في منطقة هيل كروف في لندن عام 1899<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> خالد جمال أحمد حسين: الوسيط في عقد التأمين في ظل القانون المدني البحريني، الطبعة الأولى، مطبعة جامعة البحرين، 2007، الصفحة 66، 60.

<sup>2</sup> تجدر الملاحظة أن أول حادث وقع عام 1771 في باريس عن طريق مركبة ذات محرك بخاري اصطدمت بجدار سياج المطل على حديقة باريس ارسنال.

ومازال التأمين الخاص في تطور مستمر وفي امتداد إلى كل مجال من مجالات النشاط الإنساني، ولعل من أبرز صورته التأمين ضد حوادث السيارات وهذا النوع من التأمين فهو إلزامي أي إجباري في جميع التشريعات الدولية، وذلك نظرا لكثرة انتشار المركبات بمختلف أنواعها، وبالمقابل أصبحت تهدد حياة الإنسان<sup>1</sup>.

ولهذا السبب اعتبر المشرع الجزائري التأمين الذي يبرمه مالك المركبة مع شركة التأمين إعمالا لحكم الأمر رقم 15/74 المتعلق بالإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار ليس تأمينا اختياريا يبرمه المالك بقصد تأمين نفسه من المسؤولية عن حوادث سيارته الناشئة عن خطئه أو خطأ من يسأل عن عمله، ولكنه تأمين فرضه على كل من يملك سيارة أو مركبة ذات محرك أرضي.

يكتسي التأمين الإلزامي على المركبات أهمية بالغة على المستوى الاقتصادي والاجتماعي، فمن الناحية الاقتصادية تمثل مداخل شركات التأمين العاملة في هذا النشاط نسبة عالية بالمقارنة بمداخلها في فروع التأمين الأخرى، وذلك بالنظر إلى حجم العمليات أمام طلب المستأمنين المتزايدة نتيجة استعمال السيارات للأغراض مختلفة، ومقابل ذلك تلتزم شركات التأمين بدفع مبالغ ضخمة للتعويض الأضرار التي تسببها حوادث المرور.

وعليه يمثل التأمين أداة لادخار الأموال يمكن توظيفها في العديد من المشاريع الاستثمارية، وعلى مستوى الاجتماعي، يعتبر التأمين من أهم الوسائل الوقائية لحماية ضحايا الحوادث، ولعل ذلك من بين الأسباب التي دفعت جميع تشريعات الدول بما فيها المشرع الجزائري الذي جعل التأمين على المركبات أمرا إلزاميا وليس اختياريا<sup>2</sup>.

لتفادي تدهور الحياة الاجتماعية للمضروب و ما يترتب عليها من آثار اجتماعية سلبية وضع المشرع الجزائري نصوصا خاصة لحماية المتضررين من حوادث المرور وذوي حقوقهم، فخصص لهم تعويضات محددة بهدف توفير الأمن والاستقرار دخل المجتمع ولهذا السبب اعتبر المشرع الجزائري حادث المرور حدثا اجتماعيا يضمن القانون التعويض لكافة الضحايا مما دفع به الأمر إلى استبدال النظام التقليدي بنظام جديد وهو نظام عدم الخطأ.

<sup>3</sup> (حسين عبد اللطيف حمدان: الضمان الاجتماعي، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الثانية، 2002، الصفحة 64. منقول عن عبد المنعم البدراوي، العقود المسماة\_الإيجار والتأمين-، ص 167، فقرة 108.

<sup>2</sup> (جديد معراج: مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية-الجزائر - 2003 الصفحة 123، 124.

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

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

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

**المبحث الأول:** نطاق تطبيق التأمين الإلزامي من حيث الموضوع.

**المبحث الثاني:** نطاق تطبيق التأمين الإلزامي من حيث الأشخاص

**المبحث الأول:** نطاق تطبيق التأمين الإلزامي من حيث الموضوع.

يرتكز نظام التأمين على المركبات ذات محرك أرضي في الجزائر على الأمر رقم 15/74 بالإضافة إلى الأحكام الواردة في قانون التأمين لسنة 1995<sup>1</sup>.

ولدراسة موضوع نطاق تطبيق التأمين الإلزامي من حيث الموضوع يتعين علينا تحديد مفهوم المركبة ذات محرك أرضي (**المطلب الأول**)، ثم نتعرض إلى الأخطار المشمولة بالتأمين الإلزامي (**المطلب الثاني**).

**المطلب الأول:** تحديد مفهوم المركبة ذات محرك أرضي

لمعالجة هذا الموضوع يتعين علينا تحديد مفهوم المركبة (**الفرع الأول**) وتشخيصها (**الفرع الثاني**)، ثم تحديد مفهوم تدخل المركبة ذات محرك أرضي في حادث مرور (**الفرع الثالث**).

**الفرع الأول:** تحديد مفهوم المركبة

بالرجوع إلى المادة الأولى في فقرتها الثانية وما يليها من الأمر رقم 15/74 التي تقتضي

بأن كلمة مركبة في هذا النص تعني، كل مركبة برية ذات محرك أرضي وكذلك مقطوراتها أو نصف مقطوراتها وحمولتها.

ويفهم بمقطورات ونصف مقطورات ما يلي:

1) المركبات البرية المنشأة بقصد ربطها بمركبة برية ذات محرك أرضي، و تكون تلك

المركبات مخصصة لنقل الأشخاص أو الأشياء.

<sup>1</sup> قانون رقم 07-95 مؤرخ في 25 يناير 1995 يتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية، عدد 13 لسنة 1995.



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

3) كل آلية أخرى يمكن أن تكون مشابهة للمقطورات أو نصف المقطورات بموجب مرسوم<sup>1</sup>.

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

381/04<sup>2</sup>. نصف المقطورة، هي التي تجرها مركبة أخرى بحيث يكون جزء منها متكئا على هذه

الأخيرة ويكون أكبر جزء من وزنها ووزن حمولتها واقعا عليها.

أما في الفقرة 17 من نفس المادة فلقد عرفت المقطورات ونصف المقطورات الفلاحية، هي تلك

المركبات المربوطة بجرار فلاحي أو بآلة فلاحية ذات محرك تستعمل لنقل المنتجات والمعدات

والأدوات أو البضائع منطلقا من مستثمرة فلاحية أو متجهة إليها، تستعمل لخدمتها أو عند

الاقتضاء لنقل عمالها، كما اعتبر المادة 2 في فقرتها 20 من نفس المرسوم التنفيذي الآلية

الخاصة (آلية ذاتية الحركة) على أنها مقطورة تستعمل لرفع أو لشد أو لنقل منتجات متنوعة

باستثناء نقل الأشخاص ما عدا السائق والمرافق عند الاقتضاء المادة 2/20 من نفس المرسوم

التنفيذي، كما عرف المشرع الجزائري المقطورة في المادة 2 من قانون المرور<sup>3</sup> على أنها كل

مركبة موجهة لتكون موصولة بسيارة.

وتجدر الإشارة أن المشرع الجزائري استعمل لفظ مركبة Véhicule بدلا من كلمة

السيارة Voiture المستعملة في عناوين ونصوص أخرى.

---

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

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

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

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

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

نلاحظ أن المشرع الجزائري قد ضيق من مفهوم المركبة في هذا التعريف و حصره إلا في المركبات البرية المزودة بمحرك ذاتي، هذا النوع من المركبات تكون خاضعة للتأمين الإلزامي. على العموم يمكن القول بأن المركبات أو السيارات الخاضعة لإلزامية التأمين كما وصفها الأمر رقم 15/74، وكذا قانون المرور، هي جميع المركبات الخفيفة بمختلف أنواعها والمركبات ذات الوزن الثقيل بمختلف أنواعها مثل الشاحنات والحافلات والعربات المقطورة بواسطة المركبات والدرجات النارية سواء من صنف (أ) أو (ب) الدرجات ذات محرك ثلاثية العجلات، أو ذات محرك رباعية العجلات، الدرجات المتحركة (مركبة مزودة بمحرك حراري إضافي)، مركبة القطر الخاصة، الجرارات الفلاحية، معدات الغابية بشرط تكون لها نفس المميزات التي تتوفر المستوجبة بالنسبة للمركبات والآلات الفلاحية، معدات الأشغال العمومية.

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

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

وجاء في المادة 3 من الأمر رقم 15/74، بأن إلزامية التأمين الوارد في هذا الأمر لا يطبق على نقل بالسكك الحديدية، لأن حوادث النقل بالسكك الحديدية لا تخضع للتأمين لاعتبارات مالية بحتة<sup>1</sup>، وهذا ما أكدته قرارات وبعض الأحكام القضائية إذ تستند هذه الأخيرة في تقدير التعويض إلى القواعد العامة مستعينة في ذلك بما ورد في القانون المدني مراعاة لظروف الضرور و حالته الصحية والاجتماعية والمهنية وغيرها.

يتوصل القاضي في تحديد مبلغ التعويض بصفة جزافية لتغطية لكافة الأضرار اللاحقة بالضرور مادية أو معنوية و حتى جمالية، وبما أن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية غير مؤمنة عن الحوادث وتدفع التعويض من ميزانيتها الخاصة، فقد يبالغ القاضي في تحديد مبلغ التعويض المحكوم به للضحية أو الضحايا وهو ما يؤدي في أغلب الأحيان إلى الطعن فيها أمام المحكمة العليا، حيث جاء في قرار للمحكمة العليا<sup>2</sup>.

"حيث أنه في قضية الحال الحادث الذي أدى إلى الوفاة كل من الضحايا (ع، ج، ع، ف) لا يطبق عليه الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30/01/74.

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

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

غير أنه يلاحظ من جهة أخرى، أن بعض الأحكام تستند في تقدير التعويض عن حوادث السكك الحديدية إلى أحكام أمر 1974 أي أن هذه الأحكام تهتدي بعد إثبات مسؤولية الناقل في تحديد التعويض الواجب دفعه للضرور و إلى العناصر الواردة في الأمر سواء فيما يتعلق بجدول التعويضات ومختلف الأضرار الواجب التعويض عنها وكذا المستحقين لهذا التعويض أي ذوي الحقوق على رغم عدم سريان الأمر المذكور بصريح النص على النقل بالسكك الحديدية، وأحكام أخرى تطبق القواعد العامة للتعويض<sup>3</sup>.

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

<sup>2</sup> ملف رقم 208521 صادر بتاريخ 01/06/1999، مجلة المحكمة العليا، غرفة الجنب والمخالفات للمحكمة العليا، القسم الرابع، قرار غير منشور.

<sup>3</sup> مختار رحمانى محمد: المرجع السابق، الصفحة 101، 102.

هذا ما جاء في قرار للمحكمة العليا مؤرخ في 29/12/1987 تحت رقم 49715 الغرفة الجنائية (القسم الثالث) " لكنه حيث ينبغي التذكير أنه منذ صدور الأمر 15/74 والمراسيم المطبقة له فإن خطأ الضحية لا يلعب أي دور لتعويضها من جراء الأضرار الجسمانية لحوادث المرور . وحيث من جهة أخرى إذا كانت إلزامية التأمين غير مطبقة على حوادث النقل بالسكك الحديدية، فإن الإشارة إلى المادة 138 من قانون مدني غير مؤسس باعتبار أن القانون الخاص 74/15 يعد تطبيقا للقانون العام."

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

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

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

- المركبات التابعة للحكومة وهيئاتها الإدارية.

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

- وكذلك المركبات الموجودة تحت حراستها.

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

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

كان بإمكان المشرع الجزائري الاستغناء عن إضافة المادة 3 من الأمر رقم 15/74 لعدم الحاجة إليها باعتبار القطارات ملكا للدولة كما قلنا سابقا ولكنه أضافها لأن هذه الممتلكات غير

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

<sup>2</sup> مختار رحمانى محمد: المرجع السابق، الصفحة 102.

مخصصة لإدارة ولاسيما بعد تحويل شركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية إلى مؤسسة عمومية صناعية أو تجارية تتمتع بالشخصية المعنوية.

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

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

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

كما يدخل ضمن المركبات التي تسير على الطريق العمومي بالجزائر والتي يشملها نظام التأمين الإلزامي المركبات القادمة من الجزائر بغرض الإقامة المؤقتة بسبب الزيارة أو المرور بالجزائر إلى بلدان أخرى، ومن ثم فعلى مالكي هذه المركبات غير جزائرية أن يؤمنوا على الأضرار التي تلحق بالغير بسبب استعمال المركبة داخل الجزائر لدى مكاتب التسجيل القائمة في مراكز الحدود التابعة لشركة التأمين، مع عدم الإخلال بالأحكام الخاصة التي تتخذ تطبيقاً لاتفاقيات والمعاهدات ويسمى هذا النوع من التأمين "تأمين الحدود"، على أن لا تقل مدة التأمين عن شهر واحد ولا يسمح لها بالبقاء في الجزائر بعد انتهاء هذه المدة إلا إذا تم تجديد التأمين لمدة الإقامة المصرح بها.

على أن لا تزيد مدة التأمين المنصوص عليها في تأمين الحدود عن 5 أيام أو 10 أيام أو 20 أو 30 يوماً غير قابلة للتجديد، و مع ذلك فإنه يجوز تمديد هذه المدة كما أشير سابقاً إلى 45 يوماً أو 60 يوماً للمواطنين المقيمين في الخارج حسب نص المادة 5 من المرسوم رقم 34/80<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> عبد القادر العطير: التأمين البري في التشريع الأردني، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع-عمان-1995، الصفحة 266.  
<sup>2</sup> المرسوم رقم 34/80 يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 7 من الأمر رقم 15/74، الجريدة الرسمية العدد 8 لسنة 1980.

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

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

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

فعلى المشرع الجزائري أن ينص صراحة على تضمين نظام التأمين الإجباري على السيارات عقوبة خاصة بمخالفة أحكامه بما يتماشى والأهمية التي أولاها المشرع لمثل هذا النظام لصالح المضرور من حوادث المركبات على كثرتها وجسامتها نتائجها على المجتمع بكامله. لقد ذكر المشرع الجزائري في المادة الأولى من الأمر المذكور أنواع المركبات التي تكون محل التأمين الإلزامي، والسؤال الذي يثار هل جميع المركبات التي تخضع لقانون المرور تغطيها مظلة التأمين الإجباري؟

الإجابة على هذا السؤال يكون بالنفي، نظرا لاختلاف مجال أعمال كل منهما، فقانون المرور يتسع تطبيقه ليضم كل مركبة برية مهما كانت نوعها سواء أكانت ذات محرك آلي أو غير مزودة بجهاز محرك ذاتي وهذا حسب ما أشرنا إليه سابقا.

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

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

بالإضافة إلى التأمين الإلزامي اشترط المشرع الجزائري في المادة 42 من الأمر رقم 09-03 إخضاع المركبة ذات محرك أرضي قبل وضعها للسير أول مرة داخل التراب الوطني و عندما تجرى عليها تغييرات هامة، للمراقبة قصد التأكد من مطابقتها للمواصفات التقنية التنظيمية. ومن أمثلة عن المركبات التي تخضع للتأمين الإلزامي حسب المرسوم التنفيذي رقم 04-381 "يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق":

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

- الدراجات ذات محرك ثلاثية العجلات أو ذات محرك رباعية العجلات: وهي مركبة ذات محرك آلي تسير به و لا يكون تصميمها على شكل السيارة ومعددة لنقل الأشخاص أو الأشياء وقد يلحق بها صندوق.

هذه المركبات التي حددها المرسوم التنفيذي رقم 04-381 وكذا الأمر رقم 09-03 ينطبق عليها تعريف الوارد في المادة 1 الفقرة الثانية من الأمر رقم 15/74 وعليه تخضع لنظام التأمين الإلزامي. بالمقابل نص المرسوم التنفيذي رقم 04-381 على أنواع أخرى من المركبات مصممة لتكون آلات، دورها الأساسي لا يتمثل في النقل وإنما إنجاز أشغال متنوعة بنفسها، أي تعمل بذاتها، أو من خلال وحدات تشغيل لها أي من خلال معدات إضافية معها.

مثل الآلات الفلاحية الذاتية الحركة (الجررات الزراعية)، المعدات الغابية، معدات الأشغال العمومية. فهل هذه الآلات تخضع للتأمين الإجباري؟

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

يفهم من فحوى النص أن كل مركبة "مع تحفظ" تسير على الطريق العمومي تخضع إلزاميا للتأمين وهذا تطبيقا لنص المادة الأولى في فقرتها الأولى من الأمر رقم 74-15 التي وضعت شرطا على عاتق مالك المركبة الاكتتاب في عقد التأمين وذلك قبل السير على الطريق العمومي.

بما أن الآلات سابقة الذكر غير مخصصة للسير على الطريق هذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 فهي معدة للعمل في المكان المخصص لها.

ومن الناحية النظرية تستثنى هذه الآلات من التأمين الإلزامي، ولكن من الناحية العملية فهذه الآلات وخاصة الجررات الفلاحية منتشرة بكثرة في المناطق الريفية وتتسبب في الكثير من الحوادث، لذا يجري العمل على وجوب لترخيص والتأمين من المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادثها.

بصورة عامة هذه الآلات تعمل أساسا في الأمكنة المخصصة لها، إلا أنها قد تعمل أيضا في عمليات نقل الأشياء متعلقة بالفلاحة على سبيل المثال وغيرها أو جر آلات والمقطورات، وهو في سبيل ذلك لا بد من سيرها على الطريق العمومي وعليه فمن الضروري قبل انطلاقها للسير فلا بد من تأمينها من حوادث المرور.

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

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



أما بالنسبة للعربات الغير مزودة بمحرك آلي، هل تخضع للتأمين الإلزامي؟  
هذه العربات لا تخضع للتأمين الإلزامي مثل العربات المعدة لنقل الأشياء، فهي تسير بقوة الحيوان وقد تسير بقوة الإنسان وتسمى عربة اليد، وإنما من المفروض أن تكون مرخصة للسير على الطريق العام ولكن هذه الرخصة لا تسلم من طرف شركة التأمين، بل تصدر من إدارة الجماعات المحلية، وسبب عدم إخضاعها للتأمين الإلزامي إلى وجود إرادة سياسية صارمة للقضاء عليها داخل المدن الكبرى، نظرا لأنها تسبب عرقلة المرور وأضرار صحية لا تتماشى مع التطور الحديث.

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

أما قانون 5 جويلية 1985 الفرنسي لم يعرف المركبة ذات محرك أرضي وإنما حدد مفهوم الحادث من خلال تداخل مركبة ذات محرك أرضي في التصادم هذا ما جاء في المادة الأولى من نفس القانون، ولكن نجد تعريف المركبة في 1/211 من قانون التأمين الفرنسي على أنها: "آلة مدفوعة بقوة المحرك تسير على الأرض ومعدة لنقل الأشخاص و البضائع".

من خلال هذا التعريف، يفهم ضمنا أنه يستثنى الدراجات La bicyclette والتي تسير بقوة عضلية، وكذلك وسائل النقل البحري، والنهري، ووسائل لنقل المتعلقة بمجرى النهر مثل البواخر كما تستثنى وسائل النقل الجوي مثل الطائرات و المروحيات ولو تهبط على الأرض الرافعة (آلة لرفع الأحمال، أو المصاعد)، وكذلك تلفريك Téléphériques (عربة معلقة بسلك مخصصة لنقل الأشخاص والبضائع)، ويمتد هذا الاستثناء إلى تلسياج Télésiège، تلبان Télébenne فهذا النوع من العربات، هي عبارة عن مصعد ذو سلك واحد و عدة حجرات فهذه الآلات جد مختلفة فهي ليست مركبات أرضية وليست وسائل نقل جوي<sup>1</sup>.

كما لا تدخل في فحوى القانون، حراثة آلية Motoculteur أو مجزة العشب Tondeuse à gazon التي تدفع باليد<sup>2</sup>، فهي مجرد آلة لذلك مخصصة للأعمال العامة ومجردة من العجلات و

<sup>1</sup>) Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, 4 novembre 1992. Revue Responsabilité. Civile, et assurance. 1993. numéro 32.

<sup>2</sup>) Jaque Ghestin : Traité de droit civil. La formation du contrat, 3ème édition, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1993. page. 109.

تتحرك بمقبض، ولكن Tondeuse auto- porteuse فهي عربة ذات مقعد مخصص للسائق وتسير بقوة المحرك فيمكن وصفها بمركبة أرضية بمحرك<sup>1</sup>.

كما يستثنى من مفهوم المركبات السيارات الكهربائية المخصصة لنقل الأطفال و التي تسير ببطء المتواجدة بحديقة التسلية<sup>2</sup>.

وخارج دائرة هذه الاستثناءات فإن مفهوم المركبة ذات محرك أرضي أصبح متفق عليه، فمن أجل الأخذ أو التسليم بوصف مركبة ذات محرك، يكفي أن تكون الآلة ذات محرك مهيأة لنقل الأشخاص و البضائع و تسير على الأرض.

وعليه يستثنى طبقا لهذا القانون الحوادث الناشئة عن وسائل النقل غير البرية(مثل الطائرات والبواخر)، وكذلك المركبات غير المزودة بمحرك(مثل الدراجات العادية) ويضاف إلى هذا الاستثناء المركبات التي تسير على طريق خاص (مثل القطارات).

و يمتد وصف المركبة ذات محرك، إلى المركبات والتي تكون وظيفتها الأساسية غير محددة بالسير<sup>3</sup>.

كما يشمل هذا المفهوم الآلات الزراعية أو آلات الورشة أو المشغل(Chantier) و مثال عن ذلك الجرار الزراعي، المحصد و الدراس و مكدسة آليّة(Botteuse)، محشّة(آلة الحش)Faucheuse، مهادة أو الجرافة(آلة تقوم بتمهيد الأرض و شق الطرق)Bulldozer، و جرافة الثلجChausse- neige، وكذلك آلات رصد أو دك ميدان التزلج Les engins de damage des pistes de skis<sup>4</sup>، سكوتر ثلجي<sup>5</sup>Scooteurs des neiges.

<sup>1</sup>) Mais la tondeuse auto- porteuse munie d'un siège pour le conducteur est un véhicule terrestre à moteur., Paris, 10 juillet 1990, Juris- Classeur Périodique, 1991,IV, page.248.

<sup>2</sup>)Jaque Ghestin : Ibidem.117.

-Voir notamment, une dernière illustration pour une tondeuse auto- porteuse, Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile,24juin2004, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile. numéro308.

<sup>3</sup>)Stéphanie Procy- Simon : Droit civil « les obligations », 4 édition, Dalloz, 2006, page.270.

<sup>1</sup>) Cour d'appel Grenoble, 9février.1987, Dalloz.1987, Juris-Classeur Périodique. Page.245, note F. Chabas.

<sup>2</sup>)Jaque Ghestin : Ouvrage précité., page.118.

<sup>3</sup>) Yvonne Lambert- Faivre : Droit des assurances,10 édition,Dalloz,1998.,page.425.

بمجرد أن تكون هذه الآلات مجهزة بمحرك وعلى الأقل مرخصة للنقل، فتعتبر مركبة أرضية بمحرك، ولا يهم إذا كانت المركبة غير صالحة للعمل وقت العمل بسبب عطل في محركها فرغم ذلك تعتبر مركبة أرضية.

كما ألحق المشرع الفرنسي<sup>3</sup> التتابع بالمركبة ذات محرك أرضي مثل المقطورة ونصف المقطورة، ويغطي التأمين هذه المركبات بصفة مستقلة عن الجرار أو الآلة التي

تجرها، ومن ثم فإن التأمين يغطي المسؤولية المدنية الناتجة عن الأضرار التي تلحقها هذه المركبات.

والجدير بالذكر في هذا الصدد أن القضاء الفرنسي، ذهب إلى عدم تغطية التأمين للحادث الناجم عن مركبة مؤمن عليها تجر مقطورة غير مؤمن عليها، إلا إذا كانت وثيقة التأمين قد نصت صراحة على أن إلحاق مقطورة بالمركبة يؤدي إلى تفاقم الخطر المؤمن منه، من شأنه زيادة تعريفه التأمين.

ولكن تغيير الوضع بصدور قانون 5 جويلية 1985، حيث صدر قرار تنفيذي في 1986/1/7 و أضاف فقرة ثالثة إلى المادة 211-4، نص على إلحاق نصف المقطورة أو مقطورة صغيرة (تلك التي لا تتجاوز حمولتها عن 750 كلغ) الغير مؤمن عليها بالمركبة المؤمن عليها، وبناء عليه فإن الحكم السابق بعدم قيام التأمين يظل ساريا بالنسبة للمقطورات الكبيرة حيث تنقرر تعريفه التأمين عليها.

بالمقابل ما هو الحكم في حالة فك هذه التتابع؟

الإجابة هنا تتحدد حسب طبيعة التابع أو الملحق فيها. كان هذا الأخير مخصص لنقل الأشخاص أو الأشياء فينبغي تطبيق مفهوم المركبة سواء كانت منفكة أو غير ذلك أثناء الحادث<sup>1</sup>.

أما إذا كان الأمر يتعلق بالآلة مثل Compresseur ou une Bétonnière، فعملها لا يتعلق بالسير على الطريق العام وبالتالي لا نعتبرها مقطورة إلا في حالة ما إذا كانت مرتبطة بمركبة ذات محرك أرضيو إذا كانت منفكة فنتحول إلى شيء<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>) Cour d'appel, Toulouse, 24 novembre 1986, Gazette du Palais. 1987, 1107.

<sup>2</sup>) Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile., 7 juin 1989, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile. Numéro 121 ; Gazette du Palais. 1989, 2, 768, note F. Chabas ; 1991. Jurisprudence. page. 177., note Groutel (Lier

أما القطار والترام (حافلة كهربائية) والمترو أو القطار السلكي، فالحوادث الناجمة عنها لا تشملها مظلة التأمين لأنها تسير على قضبان وممرات خاصة بها هذا ما نصت عليه المادة الأولى من قانون 1985، وبذلك فإن نطاق الحماية التي يتمتع بها مشغلو تلك المركبات غير واضحة في نصوص القانون 1985، إحدى القراءات الممكنة لهذا الأمر هو أن القانون يستبعد فقط إذا كان هذه المركبات منخرطة في الحادث تسير على خطوطها بعيدة عن السيارات أو المارة.

وعليه يمكن تطبيق القانون المتعلق بالتأمين على السيارات حينما تشارك هذه المركبات السيارات و المارة في نفس الطريق، وبذلك فإن الشخص الذي يصاب أثناء عبوره لمسار القطار لا يستطيع رفع دعواه بالاستناد إلى هذا القانون، بينما يمكن للمتضرر من حادث سير وقع على مقاطعة سكة القطار مع الشارع أن يطالب بالتعويض على أساس قانون 1985/7/5.

وذهب وزير العدل في فرنسا إلى تطبيق القانون المذكور أعلاه على الحوادث التي تتسبب فيها القطارات عند عبورها تقاطع الخط الحديدي مع الطريق "المزلقان"<sup>1</sup>.

ولهذا السبب يرى بعض الفقه<sup>2</sup> الاستبعاد التام لتطبيق قانون 1985/7/5 على القطارات ووسائل النقل الشبيهة لها نظرا لسيرهم على طريق خاص، وهذا ما نصت عليه صراحة المادة 211-2 من قانون التأمين الفرنسي وكذلك المادة الأولى من قانون 5 جويلية 1985 التي أشرنا إليها سابقا.

وعليه يمكن تحديد الحالات التي من خلالها نستطيع تكييف الحوادث التي تسببها القطارات أو وسائل النقل الشبيهة لها على أنها حادث مرور ونخضعها للتأمين الإلزامي أي نطبق عليها قانون 1985/7/5، وتتمثل هذه الحالات فيما يلي:

1- إذا كانت تسير على طرق مفتوحة لنوع آخر من المرور<sup>3</sup>.

2- إذا كان القضبان الذي يسير عليه Tramways (الترام) مثبتة على قارعة الطريق<sup>1</sup>

---

bétonnière). Arrêt de la cour de Cassation, Chambre Criminelle., 29 janvier 1991, Juris-Classeur Périodique, 1991, IV, 175, benne de gravats.

3) Y Vaine Bufflan- Lanore : Droit civil, 8 édition Armand Colin, Paris, 2002., page. 540.

1) F. chabas : Commentaire de la loi 5 juillet 1985., 1985. Juris-Classeur Périodique., 1985. page. 3205.

2) Philippe Le Tourneau, Loïc . Cadiet : Droit de responsabilité et des contrat, Dalloz, Paris. 200-2001., numéro 7240 et 7241

3-الربط ما بين القطار والمركبة وذلك من خلال سير على ممر مستوي<sup>2</sup>.

وعليه لا بد من معرفة متى يكون الطريق يشكل ممرا خاصا أو ممرا عاما تسير عليه المركبات ذات محرك أرضي،مثال عن ذلك طريق الذي يسير عليه Tramways يفصل الطريق أو الشارع بواسطة سهل أو سطح غرس فيه أشجار طولها 7 أمتار وتظل صغيرة مهما شاخت وتسمى بالجنبه و تشكل لنا سياج من أغصان شائكة فهذا يعتبر ممر خاص<sup>3</sup>،وبالتالي لا تخضع لقانون 1985/7/5.

قد يثار سؤال بخصوص حادث مرور يقع ما بين قطار و مركبة ذات محرك أرضي فما هو القانون الواجب التطبيق؟

أجابت محكمة النقض أجابت محكمة النقض الفرنسية<sup>4</sup> على هذا السؤال وذلك من خلال حوادث المرور التي تقع على منزلقان (مكان تقاطع الطرق و سكة الحديدية). وقع حادث ما بين قطار ومركبة أرضية،كيفت محكمة النقض هذا الحادث على أنه من حوادث السكك الحديدية فراكب السيارة التي اصطدم بالقطار على تقاطع السكة الحديدية مع الشارع لا يخضع للحماية المقررة في القانون 1985 ولا يمكن له المطالبة بالتعويض إلا على أساس المادة 1/1384 من قانون المدني الفرنسي،في الوقت نفسه الذي يمكن فيه لشركة النقل لسكك الحديدية أن تستند إلى نصوص قانون 1985 لتطلب التعويض عن الأضرار المادية الناجمة عن الحادث<sup>5</sup>.

نلاحظ أن محكمة النقض الفرنسية قد نحت نحو تقرير الحماية لشركة السكك الحديدية من خلال هذا الحكم الذي حاولت تحديد مدى خضوع القطارات لقانون 1985/7/5.

---

<sup>3</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 6/05/1987, Bulletin des arrêts deuxième Chambre Civile, numéro 92

<sup>2</sup>) Tribunal de grande instance, Nice, 14 janvier 1986, Gazette du Palais. 1986, sommaire. 273.

<sup>3</sup>) Philippe Le Tourneau, Loïc . Cadet : Ouvrage précité, numéro 7093.

<sup>6</sup>) Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile., 29 mai 1996, Dalloz. 1997, Juridique. page. 291, note G. Blanc.

<sup>1</sup>) Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile., 17 mars 1986, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, numéro 40 ; Gazette du Palais. 1986, 2, sommaire. 412, observation. F . Chabas ; Dalloz. 1987, juridique .page. 49, note H. Groutel. – Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile., 9 juin 1993. Bulletin des arrêts de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, numéro 197.

وعليه، فإن كل مركبة ذات محرك أرضي مخصصة لنقل الأشخاص أو البضائع تسير على الأرض أو مدفوعة بقوة قاطرة مهما كانت، وكذا جميع أنواع المركبات بمعنى السيارات، الشاحنات، الحافلات، الدراجات النارية... الخ تخضع للتأمين الإلزامي.

بالمقابل لا تخضع لهذا القانون المركبات التي تجرها الحيوانات أو مدفوعة باليد ويدخل في هذا المنع القطارات، المترو، قطار سلكي، لأن مثل هذه المركبات لها طريق خاص.

غير أنه يطبق قانون 1985/7/5 في حالة اشتراك هذا النوع من المركبات في الطريق مع مركبات ذات محرك أرضي مثل الترام Tramway الذي يسير على سكة مثبتة على طريق معبد Chaussée، وبالتالي ليس لها طريق خاص.

وهناك عدة قرارات صدرت عن محكمة النقض الفرنسية<sup>1</sup>، أين طبقت قانون 1985، فالشخص الذي يصاب أثناء عبوره لمسار القطار لا يستطيع رفع دعواه بالاستناد إلى هذا القانون، بينما يمكن للمتضرر من حادث سير وقع على مقاطعة سكة القطار مع الشارع أن يطالب بالتعويض على أساس قانون 1985.

وفي بداية الأمر كان قانون 1985/07/05 يطبق على التصادم الذي يقع مع حافلة كهربائي Trolleybus التي تسير على الطريق الخاص والممنوع على بقية المركبات الأخرى، وبدون شك فهذا النوع من المركبة ليس بقطار ولا بترام<sup>2</sup>.

ونفس الحكم مطبق في التشريع الفرنسي على المركبات التابعة للدولة وذلك من خلال المادة 1/211 من قانون التأمين، لا تخضع للتأمين الإلزامي لأنها مخصصة للجهاز الإداري التابع للدولة، أما المركبات التابعة للجماعات المحلية والمؤسسات العمومية يخضعان للتأمين الإلزامي. بالمقابل الإعفاء لا يمنع الدولة الفرنسية من تأمين المركبات التابعة للدولة والتي تسير في الخارج، وفي هذه الحالة لا بد أن نميز بين حالتين:

**الحالة الأولى:** المركبات التابعة المسجلة في مجموعات "الدولة" وغير الحاملة للبطاقة

الخضراء، عند استعمالها في الخارج، فالمكتب المركزي للبطاقة الخضراء Le Bureau central

<sup>1</sup>) Collision avec un tramway dont les rails étaient implantés sur la chaussée.- Tribunal de grande instance Nice, 14/02/1986, Gazette du Palais. 1986, sommaire. 273, collision entre un train et un véhicule sur un passage à niveau. Telle était d'ailleurs l'intention du législateur, Journal Officiel déb. Sénat. 11 avril. 1985, page. 193.

<sup>2</sup>) Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile., 12 mai 1993. Bulletin des arrêts de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, numéro. 170, Juris-Classeur Périodique., édition. G1993.IV. 1745.

Français de la carte verte (BCF) هو الذي يتحمل تعويضات الضحايا المسؤولين عن الحادث في الخارج، والتعويضات التي يلتزم بها هذا المكتب يتم اقتراضها، ولهذا السبب يعوض من طرف صندوق الضامن وهذا الأخير يرجع على الوزارة المعنية بالأمر بموجب الاتفاقية المبرمة ما بين الدولة وصندوق الضامن والمكتب المركزي للبطاقة الخضراء.

الحالة الثانية: مركبات الدولة المسجلة في مجموعات خالية من المميزات، هذه الأخيرة بإمكانها حمل البطاقات الخضراء والمكتب المركزي للبطاقة الخضراء كفيل بتعويض ضحايا المسؤولين في الخارج<sup>1</sup>.

بعدما تعرضنا في الفرع الأول إلى نوع المركبات التي تخضع لقانون 1985/7/5 في حالة ارتكابها لحادث مرور، ننتقل إلى الفرع الثاني لأجل تحديد المواصفات التي يجب توافرها في المركبة ذات محرك أرضي.

#### الفرع الثاني: تشخيص المركبة

يتم تشخيص المركبة المشمولة بالتأمين الإلزامي بمجموعة من المواصفات هي، الصنف والطرز والرقم التسلسل وسنة الاستعمال ورقم التسجيل وبناء على ذلك تحرر شركة التأمين وقت توقيع العقد شهادة تثبت التزامها بتغطية المخاطر الناجمة عن المسؤولية المدنية أو المالك أو الحارس، وتسمى شهادة التأمين على السيارة<sup>2</sup> Attestation d'assurance automobile وقد تسلم شهادة واحدة بناء على طلب المؤمن له، حيث تشمل في آن واحد مركبة ذات محرك ومقطوراتها مع بيان نوعها ورقم تسجيلها حتى لا يكون هناك تداخل بينها وبين مقطورات أخرى وهذا طبقا للمادة 6 من المرسوم التطبيقي رقم 34/80 كما يمكن للمؤمن أن يطلب من شركة التأمين وثيقة ثبوتية مستقلة تتعلق بالمقطورة أو شبه المقطورة فقط، أما المركبات البرية ذات المحرك المملوكة للدولة أو الموضوعة تحت حراستها فهي غير خاضعة للتأمين الإلزامي وبالتالي لا تكون مضمونة بعقد التأمين أو موضوع تسجيل خاص، وإنما تضع السلطة الإدارية المختصة شهادة ملكية فيما يخص استعمال مركبات تملكها الدولة. وتتضمن شهادة التأمين على السيارات البيانات التالية:

<sup>1</sup>)Le bureau Central Français ; La fédération Française des sociétés d'assurances ; Le fonds de Garantie Automobile ;Le Groupement des Entreprises Mutuelle d'assurance :Le droit Français en matière d'indemnisation des accidents de circulation, Février 2003.,Page.11.

<sup>2</sup>)راشد راشد: التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري المؤرخ في 09 أوت 206، 1980، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992، الصفحة 20.

-اسم ومقر وعنوان شركة التأمين-اسم ولقب وعنوان موقع عقد التأمين(المؤمن له)-مدة التأمين المطابق لقسط التأمين

-رقم وثيقة التأمين-مميزات المركبة وخاصة رقم تسجيلها،وفي حالة عدم وجوده،الرقم الخاص بسلسلة النموذج (الرقم التسلسلي في الطراز).

-ختم المؤمن وتوقيعه<sup>1</sup> حسب ما جاء في المادة10من المرسوم التطبيقي رقم34/80. أما المركبات البرية ذات المحرك المملوكة للدولة أو الموضوعة تحت حراستها فهي غير خاضعة للتأمين الإلزامي وبالتالي لا تكون مضمونة بعقد التأمين أو موضوع تسجيل خاص، وإنما تضع السلطة الإدارية المختصة شهادة ملكية فيما يخص استعمال مركبات تملكها الدولة، وتتضمن شهادة التأمين على السيارات البيانات التالية:

-اسم ومقر وعنوان شركة التأمين

-اسم ولقب وعنوان موقع عقد التأمين(المؤمن له)

-مدة التأمين المطابق لقسط التأمين

-رقم وثيقة التأمين

-مميزات المركبة وخاصة رقم تسجيلها،وفي حالة عدم وجوده،الرقم الخاص بسلسلة النموذج (الرقم التسلسلي في الطراز)، وإذا فقدت أو سرقت الوثائق الثبوتية من صاحبها (المؤمن له)،فما عليه إلا طلب نسخة ثانية من المؤمن (شركة التأمين)،وهذا بعد تقديم إثبات تصدره السلطة المختصة التي تثبت فقدان أو سرقة هذه الوثائق.

وفيما يخص وثيقة التأمين Police D'assurance،فهي عبارة عن ورقة تحتوي على معظم الشروط الخاصة بنوع التأمين المطلوب،وهي مجرد إثبات لعقد التأمين في النظام الجزائري وهذا حسب المادة8من الأمر رقم95-07، وهذا ما أقرته المحكمة العليا<sup>2</sup> كما هو الحال في النظام الأمريكي. عكس ما هو عليه في النظام البريطاني، التي تعتبر وثيقة التأمين تجسيدا لعقد التأمين<sup>3</sup>.

وتحدد مدة سريان (العقد)وثيقة التأمين حسب طبيعة العقد ذاته، ففي عقود التأمين على السيارات تحدد مدتها بسنة وتجدد تلقائيا حسب ما جاء في المادة1/16من قانون التأمين الجزائري.

(2) جديد معراج: المرجع السابق، الصفحة127.

<sup>1</sup> (ملف رقم 435366 الصادر بتاريخ2008/10/22،مجلة المحكمة العليا، المحكمة العليا، 2008، عدد2،الصفحة197.

<sup>3</sup> (عبد القادر العطير:المرجع السابق،الصفحة121.



ويقع على المؤمن تذكير المؤمن له قبل شهر على الأقل قبل إنتهاء مدة سنة بتاريخ استحقاق القسط مع تعيين المبلغ المطلوب خلال خمسة عشر (15) يوما على الأكثر من تاريخ الاستحقاق وفي حالة تماطل المؤمن له عن الدفع، يوجه إليه المؤمن إعدار بواسطة رسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام بدفع القسط المطلوب خلال ثلاثين (30) يوما التالية لانقضاء الأجل المحدد وهو خمسة عشر (15) يوما.

وتتمتع شركة التأمين بحق فسخ وثيقة التأمين وذلك بعد عشرة (10) أيام من إيقاف الضمانات، وهذا بعد تبليغ المؤمن له بإجراء الفسخ بواسطة رسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام، هذا الإجراء لا يعفي المؤمن له من دفع القسط لفترة الضمان<sup>1</sup>.

وبما أن عقد التأمين على السيارات يكتسب طابع إلزامي، فإن شركة التأمين تتفرد بوضع شروط العقد، و المؤمن له في مثل هذه الحالة يكون مجبرا على التأمين. وقد يتضمن العقد شروطا تعسفية كالشروط التي تقضي بسقوط حق المؤمن له في التعويض لأسباب لا أثر لها في وقوع الخطر المؤمن منه أو لأسباب أخرى، إلى جانب الشروط التي نصت عليها المادة 622 من القانون المدني الجزائري.

وطبقا للمادة 110 من القانون المدني الجزائري أجازت للقاضي أن يتدخل في العقد لمصلحة الطرف المذعن ويعدل الشروط التعسفية الواردة فيه، بل وله أن يلغيها ويعفي المذعن منها، غير أنه يجوز تعديل الشروط باتفاق الطرفين وهذا طبقا للمبدأ العام "العقد شريعة المتعاقدين" المنصوص عليه في المادة 106 من القانون المدني الجزائري.

ونص المشرع الجزائري في المادة 2/8 من الأمر رقم 95-07 على إمكانية تعديل وثيقة التأمين من طرف المؤمن له بخصوص مدى الضمان ومبلغه ولا بد من حصول على موافقة المؤمن خلال عشرين (20) يوما من تاريخ استلامه الطلب، ويتم التعديل في بيانات وثيقة التأمين الإلزامي على المركبة بملحق يصدره المؤمن و تسمى "ملحق التأمين Avenant La police D'assurance".

وهذا الملحق لا يعتبر إتفاقا جديدا وإنما إتفاقا إضافيا يوسع أو يضيق من نطاق وثيقة التأمين الأصلية، أو بشكل عام يعدل في موضوعها<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> (المادة 16 الفقرات 1-2-3-4-5 من الأمر رقم 95-07.

<sup>2</sup> توفيق حسن فرج: أحكام الضمان (التأمين) في قانون اللبناني، دار النهضة العربية - القاهرة-1979، الصفحة 417.

أما من حيث الشكل فلا يخضع الملحق إلى أي شكلية خاصة، إلا أنه يجب أن يحترق بحروف ظاهرة كوثيقة التأمين نفسها وإذا تضمن شروطا تخص المدة أو أسباب البطلان أو سقوط الحق في الضمان أو باستبعاد الخطر، فلا بد أن تحترق بحروف واضحة جدا<sup>1</sup>.

ويجب أن يشير الملحق أيضا، للتعديلات المتعلقة ببيانات وثيقة التأمين خاصة الخطر والقسط وأن يكون مؤرخا وموقعا، ويحترق بشكل عام مثل وثيقة التأمين كما أشرنا إليه سابقا، وبمجرد التوقيع من قبل الطرفين يندرج مع وثيقة التأمين ويمثل بالنسبة إليها، شرطا خاصا، بنفس الشروط الواردة فيها. ولكن هذا لا يعني تعديل للعقد الأصلي، إلا بحسب النقاط نفسها التي احتواها ولا يعدلها إلا بالنسبة للمستقبل.

في حالة تعارض ما بين الملحق ووثيقة التأمين، فيجب الأخذ بالملحق، لأن هذا الأخير يشكل تعبيرا عن إرادة تعديل الوثيقة، أما فيما يتعلق بالمسائل التي لم يتناولها الملحق تبقى خاضعة لأحكام وثيقة التأمين<sup>2</sup>.

وفيما يتعلق بأثر الملحق بالنسبة الغير، قد قضت محكمة النقض الفرنسية بأنه لا يكون لتاريخ الملحق حجية على الغير إلا توافر الشروط التي تتطلبها المادة 1368 من القانون المدني الفرنسي تقابلها المادة 328 من القانون المدني الجزائري، بمعنى آخر أن الملحق لا يكون نافذا في حق الغير إلا من وقت ثبوت تاريخه بإحدى طرق إثبات التاريخ التي حددها القانون. مثلا، إذا أمن شخص ضد مسؤوليته عن حوادث سيارته، ثم أصاب شخصا بها في الطريق، للمصاب حق الرجوع على شركة التأمين بمبلغ التأمين أو قيمة الضرر أيهما أقل فإذا كان صاحب السيارة قد عدل في الوثيقة الأصلية بأن انقص مبلغ التأمين بحيث لم يعد كافيا لتعويض الضرر فإن هذا التعديل لا يسري في حق المضرور إلا إذا كان للملحق تاريخ ثابت وسابق على وقوع الحادث الذي أنشأ الضرر<sup>3</sup>.

إلا أن هذا الاجتهاد الذي أثار كثيرا من الانتقادات، هجر وتبنى القضاء الفرنسي موقفا آخر معطيا للملحق، أثرا تجاه الغير، حتى ولو لم يكن له تاريخ ثابت، وهذا سنة 1970 حيث قضت محكمة النقض الفرنسية بجواز الاحتجاج على المضرور في التأمين من المسؤولية بملحق وثيقة التأمين حتى ولو لم يكن له تاريخ ثابت و سابق على تاريخ الواقعة التي أنشأت حقه باعتباره

<sup>1</sup>) Picard(M) et Besson(A) : Les assurances terrestres. Tom.1. Le contrat d'assurance, 5<sup>e</sup> édition. 1982, page. 104.

<sup>2</sup>) راشد راشد: المرجع السابق، الصفحة 48.

<sup>3</sup>) فتحي عبد الرحيم عبد الله: التأمين (قواعده، أسسه الفنية والمبادئ العامة لعقد التأمين)، منشأة المعارف الإسكندرية، 2001 الصفحة 258.

ليس من الغير من حيث وجوب إثبات التاريخ، فيحتج به عليه ولو لم يكن له تاريخ ثابت إلا إذا أثبت المضرور أن هناك غشا من جانب المؤمن له أو تواطؤا بينه والمؤمن له<sup>1</sup> فإن التعديل لا يسري في حق المضرور .

الملاحظ أن العلاقة القائمة ما بين المؤمن والمؤمن له هي علاقة تعاقدية فإن أثارها سوف تنصرف إلى الخلف العام والخلف الخاص، فإذا توفي المؤمن له وهو مالك السيارة فإن آثار عقد التأمين أي وثيقة التأمين تستمر وتتصرف لفائدة الوارث شريطة أن يلتزم بتنفيذ نصوص الواردة في العقد، ويتعين عليه بأن يصرح للمؤمن نقل الملكية، وفي حالة ما إذا تصرف المتصرف في ملك المؤمن عليه، ولم يصرح بهذا التصرف القانوني للمؤمن فيقع على عاتقه دفع الأقساط المستحقة، ولقد كيف المشرع الجزائري هذا التصرف على أنه مخالفة من الدرجة الثالثة<sup>2</sup> ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 4000 دج، ونفس العقوبة تطبق على مالك السيارة في حالة عدم التصريح بتغيير إقامته، غير أنه بمجرد إعلام المؤمن بالتصرف، يبقى ملزما بدفع القسط المتعلق بالفترة السابقة للتصريح فقط.

أما في حالة بيع السيارة أو المركبة ذات محرك أرضي المؤمن عليها، فبطبيعة الحال سوف تنتقل الملكية إلى المشتري، فلا بد أن نميز بين حالتين:

**الحالة الأولى:** إذا قام المشتري بإعلام المؤمن بهذا الإجراء القانوني فهذا يعني استمرار التأمين على السيارة لفائدة المشتري حتى انتهاء العقد وبعد ذلك يبرم عقد جديد مع شركة التأمين باسمه وقد منح قانون التأمين الجزائري في مادته 25 للمشتري مدة ثلاثين (30) يوما لإعلام المؤمن بنقل الملكية إليه، وبطبيعة الحال سوف تحتسب هذه المدة من يوم نقل الملكية السيارة إلى المشتري.

وفي حالة تقادم الخطر يلتزم بدفع القسط المستحق لأنه قد يطرأ أثناء مدة العقد من أمور تؤدي إلى زيادة هذه المخاطر والذي يلتزم المؤمن له بإخطار المؤمن بها، فبموجب القانون يحق للمؤمن تعديل القسط بما يتناسب والتعديلات التي تطرأ على الخطر حتى يظل القسط متناسبا مع الخطر المؤمن منه، والهدف من إلزام المؤمن له بإخبار المؤمن بزيادة الأخطار المؤمن ضدها هو أنه لو كان الخطر قائما وقت التعاقد لامتنع المؤمن عن التعاقد أو لتعاقد مقابل قسط أكبر .

<sup>1</sup>) Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile. 28 octobre 1970. Revue Générale Trimestrielle. 59. Dalloz. 1971. 84 note Bosson. (A).

<sup>2</sup>) المادة 66(أ) الفقرة 21-22 من الأمر رقم 09-03. المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها و أمنها .

**الحالة الثانية:** إذا لم يحترم المشتري الإجراء القانوني المشار إليه سابقاً، يلتزم بدفع قسط إضافي يقدر بـ 5% من القسط الإجمالي، على أن يدفع هذه الأقساط الإضافية على شكل مساهمة لصندوق ضمان السيارات عن الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور.

تجدر الإشارة إلى أنه يحق للمتصرف الذي باع سيارته أن يحتفظ لنفسه بعقد تأمينه ليستفيد منه وذلك بغية نقل الضمانات إلى سيارة أخرى ولكن بشرط إعلام المؤمن بذلك قبل بيع السيارة المؤمن عليها ويعيد له شهادة تأمين السيارة المعنية.

وعليه كل مركبة تسيير بقوة محرك (بنزين، مازوت.. الخ) تخضع للتأمين الإلزامي ضف إلى ذلك المركبات البرية المنشأة بقصد ربطها بمركبة برية ذات محرك، وتكون هذه المركبات مخصصة لنقل الأشخاص أو الأشياء، مثل المقطورة وشبه المقطورة وكل جهاز بري مرتبط بمركبة برية ذات محرك مثل الجرار الزراعي.

غير أنه لا تخضع بعض وسائل النقل للتأمين الإلزامي مثل القطار وما يشابهها نظراً لها طريق خاص بها وبالتالي تطبق عليها القواعد العامة لتحديد مسؤوليتها.

ومن جهة أخرى هذه الآليات يتم استغلالها من طرف الدولة، وهذه الأخيرة معفاة من التأمين الإلزامي، بمقتضى المادة 2 من الأمر رقم 15/74، و تعتبر مؤمناً ذاتياً، تقع على عاتقها التزامات المؤمن بالنسبة للآليات التي تملكها الدولة الموجودة تحت حراستها.

وعلى شركة التأمين أن تسلم وثيقة تثبت قيام المعني بالأمر بتنفيذ الإلزامية التأمين، وإذا كان الضمان مغطياً في نفس الوقت، و تسلم الوثيقة الثبوتية المشار إليها وقت إمضاء العقد وتسمى شهادة تأمين على السيارة، ويجب أن تتضمن على بيانات إجبارية.

قد تظهر ظروف جديدة بعد إبرام عقد التأمين لم تكن في الحسبان أجاز المشرع الجزائري إبرام اتفاق جديد بين أطراف العقد الأصلي، ويشمل شروطاً جديدة تقضي بتعديل مضمون العقد الأول بالزيادة أو النقصان، ويخضع هذا الملحق لشروط التي يخضع لها العقد الأصلي، كما يلتزم المؤمن له بإعلان المؤمن بأي تصرف قانوني يرد على المركبة ذات محرك أرضي المؤمن عليها مثل بيعها، وهذا الإعلان يشمل حتى التصرفات الغير قانونية مثل السرقة.

**الفرع الثالث:** تحديد مفهوم تدخل المركبة ذات محرك أرضي في حادث مرور

بالرجوع إلى المادة 8 من الأمر رقم 15/74، يتضح بأن المشرع الجزائري أخذ بمعيار التدخل Implication مركبة أرضية ذات محرك أو قاطرتها، ومن خلال المادة 8 المشار إليها أعلاه لا يشترط المشرع الجزائري اتحاد العناصر الثلاث و هي (الخطأ، الضرر وقيام العلاقة السببية)

للقيام المسؤولية التقصيرية، وهذا يعني تخلى المشرع الجزائري عن المسؤولية التقصيرية في مجال نظام التعويض عن حوادث المرور، وتبنى في ميدان حوادث المرور، مفهوم جديد هو تدخل المركبة ذات محرك أرضي في حادث مرور.

ولا يهم أن يكون هذا التدخل ناتج عن حادث مشترك أي مابين مركبتين، فيمكن أن يكون نتيجة حادث فردي يؤدي إلى أضرار جسمية للضحية سواء كانت داخل المركبة أو خارجها، وهذا حسب ما جاء في قرار المحكمة العليا<sup>1</sup>.

وقد ينجم عن استخدام الآليات البرية ذات محرك أضرار تلحق بالغير، بمعنى قد تصدر عن هذه المركبات أنواع عديدة من المخاطر، فالسؤال الذي يطرح هل كل هذه المخاطر خاضعة للضمان؟

سوف نجيب عن هذه الإشكالية في المطلب الثاني.

### المطلب الثاني: الأخطار المشمولة بالتأمين الإلزامي

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

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

<sup>1</sup> (ملف رقم 81402، قرار صادر بتاريخ 13/04/1992، الغرفة المدنية-القسم الثاني-، المحكمة العليا. منقول عن يوسف دلانده: نظام التعويض عن الأضرار الجسمية والمادية الناتجة عن حوادث المرور، دار هومة-الجزائر، السنة 2007، الصفحة 159.

وفيما يتعلق بالتأمين الإلزامي عن حوادث المرور، يثور تساؤل حول ما يشمله هذا التأمين من مسؤوليات وأخطار أو الأضرار. فمن الناحية القانونية لا يتعلق الضمان<sup>1</sup> إلا بالمسؤولية المدنية لمستعملي المركبات البرية ذات المحرك، وعليه يخرج من نطاق تطبيق القانون كل التأمينات الأخرى المتعلقة بهذه الآليات، خاصة التأمينات على الأشياء (سرقة المركبة، حريق المركبة، أضرار تلحق المركبة نفسها)، وتستبعد أيضا التأمينات الفردية ضد حوادث السيارات، فلقد استبعدت محكمة النقض الفرنسية التأمين على الحوادث التي لم تكون نتيجة تصادم مع الغير Tierce collision.

ومعنى هذا، لا يطبق تأمين التصادم إذا لم يكن هناك اصطدام (مع سيارة، أو مع حيوان أو مع احد المارة) و خاصة بالنسبة للأضرار الحاصلة نتيجة المناورة من أجل اجتناب التصادم، بصفة عامة التأمين يضمن كل الأضرار الناجمة عن التصادم<sup>2</sup>، وهذا الموقف جاء مغايرا لموقف المشرع الجزائري الذي اعترف بالتصادم الفردي الذي لا يكون نتيجة التصادم كما إشارة إليه محكمة النقض الفرنسية.

ولقد أيدت المحكمة العليا هذا الموقف من خلال القرار الصادر الذي أشرنا إليه سابقا ولكن الموقف الذي تبناه المشرع الجزائري جاء مخالفا للأمر رقم 15/74 الذي يهدف إلى التأمين من المسؤولية المدنية لمواجهة الغير وليس لمواجهة السائق نفسه.

وعليه، فإن الضمان يشمل النتائج المالية للمسؤولية المترتبة على السائقين والمنجرة عن الأضرار التي لحقت بالغير بمناسبة المرور. ولكن، طبقا للمبادئ العامة المطبقة على جميع التأمينات من المسؤولية، لا يضمن هذا التأمين الإلزامي إلا المسؤولية المدنية، ولا يضمن النتائج المالية للمسؤولية الجنائية الغرامات وملحقاتها<sup>3</sup>.

أما الأخطار التي يغطيها التأمين، فلقد نصت المادة السابعة من الأمر رقم 15/74 بأنه يصدر مرسوم بناء على تقرير وزير المالية فتحدد بموجبه الأحكام المتعلقة بمدى شمولية عقد التأمين، أي تحدد الأخطار المشمولة بالتأمين الإلزامي، وفي 16/4/1980 صدر مرسوم رقم 34/80 المتعلق بشروط تطبيق إلزامية التأمين على السيارات التي تأسست بموجب الأمر

<sup>1</sup> فيما يتعلق بتحديد الضمانات التي يمكن منحها، أنظر المادة 2 من الشروط العامة المتعلقة بعقد التأمين (الشركة الوطنية للتأمين)، تأشيرة و.م.ع.خ.م.ت. رقم 01 بتاريخ 30/08/1997 رمز المنتج 1-1.

<sup>2</sup> راشد راشد: المرجع السابق، الصفحة 193.

<sup>3</sup> راشد راشد: نفس المرجع، الصفحة 194.

المشار إليه أعلاه على تعويض الأضرار الجسمانية أو المادية التي تحصل بسبب المرور أو بغيره، وهي:

سقوط تلك التوابع أو الأشياء أو المواد أو المنتجات المذكورة أعلاه<sup>1</sup> والحوادث والحرائق والإنفجارات التي تسببها المركبة والتوابع والمنتجات التي تستعملها والأشياء والمواد التي تنقلها. يفهم من هذا النص أن عقد تأمين السيارات أو المركبات يشمل التأمين من مخاطر استعمالها ولذا تلتزم شركة التأمين بتعويض الغير عما يلحقه هو أو أمواله من المركبة المؤمنة من أضرار نتيجة ارتكاب سائقها خطأ نجم عنه ضرر، ذلك أن الهدف من وضع نظام التأمين الإلزامي على المركبات لتغطية أضرار الغير سواء كانت أضرار جسمانية أو مادية أو كليهما والتي تصيب الغير من الحوادث جراء استعمال المركبة المؤمن عليها وفي هذه الحالات يكون للمضروب في حالة التأمين الإجباري حق مباشر في التعويض الذي يستحقه من المؤمن وهذا الحق مستمد من القانون<sup>2</sup>. سنتناول في المطلب دراسة نوع الأضرار التي يشملها التأمين (الفرع الأول)، والأضرار التي تسببها سقوط الأشياء (الفرع الثاني)، والأضرار الناتجة عن عملية الشحن والتفريغ من المركبة (الفرع الثالث) وكذا الأضرار حوادث الحرائق أو الانفجارات التي تسببها المركبة (الفرع الرابع).

#### الفرع الأول: الأضرار التي يشملها التأمين

من خلال هذه المادة يتضح أن المشرع ربط بين إلزامية تأمين المركبات وبين التعويض عن أضرار التي تسببت فيها المركبات وتوابعها والمواد التي تستعملها أو تنقلها وسواء حصل الضرر بسبب المرور مثال ثقب طبان العجلة في حالة سير تسبب في قتل الضحية أو بسبب آخر كأن تحترق السيارة أثناء تصليحها وهي راكنة أمام محل تجاري فتسبب في اندلاع النيران بمبنى المحل، ويترتب عن هذا الحادث أضراراً لمالك المحل والمباني المجاورة.

وقد تسقط مثلاً أخشاب من الشاحنة فتصيب أحد المارة أو شيئاً ما، وبذلك أعطى المشرع الجزائري لمفهوم حوادث السيارات معنى واضحاً وشاملاً يساعد دون شك القاضي في حل النزاعات المتعلقة بحوادث المرور ويساعد أيضاً مؤسسات التأمين في تسوية ملفات المتضررين من هذه الحوادث بطريقة ودية إن أرادوا ولاسيما في الحوادث التي لا تسبب إلا الأضرار المادية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> المادة الأولى من المرسوم 34/80.

<sup>2</sup> عبد القادر العطير: المرجع السابق، الصفحة 270.

<sup>3</sup> بن عبيدة عبد الحفيظ: المرجع السابق، الصفحة 32.

وإذا كانت المادة الأولى من المرسوم رقم 80-34 نصت على التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية ومنتابقة مع أحكام الأمر رقم 15/74 فإن المادة 2 من المرسوم المشار إليه أعلاه لم تأت شاملة للتعويض عن الأضرار المادية و الجسمانية، ولقد صيغت بصياغة مخالفة مع أحكام أمر رقم 15/74 حيث نصت إلا على الأضرار المادية المسببة للمركبة.

ويبدو من مضمونها أنها مأخوذة من نصوص أخرى، وعلى أساس المسؤولية التقصيرية المنصوص عليها في المادة 124 من القانون المدني الجزائري، وهذا ما أكدته المحكمة العليا في قرارها "حيث أن ما تتعیه الطاعنة على القرار المطعون فيه في محله ذلك أن لكي يعوض الشخص عن الأضرار المادية يجب أن يثبت أن خطأ الغير ولا يجوز التعويض عن الأضرار المادية إذا تسبب الضحية فيها"<sup>1</sup>.

وعليه فلكي يعوض شخص عن الأضرار المادية المنصوص عليها في المادة 2 من المرسوم المذكور، فعليه إثبات أن هذه الأضرار كانت نتيجة خطأ الغير أي يؤسس دعواه على أساس المسؤولية التقصيرية وليس على أساس المسؤولية الموضوعية التي تقوم عليها المسؤولية المدنية عن حوادث المرور، وإذا كانت الضحية هي المتسبب في الأضرار المادية لمركبتها فلا يجوز لها مطالبة شركة التأمين بالتعويض.

في حين أن المادة 1/8-2 من الأمر رقم 15/74 ألزمت المؤمن ضمان التعويض عن الأضرار الجسمانية الناشئة عن حادث سير لكل ضحية أو ذوي حقوقها وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث، ويضم التعويض أيضا المؤمن له ومالك المركبة والسائق والمسبب في الحادث مهما كانت صفته.

إذن ماذا يقصد المشرع الجزائري من الضرر المادي المنصوص عليه في المادة 2 من الأمر رقم 15/74؟

طبقا للقواعد العامة يقصد بالضرر المادي Le préjudice matériel ذلك الضرر الذي يصيب الإنسان في جسمه أو في ذمته المالية بسبب المساس بحقه في حماية كيانه المادي أو بأي من حقوقه المالية أو بمصلحة مالية مشروعة له.

فالضرر المادي قد يكون وليد اعتداء يقع على حق الإنسان في حماية كيانه المادي كحقه في الحياة أو حقه في سلامة جسمه أو أحد أجزائه، حيث تلحق الإنسان خسارة مالية نتيجة لمثل هذا

<sup>1</sup>(ملف رقم 209175، قرار بتاريخ 06/11/1999 غير منشور).



الاعتداء تتمثل في مصاريف المداواة والعلاج أو ما يفوته من كسب مادي بسبب الإصابة الناشئة عن الاعتداء.

وقد يتحقق الضرر المادي من جراء الاعتداء على أي حق من الحقوق المالية للمرء، سواء أكان هذا الحق المعتدي عليه حقا عينيا كحق الملكية مثلا، أم كان حقا شخصيا كتحريض عامل على إفشاء أسرار عمله، أم كان ذهنيا كقيام صاحب دار النشر مثلا بنشر مؤلف دون حصول على إذن مسبق من صاحبه بالنشر.

ومن المتصور أن يتحقق الضرر المادي من مجرد اعتداء المرء على أية مصلحة مالية لآخر لا ترقى إلى مصاف حق، شريطة أن تكون مصلحة مشروعة، مثال ذلك أن تتضرر أرملة من اعتداء آخر على حياة أو جسم من كان ينفق عليها، والذي كان سببا في حرمانها من مصلحتها في إنفاق المتوفى أو المصاب عليها<sup>1</sup>.

أما الضرر المادي بمفهومه الضيق، هو ذلك الضرر الذي يلحق المضرور في ماله وليس في جسمه، فهو الضرر أو التلف الذي يصيب الأشياء والأموال المتعلقة بالمضرور.

وهذا الضرر المادي المتعلق بالأشياء يترتب عليه إما انعدام الفائدة والقيمة الاقتصادية التي تمثلها هذه الأشياء، وإما مجرد إنقاص هذه القيمة فقط، وفقا لمدى التلف الذي أصاب الشيء أما في الحالة الثانية فنكون أمام فقد أو هلاك كلي للشيء، أما في الحالة الثالثة فنكون أمام هلاك أو تلف جزئي له.

وأياً كان التلف أو الهلاك الذي يلحق الأشياء ومهما كان مداه فإن تعويضه يجب أن يسمح للمضرور باستعادة ذات القيمة والفائدة الاقتصادية التي فقدها الشيء نتيجة إتلافه<sup>2</sup>.

والضرر المادي بمفهومه الضيق هو الذي نص عليه الأمر رقم 15/74 في مادته 21 والذي يكون نتيجة حادث مرور تترتب عنه أضرار مادية للغير فقط مثل تحطيم أجزاء السيارة أو تسبب الشاحنة في تحطيم منزل.

وعليه فالضرر المادي طبقا للأحكام العامة أوسع وأشمل من الضرر المادي الذي نص عليه الأمر سالف الذكر في المادة 21.

<sup>1</sup> خالد جمال أحمد حسين: النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني البحريني، مطبعة جامعة البحرين-البحرين-2008 الصفحة 250.

<sup>2</sup> إبراهيم الدسوقي أبو الليل: تعويض الضرر في المسؤولية المدنية، مطبوعات جامعة الكويت، الكويت، 1995 الصفحة 99.

وبالرجوع إلى المادة 8 من الأمر رقم 15/74 والتي نصت على الضرر الجسماني والذي ما هو إلا نوع من الضرر المادي الذي يلحق الشخص، وبالتالي فإن شركة التأمين لا تضمن الأضرار التي تلحق بالغير فقط، ولكن يضمن أيضا الأضرار اللاحقة بالمؤمن له أو المتسبب في الحادث كما تلتزم بدفع تعويضات لذوي الحقوق طبقا لشروط معينة منصوص عليها في الأمر رقم 15/74.

بالمقابل فإن طبقا للمادة 2 من المرسوم 34/80 لا يضمن المؤمن إلا المسؤولية المدنية عن الأضرار المادية المسببة للغير، وعليه فذوي الحقوق الضحية لا يعوضون لأنهم ليسوا من الغير وليس هناك من هو مسئول عن الحادث إلا الضحية نفسه<sup>1</sup>.

هذا ما نصت عليه المادة 2 المشار إليها سابقا، يضمن المؤمن، دون حصر المبلغ، التبعات المالية الناتجة عن المسؤولية المدنية التي تترتب على المؤمن له، عن الأضرار المادية المسببة للغير.

ويجدر التنويه أن المشرع الجزائري في الأمر رقم 15/74 لم يعتد بالخطأ واعتبره مفترضا في المسؤولية المدنية عن حوادث المرور، اكتفى بحصول الضرر لوجوب التعويض عنه، وعلى المؤمن ضمان مسؤولية المؤمن له وتابعيه وفقا لشروط هذا الأمر وعليه تظهر أوجه التناقض بين المادة 2 المذكورة سابقا والمادة 8 وما يليها من الأمر 15/74.

وطبقا للمادة 2 من المرسوم 34/80، لكي يعرض الشخص أو ذوي الحقوق عن الأضرار المادية يجب أن يثبت خطأ الغير أي يثبت على من تقع مسؤولية هذا الحادث، ولا يجوز التعويض عن الأضرار إذا تسبب الضحية فيها. هذا ما قضت به المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 1999/11/06<sup>2</sup>.

وإذا جاءت المادة 2 من المرسوم 34/80 متعارضة مع المواد المتعلقة بالتعويض عن الضرر الجسماني فإنها غير متعارضة مع أحكام الأمر رقم 15/74 وذلك في مادته 21 المتضمنة تعويض عن الضرر المادي الذي يقتصر على الأضرار التي تصيب السيارات فقط<sup>3</sup>.

---

(2) بن عبيدة عبد الحفيظ: المرجع السابق، الصفحة 32.  
(1) ملف رقم 209175، قرار صادر بتاريخ 1999/11/06 غير منشور. منقول عن: بلخضر مخلوف، المرجع السابق، الصفحة 79.

(1) ملف رقم 25499، قرار صادر بتاريخ 1982/06/23، نشرة القضاة 1982، عدد خاص، الصفحة 165.

(2) ملف رقم 69743، قرار صادر بتاريخ 1990/06/11، المجلة القضائية 1991، عدد 2، الصفحة 42.

أما ذوي حقوق الضحية فلا يستفيدون من التعويض عن الضرر المادي الذي يلحق بسيارة الضحية مادام عقد التأمين لا يشمل هذا النوع من المخاطر، ضف إلى ذلك إذا كان الضحية هو المتسبب الوحيد في الحادث فلا يجوز المطالبة بسداد التعويض عن الضرر المادي الذي يلحق بالسيارة، ويطبق نفس الحكم إذا كان الضرر المادي الذي تسبب فيه المؤمن له ناتج عن قصد. إذن فالمتضرر الوحيد الذي يستفيد من التعويض عن الضرر المادي اللاحق بالسيارة هو الغير، ولكن حسب قرارات المحكمة العليا<sup>1</sup> فيمكن لذوي حقوق الضحية المطالبة بالتعويض اللاحق بسيارة ضحيتهم إذا أثبتوا أن الحادث نتيجة خطأ الغير وليس ضحيتهم وذلك بموجب محضر يحرره الخبير، ومن جهة أخرى أن تكون السيارة محل التأمين عن جميع المخاطر، وأن تكون الأضرار المادية ناتجة عن تصادم مركبتين مع عدم توافر نية ارتكاب الحادث. ويجدر الإشارة أن هناك خطأ في صياغة المادة 21 من الأمر رقم 15/74 و المادة 2 من المرسوم 34/80، فلقد نص المشرع الجزائري في المادة 21 على ما يلي: "لا يجوز تسديد أي ضرر مادي مسبب لمركبة..".

والعبارة الأصح هي: "لا يجوز تسديد التعويض عن أي ضرر مادي...". فالتعويض هو الذي يسدد وليس الضرر كما ورد في المادة. أما المادة 2 المذكورة أعلاه فمن خلال فحوى النص يتضح لنا أن المشرع الجزائري قد تطرق إلى الضرر المادي طبقاً للشريعة العامة وما ورد في قانون تأمين إلا أن نيته كانت تتجه إلى غير ذلك ولهذا من أحسن أن تعاد صياغة المادة على الشكل التالي: "...عن الأضرار المادية اللاحقة بالمركبة المسببة للغير".

وعلى العموم فهذه الصياغة لا تؤثر من الناحية العملية لأن الأمر أعلى درجة من المرسوم وبالتالي القاضي سوف يطبق المادة 21 من الأمر رقم 15/74 والتي جاءت صحيحة من حيث الصياغة، وله أن يفسر الضرر المادي الوارد في المادة 2 من المرسوم 34/80 على أنه الضرر المادي الذي يلحق السيارة أثناء الحادث دون الضرر الجسماني على أساس أن الأمر رقم 15/74 قد ميز ما بين الضرر الجسماني والضرر المادي، ضف إلى ذلك فإن الأمر سالف الذكر يحتوي على جميع العناصر القانونية التي تساعد على حل كل النزاعات التي تتعلق بحوادث المرور.

والأضرار المادية والجسمانية التي يحدثها مالك المركبة للغير هي التي تكون محل عقد التأمين الذي يبرم ما بين شركة التأمين والمؤمن له ويسمى عقد تأمين المسؤولية المدنية، وهذا

التأمين إلزامي بطبيعة الحال لأنه يشمل التأمين من المخاطر الناجمة عن المسؤولية المدنية، وإلى جانب هذا التأمين الإلزامي يمكن لشركة التأمين أن تبرم مع المؤمن له عقود حول ضمانات أخرى وهي اختيارية، أي المؤمن له حق اختيار اكتتاب فيها أو الاكتفاء بعقد واحد المشار إليه أعلاه وهو إلزامي كما أشير إليه سابقاً، و هذه العقود هي:

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

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

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

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

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

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

<sup>1</sup> راجع في هذا المنوال المادة 7 من الشروط العامة المتعلقة بعقد تأمين السيارات، الصفحة 18.

<sup>2</sup> جديد معراج: المرجع السابق، الصفحة 128.

<sup>2</sup> خالد جمال أحمد: المرجع السابق، الصفحة 125.

المادة الثالثة تقضي بأن تستثنى من الضمان:

أولاً: الأضرار التي تسبب فيها المؤمن له عمداً، لم يجز القانون مراعاة لهذا الشرط التأمين على الخطأ العمدي للمؤمن له *La faute intentionnelle d'assuré* قَبْرًا ذمة المؤمن من دفع مبلغ التأمين في حالة تسبب المؤمن له في إحداث خطر للغير بسيارته عن قصد.

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

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

وللحفاظ على هذه الحماية الممنوحة للمضروب والتي من أجلها أصدر المشرع الجزائري الأمر رقم 15/74، كان عليه عدم إعفاء المؤمن من التعويض كلياً، بحث تدفع شركة التأمين التعويض للمضروب ولكنها لا تغطي المسؤولية المؤمن له، ولها الرجوع على المؤمن له لاسترداد ما كان قد أدته للمضروب.

أما فيما يتعلق بالخطأ العمدي المبرر، هذا الأخير يركز على أسباب ومبررات لا تصطدم بمبادئ النظام العام، وبالتالي فعلى شركة التأمين أن تغطي المسؤولية المدنية للمؤمن له، مثلاً عوض أن يصطدم سائق السيارة بمركبة أخرى تحمل مواد سريعة الانفجار فيتعهد الاصطدام بمحل تجاري لتفادي وقوع كارثة كبيرة، وهذا الخطأ العمدي له مبرر ولا يدخل في الاستثناء المنصوص عليه في المادة 3 من المرسوم 34/80.

ثانياً: إذا تسبب قاصر في أضرار بواسطة مركبة مؤمن عليها لدى شركة التأمين ولم يكن يحمل الوثائق المطلوبة مثل رخصة السياقة سارية المفعول، ففي هذه الحالة لا تلتزم شركة التأمين بتعويض المضرور، بالمقابل يتحمل هذا الالتزام صندوق ضمان السيارات<sup>1</sup>.

ولا يحول دون تطبيق هذا الاستثناء على قائد السيارة حاملاً لرخصة قيادة صالحة للسيارة التي يقودها، طالما كانت مدة صلاحية هذه الرخصة قد انتهت قبل وقوع الحادث، كما يستثنى من الضمان قائد السيارة الذي يكون حاملاً لرخصة القيادة أياً كانت.

رخصة السياقة التي تحول دون سقوط الضمان يجب أن تكون صالحة لنوع المركبة التي وقع منها الحادث، لأن قانون المرور يتطلب ضرورة الحصول على ترخيص من إدارة المرور قبل قيادة السيارات وغيرها من المركبات.

وللحصول على إجازة المرور يجب توافر شروط معينة، إضافة إلى اجتياز اختبار في القيادة. وتختلف شروط الترخيص وإجراءاته باختلاف نوع السيارة المراد قيادتها، لذلك فإن منح ترخيص قيادة مركبة دليل وقرينة على قدرة حاملها ودرابته بأصول قيادتها<sup>2</sup>.

والملاحظ أن المشرع الجزائري أورد استثناء على استثناء وذلك في المادة 3/3 من المرسوم 34/80 إذ نص على ثلاث حالات من الأضرار التي يضمنها المؤمن وهي، حالة السرقة، حالة العنف، حالة استعمال المركبة المؤمن عليها بدون علم المؤمن له، ومسألة الإثبات تقع على المؤمن له.

ثالثاً: الأضرار الناتجة بصفة مباشرة أو غير مباشرة عن الانفجارات، وانبعثات الحرارة والإشعاع الناجم عن التحول النووي الذرية أو الفاعلية الإشعاعية، وعن آثار الطاقة الإشعاعية المتولدة من تسارع الاصطناعي للذرات.

هذه الاستثناءات التي نص عليها المشرع الجزائري في المادة 3 من المرسوم 34/80، لا يجوز الاتفاق على مخالفتها لتعلقها بالنظام العام.

<sup>1</sup> "لما كان مرتكب حادث المرور قاصر ولم يحمل رخصة للسياسة تعين استدعاء الصندوق الخاص بالتعويض (صندوق ضمان السيارات) كطرف في النزاع وتطبق المادة 7 من الأمر 15/74". قرار بتاريخ 87/03/03، تحت رقم 99، منقول عن بغدادي، كتاب الاجتهاد القضائي في المواد الجزائية، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2002، الصفحة 208.

(1) إبراهيم الدسوقي أبو الليل: رجوع المؤمن بما أده من تعويض، العدد 16، أكتوبر، نوفمبر، ديسمبر، 1992، مجلة محكمة شهرية تصدر عن جمعية المحامين الكويتية، الصفحة 90.

(2) راجع المادة 4 من المرسوم رقم 34/80 المتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 7 من الأمر رقم 15/74.



هذه الحوادث الناتجة عن السباقات موضوع شروط خاصة في العقد يترك أمر اختيارها للمؤمن له في حالة اشتراكه في هذه السباقات<sup>1</sup>.

كما استثنى المشرع الجزائري في المادة 4 من الأمر رقم 15/74 ضمان الأضرار التي تسببها المركبة الموضوعة تحت حراسة صاحب المرأب أو الأشخاص الذين يمارسون عادة السمسرة أو البيع أو التصليح أو المراقبة، كذلك مندوبيهم، غير أن هؤلاء الأشخاص ملزمون بأن يؤمنوا أنفسهم من المسؤولية المدنية بالنسبة للأضرار التي تسببها المركبة للغير، وكذلك تأمين الأشخاص التابعي لهم والذين تؤول إليهم قيادة أو حراسة المركبة بإذن منهم أو بإذن من لشخص آخر مؤهل بموجب عقد التأمين<sup>2</sup>.

وعليه في غير الحالات التي استثناه المشرع الجزائري من الضمان فإن المؤمن يبقى على عاتقه ضمان لباقي الأضرار الناشئة عن حوادث المرور، غير أن المشرع الجزائري لاحظ بأن بعض الأضرار التي تحدث نتيجة أخطاء جسيمة يرتكبها السائق أو المالك، والمعاقب عليها قانوناً، لا تستوجب الحماية والضمان ولذلك قرر فيها سقوط المؤمن له في الضمان، وبذلك فيعفى المؤمن من دفع التعويض للمضرور.

هذا ما نصت عليه المادة 5 من المرسوم 34/80 التي قررت سقوط حق الضمان في الحالات التالية:

أولاً: الحالة التي يحكم فيها على سائق المركبة بجنحة القيادة في حالة سكر عندما يثبت أنه كان ثملاً وقت وقوع الحادث أو يثبت أنه كان تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة، لما تسببه تلك المواد من تأثير على كفاءة قائد السيارة وقدرته على التحكم في قيادة، وذلك من شأنه أن يزيد من درجة وطبيعة الخطر المعتاد الذي قبل المؤمن تغطيته، والذي يقتصر على ذلك الخطر الذي ينجم عن قيادة السيارة في الظروف المعتادة، مع الإشارة أن المشرع الجزائري أورد استثناء على هذه القاعدة العامة نتعرض إليه فيما بعد.

و لكن متى يسقط حق الضمان؟

---

<sup>1</sup> (عبد القادر العطير: نفس المرجع، الصفحة 276.  
<sup>4</sup> (ملف رقم 297918 قرار صادر بتاريخ 2005/02/08، مجلة المحكمة العليا، المحكمة العليا، 2005، عدد 1، الصفحة 415.  
"صاحب المرأب، إذا لم يكن مؤمناً على نشاط المهني طبقاً للمادة 4 من الأمر رقم 15-74 مسؤول شخصياً ومدنياً عن الأضرار اللاحقة بالضحية والناجمة عن مركبة مودعة لديه بغرض إصلاحها".



لا بد من توافر علاقة سببية بين حالة السكر أو تناول الخمر ووقوع الحادث، فإذا تحققت هذه العلاقة، فلا يسقط حق المؤمن له في الضمان ويبقى المؤمن ملتزماً تجاهه بتعويض المضرور<sup>1</sup>.  
ثانياً: كما يسقط عن السائق أو المالك لنقله وقت الحادث أشخاص بدون عوض ولا إذن مسبق قانوني فيما إذا لحقت بهؤلاء الأشخاص أضرار جسمية.

ثالثاً: ويسقط حق الضمان عن السائق أو المالك الذي يحكم عليه وقت الحادث لنقله أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط الأمان المحددة في الأحكام القانونية و التنظيمية الجاري العمل بها.

لقد أشرنا سابقاً بأن المادة الأولى من المرسوم 34/80 حددت الأضرار التي يغطيها التأمين بحكم القانون وهي:

- الحوادث والحرائق والإنفجارات التي تسببها المركبة والتوابع والمنتجات التي تستعملها والأشياء والمواد التي تنقلها.

- سقوط تلك التوابع أو الأشياء أو المواد أو المنتجات المذكورة أعلاه.

السؤال الذي يثار بخصوص هذه الأضرار متى تكون شركة التأمين ملزمة بتغطية الضمان؟ هل تغطي شركة التأمين الإنفجارات التي تسببها المركبة أثناء سيرها أو أثناء وقوفها؟  
الفرع الثاني: سقوط الأشياء من المركبة

وما هو الحكم إذا ما تسببت الأشياء بعد سقوطها من المركبة أضراراً؟، كسقوط مادة زلجة تسببت بعد ذلك في حادث مرور.

للإجابة عن هذه التساؤلات نرجع إلى القانون و القضاء والفقهاء الفرنسيين، الذي كان لهم الفضل في توضيح هذه النقاط الحساسة .

كانت شركات التأمين الفرنسية منذ زمن طويل تدرج في وثيقة التأمين شرطاً من خلاله لا يلتزم المؤمن إلا بتغطية الأضرار الناتجة عن سقوط الأشياء المنقولة بالمركبة ذات محرك أرضي وقت سقوطها، وهذا يعني أن التأمين لا يغطي الأضرار التي تنتج بسبب الأشياء المنقولة بعد أن تسقط و تستقر على الطريق، والسبب في ذلك أن هذا الخطر يختلف عن الخطر الناتج عن السقوط ذاته<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> إبراهيم الدسوقي أبو الليل: رجوع المؤمن بما أدهه من تعويض، المرجع السابق، الصفحة 87، 88.

<sup>2</sup> Sami Al- Deraiei : La notion d'accident de la circulation (Etude de droit Français et de droit Koweïtien., Thèse. Paris., 1990, page.161.

<sup>2</sup> Amiens, 16/12/1952, Revue Générale des Assurances Terrestres., 1965, page.61, note Besson.

وهذا الموقف تبنته محكمة<sup>1</sup> Amiens، فقرر ما يلي:

"المؤمن لا يغطي الأضرار الناتجة عن تساقط الأشياء من السيارة في حين أنها بقيت لمدة طويلة مترامية ومستقرة على الطريق والتي تسبب خطر آخر عوضاً عن الخطر الناتج عن سقوطها"<sup>2</sup>.

وعليه فلا بد من التمييز ما بين الأشياء المتساقطة Les objets tombants والأشياء التي سقطت Les objets tombés، المؤمن لا يغطي إلا الأضرار الناتجة عن سقوط الأشياء (Objets tombants). أما الأضرار الناتجة عن وجود الأشياء الجامدة على الطريق بعد سقوطها من المركبة (Objets tombés) فهي تخضع لتأمين آخر وهو التأمين من المسؤولية عن نشاط المهني<sup>3</sup>.

وعليه أكدت محكمة Seine على أن الضمان يغطي لا الأضرار الناتجة عن برقوق مبعثر على الطريق وهذا بعد سقوطه من المركبة وأسست حكمها هذا على أن: الفعل الذي تسبب في الحادث (المتنازع فيه) وعلاقته بسير المركبة المؤمن عليها يكمن في خطأ السائق الذي لم يحم بدوره المناط منه وهو إخلاء نهائياً الطريق من الأشياء التي سقطت من المركبة والتي كانت السبب في جعل الطريق زلج<sup>5</sup>. وفي 1985 تدخل المشرع الفرنسي وتبنى نظام التأمين الإلزامي للمركبات ذات محرك أرضي، وقرر أن التأمين عن حوادث المرور يشمل الأضرار الناتجة عن سقوط ملحقات والأشياء المنقولة بالمركبة ذات محرك أرضي.

وقد اختلف الفقه الفرنسي حول تفسير هذا النص، حيث ذهب جانب من الفقه إلى القول بأن النص لم يغير شيء من الحل الذي جاء به القضاء قبل 1985، حسب هذا الفريق من الفقه، الحادث الناتج عن شيء جامد على الأرض يشكل خطراً متميزاً عن خطر السيارة، ومن ثم يكون الخطر الأول خارج مجال تطبيق المادة 4 من المرسوم 1985<sup>3</sup>.

<sup>3</sup>) B. Couinaud : Juris-Classeur de la responsabilité civile. 8 bis, Fascicule2, numéro45.

<sup>4</sup>) Tribunal Civil, Seine, 25 juin 1960, Revue Générale des Assurances Terrestres., page 374.

<sup>5</sup>) Wechsler : Le manuel de l'inspecteur et de l'agent, 1959., page. 286.

بينما يرى البعض الآخر من الفقه أن النص الجديد يدخل ضمن الحادث المروري جميع الأضرار التي تنتج عن سقوط الأشياء المحملة بالمركبة الآلية سواء تحقق ذلك وقت سقوط تلك الأشياء أم بعد أن سقطت واستقرت على الطريق.

ويرى الأستاذ<sup>1</sup> Bedour بأن مصطلح السقوط يغطي الجسم، أو الشيء الذي يسقط، وبمجرد أن يصبح هذا الشيء أو الجسم جامداً على الأرض، فلا نكون أمام سقوط.

والأضرار الناتجة عن ناتجة عن السقوط، هي التي تكون نتيجة سقوط الشيء في تلك اللحظة، والذي يحدث فيما بعد فلا ينسب إلى السقوط ولكن إلى الشيء نفسه. كما ذهب أغلبية الفقه إلى إعطاء تفسير موسع للمادة<sup>4</sup> من المرسوم 1985.

وأمام هذا التطور الفقهي قررت محكمة النقض الفرنسية تطبيق أحكام المادة<sup>4</sup> من قانون 1985 (التي أسست نظام التأمين الإلزامي) على الأضرار الناجمة عن السقوط الأشياء مباشرة من المركبة المؤمن عليها، وكذا الأضرار التي تتجم عنها بمجرد تواجدها على الأرض<sup>2</sup>.

وتذكر محكمة النقض الفرنسية، بأنه يقصد بالمواد المنقولة هي تلك التي يتم شحنها في المركبة إرادياً، وعليه فإن الحادث الناجم عن اختلال عجلة قيادة السيارة بسبب التربة اللزجة التي سقطت من الجرار الزراعي يتعلق بالمسؤولية المهنية وليس بتأمين السيارة<sup>3</sup>.

وعليه فإن التأمين الإلزامي يغطي الأضرار الناتجة عن الأشياء بعد سقوطها على الأرض ولكن بشرط قيام علاقة سببية بين الحادث و الأشياء التي سقطت، حيث يمكن نفي العلاقة السببية من خلال إثبات خطأ السائق المضرور وذلك بتقديم الدليل على إمكان تفادي تلك الأشياء المستقرة على الطريق، وذلك بخلاف الحال بالنسبة للأشياء المتساقطة التي يفاجأ بها المضرور ويصعب عليه تفاديها.

تدخل المشرع الفرنسي سنة 1986 وعدل المادة 211-5 (المادة 4 من قانون 1958) وأكد أن التأمين الإلزامي يطبق لتعويض الأضرار الجسمانية والمادية الناجمة عن:

1) الحوادث، الحرائق أو الانفجارات التي تسببها المركبة، التوابع، والمنتجات التي تستعملها والأشياء والمواد التي تنقلها.

<sup>1</sup>) Bedour : Précis des accidents d'automobile, 5<sup>ème</sup> édition, 1968., page.682.

<sup>2</sup>) Civ.224/02/1967. Revue Générale des Assurances Terrestres., 1967, page.498.

<sup>3</sup>) Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile. 15/01/1980. Revue Générale des Assurances Terrestres., 1980, page.548., note Besson.A.

2) سقوط التوابع، الأشياء، المواد substance أو المنتجات<sup>1</sup>، فهذه الأحداث تنشأ أو تكون لنا بما يسمى حوادث مرور، الأضرار الناتجة عن هذه الأحداث مغطاة بتأمين الإلزامي عن السيارات<sup>2</sup>.

ونفس الموقف تبناه المشرع الجزائري في المادة الأولى من المرسوم رقم 34/80 المشار إليها سابقا، وأكد على ضرورة التزام المؤمن بتعويض الأضرار الجسمانية والمادية الناجمة عن حادث مرور أو غيره و يدخل في مصطلح غيره الحالتين المشار إليهما في الأعلى من خلال تفسير المادة 4 من قانون 1985 الفرنسي .

الملاحظ أن الفقه الجزائري لم يتعرض إلى هذه الإشكالية في كتاباته، نرى أنه يجب تفسير الحادث المروري على ضوء رغبة المشرع في توفير أكبر قدر ممكن من الحماية لضحايا حوادث المرور، والتي قادتنا إلى التفسير الموسع لأحكام المادة الأولى من المرسوم رقم 34/80، أين تكون شركة التأمين ضامنة للحوادث الناجمة عن سقوط التوابع والمنتجات والأشياء، والمواد التي تنقلها المركبة المؤمن عليها، واتبع القضاء الجزائري نفس الاتجاه إذ يؤكد دائما في قراراته<sup>3</sup> على أن المشرع يفرض على مالك المركبة إبرام عقد مع شركة التأمين من أجل تغطية المسؤولية المدنية للمؤمن إذا تسبب في أضرار نتيجة استعمال المركبة المؤمن عليها .

ويجب التذكير بأن المشرع الجزائري بموجب الأمر رقم 15/74 قد تبني ضمن إطار الحوادث المرور مسؤولية جديدة تختلف عن القواعد العامة في القانون المدني، حيث أنه بمقتضى هذا الأمر لا يحتاج المضرور إلى إثبات العلاقة السببية لقيام مسؤولية قائد المركبة ذات محرك أرضي، إذ يكفي أن يكون لتلك المركبة أي دور يذكر في وقوع الحادث المروري، ولو كان هذا الأخير له دور سلبي.

<sup>1</sup>) Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile.04/02/1995. Bulletin des arrêts de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civil,1995,1,numéro125.

2) 2 Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile 4/02/1967. Revue Générale des Assurances Terrestres.,1967, page.49.

<sup>3</sup>ملف رقم 77555 قرار صادر بتاريخ 1992/01/21، مجلة القضاة 1997، عدد 51، الصفحة 71.  
كما يرى القضاء الفرنسي من مصلحة كل من السائقين و الراجين التأمين من أجل الوقاية من حوادث المرور.  
-Un arrêt de la cour d'appel de Pau (Chronique. Corr., 16 septembre 2004, La Gazette du Palais,21-22 septembre.2005).

و قد يقع حادث مرور أثناء عمليات الشحن والتفريغ، كأن تلحق بالمضروب أضرار بسبب نقل أثاث منزلي مثلا بواسطة شاحنة وهي في حالة وقوف.في مثل هذه الحالة نتساءل هل نحن بصدد حادث مرور أم لا؟

والهدف من طرح هذا السؤال هو تحديد طبيعة الحادث، فهل يعتبر من حوادث المرور أو من حوادث النشاط المهني؟

الفرع الثالث: الأضرار التي تسببها عملية الشحن و التفريغ من المركبة

فإذا تم وصف أي حادث على أنه حادث مرور، فمؤمن المركبة المتسببة في الحادث هو الذي يلتزم بالتعويض أما إذا كان الحادث نتيجة نشاط مهني فتعويض الأضرار يقع على عاتق مؤمن هذا النشاط<sup>1</sup>.

من الناحية التاريخية، كانت نية المشرع الفرنسي تتجه إلى قصر أو تحديد الضمان الإلزامي إلا على الأضرار التي تسببها المركبة ذات محرك ارضي بمناسبة سيرها.ولهذا السبب استبعد الأضرار الناتجة عن عملية الشحن والتفريغ من مجال التأمين الإلزامي على السيارات<sup>2</sup>.

و بناء على ذلك فلم تعد هذه الحوادث، في تلك الفترة، من قبيل الحوادث المرورية ومن ثم، فلا يلتزم المؤمن بتعويض الأضرار الناتجة عنها. ولا ريب في أن هذا الوضع يحرم طائفة من المتضررين من الحصول على حقهم في التعويض، ولاسيما إذا كان قائد المركبة معسرا.أما القضاء الفرنسي فقد اعتبر الحوادث التي تحدث في ظل هذه الشروط (عملية الشحن والتفريغ) غير مرتبطة بفعل السيارة أو القيادة، وبالتالي فإنها لا تتعلق بخطر السير<sup>3</sup>. ولقد استحسن بعض الفقه<sup>4</sup> هذا الحل أين اعتبر الحوادث المترتبة على عملية الشحن والتفريغ غير مرتبطة نهائيا بالسير، ومن ثم فليس هناك مبرر لخلق نوع من التنازع بين نوعي التأمين، التأمين على السيارات والتأمين على نشاط المهني<sup>5</sup>.

وقد تعرض هذا النص إلى انتقادات شديدة من طرف الفقه الفرنسي فيما بعد، فاعتبروه غير عادل مما دفع المشرع الفرنسي في سنة 1983 إلى إلغاء نص المادة 211-8 من قانون التأمين،

<sup>1</sup>) Sami Al- Deraiei : ouvrage précité., page.162.

<sup>2</sup>) Yvonne Lambert- Faivre : ouvrage précité., page.525.

<sup>3</sup>) Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile.05/01/1977. Revue Générale des Assurances Terrestres.,1977, page.522.

<sup>4</sup>) Picard(M) et Besson(A) : Ouvrage précité, page.125.

<sup>5</sup>)F. Leduc : Les contours de la notion de la circulation (à propos des accidents de chargement et de déchargement) Revue de la Responsabilité Civil et Assurances.,1997,Chronique, page.15.

ومند ذلك التاريخ لم يعد وجود لنص قانوني يعيق أو يعارض وصف حادث وقع بمناسبة عملية الشحن أو تفريغ على انه حادث مرور<sup>1</sup>.

وأصبحت كل الأضرار الناتجة عن عمليات الشحن والتفريغ تدخل ضمن مظلة التأمين الإجباري ومن ثم يلتزم المؤمن بدفع التعويض المستحق عنها.

يري بعض الفقه<sup>2</sup> أن التعديل الذي طرأ على النص يفتح المجال إلى التفكير بأن كل الحادث كان نتيجة عملية الشحن أو التفريغ يدخل بالضرورة في نطاق حادث المرور. وبما أن مفهوم حادث المرور منصوص عليه في كل من قانون 1985 وقانون التأمين، فهذا يعني هناك تزامن ما بين حادث المرور حسب المعنى المنصوص عليه في قانون 1985 والتصور التأميني وبالتالي فكل حادث ناجم عن عملية الشحن أو التفريغ يكون كافياً لإثبات صفة حادث المرور حسب معنى نص المادة 1 من قانون 1985.

بينما القضاء الفرنسي ذهب إلى التوسيع أكثر فأكثر بهدف توفير الحماية اللازمة لضحايا حوادث المرور والتي تشكل العمود الفقري لقانون 1985.

لكن هذا الموقف الذي تبناه القضاء الفرنسي لا يخلو من صعوبات ويتضح هذا الأمر من خلال وقائع القضية التالية: أثناء تسليم التبن من طرف سائق الشاحنة، سقطت حزمتين من التبن فألحقت أضرار بأحد الأشخاص، مع العلم أن التبن كان متواجداً على مقطورة موقوفة ملحقة بالشاحنة، فاعتبر القضاء بأن الأمر يتعلق بحادث مرور.

وبعد الطعن ضد هذا القرار أمام محكمة النقض الفرنسية، على أساس أن سقوط حزمة التبن التي كانت مخزنة في مقطورة مستقرة بالشاحنة كان أثناء عملية تفريغ وهذا يعني أن الحادث غير مرتبط بفعل السير أو المرور.

بالمقابل أيدت محكمة النقض<sup>3</sup> قرار المطعون فيه، على أساس أن سقوط حزمتين من التبن وقع أثناء فك آخر حزام الذي كان يعمل على تثبيت البضاعة على المقطورة المستقرة بدون تدخل

<sup>1</sup>) Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, 20/06/1987, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, numéro.160.

<sup>2</sup>) Lambert- Faivre : Ouvrage précité, page.525.

1) Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, 26/03/1997, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, 1997, 2, numéro.90.

آلة رافعة، وعليه فإن مجلس القضاء أحسن تطبيق القانون حينما قرر أن الواقعة تشكل حادث مرور بمفهوم قانون 5 جويلية 1985.

ولقد تعرض هذا القرار إلى الانتقادات من طرف بعض الفقهاء، كون محكمة النقض توسعت كثيرا في تفسير مفهوم الحادث. فلقد اعتمدت في تكييف حادث المرور على سقوط حزمة التبن والذي وقع أثناء فك آخر حزام بدون تدخل آلة الرفع. فحين أن المركبة كآلة تشغل وظيفتين مختلفتين إحداهما عادية والمتمثلة في التنقل، والأخرى محددة مختلفة عن السير أو التنقل، في نطاق هذه الوظيفة تتحول المركبة إلى آلة للعمل، في حين استبعد القضاء باستمرار تطبيق قانون 1985/07/05 كلما استعملت المركبة كآلة للعمل<sup>1</sup>.

غير أن محكمة النقض في هذه القضية أصدرت قرارا مخالفا أعطت وصف حادث المرور لواقعة أين كانت هذه الأخيرة السبب الوحيد في الحادث و تشكل عنصر الأجنبي عن وظيفتها المتمثلة في التنقل أو السير.

وعليه، غالبا ما تكون المركبة مزودة بأجهزة ذاتية تقوم بعمليات الشحن والتفريغ. ويتم عمل ممر من فوق المركبة إلى الأرض أو إلى مكان آخر لتمر عليه البضاعة على النحو يصعب معه التمييز بين الحادث الذي يقع أثناء وتفريغ البضاعة أو شحنها من المركبة، والحادث الذي يقع بعد ذلك.

زيادة على ذلك فعمليات الشحن والتفريغ لا تتم في بداية الرحلة ونهايتها فقط بل قد تتم أثناء ذلك بسبب تعطيل المركبة<sup>2</sup>.

وقد يقع الحادث بسبب سوء شحن البضاعة على ظهر المركبة، كما لو تجاوز حافتها أو يتم شحنها بطريقة مخالفة للشروط الأمن والسلامة على نحو يعرض المارة أو المركبة المجاورة للمخاطر.

وأمام تلك الإشكاليات أخضع المشرع الفرنسي كل حوادث الشحن وتفريغ المركبة للتأمين الإلزامي عليها، أما المشرع الجزائري استثنى عملية الشحن و تفريغ المركبة من مظلة التأمين، وذلك بمقتضى المادة 4 من المرسوم 34/80، ولكن أجاز لأطراف عقد التأمين الاتفاق على

---

<sup>2</sup>) Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, 09/06/1993, Revue Trimestrielle de Droit Civil., 1993, page.840

<sup>3</sup>) Besson. A : L'autorisation relative à la garde ou à la conduite du véhicule , Revue générale des Assurances Terrestres .1985.,page.5.

مخالفة أحكامها، وبالتالي إذا تسببت عملية شحن المركبة أو تفريغها ضرراً للغير تلتزم شركة التأمين بتعويضه.

وقد ينجم حادث مرور عن انفجار أو حريق السيارة، ويتعين أن يكون هذا الحريق نشيطاً ويتجلى ذلك عن طريق شعلة ملتهبة والتي لا تتطفئ بسرعة فيؤدي إلى تحطيم الشيء ويتعمم أضراره أو قد ينشأ الانفجار عن تفجير مادة بسبب التركيبة الكيماوية لبعض الأجسام أو تمدد المفاجئ للغاز<sup>1</sup> L'expansion subite des gaz.

الفرع الرابع: حوادث الحرائق أو الانفجارات التي تسببها المركبة

هل الأضرار الناجمة عن حريق السيارة أو انفجارها تندرج ضمن التأمين بفرنسا؟ من الناحية التاريخية، كانت شركات التأمين الفرنسية يتضمن عقود التأمين شرطاً يقضي صراحة باستبعاد الحريق أو الانفجار الذي يقع في السيارة و أضرار للغير من مظلة التأمين. ولكن بصدور قانون Badinter لسنة 1985 أصبحت الأضرار الناتجة عن حريق أو انفجار مركبة أو توابعها أو شيء منقول تخضع للضمان عن طريق عقد الإلزامي للسيارات<sup>2</sup>.

ولكن السؤال الذي يثار، متى يعتبر انفجار أو حريق مركبة حادث مرور؟

الإجابة عن هذا السؤال يعتبر مهم جداً في إطار التأمين الإلزامي للسيارات، قبل كل شيء لا بد أن نوضح نقطة أساسية، إذا كان حريق أو انفجار المركبة بفعل الإنسان، فلا يمكن وصف هذا الحادث على أنه حادث مرور وبالتالي لا يلتزم المؤمن بجبر الضرر الناتج عنه<sup>3</sup>.

في حين لا يمكن وصف حادث مرور إذا كان ناتجاً عن حريق مركبة سببه إهمال راكب مدخن. وحسب القضاء الفرنسي<sup>4</sup>، سائق الشاحنة الذي حاول فتح غطاء البنزين الذي كان مسدوداً عن طريق ملحام Lampe à souder من أجل ملئ الشاحنة بغاز البترول، فتسبب في

<sup>1</sup>) Sami Al- Deraiei :Ouvrage précité, page.165.

<sup>2</sup>) محمد حسين منصور: المرجع السابق، الصفحة 134.

<sup>3</sup>) Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, 22/11/1995, Juris- Classeur Périodique., 1966, 2, 22656. note Mouly.J.

<sup>4</sup>) Lyon, 25 novembre 1992, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, 1993, 2, numéro. 968.



حريقها. بما أن الحريق كان نتيجة خطأ السائق فقط وفي نفس الوقت أجنبي عن السيارة لا يعتبر حادث مرور، ولا يهم ما إذا كانت المركبة في حالة الوقوف أو التوقف<sup>1</sup>.

وحسب رأي بعض الفقهاء فإن الحل المشار إليه أعلاه ينطبق حتى في حالة الحركة أو سير المركبة، كما لو رمى سائق المركبة أثناء سيرها ثقب سيجارة و سببت حريق للسيارة التي تسير خلفها، ففي هذه الحالة لا توجد أية علاقة مباشرة ما بين الحريق والسير، لأن هذا الأخير أصبح عديم التأثير<sup>2</sup>.

أما إذا كان الحريق أو الانفجار غير ناتج عن خطأ السائق وحده بل مرتبط بحركة المركبة بمعنى ليس أجنبيا عن السير، فيمكن وصفه على أنه حادث مرور.

أما القضاء الفرنسي ميز ما بين نظريتين بخصوص هذه المسألة:

**النظرية الأولى:** إذا كان الحادث سببه الانفجار أو حريق مركبة سير، فوصف الحادثة على أنها حادث مرور لا يثير أي شك<sup>3</sup>، إذا كان فعل السير هو الغالب عن بقية العوامل الأخرى<sup>4</sup>. ويعتبر هذا الموقف ثابتا لدى القضاء الفرنسي<sup>5</sup>.

**النظرية الثانية:** في حالة تعرض مركبة ساكنة للانفجار أو الحريق، فهنا لا بد أن نميز بين نظريتين أيضا، في حالة توقف السيارة. طبقت محكمة النقض بصفة ثابتة قانون 1985/07/05 وفي حالة حريق مركبة متوقفة وهي في حالة سير فهذا الحادث يمكن إدراجه في فعل السير لاسيما إذا كان التوقف مؤقتا قطعاً<sup>5</sup>. ومثال ذلك اندلاع حريق بسبب عطب ميكانيكي في سيارة والتي كانت مستقرة على شريط التوقف الإستعجالي لطريق السيار<sup>1</sup>.

<sup>2</sup>)P. Jourdain : Domaine et condition d'application de la loi du 5 juillet 1985, Gazette du palais, 1995, doctrine, page.64.

<sup>3</sup>)Sami Al- Deraie : Ouvrage précité, page.165.

<sup>4</sup>)J. Kadhim : L'indemnisation des dommages résultant de l'incendie ou de l'explosion d'un véhicule terrestre à moteur, Gazette du palais, 1994, doctrine, page.148.

<sup>5</sup>)P. Jourdain : Ibidem., page.645.

<sup>1</sup>) J. Mouly, note sous Arrêt de la Cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, 22 novembre 1995.

بالمقابل، اختلف الفقه بخصوص تحديد المعيار الذي يحكم حالة تعرض مركبة واقفة Stationnement لحريق أو انفجار، ففريق يرى لابد من الرجوع إلى مفهوم اضطراب السير للمركبة المشتعلة، وحسب رأي هذا الفريق لابد من استبعاد المركبة الواقفة من مفهوم السير.

ويفهم من هذا استبعاد تطبيق قانون 1985/07/05 وما على الضحية إلى اللجوء إلى قواعد العامة وبالتالي تطبيق المادة 1/1384 من قانون المدني الفرنسي. ونلاحظ بأن هذا الرأي جاء مخالفا تماما مع روح قانون 1985 والذي كان هدفه الأساسي هو توفير الحماية لضحايا حوادث المرور وذلك من خلال جعل المسؤولية تقوم على أساس الضرر وليس على أساس الخطأ إلا في حالات استثنائية عكس القواعد العامة التي تلزم الضحية بإثبات العلاقة السببية بين حريق أو انفجار السيارة والضرر. ضف إلى ذلك فالحادث كان نتيجة تدخل المركبة ولو كانت في حالة السكون، فبمجرد توافر هذا العنصر فلا مجال للقول أن هذا الفعل غير مرتبط بالسير. ويجدر التنبيه أن القضاء الفرنسي لم يطبق على الإطلاق هذا المعيار، فلم يصدر أي قرار عن محكمة النقض الفرنسية أين عابت على القرارات الصادرة عن قضاة الموضوع على أساس أنهم لم يبحثوا عن دور الاضطرابي للمركبة المشتعلة<sup>2</sup>، إذن فلا يجب أن يعلّق وصف حادث مرور الناتج عن حريق مركبة واقفة على أي عمل اضطرابي للمركبة.

أما الفريق الثاني اعتبر المعيار يكمن في سبب الحريق وعلاقته بالسير. على أساس أن قانون 1985/07/05 يطبق عندما يرتبط سبب الحريق أو الانفجار بتقل المركبة. وأسند هذا الفريق رأيه على قرار صدر عن محكمة النقض سنة 1996 أكدت فيه على أن وقوف المركبة يوصف على أنه فعل سير. فالحريق الناجم عن مركبة واقفة كان يخضع لقانون 1985/07/05 منذ فترة زمنية طويلة، ولا يخضع لأحكام المادة 1/1384 من القانون المدني الفرنسي<sup>3</sup> حتى ولو كانت المركبة المشتعلة راكنة بمستودع تابع للشركة الوطنية للسكك الحديدية الفرنسية<sup>4</sup>.

---

<sup>2</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, 8 janvier 1992, 1993, page. 375, note Y. Dagrone- Labbe.

<sup>3</sup>) Jourdain : Ouvrage précité., page. 645.

<sup>1</sup>) Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, 22/11/1995 1996, page. 163, note P. Jourdain.

<sup>2</sup>) Versailles, 02/05/1997, inédit.

و هذا الفريق من الفقه يفترض وجود علاقة سببية ما بين الحريق أو الانفجار وتنتقل المركبة، ولكن نرى أن هذا المعيار جاء مخالفاً لنية المشرع الفرنسي ولاسيما أن هذا الأخير بتبنيه سنة 1985 نظاماً جديداً يتعلق بحق التعويض و لأجل تحقيق الحماية الكافية لضحايا حوادث المرور، إذ جعل المشرع الفرنسي نظام التعويض تلقائياً إلا في حالات استثنائية وبالتالي لا أهمية لوجود هذا المعيار، ومتى تتدخل مركبة ذات محرك أرضي أو مقطورتها في الحادث نطبق أحكام المادة الأولى من قانون 1985/07/05. إذن تتضح إرادة المشرع الفرنسي في استبعاد العلاقة السببية في إطار حوادث المرور فقام بإحلال مصطلح التدخل محل العلاقة السببية. ولهذا فلا بد عدم الخلط ما بين مفهوم التدخل والعلاقة السببية المنصوص عليها في القواعد العامة<sup>1</sup>. وينص القانون الفرنسي صراحة على أن التأمين الإلزامي يغطي الأضرار التي تنجم عن انفجار أو حريق السيارة أو توابعها أو أشياء تحملها. ويتوسع التأمين ليضم كافة الأضرار الجسدية و المادية هذا ما أكدته المادة 211-5 من قانون التأمين الفرنسي الصادر في 1986/01/07 المشار إليها سابقاً.

وأكدت محكمة النقض الفرنسية سواء وقع الحريق أو الانفجار أثناء سير المركبة ذات محرك أرضي أو أثناء توقفها، الأمر يتعلق بحادث مرور، يتعلق الحكم الأول بعدة مقطورات زراعية محملة بعشب جاف، كانت متواجدة ببناء محاط بأبنية شب حريق في إحداهن وامتد إلى الأخريات بالإضافة إلى المباني<sup>2</sup>، أما الحكم الثاني يتعلق كذلك بإصابة أحد المارة باللهب المتطاير من السيارة عندما فتح السائق الغطاء بعد أن توقف على جانب الطريق أثر تصاعد الدخان منها<sup>3</sup>. الملاحظ أن قانون الجزائري أخذ بما وصل إليه كل من القضاء والقانون الفرنسي في آخر مرحلتها بهدف حماية ضحايا حوادث المرور فوسعوا من مفهوم حادث المرور فاعتبروا كل حادث تتسبب فيه مركبة ذات محرك أرضي يدخل في مفهوم حادث مرور. يضاف إلى ذلك

<sup>3</sup>) Chabas : Le droit des accident de la circulation, après la réforme du 05/07/1985. Assurance. Français, 1987.

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

<sup>3</sup>) Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, 19/02/1986, Bulletin des arrêts de la Cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, 11, numéro 18.

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

<sup>4</sup>) Y. Lambert- Faivre : Ibidem, numéro 697, page. 762.

الحريق أو الانفجار التي تتسبب فيه المركبة ذات محرك أرضي، فكل هذه الحوادث تدخل في مجال التأمين الإلزامي على السيارات، أما فيما يتعلق بنقل الأشياء الخطيرة فلقد نص عليها المشرع الجزائري في المادة 3 من المرسوم رقم 34/80 كما ذكر سابقاً، فالحوادث الناتجة عن نقل هذه الأشياء الخطيرة استثنائها المشرع الجزائري من الضمان العادي ونفس الموقف تبناه المشرع الفرنسي بحيث أخضعها لنوع آخر من التأمين الإلزامي<sup>1</sup>.

يغطي هذا التأمين كل الأضرار الناتجة عن هذه الأشياء الخطيرة سواء تعلق الأمر بنقل مواد مشعة أو كيميائية خطيرة وهذا طبقاً لنص المادة 211-11-1 من قانون التأمين الفرنسي، أو المواد قابلة للاشتعال أو الانفجار تخضع لأحكام المادة 211-11-3 من قانون التأمين الفرنسي. ونفس الشيء بالنسبة للمخاطر المواد الذرية حيث يخضع نقل تلك المواد وما يتعلق بها من معدات إلى التأمين الخاص بها وهذا طبقاً للمادة 211-8-3 من قانون التأمين الفرنسي، وينظم هذا التأمين كل من اتفاقية باريس المنعقدة في 1960/07/29 و قانون الفرنسي الصادر في 1968/10/30<sup>2</sup>.

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

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

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

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

قد يتسبب حادث مرور في أضرار مادية بالضحية أو جسمانية كإصابتها بعجز كلي أو جزئي عن العمل أو قد يؤدي إلى الوفاة، يستوجب الأمر تحديد الشخص المسؤول عن الأضرار التي يسببها حادث المرور ومن جهة أخرى معرفة الشخص الذي أصابه الضرر من جراء هذا الحادث، و يستحق بذلك التعويض.

و هذا يعني سنكون أمام فئتين لهما مصالح متعارضة، فئة المؤمن والمؤمن له ومن تنطبق عليه صفة هذا الأخير من جهة، وفئة الضحايا و ذوي الحقوق من جهة أخرى.

والسؤال الذي يطرح في هذا الصدد هل جميع الأشخاص الذين يتعرضون للحوادث المرور بما فيهم سائق الضحية يستفيدون من التعويض؟

سوف نحاول الإجابة على هذا السؤال في المبحث الثاني.

**المبحث الثاني:** تطبيق التأمين الإلزامي من حيث الأشخاص.

إن الهدف من التأمين عن المسؤولية المدنية الناتجة عن حوادث المرور هو هدف مالي محض، ويتحقق هذا الأخير نتيجة إبرام عقد بين المؤمن (شركة التأمين) والمؤمن له (المسؤول المدني المحتمل) من أجل أن تتولى شركة التأمين تعويض المضرور أو ذوي الحقوق في حالة وفاته، وهذا ما أشارت إليه المادة 12 من الأمر رقم 07/59 المتعلق بالتأمينات، إذ يلتزم المؤمن بتحمل التبعات المالية المترتبة على مسؤولية المؤمن له المدنية عن الأضرار التي يسببها للغير شخصيا أو أي أحد ممن هم تحت سلطته أو رقابته القانونية أو الاتفاقية.

ونفس المعنى أشارت إليه المادتان الأولى والرابعة من الأمر رقم 15/74 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات من حيث أن التأمين على المسؤولية المدنية فيما يخص المركبات ذات محرك أرضي يهدف إلى تغطية التعويض عن الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير، كما

يهدف إلى تغطية المسؤولية المدنية للمكتب في العقد ولمالك المركبة ولكل شخص آلت إليه المركبة بإذن سواء تعلق الأمر بحراسة أو قيادة تلك المركبة.

وبالرجوع إلى المادة 4 من الأمر رقم 15/74 حدد المشرع الجزائري بالتدقيق الأشخاص الذين تتوفر فيهم صفة المؤمن له إذ نصت على ما يلي: "إن إلزامية التأمين يجب أن تغطي المسؤولية المدنية للمكتب بالعقد

ومالك المركبة وكذلك مسؤولية كل شخص آلت له بموجب إذن منهما حراسة أو قيادة تلك المركبة، ما عدا... الخ."

من خلال هذه المادة نحدد الأشخاص المستفيدون من المسؤولية المدنية عن حوادث المرور (للتأمين الإلزامي) (المطلب الأول)، أشخاص المسؤولية عن الأضرار الواجبة التعويض (المطلب الثاني)، طبقاً للمادة 4 من الأمر المذكور.

#### المطلب الأول: الأشخاص المستفيدون من المسؤولية:

سوف نتناول تحليل المادة 4 من الأمر رقم 15/74 (الفرع الأول)، والضحية التي تستفيد من التعويض الناتج عن المسؤولية المدنية عن حوادث المرور (الفرع الثاني)، ومدى تأثير خطأ المضرور على حفه في التعويض (الفرع الثالث).

#### الفرع الأول: تحليل المادة 4 من الأمر رقم 15/74

لقد نص المشرع الجزائري في المادة 4 من الأمر رقم 15/74 على إمكانية إصدار الإذن من طرف المكتب (يقصد بالمكتب، هو الشخص الذي أبرم العقد مع شركة التأمين نيابة عن مالك المركبة ذات محرك، وهو ذات وقت المؤمن له بصفته المسؤول عما تسببه المركبة من أضرار للآخرين وتقوم مسؤوليته إما استناداً إلى الفعل الشخصي في حالة قيادته السيارة بنفسه، وإما استناداً إلى فعل الغير في حالة تبعية السائق له، وإما استناداً إلى فعل الشيء بوصفه الحارس عليه)<sup>1</sup>. كما يمكن أن يصدر عن المالك، أي الشخص الذي حملت اسمه البطاقة الرمادية للمركبة La carte grise، ولكن عقب البيع قد تتأخر عملية الحصول على البطاقة الرمادية الجديدة، فيمكن للمشتري الذي لم يحصل بعد على هذه البطاقة، أن يأذن، في حين أن البائع لا

<sup>1</sup>) Le Bureau Central Français La Fédération Française des Sociétés d'Assurances ; Le Fonds de Garantie Automobile ; Le Groupement des Entreprises Mutuelle d'Assurances: Ouvrage précité. page.10.

(2) راشد راشد: المرجع السابق، الصفحة 194.

يمكنه بعد البيع أن يجري هذا التصرف<sup>1</sup> على اعتبار أن البيع أصلا منعقد وتام بمجرد تطابق الإرادتين طبقا للأحكام العامة.

إذن ماذا يقصد بالإذن؟ هو ذلك الترخيص الذي يصدر عن شخص لفائدة شخص آخر بالسماح له باستعمال الشيء معين. و في مجال التأمين يصدر الإذن من المؤمن له سواء أكان مكتتب العقد أو مالك السيارة لصالح السائق أو الابن.. الخ باستعمال هذه السيارة<sup>2</sup>.

الملاحظ أن المشرع الجزائري لم يحدد شكل ولا شروط خاصة بهذا الترخيص، ولكن من الناحية العملية فغالبا ما يصدر شفاهيا (بصورة صريحة) أو ضمنيا، ونادرا ما يصدر في شكل كتابي. وحسب المادة 4 من الأمر المذكور جعلت الإذن شرطا للضمان الممنوح الحارس أو السائق، فإن عبء الإثبات بموجب المادة 323 من القانون المدني الجزائري يقع على المدعي المؤمن له أو الضحية، وإذا لم يتمكن المدعي من إثبات ذلك سقط حقه في الضمان.

ومسألة الإثبات تكون صعبة في حالة حصول الإذن صورة ضمنية، بحيث يصعب تحديد ما إذا كان الإذن الصادر عن مالك السيارة هو صريح أو ضمني، ولكن بما أن الأمر يتعلق بواقعة مادية فيمكن إثباتها بجميع وسائل الإثبات.

ولقد أوجد القضاء بالفعل عدة قرائن تساعد الضحية على إثبات توافر الإذن للمدعي عليه، ومن هذه القرائن<sup>3</sup> كوجود مفاتيح السيارة أو إحدى الوثائق الخاصة بها كبطاقة الرمادية أو وثيقة التأمين لدى الحائز، وقد تثبت هذه القرينة بوجود علاقة بين المالك أو مكتتب العقد بالحائز كعلاقة القرابة أو التبعية ويقع عبء إثبات العكس على من يدعي خلاف ذلك.

وإذا تمكن الضحية من إثبات توافر الإذن، فإننا نكون أمام إذن صحيح ويرتب عقد التأمين جميع آثاره القانونية، ويعتبر المأذون بموجب المادة 4 من الأمر المشار إليه سابقا مؤمن له، وبالتالي يلتزم المؤمن بالتعويض عن الأضرار التي تسبب فيها الحائز أو السائق، ويرتب عن هذا النتائج التالية:

طبقا للقواعد العامة للتأمين من المسؤولية يرفع المضرور الدعوى مباشرة ضد المؤمن ويكون ضروريا إدخال المؤمن له في الدعوى، فيدخل الحارس المأذون وليس المالك الذي أصدر الإذن، لأن الحارس هو الذي لديه سلطة استعمال وتسيير ورقابة السيارة، بينما في حالة السائق

<sup>1</sup> راشد راشد: نفس المرجع، الصفحة 196.

<sup>2</sup> Picard(M) et Besson(A) : Ouvrage précité, page.628.

<sup>3</sup> راشد راشد: المرجع السابق، الصفحة 196.

المؤذن الذي يرتب مسؤولية من أصدر الإذن، فيمكن للضحية أن يدخل الاثنين (السائق والمؤمن له) أو أحدهما فقط بحسب أساس دعواه.

أما إذا تسبب السائق المأذون في حالة سكر ضرر للغير، فيسقط حقه في الضمان بسبب الإدانة من أجل القيادة في حالة سكر، فإن هذا السقوط لا يمكن أن يتعرض له إلا المؤمن له، وأنه غير قابل للتمسك به تجاه الضحية، وما على المؤمن إلا تعويض الضحية وله الرجوع إلا على السائق المأذون ولو كان الآذن مسؤولاً عنه مدنياً.

وقد يثار تساؤل حول ما إذا كان هذا الضمان الممنوح للمأذون عاماً أو خاصاً (أي على الآذن أن يحدد طريقة استعمال أو الفترة زمنية). هذا الإشكال يحل حسب طبيعة الإذن إذا كان متعلقاً بسيارة المركبة أو حراستها.

إذا كان الأمر يتعلق بالسائق المأذون، نطبق في هذه الحالة الفرضية التقليدية، بحيث يكلفه فيها متبوعه بالسيارة من أجل ممارسة مهام معينة فقط، فطبقاً للقواعد العامة فإذا استعمل المأذون أي تابع السيارة لأغراض شخصية خارجة عن المهام المحددة له من طرف متبوعه، فإن التأمين لا يضمن مسؤوليته في مثل هذه الحالة لأنه يعتبر مسؤولاً على السيارة.

أما إذا تعلق الأمر بالحارس المأذون، فيفترض أن الإذن عام والتأمين يضمن مسؤولية الحارس طالما احتفظ بحراسة المركبة، ولكن قد يضيق الآذن من الحراسة أي يجعلها محدودة، وهذا التحديد يؤدي بطبيعة الحال إلى تضيق مجال التأمين، وعليه لا يشمل التأمين مسؤولية الحارس (المأذون) إذا استعمل المركبة خارج مجال هذه الحدود.

وأخيراً هل يمكن للمأذون أن ينقل بدوره أمر السيارة لشخص آخر ويصبح هذا الأخير هو أيضاً مؤمن له؟ بمعنى آخر هل يكتسي الإذن طابعاً شخصياً؟

طبقاً لنص المادة 4 من الأمر رقم 15/74 يكون الجواب بالنفي، لأن الإذن يجب صدوره من المكتتب أو المالك وأن الشخص المأذون لا يتمتع بهذه الصفة.

أما من الناحية العملية فالصورة غير واضحة، فالأمر يختلف حسب الشخص المأذون، فإذا تعلق الأمر بسائق المأذون فلا يمكنه أن يحيل الحراسة التي يحوزها لأن الإذن في الأصل شخصياً، ولا يستطيع من زاوية التأمين، أن يخول مهمة القيادة لشخص آخر، ولكن يمكن القول بعكس ذلك، إذا كان بإمكان الآذن الأولي ضمناً أن يسمح بتفويض القيادة لشخص آخر أي لتابع آخر مثلاً، أو حتى لصديق معروف للآذن<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> (راشد راشد: المرجع السابق، الصفحة 197، 198..)



أما فيما يتعلق الحارس المأذون، فلا يجوز له بدون إذن أن ينقل الحراسة لشخص آخر، فإنه يبقى مضمونا، ليس بالنسبة لمسؤولية الناتجة عن فعله الشخصي أو عن فعل الأشياء فحسب، و لكن أيضا بالنسبة لمسؤوليته عن فعل الغير، وعليه إذا ما أوكل أمر أو قيادة السيارة لشخص آخر يسأل عنه مدنيا، عندها تكون المسؤولية المدنية مضمونة عن فعل الغير، والمسؤولية الشخصية للغير (السائق) مضمونة بصورة غير مباشرة وذلك بمقتضى المادة 12 الفقرة الأولى من الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات، بحيث يلتزم المؤمن بتعويض الأضرار التي يحدثها أشخاص يكون المؤمن له مسؤولا مدنيا عنهم طبقا للمواد من 134 إلى 136 من القانون المدني الجزائري<sup>1</sup>، كيفما كانت نوعية الخطأ المرتكب وخطورته، أي سواء صدر خطأ متعمد أو غير متعمد، جسيم أو بسيط من طرف هؤلاء الأشخاص.

الملاحظ أن الهدف من الحصول على الإذن هو حراسة أو قيادة المركبة ذات محرك أرضي، هذا حسب ما ورد في المادة 4 من الأمر المذكور. إذن فماذا يقصد المشرع الجزائري من الحراسة؟

لقد عرف الفقيه RENE RODIERE الحراسة باشتقاق أوصافها وإلباسها للحارس بقوله: "الحارس هو من كانت له على الشيء سلطة الاستعمال والتسيير والرقابة".<sup>2</sup> و لقد تبنى المشرع الجزائري هذا التعريف في المادة 138 من القانون المدني الجزائري بقولها: "كل من تولى حراسة شيء، وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة، يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه.....".

كما هو المتفق عليه أن مسؤولية حارس الأشياء غير الحية تطورت على يد القضاء الفرنسي<sup>3</sup>، وقد تأثر القانون المدني الجزائري بما وصل إليه هذا القضاء في آخر مراحلها.

كان القضاء الفرنسي لا يعتبر الشخص حارسا للشيء إلا إذا كان له حق يحميه القانون سواء كان حقا عينيا أو حقا شخصيا قياسا على المادتين 1385-1386 من القانون المدني الفرنسي بالنسبة لمالك الحيوان ومالك البناء.

المالك هو الحارس حتى يثبت أنه نقل الحق إلى شخص آخر كالمستأجر ولا عبءة بالحراسة المادية للشيء إذ أنها لا تستند إلى حق<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> ألغى القانون رقم 10/05 الصادر بتاريخ 20 جوان 2005، في مادته 51 المادة 135 من الأمر رقم 58/57 المتعلق بالقانون المدني.  
<sup>2</sup> محمد زهدور: المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، الطبعة الأولى، دار الحداثة، بيروت، لبنان، 1990، الصفحة 80. منقول عن رودبير، المسؤولية التقصيرية في القضاء، فقرة 48، الصفحة 163، 162.  
<sup>3</sup> أنظر في تطور هذه المسؤولية في القضاء الفرنسي بصورة وجيزة، محمد زهدور، المرجع السابق، الصفحة 73، 72.

ويترتب على الأخذ بمعيار الحراسة القانونية أن سارق السيارة مثلا إذا أحدث بها ضررا للغير، فإن مالكا يبقى هو المسؤول عن تلك الأضرار، رغم أن السيارة لم تكن في حيازته وقت ارتكاب الضرر لأن سرقته لا تنفي عنه ملكيتها، ولا تنفي عنه مسؤوليته إلا إذا أثبت أنه نقل هذا الحق إلى شخص آخر، ووجبهم في ذلك أن هذه النظرية جاءت لصالح المتضرر لأنها تضمن له الحصول على التعويض من مالك الشيء المحدث للضرر لأن المالك في الغالب يكون موسرا أو مؤمنا لدى شركة التأمين بخلاف السارق أو التابع فالأغلب يكونا معسرين<sup>2</sup>.

ثم أن الأخذ بفكرة المعيار القانوني في حراسة الشيء يتفق مع القول بأن التابع إذا أحدث ضررا بشيء مملوك لمتبوعه، فإن هذا الأخير هو المسؤول عن هذا الضرر لأن حيازة التابع حيازة مادية فقط، والحيازة القانونية للمالك المتبوع.

ولقد أصرت أغلب المحاكم الفرنسية وعلى رأسها محكمة النقض على اشتراط الحراسة القانونية في كل أحكامها، وطبق هذا المعيار حتى سنة 1941<sup>3</sup>، وإذا كانت الحراسة القانونية لها بعض المزايا إلا أنها انتقدت بشدة<sup>4</sup> ظهرت بعد ذلك فكرة الحراسة المادية و نادى بها كل من الفقيه Savatier والفقيه Capitant.

والمقصود بالحراسة المادية حيازة الشيء، بحيث يصبح الحائز له السيطرة الفعلية على الشيء، ولو لم تستند إلى حق يحميه القانون مثال سرقة شخص لسيارة وأصاب بها الغير، فالسارق له السيطرة الفعلية على هذه السيارة، ولو لم تستند إلى حق يحميه القانون<sup>5</sup>.

وقد تطورت الحراسة باستبدال الحراسة المعنوية بالحراسة المادية، ويقصد بها من تكون له سلطة الإستعمال والتسيير والرقابة على الشيء الذي تسبب في الضرر، سواء استندت هذه السلطات إلى حق يحميه القانون كمالك الشيء، أو لم تستند إلى حق شرعي مثل سارق السيارة.

<sup>1</sup> محمد صبري السعدي: مصادر الالتزام "النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني الجزائري" الجزء الثاني، دار الكتاب الحديث، الجزائر، 2003، الصفحة 231.

<sup>2</sup> محمد زهدور: المرجع السابق، الصفحة 85.

<sup>3</sup> محمد زهدور: المرجع السابق، الصفحة 213.

<sup>4</sup> من أبرز الفقهاء الذين انتقدوا الحراسة القانونية الفقيه سافتييه (أنظر تعليقا لهذا الفقيه نشر في دالوز 1931-عدد 1-رقم 50)، والفقيه كابتان (أنظر تعليقا له نشر في دالوز 1963-عدد 1-رقم 31).

<sup>5</sup> محمد صبري السعدي: نفس المرجع، منقول عن 1941/12/02-عدد 1-رقم 217-دالوز-1942.

واستقرت محكمة النقض الفرنسية في أحكامها على استعمال اصطلاح مفهوم الحراسة باستعمال العبارات التالية، الاستعمال والتسيير، والرقابة، ولقد تبنى المشرع الجزائري هذا الاصطلاح في أحكام المادة 138 من القانون المدني الجزائري، إذ نص فيها على أن الحارس هو من كانت له سلطات الاستعمال والتسيير والرقابة. وهذه السلطات تشكل لنا ما يسمى بعناصر الحراسة.

ومعنى الاستعمال في نص المادة 138 من القانون المدني الجزائري هو استخدام الشيء باعتباره وسيلة لتحقيق غرض محدد، وليس بالضرورة وجود الشيء بين يدي الحارس ماديا أو واضعا يده عليه بل يكفي أن تكون له سلطة استعماله وإن لم يمارسها فعلا.

الموظف الذي ترك سيارته في الشارع ودخل لإدارته فانطلقت مكابحها، وألحقت ضررا بالغير فإنه يعتبر حارسا لها و مسؤولا عن الضرر الذي أحدثه، رغم أنه كان بعيدا عنها، ولم تكن في حيازته، لأن لفظ الاستعمال الذي ظهر في حكم 1941/12/02 لأول مرة، لم يقصد الاستعمال الشخص للشيء فعلا، بل يكفي أن يكون في مقدوره في أي وقت أن يباشر هذا الاستعمال دون أن يمنعه أحد أو أن يعوقه عائق.

والمراد بالتسيير، هو التوجيه وسلطة إصدار الأمر، التابع الذي يقود سيارة متبوعه ليس له سلطة التوجيه وإصدار الأمر بل هذه السلطة للمتبوع كما سبق القول، وسلطة التسيير والتوجيه متصلة عادة بالاستعمال فالبعض يدمجها فيها<sup>1</sup>.

أما الرقابة، فيقصد بها أن يتعهد الشخص بالشيء ويقوم بفحصه وإصلاح أو استبدال أجزائه التالفة، وبمعنى آخر هو استخدام الشيء بطريقة مستقلة باعتبار الحارس سيديا له<sup>2</sup>.

خلاصة القول نكون أمام حراسة الشيء، بمجرد اجتماع العناصر الثلاث الاستعمال والتسيير والرقابة، وليس بالضرورة أن تكون هذه السلطة القانونية تستند إلى حق شرعي.

أما الحيازة المادية التي تقوم على مجرد استعمال المادي أو التسيير المادية أو الرقابة المادية، فلا يعتبر فيها الحائز حارسا، وتقوم مسؤولية الحارس على خطأ المفترض، والذي لا يقبل

---

<sup>2</sup> محمد زهدور: المرجع السابق، الصفحة 81.

<sup>1</sup> محمد صبري السعدي: المرجع السابق، الصفحة 233.  
<sup>2</sup> قرار رقم 43237، صادر بتاريخ 14/05/1986، مجلة القضائية، العدد 01، الصفحة 69. منقول عن حمدي باشا، القضاء المدني، دار هومة، الجزائر، 2004، الصفحة 67.

إثبات العكس إلا بإقامة الدليل على أنه مثلا السيارة كانت وقت الحادث قد انتقلت حراستها لشخص آخر بعلم ورضاء المالك وبإذن منه أو رغما عنه كما في حالة سرقة السيارة. ويمكن للحارس أن ينفى المسؤولية عن نفسه تطبيقا للمادة 138فقرة ثانية من القانون المدني الجزائري، وذلك بإثبات أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كحادث فجائي أو قوة قاهرة أو خطأ المضرور أو خطأ الغير<sup>1</sup>.

ويقصد بالقوة القاهرة من الناحية القانونية، هو ذلك الحادث الذي تسببت فيه قوة تفوق قوة الإنسان، بحيث لا يستطيع هذا الأخير أن يتجنبها أو أن يتحكم فيها، كما تتميز القوة القاهرة أيضا بطابع عدم قدرة الإنسان على توقعها، ومن هنا تظهر مميزات القوة القاهرة فهي غير متوقعة على الوجه الطبيعي ولا يمكن دفعها، وعليه فتقديرها متروك لقاضي الموضوع حيث يستنتجها من خلال ظروف وملابسات القضية.

ولقد نص المشرع الجزائري في الفقرة الثانية للمادة 138 من قانون المدني الجزائري على القوة القاهرة والحالة الطارئة كمعيارين مترادفين، فلا يوجد تفرقة بينهما لا من حيث المعنى ولا من حيث الأثر.

و هذا ما أخذ به القضاء سواء -في الجزائر أو في فرنسا- الذي يساوي تماما بين القوة القاهرة والحادث الفجائي ويجعل منهما تطبيقا واحد كسبب أجنبي، وتستعمل الأحكام أيا من التعبيرين رافضة بذلك التفرقة بينهما، فهذا القول يطبق على المسؤولية التقصيرية أما في مجال المسؤولية العقدية فيختلف الأمر<sup>2</sup>.

-عدم إمكان التوقع: يشترط لإعفاء الحارس من المسؤولية عن فعل الشيء أن يكون الحادث الذي وقع غير منتظر وقوعه، ولا يكون الحادث ممكن التوقع بمجرد أنه سبق وقوعه فيما مضى، فقد يقع الحادث في الماضي، ويبقى مع ذلك غير متوقع في المستقبل إذا كان من الندرة، بحيث لا يقوم سبب خاص لوقوعه<sup>2</sup>.

ويشترط عدم التوقع في المسؤولية التقصيرية وقت الحادث، مثال ذلك قيام عاصفة شديدة أدت إلى تحريك السيارة رغم إحكام فرامل اليد التي تمنع حركتها في الظروف العادية، فاصطدمت بسيارة أخرى مملوكة لآخر<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> ففي المسؤولية العقدية هناك فرق ما بين الحادث الفجائي وحالة الطارئة، فالحادث الفجائي لا يمكن توقعه ويستحيل دفعه، بينما الظروف الطارئة يجعل تنفيذ الالتزام مرهقا وليس مستحيلا وهذا ما نصت عليه المادة 107/3 من القانون المدني الجزائري.  
<sup>2</sup> عبد الرزاق أحمد السنهوري: الوسيط في الالتزامات، بدون دار النشر، 1970، الصفحة 878.  
<sup>3</sup> خالد أحمد حسين: النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني البحريني، الطبعة الثالثة، مطبعة البحرين، 2008، الصفحة 308.

ولا مجال للربط ما بين عدم التوقع وانتفاء خطأ الحارس لأن تقدير التوقع كما سبق القول هو معيار موضوعي، فإذا انحرفت سيارة فجأة بفعل الضرورة لتحاش الاصطدام بشخص كان يقطع الطريق عرضاً في موضوع لم يكن سير المشاة منتظماً.

إذا هذا الانحراف الضروري أدى إلى إضرار بالغير بفعل صدمة فلا يكون من خطأ السائق لما انحرف بها في هذا الظرف، غير أنه تبقى المسؤولية مترتبة على حارس السيارة طالما أن الحادث لم يكن بمنشئه غير متوقع بالوجه المطلق<sup>1</sup>.

ولا يكفي لقيام القوة القاهرة أن يكون الحادث غير متوقع، إنما يشترط كذلك أن يكون من المستحيل على الحارس التغلب عليه بوجه طبيعي، وهذا هو الشرط الثاني، وهو معيار موضوعي أيضاً بالنسبة إلى الشخص المسؤول، وعلى الحارس أن يثبت أنه لم يكن بإمكانه أن يتصرف على غير هذه الصورة التي تصرف بها. والاستحالة معناها أن يمنع إفلات الشيء من سلطته ورقابته أو أن يبعده عن دائرة الضرر<sup>2</sup>.

ويجب عدم الخلط ما بين الحادث غير المتوقع وبين النتيجة المترتبة عنه، بحيث هذه الأخيرة تحققت بسبب إهمال الحارس الذي سهل في حدوثه. إذ في هذه الحالة كان بإمكانه أن يتفادى النتيجة لو تصرف كالرجل المعتاد وبالتالي لا يخرج الحادث عن طاقته.

مثلاً سائق السيارة الذي فوجئ برقاق الجليد، فانزلقت وألحقت ضرراً بالغير، بالمقابل كانت طريق سيره تسمح له، بعد المفاجأة بها أن ينحرف إلى طريق جانبية ترابية، وعليه فلا يجوز للسائق أن يتمسك بالقوة القاهرة وإن كانت طبقة الجليد غير منتظرة مادام أنه كان قادراً على أن يتجنب مخاطرها<sup>3</sup>.

ويجب التفرقة بين استحالة دفع حادث وبين الصعوبة في تفاديه، فإن كان باستطاعة الحارس أن يتدارك هذا الحادث الضار أو نتيجته، فلا مجال لوصف الحادث بالقوة القاهرة طالما استبعاده غير مستحيل على الإطلاق، ولم يكن للحارس أن يعجز عن الأعمال غير متعذرة بالوجه المطلق لو ضاعف من الجهد دون أن يبلغ به الأمر حدّ الاستحالة موضوعياً<sup>4</sup>.

<sup>4</sup>عاطف نقيب: نظرية المسؤولية عن فعل الأشياء في مبادئها القانونية وأوجهها العلمية، منشورات عويدات بيروت، 1980، الصفحة 307.

<sup>1</sup>عاطف نقيب: نفس المرجع، الصفحة 308.

<sup>2</sup>يحي أحمد موافي: المسؤولية عن الأشياء، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1992، الصفحة 186. أنظر:

-Arrêt de la Cour de Cassation, deuxième Chambre Civile, 26/03/1934., Gazette du Palais 1934-1-963.

ومن الشروط أيضا لتحقق القوة القاهرة المعفية من قيام مسؤولية الحارس أن يكون الحادث أجنبيا عن الشيء وحارس، وعليه فلا يكون الشيء هو السبب المنتج للضرر، وإن كان هذا الشيء لا يخرج عن دائرة الحادث إذ يعتبر وسيلة لإحداث الضرر فقط، بينما مصدر الحادث عنصر أجنبي أنشأه.

وقد يكون سبب الحادث في السيارة الحالة المرضية للحارس كانهيار عصبي أو ضعف جسماني أصاب السائق أثناء القيادة، وتسبب في حادث للغير.

هل يعتبر مصدر هذا الحادث عامل أجنبي بما أن السائق فقد السيطرة والرقابة على السيارة؟ أجابت محكمة النقض الفرنسية عن هذا السؤال وذلك من خلال قضية تريشال<sup>1</sup> وخلصت أن سائق السيارة أصيب بالصرع فجأة مما أدى إلى حدوث ضرر بالغير فرأت محكمة النقض أن الخطأ الذي وقع من الحارس لا يمكن اعتباره بهذا الشكل قوة القاهرة أي سببا أجنبيا<sup>2</sup>، ويسأل عن الحادث الذي تسببت فيه الحالة المرضية الفجائية.

بعدما تعرضنا إلى حكم القوة القاهرة في مجال المسؤولية عن الأشياء بصفة عامة فهل هذه القواعد العامة تطبق على المسؤولية المدنية عن حوادث المرور؟

يرى الفقه<sup>3</sup> لا يمكن للحارس أو السائق التمسك بالقوة القاهرة لتخلص من المسؤولية إذ يرى أستاذ Tunc أن حوادث المرور تستوجب معالجة خاصة وأنه لا مجال فيها لإعفاء حارس السيارة من التبعية في حالة وجود السبب الأجنبي<sup>3</sup>.

<sup>3</sup>(عاطف النقيب، نفس المرجع، الصفحة 312. أنظر:

-Affaire Trichall , Hebdomadaire Juridique 1965-1-14304.

1) Arrêt de la Cour de Cassation, deuxième Chambre Civile, 26/03/1934, Gazette du Palais 1934-1-963.

2) يحيى أحمد موافي: نفس المرجع، الصفحة 189، راجع تعليق تانك Tunc على حكم محكمة جرنويل 1975/12/06، الأسبوع القانوني سنة 1975-02-180.

3) يحيى أحمد موافي: نفس المرجع، الصفحة 190.

4) عاطف نقيب: المرجع السابق، الصفحة 190.

وبذهب الفقيه ستارك STARCK، أن في سير السيارات ومقتضياته ما جعل الحوادث متصلة بنشاط السائق فلا يمكن إعفاء من المسؤولية بسبب القوة القاهرة، لأن مخاطر الطريق لا تشكل مصدرا خارجيا عنها، لو تحققت. فحركة السير تفترض سائق يتولى سيطرة سيارة تسير على الطريق تكون أو محلا للسير.

وبالتالي لا يكون الحادث الذي يقع في نطاق هذه الحركة وعلى الطريق التي حصل فيها مما يطبق عليه معيار القوة القاهرة، لأنه ليس بذاته عملا خارجيا لا بالنسبة إلى السيارة وإن ظهر فيها عيب لم يكن متوقعا، ولا بالنسبة إلى السائق وإن أصابه عارض مرضي أو عصبي، ولا بالنسبة إلى الطريق وإن كان فيها خلل يشكل عارضا من عوارض السير<sup>4</sup>.

أما فيما يخص محكمة النقض الفرنسية كانت مترددة بخصوص هذه المسألة، فلقد ردت هذه المحكمة إلى القوة القاهرة حادث انزلاق سيارة بفعل تناثر بقع الزيت على الطريق في وقت لم يكن تناثرها متوقعا<sup>1</sup>، ثم عادت المحكمة ذاتها تنفي عن انتشار هذه البقع في الطريق صفة القوة القاهرة<sup>2</sup>.

أما القانون الفرنسي لا يأخذ بالقوة القاهرة في المسؤولية المدنية عن حوادث المرور فالقوة القاهرة (كوارث طبيعية: صاعقة، ثلوج، رعد... الخ) لا تؤدي إلى إنقاص أو حرمان الضحية من التعويض، ما لم يكون هذا الأخير هو المتسبب الوحيد في الحادث، هذا ما جاء به قانون الفرنسي 1985<sup>3</sup>.

ونفس الموقف تبناه المشرع الجزائري وذلك من خلال نص المادة 8 من الأمر رقم 74-15 الذي منح التعويض التلقائي للضحية ولم يأخذ بعين الاعتبار بالقوة القاهرة في المسؤولية المدنية عن

<sup>1</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation, deuxième Chambre Civile, 08/10/1965, Dalloz 1966., Page. 137.

<sup>2</sup>) عاطف نقيب: نفس المرجع، منقول عن نقض فرنسي 1971/04/22 الأسبوع القانوني 1971-4-139.

<sup>3</sup>) Le Bureau Central Français ; La Fédération Française des sociétés d'assurances ; Le fonds de Garantie Automobile ; Le Groupement des Entreprises Mutuelle d'assurances : Ouvrage précité, page. 7.

<sup>4</sup>) ملف رقم 23184 قرار بتاريخ 1981/07/09، نشرة القضاة، المحكمة العليا، عدد 44، الصفحة 103.

<sup>5</sup>) عاطف نقيب: نفس المرجع، الصفحة 365. منقول عن :

-Arrêt de la Cour de Cassation, deuxième Chambre Civile, 07/05/1964.

حوادث المرور، ولقد ذهب المشرع الجزائري إلى أبعد من ذلك حينما منح حق تعويض الضحية غير السائق الضحية تعويض كاملا ولو كان هو المتسبب في الحادث.

و من بين التطبيقات بشأن القوة القاهرة في ظل القضاء الجزائري والفرنسي ما يلي:

-إن تقدير القوة القاهرة من اختصاص قضاة الموضوع بالإضافة إلى أن مجلس القضاء أثبت بأن ثقب طبان العجلة هو من الحوادث العادية التي يجب أن يحتاط لها السائق وذلك بالسير بسرعة عادية و بالتأكد بالاستمرار من عدم تلف طبان عجلات سيارته<sup>4</sup>.

-الحادث الذي يقع نتيجة انفجار في إطار السيارة (العجلة) لا يعتبر في ذاته قوة القاهرة ولا تنفي به المسؤولية وعلى الأخص إذا كانت حالة الكاوتشوك تجعل حدوث انفجار ممكن<sup>5</sup>.

-لا يدخل في نطاق قوة القاهرة أو حادث فجائي، اصطدم طائرة بالزجاج الأمامي للسيارة ولا ما يحدث من مفاجأة قائدها بحيوان هائج يصطدم بها، ولا بدخول نحلة بالسيارة ولسع قائدها، مما قد يترتب عليه ارتبائه وفقد السيطرة على السيارة، إذ أن هذه الأمور جميعها مما يجب حدوثها، وعلى السائق اتخاذ الحذر في القيادة و الوقوف بالسيارة على الفور إثر حصول شيء من هذا القبيل<sup>1</sup>.

-تغطية الطريق بطبقة من الثلج بسبب تجمد الماء والضباب لا يعتبر بصفة عامة قوة القاهرة، إذ أنه وفقا لاعتبارات الجوية يعتبر تكوين هذه الظاهرة مما يمكن توقعه وبالتالي إمكان تفدي أخطارها<sup>2</sup>.

بعدها تعرضنا إلى شرح القوة القاهرة وتطبيقها على المسؤولية المدنية عن حوادث المرور، والتي تعتبر كسبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية عن فعل الأشياء طبقا للمادة 138 من القانون المدني الجزائري، فقد نصت هذه المادة على السبب الثاني والمتمثل في خطأ المضرور والذي يعفي الحارس من المسؤولية باعتباره سببا أجنبيا عن حادث.

ويعتبر خطأ المضرور من الأسباب الأجنبية التي تعفي الحارس من المسؤولية المدنية التي عدتها المادة 138 من القانون المدني الجزائري، والتي يمكن للحارس أن يتذرع بها في دعوى التعويض التي يرفعها ضده المتضرر من فعل السيارة على سبيل المثال، فإذا تمكن الحارس من تقديم الدليل على أن المدعي قد ارتكب خطأ كان له دخل في إحداث الضرر به، كأن يثبت بأن

<sup>1</sup>(عاطف نقيب: نفس المرجع، منقول عن :

-Arrêt de la Cour de Cassation, deuxième Chambre Civile, 21/03/1957.

<sup>2</sup>(عاطف نقيب: نفس المرجع.



التصرفات التي صدرت عن المضرور تتخذ سلوكا غير معتاد، أو جاء مخالفا للقواعد القانونية، أو في شكل إهمال أو تسرع في غير موضعه، وقبول المخاطر مع علمه مسبقا بنتائجها المحتملة، وبناء على ذلك فإنّ خطأ المضرور يعدّ سببا أجنبيا من شأنه أن يؤدي إلى إعفاء الحارس من المسؤولية كليا أو جزئيا.

وقد يكون فعل المضرور عمديا أو غير عمدي، وعلى قاضي الموضوع في مثل هذه الحالة أن يستعين بالمعيار الموضوعي للتمييز بين السلوك الخاطئ و التصرف السوي الذي لا يسري عليه تعريف الخطأ<sup>1</sup>.

وسوف نحاول دراسة هذا السبب من خلال إثارة عدة فرضيات وتحديد مسؤولية كل من المضرور، الحارس.

- قد يستغرق خطأ أحد الطرفين خطأ الآخر، ويتحقق هذا الفرض في حالتين:

الحالة الأولى: أن يفوق أحد الخطأين الآخر في الجسامة، وتتحقق هذه الحالة في صورتين: الصورة الأولى: أن يكون أحد الخطأين متعمدا، إما أن يكون الخطأ صادرا عن المدعى عليه وإما أن يكون خطأ المضرور.

فإذا كان الخطأ المتعمد هو خطأ المدعى عليه كأن يكون هو الذي تعمد إحداث الضرر كانت مسؤوليته كاملة حتى ولو كان خطأ المضرور غير متعمد قد ساهم في إحداث الضرر و مثال ذلك، أن يرى قائد سيارة رجلا كيف البصر يعبر الطريق مزدحما بالسيارات المارة دون قائد أو مرشد فيستخف به وتحذته نفسه أن يصدمه بالسيارة، وينفذ ذلك فيجوز له أن يحتج بأن المضرور قد أخطأ بعبوره الطريق المكتظ بالسيارات دون مساعد، لأن سائق السيارة تعمد أن يلحق أضرار بالمضرور، ولم يكن خطأ المضرور إلا ظرفا استغله السائق في تنفيذ قصده.

الصورة الثانية: أما إذا كان الخطأ المتعمد هو خطأ المضرور نفسه، فإن خطأه يستغرق خطأ الحارس. مثال ذلك أن يستعمل شخص سيارة يقودها سائق ثملا بعد تعاطيه المسكر أو مصابا بانهييار عصبي لم تعد له القدرة على قيادة السيارة، فيكون هذا الشخص قد قبل المخاطر فإذا تسبب له ضرر بفعل السيارة فإن المتضرر يحاسب على خطئه بالإنقاص من التعويض كجزاء لفعله الخاطئ.

<sup>1</sup> (عاطف نقيب: نفس المرجع، الصفحة 326).

كذلك، كمن يلقي بنفسه أمام سيارة تسير بسرعة فائقة بقصد الانتحار، فلا يجوز لورثته أن يحتجوا بالسرعة الزائدة التي كان يسير بها قائد السيارة لكي يستفيدون من التعويض، لأن فعل الانتحار هو المصدر الوحيد للضرر الذي يجب الوقوف عنه ولم يكن خطأ الحارس إلا ظرفاً استغله المضرور لتنفيذ خطته<sup>1</sup>.

**الحالة الثانية:** أن يكون خطأ المضرور مشترك مع خطأ فعل السائق

قد يكون الخطأ المضرور مشتركاً مع خطأ فعل السائق، في هذه الحالة يكون خطأ الذي صدر عن المدعى قد تداخل في إحداث الضرر فكان مشاركاً فيه، فتكون هذه المشاركة ذات أثر في تحديد التعويض. و مثال ذلك، أن تصدم سيارة شخصاً نزل من الرصيف مسرعاً فكان نزوله خاطئاً من غير أن يستغرق هذا الخطأ فعل السيارة أو يحجبه، فتبقى التبعية على حارس السيارة محققة وإنما يكون التعويض الذي يلزم به مخفضاً<sup>2</sup>.

وتجدر الإشارة إلى إن القضاء الفرنسي كان يعتبر أحكامه السابقة لسنة 1934 أن خطأ الذي يصدر عن المضرور يقضي بذاته إلى إعفاء حارس الشيء من المسؤولية كلها<sup>3</sup> ثم غير موقفه، وأصبح يفرق بين خطأ يعفي من التبعية كلها ولو كان وحده هو مصدر الضرر وبين خطأ يعفي من التبعية جزئياً لو كان مشركاً في إحداث الضرر دون أن ينفرد بإحداثه.

ثم ذهبت المحاكم الفرنسية إلى اشتراط خصائص القوة القاهرة في خطأ المتضرر ليكون سبباً في إعفائه من التبعية وهو أن يكون الخطأ غير متوقع وغير ممكن تقاديه فيكون الإعفاء منه كلياً.

وفي هذا المنوال أصدرت محكمة النقض الفرنسية عدة قرارات لتأكيد على الوجهة السائدة في الاجتهاد المذكور، فأوضحت في حكمها الصادر في تاريخ 15/03/1973 على أن حارس الشيء الذي يطلب إعفائه من التبعية كلها أن يثبت أنه استحال عليه تجنب الضرر لوجود سبب أجنبي لم يكن بإمكانه أن يتوقعه ليتجنبه، كخطأ الضحية<sup>4</sup>، وقد حكمت أيضاً<sup>5</sup>، بأن وقوف شاحنة ليلاً وكانت أضوائها منارة والرؤية حسنة والطريق نظيف فصدمتها السيارة من الوراثة فيعتبر فعل

<sup>1</sup> يحي أحمد المواقفي: المرجع السابق، الصفحة 195

<sup>2</sup> عاطف نقيب: المرجع السابق، الصفحة 328.

<sup>3</sup> عاطف نقيب: نفس المرجع، الصفحة 330، منقول عن: تمييز، غرفة العرائض 12/01/1967، دالوز 145، 1، 1967، و تمييز مدني

فرنسي 07/12/1931 مجلة القصر، 323، 1، 1932، -يراجع بهذا الصدد مقال ستارك في الأسبوع القانوني 2339، 1، 1970.

<sup>4</sup> عاطف نقيب: نفس المرجع، الصفحة 332. منقول عن :

- Arrêt de la Cour de Cassation, deuxième Chambre Civile, 15/02/1973. Hebdomadaire

juridique 1973-4-169.

<sup>5</sup> عاطف نقيب: نفس المرجع، الصفحة 333.

سائق السيارة متصف بطابع الظرف الذي لا يمكن توقعه ولا دفعه بالنسبة إلى سائق الشاحنة التي وقع عليها الحادث مما يعفى هذا الأخير من التبعية.

وفي قرار آخر صادر في قضية تتعلق بحادث وقع لشخص صدمته سيارة بعد أن شرع في اجتياز الطريق، وافقت محكمة النقض ذاتها على ما خلص إليه قضاة الاستئناف من أن تصرف المتضرر، هو - غير متوقع - من النوع الذي لا يمكن للسائق أن يتفاداه فكان من شأنه إعفائه من كل تبعية الناجمة عن حراسة السيارة<sup>1</sup>.

ويجدر التنبيه أن محكمة النقض الفرنسية ما برحت متمسكة بموقفها هذا، حتى أنها ذهبت في قرارها إلى حد معادلة خطأ المتضرر بالقوة القاهرة عند وصفها هذا الخطأ<sup>2</sup>.

و الملاحظ أن المشرع الجزائري تبنى الموقف الأخير الذي تبنته المحاكم الفرنسية، ذلك أن إدراج خطأ المضرور بعد القوة القاهرة في نص المادة 138 من القانون المدني الجزائري والتي تقابلها المادة 1384 من القانون المدني الفرنسي، وهذا يؤدي بنا إلى القول أن المشرع الجزائري طبق نفس خصائص القوة القاهرة على الخطأ الواقع من المضرور، وعليه يعفى الحارس من المسؤولية كليا.

أما بالنسبة للقضاء الجزائري، فمن البديهي أنه لو عُرضت عليه قضية يثار فيها خطأ المضرور بخصائص القوة القاهرة فإنه لا يسعه إلا أن يُعفى المدعى عليه، حارس الشيء من التبعية كلها وهذا طبقا للمادة 138 في فقرتها الثانية من القانون المدني الجزائري على شرط واحد فقط لإعفاء حارس الشيء من المسؤولية وهو عدم التوقع، أما بقية الشروط التي ذكرناها "استحالة دفع الحادث، أن يكون الحادث أجنبيا عن الشيء و حارسه" لم تتعرض إليهما المادة سابقة الذكر. و يبقى السؤال المطروح، هل يلتزم الحارس بأن يثبت عدم إمكانية توقع الحادث لكي يدفع المسؤولية على نفسه، دون إلزامه بإثبات بقية الشروط الأخرى والتي نراها مكملة لشرط عدم توقع الحادث.

(5) عاطف نقيب: المرجع السابق، الصفحة 333، منقول عن :

- Arrêt de la Cour de Cassation, deuxième Chambre Civile, 05/06/1971. Hebdomadaire juridique 1971-4-181.

(1) عاطف نقيب: نفس المرجع. منقول عن نقض مدني فرنسي 70/05/11، الأسبوع القاتوني 16590، 2، 1971.

- Arrêt de la Cour de Cassation, deuxième Chambre Civile, 11/05/1970. Hebdomadaire juridique 1971-2-16590.

ولكن ليس بالضرورة أن يكون الضرر الذي لحق المضرور نتيجة قوة قاهرة أو خطئه، فطبقاً لنص المادة 138 من القانون المدني الجزائري يمكن للغير أن يحدث الضرر للمضرور وعليه ترفع المسؤولية عن حارس الشيء، ويصبح للمضرور حق مطالبة الغير بالتعويض.

وانقسم الفقه<sup>1</sup> بخصوص تحديد معنى الغير إلى اتجاهين:

الاتجاه الأول: يذهب إلى تضيق دائرة الغير لتشديد مسؤولية الحارس بتطبيق مجال الإعفاء، فيقرر، أن كل شخص غير المدعى عليه وغير المضرور يعتبر من الغير، إلا أن حارس الشيء لا يمكنه أن يستفيد من الإعفاء إذا كان الفعل قد وقع من أحد الأشخاص الذين يسأل عنهم أو الذين يكونوا أجانباً عن المخاطر التي يتحملها، وعلى ذلك لا يعد من الغير تابع المسؤول أو ابنه أو تلميذه .

ويذهب اتجاه آخر إلى التوسيع في تحديده للغير لتخفيف المسؤولية فيقرر بأنه كل شخص غير الحارس نفسه، وذلك على أساس أن ثبوت خطأ الغير، أي كان، يدل على أن الضرر لا يرجع إلى الشيء. والأثر يترتب أي كانت صفة الغير الذي يستند عليه الحارس والغير يجب أن يكون إنساناً، ففعل الحيوان لا يعد فعلاً للغير .

و نرى الرأي الأول أرجح، لأنه يسعى إلى تحقيق أكبر حماية للمضرور، وهذا التضيق يمنع الحارس بالاحتجاج بعدم مسؤوليته على أساس أن الضرر كان بفعل الغير، حتى يتصل من تعويض المضرور، ونلاحظ أن هذا الرأي يتماشى مع الهدف الذي يسعى إليه الأمر رقم 74-15 وهو توفير أكبر حماية ممكنة للمضرور من حيث تمكينه من حصول على التعويض الذي يقع على عاتق السائق مثلاً باعتباره حارس هذا الشيء دون مراعاة في ذلك خطأ الغير .

إذا كانت القاعدة العامة هو أن المالك يتمتع بسلطة على الشيء الذي يملكه وهي تتمثل في الاستعمال والإدارة والرقابة فتكون الحراسة له، مادامت هذه السلطات تحت سيطرته ولكن قد تخرج هذه السلطة بعناصرها الثلاثة من يد صاحبها كالإعارة، وفي حالة سرقة الشيء .

سوف نحاول عرض بعض الأمثلة على من تنطبق عليهم مفهوم الحراسة:

أولاً: قد يتعدد المالكون للشيء الواحد<sup>2</sup> كسيارة واحدة، فإن الحراسة تكون مشتركة بينهم، ويسألون جميعاً عن الضرر الناجم عنها كما لو كان منهم يمارس عليها السلطة التي تتطلبها.

<sup>1</sup> عز الدين الدناصوري، عبد الحميد الشواربي: المسؤولية المدنية (في ضوء الفقه والقضاء)، الجزء الأول، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004، الصفحة 733.

<sup>2</sup> عاطف نقيب: المرجع السابق، الصفحة 41.

ويأخذ تعدد المالكين للشيء صوراً متعددة وسوف نكتفي بالصورة التي تكون فيها الحراسة منصبة على مركبة ذات محرك أرضي.

و قد يكون مالك المركبة تابعاً منتقلاً يقوم بعرض نماذج عن بضائع لشركة التي تستخدمه. فيقوم باستعمال مركبته الخاصة من أجل تنقله، دون أن يضع المركبة تحت تصرف الشركة التي يعمل بها.

وفي هذه الحالة يبقى التابع هو المالك لسيارته والحارس لها والمسؤول عن الضرر الناشئ عن فعلها ما دامت السيطرة الفعلية على المركبة معهودة إليه ولا يغير من هذا الأمر شيء أن تكون الشركة التي يعمل بها التابع قد خصصت له بدلاً نقدياً كمصاريف التنقل مثلاً، فعلى الضحية في هذه الحالة الرجوع على المؤمن الذي يلتزم بتغطية الضمان على أساس عقد التأمين الذي أبرم ما بين شركة التأمين والتابع مالك المركبة، ولا تقوم مسؤولية الشركة التي يعمل بها التابع.

وقد يتحول السائق التابع للمتبوع إلى حارس السيارة لو خرج بها عن مسارها الأصلي ليستعملها لمصلحته الشخصية، دون الحصول على موافقة مالكها الأصلي، فلو وقع حادث وألحق ضرراً بالغير أثناء استعماله للمركبة فيكون مسؤولاً عن الضرر الذي تسببت فيه. ففي هذا المثال الحراسة انتقلت إلى التابع عن طريق إذن صادر عن المتبوع، ولا يهم ما إذا استعمل التابع المركبة لتحقيق مصلحة خاصة أو تحقيق مصلحة متبوعه كأن يخالف التابع توجيهات متبوعه أو يحول خط السير إلى طريق آخر مراعيًا في ذلك مصلحة المتبوع لأن هذا الاتجاه قد يسهل له الوصول إلى الجهة في أقرب وقت فيقع الحادث .

طبقاً للمادة 4 من الأمر رقم 74-15 فإن شركة التأمين تغطي المسؤولية المدنية للتابع التي آلت له حراسة المركبة بموجب إذن من مالكها.

ثانياً: لقد عرفت المادة 538 من القانون المدني الجزائري الإعارة، بأنها عقد يلتزم بمقتضاه المستعير أن يسلم المستعير شيئاً غير قابل للاستهلاك ليستعمله بلا عوض لمدة معينة أو في غرض معين على أن يردّه بعد الاستعمال.

من خلال نص المادة المذكورة سالفاً، إذا وافق المالك على الإعارة ليستعمل المستعير المركبة في الغرض المستهدف من استعارتها وخلال الفترة المحددة، فإذا ما تسبب المستعير في حادث مرور وألحق ضرراً بالغير، فهذا الحادث تغطيه مظلة التأمين، لأن المستعير أصبح حرساً

بموجب الإذن الذي تحصل عليه بمقتضى عقد الإعارة وبالتالي يخضع لأحكام المادة 4 من الأمر المذكور أعلاه مع مراعاة طبيعة الإذن الممنوح من طرف مالك المركبة ذات محرك.

ثالثا: كما أشرنا سابقا أن الحراسة تلازم من تجمعت له السلطة التي وُصفت، سواء استندت إلى وضع مشروع أو لم تستند، فيقود هذا المبدأ إلى أن الشخص الذي يستولي على المركبة وينفرد باستعمالها من غير رضا المالك أصلا يصبح الحارس المسؤول عن المركبة<sup>1</sup>، فإذا ما تسبب في حادث مرور وألحق ضررا بالغير فلا تقوم مسؤولية المالك الأصلي ولا يغطي التأمين هذا الحادث. ويسأل السارق على أساس المسؤولية الشخصية طبقا للمادة 124 من قانون المدني الجزائري.

رابعا: أما بالنسبة للإيجار، إذا أبرم عقد إيجار وكان هذا الأخير واقع على مركبة ذات محرك، فإن مستأجر المركبة ذات محرك يكون هو الحارس لها مادام عقد الإيجار يعطيه حق استعمالها بصفة مستقلة دون تدخل من المؤجر. وفي مثل هذه الحالة لا تثير إي إشكالية، لأنه سوف يكتسب صفة السائق طبقا لنص المادة 4 من الأمر رقم 74 / 15 وهذا ما أكدته المادة 12 من الأمر رقم 09-03 أين نصت على قيام مسؤوليته المدنية و الجزائرية عن المخالفات التي يرتكبها في مجال حوادث المرور.

ولقد أورد المشرع الجزائري استثناء على هذه القاعدة في المادة 100 فقرة ثانية من نفس الأمر أين ألقى على عاتق مستأجر المركبة المسؤولية المدنية فقط دون قيام مسؤوليته الجزائرية وهذا في حالة ارتكابه مخالفات تتعلق بالتنظيم الخاص بوقوف السيارات ويستطيع دفع هذه المسؤولية عن نفسه بإثبات وجود قوة قاهرة، أو تقديم معلومات تسمح بالكشف عن المرتكب الحقيقي للمخالفة.

أما المسألة التي تثير الجدل، في حالة تأجير المالك سيارته مع الإبقاء على سائقها قائما لقيادتها<sup>2</sup>.

القاعدة العامة المالك الذي احتفظ لنفسه بالحق في توجيه السائق التابع له يبقى الحارس لسيارته طالما يمارس هذا الحق، وإذا أصبحت السيارة بيد من استأجرها ورضي بالسائق ليعمل عليها ويتلقى التوجيهات من مالكيها التي يقتضيها عمله عادة، وعليه لا يعتبر المستأجر في هذه

<sup>1</sup>عاطف النقيب: المرجع السابق، الصفحة 59.  
<sup>2</sup>محمد لبيب شنب: المسؤولية عن الأشياء، دار النهضة العربية، بيروت، 1957، الصفحة 108.

الحالة الحارس المسؤول عن المركبة ذات محرك، غير أنه يكتسب صفة الحارس إذا صار سائقا للسيارة يقودها تحت إشرافه بصفة منفردة دون تدخل مالك المركبة ذات محرك.

ولتحديد سلطة المؤجر والمستأجر على السائق التابع للمالك يجب الرجوع إلى الاتفاق المبرم بينهما وإلى الملابس والظروف المحيطة بالعقد والتي أدت إلى تنفيذ ذلك العقد وإلى طبيعة العمل الذي من أجله تم الاتفاق على هذا الإيجار.

ومن المسلم به أن المؤجر يبقى حارسا للسيارة إن كان قد احتفظ لنفسه في عقد الإيجار بحق توجيه السائق فيما يتصل بصيانة المركبة وقيادتها وأخذ على مسؤوليته مصاريفها.

وإذا كان الإيجار لفترة زمنية ومحدد العمل (إيجار عرضي) مع بقاء السائق عاملا عليها، فهذا يعني أن المؤجر احتفظ لنفسه بالحراسة ويكون مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن أي حادث تسببت فيه مركبته المؤجرة.

أما إذا كان الإيجار لفترة طويلة وكانت الملابس المحيطة بالعقد وتنفيذه تستلزم على المستأجر بسط سلطته الكاملة على السائق من إصدار توجيهات وأوامر تتعلق بالعمل، ففي هذه الحالة تنتقل الحراسة للمستأجر ويكون مسؤولا عن الحوادث الناجمة عن المركبة ذات المحرك التي هي تحت سلطته.

وإذا حدث خلاف بين المؤجر والمستأجر حول تحديد المسؤولية، فيكفي الرجوع إلى العقد لاستخلاص رغبة المؤجر في نقل الحراسة أو عدمها دون الرجوع إلى ظروف تنفيذه.

غير أنه لو كان مالك المركبة ذات محرك قد أجراها لرحلة محدودة الزمن والمكان مع إبقاء السائق تحت سلطته، غير أن المستأجر سار بها في وجهة أخرى متنافية مع العقد، ووافق السائق على هذا الخروج، فإن المستأجر يكون بموقفه هذا قد جعل من السائق تابعا عرضيا له ومن نفسه صاحب السلطة على المركبة ذات محرك وإدارة و توجيهها، ويكون في هذه الحالة قد نقل الحراسة إليه بوجه فعلي على المدى الزمني الذي استمر فيه ذلك المسلك منه<sup>1</sup>.

وعليه يكون المستأجر مسؤولا عن الأضرار التي تحدثها المركبة ذات محرك ويغطيها التأمين، طبقا للمادة 4 من الأمر رقم 15-74 ولكن لا بد الأخذ بعين الاعتبار الطبيعة القانونية للإذن الممنوح من طرف المؤجر مالك المركبة ذات محرك للمستأجر، لأن بموجبه يحدد هل الحراسة بمقوماتها الثلاثة أصبحت في يد المستأجر أو احتفظ بها المؤجر لنفسه حسب الفرضيات التي تطرقنا إليها سابقا.

<sup>1</sup>(عاطف نقيب: المرجع السابق، الصفحة 53).

خامسا: في بعض الأحيان يحدث الضرر بفعل السيارة، في حالة كون عجلة قيادتها في يد تلميذ يجلس إلى جانب معلمه Le moniteur، السؤال الذي يطرح من يأخذ صفة الحارس المعلم أو التلميذ؟

كان القضاء الفرنسي دائما يميل إلى تحميل المعلم مسؤولية الضرر الذي يحدث أثناء تعلم القيادة لاسيما إذا كان هذا المعلم محترفا، هذا بهدف التوفير للمضروب السبيل إلى التعويض، بخلاف التلاميذ، بل أن القضاء الفرنسي كان يسعى إلى تحقيق ضمان حصول المضروب على التعويض عن طريق تحصيل معلم القيادة لاسيما المحترف<sup>1</sup>.

الملاحظ أن القضاء الفرنسي كان يطبق القانون بشكل غير سليم، و بالأخص في أحكامه القديمة. فهو على سبيل المثال، جعل في بعض أحكامه من المعلم متبوعا وحمله أخطاء التلميذ بمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه ولا تقوم هذه المسؤولية إلا في الحالة التي يكون فيها المعلم غير محترف، كأن يكون مثلا قريبا للتلميذ أو صديقا له أو ما يسمى بالمعلم العرضي.

ولكن في حقيقة الأمر العلاقة التبعية التي تقتضيها هذه المسؤولية غير متوافرة، فحتى مع التسليم أن المعلم يوجه التلميذ ويراقبه ويشرف عليه فإن سلطته في ذلك لا تستهدف مصلحة التلميذ في حين أن العلاقة التبعية التي من شأنها أن تقيم مسؤولية المتبوع عن فعل تابع ينبغي لها أن تكون مستهدفة نفع المتبوع نفسه<sup>2</sup>.

متماشيا مع ميل القضاء الفرنسي إلى تقرير مسؤولية معلم القيادة، نجده تدفعه رغبة واضحة في القول بأن حراسة السيارة تثبت له، دون التلميذ، وهذا الاتجاه لقي تأييدا من طرف مجموع الفقهاء في فرنسا.

ولتحديد الشخص الذي تثبت له الحراسة على السيارة، أثناء القيادة عليها يستلزم الأمر التفرقة بين فرضين أساسيين (الأول) أن يتعلم التلميذ القيادة على سيارة المعلم. و(الثاني) أن يتعلم التلميذ القيادة على سيارة من عنده<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> عبد الفتاح عبد الباقي: المسؤولية التقصيرية عن حوادث المرور وغيرها من الأشياء الخطرة تأسيسا على حراستها وعلى مباشرة الضرر أثناء استعمالها، محاضرات في مادة القانون المدني مع التعمق في دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص، جامعة الكويت-كلية الحقوق والشريعة، 1972-1973، الصفحة 226.

<sup>2</sup> عبد الفتاح عبد الباقي: المحاضرة، نظرية الالتزام في القانون المعاصر وفقا للقانون التجاري الكويتي، الجزء الأول، بدون تاريخ النشر، البند 2960.

<sup>3</sup> عبد الفتاح عبد الباقي: المسؤولية التقصيرية عن حوادث المرور وغيرها من الخطيرة تأسيسا على حراستها و على مباشرة الضرر أثناء استعمالها، المرجع السابق، الصفحة 226.



الفرض الأول: التلميذ يتعلم القيادة على سيارة المعلم، إذا كان تعليم القيادة حاصلًا على سيارة المعلم، سواء أكان مالكا لها أو مستأجرا أو مستعيرا لها أو له سلطة عليها بأي صفة أخرى، فإن حراسة المركبة بحسب الأصل تكون للمعلم دون التلميذ.

المعلم هو الذي لديه السلطة أو السيطرة الفعلية على السيارة، قبل بدء الدرس، ولا يحول دون استمرار سيطرته عليها ولو كانت عجلة القيادة بين يدي التلميذ، فهذا الأخير لا يقود سيارة ذات مقود مزدوج إلا تحت إشراف المعلم ورقابته وتوجيهه، وإن كان للتلميذ القدر اليسير من مظاهر السلطة الفعلية على السيارة، الذي تتمثل في تحريكها و توجيه سيرها، و لا يمارسها بصفة مستقلة<sup>1</sup>.

أما إذا خالف التلميذ أوامر وتوجيهات المعلم، وعصاه عصيانا تاما وتسبب في ضرر للغير، في مثل هذه الحالة تنتقل الحراسة إلى التلميذ المتمرد فهو هنا يعتبر في حكم السارق وتقوم مسؤوليته الشخصية.

وعليه تثبت الحراسة للمعلم في الحالة التي يعمل فيها مستقلا لحساب نفسه. أما إذا كان المعلم يعمل كمستخدم في مدرسة لتعليم السياقة، فإن الحراسة لا تكون له، وإنما تنتقل إلى الشخص الذي يعمل لصالحه، و المعلم يعتبر في هذه الحالة تابعا لمخدومه.

وليس من الضروري أن يكون تعليم قيادة السيارة مقابل أجر، فقد يحصل مجانا، وفي هذه الحالة يكون المعلم، المنتطوع للقيام بها، حارسا للسيارة أثناء التعليم الجاري على يده وتحت رقابته<sup>2</sup>. كما يستوي أن يكون القائم بتعليم القيادة معلما محترفا، أو معلما عرضيا يتولى التعليم على سبيل المجاملة مدفوعا بعلاقة القرابة أو الصداقة.

الفرض الثاني: إذا كان التلميذ يتعلم القيادة على سيارة من عنده، سواء أكان مالكا لها أو مستأجرا أو مستعيرا إياها، أم له سلطة عليها لأي سبب آخر. فإن تحديد من تكون له الحراسة عليها أثناء التعليم أهو التلميذ أم المعلم؟ مسألة لا تخلو من الدقة، فالفرض هنا أن الحراسة على السيارة، قبل بدء الدراسة ثابتة للتلميذ، فهل تنتقل، خلال هذا الدرس، إلى المعلم ثم تعود إليه ثانية بعد انتهائه؟

1) La leçon de conduite et la responsabilité civile qui découle, note. Vernon , sous la direction de Loussouan publié dans l'ouvrage « L'automobile en droit privé. », sans date, page.1176.

<sup>2</sup> عاطف نقيب: نفس المرجع، الصفحة 58.

الجواب يرتكز على تحديد أي من التلميذ أو المعلم، تكون له المظاهر الغالبة في السيطرة الفعلية على السيارة. وهذا الأمر ليس بالسهل اليسير. فكل منهما يباشر على السيارة سلطات معينة. فسلطات أي منهما أقوى و أكبر من سلطات الثاني؟<sup>1</sup>

لا شك أن الحكم هنا يختلف باختلاف ظروف كل حالة. ولكن إذا أدخلنا في الاعتبار الحالة العادية، فإن المعلم يتسلط على السيارة من الناحية الفنية، فهو الذي يوجه التلميذ ويشرف عليه و يراقبه في استعمالها.

ومن الناحية آخر، يتسلط التلميذ على السيارة من ناحية سماحه للمعلم بأن يعلمه عليها. وهو يستطيع أن ينهي الدرس في الوقت الذي يريده، فضلا عن ذلك هو الذي يتولى قيادتها، وإذا كانت القيادة بإشراف وتوجيه ورقابة المعلم فإذا كان ذلك، فأى السلطتين أغلب وأكبر على السيارة أهي سلطة المعلم، أم هي سلطة التلميذ؟

انقسم الفقه بخصوص هذه المسألة إلى فريقين:

**الفريق الأول:** غلب سلطة التلميذ، إذ تبقى الحراسة ثابتة له دون المعلم، وحثتهم في تقرير هذا الحكم أن المعلم وإن كان من الناحية الفنية سيدا، بل موجهها للتلميذ في استعماله السيارة، إلا أنه من ناحية سلطته المادية على السيارة المملوكة لتلميذه، لا يتمتع بالاستقلال اللازم لثبوت الحراسة له. إذ أن تواجده هو ذاته في السيارة مرتبط برضاء التلميذ صاحب السيارة. والحراسة على الشيء هي سيطرة مادية موضوعية، وليست سيطرة فنية<sup>2</sup>.

**الفريق الثاني:** التلميذ يكون حارسا على سيارته قبل مباشرة تعلمه، فإن المعلم الذي تولى تدريبه يصبح الحارس للسيارة طيلة الفترة التي يستغرقها هذا التدريب فعليا، فيكون انتقال الحراسة إليه بالقدر الذي يستلزمه عمله وفي غايته، بينما يبقى التلميذ صاحب السيارة حارسا لبنيتها إن رجع الضرر إلى عيب فيها<sup>3</sup>.

أما القضاء الفرنسي وعلى رأسه محكمة النقض<sup>4</sup>، يميل إلى الأخذ بالرأي الثاني الذي قرر ثبوت الحراسة للمعلم، ويؤيد الفقه الفرنسي هذا الرأي بدوره<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> عبد الفتاح عبد الباقي: المسؤولية التصويرية عن حوادث المرور وغيرها من الأشياء الخطرة تأسيسا على حراستها و على مباشرة الضرر أثناء استعمالها، المرجع السابق، الصفحة 229.

<sup>2</sup> محمد لبيب شنب: المرجع السابق، الصفحة 970.

<sup>3</sup> عاطف نقيب: المرجع السابق، الصفحة 57.

<sup>4</sup> Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile. 15 octobre 1954, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, numéro. 1954-2-212.

ونرى الرأي الثاني هو الأصوب، لأن خطأ التلميذ إذ وقع أثناء تعلم القيادة بسيارته ما هو إلا امتداد لتقصير أصلي للمعلم، لأن التلميذ لا يجيد القيادة بمفرده فاستعان بمعلم يوجهه، فإذا أغفل المعلم في رقابته وتوجيهه أثناء الحركة فمن المفروض تقوم مسؤوليته ولا يهم من كانت بيديه السلطة المادية والموضوعية، أما إذا كان بالسيارة خلل وكان هذا الأخير مصدر الضرر في هذه الحالة يسأل التلميذ عن هذا العيب الفني، من المفروض أن يكون قد أجرى فحصا تقنيا على سيارته قبل التعلم عليها، وبالتالي هذا الخلل يخرج عن إرادة المعلم.

تجدد الإشارة أن المشرع الجزائري جاء بموقف مغاير، إذا استعملت المركبة المؤمن عليها من طرف المكتتب لإعطاء دروس في القيادة لأصوله أو لزوجه أو لفروعه البالغين السن المطلوبة للامتحان الخاص برخصة السياقة وتسبب أحد هؤلاء الأشخاص في ضرر للغير أثناء درس في القيادة فإن الضمان يغطي هذا الضرر<sup>2</sup>.

خلاصة القول، أن الحراسة على السيارة التي نحن بصددتها، تنتقل إلى المعلم، أثناء التعليم فهي لا تنتقل إليه، بطبيعة الحال، إلا في حدود ما تكون له عليه من السيطرة على التلميذ، وواضح أن سيطرته هذه تقتصر على ما يدخل من السيارة في مجال استعمالها أو السلوك، دون حراسة الهيئة أو التكوين التي تبقى للحارس الأصلي.

ونتطرق إلى نقطة أخرى وهي الحراسة أثناء إجراء امتحان القيادة، في مثل هذه الحالة من هو الحارس، هل التلميذ أو الممتحن؟

الأمر يختلف إذا كان الذي يجلس إلى جوار قائد السيارة هو الشخص الذي يعهد إليه إدارة المرور، لاختبار درجة كفاءته في القيادة، تمهيدا لمنحه رخصة السياقة.

المهمة هذا الشخص تختلف اختلافا أساسيا عن مهمة المعلم. فهو لا يوجه قائد السيارة ولا يراقبه ولا يشرف عليه في القيادة. دوره تقتصر على التعرف على درجة إتقان الممتحن للسياقة، بحيث يترك الحرية للتلميذ إتيان القيادة (كأن ينحرف بها أو يسير بها إلى الخلف... الخ) في الوقت المناسب وبالطريقة الملائمة بل إن اختيار الوقت والطريقة الملائمة لإجراء الحركة المطلوبة تدخل في مقومات التقدير ذاته، ولو يطلب منه القيام بهذه الحركات.

<sup>1</sup>)Mazeud(H et J.) et Chabas .F : Leçon de droit civil. Obligation, Théorie , Tome2, 9<sup>ème</sup> édition., Montchrestien 1998. ,page1176. Savatier, Traité de La responsabilité civile, en droit Français, Tome1, édition L,1951GDJ page.369. Veron, Ouvrage précité, page.10.

<sup>2</sup>(الشركة الوطنية للتأمين للسيارات-الشروط العامة لعقد التأمين،الصفحة13.

الحراسة تبقى في يد التلميذ طالب إجازة القيادة، ولا تتأثر بوجود الممتحن بجانبه، إذ لا تنتقل الحراسة إليه، ويمتد هذا الحكم بطبيعة الحال إذا كان الامتحان يجري على سيارة التلميذ (طالب الإجازة) أو سيارة المعلم، ويسري أيضا هذا الحكم عليه، حتى ولو كان المعلم موجودا بجانبه في السيارة إذ يعتبر المعلم هنا قد تخلى مؤقتا عن سيطرته لتلميذه، لإجراء الامتحان عليها. ولا يعدو دوره فيها أكثر من مجرد متفرج<sup>1</sup>.

بعدما حددنا مفهوم الإذن والحراسة بصورة وجيزة حسب ما جاء في المادة 4 من الأمر رقم 74-15، سوف نحاول تحديد الأشخاص الذين ينطبق عليهم التأمين الإلزامي وذلك من خلال المادة المشار إليها أعلاه.

#### الفرع الثاني: الأشخاص المستفيدين من التعويض

لقد نصت المادة الأولى من الأمر رقم 74-15 على أن: "كل مالك مركبة ملزم بالاكنتاب في عقد التأمين يغطي الأضرار التي تسببها المركبة للغير.....".

المادة 8 من نفس الأمر نصت على ما يلي: "كل حادث سير سبب أضرار جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها، وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث..... الخ".

من خلال المادة 8 المبينة أعلاه، فإن المؤمن له (مالك المركبة، مكتتب العقد، كل شخص آلت إليه حراسة المركبة أو قيادتها بإذن) يشملته حق الاستفادة من التعويض دون أي قيد أو شرط، وهذه القاعدة التي نص عليها المشرع الجزائري في الأمر رقم 74-15 جاءت مخالفة للقاعدة العامة المنصوص عليها في قانون التأمين الجزائري، التي تجعل المؤمن له لا يستفيد من التعويض لأن المؤمن يضمن مسؤولية تجاه الغير، ولقد ذهب المشرع الجزائري إلى أبعد من ذلك ووسع من دائرة الأشخاص الواقعيين تحت رقابة المؤمن له، و من بينهم السائق المسؤول عن الحادث الذي تربطه بالمؤمن له علاقة تبعية مع مراعاة الاستثناء الوارد في المادة 13 من الأمر رقم 74-15.

الملاحظ أن الحل الذي جاء به المشرع الجزائري يدعو إلى التساؤل على أي أساس يتم تعويض المؤمن له، فلا يوجد مسؤولية قانونية يكون فيها الشخص مسئولا تجاه نفسه.

<sup>1</sup> (عبد الفتاح عبد الباقي): المسؤولية التقصيرية عن حوادث المرور وغيرها من الأشياء الخطرة تأسيسا على حراستها و على مباشرة الضرر أثناء استعمالها، المرجع السابق، الصفحة 230.

من هذه الناحية يبدو أن المشرع الجزائري قد بالغ في الأخذ بالاتجاه الاجتماعي لحماية الضحايا، فهذا الموقف سوف يخلق لشركات التأمين الوطنية مشكل عدم توازن المالي بين المداخيل التي تحصل عليها من المؤمن لهم في شكل أقساط التأمين والمبالغ المالية التي تخصصها للتعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور.

أما شركات التأمين الخاصة التي نشأت في ظل القانون الجديد أصبحت تتعامل مع هذا النوع من التأمين تعاملًا يطبعه الحذر الشديد ولا يمكنها الإقبال عليه إلا بالقدر الذي يضمن لها الحصول على الفارق (الفائدة) وفقا لقواعد المنافسة، وعليه فعلى المشرع الجزائري أن يعيد صياغة هذه المادة على الأقل من هذا الجانب.

أما المادة الأولى من الأمر رقم 74-15 تطرقت إلى فئة يشملها حق الاستفادة من التعويض عن الضرر الناتج عن حوادث المرور، و تتمثل هذه الفئة في الغير.

الفرع الثاني: الأشخاص المستفيدة من التعويض

تتمثل هذه الفئة في الغير والمشاة:

الأول) فئة الغير المستفيدة من التعويض:

وتجدر الإشارة أن المشرع الجزائري لم يعط مفهوما لمصطلح الغير، نظرا لصعوبة وضع تعريف مباشر ومحدد لهذا المصطلح، وفضل تحديد مدلولها عن طريق الاستبعاد حيث اكتفى بتحديد الأشخاص الذين تغطيهم مظلة التأمين وذلك في المادة 8 من الأمر رقم 74-15، مما يكشف بمفهوم المخالفة عن شمول التأمين لمن عداهم من الأشخاص وعليه فإن الغير المستفيد من التأمين هو كل من لم يستبعده القانون بنص صريح مثل ما نصت عليه المادة 15 من نفس الأمر، المادة 14 من نفس الأمر ومن ثم فيقصد بكلمة الغير في الأمر رقم 74-15 ذلك الشخص المتضرر من حادث مركبة ذات محرك أرضي الذي لم يكن راكبا فيها وقت الحادث، ولم يكن هو المسؤول عن الحادث مسؤولية مباشرة جزائية أو مدنية<sup>1</sup>.

أما بالنسبة للمشرع الفرنسي فلقد سلك موقفا مغايرا تماما لموقف المشرع الجزائري نص القانون الفرنسي على أن الغير هو وحده المستفيد من الضمان، ولكن ماذا يقصد المشرع الفرنسي من كلمة الغير؟

حدد المشرع الفرنسي مفهوم الغير عن طريق الاستبعاد من التعويض، وذلك من خلال نصوص المادتين الأولى والثانية من قانون 1959 الصادر بتاريخ 7 جانفي 1959، وكذلك المادة

(1) عبد العزيز سعد: المرجع السابق، الصفحة 155.

القديمة 8/211 من قانون التأمين الفرنسي، استثنى جبر الأضرار التي تلحق بكل من المكتتب، المالك والحارس والسائق المرخص له، والعامل وممثل الشخص المعنوي إذا ما تعرضوا لحادث مرور وقت أداء الخدمة فلا يعتبرون من الغير، حسب ما جاء في المادة 6/211 من قانون التأمين الفرنسي.

وأضافت المادة 1/211 من نفس القانون إلى القائمة السابقة، الأضرار التي تلحق بعائلة سائق المركبة، الزوج، الأصول والفروع ولكن بشرط أن يكونوا متواجدين بالمركبة وقت الحادث، والعامل، (لم يشير هذا الاستثناء إلى الحواشي ولا إلى أقارب المؤمن له الغير مسؤول عن الحادث ولا إلى الخلية التي تتمتع بمركز قانوني أحسن من الزوجة لأنها تعتبر من الغير)، في قضية<sup>1</sup> Charoy المشهورة (التي كانت هي السبب في إعادة النظر في التشريع الفرنسي بخصوص استبعاد أعضاء عائلة السائق من التعويض). توفيت زوجة السائق وتعرض كل من السائق (الزوج) وأبنائه الاثنين إلى جروح بالغة الخطورة نتيجة تصادم مشترك بسبب مجهول، وحكم على السائقين بدفع تعويض كامل للأبناء بالتساوي، فرغ مؤمن الخصم دعوى الرجوع طبقاً لمبدأ الحلول على السيد Charoy الذي أدين بجانب السائق الآخر على أساس أن الأبناء مستثنون من الضمان، وعلى الأب الذي يعتبر مسؤول عن الحادث كذلك أن يتحمل هذه النفقات من إرثه الشخصي.

و حسب ما جاء في المواد السابقة، كل شخص له رابطة مع المؤمن له ومهما تكون نوع العلاقة، وتعرض لحادث مرور فلا يمكن اعتباره من الغير في ظل نصوص التشريع الفرنسي. ويجدر التنويه بأن المشرع الفرنسي وسع من مجال الاستثناءات، بحيث شملت كل الأشخاص الذين يتم نقلهم بمركبة المؤمن له.

وأمام هذه الشمولية في مجال الاستبعاد، تدخل القضاء الفرنسي وحاول تضيق من فحوى نص المادتين من قانون 1959، بمختلف الأوجه، فصدر قرار مشهور في 20 أوت 1976 وأضيفت إلى النص شروط تتعلق بالاستثناء لم يتم إدراجها في نص المادة 6/211 من قانون التأمين الفرنسي.

وحسب قرار محكمة النقض يستثنى من نص المادة 6/211 من الضمان مكتتب العقد مالك المركبة، وكل شخص لديه حراسة أو قيادة مركبة بموجب ترخيص ولكن بشرط أن يتعهد

<sup>1</sup>) Yvon Lambert-Faivre Ouvrage précité., page.544.

-Affaire Charoy. Arrêt de la Cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile; 17 mars 1976, Juris-Classeur Périodique. 1977.II.18550.

بالمسؤولية أو يكون موجودا ضمن الصنف المشار إليه في المادة 8/211<sup>1</sup>. إذن إذا لم يتعهد أي من هؤلاء الأشخاص (المواد 6/211) بمسؤوليته في عقد التأمين، فإذا ما تعرض لحادث مرور يعتبر من الغير وبالتالي يستفيد من التعويض، كما اعتبرت عائلة السائق من الغير.

وبالفعل تدخل المشرع الفرنسي في تاريخ 7 جانفي 1981 وأضاف فقرة رابعة للمادة 1/211 من قانون التأمين الفرنسي تنص على ما يلي: "أعضاء عائلة السائق أو المؤمن له يعتبرون من الغير".

الملاحظ أن النظرة القانونية في ظل التشريع الفرنسي تحولت بصفة إيجابية لصالح هذه الفئة، أين اعتبرت أعضاء عائلة السائق أو المؤمن له مثل الغير ويستفيدون من التعويض الكامل عن الأضرار الجسمانية التي يتكبدها من جراء حادث مرور، وهذا يشكل تطورا كبيرا بالمقارنة مع التأمين عن الأضرار المادية، فالتعويض عنها يكون محدد بمبلغ جزافي في أغلب الأحيان<sup>2</sup>.

وتجدر الإشارة أن توجيهات مجلس الأوروبي الصادرة بتاريخ 30 ديسمبر 1983 أوجبت إلزامية ضمان أقارب السائق ونصت المادة الثالثة على ما يلي: "إذا كانت المسؤولية المدنية إلزامية في الكارثة، فإن أعضاء السائق (أفراد عائلته) أو أي شخص آخر لا يمكن استثنائهم من الضمان أو من فائدة التأمين بسبب الرابطة العائلية إذا ما تعرضوا لأضرار جسمانية"<sup>3</sup>.

و تطورت الأمور بعد ذلك بفضل المرسوم رقم 83-482 الصادر بتاريخ 1983، الذي ألغى من المادة 211 من قانون التأمين الفرنسي الفقرة السادسة، و بموجب هذا المرسوم الاستبعاد انحصار على السائق المسؤول فقط، ولكن مالك المركبة سواء تعرض لجروح أو توفي نتيجة حادث مرور خارج المركبة أو كان مجرد راكب فيها. فيعتبر من الغير وبالتالي يستفيد من التعويض عن الأضرار الجسمانية على الأقل.

<sup>1</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation, La premier Chambre Civile, 02/01/1976., numéro 75.11.172 Dalloz. 1977, Jurisprudence., page. 293, note. G. Dury.

<sup>2</sup>) Propriétaire Souscripteur ; exclusion des dommages matériels : Amouroux. H.V., «L'indemnisation des véhicule en crédit-bail et l'étendue du préjudice réparable », Gazette du Palais., 12 décembre 1990, page. 9 ; Arrêt de la cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 24 octobre 1990, Juris-Classeur Périodique. 1991.II.21769 ; note Barbiéri (propriétaire victime tué à l'extérieur de son véhicule ; indemnisation des héritiers pour dommage corporel ; exclusion des dommages matériels).

<sup>3</sup>) Yvon Lambert- Faivre : Ouvrage précité., page. 555.

أما الأضرار المادية التي تصيب المكتتب أو المالك و المعهودة إلى سائق المركبة بأية صفة كانت، لا يغطيها التأمين الإلزامي على السيارات، وإنما تخضع لتأمين خاص بالأشياء وهذا طبقا للمادة 211-8-4 من قانون التأمين الفرنسي.

كما ألغت المادة 3 من المرسوم رقم 83-482 الصادر بتاريخ 9 جوان 1983 استبعاد الممثل القانوني للشخص المعنوي مالك المركبة المنصوص عليه في المادة 211/8 من قانون التأمين الفرنسي، و أخضعتة للضمان باعتباره من الغير<sup>1</sup>.

أما مسألة التلميذ الذي يأخذ دروس لتعليم القيادة أو في فترة الامتحان لنيل رخصة السياقة وذلك بواسطة مركبة ذات محرك أرضي تابعة لمؤسسة السياقة المعتمدة من طرف الجهات المعنية، فهل يعتبرون من الغير وبالتالي يغطيهم التأمين الإلزامي على السيارات؟

بالرجوع إلى القانون رقم 99-505 الصادر بتاريخ 18 جوان 1999 (الجريدة الرسمية 19 جوان 1999)، وضح الأمر وذلك بتوسيع مجال الفقرة الخامسة للمادة 211-1 من قانون التأمين الفرنسي، أين وضع عدة احتمالات و اعتبره من الغير، وعليه يستفيد التلميذ من مظلة التأمين ويكون محمي متى كان المؤمن له المسؤول عنه محترفا بمعنى الكلمة، لأن النص إشارة إلى مؤسسات التكوين المعتمدة، وعليه فلا بد أن يكون المعلم محترفا في هذا المجال و ليس شخص عاديا يعهد إليه إعطاء دروس السياقة برفقة التلميذ لأن النص إشارة إلى مؤسسات التكوين المعتمدة.

وعزز المشرع الفرنسي هذه الحماية وذلك من خلال المرسوم الصادر بتاريخ 26 ديسمبر 2000، إذ نص في أحكامه على أن العقد الذي يبرم ما بين المترشح للحصول على رخصة السياقة و المؤسسة تعليم السياقة، يجب أن يحتوي على اسم الشركة ورقم وثيقة التأمين موقعة من طرف المؤسسة وهذا استجابة لإلزامية التأمين وتطبيقا لنص المادة 211-11 من قانون التأمين الفرنسي<sup>2</sup>.

ولقد تبني المشرع الجزائري نفس الموقف بخصوص هذه المسألة، فبالرجوع إلى الأمر رقم 74-15 نلاحظ أن المشرع الجزائري لم يستثني حوادث المرور التي تتسبب فيها سيارات تابعة لمدارس تعليم السياقة، كما اشترط أن يكون المعلم محترفا لأنه يخضع لتأطير داخل مؤسسات

<sup>1</sup>) Yvon Lambert- Faivre : Ibidem.,page.554.

<sup>2</sup>) Dalloz. numéro2000-1335.26 décembre2000, Journal Officiel 30 décembre.



معتمدة في تكوين معلمي سيطرة السيارات، حسب ما جاء في المادة 61 من قانون المرور الجزائري وكذا المادة 1/3 من المرسوم رقم 03-262<sup>1</sup>.

نلاحظ أن التلميذ يدخل في مضمون أحكام المادة الأولى من الأمر رقم 74-15 ويعتبر من الغير إذا ما تعرض لحادث مرور في فترة التكوين وكان برفقة المعلم المحترف تابع لمؤسسة معتمدة.

إن من خلال تحديد مفهوم الغير، في ظل التشريع الجزائري والفرنسي، فالنتيجة التي توصلنا إليها أن المشرع الجزائري جعل حق الاستفادة من ضمان التأمين عام شامل يستفيد منه كل ضحية تعرضت إلى:

1) حادث مرور يقع على طريق مفتوح للسير بواسطة مركبة ذات محرك أرضي حسب مفهوم الأمر 74-15.

2) سبب للضحية أضرارا جسمانية.

تلك هي الشروط الواجب توافرها حتى يتسنى لنا تطبيق الأمر رقم 74-15، فيستفيد الضحية أو ذوي حقوقه من التعويض، وجعل المشرع الجزائري هذا الحق عاما وذلك من خلال توسيعه من دائرة الأشخاص المستفيدين من التعويض فأدخل ضمن هذه الفئة كل من المؤمن له، مالك المركبة و الأشخاص الواقعين تحت رقابته ومن بينهم السائق المسؤول عن الحادث الذي تربطه بالمؤمن له علاقة تبعية مع الأخذ بعين الاعتبار الاستثناءات الواردة على مبدأ التعويض بالنسبة للسائق الضحية المخطئ.

ولقد ذهب المشرع الجزائري إلى أبعد من ذلك إذ منح حق التعويض إلى ذوي حقوق سارق السيارة المؤمن عليها الذي توفي في حادث مرور، وكذلك ذوي حقوق سائق السيارة المؤمن عليها وتوفي في حادث مرور كان يقود المركبة في حالة سكر.

أما في ظل قانون التأمين الإجباري الفرنسي القديم (9 جانفي 1959) و في مادته 1/8 كان لا يغطي التأمين الإلزامي الأضرار التي تحل بشخص قائد السيارة.

و بقي الأمر على الإطلاق، بحيث لا يجوز للسائق الاستفادة من التأمين الذي جاء لتغطية مسؤوليته قبل الغير، ولا يمكن اعتبار السائق من الغير، وينبغي إعمال المبدأ المذكور حتى في

<sup>1</sup> مرسوم تنفيذي رقم 03-262 مؤرخ في 23 جويلية 2003، يحدد تنظيم المركز الوطني لرخص السيادة وسيره، تطبيقا لأحكام المادة 61 من قانون المرور. الجريدة الرسمية عدد 46 لسنة 2003.

حالات التي لا تثبت فيها مسؤولية السائق عن الحادث، أي أنه مستبعد من نطاق التأمين بذاته أي كان شخصه وصفته مالكا أو مأجور (تابعاً) أو مجرد صديق.

ومثال عن ذلك إذا رخص المالك شخصا لقيادة سيارته و ارتكب حادث مرور أثناء السير ولم تثبت مسؤوليته، فإن المالك بصفته حارسا تقوم مسؤوليته عن الحادث سواء اتجاه الغير أو قبل السائق المضرور، أما شركة التأمين تغطي المسؤولية قبل الغير ولا تغطيها اتجاه السائق<sup>1</sup>.

ولكن غير المشرع الفرنسي موقفه هذا، فتح باب الاستفادة من التأمين الإلزامي على مصراعيه أمام كل المضرورين من المركبة ذات محرك أرضي كما أشرنا سابقا. ولكنه أغلق الباب بحذر في مواجهة السائق، مما أثار انتقادات كبيرة من طرف الفقه الفرنسي، لأنه في حقيقة الأمر السائق يشكل الفئة الكبرى من ضحايا حوادث المرور<sup>2</sup>.

وواقع الأمر أن السائق المضرور لا يحرم من الاستفادة من التأمين الإجباري إلا إذا كان ضحية خطأ شخصي، وهذا الأمر يتماشى مع المنطق واعتبارات العدالة رغم مجافاته نسبيا الجانب الإنساني الذي يمكن معالجته من خلال التأمين الاختياري<sup>3</sup>. فهذا الأخير لا يقوم على أساس الالتزام الحكومي بل هو التأمين الذي يسعى إليه المؤمن له لتلبية حاجته للوقاية والحماية من مخاطر المستقبل<sup>4</sup>.

وعليه قضت المادة 8/211 من قانون التأمين الفرنسي المعدلة بموجب قانون جويلية 1983 بأن التأمين الإجباري لا يغطي الأضرار التي تحدث للسائق الضحية. و صدر قانون 5 جويلية 1985 ليعزز القانون المذكور أعلاه حيث نصت المادة 3 منه على أن المضرورين فيما عدا السائقين، يتم تعويضهم عما يقع لهم من أضرار جسدية، ولا يؤثر في ذلك ما قد يقع منهم من خطأ أثناء الحادث، ولكن المشرع الفرنسي قيد هذا الحق بشرط متمثل في عدم ارتكاب المضرور خطأ غير مغتفر بحيث يشكل هذا الأخير السبب الوحيد للحادث *faute inexcusable, cause exclusive de l'accident*، وتضيف المادة 4 من قانون 5 جويلية 1985 بأن خطأ السائق من شأنه أن ينقص أو يستبعد التعويض عن الأضرار التي تلحق به، أي مسألة تعويض السائق الضحية مرتبطة بمقياس خطأ هذا السائق<sup>5</sup>.

<sup>1</sup>) Besson. A :Ouvrage précité., page. 15.

<sup>2</sup>) Huet. J , Revue Trimestrielle de Droit civil. 1987., page.340. Voir. Y .Lambert- Faivre, Droit des assurances. Ouvrage précité., Page.472.

<sup>2</sup>) محمد حسين منصور: المرجع السابق، الصفحة 167.

<sup>3</sup>) عبد القادر العطير: المرجع السابق، الصفحة 57.

<sup>5</sup>) محمد حسين منصور: نفس المرجع، الصفحة 167.

و عليه فإن المشرع الجزائري والفرنسي يتفقان على إمكانية تعويض السائق المضرور كقاعدة عامة، إلا أن هذا المبدأ يختلف من حيث المجال أو النطاق والتطبيق في القانونين، ولأهمية هذه النقطة من الناحية القانونية، ينبغي علينا التعرض إلى تعريف السائق والتمييز ما إذا كان السائق هو ضحية حادث فردي أو حادث تصادم.

لقد عرف المشرع الجزائري السائق في قانون المرور رقم 01-14 فرع الأول تحت عنوان "تعريف".

"السائق، هو كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدرجات العادية والدرجات النارية... الخ".

أما فقهما، فيتبادر إلى الذهن معنيان:

الأول، يتمثل في كل من يحمل رخصة القيادة ويوكل إليه قيادة سيارة معينة، أما المعنى الثاني، يتمثل في كل من يتحكم في عجلة قيادة السيارة بالفعل ويتولى تحريكها لحظة وقوع الحادث ولو لم يكن مصرحا له بقيادتها<sup>1</sup>.

والملاحظ أن المشرع الجزائري استقر على المعنى الثاني، فيبقى الشخص يحتفظ بصفة السائق من وقت صعوده إلى السيارة إلى وقت نزوله منها.

أما المشرع الفرنسي لم يعط تعريفا للسائق في ظل قانون 5 جويلية 1985، فتدخل القضاء الفرنسي وحدد نطاق تعريفه، وبالتالي خلق نوعا من التوازن يتمشى مع نظام التعويض المنصوص عليه في قانون 1985 والذي يتميز بالصرامة<sup>2</sup>.

ولقد عرف القضاء، السائق، ذلك الشخص الذي يتولى قيادة المركبة وقت وقوع الحادث ويحتفظ ببعض السيطرة أو السلطة أثناء قيادة المركبة وهذا حسب حكم محكمة النقض<sup>3</sup>. إذن كل

---

<sup>1</sup>) François Terré et autres : Droit civil « les obligations », 7<sup>ème</sup> édition, 1999, Dalloz, Paris, page. 842, 843.

- Voir notamment Philippe Le tourneau, Loïc Cardiet : Ouvrage précité., page. 1249.

<sup>2</sup>) Flour. J et Aubert. J.L : Les obligations, Tome. 2, Le fait juridique, 6<sup>ème</sup> édition 2005, numéro 325.

<sup>3</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation, deuxième Chambre Civile, 14 Janvier 1987, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation Chambre Civile., 11, numéro 2, Juris- Classeur Périodique, édition. G1987, 11.20768, note Chabas. F.

شخص لا تربطه علاقة بنشاط المرور أو السير يخرج من نطاق هذا التعريف، وترى محكمة النقض متى انتقلت السيطرة على المركبة من يد السائق فتلقائياً يفقد معها صفته كسائق<sup>1</sup>. وترى محكمة النقض الفرنسية أنه، لا يهم إذا كان محرك المركبة يعمل أو لا يعمل أثناء وقوع الحادث، مثال عن ذلك السائق الذي يدير دراجة نارية بقدميه تمهيدا لتحريكها<sup>2</sup>. جرّ أو سحب سيارة معطلة بواسطة مركبة أخرى مع بقاء سائقها أمام عجلة القيادة<sup>3</sup>، بقاء سائق على دراجته النارية وهي متوقفة<sup>4</sup>. استعداد السائق للإقلاع مركبته مع إبقاء أحد رجليه خارج المركبة<sup>5</sup>. وكذلك الحال بالنسبة للسائق الذي يقود الدراجة بقدميه دون محرك ولا يهم ما إذا كان هذا الأخير يعمل أو معطل.

ومن جهة أخرى تتجه أحكام القضاء الفرنسي إلى التضييق من مفهوم السائق وتميل، كلما أتيح لها ذلك، إلى إضفاء صفة أخرى عليه حتى تتاح له فرصة الاستفادة من التأمين. فالمضروب، تحت أي صفة أخرى غير السائق يضمن بسهولة الحصول على التعويض، ويتبين ذلك من بعض الأمثلة مستوحاة من أحكام محكمة النقض الفرنسية:

يفقد صفته كسائق ويأخذ حكم المارة فيستفيد من التأمين الإلزامي، السائق الذي يتعرض لحادث أثناء نزوله من المركبة نتيجة تسلسل الاصطدام.  
- ويدخل في حكم المشاة، السائق الذي يتعرض لحادث مرور أثناء نزوله من المركبة ليدير القاطرة.

السائق الذي ينزل من السيارة لأي سبب، كتعطيل عن السير<sup>6</sup>، أو الرغبة في مساعدة الغير فإذ وقع حادث في هذه الفترة فإنه يعتبر من المشاة.

<sup>1</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation, deuxième Chambre Civilr.19juin2003, Revue Trimestrielle de Droit civil.2003.722, observation. Jourdain. P.

<sup>2</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation, deuxième Chambre Civile., 15avril1999, Lesieur, Revue de la Responsabilité Civile et assurance.1999, numéro231.

<sup>3</sup>) Yvaine Buffelan- Lanore :Droit civil, ouvrage précité, page.555. Arrêt da la Cour de Cassation, deuxième Chambre Civile,4 décembre1985, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation Chambre Civile.II.numéro186.

<sup>4</sup>) Yvaine Buffelan- Lanore : Ibidem. Arrêt da la Cour de Cassation, deuxième Chambre Civile,12février1986, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation Chambre Civile.II.numéro12,13.

<sup>5</sup>)Ibidem.

<sup>6</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation, deuxième Chambre Civile,20 juillet 1987, Bulletin des arrêts de la Cour de Cassation Chambre Civile.II, numéro.164.

1) Arrêt da la Cour de Cassation, deuxième Chambre Civile.15juin1988, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation Chambre Civile.II.numéro140.

ونفس الحكم يطبق بالنسبة للسائق الذي ترك مركبته أثر تعرضها لحادث ثم تعرض لحادث مرور خارجها من مركبة أخرى<sup>1</sup> تكون محل تأمين إلزامي.

وكذلك السائق الذي لا ينفصل عن مركبته كلية، كما لو أوقف المحرك وفتح الباب وبدأ في النزول منها<sup>2</sup>. أو كان مستندا عليها أثناء محادثة طارئة مع الغير<sup>3</sup>.

فمن خلال هذه الأحكام القضائية تظهر مدى أهمية معاملة المضرور كمشاة وليس كسائق، لأن مثل هذه الحالة يحصل على تعويض كامل كقاعدة عامة بدون الأخذ بعين الاعتبار عما قد ينسب إليه من خطأ، أما المضرور السائق فيتوقف ما يحصل عليه من تعويض من مؤمن السيارة التي اشتركت معه في الحادث على ما قد ينسب إليه من خطأ.

وقد تثار إشكالية ما إذا كان السائق هو المضرور، فقد يتعرض لحادث فردي بسبب قوة قاهرة أو نتيجة خطأ شخصي، كما لو اختلت منه عجلة القيادة فارتطم بشجرة، فالحادث وقع له وحده دون تصادم مع سيارة أخرى، فهل يفقد صفة السائق ويستفيد من التأمين الإلزامي أو يعامل كسائق ولا يشمل مظلّة التأمين؟

فلقد أجاب القضاء الفرنسي عن هذه الإشكالية من خلال ثلاث حالات مختلفة<sup>2</sup>:

الحالة الأولى: نكون أمام حادث فردي بحيث لا وجود للطرف الثاني (المدين بالتعويض) في الحادث. مثال عن ذلك سقوط المركبة في النهر دون ارتطامها مع مركبة أخرى.

قضت محكمة النقض، عدم استفادة السائق المضرور من قانون 5 جويلية 1985، بمعنى آخر لا يغطي التأمين الإلزامي الأضرار التي تقع على السائق الضحية وهذا طبقا لصريح النصوص، فهذا الحل يعتبر منطقي، لأن نظام التعويض يرتكز على المسؤولية المدنية للمسؤول المدين بالتعويض والمتمثل في المؤمن لابد أن يكون من الغير بالنسبة للضحية وتدخل المركبة وحدها في الحادث لا ترخص للسائق المضرور بأن يدعي ضد المؤمن بصفته المدين بالتعويض، وعليه يفترض عند تنفيذ القانون المشار إليه أعلاه أن يكون هناك تمييز ما بين المدين والضحية أو المضرور.

<sup>2</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation, Chambre Criminelle ,10mars1988, Argus1988.page.1939.

<sup>3</sup>) Geneviève Viney, Patrice Jourdain :Traité de droit civil,2<sup>ème</sup> édition, L.G.D.J,1998., page.1140.

فالتأمين الإلزامي على السيارات جاء لتغطية الأضرار التي تلحق بالضحية تجاه الآخرين وليس تجاه نفسه لأن القانون لا يعرف ذلك النوع من المسؤولية La responsabilité civile envers soi-même<sup>1</sup>

**الحالة الثانية:** قد يتعرض حارس المركبة لحادث مرور، دون أن يكون هو السائق للمركبة التي تدخلت في الحادث، القضاء رخص للحارس المضرور الاستفادة من قانون 5 جويلية 1985 ضد السائق<sup>2</sup> وتعتبر تطبيقا للنظرية المألوفة بالنسبة لمالك المركبة المار أو الراكب الذي تعرض لحادث.

**الحالة الثالثة:** فهي عكس الحالة الثانية، الضحية هو سائق المركبة التي تدخلت في الحادث، وليست له صفة الحارس. هل يجوز له مقاضاة الحارس الذي كان مارا على سبيل المثال؟ لقد كانت محكمة النقض الفرنسية مترددة كثيرا بخصوص هذه الحالة، ففي بداية الأمر لم تجيز للضحية التمسك بقانون 5 جويلية 1985 ضد حارس المركبة، ولكن بالمقابل له الحق في طلب التعويض من الحارس على أساس المسؤولية المدنية وهذا طبقا للأحكام العامة<sup>3</sup>. وبعد ذلك أصدرت محكمة النقض الفرنسية عدة قرارات قضائية عدلت عن موقفها السابق، أين رخصت للسائق المضرور الاستفادة من قانون 5 جويلية 1985 ضد الحارس الذي ارتكب خطأ بحيث هذا الأخير كان مصدر الحادث<sup>4</sup>.

<sup>1</sup>) Yvaine Buffelan- Lanore :Ouvrage précité, page.567et 1141.

<sup>2</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation, deuxième Chambre Civile. 3octobre1990. , Bulletin des arrêts de la cour de Cassation Chambre Civile., II, numéro 174, Revue Trimestrielle de Droit Civil.,1991, page.129, observation. P. Jourdain.

<sup>3</sup>)Viney. G , Jourdain. P :Ouvrage précité, page.1141. Arrêt da la Cour de Cassation, deuxième Chambre Civile,3février1993, Revue de la Responsabilité Civile et Assurance.,1993,Com.,n°163,Revue Trimestrielle de Droit Civil .,1993,page599.observation. Jourdain. P, qui autorise le conducteur victime à invoquer l'art.1384, al.1<sup>er</sup>, du code civil.

<sup>4</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation, deuxième Chambre Civil, 24janvier1996, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation Chambre Civil., II, numéro 7, Responsabilité Civil et Assurance,1996, Com., numéro 91 Revue Trimestrielle de Droit civil.,1996, page.409, observation. P. Jourdain.

<sup>1</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation, deuxième Chambre Civile, 24janvier1996, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation Chambre Civile., II, numéro 209 ; Dalloz., 1997, page.448, note H. Groutel ; 91 Revue Trimestrielle de Droit civil., 1997, page.959, observation, P. Jourdain. - **Adde**, Arrêt da la Cour de Cassation, deuxième Chambre Civile, 28janvier1998, Revue de la Responsabilité Civile et Assurance., 1998. Com., numéro118.

<sup>2</sup>) Attendu que lorsqu'un véhicule terrestre à moteur seul impliqué dans un accident de la circulation, le conducteur s'il n'en est pas le gardien, a droit, de la part de celui-ci, à

وفي الأخير أصدرت محكمة النقض الفرنسية قرار جديد جاء بحل ثالث، فأجاز لسائق المركبة حق مطالبة الحارس بالتعويض دون إلزامه بإثبات خطأ الحارس، ودون تجاهل خطأ السائق المضرور الذي يكون منبع الضرر<sup>1</sup>.

كما أصدرت قرار بتاريخ 2 جويلية 1997 قضت فيه: "عندما تتدخل مركبة ذات محرك أرضي وحدها في حادث مرور، إذا كان السائق المضرور ليست له صفة الحارس، فله حق الرجوع على هذا الأخير لمطالبته بالتعويض عن الأضرار المباشرة التي لحقت له أو الضرر المرتد، وهذا في حالة عدم ارتكابه خطأ ساهم في تحقيق ضرره"<sup>2</sup>.

الملاحظ أن الغرفة الجنائية لمحكمة النقض أصدرت حكما مثير الاهتمام ونقيضا لأحكام الغرفة المدنية لمحكمة النقض، إذ نصت في قرارها على ما يلي: "لا يمكن التمسك بتطبيق قانون حينما يتعرض السائق المضرور لحادث فردي"<sup>3</sup>.

ولكن قد يستفيد السائق المضرور نتيجة لحادث فردي من التعويض، إذا أبرم عقد تأمين يغطي جميع المخاطر، وهذا على أساس قانون التأمين<sup>4</sup>.

وعليه، يرى كل من الأساتذة (P. Jourdain et G. Viney)، بأن الحل الأخير الصادر عن محكمة النقض هو الوحيد المقنع، ولكنهم وجهوا انتقادات إلى محكمة النقض بخصوص الحالات الأخرى والتي تتعلق بمنع السائق من مقاضاة الحارس المستفيد من مزايا قانون 5 جويلية 1985، بالعكس أجاز للحارس التمسك بالقانون 1985 ضد السائق.

ومن خلال هذه الفكرة تتضح مسألة تدرج المدنيين بالتعويض، والتي تركز بدون شك على تصرف السائق الذي يكون هو المتسبب المباشر في ارتكاب الحادث لأنه يمثل المصدر الأساسي لمخاطر المرور، ولهذا السبب يمكن تفسير الاختلاف في المعاملة ما بين السائق والحارس المركبة. لكن هذا التمييز غير مؤسس قانونيا ومن جهة أخرى لا يتفق مع روح قانون 5 جويلية 1985، يعتبر هذا الحل مجحفا في حق السائق الضحية حينما أجاز له التمسك

---

l'indemnisation des dommages qu'il a subis, directement ou par ricochet, sauf s'il a commis une faute ayant à la réalisation de son préjudice. Voir. Yvaine Buffelan- Lanore, ouvrage précité, page.555.

<sup>3</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation Criminelle, 29 juin 1999, Revue de la Responsabilité Civile et Assurance. 1999, Chronique. 27 par H. Groutel.

<sup>4</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation Criminelle 28/02/1991, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation Chambre Criminelle, numéro 46.

بالقواعد العامة للمسؤولية المنصوص عليها في المادة 1/1384 من قانون مدني الفرنسي، كما هو مسلم به لدى محكمة النقض الفرنسية<sup>1</sup>.

أما فيما يتعلق بالعلاقة التبعية ما بين تحريك الضحية دعواه ضد حارس المركبة وضرورة صدور خطأ من طرف هذا الأخير الذي يعتبر مصدر حادث المرور، فإن هذا الحل غير مؤسس، لأنه من غير المعقول تطبيق قانون الذي يمنح للضحية تعويضا تلقائيا ومستقل وفي نفس وقت يكون خاضعا لإثبات خطأ حارس المركبة<sup>2</sup>.

ومسألة إثبات صفة السائق تعتبر مثل وسيلة الدفاع يستفيد منها بدون شك الضحية أو ذوي حقوقه<sup>3</sup>، أما عبء الإثبات لا يثير أية صعوبة في حالة تعرض أحد المشاة لحادث مرور تسببت فيه مركبة ذات محرك.

ولهذا ذهب كل من الفقه والقضاء الفرنسي بأن الضحية تستفيد من قرينة "غير سائق"، أما بالنسبة لسائق المركبة التي تدخلت في الحادث فعليه تقديم دليل على أن الضحية لها صفة سائق وقت وقوع الحادث<sup>4</sup>، حتى يتمكن من دفع المسؤولية عن نفسه.

ولكن هذا الدليل ليس من السهل إثباته في جميع الأحوال ولا سيما إذا كانت المركبة ليس لديها سائق كحالة احتوائها على عدة أشخاص والظروف المحيطة بالحادث لا تسمح بتحديد من هو السائق، إما لكون شاغلين المركبة نفوا كونهم سائقي المركبة، وإما توفوا جميعهم في الحادث<sup>5</sup>.

ولكن الإشكالية تثار في حالة ارتطام عدة مركبات مع بعضها البعض أو في حالة قذف جميع شاغلين المركبة نتيجة تصادم مشترك، فمن الصعب تحديد صفة السائق المسؤول عن الحادث. ولتفادي هذه الإشكالية، بعض القرارات قضائية سلمت بقرينة أخرى وهي، إذا كان الحارس موجودا من بين الشاغلين يفترض هو السائق<sup>1</sup>، غير أن قرارات أخرى تبنت قرينة مغايرة وتتعلق بتحديد أحد شاغلين المركبة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>)Viney. G, Jourdain. P :Ouvrage précité.,page.1142.

<sup>2</sup>)Ibedm

<sup>3</sup>)Philippe Le Tourneau et autres : Ouvrage précité.,page1248

<sup>4</sup>) Yvaine Buffelan-Lanore :Ouvrage précité.,page.555.

- Arrêt da la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile ,16mai1994,. Bulletin des arrêts de la cour de Cassation Chambre Civile. II, numéro 429,2 arrêts.

-V. notamment, Jaque Flour , Jean- Luc Aubert : Ouvrage précité., page.36

<sup>5</sup>) Viney. G, Jourdain. P : Ouvrage précité.,page.1161. Voir, H. Groutel, Conducteur ou non-conducteur : La charge de la preuve, Revue de la Responsabilité Civile et Assurance.,1994, chronique. Numéro24 ; Véhicule en quête de conducteur, Revue de la Responsabilité Civile et Assurance., 1995, chronique. Numéro 42.



الملاحظ أن هذا الحكم لا يطبق دائما، في بعض الأحيان أبقى القضاء الفرنسي على قرينة لصالح الضحية التي ليست لها صفة السائق، حيث أجازت لكل شاغل أو ذوي حقوقه الانتفاع من هذه الصفة ما دام المدعى عليه لم يثبت بأن الضحية كان يقود المركبة أثناء وقوع الحادث وعليه يستخلص ضمنا إمكانية عدم وجود سائقا بالمركبة<sup>3</sup>.

هذا الحكم أقرب إلى المنطق لأنه يفسر إلى ما كان يسعى إليه قانون 5 جويلية 1985 من وراء ضمان تأمين المركبة من جميع الأخطار التي تحدث أثناء سيرها على الطريق. وقد تثار إشكالية أخرى بخصوص إسقاط صفة الضحية على السائق الذي يتعرض لحادث مرور، وتتمثل في حالة ترك السائق مركبته على إثر أول صدمة عموما، و كذلك اصطدامه بمركبة نتيجة حادث ثاني.

أجابت الاجتهادات القضائية بالنفي، فلا يحتفظ السائق بهذه الصفة أثناء قذفه من سيارته واصطدامه بالمركبة الثانية لأنه لا يعتبر قائدا، وإنما يعتبر من المشاة<sup>4</sup>.

و لكن هذه القاعدة لم تأخذ بها محكمة النقض الفرنسية إلا في إطار محدود وضيق في مختلف الأحوال، والهدف من ذلك تحقيق ما يسمى بالخط المشترك وحدة الحادث.

فإذا كان القذف ملازما لصدمة ضارة، فإن الضحية يعتبر سائقا لأن لا وجود لتسلسل الحوادث وإنما نكون أمام حادث وحيد<sup>5</sup>. كحالة قذف السائق من مركبته عند الاصطدام الأولى<sup>6</sup> أو ارتطامه بمركبة التي تسببت في الحادث.

---

<sup>1</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 7 juin 1989, Revue de la Responsabilité Civile et Assurance., 1989, commentaire. Numéro 307, Revue Trimestrielle de Droit Civil., 1990, page.520, observation p. Jourdain.

<sup>2</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 22 juin 1994, Revue de la Responsabilité Civile et Assurance., 1994, commentaire. Numéro 290 (3<sup>e</sup> espèce).

<sup>3</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 24 juin 1995, Revue de la Responsabilité Civile et Assurance., 1995, commentaire. Numéro 298 et chronique. numéro 42 par H. Groutel.

<sup>4</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 15 juin 1988, Revue de la Responsabilité Civile et Assurance., 1988, Commentaire. numéro 14.

<sup>5</sup>) Geneviève Viney, Patrice Jourdain : Ouvrage précité, page.1161

<sup>6</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 4 octobre 1989, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation Chambre Civile., 11, n°153, Juris-Classeur périodique 1991.11.21600, note Y. Dagherne-Labbé,

<sup>3</sup>) Geneviève Viney, Patrice Jourdain : Ouvrage précité, p.1161. « Comparez notamment les deux arrêts précité. Du même jour (Arrêt da la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile 16 avril 1996, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation Chambre Civile., II, numéro 90-91). Dans l'un le conducteur éjecté perd cette qualité parce que le second accident a eu lieu « dans

إذن نلاحظ أن عامل الوقت له أثر قطعي في تقدير أو تقويم وحدة الحادث وهذا بموجب قرارات محكمة النقض الفرنسية التي استعانت بالتقارب الزمني بين السقوط والصدمة الضارة من أجل منح الضحية صفة السائق<sup>1</sup>.

قد نكون أمام حوادث مرور معقدة des accidents complexes، بحيث تشترك عدة سيارات في التصادم المتسلسل والمتتابع و بنسب متفاوتة.

مثال: مركبة ذات محرك (أ) متوقفة على طريق، فسببت إزعاجا للمركبتين (ب) و(ج) اللتين اصطدمتا مع بعضهما البعض دون أن يتدخل في المركبة (أ)، هل يمكن لسائقي المركبتين (ب) و(ج) مطالبة سائق المركبة (أ) بالتعويض؟

كان القضاء الفرنسي متردد بخصوص هذه الإشكالية، فأقر عدة حلول: في أول وهلة، كان القضاء الفرنسي يقبل تجزئة الحادث وأجاز للمدعى عليه<sup>2</sup> إثبات عدم مشاركة مركبته في إحداث ضرر الذي لحق الضحية وعلى أساسه يطالب بالتعويض

بعد ذلك أبدى معاملة إجمالية ومناسبة مع الحادث أحادي من حيث الزمان والمكان<sup>3</sup>. ولكن سرعان ما تخلى أو قضى القضاء الفرنسي عن هذه الإجمالية<sup>4</sup>.

---

un second temps » ; dans l'autre il la conserve parce que les choses se sont produites « en un seul trait de temps ».

<sup>4</sup>) Jaque Flour et Jean- Luc Aubert : Ouvrage précité, page.358-359. voir notamment Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile 28 juin 1989, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation Chambre Civile., II, numéro 14, Revue trimestrielle de Droit Civil. 1990.94, observation. Jourdain. (Solution implicite. : Cassation de l'arrêt ayant rejeté la demande de réparation formée par les ayants droit d'un conducteur tué après que deux véhicules eurent heurté le sien, immobilisé sur la chaussée, après un choc avec des arbres, « sans retenir que le décès s'était produit avant les collisions. ».

<sup>3</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile 24 juin 1998, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation Chambre Civile., II, numéro 205, Revue trimestrielle de Droit Civil. 1998.922, observation. Jourdain., Revue de la Responsabilité Civile et Assurance. 1998. Chronique. 19 par Groutel (responsabilité des conducteurs des trois véhicules pour le dommage survenant au dépanneur d'une automobile immobilisée sur la chaussée heurté alors qu'il descendait de son engin, par une seconde automobile, avant qu'une troisième ne percute la dépanneuse).

<sup>4</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 5 novembre 1998, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation Chambre Civile., II, numéro 261, Revue trimestrielle de Droit Civil. 1999.121, observation. Jourdain, Juris-Classeur Périodique 1999.11. 10084, note Conte, Responsabilité Civile et Assurance. 1998. Chronique. 27 par Groutel, (cassation de l'arrêt qui en l'état de trois collisions successives impliquant quatre véhicules, avait accueilli l'action en

وفي الأخير بعد صدور عدة قرارات قضائية، اتضح بأن القضاء الفرنسي رجع إلى المعاملة الإجمالية لظروف الحادث<sup>1</sup>، وهذا ما أكدت عليه الغرفة المدنية الثانية في قرارها الصادر بتاريخ 12 أكتوبر 2000<sup>2</sup>.

وفي هذه الحالة، رفض قاضي الموضوع دعوى تعويض رفعها سائق مركبة التي تعرض لحادث مرور في الاتجاه المعاكس ضد ثلاث مركبات اصطدمت في ظروف غير واضحة أو محددة.

سائقين المركبتين الأولى ادعى بأن المركبة الأخيرة لم تشارك في تحقيق الضرر الناجم عن التصادم المتسلسل، وهذا بعد تذكير بفحوى نص المادة الأولى من قانون 5 جويلية 1985. أما الغرفة المدنية الثانية قضت بأن جميع المركبات الخمس تدخلت في الحادث، وعليه فإن محكمة الاستئناف لم تستخلص النتائج القانونية في تقريرها.

و بمعنى آخر، وحسب الغرفة المدنية الثانية، التصادم المتسلسل يشكل حادث وحيد وعليه فجميع المركبات ساهمت في الحادث<sup>3</sup>، وما على الضحية إلا الرجوع على أي واحد من السائقين لجبر الأضرار التي لحقت والمنسوبة إلى هذا الحادث، وليس بالضرورة أن يكونوا قد ارتكبوا خطأ أثناء الحادث<sup>4</sup>.

ولقد عرفت محكمة النقض الفرنسية مفهوم الحادث المعقد الأحادي *Accident complexe unique* من خلال الصيغة التي تبنتها الغرفة المدنية الثانية أثناء إصدارها لقرارات تتعلق بالموضوع<sup>5</sup>. و نكون أمام حادث أحادي عندما تحدث اصطدامات متتابعة في نفس الوقت و في

---

réparation intentée par le conducteur de l'un d'eux contre celui d'un véhicule qui n'avait pas heurté le sien).

<sup>4</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 6 janvier 2000, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation Chambre Civile., II, numéro 1; Arrêt da la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 24 février 2000, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation Chambre Civile., II numéro 30 et 30, Revue trimestrielle de Droit Civil. 2000. 349, observation. Jourdain.

<sup>3</sup>) Confirment cette solution, v. 2°, 11 juillet 2002, Revue de la Responsabilité Civile et Assurance. 2002. commentaire. 331.

<sup>4</sup>) Il n'est évidemment pas nécessaire que les conducteurs des véhicules impliqués aient commis de faute : Arrêt da la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 11 janvier 2001, Revue de la Responsabilité Civile et Assurance. 2001. commentaire. 18.

<sup>5</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 13 mai 2004, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation Chambre Civile., II numéro 11, numéro 220, Dalloz. 2005, Page. 191

شكل سلسلة متتالية. وقد تأخذ مختلف الأحداث المتعلقة بالحادث مدة طويلة جدا مثلا عشرة (10) دقائق، فهذا لا يؤدي إلى استبعاد الحادث الأحادي<sup>1</sup> Accident unique.

إذن متى لا نكون أمام حادث معقد أحادي؟

ويتم استبعاد وصف الحادث على أنه حادث أحادي، في حالة غياب وحدة مكان الوقائع المنشئة لحادث المرور، و وحدة الزمن على رغم حتميته إلا أنه من الصعب تقديره.

ولهذا يكفي تحديد مختلف الوقائع التي ساهمت في تكوين أو إنشاء نفس الحادث، بحيث تشكل هذه الوقائع عناصر المكونة لهذه الحالة، فإذا ما تحققت كل هذه المقومات فنكون أمام حادث معقد أحادي.<sup>2</sup>

إذن نستخلص مما تقدم بأن السائق أخضع لنظام غير ملائم، ولهذا فإن تحديد صفة الضحية مهمة جدا، و عليه قرر القضاء الفرنسي على أن السائق هو ذلك الشخص الذي يمارس السيطرة على المركبة وقت وقوع الحادث، أي تكون لديه سلطة الاستعمال و الرقابة والتوجيه، وضمان موقع من طرف المكتب يسري عليه وعلى كل من يعنيه الأمر.

بمعنى آخر كل شخص لديه حراسة أو سيطرة المركبة ولو كانت السياقة بدون ترخيص وهذا طبقا لقانون 5 جويلية 1985، إذن المؤمن ملزم بالضمان الأضرار التي تلحق الغير من طرف السائق وكذا هذا الأخير في بعض الحالات، أين يتحول إلى ضحية عادية ويفقد صفة السائق، كحالة قذفه من المركبة أو نزوله منها... الخ، وإذا كان هناك شك حول ظروف الحادث فإثبات صفة السائق تقع على من يدعي ذلك.

بعدما حددنا تعريف السائق مع الإشارة إلى حالات التي يتحول فيها السائق إلى الضحية و بالتالي يفقد صفة السائق، سوف نحاول تسليط الضوء على حارس المركبة التي تدخلت في حادث المرور، اعتبره المشرع الفرنسي مسؤولا عن الحادث مثله مثل السائق وهذا طبقا لنص المادة 211-1 من قانون التأمين الفرنسي<sup>3</sup>.

---

observation .P. Jourdain., Revue de la Responsabilité Civile et Assurance. 2004,744, observation. Jourdain.

<sup>1</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 13 mai 2004, précité.

<sup>2</sup>) Jaques Flour et Jean- luc Aubert :Ouvrage précité.,page.360.

1) Complété par l'article 2-1 de la loi numéro 81-5 du janvier 1981, Journal Officiel du 8 janvier 1981, Recueil analytique Dalloz numéro 2185 et modifie par les articles 7 et 8 de la loi numéro 85-677 de juillet 1985, Journal Officiel du 6 juillet 1985, AD numéro 2691.

2) André Favre Rochex, Guy courtieu : Le droit des assurances obligatoires, L.G.D.J Paris, 2000., page.71.

<sup>3</sup>) Ibidem.

أما القضاء الفرنسي ربط تعريف الحارس بتطبيق المادة 1384 الفقرة الأولى من القانون المدني الفرنسي، هو كل من لديه سلطة التوجيه ورقابة الشيء<sup>1</sup>.

ويفترض بأن المالك هو الحارس، وعليه يقع على عاتقه إثبات بأنه قام بنقل سلطة المركبة إلى شخص آخر، ومن مصلحة الضحية تحريك الدعوى ضد المالك وليس ضد السائق عندما تكون هوية هذا الأخير مشكوك فيها<sup>2</sup>.

أما على مستوى التعويض، فإن نظام الأساسي للحارس أقل ملائمة بالنسبة للسائق مادام هناك افتراض بأن الضرر الجسماني الذي لحقه كان نتيجة تدخل مركبة مؤمن عليها، أما السائق فخطؤه البسيط لا يعفيه من المسؤولية كما أنه غير مستبعد من الضمان الإلزامي<sup>3</sup>.

وكل حادث مرور كان نتيجة تداخل مركبة ذات محرك أرضي وسبب أضراراً للمضروب فله أن يستفيد من المسؤولية العقدية للفاعل، ما دامت هذه المركبة خاضعة لشروط قانون 5 جويلية 1985 فيمنح لها التعويض<sup>4</sup>، ويندرج ضمن مفهوم المستفيدين المسؤولين المدرجين ضمن دائرة الضمان (Assuré)، كمالك المركبة<sup>5</sup> وحارسها<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup>) André Favre Rochex, Guy Courtieu : Ouvrage précité., p.72.

<sup>1</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation Criminelle, 23 mai 1989, Revue Générale Assurance Terrestre 1989.837, note F. Chapuisat.

<sup>2</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 30 Octobre 1990. Revue Générale Assurance Terrestre 1991.365, note F. Chapuisat.

<sup>3</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 27/12/1979. Gazette du palais. 1980.310197, note H. Margeat et A. Favre Rochex.

<sup>4</sup>) Jaques Flour et Jean- luc Aubert :Ouvrage précité.,page.80.

<sup>5</sup>) Montpellier 7juill.1986, Gazette du Palais.17-18 décembre 1986 note F. Chabas. Arrêt da la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 12 mai 1986, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation Chambre Civile., II, numéro 74.

ومن ثم يكون نظامهما الأساسي اختياريًا، ثنائيًا<sup>1</sup>، فقد يكتسب الحارس على سبيل المثال صفة الضامن (assuré) عندما يكون مسؤول، وصفة الغير المستفيد من التعويض عندما يكون ضحية حادث مرور، نفس القاعدة تطبق على مالك المركبة.

كما تثار إشكالية أخرى، فقد يتعرض أكثر من السائق لحادث مرور مؤدي إلى إصابات أو الوفاة، فهل يغطيهم التأمين الإلزامي؟ للإجابة عن هذا السؤال يجب التفرقة بين عدة حالات:

**الحالة الأولى:** إذا كان سبب الحادث مجهول، أي لم يقيم دليل على وجود خطأ في جانب أي من السائقين، هنا يعتبر كل من السائق مسؤولًا عن الأضرار التي تقع للأخر، ويستند القضاء الفرنسي في ذلك إلى القواعد العامة في المسؤولية الشئبية المادة 1384/1 من القانون المدني الفرنسي<sup>2</sup>.

وانتقد الفقه الفرنسي<sup>1</sup> الأساس الذي استند إليه القضاء الفرنسي، ويرى وجوب الاعتماد على قانون 5 جويلية 1985 فيما يتعلق حوادث المرور الذي يضمن التعويض الكامل للسائق المضرور ما لم يثبت خطأه. فنكون أمام نتيجة واحدة رغم اختلاف الأساس، ومن ثم يتحصل كل من السائقين على تعويض كامل عن كل الأضرار (الأضرار التي يغطيها التأمين) الناجمة عن حادث المرور، وفي حالة تعدد السائقين المضرورين مع عدم معرفة سبب الحادث، فإن عبء التعويض يوزع على المؤمنين بالتساوي.

و طبق القضاء الفرنسي هذا الحكم في أكثر من حادث ارتطام، كتصادم سيارتين في ظروف غامضة دون ترك آثار الفرامل مع تناقض أقوال الشهود في تصوير كيفية وقوع الحادث<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup>) A. Favre- Rochex : L'assurance et la loi du 5 juillet 1985 sur l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Revue Générale Assurance Terrestre. 1986, page. 321.

<sup>2</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 2 décembre 1987, Argus 1988., page. 1375.

<sup>3</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile 28/01/1987 et 04/02/1987 (4 arrêt), Dalloz. 1987. 11. 187, observation. Groutel.

<sup>4</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 25 février 1986, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation Chambre Civile., II numéro 4 : « Le fait de conducteur victime serait apparu comme imprévisible et irrésistible pour le débiteur de la réparation. ».

الحالة الثانية: إذا ارتكب أحد السائقين أو كلاهما خطأ عادي<sup>3</sup> وثبت ذلك الخطأ، فطبقاً للقواعد العامة يتم توزيع المسؤولية بينهما حسب نسبة خطأ كل منهما.

الحالة الثالثة: إذا ارتكب أحد السائقين خطأ غير مغتفر، ويعتبر السبب الوحيد للحادث فيعتبر مسؤولاً مسؤولية كاملة عن الضرر الذي حل بالسائق الآخر، ويلتزم السائق المخطئ مع مؤمنه بتعويض السائق المضرور عن كل الضرر. ويؤدي خطأه غير المغتفر إلى حرمانه كلية من التعويض<sup>4</sup> مثال عن ذلك دخول السائق القادم من طريق فرعي بصورة مفاجأة و بلا أدنى حذر إلى الطريق الرئيسي.

أما بخصوص مسألة تقدير الخطأ المؤدي إلى استبعاد السائق من مظلة التأمين أي الاستفادة من التعويض، فالقضاء الفرنسي تشدد بخصوص هذه المسألة إذا لم يكتف بمجرد الإهمال الجسيم في هذه الحالة، بل اشترط أن يكون الخطأ على درجة كبيرة من الخطورة و أن يشكل السبب الوحيد وراء وقوع الحادث<sup>1</sup>.

ويكون سلوك السائق المضرور في قيادته للسيارة غير متوقع ولا يمكن تفاديه من قبل السائق الآخر.

الملاحظ أن هذا الخطأ لا ينسب إلى السائقين معاً، فإذا ارتكب كل منهما خطأ، فلا يجوز البحث عن السبب الوحيد للحادث بل يكون سبب الحادث هو الخطأ المشترك<sup>2</sup>.

أما مسألة عبء إثبات خطأ السائق في حادث التصادم يقع على عاتق السائق الآخر الذي يريد دفع المسؤولية عن نفسه كلياً أو جزئياً<sup>3</sup>.

وطبقاً للقاعدة العامة أن حادث التصادم الذي يصاب فيه أكثر من سائق يتم تعويض كل منهم عن كل الضرر الذي لحقه من جراء حادث المرور، فإذا كنا بصدد سائقين التزم مؤمن كل منهما بتعويض الآخر بوصفه من الغير عما لحقه من ضرر في الحادث. و في حالة تعدد السائقين المضرورين، فإن عبء التعويض يوزع على المؤمنين بالتساوي.

ومعنى ذلك أن صفة السائق، وإن كانت تؤدي من حيث المبدأ إلى إلزام صاحبها ومؤمنه بتعويض المضرور في الحادث الذي تتدخل فيه السيارة، ولا يترتب عليها بالضرورة حرمانه من

<sup>1</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile,13/01/1998, Dalloz. 1988.293. observation. Groutel.

<sup>2</sup>) J. Huet : Revue Trimestrielle de Droit Civil.1987., page.342

<sup>3</sup>) J. Huet : Ibidem, page.343.

<sup>4</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile,04/10/1989, La Responsabilité Civile et Assurance.1989, numéro.371.

التعويض في حالة الإصابة أو الوفاة، فالحرمان الكلي أو الجزئي من التعويض لا يتم إلا إذا أثبت المدين بهذا التعويض خطأ السائق المضرور، وهذا ما أكد عليه القضاء الفرنسي، أي تقديم دليل قاطع على خطأ السائق المضرور<sup>4</sup>.

والهدف من اشتراط القضاء الفرنسي هذا الخطأ، يكمن في تخفيف المسؤولية على المدين أي تخفيض التعويض المستحق، و نفس الشيء بالنسبة للخطأ المعبر سببا وحيدا للحادث فقد يؤدي إلى إعفاء المسؤول المدين من المسؤولية فلا يلتزم بتعويض السائق المضرور المخطئ.

ولا يكفي إثبات المدين عدم وقوع خطأ من جانبه<sup>1</sup>، حيث أن غياب خطأ أحد السائقين لا يعني بالضرورة خطأ الآخر أو أن خطأه هو السبب الوحيد للحادث<sup>2</sup>، ولا يكفي أيضا إثبات السبب الأجنبي لأن هذا السبب لم يعد معفيا من المسؤولية عن حادث المرور، حيث تنص المادة 5 من قانون 5 جويلية 1985 على أنه لا يجوز الاحتجاج على المضرور، بما في ذلك السائق بالقوة القاهرة أو بخطأ الغير<sup>3</sup>.

وإذا وقع تصادم بين سيارتين وأصيب أحد السائقين فيمكن لهذا الأخير مطالبة المؤمن بالتعويض بوصفه من الغير، ولا يجوز للمسؤول التخلص من المسؤولية إلا بإثبات خطأ السائق المضرور، ولا يكفي الإدعاء بأن تحرك سيارة السائق المضرور كان أمرا غير متوقعا ولا يمكن دفعه مثلا وجود جليد مفاجئ على الطريق، فهذا السبب لا يعفي من المسؤولية ولا يؤثر على حقوق المضرور<sup>4</sup>. وفي نهاية الأمر ترجع السلطة التقديرية للقاضي في حالة تداخل عدة مركبات برية في الحادث، وهذا القرار أخذت به الغرفة المختلطة، و خضعت له الغرفة المدنية الثانية لمحكمة النقض.

<sup>1</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile. 2,4 octobre.1989,Revue de la Responsabilité Civile et Assurance.1989, numéro.371.

<sup>2</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 14 mars1990, Argus1990., page.1211.

<sup>3</sup>) « Les victimes, y. Compris les conducteurs, ne peuvent se voir opposer la force majeure ou le fait d'un tiers... » Arrêt da la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile,10 décembre1986,Dalloz 1987.,page.3.

<sup>4</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 28 mai1986, Juris-classeur Périodique.1986.11.20692 note Chabas- 6 novembre1985, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation Chambre Civile., II, numéro16 : « Le comportement du conducteur de l'automobile venant en sens inverse avait été imprévisible et irrésistible. ».

<sup>5</sup>) ملف رقم 81402 قرار صادر بتاريخ 13-04-1992 من الغرفة المدنية-القسم الثاني، المحكمة العليا، غير منشور.



أما موقف المشرع الجزائري من هذه المسائل القانونية يتضح من خلال المادة 8 من الأمر رقم 15/74، الذي تبنى الحادث المشترك والحادث الفردي وأجاز في كلتا الحالتين تعويض السائق المضروب، إذ اكتفت المادة بالإشارة إلى وقوع حادث مرور والذي سبب أضرارا جسمية، دون أن يستوجب وجود طرفين، وعليه فالسائق المضروب إذا تعرض لحادث مشترك أو حادث فردي فله حق الرجوع على المدين لمطالبته بالتعويض<sup>1</sup>.

كما تنص المادة سالفة الذكر على ضمان التعويض لكل الضحية سواء كانت داخل المركبة أو خارجها بدون قيد أو شرط، ونظرا لعمومية النص في هذه النقطة فإن السائق المضروب إذا ما تعرض لحادث مرور سواء كان مشتركا أو فرديا وسواء بقي داخل المركبة أو ألقى منها فإنه يستفيد من التعويض الكامل إذا ثبت بأنه غير مسؤول عن الحادث، أما إذا كان متحملا لجزء من المسؤولية بسبب أي خطأ فإن التعويض الذي يمنح له يخفض نسبيا حسب الحصة المعادلة للمسؤولية الملقاة على عاتقه.

تجدر الإشارة أن المشرع الجزائري لم يبسط حماية كبيرة للسائق المضروب إذ نص على استثناءات وذلك في المادة 13 من الأمر رقم 15/74، حيث يتضح من تحليلها<sup>2</sup> أنه يجوز للسائق المضروب أن يطالب قضائيا بالتعويض عن الأضرار الجسمية اللاحقة به حتى وإن كان المتسبب الوحيد في حادث المرور في إصابته الجسدية، إذا كانت نسبة العجز الدائم تساوي أو تفوق 50%، بمفهوم المخالفة لهذا الشرط إذا كانت نسبة العجز تقل عن 50% على سبيل المثال تساوي 20% فإن السائق المضروب لا يستحق التعويض.

أما الاستثناء الثاني يكمن في السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة، فالسائق المضروب لا يستفيد من التعويض ولا يعامل معاملة الغير.

أما إذا كانت نسبة العجز تعادل 50% أو تفوقها فيستحق السائق المضروب التعويض ولقد أخذ المشرع الجزائري بعين الاعتبار الظروف الإقتصادية و الإجتماعية والإنسانية للضحية بعد الحادث والتي سوف تتغير تغيرا جذريا، فلهذا أورد استثناءا على استثناء.

والإستثناء الثالث الذي نصت عليه المادة 15 من الأمر رقم 15-74، في حالة سرقة المركبة من مالكة ففي حالة تعرض السارق لأضرار جسمية نتيجة حادث مرور أثناء قيادته للسيارة

1

(1) أنظر المادة 13 من الأمر رقم 15-74.

المسروقة سواء بمفرده أو مع شركائه في السرقة، فلا يحق لأحدهم مطالبة المؤمن بالتعويض، ولكن إذا توفي السائق (السارق) أو أحد شركائه فإن ذوي حقوقهم يستحقون التعويض.

و على رغم الاستثناءات التي نص عليها في المادة 13 المشار إليها فيمكن القول بأن المشرع الجزائري حاول أن يسوي ما بين الضحية العادية والسائق المضرور (الضحية الثانية في مجال حوادث المرور) و الهدف من هذه المعادلة ربما يرجع كون الضحية الثانية هي أكثر عرضة لحوادث المرور عن بقية الضحايا الأخرى.

وفي حالة اختلاط الحوادث أو ملازمتها أو تعددها (حادث أحادي معقد) ونجم عنه أضرارا جسمانية سواء للغير أو السائقين، ففي هذه المسألة خالف المشرع الجزائري المشرع الفرنسي أين خول مهمة تعويض الضحايا لصندوق ضمان السيارات بحيث اعتبره حادثا مجهولا عكس المشرع الفرنسي الذي اعتمد على عملية حسابية دقيقة إن صح التعبير لتحديد السائق المسؤول للرجوع على مؤمنه الذي يلتزم بتعويض الضحية.

وقد يتعرض الممثل القانوني للشخص المعنوي<sup>1</sup> لحادث مرور، فهل يدخل في مفهوم الغير، بالتالي يستفيد من أحكام المادة 8 من الأمر رقم 74-15؟

المتفق عليه أن الشخصية المعنوية تثبت لاعتبارات عملية لغير الإنسان فهي تثبت لكل مجموعة من الأشخاص أو الأموال عامة أو خاصة، ومن خلال هذا نصل إلى أن الشخص المعنوي ينقسم إلى شخص اعتباري عام وشخص معنوي خاص، ولقد نص المشرع الجزائري على الأشخاص الاعتبارية في المادة 49 من قانون المدني الجزائري<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> إن مصدر فكرة الشخص المعنوي ترجع إلى حاجة الأفراد إلى توحيد جهودهم بالمجتمع، لأن الإنسان ضعيف بمفرده وقوي ولهذا فضروريات الحياة الاجتماعية تلزم الاعتراف بالشخصية القانونية للممثل هذه الجماعات، ولكن الشخص المعنوي وإن كان يفي بحاجيات عملية المجتمع إلا أن نشاطه لا يمكن أن يحدث أثره إلا بوسيلة السلوك الأدمي لاختلاف الشخص المعنوي عن الشخص الطبيعي وبذلك فإنه يفتح لهؤلاء الأفراد الذي يمثلونه أو يدخلون في عضويته سبيل التعلق به أو التخفي من وراءه فيما يصدر عنهم من انحرافات في السلوك ثم يلقون تبعية عليه بينما لا يستطيعون ذلك فيما لو كانوا يعملون باسمهم الشخصي. أنظر، صمودي سليم: المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي، دار الهدى-الجزائر-2006 الصفحة 3.

<sup>2</sup> المادة 49 لقد عدلها المشرع الجزائري بموجب المادة 21 من قانون رقم 05-10 الصادر بتاريخ 20 جوان 2005.

و تتمثل في:  
الدولة، الولاية، البلدية

يتمتع الشخص المعنوي العام بامتيازات معينة<sup>1</sup> لأنه يهدف من وراء نشاطه داخل المجتمع إلى تحقيق الصالح العام، وعليه فلا يمكن أن يعترف بها للأفراد الذين يهمهم فقط تحقيق مآربهم الخاصة. ولكن هذه الامتيازات لا تمنع من مساءلة الشخص المعنوي العام مدنيا. فلقد استقر الفقه والقضاء على إمكانية مساءلة الشخص المعنوي العام أو الخاص على حد سواء مدنيا عن الأخطاء التي يرتكبها ممثلوه عندما يقومون بنشاط لحسابه وباسمه<sup>2</sup>. ولتحديد متى يكون الممثل القانوني من الغير فلا بد أن نتطرق في (الأول) إلى الممثل القانوني للشخص المعنوي العام، و في (الثاني) إلى الممثل القانوني للشخص المعنوي الخاص.

### 1) الممثل القانوني للشخص المعنوي العام:

الملاحظ أن النظام القانوني للتأمين الإلزامي الجزائري لم يتضمن حكما خاصا بممثل الشخص المعنوي بصفة عامة، و من ثم الأمر متروك لحكم القواعد العامة في المسؤولية المدنية من جهة، ومن جهة أخرى المبادئ التي يتضمنها النظام المذكور.

بالرجوع إلى المادة 2 من الأمر رقم 74-15 الدولة باعتبارها شخصا معنويا عاما فهي مسؤولة و ملزمة بتغطية الأضرار الناجمة عن حوادث المرور التي تسببها المركبات التابعة لها. وفي مثل هذه الحالة لا بد أن نميز ما بين الخطأ المرفقي والخطأ الشخصي<sup>3</sup> حتى تتحمل الدولة مسؤوليتها المدنية تجاه موظفيها أو ممثلها القانوني.

الملاحظ أن الأمر رقم 74-15 لم يتطرق إلى الدولة بينما في المادتان 10 مكرر و 12 من نفس الأمر (في الحلول) أعطى المشرع الجزائري للولايات والبلديات نفس المزايا التي أعطاها للدولة. و لكي نطبق أحكام المواد 10، 2 مكرر، 12 فلا بد أن نميز بين ثلاث حالات:

---

المؤسسات العمومية ذات طابع الإداري.  
الشركات المدنية والتجارية، الجمعيات و المؤسسات.  
الوقف.

كل مجموعة من أشخاص أو أموال يمنحها القانون شخصية قانونية".<sup>1</sup>  
<sup>1</sup> مثال حالة نزع الملكية الخاصة للمنفعة العامة إذ تستطيع السلطة أن تستولي على عقار مملوك لأحد الأفراد وفقا لإجراءات حددها القانون، فهذا الإجراء قصر على الشخص المعنوي العام فلا يمكن للمشرع أن يصرح به للأفراد حتى لا يظل صورة من صور الاعتداء على الملكية العقارية. أنظر، عمار بوضياف: النظرية العامة للقانون، دار ربحانة، بدون تاريخ النشر، الصفحة 32.

<sup>1</sup> (توفيق حسن فرج: الأصول العامة للقانون، الدار الجامعية للطباعة و النشر، بيروت، 1975، الصفحة 352.  
<sup>2</sup> عوابدي عمار: نظرية المسؤولية الإدارية، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004، الصفحة 123، 126.

**الحالة الأولى:** إذا ارتكب الموظف أو الممثل القانوني للشخص المعنوي العام (الدولة، الولاية، البلدية) أثناء تأدية وظيفته أو بمناسبة أو بسببها حادث مرور وسبب ضرر للغير فبما أن المركبة هي ملك للدولة والفعل الضار (حادث المرور) كان يشكل عملا من مستلزمات العمل الوظيفي وحصل أثناء قيام الموظف بمهام وظيفته وكان هدفه تحقيق المصلحة العامة، فإن الدولة ملزمة بالتعويض طبقا للمادة 2 من الأمر رقم 74-15 لأنها مؤمنة نفسها بنفسها كما أشرنا سابقا.

**الحالة الثانية:** فبموجب المادتان 10 مكرر و 12 من الأمر السابق، إذا تعرض الممثل القانوني للشخص المعنوي العام لحادث مرور فيجوز لكل من الدولة أو الولاية أو البلدية و بصفة عامة كل هيئة عمومية مثل صندوق الضمان الاجتماعي أن تحل محل الضحية في حقوقه تجاه مسبب الحادث أو الشخص المسؤول مدنيا. وفي مثل هذه الحالة يعتبر الممثل القانوني أو الموظف العام من الغير اتجاه شركة التأمين فتلتزم هذه الأخيرة بتسديد التعويضات التي منحتها الدولة أو أي هيئة عمومية للضحية (الممثل القانوني مثلا) ولكن في حدود الجدول الوارد في الملحق (قانون رقم 88-31).

**الحالة الثالثة:** قد يتعرض الممثل القانوني للشخص المعنوي العام لحادث مرور (أثناء تأدية وظيفته أو بسببها أو بمناسبة) نتيجة خطأ صادر عن الإدارة العامة والمتمثل في انعدام صيانة الطريق العام، فلا تقوم مسؤولية الشخص المعنوي العام لا على أساس الخطأ المرفقي أو الخطأ الشخصي، فهل تلتزم شركة التأمين بتعويض هذا المضرور (الموظف العام) باعتباره من الغير؟

لم ينص الأمر رقم 74-15 على قيام مسؤولية الإدارة بسبب انعدام الصيانة، فهذه الأخيرة هي صورة من صور المسؤولية عن الأشغال العمومية ومن ثم فهي ليست صورة من صور المسؤولية عن حوادث المرور. ولكن هناك علاقة بينهما في بعض الأحيان، وهذه العلاقة تكمن في أن انعدام الصيانة قد يكون سببا لحادث المرور المؤدي إلى إصابة مستعملي الطريق العام بصفة عامة بأضرار جسمية أو مادية، فتقوم مسؤولية الإدارة في مواجهة الإدارة العامة المسؤول عن صيانة الطرق العمومية (وزارة التجهيز، الولايات، البلديات... الخ).

وإذا كانت المسؤولية عن حوادث السيارات تقوم في مواجهة السائق ومسؤولة المدني والضامن (شركة التأمين) فإن المسؤولية الإدارية عن انعدام الصيانة العادية في مجال حوادث المرور تقوم في مواجهة الإدارة العامة التي يخولها القانون مهمة صيانة الطريق العام، وبطبيعة الحال فإن النظام القانوني لتعويض ضحايا حوادث المرور الذي تغطيه شركة التأمين كضامن

للمؤمنين عن المسؤولية يختلف عن النظام القانوني للمسؤولية الإدارية عن انعدام الصيانة العادية<sup>1</sup>.

وتفتح نظرية انعدام الصيانة العادية الحق في التعويض عن حوادث المرور للضحية مهما كانت صفته، ومهما كان نوع الضرر جسمانيا أو ماديا، وحتى الأضرار المعنوية أصبح القضاء الإداري الجزائري<sup>2</sup> يعوض عنها وهذا بعد تردد طويل، فهذا الاتجاه أصبح يتماشى مع موقف القضاء المدني الجزائري الذي أقر التعويض عن الأضرار المعنوية منذ البداية<sup>3</sup>. أما القانون المدني الجزائري بعد تعديله نص على نوع آخر من التعويض المعنوي، والمتمثل في التعويض عن الضرر الذي يمس الشرف والسمعة<sup>4</sup>.

ثانيا) الممثل القانوني للشخص المعنوي الخاص

فلا بد أن نميز بين حالتين:

الحالة الأولى: قد يتعرض الممثل القانوني للشخص المعنوي الخاص لحدث مزدوج (حادث عمل وحادث مرور) في نفس وقت فيستحق الضحية تعويضا من صندوق الضمان الاجتماعي ولا يحق له الرجوع على شركة التأمين على أساس أنه تعرض لحدث مرور.

حسب المادة 10 في فقرتها الثانية من الأمر رقم 15/74 ووفقا لنظام حوادث العمل فلا يحق الجمع بين التعويضين (التعويض الممنوح من طرف شركة التأمين، والتعويض الممنوح من طرف

<sup>1</sup> مسعود شيهور: المسؤولية الإدارية عن انعدام الصيانة العادية و تطبيقاتها في مجال المرور، المجلة القضائية، العدد 2، قسم الوثائق للمحكمة العليا، 1999، الصفحة 13.

<sup>2</sup> قرر مجلس القضاء قسنطينة في قراره المؤرخ في 1983/03/02 تعويض ذوي حقوق السيد (ب.ع) الذي توفي في حادث مرور من جراء انقلاب سيارته في منعرج خطير ليس به إشارة خطر، فاعتبر المجلس القضاء انعدام الإشارة بمثابة انعدام الصيانة مما يستوجب قيام مسؤولية الإدارة قضية رقم 1070-182. قرار غير منشور. منقول عن مسعود شيهور، نفس المرجع، الصفحة 15.

<sup>3</sup> قرار المجلس الأعلى رقم 10511 بتاريخ 1976/11/6 - الغزفة المدنية. (التعويض عن الضرر المعنوي الذي يصيب العاطفة والشعور و الحنان). وفاة طفلة تبلغ 6 سنوات نتيجة حادث مرور، فصدر حكم عن مجلس الأعلى (المحكمة العليا حاليا) بتعويض الأم عن الضرر المعنوي بحث، وهو الشعور بالألم.

-قضية رقم 2248/84-حكم بتاريخ 1984/08/27، قضت محكمة عنابة بالتعويض عن الضرر المعنوي للزوجة و الأقارب حتى الدرجة الثانية لوفاة الزوج في حادث مرور.

<sup>4</sup> تنص المادة 182 مكرر من قانون رقم 10/05 المعدل و المتمم للأمر رقم 58/75 و المتضمن القانون المدني: "يشمل التعويض عن الضرر أو الشرف أو السمعة، نلاحظ أن صياغة المادة باللغة العربية جاءت خاطئة عكس باللغة الفرنسية التي كانت واضحة بحيث تتكلم على نوع من الضرر المعنوي والمتمثل في الضرر الذي يصيب سمعة الشخص أو شرفه.

-« Le préjudice moral comprend toute atteinte à la liberté l'honneur, ou notoriété. » -

فمن الأحسن أن تكون صياغة المادة كما يلي: "يشمل الضرر المعنوي كل تعدي على الشرف أو السمعة".  
نية المشرع الجزائري من وراء نصه على المادة 182 مكرر من قانون المدني، هو حماية مصلحة المضرور معنويا في المسؤولية العقدية والتقصيرية، لأن المادة 182 من قانون المدني الجزائري والتي أوردها المشرع في باب آثار الالتزام لم تنطرق إلى الضرر المعنوي لا في المسؤولية التقصيرية ولا في المسؤولية العقدية.

صندوق الضمان الاجتماعي)، وهذا ما أكدته المحكمة العليا في قرارها<sup>1</sup> التالي: "من المستقر عليه قانونا وقضاء، أنه لا يجوز أن يجمع المضرور بين التعويض المحدد بمقتضى التشريع المتعلق بجبر حوادث العمل، والتعويض المنصوص عليه بموجب التشريع الخاص بحوادث المرور.... الخ".

بيد أن إذا كان هذا الحادث يمكن أن يسبب تفاقم العجز الدائم التام و النهائي نتيجة حادث سابق، فإن شركة التأمين المسؤولة مدنيا أو في حالة عدم وجودها صندوق ضمان السيارات ملزمان بتحمل آثار هذا التفاقم.

**الحالة الثانية:** أما إذا تعرض لحادث مرور خارج أوقات العمل، يخضع لأحكام المادة 8 من الأمر رقم 74-15 ويعتبر من الغير فيستفيد من التعويضات التي تمنحها شركة التأمين.

أما التشريع الفرنسي<sup>2</sup>، فطبقا لنص المادة 8/211 من قانون التأمين الفرنسي القديم، كان يقضي باستبعاد الأضرار التي تصيب الممثل القانوني للشخص المعنوي إثر حادث سيارة (أولا) لا يستفيد الممثل القانوني المضرور من التأمين إذا كان ضحية حادث سيارة التي يمتلكها الشخص المعنوي والتي يتم التأمين عليها باسمه من خلال ممثليه. ولا يهم أن تكون السيارة في حراسته أو تكون قد انتقلت لحراسة أو قيادة شخص آخر.

ثانيا) الاستبعاد مقصور على الممثلين القانونيين للشخص المعنوي وهم الأشخاص المعنيين، طبقا للقانون والنظام الداخلي، كممثلين رسميين له كالمدیر ورئيس مجلس الإدارة.

ثالثا) ينحصر الاستبعاد على الحوادث التي تقع للممثل القانوني أثناء ركوبه السيارة دون تلك التي تقع له وهو خارجها.

تغير الوضع في ظل التشريع الفرنسي وذلك بموجب المادة 3 من المرسوم رقم 83-482<sup>3</sup>، وألغى هذا الاستثناء و اعتبر الممثل القانوني للشخص المعنوي مالك المركبة له الحق في الضمان مثله مثل الغير<sup>4</sup>.

أما الموظف العام، فلم تستبعده محكمة النقض الفرنسية من مظلة التأمين مثل الأجير والتابع، مثلا حادث سير الذي يتعرض كل من مدير الشركة و سكرتيته والسائق يحصل كل من السكرتيته والسائق على التعويض الجزافي الخاص بحادث العمل، بينما يتحصل المدير على

(1) ملف رقم 76892 قرار بتاريخ 1992/05/11، المجلة القضائية، قسم المستندات للمحكمة العليا، العدد الأول، 1994 الصفحة 29، 25.

<sup>2</sup>) A. Besson : Ouvrage précité, numéro 17.

<sup>3</sup>) Décret du 9 juin 1983.

<sup>4</sup>) Yvonne Lambert- Faivre : L'assurance Automobile Obligatoire, Ouvrage Précité, page.554.

تعويض كامل طبقا لقواعد التأمين الإلزامي الفرنسي، وعليه تلتزم شركة التأمين بتغطية الأضرار التي تصيب الموظف العام إثر حادث سيارة العمل ولو كان ذلك أثناء أو بسبب الوظيفة<sup>1</sup>. ويجدر التنويه أن الأمر رقم 09-03 في مادته 100، أقام المسؤولية المدنية على الشخص المعنوي بصفة عامة، وهذا في حالة ارتكابه مخالفة تتعلق بوقوف المركبات والجزاء الذي يفرض عليه يتمثل في دفع غرامة لا غير، وله أن يدفع هذه المسؤولية عن نفسه إذا أثبت القوة القاهرة أو كشف عن مرتكب المخالفة الحقيقي.

كما يدخل في مفهوم الغير فئة الركاب، هذه الأخيرة تكون أكثر عرضة لحوادث المرور مثلها مثل فئة السائقين، وسوف ندرس هذه الفئة في ظل التشريع الجزائري ثم التشريع الفرنسي.

1) ركاب المركبة ذات محرك أرضي في ظل التشريع الجزائري لم يتضمن الأمر رقم 74-15 وكذا قانون المرور الجزائري<sup>2</sup> تعريف الراكب كما فعل المشرع الفرنسي في ظل قانون 5 جويلية 1985، وعليه يمكن استخلاص تعريفه من خلال نص المادة 2-18 من قانون المرور الجزائري. تعرف السائق على أنه ذلك: "الشخص الذي يتولى قيادة مركبة... الخ"، وبمفهوم المخالفة لهذا النص يمكن أن نعرف الراكب على أنه ذلك الشخص الذي يأخذ مكانا على متن المركبة المؤمن عليها ماعدا السائق ولا تكون لديه السلطة الفعلية على المركبة. بالمقابل عرف المشرع الجزائري الراكب في المادة 5/26<sup>3</sup> بأنه كل شخص منقول بصفة مجانية على متن العربة ولا يشغل المكان العادي لمسالك المقود.

من خلال هذه التعاريف هل يعتبر الراكب من الغير وبالتالي يستفيد من التأمين الإلزامي؟ طبقا لنص المادة 8 من الأمر رقم 74-15 يعتبر الراكب من الغير تغطيه مظلة التأمين لماذا؟ لأن لفظ الضحية غير مخصص فيشمل كل شخص يتعرض لحادث مرور مهما كانت صفته باستثناء السائق الذي يقود المركبة في حالة السكر أو السائق سارق المركبة، والعامل الذي تعرض لحادث مرور أثناء فترة العمل، فالمادة 8 من الأمر المشار إليه تكتسي طابع الشمولية بالنسبة للمستفيدين من التعويض.

وكل راكب مهما كانت صفته ولو كان من أفراد أسرة السائق يشملته التأمين الإلزامي، ولم يأخذ المشرع الجزائري بعين الاعتبار وضعية الراكب أثناء تعرضه لحادث المرور، فلا يهم إن كان

<sup>1</sup>)Accident de Service d'un agent public. Arrêt de la Cour de Cassation Criminelle 15/02/1990, Responsabilité Civil et Assurance. 1990 numéro. 174.

<sup>2</sup>) وكذلك نفس الشيء بالنسبة للأمر رقم 09-03.

<sup>3</sup>) المادة 5 الباب الثاني "عرض الضمانات" من التأشيرة و.م.ع.خ.م/ت. رقم 01 بتاريخ 30/08/1997 رمز المنتج 1-1.

متواجدا داخل المركبة أو أثناء صعوده أو نزوله أو أثناء فتح باب المركبة أو تم نقله بعوض أو بالمجان، فيكتسب الراكب صفة ضحية حادث المرور ويستفيد من التأمين الإلزامي طبقا للمادة 8 من الأمر رقم 74-15.

أما المادة 26/5 المشار إليها أعلاه وضعت شرطا لاعتبار الراكب من الغير أن يتم نقله مجانا وأن لا تكون لديه السلطة الفعلية على مقود المركبة، وعليه يشمل الضمان الأضرار التي قد تسببها المركبة المؤمن عليها لهذا الراكب.

الملاحظ أن هذه المادة لم تتعرض للراكب بأجر، فهل يستفيد من التأمين الإلزامي؟  
مما لا شك فيه الراكب بعوض أو بأجر تشمله مظلة التأمين الإلزامي، حيث يغطي ذلك التأمين المسؤولية المدنية للناقل بعوض وتتسم تلك المسؤولية بالطبيعة التعاقدية نظرا لوجود عقد نقل بين الراكب والناقل يلتزم هذا الأخير بمقتضاه بنقل الأول سليما مأمونا إلى جهة معينة، وهذا ما يسمى بالالتزام بضمان سلامة الراكب، وهو التزام بتحقيق نتيجة. ويعتبر الناقل مخلا بالتزامه و مسؤولا تعاقديا، دون حاجة لإثبات الخطأ في جانبه، بمجرد إصابة الراكب أو وفاته في حادث المركبة المؤمن عليها.

الملاحظ أن هذه التفرقة التي وضعها المشرع الجزائري ليس لها أهمية من الناحية القانونية بما أنه في كلتا الحالتين يعتبر الراكب من الغير ويستفيد من التعويض الذي تمنحه شركة التأمين إذا تعرض لأضرار جسمانية بسبب تدخل المركبة التي تنقله في حادث مرور، و كان من الأحسن على المشرع الجزائري أن يكتفي بنص المادة 8 من الأمر رقم 74-15 التي تنصف بطابع الشمولية بخصوص ضحايا حوادث المرور، وعلى ذلك تفقد التفرقة بين نوعي المسؤولية (التعاقدية والتقصيرية) أهميتها بصدد حادث المرور حيث يغطي التأمين الضحية بمجرد ثبوت تدخل المركبة في الحادث بغض النظر عن قيام المسؤولية أصلا، ولا يهم بالتالي نوعها.

نرى من الأحسن أن يكون نص المادة 26/5 كالتالي: "يفهم من لفظ 'الراكب' كل شخص منقول على متن المركبة ولا يشغل المكان العادي لمسالك المقود".

وإذا رجعنا إلى نص المادة 5 من المرسوم رقم 80-34 التي حددت أخطاء السائق الضحية والتي تؤدي إلى سقوط حقه في الضمان فهذا الأخير يكون محصورا إلا على السائق المخطئ<sup>1</sup> مع مراعاة الاستثناء الذي جاء في الفقرة الأخيرة للمادة 5 من المرسوم رقم 80-34، أما بالنسبة للغير

<sup>1</sup>الملف رقم 251232 قرار بتاريخ 25/12/2001 عن غرفة الجناح والمخالفات، المحكمة العليا منقول عن يوسف دلاندة: المرجع السابق، الصفحة 157، 156.



بما فيهم الراكب فإن المؤمن هو الذي يقوم بتعويضهم مهما كانت نسبة عجزهم حتى لو كان الراكب مثلا على علم بأن السائق الذي كان يقود المركبة كان في حالة سكر أو كان يقود المركبة بدون ترخيص.

### ب) ركاب المركبة في ظل التشريع الفرنسي

القاعدة العامة يغطي التأمين الإلزامي الفرنسي الأضرار التي تلحق ركاب<sup>1</sup> المركبة ذات محرك أرضي، يستوي في ذلك أن يكون نقل الركاب قد تم بمقابل أو بمجان<sup>2</sup>، وهذا المبدأ مستقر عليه في القانون الفرنسي منذ صدور مرسوم 1959 وذلك في مادته الخامسة، وحتى مع صدور قانون 5 جويلية 1985 في مادته الثالثة.

وتغطي مظلة التأمين كل ركاب المركبات مهما كان نوعها، بما في ذلك أفراد أسرة السائق، مع مراعاة الاستثناءات التي أوردها المشرع الفرنسي على هذا المبدأ، السائق والعامل، حيث استبعدهما من مجال التأمين الإلزامي وفقا لشروط معينة.

ولم يكن في وسع الراكب بالمجان الاستناد إلى قواعد المسؤولية الشيئية (قرينة الخطأ المفترض في جانب الحارس طبقا للمادة 1/1384 من القانون المدني الفرنسي) لتأسيس دعوى مسؤولية ضد حارس المركبة، وقد كان مرجع ذلك فكرة قبول المضرور الأخطاء، و من ثم فلا يمكن للذين قبلوا أو طلبوا المشاركة مجانا في الشيء مع إدراكهم التام للأخطار التي يتعرضون لها أن يطالبوا الحارس بتعويض الأضرار التي لحقتهم إلا عندما يثبتوا خطأ المنسوب إليه.

إلا انه لم يعد طبيعيا أن يحرم المنقول مجانا من التعويض بعد أن أصبح التأمين على حوادث السيارات إجباريا لاسيما إذا كانت ظروف الحادث غير واضحة أو كانت الشهادات متناقضة أو إذا كان من المستحيل إثبات خطأ السائق.

(2) تعرف المادة الأولى من قانون 5 جويلية 1985 الراكب الضحية، "هو كل من يستعمل المركبة ذات محرك أرضي ولا تكون لديه السلطة الفعلية عليها"، فيعتبر من الغير ونطبق عليه القانون ولو تم نقله عن طريق عقد، ولا يهم نوع عقد النقل، فقد يكون عقد إيجار المركبة بسائقها، نقل عن طريق سيارة الأجرة أو الحافلة. أنظر:

- Philippe Le Tourneau, Loïc Cardiet : Ouvrage précité, numéro 7172.

(2) أنظر بالتفصيل، تطور مسؤولية الناقل بالمجان محمد زهدور: المرجع السابق، الصفحة 109، 103. - كالسائق الذي يأخذ معه مسافرا في سيارته ليخلفه في السياقة أثناء قطع مسافة متعبة، أو أخذ مسافرا في السيارة لإرشاد صاحبها أثناء الطريق، أخذ رجال أعمال لزبون له في سيارته لزيارة عقر معروض للبيع.

لذا عدلت محكمة النقض، بهيئة عامة<sup>1</sup> عن موقفها السابق وقررت إمكانية استناد الراكب بالمجان المضرور أو ذوي حقوقه في تأسيس دعوى المسؤولية ضد حارس السيارة إلى المادة 1/1384 من القانون المدني الفرنسي.

وبصدور قانون 5 جويلية 1985 المتعلق بضحايا حوادث المرور وتيسير تعويض المضرور، لم يصبح هذا الأخير في حاجة إلى الاستناد إلى قواعد المسؤولية الشيئية لأن فكرة المنفعة فقدت أهميتها، فطبقا للمادة الأولى<sup>2</sup> من القانون المبين أعلاه اعتبر المشرع الفرنسي مجرد تدخل المركبة في الحادث، بأي صفة كانت، سببا للالتزام المؤمن بتعويض المضرور، بصرف النظر عن قيام العلاقة السببية بين المركبة والضرر، فلم تصبح مسؤولية السائق هي السبب لإلزام المؤمن بالتعويض<sup>3</sup>.

إلا أن هذه المسؤولية تبقى تلعب دورا مهما في مجال حوادث المرور في حالة اشتراك أكثر من شخص في وقوع حادث مرور، فتعمل على تحديد المدين النهائي بالتعويض من بين المشتركين في الحادث أو مؤمنهم، أي كأساس لرجوع من قام بتعويض المضرور على الآخرين<sup>4</sup>.

أما الراكب بأجر أو بعوض فلقد أخضعه المشرع الفرنسي إلى قانون 1985، وعليه تشملته مظلة التأمين الإلزامي، يغطي ذلك التأمين المسؤولية المدنية للناقل بأجر، وتتصف تلك المسؤولية بالصفة التعاقدية كما أشرنا سابقا، لأن هناك عقد نقل ما بين الراكب والناقل ويلتزم هذا الأخير بمقتضاه بنقل الراكب سالما إلى مكان معين، وهذا الالتزام يتمثل في ضمان سلامة الراكب هذا ما قضت به محكمة الفرنسية<sup>5</sup>، وهذا الالتزام بضمان سلامة الراكب أصبح حكما قضائيا ثابتا، وهو التزام بتحقيق نتيجة<sup>6</sup>، ويعتبر الناقل مخلا بالتزامه و مسؤولا تعاقديا، دون حاجة لإثبات الخطأ في جانبه، بمجرد إصابة الراكب أو وفاته في حادث مركبة<sup>7</sup>.

<sup>1</sup>) Arrêt d'une Chambre Mixte de la cour de Cassation, 20 décembre 1968, Dalloz. 1969, Conclusion. Schmelck.

<sup>2</sup>) «...aux victimes d'un accident de la circulation dans lequel est implique un véhicule terrestre à moteur..»

<sup>3</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 11 avril. 1986, Argus, 1986, Page.435.

<sup>4</sup>) محمد حسين منصور: المرجع السابق، الصفحة 228.

<sup>1</sup>) قرار صادر بتاريخ 1911/11/21 "يلتزم الناقل بموجب عقد النقل بإيصال الراكب إلى المكان المقصود سالما من أي أذى".

<sup>2</sup>) Yvonne Lambert- Faivre :Droit des assurances, Ouvrage précité., page.552.

<sup>3</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation deuxième Chambre Civil. 1,15 juillet 1975, Juris- Classeur 1976.11.18418, note E. Rodiere Bordeaux.

وعليه قانون 5 جويلية 1985 تطبق أحكامه بالنسبة في حادث المرور حتى ولو كان الراكب منقولا في المركبة بمقتضى عقد، و من ثم فإن ركاب مركبة الأجرة شأنهم، في حكم الاستفادة من الضمان شأن الغير تماما، وعليه تفقد التفرقة بين نوعي المسؤولية (التعاقدية والتقصيرية) أهميتها بصدد حادث المرور حيث يغطي التأمين المضرور بمجرد ثبوت تدخل المركبة في الحادث دون الأخذ بعين الاعتبار قيام المسؤولية أصلا ولا يهمل بالتالي نوعها<sup>1</sup>.

لكن هذه القاعدة أورد عليها المشرع الفرنسي استثناء وبموجبه يسقط حق الراكب في الضمان: طبقا للمادة 2.10/211 من قانون التأمين الفرنسي، لا يغطي التأمين الإلزامي الأضرار التي تحل بالراكب الذي يتم نقله في شروط غير محافظة على الأمان المشار إليها في المادة 3/211 من قانون التأمين الفرنسي<sup>2</sup> وهي كالتالي:

1) الراكب يكون في أمان عندما يتم نقله داخل المركبة مخصصة للسياحة، وليس فوق سقف المركبة أو في وضعية أخرى مخالفة لشروط الأمان، ففي هذه الحالات الراكب المضرور لا يستفيد من مظلة التأمين بالمقابل فإن مسؤولية اتجاه الغير داخل المركبة تكون مغطاة.

2) فيما يتعلق بالمركبة ذات عجلتين أو ثلاث عجلات مثال عربة جانبية، فهي عربة مخصصة لراكب واحد إلى جانب السائق (Side-car) و تكون مثبتة إلى جانب الدراجة النارية أو الدساس (Triporteur) وطبقا للمادة 1.11/ 211 من قانون التأمين الفرنسي يستثنى من الضمان الأشخاص الذين يتم نقلهم عن طريق هذه العربات في حالة تجاوز الحد المعين قانونا إلا في حالة تقديم النجدة أو المساعدة لشخص في حالة خطر<sup>3</sup>.

بالنسبة لهذه المركبات، كان قانون التأمين الفرنسي يلزم مالكيها بالتأمين عليها لصالح الغير مع إمكان الاتفاق على استبعاد ركبها من نطاق التأمين، وكان يلزم لشمول الركاب إبرام التأمين الخاص بقسط معين و هذا طبقا للمادة 11/211 من قانون التأمين الفرنسي.

<sup>1</sup>) Yvonne Lambert- Faivre : Droit des assurances, Ouvrage précité , page.552.

<sup>2</sup>) Nicolas Jacob : Les assurances , 2<sup>ème</sup> édition, Dalloz , Paris 1979, page.320.

<sup>3</sup>) Nicolas Jacob : Ibidem, page.321.

<sup>2</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile. 1,17 mars 1985, Gazette du Palais. Sommaire. 20 octobre 1986.

ونظر لتخلف هذا النوع من التأمين عملاً، كان صندوق الضمان يتحمل عبأ كبيراً في هذا الصدد مع قيام الكثير من المنازعات بمناسبة ذلك. لذا تدخل المشرع الفرنسي وألغى هذا الحكم بموجب مرسوم 9 جوان 1983، وأصبح التأمين الإلزامي (1985) يغطي المضرورين سواء كانوا من الغير<sup>1</sup> أو من الركاب بالنسبة لهذا النوع من المركبات.

(3) فيما يخص المقطورة أو نصف المقطورة إذا كانت مخصصة لنقل الأشخاص، فلا بد أن يتم نقلهم بداخل المقطورة أو نصف المقطورة، وبالتالي فالأضرار التي تصيب الراكب من جراء حادث المرور تكون مغطاة بمظلة التأمين.

(4) ونفس الحكم يطبق على الجرار فلا بد أن لا يتجاوز عدد الأشخاص الذين يتم نقلهم عدد المقاعد المخصصة من طرف مشيد هذه الآلة.

(5) في حالة نقل الركاب بعوض ولكن هذا الاستثناء خاص بناقل الأشخاص المحترف Le professionnel du transport يخضع لتأمين إلزامي خاص ومحدد<sup>2</sup>. حيث يلزمه القانون بإبرام تأمين على المركبات المخصصة لهذا الغرض، ويكون التأمين بقيمة غير محددة لصالح الركاب مقابل أقساط تتناسب بالضرورة مع طبيعة المخاطر المغطاة.

أما ناقل الأشخاص العرضي، أي غير المحترف، فإنه يلتزم بإبرام التأمين الإلزامي العادي على مركبته مع وجوب إعلام المؤمن بما يقوم به من نشاطات النقل حتى يراعي ذلك في وثيقة التأمين والأقساط المدفوعة، وإذا لم يعلن المؤمن له عن عمله العرضي فإن التأمين لم يكن يغطي الراكب بمقابل طالما تضمنت الوثيقة هذا المعنى<sup>3</sup>.

الملاحظ أن المشرع الفرنسي أحسن لما استبعد الراكب من الضمان في حالة عدم احترام السائق شروط الأمان المتعلقة بالنقل، على رغم أن الخطأ صادر عن السائق ولكن الراكب قد شارك في هذا الخطأ وبالتالي تقوم مسؤوليته والجزاء الذي رتبته المشرع الفرنسي عن قيام مسؤولية الراكب هو حرمانه من التعويض الممنوح من طرف شركة التأمين في حالة وقوع حادث مرور هذا من جهة، ومن جهة أخرى فلقد طبق المشرع الفرنسي القاعدة المعروفة في القانون الجنائي بصفة عامة وهي "القانون لا يحمي المغفلين".

<sup>1</sup>) Décrets des 25/02/1936-25/02/1938-12/01/1939 et 14/11/1949.

<sup>2</sup>) Yvonne Lambert- Faivre : Droit des assurances, Ouvrage précité, page.458 .

أما المشرع الجزائري فتح الباب التعويض للركاب على مصرعيه دون الأخذ بعين الاعتبار الأخطاء الصادرة عنهم في بعض الأحيان وهذا نظرا لجهلهم لقانون المرور، فعلى المشرع الجزائري أن يتدخل في هذه النقطة ويضع استثناءات بخصوص تعويض الراكب فلا نلقي كل المسؤولية على السائق وحده في مثل هذه الحالة ونحرمه من التعويض بصفة مطلقة، ونضع الراكب في مركز الضحية رغم مشاركته في تسهيل وقوع الحادث لما قبل نقله في ظروف لا توفر له شروط الأمان، مع العلم أن في أغلب الأحيان الراكب يكون كامل الأهلية وله القدرة على تقدير الأخطار التي سوف تلحق به في حالة ركوبه على حاجر المقطورة عوض الجلوس في المكان المخصص له في المقطورة على سبيل المثال.

خلاصة القول، الراكب سواء في التشريع الجزائري أو التشريع الفرنسي يستفيد من التأمين مادام أنه متواجد بالمركبة وليست له السيطرة الفعلية عليها، فإذا تعرض لحادث سير فإنه يستفيد من الضمان وهذا طبقا للظروف والشروط المنصوص عليها في كل من التشريعين.

والى جانب الركاب، هناك فئة أخرى متعرضة لحوادث المرور بكثرة وهي فئة الراجلين.  
ثانيا) المشاة:

طبقا للمادة 2 من قانون المرور الجزائري<sup>1</sup>، حاول المشرع الجزائري التدقيق في إعطاء التعريف لهذه الفئة، إذ يعتبر الراجل من الغير و يستفيد من التأمين الإلزامي على السيارات، فهو الصورة البارزة والغالبة للمضرور في حوادث السيارات، ولا تثور أية صعوبة بصدد تغطية التأمين الإلزامي للراجل المضرور من حادث مركبة ذات محرك أرضي وهذا بموجب عمومية نص المادة 8 من الأمر رقم 74-15.

ولقد عرف الراجل كما يلي:

الراجل، كل شخص ينتقل سيرا على الأقدام.

يعد بمثابة الراجلين، الأشخاص الذين يدفعون أو يجرون عربات الأطفال أو المرضى أو العجزة وكذلك الدراجات العادية أو الآلية، والعجزة الذين ينتقلون في عربات يقودونها بأنفسهم بسرعة الخطى<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> الأمر رقم 09-03 المعدل والمتمم للقانون المرور رقم 01-14.

<sup>2</sup> أنظر المادة 2 من نفس الأمر.

<sup>3</sup> مرسوم تنفيذي رقم 04-381 الصادر بتاريخ 28/11/2004 يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، الجريدة الرسمية، عدد 76 لسنة 2004.

وطبقا للمادة 84 من المرسوم التنفيذي<sup>1</sup> رقم 04-381، يستثنى من حكم الراجلين رجال الأمن الوطني ورجال الدرك الوطني وموظفو مصالح الحماية المدنية وكذلك موظفو إدارة البريد و المواصلات والمؤسسات التي يطلب منها العمل في الطريق السريع في إطار الخدمة مأمورة ويكون حضورهم ضروريا في الطريق السريع.

فإذا خالف الراجل القواعد التي تنظم سيره يعتبر قد خالف قواعد قانون المرور وكان ملزما بدفع غرامة جزافية تقدر ب 300 دينار جزائري<sup>2</sup>. أما في ظل الأمر رقم 09-03، كيف المشرع الجزائري المخالفة الصادرة عن الراجل على أنها مخالفة من الدرجة الأولى ويعاقب عليها من 2000 دج إلى 2500 دج، والهدف من الزيادة في الغرامة المالية هو تشديد العقوبة على الراجل الذي يتحمل جزء من المسؤولية إلى جانب السائق الذي يعد المتسبب في حادث المرور. كما نص المشرع الجزائري على الالتزامات التي تقع على عاتق الراجل أثناء استعماله للطريق العام وذلك من خلال المواد من 270 إلى 278 من المرسوم رقم 04/381 وكل هذه المواد صاغها المشرع الجزائري بصورة آمرة.

الإشكالية بخصوص مساهمة الراجل الضحية في حادث المرور أو هو المتسبب في الحادث بنسبة 100% فهل يجوز للقاضي أن يأخذ هذا الخطأ بعين الاعتبار ويحرم الراجل من التعويض أو يقلص من نسبة حقه في التعويض؟

فبالرجوع إلى الأمر رقم 15/74 في مادته 8 نلاحظ أن المشرع الجزائري قد فتح باب التعويض للضحية بدون قيد(ما عدا السائق المخطئ في بعض الحالات أو العامل الذي يتعرض لحادث مرور مزدوج)، ولا يهم ما إذا كانت هي المخطئة أم لا، وبالتالي هذه القاعدة تطبق على الراجل باعتباره من الغير.

هذا الموقف الذي تبناه المشرع الجزائري لا يتماشى مع منطق العدالة وروح القانون هناك بعض الحوادث قد يتسبب فيها الراجل نتيجة جهله لقانون المرور وكذا التعليمات الإلزامية التي جاء بها المرسوم رقم 04-381 المشار إليه سابقا، فمثلا حينما يستعمل الراجل الطريق السريع بقصد ربح الوقت عوض استعمال الممر العلوي المخصص للمشاة، فهذا المسلك يمكن أن نكّفه على أنه خطأ غير مغتفر، ومن المفروض أن تقوم مسؤوليته الكاملة إذا تسبب في حادث مرور

---

<sup>1</sup>(المادة 73 من رقم 01-14 يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها).

لأن مثل هذه الطرق مخصصة أساسا للمركبات ويعد وجود المشاة عليها أمرا استثنائيا غير عادي.

على المشرع الجزائري أن يعامل الراجل المخطئ مثل السائق المخطئ، لأن هناك بعض الحوادث يتسبب فيها الراجل نتيجة جهله للقانون المرور بصفة عامة، فلا بد أن تكون هناك وسيلة لتقليل مثل هذه الأخطاء إما الزيادة في قيمة الغرامة المالية الملقاة على عاتق الراجل المخطئ بحيث تصبح تتماشى مع درجة الخطأ غير المغتفر الصادر عنه وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في الأمر رقم 09-03 أو يدرج الراجل المخطئ ضمن أحكام المادة 5 من المرسوم رقم 34-80.

فعلا نظام التعويض جاء من أجل حماية الضحية الضعيفة من حوادث المرور، ولكن هدفه الأساسي هو حماية المجتمع ككل من خطر يهدده كل يوم وهو حوادث المرور. وتجدر الإشارة بأن نظرة المشرع الجزائري تقترب من نظرة المشرع الفرنسي بخصوص فئة المشاة، إذ يغطي التأمين الإلزامي الفرنسي الأضرار التي تحدثها المركبة ذات محرك ارضي للراجل والذي اعتبره قانون 5 جويلية 1985 من الغير.

ونظرا لصعوبة وضع تعريف مباشر ومحدد لكلمة الغير، فضل المشرع الفرنسي تحديد مفهومها عن طريق الاستبعاد حيث اكتفى بتحديد الأشخاص الذين لا يشملهم التأمين، مما يكشف بمفهوم المخالفة عن شمول التأمين الإلزامي لمن عداهم من الأشخاص، ومن ثم فإن الغير المستفيد من ضمان التأمين هو كل من لم يستبعده القانون بنص خاص، وبما أن المشرع الفرنسي استبعد من التأمين الإلزامي السائق والعامل حسب شروط محددة وأصبحت الطوائف الأخرى تتدرج ضمن مفهوم الغير المستفيد من التأمين، وعليه تتدرج فئة المشاة ضمن هذه الطوائف<sup>1</sup>.

ويعتبر الراجل من الغير كما ذكرنا سابقا في مسألة حوادث المرور لأنه متعرض للأخطار التي تسببها الطاقة الحركية للمركبات، وعليه فيستفيد من تعويض كامل وكذا أقاربه عن طريق الضرر المرتد.

ولقد عرفت محكمة النقض الفرنسية الراجل من خلال السائق، بحيث قضت بأن كل سائق يتحول إلى راجل بمجرد نزوله من المركبة لأي سبب كان، فيستفيد من التعويض الكامل إذا تعرض لحادث سير هذا تطبيقا لقانون 5 جويلية 1985.

<sup>1</sup>) Yvonne Lambert- Faivre : : Droit des assurances, Ouvrage précité, page 550,551.

أما الفقه الفرنسي<sup>1</sup> عرف الراجل بأنه، ذلك الشخص الطبيعي و الذي ينتقل بسرعة الخطى وهذا الشخص الطبيعي يتمثل في الأشخاص الذين يقدون عربة الأطفال أو المريض أو أية عربة أخرى صغيرة الحجم بدون محرك، والأشخاص ذوي العاهات و الذين ينتقلون بواسطة كرسي محرك في الطريق. كما أدرج ضمن هذه الطائفة بطبيعة الحال سائق الدراجة النارية الذي قذف من مركبته، مع العلم المضرور كان يدفع دراجته بيده قبل الحادث<sup>2</sup>.

أما مسألة تعويض الراجل يكون قابلاً للتحديد أو يحرم منه نهائياً، وهذا في حالة ارتكابه خطأ غير مغتفر أو يصدر عنه خطأ بمحض إرادته، كأن يرمي بنفسه أمام سيارة بقصد الانتحار<sup>3</sup>، وطبقاً للمادة 2/3 من قانون 1985/7/5 لا يمكن للمؤمن التمسك بالخطأ غير المغتفر في مواجهة المضرور إذا تعرض هذا الأخير إلى عجز دائم أو على أقل يساوي 80%.

بالمقابل يرى بعض الفقه الفرنسي<sup>4</sup> بأن مسألة تعويض الراجل ليس بالضرورة مرتبطة بنشاط المرور، بمعنى آخر لا يهم ما إذا كان الراجل قد شارك في نشاط المرور أم لا كحالة الشخص الذي تعرض لجروح نتيجة اصطدام شاحنة بحائط المنزل الذي كان متواجداً فيه، في حين لا يكتسب السائق صفة الراجل الذي قذف من سيارته واصطدم بسيارة أخرى في وقت متزامن<sup>5</sup> كما أشرنا إليه سابقاً.

<sup>1</sup>)Rémy Josseaume :Les règles de circulation piéton[http://www. Droit routier. Fr/piéton.html] 24/02/2008,44ko, page.1.(Le Droit de la Circulation Routier, par Rémy Josseaume , thèse de doctorat en droit pénal et administratif de la circulation).

كما عرف الراجل، بأنه كل من لا يعتبر سائقاً أو راكباً للمركبة، ويأخذ حكم الراجل راكب الدراجة العادية.أنظر:

-Voir notamment, Chambon. P : Le piéton selon le code de la route, Dalloz.1979., page.103.

<sup>2</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile., 16 octobre 1991, Bulletin des Arrêts de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile. 1991. II. numéro 255 page. 134.

Une personne traversant la chaussée avec un cyclomoteur ayant été heurtée et blessée par une automobile, est légalement justifié l'arrêt qui, pour condamner le conducteur de la voiture à réparer le préjudice de la victime, retient, après avoir énoncé à bon droit qu'il appartenait à ce conducteur et à son assureur de rapporter la preuve que la victime avait la qualité de conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, qu'il est établi qu'elle tenait son cyclomoteur à la main et devait donc être considérée comme piéton.

<sup>3</sup>) Jean Carbonnier :Droit Civil « Les biens, les obligations »,volume2,1<sup>er</sup> édition P U F, Paris 2004, page.,2379.

<sup>4</sup>)Jacques Flour et les autres : Droit Civil « Les obligations », Dalloz, Paris.2005, page.,361.

<sup>5</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile., 31 mars 1993, Bulletin des Arrêts de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile.1993. II. numéro 133 page.70. N'a pas =perdu la qualité de conducteur, la victime d'un accident de la circulation conduisant une moto qui a chuté sur la chaussée dès lors que la chute et le choc avec l'automobile sont survenus de façon presque simultanée.



وبظهور وسائل تسليية حضرية جديد بفرنسا مثل الترحلق بعجلة صغيرة على الطريق العام، ثم توسيع دائرة مفهوم الراجل وهذا الامتداد فرض على المشرع الفرنسي تطبيق قانون المرور على مستعملي هذا النوع من وسائل التنقل أو التحرك نظرا لتماشي هذا القانون مع هذا التوسع،ضف إلى ذلك غياب نظام أساسي خاص محدد بقانون أو تنظيم الأمر الذي استلزم تشبيه المتزحلقيين بعجلة صغيرة كراجلين على رغم عدم وجود نص صريح لهذا التفسير ،ولكن تم تأكيده سنة 1987 وذلك من خلال إجابات الحكومات المتتالية عن أسئلة مكتوبة قدمت من طرف البرلمانين<sup>1</sup>.

وأكدت محكمة النقض الفرنسية هذا الموقف من خلال تأييدها للحكم الصادر عن محكمة المخالفات بباريس 25 جوان 2000، والتي أطلقت صراح متزحلوق الذي حرر ضده محضر لسبب" استعمال لعبة خطيرة على الطريق العام"،في حين كان يسير على قارعة الطريق<sup>2</sup>.فلقد أكدت محكمة النقض من خلال فحوى قرارها أن مستعملي العجلات الترحلق يعدون بمثابة راجلين، لأن هذه اللعبة تشكل خطر على الطريق العام، ومن المفروض السير يكون على الرصيف<sup>3</sup>، ومن ثم يطبق عليهم أحكام قانون المرور، ويخضع هذا الصنف للالتزامات التالية:

1)السير على الرصيف.

2) المرور عبر المسالك المحمية أثناء اجتياز قارعة الطريق.

3)احترام إشارة المرور.

---

<sup>1</sup>) « Sur l'ensemble du territoire national, en l'absence d'une réglementation spécifique, les pratiquants du patin à roulettes, lorsqu'ils circulent sur une voie publique, sont assimilés à des piétons » (République. du Ministre de l'Intérieur, QE n° 33657, Journal Officiel./A.N. du 29 février 1988), « En l'absence d'une réglementation spécifique, il ne peut être que confirmé à l'honorable parlementaire les termes des précédentes réponses, à savoir que les usagers d'engins à roulettes doivent être assimilés à des piétons et, par conséquent, astreints aux mêmes conditions de circulation que ceux-ci. » (République. Ministre., 4970, Journal Officiel./A.N., 29 décembre 1997),« Comme le rappelle l'honorable parlementaire, actuellement, les usagers de rollers sont assimilés à des piétons. » (République. du Ministre de l'Équipement et des Transports, QE n° 38009, Journal Officiel./S. du 2 mai 2002).

<sup>2</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation Criminel., 7 février 2001, pourvoi 00-84519.

<sup>3</sup>) Visé au titre de l'Ordonnance du Préfet de Police du 25 juillet 1862 qui dispose que « les jeux de palets, de tonneaux, de siam, de quilles, de volants, de toupies, sabots, bâtonnets, cerfs-volants et tous autres jeux susceptibles de gêner la circulation et d'occasionner des accidents sont interdits sur la voie publique. Le prévenu avait été verbalisé pour " jeu dangereux sur la voie publique ». Voir Rémy Josseume : Ouvrage précité, page.1.

ويعتبر هذا التشبيه أساسيا نظرا لكثرة استعمال هذه الوسائل من طرف الشباب الفرنسي، كما فرض المشرع الفرنسي التزامات على الراجل بصفة عامة وعليه احترامها و التقيد بها أثناء سيره على الطريق العام، وتتمثل فيما يلي:

1) عندما يكون وسط الطريق محفوفًا بمواقع مخصصة للراجلين أو يستعملها الراجلون عادة مثل الرصيف والحافات، فيجب عليهم استعمالها.

2) على الراجل أن يسلك قارعة الطريق<sup>1</sup>، عندما يستحيل عليه استعمال المواقع المخصصة له أو عند انعدامها تماما، كما يمكن استعمال قاعة الطريق إذا كان ينقل الأشياء معرّقة بحث يسبب في عرّقة سير كبيرة للراجلين الآخرين.

3) خارج تكثّل السكاني، فعلى الراجل السير على قارعة الطريق الموجودة على حافة اليسرى اتجاه السير.

4) يجب على الراجل الذي يقود باليد دراجة عادية أو دراجة نارية أو مركبة بعجلات *voiture roulante* أن يسير بقرب الجانب الأيمن من الطريق في اتجاه سيره.

فطبقا لتعليمات المادة 37/412 من قانون المرور فعلى الراجل عند اجتيازه الرصيف التأكد من عدم وجود أي خطر يهدد حياته<sup>2</sup>، كما يجب أن يكون اجتيازه للطريق متناسبا مع الإشارة الضوئية هذا من جهة، ومن جهة أخرى ممنوع على الراجلين الدخول وسط الطريق (طريق السيارات)، وفي حالة مخالفتهم لأحكام قانون المرور فإنهم يتعرضون لغرامة مالية من الصنف الأول.

بالمقابل فرض المشرع الفرنسي على السائقين التزامات بهدف حماية الراجلين من أخطار السير. فطبقا لأحكام المادة 11/415 من قانون المرور الفرنسي، يجب على السائق أن يلتزم بفسح المجال لمرور الراجلين القاطعين الطريق بصفة منتظمة، وإذا لم يحترم السائق القواعد الأولية المحددة في المادة، فيتعرض لعقوبة متمثلة في غرامة من الصنف الرابع إلى جانب عقوبة تكميلية تتمثل في تعليق رخصة السياقة لمدة 3 سنوات أو أكثر، وقد يمتد التعليق إلى الحد من السياقة التي تكون خارج النشاط المهني، مع تخفيض نقاط متعلقة برخصة السياقة من 3 إلى 4 حسب طبيعة المخالفة وهذا طبقا لنص المادة 4/411 من قانون المرور الفرنسي<sup>3</sup>.

1) جزء من وسط الطريق الذي يمتد من الرصيف.

2) إمكانية رؤية مدى سرعة المركبة ذات محرك ارضي بطريقة عمودية بالنسبة لمحوره وليس بخط مائل، وبالتناوب عندما يكون ممر المتعلق بالطرق مقسم بمسلك مركزي للمشاة أنظر:

-Rémy Josseame : Ouvrage précité, page.3.

3) Ibidem.

أما فيما يخص الراجل إذا ما خالف قواعد سير الراجلين مثلا قطع الطريق خارج ممر الراجلين فإذا تعرض لحادث مرور فلا يمكنه الإدعاء بأن السائق قد ارتكب مخالفة لقواعد المرور، لأن هذه الأخيرة غير مؤسسة قانونا.

خلاصة القول على الراجل أن يلتزم بالانتظام عندما يستعمل الطريق العام ليحد من المخالفات التي ترتكب أثناء سيره على الطريق العام. إلا أن الفقه الفرنسي واجه صعوبة في تحديد مفهوم "معنى أن يكون الراجل ملتزم بالانتظام"، فهل يقصد به ذلك الشخص غير المتحرك المتواجد على ممر الراجلين؟

ومن أجل سد هذا الفراغ تدخل المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة سنة 2002 أعطى تعريفا كاملا:

إذا كان سير المركبات غير منظم المسلك، لا من حيث الإضاءة(انعدام إشارة المرور)، ولا من طرف عون المكلف بتنظيم حسن سير المرور. فعلى السائق عدم الاقتراب من المسلك إلا بعد التحكم في السرعة الكافية والمعتدلة، حتى لا نفقد حياة أي راجل الذي تكون نيته الالتزام بقطع الطريق في خطر فيجب على السائق التوقف إلى حين عبور الراجل الطريق بسلام.

وبمجرد توجه الراجل نحو ممر الخاص به ويقف على حافة الرصيف المقابل للممر الآخر، فهذا يعتبر إعلان لجميع السائقين بأن الراجل ينوي قطع الطريق.<sup>1</sup>

وعلى رغم الحماية التي بسطها المشرع الفرنسي للراجل، فقد يكون هو المتسبب في حادث المرور نتيجة عدم احترامه لقانون المرور فهل تقوم مسؤولته في مثل هذه الحالة؟

وهي قبل كل شيء مسؤولية جزائية، فلقد ظل تحرير محاضر الراجلين مهمشة، هناك على أقل 20.000.000 محاضر تحرر سنويا، من بينها 6000 تتعلق بالراجلين فهذه القوة لا تمثل الحقيقة على الإطلاق، مع مدى أهمية مخالفات التي ترتكب كل يوم بصورة ثابتة من طرف هذه الفئة التي تستعمل الطريق العام.

وهي أيضا مسؤولية مدنية، فمنذ صدور قانون 5 جويلية 1985، الراجل يستفيد من التعويض 100% إذا تعرض لحادث مرور نتيجة تدخل مركبة ذات محرك أرضي في الحادث فاعتبره القانون ضحية مدنية غير مسؤول<sup>2</sup>، ما لم يثبت المؤمن خطأ غير المغتفر أو البحث إراديا عن

<sup>1</sup>) Rémy Josseame : Ouvrage précité, page.4.

<sup>2</sup>) chronique. corr., 16 septembre. 2004, La Gazette du Palais, 21-22 septembre.2005.

الضرر كحالة الانتحار أو تواجده على الطريق العام ليلا وهو ثملا ولو أن القضاء الفرنسي بقي مختلفا بخصوص تفسير الحالة الأخيرة<sup>1</sup>.

ويجدر التنبيه بأن حوادث المرور في فرنسا لا ترجع لسبب واحد وهو خطأ السائق وإنما ترجع كذلك إلى الدور السلبي للراجل، فالتصرفات التي تصدر عنه غالبا ما تكون مخالفة لقواعد قانون المرور وهي تساعد بصفة أو أخرى في إلحاق الضرر بنفسه.

ولهذا السبب ظهر جدل فقهي بفرنسا حول إمكانية معاقبة الراجل المتهمون، فيرى جانب من الفقه<sup>2</sup>، كلما تثار مشكلة أمن الطرق، الأول من يوجه إليه أصعب الاتهام هو السائق على أساس أنه يقود بجنون، ولكن في الحقيقة هناك بعض الراجلين هم كذلك متهورون ومتهاونون. بالمقابل قانون 5 جويلية 1985 يمنح للمضروب غير السائق تعويضا كاملا إلا إذا ارتكب خطأ جسيم يحرم من التعويض.

وهذا المبدأ يستحق التشجيع، ولكن ما لوحظ خلال عشرين (20) سنة الأخيرة أن القضاء الفرنسي كان متمسكا بالتصور شديد التحديد للخطأ غير المغتفر، فقد كيف التصرف الصادر عن راجل كان جالسا في منحرج الطريق ليلا وهو ثمل مع عدم وضوح الرؤية بسبب الضباب على أنه خطأ غير جسيم، ونفس الأحكام متشابهة أصدرها القضاء الفرنسي بخصوص الذين الأشخاص يقطعون الطريق السريع راجلين.

ويرجع هذا الموقف المتسامح للقضاء الفرنسي اتجاه المشاة إلى عاملين، فمن جهة نظام الكل أو لاشيء الذي أنشأ بموجب قانون 5 جويلية 1985، يدفع هذا النظام القاضي إلى اختيار الكل للضحية عوض لا شيء، ومن جهة أخرى، فالعامل الثاني يرجع إلى آلية العمل في الهيئات الاجتماعية، التي من شأنها إذا لم تتحمل المسؤولية من جانب الضحية وهذا يحرمها من التعويض عن خسارته الاقتصادية في جميع الحالات، وبما أنها تستطيع أن تعوض نفسها عن طريق الاقتطاع يصل إلى 100% من التعويضات المستوفاة من الضحية، مع ذلك يحتفظ بجبر الأضرار الشخصية (التألم، التعويض عن الضرر الجمالي...).

و الملاحظ أن الراجلين، ومستعملي العجلات الصغيرة والدراجات العادية يشكلون في كل سنة من 12 إلى 15% من ضحايا حوادث المرور، ومن أجل تخفيض هذا الرقم فلا بد من أشعار

<sup>1</sup>) Rémy Josseame : Ouvrage précité, page.4.

<sup>3</sup>) Daniel Havis : Faut-il sanctionner les piétons

imprudents[http://www.lexpress.fr],(29/08/2005),34Ko.,page.1.

الراجلين بالمسؤوليتهم، ولهذا لا بد من توفير قدرة قانونية لحرمان الراجل ولو جزئياً من التعويض إذا ثبت خطئه، بالقابل فينبغي إصلاح قواعد عمل الهيئات الاجتماعية، لأنه لم يعد بمقدور هذه الهيئات تحمل دفع التعويض الكامل مع أن هناك تقاسم المسؤولية التي تنسب إلى الضحية.

أما الجانب الثاني من الفقه<sup>1</sup>، يؤكد بأن الراجل بفرنسا غير محمي بصورة جيدة، ففي سنة 2003 هناك 600 حالة وفاة من جانب الراجلين و 15000 تقريباً تعرضت لجروح من جراء حوادث المرور على رغم الجهود التي تحققت في هذا المجال.

و يرى الفقيه Geneviève Jurgensen أن سبب هذه الحوادث يرجع إلى البيئة المحيطة بالراجل، فمعظم الحوادث التي يتعرض إليها الراجل تكون داخل المدن، كما أن السير La circulation بفرنسا أصبح عنيفاً، إلى جانب ضيق الأرصفة المتواجدة في بعض وسط المدن Les centres- villes فعند التقاطع أثناء سير الراجلين، فعليهم النزول إلى الطريق لمواصلة السير.

أما العلاقة الموجودة ما بين الرجل و المركبات بفرنسا هي علاقة عدااء. عكس ما هو الحال بألمانيا أو بريطانيا، فبمجرد اقتراب الراجل من ممر الراجلين فالمركبات تتوقف بالاتفاق واضح الأولوية للراجل، أما بفرنسا رغم وجود قانون المرور فالأولوية تبقى للسيارة، ففي كل حضارة متقدمة الضعيف محمي وهذا ما أكد عليه البرلمان حينما تبني قانون Badinter(05/07/1985).

خلاصة القول نرى بأن الراجل المخطئ لا بد أن يعاقب نتيجة مخالفته لأحكام قانون المرور، فمن خصائص القاعدة القانونية العمومية والتجريد وعليه فإن قانون المرور يطبق على جميع مستعملي الطريق العام وواجب الاحترام، ومتى ألزمت الراجل بتطبيق أو احترام قواعد قانون المرور فهذا سوف يقلل من الأخطاء الصادرة عنه، وبالتالي التقليل من الحوادث على الأقل من جانب واحد، وليس بالضرورة حرمانه من التعويض كلياً فقد يكون الحرمان جزئياً.

يتضح فيما سبق أن المضرور من حادث المرور يستفيد من التعويض حتى في حالة القوة القاهرة أو ثبوت خطأ المضرور في حقه هذا هو المبدأ المستقر، فهذه المسألة تدفعنا إلى معرفة مدى تأثير ذلك الخطأ على حق المضرور في التعويض.

الفرع الثالث: مدى تأثير خطأ المضرور على حقه في التعويض

<sup>1</sup>)Geneviève Jurgensen : Ouvrage précité, page.2.

طبقا للقاعدة العامة للمسؤولية المدنية إذا أثبت المسؤول خطأ المضرور فهذا يؤثر على حقه في التعويض حيث يمكن أن يؤدي ذلك الخطأ إلى إعفاء المسؤول كلياً أو جزئياً من المسؤولية وعليه استبعاد أو إنقاص حق المضرور في التعويض<sup>1</sup>.

فما هو موقف كل من المشرعين الجزائري والفرنسي بخصوص مدى تأثير خطأ المضرور في التعويض؟

نبدأ أولاً، بالتشريع الجزائري لأن مبدأ حق المضرور من حادث المضرور مستقر لا يرد عليه استثناء، ثم نستعرض التشريع الفرنسي، فهذا الأخير أورد استثناءات على هذا المبدأ.

#### أولاً: التشريع الجزائري

إن الأساس القانوني للتعويض بصفة عامة أحكام القانون المدني الجزائري في المادتين 124 و619، ولكن هذا لا يجعلنا نتجاهل أحكام الأمر رقم 74-15 على اعتبار أنه قانون خاص والخاص يقيد العام، كما أن أحكامه تلتزم المؤمن بدفع التعويض للمصاب من جراء حادث المرور وهذا طبقاً للمادة 8 من الأمر رقم 74-15، التي تبنت نظرية المخاطر بحيث يكفي إثبات الضرر ومعرفة المتسبب فيه وحتى في حالة عدم معرفة المتسبب في الضرر فإن صندوق ضمان السيارات يقع على عاتقه تعويض المضرور ونطبق نفس الحكم في حالة سقوط الضمان لأسباب المحددة في القانون كعدم كفاية الضامن.

وطبقاً للمادة 8 من الأمر 74-15 أوجب دفع التعويض للضحية مهما كانت صفتها و مهما كان خطأها في ارتكاب الحادث كما أن القانون منح للمتضرر جسمانياً الحق في التعويض حتى وإن كان هو المتسبب الوحيد في الحادث المرور إذا كان العجز الذي أصابه يتجاوز 50% أو 66%، مع مراعاة الاستثناء الوارد في المادة 15 من الأمر رقم 74-15 وكذا المادة 5 في فقرتها الأخيرة من المرسوم رقم 80-34.

ولا يهم أيضاً لتعويض الضحية، معرفة ما إذا كان سائق المركبة ذات محرك أرضي مسؤولاً عن الحادث مسؤولية كاملة أو جزئية، أم غير مسؤول، سارق للسيارة أم لا، ذا أهلية كاملة أم قاصر.

وفيما يتعلق بمدى تأثير خطأ الضحية على حق ذويه في التعويض (الضرر المرتد) نلاحظ أن المشرع الجزائري أعطى لهذه الفئة الحق الكامل في الحصول على التعويض بدون أن يأخذ بخطأ

<sup>1</sup>) G. Vineny : La responsabilité, Condition, L. G. D. J., 1982., page.501.

الضحية المتوفاة فلقد منح التعويض حتى بالنسبة ذوي لحقوق سارق السيارة الذي توفي أثناء قيادته لهذه السيارة.

أما الأضرار المادية الناجمة عن حادث المرور أورد عليها المشرع الجزائري استثناء بحث أخضعها لنظرية الخطأ وعلى المضرور إثبات خطأ المسؤول للحصول على التعويض، أي إثبات العلاقة السببية بين الخطأ والضرر و مسألة تحديد التعويض تخضع للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع.

#### ثانياً: التشريع الفرنسي

نفس الموقف تبناه المشرع الفرنسي وذلك من خلال قانون 5 جويلية 1985، بحث خرج عن القاعدة العامة المطبقة في المسؤولية المدنية وأقر مبدأ أحقية المضرور المخطئ في التعويض، ويتغير مضمون هذا المبدأ بحسب صفة المضرور وسنه من ناحية ونوع الضرر من ناحية أخرى. فرق قانون 1985/7/5 ما بين خطأ المضرور العادي (أولاً) و خطأ المضرور المميز (ثانياً)، كما تطرق المشرع الفرنسي إلى مدى تأثير خطأ المضرور على حق ذوي حقوقه في التعويض (ثالثاً).

أولاً: خطأ المضرور العادي ومدى تأثيره على حقه في التعويض  
فرق المشرع الفرنسي ما بين الأضرار الجسمانية والأضرار المادية التي تلحق المضرور، فتخضع الأولى للتعويض الكامل، ما لم تكن نتيجة خطأ عمدي أو غير مغتفر أما الثانية تبقى خاضعة للأحكام العامة.

#### أ) مبدأ تعويض الكامل للضرر الجسمني دون المادي:

طبقاً للمادة 2 من قانون 1985/7/5 أقر المشرع الفرنسي عدم تأثير خطأ المضرور على حقه في التعويض الكامل عن كل الأضرار الجسمانية التي لحقت نتيجة حادث مرور، وعليه فلا يمكن لمالك المركبة التخلص من مسؤوليته وذلك بتطبيق حالات الإعفاء المعروفة في المسؤولية المدنية التقليدية.

جاء التشريع تطبيقاً لأحكام محكمة النقض في هذا المجال، فهي التي وضعت المبدأ المذكور بمناسبة المسؤولية عن فعل الشيء بصفة عامة، وفحوى هذا المبدأ، أن الواقعة التي تعد بمثابة قوة قاهرة هي وحدها التي تعفي حارس الشيء المتسبب في الضرر من المسؤولية المنصوص عليها في المادة 1/1384 من القانون المدني الفرنسي وبالتالي فإن تصرف أ وسلوك

المضرور، وإن لم يكن بالنسبة للحارس أو السائق أمراً غير متوقع ولا يمكن دفعه لا يعفيه ولو جزئياً من الالتزام الكامل بالتعويض<sup>1</sup>.

وجاء هذا الموقف تكريساً لجهود الفقه<sup>2</sup>، الذي كان يطالب بحماية المضرور المنسوب إليه خطأ في السلوك والمؤدي إلى مساهمته في المسؤولية بجانب سائق أو حارس المركبة ذات محرك أرضي و حرمانه من التعويض جزئياً أو كلياً، بالمقابل هذا المسلك أصبح بالنسبة للمضرور أمراً معتاداً نظراً لظروف الحياة المعاصرة التي تزداد تعقيداً وبصفة خاصة في مجال حوادث المرور. وبمقتضى المادة 5 من قانون 1985/7/5، أخذ المشرع الفرنسي بعين الاعتبار خطأ المضرور فيما يخص التعويض عن الأضرار المادية، والنتيجة المترتبة عن تطبيق هذا المبدأ هي استبعاد أو تحديد التعويض عن الأضرار التي تلحق بالأموال، هذا حسب جسامة الخطأ ومدى مساهمته في وقوع الضرر<sup>3</sup>.

وأورد المشرع الفرنسي استثناء على هذا المبدأ ويتمثل في التعويض الكامل عن الأضرار التي حلت بالأجهزة وأعضاء التي يتم تسليمها وفقاً للوائح الطبية، فاعتبرها المشرع الفرنسي مثل الأضرار البدنية تماماً.

وإذا كان السائق المسؤول ليس هو المالك، يمكن فرض إهمال هذا السائق على المالك للتعويض عن الأضرار الناجمة عن مركبته<sup>4</sup>، بالمقابل يمكن للمالك الرجوع على السائق المسؤول.

(ب) مدى تأثير خطأ المضرور العمدي وغير المغتفر على حقه في التعويض:

لا يثير الخطأ العمدي<sup>5</sup> صعوبة في التطبيق، لأن المضرور بإرادته انتحارية يبحث عن إيقاع الضرر بنفسه، إنما الصعوبة الوحيدة تتمثل في إثبات ذلك الخطأ من الناحية العملية حيث

<sup>1</sup>) G. Vineny : L'indemnisation des victimes de dommages causé par le fait d'une chose, Dalloz.1982.,Page. 202., L'arrêt de la cour de cassation deuxième chambre civile, du 21juillet 1982, Dalloz. 1982., Page.201.

<sup>2</sup>) A. Tunc : la responsabilité civiles, Economica, 1981.,page.253.

<sup>3</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation Criminelle.,14 avril. 1986, Argus 1986., Page.1624.

<sup>4</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation Criminelle, 14 mars 1989,Revue de la Responsabilité Civile et Assurance. 1989n. 192-. Arrêt da la Cour de Cassation deuxième chambre civile, 16 mars1988. Argus 1988., page.1263.

<sup>5</sup>) هو الخطأ الذي يبلغ حدا غير عادي من الجسامة بحيث يكون مثيراً للاستنكار غير مغتفر ويصدر من المصاب وهو مدرك لسوء سلوكه مقدراً لعواقبه مع انعدام أي دواع تسوغه وأن يكون له أثر في وقوع الإصابة.أنظر: -محمد السعيد رشدي: سوء السلوك الفاحش و المقصود، الطبعة الأولى، مطبوعات جامعة الكويت، الكويت، 1995، الصفحة35.

أما القضاء الفرنسي عرفه، على أن الخطأ غير المغتفر هو خطأ ذو جسامة استثنائية ناجم عن فعل أم امتناع إرادي مع إدراك فاعله بخطر، وانعدام كل سبب يسوغه، ويتميز عن الخطأ العمدي بتخلف عنصر القصد فيه.أنظر:



يصعب إقامة الدليل على وجود تلك الإرادة الانتحارية ما لم يكن المضرور قد أفصح عن نيته في ارتكاب الخطأ العمدي<sup>1</sup>.

الخطأ غير المغتفر أو غير المعذورة، هو درجة من درجات الخطأ استحدثها المشرع الفرنسي في قانون تأمين إصابات العمل الصادر في 9 جويلية 1898 وذلك في مادته 20. حيث ابتكر واضعوه للتوفيق بين اتجاه مجلس النواب في عدم الاعتراف بغير الخطأ الذي نظمته هذا القانون. فيأخذ مكانه بين هذين الاصطلاحين، ليكون أشد من الخطأ الجسيم وأقل من الخطأ العمدي<sup>2</sup>. أما الصعوبة الحقيقية تكمن في تحديد معنى الخطأ غير المغتفر، فبالرجوع إلى الأعمال التحضيرية تظهر أن نوايا البرلمان حصرت تطبيق فكرة الخطأ غير المغتفر على القضايا القليلة التي يكون فيها الضحية مذنباً بارتكاب "سلوك غير اجتماعي أثناء السير". وبذلك فإن حرمان المضرور من التعويض لا يكون إلا في حالات الاستثنائية التي يكون سلك فيها مسلك مخالف لتصرف الرجل المعتاد.

ومن ناحية أخرى فإن أحكام القضاء كانت متباينة بخصوص تحديد مفهوم الخطأ الغير المغتفر، فاختلقت التطبيقات القضائية بشأنه على نحو كادت معه أن تفرغ مضمون القانون من الحماية القانونية التي أرادها المشرع للمضرور<sup>3</sup>، فقد استخدمت محكمة النقض فكرة الخطأ غير المغتفر لتخفيض التعويض المستحق للمضرور في الدعاوى<sup>4</sup> التي كان فيها المار أو الدراج قد تصرف من دون مبرر و بطريقة كان ينبغي أن يدرك معها أن وقوع الحادث هو أمر محتمل، وعبور المشاة الشارع بدون احترام إشارة المرور الضوئية التي كانت متواجدة بعيداً عن المكان

---

-محمد السعيد رشدي: نفس المرجع، الصفحة 37. منقول عن دوائر مجتمعة في 15 جويلية 1941، دالوز 1941، قسم القضاء، الصفحة 177 مع تعليق Rouast .

<sup>1</sup>) Arrêt da la Cour de Cassation deuxième chambre civile, 20 avril. 1989, Argus. 1989., page 1483.

<sup>2</sup>) وبعد إدخال فكرة حوادث العمل في نطاق الضمان الاجتماعي، أخذ بها المشرع الفرنسي في التقنين الضمان الاجتماعي طبقاً للمادتين 467 و 468 من هذا القانون، ثم انتقلت هذه الفكرة بعد ذلك من قانون إصابات العمل الفرنسي، وقانون الضمان الاجتماعي، إلى قوانين أخرى، بحيث لم يعد "الخطأ غير المغتفر" فكرة خاصة بنظام التعويض عن حوادث العمل الذي أدخل في الضمان الاجتماعي وصار جزء منه فأخذ بها قانون 2 مارس 1957 الخاص بالنقل الجوي الداخل للركاب، والذي عرفته المادة 42 منه على أنه فيما يتعلق بتطبيق المادة 25 من الاتفاقية فانسوفيا: يعتبر الخطأ الذي يشبه الغش هو "الخطأ غير المغتفر" ويعد غير مغتفر الخطأ الإرادي الذي ينطوي على وعي بالضرر المحتمل وقبوله في تهور دون سبب معقول. "كما أخذ به قانون 18 جوان 1966 الخاص بالنقل البحري. أثر فقد الإدراك الناتج عن حالة السكر أو تعاطي المواد المخدرة على حق ضحية حادث السير في الضمان أنظر:

-محمد السعيد رشدي؛ مجلة محكمة شهرية تصدر عن جمعية المحامين الكويتية، الكويت، السنة السابعة عشر - أعداد أكتوبر-نوفمبر-ديسمبر 1993، الصفحة 2.

<sup>3</sup>) E. Bloch : La Faute inexcusable du piéton, Juris.Classuer Périodique., 1988. 1.3328.

<sup>4</sup>) ما قضت به كل من محكمة Dijon (1985/10/17) ومحكمة الابتدائية Nice (1986/01/13) من إعفاء المسؤول عن حادث السير الذي أصيب فيه مضرور عبر الطريق عبوراً طائشاً وهو في حالة سكر. منقول عن محمد السعيد رشدي، المرجع السابق، الصفحة 22.

المخصص لعبور المشاة، فيمكن تكليف هذا الخطأ على أنه خطأ غير مغتفر وبذلك يفقد المضرور حقه في التعويض بقوة القانون، على اعتبار أن هذا التصرف غير مسئول بمعيار الرجل المعتاد ولكن في حقيقة الأمر أغلب المشاة يرتكبون هذه المخالفات من حين إلى آخر، و هذا لا يعني أن نية البرلمان كانت تتجه إلى رفع الحماية القانونية عن المضرورين الذين يرتكبون مثل هذه الأخطاء، بل أن القصد من القانون هو عدم تعويض المضرور عندما يكون قصد الإضرار بنفسه أو في حالة ارتكابه سلوكا غير اجتماعي على الإطلاق (خطأ غير مغتفر).  
أمام هذا التذبذب في الأحكام القضائية تدخلت محكمة النقض الفرنسية في حكمها الشهير الصادر في 15/07/1941 عرفت الخطأ غير المغتفر بأنه: "خطأ ذو جسامه استثنائية، ناجم عن فعل أو امتناع إرادي، مع إدراك فاعله للخطر، وانعدام كل سبب يبرره، ويتميز عن الخطأ العمدي بتخلف عنصر القصد فيه."<sup>1</sup>

وبعد صدور قانون 1985/7/5 والذي أخذ بفكرة الخطأ غير المغتفر الذي لم يجز الاحتجاج على الضحية، غير القائد المركبة، إذا أصيب في شخصه، إلا بخطئه غير المغتفر سببا وحيدا للحادثة لإسقاط حقه في التعويض.

وتدخلت محكمة النقض مرة ثانية لتضع معيارا دقيقا وحازما للخطأ المذكور بقولها: "إن الخطأ غير المغتفر طبقا لقانون 1985/7/5، هو الخطأ الإرادي الذي يشكل درجة استثنائية من الخطورة ويعرض صاحبه، دون مبرر معقول، لخطر يتعين إدراكه".

الملاحظ أن محكمة النقض وضعت خمس عناصر يجب توافرها في خطأ المضرور للقول بوجود خطأ غير مغتفر الذي يؤدي إلى حرمان المضرور من التعويض، وفقا لمفهوم المادة 1/3 من قانون 1685/7/5، فإن خطؤه يجب أن يكون إرادي (والمراد أن يتجه قصد المضرور إلى ارتكاب الفعل ذاته وليس النتيجة فقط) جسامه استثنائية (و بذلك فلا يكفي التهور العادي)، إدراك الخطر الناجم عن ذلك الخطأ، غياب المبرر لارتكابه، أن يكون الخطأ هو السبب الوحيد للحادثة<sup>2</sup>.

ولكن ماذا يقصد المشرع الفرنسي من "السبب الوحيد للحادثة"؟

<sup>1</sup> محمد السعيد رشدي: نفس المرجع، الصفحة 13.

<sup>2</sup> J. Huet : La question de la faute inexcusable, cause du dommage, Revue Trimestrielle de Droit Civil. 1987, page.347.

-Voir notamment. C. Mouly : Faute inexcusable, Dalloz.1987., page.234.

قبل أن تحكم المحكمة بحرمان المضرور من الحق في التعويض عليها أن تبحث ليس فقط فيما إذا كان خطأ المضرور يعتبر خطأ غير مغتفر، ولكن تبحث أيضا عما كان هذا الخطأ هو السبب الوحيد للحادث، وذلك ليس الحال إذا كان هذا الخطأ ليس له رابطة بالحادث كالمتواطئ في سرقة المركبة، أو قائد المركبة الذي يكون مدركا من مسافة بعيدة المناورات الدراجة الخطرة وكان بإمكانه تجنب الاصطدام، على رغم إمكانية وصف خطأ الدراج على انه خطأ غير مغتفر، لم يكن السبب الوحيد للحادث، وعليه فيمكن للدراج الحصول على التعويض الكامل بموجب القانون.

إن قدرة الضحية على التنبؤ بمثل هذا التصرف إضافة إلى السرعة التي تسير عليها المركبة هي اعتبارات ذات دقة في تحديد ما إذا كان خطأ المضرور هو السبب الوحيد للحادث، فلا يعتبر من غير المتوقع بالنسبة إلى سائق المركبة أنه هناك من مشاة من قد يخاطر بعبور الطريق رغم كون الإشارة خضراء للسيارات، فالتعويض ينبغي أن لا يمنع على المضرور إلا في حالات التي تصرف فيها المضرور بشكل أغفل معه سلامته بشكل كامل.

يرى الفقه، أن الخطأ غير المغتفر السبب الوحيد للحادث يقاس بالنظر إلى شخص المضرور، بخلاف الحال بالنسبة للقوة القاهرة التي تقدر معيار عدم التوقع وعدم إمكانية الدفع بالنسبة لها بالنظر إلى شخص المسؤول<sup>1</sup>. ويقع عبء الإثبات الخطأ المذكور على عاتق المدعى عليه في دعوى المسؤولية<sup>2</sup>، ولا يقوم الخطأ غير المغتفر في جانب المضرور إذا ثبت وجود أي خطأ في جانب السائق نظرا لتخلف شرط السبب الوحيد للحادث<sup>3</sup>.

ومن أهم التطبيقات القضائية للخطأ غير المغتفر هو عبور الشخص للطريق السريع المخصص للسيارات، بعد تخطي حواجز الأمان الموضوعة لمنع المشاة<sup>4</sup>، أو عبور طريق ذي اتجاهين تفصل بينهما أرض مليئة بأشجار متلاصقة كحاجز لمنع المشاة<sup>5</sup>، تعريض المضرور

<sup>1</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile , 14 janvier.1987, Juris-classeur périodique., 1987.11.20910 observation. F. Chabas.

<sup>2</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile. 2,20 avril. 1989. Argus, 1989. 1831.

<sup>3</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile. 2,8 novembre .1989, Argus, 1989.3195.

<sup>4</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 7 juin 1989, Jurs- classeur Périodique.1990. 11.21451 note Barbieri. Arrêt de la Cour de Cassation Criminelle., 14 février.1989, Argus1989, 1831, Revue de la Responsabilité Civile. Et Assurance. 1989,309.

<sup>5</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile. 2,7 mars1990, Revue de la Responsabilité Civile. Et Assurance. 1990. numéro198-7juin 1990, Argus, 1990-1815.

نفسه متعمدا لخطر كبير بعبوره الطريق عند مخرج نفق مخصص لمرور السيارات وعلى مسافة لا تسمح برؤيتها ولا برؤيته من قبل السائقين، حيث اختار بدون مبرر معقول المنطقة التي يعد اختراقها أكثر خطورة بسبب كثافة المرور وعدو وضوح الرؤية وبالرغم من وجود علامة تحظر على المارة عبور الطريق<sup>1</sup>. وبدلا من إتباع الممر العلوي المخصص للمشاة عبر المضروور مجرى الطريق السريع بالقرب من مخرج نفق في وقت تتعذر فيه الرؤية<sup>2</sup>.

بالمقابل لم تعتبر المحكمة من قبيل الخطأ غير المغتفر، عبور طريق ليلا<sup>3</sup>، عبور الطريق من خارج الممرات المخصصة للمشاة<sup>4</sup>، اختراق الطريق عدوا من خلال المرور الملتوي فيما بين السيارات<sup>5</sup>، المر الذي يظهر فجأة من خلف السيارة كانت تحجبه<sup>6</sup>، مزارع عاد ليلتقط حزمة من النبات المجفف<sup>7</sup>.

يجدر التنويه أن المشرع الفرنسي قسم الضحايا إلى فئتين، الضحية الممتازة و الضحية العادية، فهذه الأخيرة يتأثر حقها في التعويض حسب نوع الخطأ الصادر عنها أثناء الحادث كما أوضحنا ذلك في الفرع الأول، فالسؤال الذي يثار هل عامل المشرع الفرنسي الفئة الثانية (المتميزة) (Surprotégées) بنفس المعاملة التي عامل بها الفئة الأولى؟ سوف نجيب عن هذا السؤال في الفرع الثاني.

الثاني: مدى تأثير خطأ المضروور المتميز على حقه في التعويض طبقا للمادة 2/3 من قانون 1985/7/5 حددت الفئات المحمية كالتالي:

أولا) فئات مستثناة بسبب السن:

-الأشخاص أقل من 16 سنة.

<sup>1</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile. 2,15 juin 1988, Bulletin des Arrêts de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile. 1988.11. n.138.

<sup>2</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile. 2,15 juin 1988, Argus, 1989.1937.

<sup>3</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile. 2 décembre. 1987, Bulletin des Arrêts de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile 1987.11. n.256- Arrêt de la Cour de Cassation Criminelle. 6 septembre. 1988. Bulletin des Arrêts de la Cour de Cassation Criminelle. 1988, numéro315.

<sup>4</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation Criminelle. 30 novembre. 1987, Argus. 1988, page.571- Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile . Juin 1988, Argus 1988, page.2237.

<sup>5</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile. 11. Juillet. 1988, Argus, 1988, page.2089.

<sup>6</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation Criminelle, 8 février. 1990, Argus 1990, page .881- Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile. 2,1 mars 1989 Argus 1989, page.843.

<sup>7</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile. 1 février. 1989, Argus 1989, page.579, page.843, page.895, page.955.

-الأشخاص أكبر من 70 سنة.

ثانياً) فئات مستثناة بسبب الحالة الصحية.

-المصابون بعجز دائم أو يساوي على الأقل 80%.

بمقتضى المادة المشار إليها أعلاه، وفر المشرع الفرنسي أكبر قدر من الحماية والضمان للشيوخ والأطفال والعجزة في حالة وقوعهم ضحايا حوادث المرور، ولهذا السبب تضمن القانون معاملة خاصة لهم كمضرورين بحيث يعوضون دائماً عن الإصابات الجسدية التي تلحق بهم بسبب حوادث الطريق.

إن أغلب حوادث الطريق التي يصاب فيها المشاة تقع لأشخاص من هذه الفئة، فهم بسبب السن أو الضعف الجسدي يرتكبون أخطاء أثناء استعمالهم للطريق، فقرر المشرع الفرنسي وجوب تعويضهم في جميع الحالات، عن كل الأضرار الجسمانية التي تلحق بهم إثر حادث المرور، أي أن القانون وفر لهم ضمناً مطلقاً في الحصول على تعويض كامل دون اعتداد بما قد يثبت في جانبهم من خطأ، وأياً كان نوع ودرجة هذا الخطأ ما عدا الخطأ العمدي بطبيعة الحال.

وقد يترتب على حادث المرور نوعان من الضرر، ضرر المباشر هو ذلك الذي يلحق المصاب أو القتيل شخصياً، و آخر مرتد يتمثل في كل ما يصيب ذوي المجني عليه من أضرار بسبب الإصابة أو الوفاة. وإذا كنا قد تعرضنا أثر خطأ المضرور على تعويض الضرر الأصلي ننتقل إلى البحث عن مدى تأثير خطأ الضحية المتوفاة على تعويض الضرر المرتد، وقبل التطرق إلى هذه النقاط يجدر بنا أن نعرف ما معنى الضرر المرتد وما هي شروطه.

### 1) تعريف الضرر المرتد: Le dommage par ricochet

الضرر المرتد هو ضرر يقع على غير من يقع عليه الفعل الضار مباشرة، فلو أدى حادث مرور إلى وفاة الضحية مباشرة وحرّم جراً ذلك الورثة من الإعالة، فحقهم في التعويض عن تلك الأضرار المادية بالإضافة إلى ما كبده من أضرار معنوية قائمة. وبهذا فإن الضرر المرتد هو ضرر مباشرة يترتب على الفعل الضار، ولكنه يصيب شخصاً آخر غير الذي وقع عليه ذلك الفعل، وهو ضرر يعطي من أصابه حقاً مستقلاً بالمطالبة بالتعويض عنه، ولكن ينبغي الإشارة إلى أن الضرر المرتد لا يترتب مسؤولية الفاعل والتزامه بالتعويض عنه إلا إذا تحققت شروط الواجب توافرها في الضرر بصفة عامة<sup>1</sup>، وشروط خاصة بضرر المرتد.

### 2) الشروط الخاصة بالضرر المرتد:

<sup>1</sup> أن يكون الضرر محققاً، أن يصيب حقاً أو مصلحة مالية مشروعة للمتضرر.

أ) ضرر يصيب كلا من المتضرر المباشر والمتضرر بالارتداد

لكي نكون أمام ضرر مرتد يجب أن يكون هناك ضرر أصاب المتضرر المباشرة. فلاشك أن الضرر المرتد كما قلنا سابق يقوم على الضرر الذي تحقق وقوعه على الضحية المباشرة، وبالتالي فإن عدم تحقق ذلك الضرر يؤدي حتما إلى عدم قيام الضرر المرتد. ولكن إذا كان الأمر كذلك فإنه لا بد من التأكيد على أن الضرر المرتد يعتبر ضررا مباشرا أصاب المتضرر بالارتداد نتيجة الفعل الضار نفسه، فهو و إن كان مرتبطا بالضرر الذي أصاب الضحية المباشرة، إلا أن ذلك لا يؤدي إلى القول بأن ذلك الضرر هو ضرر غير مباشر لا تعويض<sup>1</sup>.

والعلاقة بين الضرر المرتد وبين الفعل الضار قائمة رغم عدم وقوع الفعل الضار مباشرة على المتضرر بالارتداد، فالفعل الضار هنا أحدث نتيجتين متلازمتين هما الأضرار التي أصابت كلا من المتضرر المباشر والمتضرر بالارتداد ولا مجال للقول بأن الأضرار المرتدة هي أضرار غير مباشرة.

إلا أن السؤال الذي يطرح نفسه هنا، هو هل أن إصابة الضحية المباشرة بضرر يؤدي حتما إلى إصابة من تربطه معها رابطة معينة بضرر مرتد؟

والجواب عن ذلك يكون بالنفي. فالضرر المرتد هو ضرر شخصي يجب إثباته بمعنى أن على من يدعيه أن يثبت بأن ضررا أصابه نتيجة ضرر أصاب المتضرر المباشرة، ومن هنا نفهم أنه لا يشترط تحقق ضرر يصيب المتضرر المباشر فحسب، و إنما بالإضافة إلى ذلك يجب أن يتحقق ضرر يرتد عنه فيصيب المتضرر بالارتداد. ولا أهمية بعد ذلك لمقدار كل من الضررين وكن احدهما أكبر من الآخر. المهم قيام الاثنین معا كشرط لإمكانية المطالبة بتحميل الفاعل مسؤولية التعويض عن الضرر المرتد، على أنه يجب عدم الخلط بين حالة عدم تحقق الضرر بالنسبة للمتضرر المباشرة وحالة عدم المطالبة بتعويضه<sup>2</sup>.

ب) وجود رابطة بين المتضرر المباشر والمتضرر بالارتداد:

الضرر لا يرتد على غير المتضرر المباشر إلا إذا وجدت رابطة أو علاقة بين الاثنین تجعل ذلك الارتداد أمرا ممكنا ومقبولا<sup>3</sup>. وهذا لن يحدث إلا إذا كانت تلك العلاقة، بالإضافة إلى وجوب كونها علاقة مشروعة، علاقة تجعل المتضرر بالارتداد يسوء مركزه نتيجة الفعل الضار، تبعا لما

<sup>1</sup> صلاح الدين الناهي: الوجيز في النظرية العامة للالتزامات، مطبعة العاني، بغداد، 1946، الصفحة 223، 224.  
<sup>2</sup> عزيز كاظم جبر: الضرر المرتد وتعويضه في المسؤولية التقصيرية، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998، الصفحة 28.

<sup>3</sup> عاطف نقيب: النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن الفعل الشخصي، -الخطأ والضرر-، الطبعة الأولى، منشورات عويدات، بيروت، 1983، الصفحة 351.

يصيب المتضرر المباشر من أضرار، وهذه الرابطة إما تقوم على القربى بين المتضرر المباشر و المتضرر بالارتداد، أو من الأشخاص الذين يرتبطون بروابط مالية مع المتضرر، كما لو كان دائنا له.

### (ج) علاقة سببية بين الفعل الضار وبين الضرر المرتد:

تعد العلاقة السببية بين الفعل الضار والضرر ركنا مستقلا من أركان المسؤولية المدنية. والسببية بهذا المعنى مطلوبة مهما كانت النظرة إلى أساس المسؤولية عن الأفعال الضارة. فلا يغير من الأمر شيئا أن تكون تلك المسؤولية مبنية على خطأ ثابت أو مفترض افتراضا بسيطا أو قاطعا. أو حتى إذا كانت المسؤولية الموضوعية تهتم بالضرر دون الخطأ والأساس في كل ذلك إنما هو عدم إمكانية مساءلة إنسان عن ضرر لم يكن نتيجة لسلوكه والسببية متى انقطعت فإنها تؤدي ضرورة إلى عدم قيام مسؤولية الفاعل، وبالتالي عدم التزامه بتعويض الأضرار المدعى بها سواء كانت تلك الأضرار مرتدة أضرارا مباشرة أو غير مرتدة<sup>1</sup>، فمثلا لو كان شخص يقود سيارته فارتطمت به سيارة أخرى مسرعة ودفعت به إلى الاصطدام بسيارة أحد المنازل فتحطم، وفر سائق السيارة الأخرى ولم يستدل على شخصيته وتبين إن هذا الشخص لا يملك سوى السيارة التي كان يقودها وقت الحادث، فإنه لا يكون مسئولا عن الخسارة التي أصابت السيارة.

ولدراسة أثر خطأ المضرور على تعويض الضرر المرتد، وينبغي التفرقة في هذا المقام بين أمرين مختلفين:

#### أولا: خطأ المضرور الأصلي

يثار تساؤل حول مدى تأثير خطأ المضرور الأصلي على تعويض الضرر المرتد أي على حق المضرور بطريقة الانعكاس في التعويض عما يصيبه شخصا من ضرر بالتبعية لوقوع الضرر الأصلي.

تباينت أحكام القضاء الفرنسي، بما في ذلك دوائر محكمة النقض. بين مؤيد ومعارض. تدخلت الجمعية العمومية لتلك المحكمة مقررّة مبدأ الاحتجاج على المضرور بطريقة الانعكاس بكل ما يحتج به من دفع على المضرور الأصلي. وأكدت بأنه إذا كانت دعوى المضرور غير المباشرة

<sup>1</sup> عزيز كاظم جبر: المرجع السابق، الصفحة 30، 31.

تختلف في موضوعها عن تلك التي تخص المضرور المباشر، إلا أنهما يستندان إلى نفس الواقعة الأصلية بكل ما يحيط بها من ظروف<sup>1</sup>.

هذا ما أكدت عليه المادة 6 من قانون 1985/7/5 بصدد حوادث المرور وقرر أن الضرر الذي يحل بالغير نتيجة الضرر الواقع بالمضرور المباشر في حادث المرور يتم تعويضه على ضوء نفس القيود والاستثناءات المطبقة بصدد تعويض هذا الأخير. والنتائج المترتبة عن إعمال ذلك النص ما يلي<sup>2</sup>:

1- إذا كان المضرور الأصلي له الحق في الحصول على تعويض كامل عن الأضرار التي حلت به في الحادث فإن المضرور بطريقة الانعكاس له الحق أيضا في الحصول على تعويض عن كل ما حل به من ضرر مرتد أي بالتبعية للضرر الأصلي، ويتحقق مبدأ التعويض الكامل في حالة ما إذا كان المضرور الأصلي شخصا غير السائق لم ينسب إليه خطأ غير مغتفر، أو مضرورا متميزا، أو سائقا غير مخطئ.

2- وإذا تم إنقاص حق المضرور الأصلي في التعويض كما في حالة السائق المخطئ أو تم استبعاد هذا الحق كما في حالة المضرور غير السائق المرتكب لخطأ غير مغتفر كسبب وحيد للحادث كما أشرنا إليه سابقا، فإن هذا التحديد أو الاستبعاد يحتج به على المضرور بطريقة الانعكاس.

#### ثانيا: خطأ المضرور بطريقة الانعكاس

من أهم التطبيقات الواضحة لخطأ المرور بطريقة الانعكاس هو خطأ الأب في رقابة ابنه المقتول أو المصاب في حادث السيارة<sup>3</sup>.

يرفض القضاء الفرنسي الرجوع على الأب المخطئ بهدف إشراكه في المسؤولية عن وقوع الضرر وتحمله قدرا من التعويض مما يؤدي في نهاية إلى إنقاص حق الصغير بطريقة غير مباشرة في التعويض الكامل عن كل ما لحقه من أضرار، ولا يؤثر خطأ الأب على التعويض المستحق للطفل ولو طالب به الأب بالنيابة عنه بصفته وارثا له<sup>4</sup>، ورفض القضاء رجوع المؤمن

1) Assemblée Plénière., 19 juin 1981 (deux arrêts), Dalloz. 1982 Con. Cabannes, note Chabas, Revue Trimestrielle de Droit Civil. 1981. 857 observation. Surry.

2) Y. Lambert- Faivre : Ouvrage Précité. page. 470.

<sup>3</sup> محمد حسين منصور: المرجع السابق، الصفحة 264.

<sup>4</sup> Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile. 20 avril 1988. Revue Trimestrielle de Droit Civil. 1988., page. 790 observation. P. Jourdan.



الذي دفع التعويض كاملا للطفل المصاب في حادث تصادم السيارة المؤمن عليها لديه مع سيارة والده المشترك بخطئه في وقوع الحادث، على ذلك الوالد لأن من شأن هذا الرجوع التأثير بطريقة غير مباشرة على حق الطفل في التعويض الكامل<sup>1</sup>.

الملاحظ أن القضاء بسط حماية للطفل كمضروب مميز، فمنح له تعويض كامل، هل هذه الحماية تمتد إلى تعويض الضرر المرتد الواقع بالأب المخطئ؟

ارتكزت محكمة النقض الفرنسية على نص المادة 6 من قانون 1985/7/5 لتقرر أن المضرور بطريقة الانعكاس لمخطئ يستحق تعويضا كاملا عن الأضرار التي تحل به بالتبعية للضرر الأصلي شأنه في ذلك شأن المضرور الأصلي تماما، وعليه لا تأثر حق الأب الشخصي في التعويض عن وفاة ابنه بتقصيره في واجب الرقابة عليه<sup>2</sup>.

يجدر التنويه أن المشرع الجزائري أخذ موقف متناقض مع موقف المشرع الفرنسي بخصوص مدى تأثير خطأ المضرور على حقه في التعويض، فنلاحظ حتى في حالة الخطأ غير المغتفر والخطأ العمدي يستفيد المضرور في ظل التشريع الجزائري من التعويض بدون أي قيد أو استثناء حتى بالنسبة للسائق المخطئ إذا كانت نسبة العجز معادلة لـ 50% أو تزيد على نسبة 66%. فهذا الموقف لا يتماشى مع روح العدالة لأن المضرور الذي يرتكب خطأ غير مغتفر فيكون قد شارك في إحداث الضرر، فكان على المشرع الجزائري على أقل يحمله جزء من المسؤولية عن خطئه حتى لا يتحصل على تعويض كامل، و من ثم يمنح له تعويض مخفض يتناسب مع نسبة حصته المعادلة للمسؤولية التي تقع على عاتقه، أما فيما يتعلق بالخطأ العمدي، فمن المفروض المضرور المخطئ لا يستفيد على الإطلاق من التعويض لأنه بحث عن الضرر بمحض إرادته ولا يوجد أي ظرف طارئ أقحمه في الحادث.

والملاحظ المادة 8 من الأمر رقم 74-15 تكتسي طابع الشمولية إذ تضم كذلك ذوي حقوق الضحية حتى وإن لم تكن لها صفة الغير تجاه المسؤول مدنيا عن الحادث، معناه إذا تسبب المؤمن له في الحادث الذي نتج عنه وفاة أحد أفراد أسرته كابنه أو زوجته، في هذه الحالة حسب القواعد العامة لا يستفيد الضحية و ذوي حقوقها من الضمان ولا تعويض لانعدام المسؤولية

<sup>1</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile. 6 décembre 1989. Revue générale des Assurances Terrestres. 1990., page. 432 observation. Chapuisat.

<sup>2</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile ,8 mars 1989, Dalloz. 1990., page. 245 note J. L. Aubert.

المدنية للغير بعكس ما هو عليه الحال في الأمر رقم 74-15 أين اعتبر أهل المؤمن له من الغير ويستفيدون من التعويض بدون قيد أو شرط.

ولكن ماذا يقصد المشرع الجزائري من ذوي الحقوق من خلال الأمر رقم 74-15؟ وبالرجوع إلى نص الجدول الملحق بالقانون رقم 31/88 في البند السادس، ففي حالة الوفاة الضحية فذوي الحقوق هم كالتالي:

الزوج<sup>1</sup>، الأبناء القصر، الأب والأم في حالة عدم ترك الضحية زوج وولد، الأشخاص الآخرون تحت الكفالة بمفهوم الضمان الاجتماعي.

قبل مواصلة هذا البحث يتعين علينا أن نوضح عبارة وردت في البند السادس من قانون رقم 88-31 وهي عبارة "الأشخاص الآخرون تحت الكفالة بمفهوم الضمان الاجتماعي".

تحتم علينا هذه العبارة أن نطلع على الأمر رقم 66-183 المؤرخ في 21/06/1966 المتضمن تعويض حوادث العمل والأمراض المهنية، والذي كان ساري المفعول وقت صدور الأمر رقم 74-15، ففي هذا الصدد تشير المواد 67 إلى 72 من الأمر رقم 66-183 إلى هؤلاء المستحقين:

-تذكر المادة 67 الزوج

-أما المادة الموالية 68 فإنها تشير إلى الفروع وهم:

\*الأولاد الشرعيين للضحية.

\*الأولاد المعترف بهم قبل الحادث.

\*عند الزوم الأولاد المتبنين.

\*أحفاد الضحية والأولاد الذين تكفل بهم هذه الأخيرة قبل الحادث<sup>2</sup>.

-أما المادة 69 من نفس الأمر فإنها تشير إلى الأصول الضحية.

أما قانون رقم 83-11 المؤرخ في 2 جويلية 1983. المتعلق بالتأمينات الاجتماعية، يقصد بذوي الحقوق حسب المادة 67، فضلا عن زوج أصول المؤمن له أو أصول زوجه الأولاد المكفولين والذين يقل أعمارهم عن 18 سنة.

وتضيف نفس المادة 67 على أنه يعتبر أيضا أولاد مكفولين.

1-الأولاد الشرعيون للضحية.

2-البنات دون دخل أيا كان عمرهن<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> لا بد أن تكون الرابطة الزوجية قائمة وقت الحادث. أما الخاطبة والخطاب لا يشملهم التأمين ضف إلى ذلك الفروع.  
<sup>2</sup> أحمد طالب: المرجع السابق، الجزء الأول، الصفحة 249، 250.

هذا عن تعويض الضحية أو ذوي حقوقها، أما من حيث استمرارية أثر عقد التأمين فلقد نص المشرع الجزائري في المادة 24 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات، على أنه في حالة وفاة المؤمن له سواء أكانت طبيعية أو بسبب حادث مرور يمتد أثر العقد بحكم القانون لصالح الورثة. تناولنا في الفصل الأول، مفهوم المركبة ذات محرك أرضي وأنواع المركبات التي تخضع للتأمين الإلزامي فكل مركبة ذات محرك أرضي مخصصة للسير على الطريق فهي تخضع للأمر رقم 74-15، فعلى المالك المركبة تأمينها أمام شركة التأمين قبل إطلاقها للسير، ولقد استثنى المشرع الجزائري بعض المركبات من التأمين، وهي المركبات المملوكة للدولة باعتبار هذه الأخيرة مؤمنة نفسها بنفسها، وكذلك القطارات التي تخضع لتأمين خاص بها، إلى جانب المركبات التي تجر بواسطة الحيوانات، أو تجر بواسطة اليد، وكذا المركبات المعهودة إلى أشخاص الذين استثنتهم المادة 4 من الأمر رقم 74-15 من مظلة التأمين الإلزامي وإخضاعهم إلى تأمين خاص، كما أشرنا في ظل التشريع الفرنسي إلى أنواع أخرى من المركبات التي تتميز بطابع خاص و بالتالي لا تخضع لقانون 1985/07/05. كما تعرضنا إلى الأخطار التي قد يتعرض لها السائق أثناء قيادته للمركبة ذات محرك أرضي و التي تغطيها مظلة التأمين.

أما من حيث مجال تطبيق الأمر رقم 74-15 على الأشخاص، الملاحظ أن مجال تطبيقه يتسع ليشمل فئة ذوي الحقوق الضحية المتوفاة من جراء حادث مرور بدون أي قيد أو شرط مادام أنهم ضمن المستفيدين المشار إليهم في قانون رقم 88-31، ولا يهم الوضعية القانونية التي يكون فيها السائق وقت الحادث سواء كان يقود السيارة في حالة عادية أو في حالة سكر أو قيادة سيارة مسروقة.

وسواء كان حادث فردي أو مشترك، لأن عبارة الذي أوردها المشرع الجزائري في المادة 8 من الأمر رقم 74-15 "كل حادث سير..." جاءت عامة مطلقة كما أشرنا إليها سابقا فالأصل كل ضرر تسبب فيه حادث مرور يستوجب تعويضه<sup>2</sup>، وطبقا لنص المادة 8 من الأمر المبين أعلاه يستوي أن يكون حادث مشترك أو فردي ففي كلتا الحالتين ذوي حقوق الضحية المتوفاة لهم الحق في التعويض.

<sup>1</sup>النصوص التشريعية و التنظيمية للعمل، الدفتر رقم 17، سلسلة صادرة عن المعهد الوطني للعمل، الجزائر، بدون تاريخ النشر، الصفحة 16، 17.

<sup>2</sup>مراد بن طابق: تعويض الأضرار الجسمانية لضحايا حوادث المرور، المجلة القضائية، العدد 4، 1991، الصفحة 26.

كما يدخل في نطاقه المضرور من الحادث الذي تسببت فيه المركبة وقد يكون المضرور من الغير كالراجلين أو المشاة أو الركابين سواء كانوا من أسرة المؤمن له أو أقاربه أو شخص آخر، مكتتب العقد، مالك المركبة، المؤذون له بحراسة المركبة أو سياقتها، السائق ولو كان متسببا في الحادث يمكن أن يستفيد من التعويض ويكفي للضحية أو ذوي حقوقها للاستفادة من التعويض أن تثبت أن الأضرار الجسمانية التي لحقتها تسببت فيها مركبة ذات محرك أرضي بصرف النظر عن خطئها و مسؤوليتها عن الحادث.

كما استثنى المشرع الجزائري من نطاق أحكام المادة 4 من الأمر رقم 74-15 أصحاب المرائب و الأشخاص الذين يمارسون عادة السمسرة أو البيع أو التصليح أو الرأب أو مراقبة حسن سير المركبات وكذلك مندوبيهم، فهؤلاء الأشخاص يؤمونا أنفسهم بالنسبة لمسؤوليتهم الخاصة ومسؤولية الأشخاص العاملين تحت استغلالهم أو الذين توكل إليهم حراسة المركبة أو سياقتها بإذنهم أو إذن أي شخص آخر معين لهذا الغرض في عقد التأمين، وذلك طبقا عن الأضرار المسببة للغير من تلك المركبات المعهودة بها إليهم والتي يستعملونها في دائرة نشاطهم المهني.

طبقا للقواعد العامة في مجال التعويض يتعين على المضرور أن يثبت العلاقة السببية ما بين الخطأ والضرر، والتعويض الذي يقره الأمر رقم 74-15 يقوم على أساس نظام خاص خارج نطاق المسؤولية، فهو مبني على أساس نظرية الضمان وليس على أساس الخطأ<sup>1</sup>، وذلك كما سبق الإشارة إليه أن المادة 8 من الأمر رقم 74-15 تحدد هذا النظام ومنه فإن مبدأ التعويض الأضرار الجسمانية يعتمد على التعويض المطلق التلقائي لكل شخص وقع ضحية حادث مرور ولو لم يتوفر ركن الخطأ. إلا أنه لا يمكن اعتبار نظام عدم الخطأ نظاما مطلقا بل هناك بعض الحالات التي تؤثر على التعويض عند التطبيق<sup>2</sup>.

ولهذا أورد المشرع الجزائري استثناء على القاعدة العامة التي نص عليها في المادة 8 المشار إليها سابقا، أين جعل نظام التعويض عن حوادث المرور مرتبط بمدى تأثير الخطأ الضحية، والمتمثلة في السائق المخطئ فهذا الأخير قيد المشرع الجزائري حقه في التعويض وذلك إما بإنقاص في قيمة التعويض أو حرمانه كليتا من هذا الحق، سوف نحلل هذه الحالات من خلال

<sup>1</sup> بن خروف عبد الرزاق: التأمينات الخاص في التشريع الجزائري، الطبعة الثالثة، بدون دار الطبع، الجزائر، 2002، الصفحة 227.

<sup>2</sup> زرقيط سفيان: نظام التعويض الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، مذكرة لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء، مكان التبرص مجلس قضاء أم بواقي، الدفعة الثانية عشر 2001، 2004، الصفحة 16.

النصوص القانونية الواردة في الأمر رقم 74-15، وذلك في الفصل الثالث الذي خصصته للأخطاء السائق الضحية.

### المطلب الثاني: الأشخاص المسؤولة عن الأضرار الواجبة التعويض

كما هو معلوم الطرف الأول في عقد التأمين هو المؤمن ويكون عادة شركة التأمين<sup>1</sup>، أما الطرف الثاني وهو المؤمن له، وهو الشخص الملزم بتأمين المركبة البرية ذات محرك أرضي، وهذا الشخص قد يكون مكتب<sup>2</sup> العقد، مالك السيارة المؤمن عليها، وكل شخص مأذون من طرفها بحراسة أو قيادة المركبة كما عرفته المادة الرابعة من الأمر رقم 74-15 وكما ورد في الشروط العامة لعقد التأمين<sup>3</sup>، وقد يكون مالك المركبة أو المكتب شخصاً طبيعياً أو شخصاً معنوياً.

ويكون المؤمن له ملزم بتأمين مركبته قبل قيادتها، وهذا ما أشارت إليه المادة الأولى من الأمر المبين أعلاه، ومعنى السير انطلاق المركبة من نقطة إلى أخرى بعيدة كانت أو قريبة ومن ثمة فإن تحويل المركبة ذات محرك من محطة البنزين إلى مسكن المالك الذي يبعد عن محطة البنزين بعشرين متراً (20متراً) مثلاً بقيادتها يعد سيرا حسب مفهوم المادة المذكورة، كما أن الرافعة التي تتوقف في مكان لتفريغ مواد أو بضائع أو لوضع البضائع على ظهر شاحنات تعتبر في حالة السير وتطبق عليها نص المادة المذكورة.

<sup>1</sup> كان قانون التأمين الصادر في 1980 يقر احتكار الدولة لنشاط التأمين إلى أن صدر قانون 1995 الذي ألغى هذا الاحتكار وذلك من خلال المادة 278 في فقرتها الثانية<sup>1</sup>.

إن شركة التأمين تتعاقد مع العملاء وقد يكون ذلك عن طريق الوسيط ووكيل المفوض والتوكيل العام لسمسار غير مفوض. الوكيل المفوض: هو أوسع الوسيط من حيث السلطة لأنه يتعاقد مباشرة مع العملاء نيابة عن شركة التأمين ولحسابها فإذا أبرم العقد جاز له أن يمدد أجله وأن يعدله أو يفسخه.

المنسوب بالتوكيل العام: هو وسيط ولكن سلطته غير واسعة كالوكيل المفوض بل مقيدة ومحددة، فهو يبرم عقد التأمين مع المؤمن له دون أن يكون له سلطة التعديل أو الفسخ أو تمديد أجله.

السمسار غير المفوض: لا يقوم بإبرام العقد مع المؤمن له وإنما يقوم بتسليم وثيقة التأمين موقعه من طرف شركة التأمين، ويتولى السلطات المحددة في مسائل تتعلق عادة بتنفيذ العقد كاستلام الأقساط ودفع التعويضات للمؤمن لهم، كما أن شركة التأمين لا تكون مسؤولة عن أي وعود قدمها للمؤمن له.

<sup>2</sup> يقصد بالمكتب، هو شخص الذي أبرم العقد مع شركة التأمين نيابة عن مالك المركبة ذات محرك، وهو ذات وقت المؤمن له بصفته المسؤول عما تسببه المركبة من أضرار للأخرين وتقوم مسؤوليته إما استناداً إلى الفعل الشخصي في حالة قيادته السيارة بنفسه، وإما استناداً إلى فعل الغير في حالة تبعية السائق له، وإما استناداً إلى فعل الشيء بوصفه الحارس عليها. أنظر:

-Le Bureau Central Français La Fédération Française ; des Sociétés d'Assurances ; Le Fonds de Garantie Automobile ; Le Groupement des Entreprises Mutuelles d'Assurances: Ouvrage précité., page. 10.

<sup>3</sup> الشركة الوطنية للتأمين للسيارات-الشروط العامة-، الصفحة 7، تأشيرة و. /م.ع..خ/م.ت. رقم 01 بتاريخ 1997/08/30 رمز المنتج 1-1.

وهكذا فلا يجوز لمالك السيارة أن يستعمل مركبته ذات محرك قبل تأمينها، فإذا اشترى شخص سيارة غير مؤمن عليها وجب عليه تركها في مكانها حتى يتحصل على شهادة تأمين سارية المفعول لمدة طويلة أو قصيرة، وإذا استورد مركبة ذات محرك من الخارج فيجب عليه أن يؤمنها في الميناء قبل استعمالها حتى ولو كان هذا الاستعمال لغرض الإجراءات الجمركية. وذلك لاحتمال تسببها في أضرار لعمال الميناء بما فيها أعوان الجمارك<sup>1</sup>.

والأصل أن يكون المالك طالب التأمين أو المكتتب هو المؤمن له، ويمكن أن تتفصل الصفتان في بعض الأحيان، كما لو انتقلت حراسة السيارة إلى شخص آخر، وهذه الحالة ينطوي التأمين على أربعة أطراف:

المؤمن (شركة التأمين)، طالب التأمين أو المكتتب (المالك أو من ينوب عنه)، المؤمن له (السائق أو الحارس المسؤول عن الحادث)، المستفيد (الغير المضرور)<sup>2</sup>.

والمؤمن له، بصفة عامة، هو الشخص الذي يتقل كاهله الخطر المؤمن منه ويتمثل هذا الخطر بالنسبة للتأمين موضوع البحث، في المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات. معنى ذلك أن المؤمن له هو من تثور مسؤوليته عن حادث السيارة مصدر الضرر، ويمكن أن تثبت تلك المسؤولية في جانب أكثر من شخص، فقد يكون المالك، المكتتب، الحارس المأذون، القائد المأذون. وقد يكون المؤمن له والمستفيد شخصا واحداً ويكون طالب التأمين شخصا آخر دون أن يؤثر ذلك في صحة عقد التأمين سواء كان طلب التأمين لحساب طالب التأمين أو لحساب غيره ومثال عن ذلك كتأمين شخص من المسؤولية عن حوادث السيارات لحساب أي سائق يقود سيارته، فيكون صاحب السيارة طالب التأمين، ويكون السائق هو المستفيد و المؤمن له وهي حالة من حالات اشتراط لمصلحة الغير، عملاً بالمادة 619 من القانون المدني الجزائري.

وتثبت مسؤولية المالك في الأصل، عن الأضرار التي تتسبب فيها السيارة، ويجوز أن يقع الحادث دون أدنى مسؤولية على المالك كما في حالة انتقال حراسة السيارة إلى المستأجر، بل المالك يمكن أن يقع ضحية هذا الحادث بوصفه أحد الركاب أو المارة<sup>3</sup>.

والملاحظ أن المالك أو المكتتب، في تأمين المسؤولية لا تتوافر له صفة المؤمن له إلا في الحالات التي يمكن أن تثبت فيها مسؤوليته<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> عبد الحفيظ بن عبيدة: المرجع السابق، الصفحة 19.

<sup>2</sup> محمد حسين منصور: المرجع السابق، الصفحة 150.

<sup>3</sup> محمد حسين منصور: نفس المرجع، الصفحة 152.

أما إذا انتقلت ملكية المركبة المؤمن عليها إلى الغير، أو كان المكتتب بعد التأمين قد توفي أثناء سريان مفعول عقد التأمين، فإن المادة 6 من القانون رقم 88-31 المتعلق بتعديل الأمر رقم 74-15 السالف ذكره تنص على أنه: "في حالة وفاة المؤمن له أو بيع المركبة يستمر أثر التأمين بحكم القانون لصالح الوارث أو المشتري إلى حين انقضاء مدة لعقد التأمين. طبقا لأحكام المادتين 23-24 من القانون رقم 80-07 المؤرخ في 9 أوت 1980 المتعلق بالتأمينات."، وتنص المادة 24 من الأمر رقم 95-07: "إذا انتقلت ملكية الشيء المؤمن عليه إثر الوفاة أو التصرف، يستمر أثر التأمين لفائدة الوارث أو المشتري شريطة أن يستوفي جميع الالتزامات المنصوص عليها في العقد، ويتعين على المتصرف أو الوارث أو المشتري أن يصرح للمؤمن بنقل الملكية.

وفي حالة التصرف في الملك المؤمن عليه، يبقى المتصرف ملزما بدفع الأقساط المستحقة ما لم يعلم المؤمن بذلك، غير أنه بمجرد إعلام المؤمن بالتصرف، لا يبقى ملزما إلا بدفع القسط المتعلق بالفترة السابقة للتصريح.

وإذا تعدد الورثة أو المشترون، يجب عليهم دفع الأقساط مجتمعين ومتضامنين." من خلال المادة 24 من قانون التأمينات الجزائري، أجاز المشرع الجزائري نقل آثار العقد إلى أشخاص لا تربطهم أية علاقة بعقد التأمين الذي أبرم ما بين المؤمن والمؤمن له وذلك في حالتين:

#### الحالة الأولى: وفاة المؤمن له

يترتب عن هذه الواقعة المادية الطبيعية انتهاء الشخصية القانونية للمؤمن له وتصفية ذمته المالية، وتنشأ عن وفاة المؤمن له حقوق للورثة.

وطبقا للأحكام العامة، فلا ينصرف آثار العقد إلى ورثة المتعاقد إلا إذا نص القانون صراحة على ذلك، طبقا لنص المادة 108 من القانون المدني الجزائري، وعليه نص كل قانون التأمينات الجزائري وكذا الأمر رقم 74-15 صراحة على نقل آثار عقد التأمين على المركبة ذات محرك إلى الخلف العام هذا إذا لم ينقض أجله، فتنقل الحقوق والالتزامات الناشئة عن هذا العقد إلى ورثة المؤمن له المتوفى<sup>2</sup> مع انتقال المركبة ذات محرك ضمن التركة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>) Arrêt de la cour de Cassation, La première Chambre Civile, 25 mars 1980, Dalloz, 1980, page. 513 observation. Berr et Groutel.

<sup>2</sup>) محمد صبري السعدي: مصادر الالتزام (النظرية العامة للالتزامات) القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، دار الكتاب الحديث، الجزائر، 2003، الصفحة 348.

وبمجرد نقل آثار العقد إلى الوارث فيقع عليه التزام وهو إعلام المؤمن بنقل الملكية إليه، مع دفع الأقساط المستحقة، أما إذا كان الورثة متضامنين فعليهم دفع الأقساط مجتمعين، أما إذا كان الوارث قاصرا يتكفل ممثله القانوني بدفع الأقساط لشركة التأمين.

#### الحالة الثانية: التصرف القانوني

قد تنقل آثار العقد عن طريق واقعة قانونية، أي عن طريق تصرف قانوني، فيتعلق هذا الأخير بالحق ذاته، أي حق ملكية. ويشمل هذا التصرف الحق بكل سلطاته، من ملكية الرقبة والاستعمال والاستغلال<sup>2</sup>.

وطبقا للقواعد العامة، إن عقد البيع الواقع على شيء ينقل من البائع جميع الحقوق والالتزامات التي ترد على الشيء إلى المشتري، وبموجب المادة(6) (المعدلة ومتممة بالقانون رقم 88-31) فإن المؤمن عليه ينتقل إلى المشتري بمجرد بيعه إليه من طرف المؤمن له، وبالتالي يستمر أثر التأمين بحكم القانون إلى المشتري.

وإذا باع شخص سيارته إلى شخص آخر وكان عقد التأمين مازال لم ينقض، فإن عقد التأمين المحرر باسم البائع ولصالحه ينتقل مع المركبة ذات المحرك إلى المشتري بجميع آثاره ويستمر يتمتع به المشتري إلى أن تنتضي مدته فيلتزم المشتري بإعلام المؤمن في مدة أقصاها ثلاثين(30) يوما ويلتزم بدفع زيادة القسط المستحق في حالة تفاقم الخطر نتيجة استعماله للمركبة ذات محرك.

وإذا لم يصرح المشتري في أجل ثلاثين(30) يوما ابتداء من تاريخ تملك السيارة، يجب عليه دفع قسط إضافي يقدر ب5% من القسط الإجمالي، إلى أن يصب ناتج هذا الدفع في صندوق ضمان السيارات. ونفس الالتزام يقع على عاتق المؤمن له، وإذا لم يلتزم بهذا الإجراء، فيقع على عاتقه دفع الأقساط المستحقة عليه حتى ولو سلم المؤمن عليه للمشتري.

أما إذا أعلم المؤمن بالتصرف القانوني (البيع المؤمن عليه) الذي انصب على المركبة المؤمن عليها، لا يبقى المؤمن له (البائع) ملزما إلا بدفع القسط المتعلق بالفترة السابقة للتصريح، وإذا تعدد المشترون يجب عليهم دفع الأقساط متضامنين.

وليس بالضرورة أن يتنازل المؤمن له عن عقد التأمين الذي أبرمه مع شركة التأمين بمجرد بيعه للمركبة، فله أن يحتفظ لنفسه بعقد تأمين المركبة التي كانت محل عقد البيع بقصد نقل

<sup>1</sup> (عبد العزيز سعد: المرجع السابق، الصفحة 154، 155).

<sup>2</sup> (إبراهيم الدسوقي أبو الليل: الحقوق العينية الأصلية، دار النهضة العربية، الكويت، بدون تاريخ النشر، الصفحة 94).



الضمانات إلى سيارة أخرى، بشرط أن يعلم المؤمن بذلك قبل التصرف ويعيد له شهادة تأمين السيارة المعنية<sup>1</sup>.

الملاحظ أن المشرع الجزائري وسع من التصرفات التي ترد على المركبة ذات المحرك المؤمن عليها، في المادة 24 من قانون التأمينات الجزائري استعمل المشرع مصطلح التصرف بصفة عامة، بينما نص صراحة في المادة 6 من الأمر رقم 74-15 على إمكانية البيع فقط وهو تصرف من التصرفات القانونية، عكس مصطلح التصرف الذي جاء في المادة 24 المذكورة أعلاه، فيمكن أن يدخل في طياته التصرفات القانونية، التصرفات المادية، الهبة، التنازل، بصفة عامة كل تصرف يؤدي إلى نقل ملكية المؤمن عليه من المؤمن له إلى الغير.

والإشكالية التي يثيرها مصطلح التصرف الذي جاء في نص المادة 24 بصفة مطلقة، هي التصرف المادي الذي يعتبر نوعا من التصرف، ولقد عرفه الفقه<sup>2</sup> بأنه ذلك التصرف المادي الذي يرد على الشيء محل الحق، وبمقتضاه تثبت للمالك سلطة القيام بكل الأعمال ضاره به. فإذا كان الشيء منزلا فلما لکه أن يهدمه، أو يعدل فيه، وإذا كان أشجارا فلما لکه أن يقطعها.... وهكذا.

وحسب هذا التعريف، فإن التصرف المادي لا ينقل الملكية وبالتالي لا يترتب أي أثر على عقد التأمين نرى أن نية المشرع الجزائري لم تتجه إلى هذا النوع من التصرف السلبي، وإنما تتجه إلى التصرفات الإيجابية التي تنقل التزامات من المؤمن له إلى شخص آخر انتقلت إليه أثر عقد التأمين بموجب نقل ملكية المؤمن عليه إليه.

الإشكالية الثانية التي يثيرها مصطلح التصرف، هو التصرف القانوني الذي يقتصر على بعض السلطات فقط كسلطة الاستعمال والاستغلال أي الانتفاع بالمركبة المؤمن عليها كما هو الحال في عقد الإيجار، أو سلطة الاستعمال فقط مثل عقد الإعارة. ففي كلتا الحالتين يحتفظ مالك المركبة بحق الرقبة ونكون بصدد تجزئة لحق الملكية، واقتطاع مؤقت لبعض السلطات ولا نكون بصدد نقل كامل لحق الملكية.

كما هناك تصرف آخر يدخل في مفهوم التصرف القانوني، و يعمل على تقييد مزايا وسلطات المالك، وهذا ما يحدث مع الحقوق العينية التبعية كحق الرهن.

<sup>1</sup> أنظر المادتان 24 و 25 من قانون التأمينات الجزائري.

<sup>2</sup> إبراهيم الدسوقي أبو الليل: الحقوق العينية الأصلية، المرجع السابق، الصفحة 95.

ويجوز لمالك المركبة ذات محرك أرضي أن يرهن (رهن حيازي)<sup>1</sup> مركبته لشخص آخر أو لدائه فيمكن لهذا الأخير أن يستفيد من المركبة المرهونة وذلك باستعمالها واستغلال ثمارها مقابل خصم هذه الفوائد من المبلغ المضمون بالرهن (المادة 965 من القانون المدني الجزائري).

السؤال الذي يثار هل تقوم مسؤولية الدائن المرتهن في حالة استغلاله للمركبة المرهونة؟ بما أن هذا التصرف مؤقت بطبيعته، ومآله إعادة ما تم التصرف فيه إلى المالك لتكتمل سلطاته على ما يملك، وعليه فهذا التصرف القانوني لا ينقل الملكية للدائن المرتهن، فلا ينطبق عليه حكم المادة 24 من قانون التأمينات الجزائري.

الملاحظ أن المشرع الجزائري لم ينص على وجوب تأمين المرتهن من المسؤولية من حوادث السيارات، فإذا ما ارتكب الدائن المرتهن حادث مرور بواسطة المركبة ذات محرك المرهونة، وتثبت مسؤوليته دون مسؤولية مالك المركبة المرهونة.

هل يغطي التأمين هذه المسؤولية؟

كما هو معلوم أن الرهن الحيازي ينقل حراسة المركبة المرهونة إلى الدائن المرتهن بحيث يصبح يتمتع بالسلطات الثلاث إدارة الشيء المرهون واستعماله ورقابته وذلك طبقا للمادتان 958 و 1/956-2 من القانون المدني الجزائري، وعليه فلا يوجد مانع من تطبيق أحكام المادة 4 من الأمر رقم 74-15 فتغطي مظلة التأمين الأضرار التي يتسبب فيها الدائن المرتهن بواسطة المركبة المرهونة نتيجة حادث مرور و الذي انتقلت إليه حراسة المركبة و قيادتها بموجب الإذن ولو كان ضمنيا والذي استمد مصدره من عقد الرهن الحيازي.

وعلى المشرع الجزائري أن يحدد التصرفات القانونية التي تدخل في مدلول كلمة التصرف التي وردت في المادة 24 من الأمر رقم 74-15 لأن هذا المصطلح كما صاغه المشرع الجزائري قد يحتمل في طياته عدة تأويلات.

وعليه بمجرد صدور إذن من مالك المركبة سواء للمنتفع أو المستأجر أو الدائن المرتهن بهدف حراسة المركبة أو قيادتها، فإن مظلة التأمين تغطي الأضرار الناجمة عن استعمال مركبة المالك من طرف هؤلاء الأشخاص، ولكن بشرط أن يكونوا حائزين على رخصة القيادة، فإذا لم يكونوا حائزين عليها وارتكب أحدهم حادث مرور كان للمؤمن أن يرجع على المؤمن له صاحب

<sup>1</sup> أنظر المادة 948 من قانون مدني الجزائري.

المركبة بقيمة ما دفعه للمضروب من تعويض، لأن كل من المنتفع أو المستأجر أو المرتهن إنما يقودون المركبة بموافقة مالكيها<sup>1</sup>.

وقد يسلم مالك أو حارس سيارته إلى صاحب المرآب لإجراء عملية فنية بهدف إصلاح العطل الموجود بجهاز السيارة، ومن المفروض صاحب المرآب يتحول إلى حارس لها طول فترة التصليح، ولو بقي مالك المركبة إلى جانب الميكانيكي ينتظر إصلاح العطل ولا شأن لصاحب السيارة به، وإذا تولى صاحب المرآب تجربة السيارة المعطلة للتأكد من جدوى عمله كانت الحراسة له في فترة التجربة وإن رافقه فيها مالك السيارة المعطلة للتحقق من زوال العطل الذي عهد إلى صاحب المرآب أمر إصلاحه<sup>2</sup>.

ولكن هناك اتجاه آخر<sup>3</sup>، يرى أن الحراسة تبقى للمالك على سند من أن هؤلاء إنما يمارسون الحرفة أو المهنة لحسابه وتبقى له وحده سلطة الاستعمال وتوجيه والرقابة.

نرى أن الرأي الأول هو الأصوب، لأن من غير ممكن أن نحمل مالك المركبة المعطلة المسؤولية ونعتبره هو الحارس وعليه يلتزم المؤمن بتغطية الضمان مع ترك المركبة لفترة طويلة أو قصيرة تحت إشراف صاحب المرآب الذي يقوم بوضعها في المكان المناسب لها ويحركها كما يشاء من مكان إلى آخر وفي أي وقت دون أن تكون بيده السيطرة الفعلية عليها. وعليه يدخل في هذا الحكم كل من، المشرف على حفظ السيارات في الطريق، الميكانيكي أو الكهربائي أو المراقب الفني لحسن سير المركبات، فجميع هؤلاء الأشخاص تنتقل إليهم الحراسة بالقدر الذي يستلزمه مباشرة الحرفة أو المهنة.

الملاحظ أن المشرع الجزائري تأثر بالموقف الأول بحيث استثنى من المادة الرابعة في فقرتها الثانية المذكورة سابقا، أصحاب المرآب والأشخاص الذين يمارسون عادة السمسرة أو بيع أو التصليح أو مراقبة حسن سير المركبات وكذلك مندوبيهم، وذلك فيما يتعلق بالمركبات المعهودة بها إليهم نظرا لمهامهم ويتعين على هؤلاء الأشخاص أن يؤمنوا أنفسهم بالنسبة لمسؤوليتهم الخاصة ومسؤولية الأشخاص العاملين تحت استغلالهم أو الذين توكل إليهم حراسة المركبة أو

<sup>1</sup> عز الدين الدناصوري، عبد الحميد الشواربي: المسؤولية المدنية (في ضوء الفقه والقضاء)، الجزء الثاني منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004، الصفحة 1006، 1007..

<sup>2</sup> سليمان مرقس: المسؤولية المدنية (تقنيات البلدان العربية)، الطبعة الأولى، دار النشر، القاهرة، 1971، الصفحة 189.

<sup>3</sup> محمد كمال عبد العزيز: التقنين المدني في ضوء الفقه والقضاء، الجزء الأول، الطبعة الثانية، مكتبة وهبة، القاهرة، 1978، الصفحة 703.

سائقها بإذنه أو إذن أي شخص آخر معين لهذا الغرض في عقد التأمين، وذلك عن الأضرار المسببة للغير من تلك المركبات المعهود بها إليهم والتي يستعملونها في دائرة نشاطهم المهني. قد تتوقف المركبة أو تتعطل في الطريق فيكلف صاحبها من يقطرها إلى المكان الذي يريد، فإذا كان المكلف بقطر المركبة صاحب المرآب وعهد إلى تابعه أن يمسك بمقود المركبة المقطورة لتسير خلف السيارة القاطرة، فإن صاحب المرآب يكون حارسا للسيارتين معا في عملية القطر، فإن حصل ضرر بفعل السيارة المقطورة فإن صاحب المرآب هو الذي يتحمل التبعية<sup>1</sup>. والإشكالية التي تثور في هذه الحالة، لو أن صاحب السيارة المعطلة بقى ممسكا بمقودها يديره طبقا لتحرك السيارة القاطرة، مما يطرح تساؤل على من تقع المسؤولية في حالة ما إذا تسببت السيارة المقطورة في حادث مرور وألحقت ضرر بالغير؟

انقسم الفقه بهذا الشأن إلى فرقتين:

يرى بعض الفقه<sup>2</sup>، أن المالك (صاحب السيارة المعطلة) الذي ظل وراء مقود السيارة لتوجيهها قد احتفظ بالحراسة عليها وبالتالي سوف يتحمل صاحب السيارة المعطلة الضرر الناتج عنها أما الفريق الثاني و يرى<sup>3</sup>: أن صاحب المرآب هو الذي يسأل عن الضرر الناتج منها بفعل السيارة المعطلة ذلك لأن عملية القطر تألف وحدة متجانسة فيصبح صاحب المرآب هو المسؤول عن السيارتين معا، لأن مسألة الإشراف على السيارة ورسم خطة سيرها تقوم على عاتقه، و على المالك إلا إتباع تعليماته والتنسيق مع الخطة المرسومة منه.

يظهر أن الرأي الثاني هو الأصوب، لأن السيطرة الفعلية والتمثلة في التوجيه والرقابة والاستعمال في يد صاحب المرآب وما على ساق السيارة المعطلة إلا انسياق إلى هذه السيطرة، وعليه فلا دخل لإرادته في سياقة السيارة المقطورة وإذا ما حدث ضرر للغير نتيجة عملية القطر فإن المسؤولية تقع على صاحب المرآب.

ويختلف الأمر لو أن صاحب المركبة المقطورة قد خرج عن الخطة فحصل الضرر بعد خروجه بفعل سيارته وفي ظرف لا دخل فيها لعملية القطر فنتحقق عنها التبعية عليه<sup>4</sup>. ويجدر التنويه أن المشرع الفرنسي أجاز انتقال الحراسة إلى الميكانيكي القائم بإصلاح المركبة أو صاحب المرآب أو المشرف على مكان وقوف السيارات، فإذا وقع الحادث خلال تلك

(1) يحي أحمد الوافي: المرجع السابق، الصفحة 76.

(2) محمد لبيب شلب: المرجع السابق، الصفحة 125.

(3) عاطف نقيب: المرجع السابق، الصفحة 55.

(4) عاطف نقيب: نفس المرجع.

الفترة أثناء قيادتها أو توجيهها أو تجربتها من قبل القائم على ذلك أو أحد تابعيه، فإن تأمين خاص يغطي مسؤولية الحارس أو السائق التابع<sup>1</sup>.

وحسن ما فعل المشرع الجزائري، لما جعل هؤلاء الأشخاص يخضعون لتأمين خاص بهم ولا تغطيتهم المسؤولية المدنية لمكتب العقد أو مالك المركبة، ويعتبر هذا الحل منطقيًا بما أن الحراسة تنتقل إلى هؤلاء الأشخاص وبالتالي يصبح مالك المركبة لا يتمتع بالسلطة الفعلية المدعومة بمقوماتها الثلاث (الاستعمال، التسيير، الرقابة).

وعليه إذا ما وقع حادث بفعل مركبته وهي تحت حراسة الميكانيكي على سبيل المثال والذي أصبحت بيده هذه السلطة، فتظل إرادة المالك في استعمال ورقابة وتوجيه المركبة ذات المحرك مشلولة طول فترة إصلاحها وفحصها، فليس من المعقول أن يلتزم المؤمن الذي أبرم عقد التأمين مع مالك المركبة مثلًا بتعويض المضرور، برغم أن الحادث لم يتسبب فيه المؤمن له أو أي شخص أذن له بحراسة أو قيادة مركبته.

من خلال المادة 1/4 من الأمر رقم 74-15، فإن التأمين الإلزامي يغطي كل من يتولى حراسة السيارة أو قيادتها متى كان مصرحًا له بذلك، وسؤال الذي يثار ما هو حكم الشخص الذي يقود المركبة بدون علم المؤمن له؟

للإجابة عن هذا السؤال لا بد أن نميز بين ثلاث حالات:

**الحالة الأولى:** إذا تعرض هذا الشخص الغير مأذون بسياقة مركبة من طرف المؤمن له لضرر من جراء تعرضه لحادث مرور بواسطتها فإن مظلة التأمين لا تغطي هذا الضرر لأن المادة 1/4 من الأمر رقم 74-15 حصرت هذه التغطية على الشخص المأذون له بالسياقة فقط.

**الحالة الثانية:** إذا تعرضت الضحية لضرر سواء أكان من المشاة أو من الركاب أو المؤمن له أي شخص بصفة عامة ما عدا السائق الضحية الذي استعمل المركبة بدون علم المؤمن له، يلتزم المؤمن بتعويض الضحية طبقًا للمادة 3/3 من المرسوم رقم 80-34.

<sup>1</sup>) Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile. 25 février 1976, Dalloz. 1976 page. 797 note Berr et Groutel-25 oct. 1983, Revue Générale Assurance Terrestre. 1984 page. 254 - potiers, 23 juin 1989, Revue Générale Assurance Terrestre. 1990., page. 117 - Voir notamment, Le Bureau Central Français La Fédération Française des Sociétés d'Assurances ; Le Fonds de Garantie Automobile ; Le Groupement des Entreprises Mutuelles d'Assurances: Ouvrage précité., page. 10.

الحالة الثالثة: قد يمتد التعويض ليشمل ذوي حقوق الضحية المتوفاة التي استعملت المركبة دون علم المؤمن له.

الملاحظ أن نفس الحكم يطبق على السائق السارق وأعوانه، الذي تسبب في أضرار للغير نتيجة قيادته للمركبة المسروقة، طبقا لنص المادة 15 من الأمر رقم 74-15، فلا يستفيدون من التعويض الممنوح من طرف المؤمن.

ويجب الإشارة أن المشرع الجزائري منح حماية كبيرة للمضروب لما أجاز تعويض ذوي الحقوق كل من السارق وأعوانه والسائق الذي استعمل المركبة بدون علم المؤمن له، و كذا الراكب سواء كان حسن النية أو سيء النية أما الراكب حسن النية إذا كان على متن مركبة يقودها سارق، وتعرض لأضرار نتيجة حادث مرور فيستفيد من التعويض.

عكس المشرع الفرنسي الذي لم يجيز منح التعويض لذوي حقوق السارق المتوفى، ونفس الشيء بالنسبة لذوي حقوق الراكب الضحية.

ولقد عارض الفقه الفرنسي القانون الفرنسي في المسألة الأخيرة وميز بين حالتين:

الحالة الأولى: إذا كان الراكب على علم بالسيارة المسروقة وتعهد اصطحاب سائق السيارة المسروقة فتعرض لحادث مرور، فلا يستفيد من التعويض ونفس الحكم يطبق على ذوي حقوقه، ولكن على صندوق الضمان إثبات بأن الراكب كان على علم بسرقة السيارة، لكي يتمسك بهذا الاستبعاد لمواجهة الراكب الضحية أو ذوي حقوقه، لأن هناك قرينة بأن الراكب حسن النية ولا يعلم بأن المركبة التي تنقله مسروقة.

الحالة الثانية: إذا كان الراكب حسن النية ولا يعلم بأن السيارة مسروقة إذا ما تعرض لحادث مرور أو ذوي حقوقه في حالة وفاته، فعلى صندوق الضمان تعويض الضحايا.

ويتم إلغاء عقد التأمين للمركبة المسروقة خلال 30 يوما تحتسب من تاريخ سرقتها، والهدف من هذا الإجراء حماية حقوق الضحية و حتى لا يتم مخالفة القانون من طرف المؤمن له، فيتدخل المؤمن ويضع حدا لآثار العقد ما لم يتم تحويله على مركبة ذات محرك جديدة من طرف المالك الذي سُرق منه المركبة، هذا حسب ما جاء في الاتفاق 12 أبريل 1988 التي وقعت عليه شركات التأمين الفرنسية إذ جاء هذا الاتفاق مكملا للاتفاقية المتضمنة للقانون الداخلي للمؤسسات التأمين والمتعلق بحوادث السيارات<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>) Jean Bigot et autres :Traité de Droit des Assurances « Entreprises et Organismes D'assurance », Tome 1, 2<sup>ème</sup> édition, L.G.D.J, Paris 1992., page.245.

أما في ظل القانون الفرنسي القديم كان يغطي المسؤولية المدنية للسائق الذي آلت إليه قيادة مركبة بموجب إذن، دون مسؤولية السائق الذي يستعمل المركبة بدون إذن صاحبها أو مالكيها لأغراض شخصية، أو مخالفة تعليماته، ونفس الحكم يطبق على سارق المركبة<sup>1</sup>.

تعرض هذا الموقف الذي تبناه القانون الفرنسي لكثير من الانتقادات<sup>2</sup>، مما دفع المشرع الفرنسي إلى تعديل موقفه ونص على أن يغطي التأمين مسؤولية كل من يتولى حراسة المركبة أو قيادتها و لو لم يكن مأذونا بذلك، كما أجاز للمؤمن الرجوع بما دفعه للمضرور على المسؤول عن الحادث أو الأضرار، مع تطبيق نفس الحكم في حالة قيادة مركبة ذات محرك رغم إرادة المالك مثال عن ذلك حالة السرقة هذا ما جاء في نص المادة 5 من قانون 5 جويلية 1985.

يتضح من خلال هذا المطلب أن الحارس أو السائق يتصف بصفة المؤمن له متى ثبتت مسؤوليته عن حادث المرور الذي خلف أضرارا، دون الأخذ بعين الاعتبار مدى مشروعية القيادة أو الحراسة (سواء أكانت بإذن أو بدونها)، ومعنى هذا القول أن صفة المؤمن له غير مرتبطة بشخص معين بل بمسؤولية عن ضرر محدد.

وعليه فيمكن القول بأن التأمين الإلزامي في الجزائر كما هو الحال بفرنسا يتسم بالطابع العيني دون الشخصي حيث يتضمن تغطية الضرر الذي تتسبب فيه مركبة ذات محرك بغض النظر عن شخص الحارس أو القائد.

بعدما حددنا صفة المؤمن له و متى يغطي التأمين الإلزامي الأضرار الناجمة عن المركبة التي تحت حراسته أو يتولى قيادتها أو بصفته مالكا لها أو مكنتب العقد، وحددنا الأشخاص المستفيدين التعويض في ظل حوادث السيارات، ومدى تأثير خطئه على التعويض المحدد له قانونا، ننتقل إلى دراسة الفصل الثالث الذي نتناول فيه النظام القانوني لتعويض ضحايا حوادث المرور طبقا للأمر رقم 15/74 وكذا المراسيم التطبيقية له.

### الفصل الثالث: نظام التعويض ضحايا حوادث المرور

التعويض هو جزء المسؤولية المدنية وينشأ حق المضرور في التعويض بمجرد وقوع الفعل الضار، وقد يقوم المسؤول وبيادر وديا إلى جبر الضرر غير أن في الغالب ينكر مرتكب الفعل

<sup>1</sup>) A. Besson :Les conditions générale de l'assurance de responsabilité automobile obligatoire Paris 1960.,numéro11.

<sup>3</sup>) J. Deschamps, les notions de gardien autorise et de conducteur autorise dans l'assurance automobile obligatoire ,édition, L.G.D.J.1976.,page.83.

الضار مسؤوليته فيضطر المضرور إلى مقضاته أمام القضاء عن طريق رفع دعوى التعويض و نظرا لانتشار التأمين الإجباري فهذا النوع من المسؤولية أصبحت شركة التأمين هي الملتزمة بتعويض المضرور من حادث المرور.

بصدور الأمر رقم 74-15، قضى المشرع الجزائري على نظام القديم، و القائم على أساس الخطأ في المسؤولية المدنية وتبنى نظاما جديدا لتعويض ضحايا حوادث المرور عن الأضرار اللاحقة بهم، وهدف هذا النظام يتمثل في تنظيم تعويض الأخطار و الأضرار الجسمانية التي تصيب الضحايا حوادث المرور وذلك بدون أدنى تمييز بين نوع أو ظروف الحادث وبدون البحث على مصدر الخطأ إلا في حالات استثنائية.

و نظرا للاهتمام المتزايد والرامي لحماية ضحايا حوادث المرور استبدل المشرع الجزائري النظام التقليدي بنظام جديد وهو نظام عدم الخطأ أو نظام التعويض خارج نطاق المسؤولية التي تقوم على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس، وهذا من أجل توفير حماية كبيرة لضحايا المخاطر الكبرى الناتجة عن انتشار الآلات.

ويعتبر السائق المخطئ، الضحية الوحيدة التي استثناه المشرع الجزائري من نطاق شمولية نظام التعويض عن حوادث المرور، لأنه كما أشرنا سابقا فإن نظام عدم الخطأ ليس نظماً مطلقاً بل هناك حالات التي تؤثر على التعويض عند تنفيذه، وهذه الحالات محصورة على السائق المخطئ الضحية الذي يلعب خطؤه في ارتكاب الحادث دور كبير في إنقاص حقه في التعويض أو حرمانه نهائياً منه، سنوضح هذه المسألة من خلال المبحثين التاليين:

**المبحث الأول: حالات السائق المخطئ ومدى تأثيرها على التعويض**

**المبحث الثاني: إجراءات حصول السائق المخطئ أو ذوي حقوقه على التعويض**

**المبحث الأول: حالات السائق المخطئ ومدى تأثيرها على التعويض**

قد تصدر عن السائق أخطاء أثناء قيادة مركبته ويترتب عنها أضرار لسائق الضحية المخطئ (نفسه) و للغير فهذه الأخطاء لها دور في قيام مسؤولية السائق الضحية المخطئ، وبالتالي فمسألة التعويض تكون مرتبطة بمدى جسامة الخطأ الذي صدر عن السائق الضحية المخطئ، فقد تكون هذه الأخطاء غير عمدية (المطلب الأول)، أو أخطاء عمدية (المطلب الثاني).

**المطلب الأول: مدى تأثير أخطاء السائق غير العمدية على التعويض**



من خلال هذا المطلب نحاول تبيان الحالات التي حددها الأمر رقم 74-15، و ذلك من خلال أربعة فروع:

**الفرع الأول:** حالة تحمل سائق المركبة جزئياً أو كلياً من المسؤولية

تنص المادة 13 من الأمر رقم 74-15 على ما يلي: "إذا حمل سائق المركبة جزء من المسؤولية عن جميع الأخطاء ما عدا الأخطاء المشار إليها في المادة التالية فإن التعويض الممنوح له يخفض بنسبة الحصة المعادلة للمسؤولية التي وضعت على عاتقه إلا في حالة العجز الدائم المعادل لـ 50% فأكثر ولا يسري هذا التخفيض على ذوي حقوقه في حالة الوفاة."

من خلال نص المادة يتضح أن تطبيقه مرتبط بتوافر شروط وهي كالتالي:

**الشرط الأول)** لا بد من تحقق الفعل الخاطئ للسائق:

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

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

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

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

<sup>3</sup> نزييم نعيم شلال: دعوى حوادث السير مقارنة من خلال الفقه والاجتهاد والنصوص القانونية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2002، الصفحة 1.

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

ومعنى شرط (لابد تحقق الفعل الخاطئ للسائق)، أن يكون الخطأ بفعل سائق المركبة المتسببة في الحادث. أي أن يكون هذا الخطأ أكيدا، فبمجرد تمكنه من تجنب الحادث فلا يعتبر خطأ، و أن تكون هناك علاقة سببية ما بين الخطأ والضرر، وإذا لم يتمكن السائق المخطئ الضحية من إثبات إمكانية تأثيره على حصول الضرر لا يستفيد من الإعفاء. والأمر هنا يتعلق بسببية مع الضرر وليس مع الحادث، سائق الذي يقود الدراجة نارية بدون خوذة يتحمل إنقاص التعويض مادام ضرره كان سيكون أقل في حين أن الحادث كان سينتج الضرر نفسه.

متى نكون أمام إعفاء من المسؤولية تماما أو جزئيا؟

هذا السؤال لا يثار في ظل التشريع الجزائري لأن المشرع الجزائري لم يعف السائق الضحية المخطئ كليا من المسؤولية إلا في حالة معينة سوف نتطرق إليها فيما بعد، عكس القضاء الفرنسي الذي جاء اجتهاده متذبذب بخصوص هذا السؤال، في فترة زمنية كان اجتهاد القضاء الفرنسي يطبق مفهوما غامضا "السبب الحصري" للحادث.

وبعد ذلك تمسك الاجتهاد بعلاقة الأخطاء المتبادلة لتقرير أنه، إذا كان السائق المتورط قد ارتكب خطأ وكذلك سائق الضحية، في هذه الحالة لا نكون سوى أمام إعفاء جزئي وعلى العكس إذا كان السائق الضحية هو الوحيد المخطئ فإن الإعفاء يجب أن يكون تاما بدون فرض أن يكون الخطأ من قبله غير متوقع<sup>1</sup>، غير أن الغرفة الجنائية ثم الغرفة المختلطة، تخلتا عن هذا الحل للأخذ بأن الاستبعاد لا يمكن أن يكون كليا إلا إذا كان خطأ السائق متوقعا<sup>2</sup>، وجاء هذا الحل بعد توجيه انتقادات فقهية شديدة ضد الموقف الذي تبنته محكمة النقض الفرنسية المشار إليه أعلاه، على أساس أن الضحية كانت تعامل بصورة أكثر قسوة مما هو عليه الحال في ظل أحكام المادة 1384<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 13/4/1988, des arrêts de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, numéro 15.- Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 17/6/1993, des arrêts de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, numéro 36.

<sup>2</sup>) Note Groutel, Dalloz, 1995, page 335 et Dalloz, 1997, page 18.

<sup>3</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation Chambre Criminelle, 5 mai 1996, Dalloz, 1997.138, note Chabas.- Chambre mixte, 26 mars 1997, Dalloz, 1997.294, note Groutel.

<sup>4</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation Chambre Criminelle, 5 mai 1996, Dalloz, 1997.138, note Chabas.- Chambre mixte, 26 mars 1997, Dalloz, 1997.294, note Groutel.

كما أشرنا سابقاً فإن الأخطاء المنصوص عليها في المادة 13 من الأمر رقم 15/74 هي الأخطاء الغير عمدية وليس الأخطاء العمدية، لأن الأضرار التي تسبب فيها المؤمن له بصورة عمدية تعتبر من المخاطر الغير قابلة للضمان وهذه القاعدة مطبقة في جميع أنواع التأمين<sup>1</sup>.  
وتكمن أهمية التمييز ما بين الخطأ غير العمدي والخطأ العمدي:

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

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

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

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

وبصدور مرسوم تطبيقي<sup>2</sup> رقم 80-38 والذي نص على الأخطاء التي يسقط فيها حق السائق أو المالك في التعويض، وذلك طبقاً للمادتين 3 و 5 غير الأخطاء المنصوص عليها في المادتين 14 و 15 من الأمر المبين أعلاه، وعليه فيجب استبعاد الأخطاء المدرجة في المادتين 3 و 5 من المرسوم التطبيقي من نطاق الأخطاء التي تدخل في حكم المادة 13 من الأمر المشار إليه، وبالخصوص إذا تعلق الأمر بالسائق الذي يتولى نقل الأشخاص أو الأشياء دون إذن قانوني مسبق أو السائق الذي يتكفل بنقل الأشخاص أو الأشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان.

وبمقتضى المادة 13 من الأمر رقم 15-74، فقد يكون خطأ السائق جسيماً أو بسيطاً فليست جسامته الفعل هي المأخوذة بعين الاعتبار ولكن درجة مشاركتها في تحقق الضرر هو

<sup>2</sup> المرسوم التطبيقي رقم 34/80 المؤرخ في 16/02/1980 الذي يتضمن شروط تطبيق المادة 7 من الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30/01/1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار.

الأساسي. بما أن خطأ سائق المركبة المنصوص عليه في المادة 13 من الأمر المذكور أعلاه يتميز بخاصية عدم اشتراط جسامه الخطأ فيمكن إعفاء المؤمن من دفع التعويض للسائق ضحية حادث المرور إذا أثبت وجود الفعل الخاطيء للسائق سواء أكان خطأ بسيطا أو إراديا أو غير معذور<sup>1</sup>.

ونفس الموقف تبناه المشرع الفرنسي<sup>2</sup> في المادة 4 من قانون 1980/07/5، الفعل الخاطيء لسائق الضحية له تأثير مباشر على حقه في التعويض.

وقانون 1980/07/5، لا ينظر إلى ضحايا حوادث المرور بنفس النظرة كما أشرنا إليه سابقا، فلقد فرق ما بين سائق الضحية والضحية العادية التي ليست لها صفة السائق وعليه فمسألة تعويض الضرر الذي ألحق بالسائق تكون مرتبطة بالخطأ الذي ارتكبه أثناء قيادة الذي ارتكبه أثناء قيادة مركبته ذات محرك أرضي، فربما هذا الخطأ يؤدي إلى إنقاص من قيمة التعويض أو إلغائه نهائيا.

أما الضحية غير السائق فله الحق في التعويض الكامل دون الاعتراض الغير على خطئه ما لم يرتكب خطأ غير مغتفر وكان هذا الأخير السبب الوحيد في حادث المرور في هذه الحالة يسقط حقه في التعويض هذا ما نصت عليه المادة 3 من قانون 1985/7/5 سالف الذكر<sup>3</sup>.

وإذا تعرض سائق الضحية لحادث مرور وحيد، أي حادث لم يكن نتيجة تداخل مركبتين مع بعضهما البعض، مثال ذلك السائق الذي يفقد السيطرة على مركبته نتيجة انزلاقها نظرا لوجود رقيق الجليد، قررت محكمة النقض الفرنسية بأن هذا الفعل لا يعتبر غير متوقع ولا يقاوم فوجود الجليد على الطريق لا يعتبر أمر فجائي بالنسبة للسائق الذي يستعمل الطريق بصفة اعتيادية، فمن المفروض يكون على علم بأنها مجلدة في فترة شتوية، وعليه لا يستفيد سائق الضحية من التعويض في مثل هذه الحالة لأن القانون الفرنسي لا يعرف مسؤولية مدنية يكون فيها الشخص مسئول تجاه نفسه، وهذا ما نصت عليه المادة 8/211 من قانون التأمين الفرنسي وهذا ما أكدته الغرفة الثانية لمحكمة النقض في قرارها الصادر 1995/02/22<sup>4</sup>.

<sup>1</sup>) Boulée Yaici, l'indemnisation des victimes de la circulation « Ordonnance 74/15 du 30 Janvier 1974 », Mémoire pour le diplôme de magistère, soutenu à la l'université de droit, Ben Aknoun, Alger 1979, page.110.

<sup>3</sup>) Article 4 : « La faute commis par le conducteur du véhicule terrestre à moteur a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages qu'il subis ».

<sup>3</sup>) Jehanne Collard- Lacan : Victime de la route, vos droit, édition n°1 [http://pagesperso-orange.fr](26/12/2007), page 5.

<sup>4</sup>) Jehanne Collard- Lacan : Ibidem, page.3.

ونظرا لكثرة هذه الحوادث بفرنسا وعدم استفادة الضحية من التعويض طبقا لقانون 1985/07/05 ، اقترح الأستاذ Jehanne Collard- Lacan إمكانية سد هذا الفراغ عن طريق تأمين اختياري مكمل يقدم من طرف السائق.

فيصبح الأمر يتعلق بتأمين عن حوادث الجسمانية أو تأمين مسبق على الفزع Assurance avance sur recours، ويرى الأستاذ ضرورة إضافة نصوص قانونية في قانون 1985/07/05 بموجب هذه النصوص يلتزم السائق بالتأمين على الأضرار الخاصة وعليه فجميع الضحايا يستفيدون من التعويض بدون استثناء<sup>1</sup>.

أما القضاء الفرنسي فكان له موقف مختلفا ومتباعدة بخصوص خطأ السائق، فلقد رفضت الغرفة المدنية الثانية تعويض السائق المخطئ (الضحية) إذا كان خطئه السبب الوحيد في الحادث<sup>2</sup>، أما الغرفة الجنائية أجازت إمكانية منح تعويض مخفض لسائق الضحية<sup>3</sup>.

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

قررت الغرفة المدنية الثانية للمحكمة النقض الفرنسية بعدم تعويض سائق الضحية تعويضا كاملا لأن هناك علاقة ما بين خطئه والضرر الذي ألحق به، وهذا سوف يؤثر مباشرة على حقه في التعويض إما بإنقاص من قيمة التعويض أو حرمانه من التعويض نهائيا<sup>4</sup>.

أما إذا لم يرتكب سائق الضحية أي خطأ أو عندما تكون ظروف الحادث غير واضحة، فله الحق في التعويض التام عن الضرر الذي ألحق به، وهذا ما أكدت عليه محكمة النقض الفرنسية بتقريرها ما يلي: (إذا ارتكب سائق مركبة ذات محرك أرضي حادث مرور فجائي فله الحق في التعويض مادام لم يرتكب أي خطأ الذي يؤدي إلى تقليص من قيمة التعويض أو حرمانه نهائيا من التعويض)<sup>5</sup>.

<sup>1</sup>) Jehanne Collard- Lacan :Ibidem ,page.5.

<sup>2</sup>)Valérie Toulet : Droit civil et les obligations,11<sup>ème</sup> édition Paradigme manuel 2006-2007.362 ;Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile,24novembre 1993,Revue Trimestrielle de Droit Civil .1994, page.376 et Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile.2novembre1994,Bulletin des Arrêts de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile ,numéro209.

<sup>3</sup>)Valérie Toulet : op.cit,p362 ; Arrêt de la Cour de Cassation Criminelle.,22mai1996,Bulletin des Arrêts de la Cour de Cassation Chambre Criminelle.,numéro211.

<sup>4</sup>) Valérie Toulet : Ouvrage précité, page.362.

<sup>5</sup>) Valérie Toulet : Ouvrage précité, page.361.

إذن كل من المشرعين الجزائري والفرنسي لم يشترطا جسامه الخطأ ضف إلى ذلك لم يعرفا مصطلح الخطأ الذي يكون السبب في إلغاء التعويض بالكامل وهذا السكوت امتد حتى إلى الخطأ الذي يخفض من التعويض، فمن خلال الأحكام القضائية الفرنسية المتعددة يمكن تحديد مفهوم الخطأ الذي له دور كبير في إلغاء التعويض أو تخفيضه.

ولهذا السبب تركا السلطة التقديرية للقاضي لتحديد جسامه الخطأ وعلى أساسه يتم تعويض سائق الضحية أو تقليص من قيمة التعويض أو إلغائه وفي هذه الحالة لا بد من قيام علاقة سببية ما بين خطأ السائق المخفض أو المقصي للتعويض والضرر، ومثال عن ذلك سائق الضحية الذي يقذف من سيارته بسبب عدم استعماله حزام الأمن فنكون هنا أمام خطأ بإهمال وهو الوصف الذي جاءت به الغرفة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر 1993/02/03<sup>1</sup>.

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

الشرط الثاني) تقدير مدى مشاركة خطأ السائق في تحقيق المسؤولية:

لتحديد مدى مساهمة خطأ السائق في تحقيق المسؤولية أو الضرر فلا بد أولاً التحقق من وجود علاقة سببية فعلا ما بين خطأ السائق وتحقيق الضرر<sup>2</sup> أو ما بين الخطأ وتحقيق الحادث الضار<sup>3</sup>.

السؤال المطروح هل القاضي يأخذ بعين الاعتبار كلتا الحالتين لتحديد العلاقة السببية أو يغلب حالة عن أخرى حسب ظروف القضية المطروحة عليه؟

<sup>1</sup>) Jehanne Collard- Lacan : Ouvrage précité,page.4.

<sup>2</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 27 septembre 2001, Pourvoi numéro 99-21.377. Arrêt de la Cour de Cassation Criminelle., 27 janvier 2004, pouvoir numéro 02-88.293. Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 30 juin 2005. pourvoi numéro 04-15.161, note Yannick Dagorne-Labbe.

<sup>3</sup>) L'appréciation de l'existence de la faute du conducteur victime et de son incidence sur l'indemnisation de son préjudice relève du pourvoi souverain des juges du fond : Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 9 octobre 2003, Dalloz. 2003, page. 2550 ; 10 juin 2004, ibidem., 2004, page. 2549. Arrêt de la Cour de Cassation Criminelle., 31 mai 2005., page. 1806 ; 7 novembre 2006, pourvoi numéro-80-663., note Yannick Dagne-Labbe.

لقد أصدرت الجمعية العامة لمحكمة النقض قرار<sup>1</sup> بتاريخ 2007/02/06 بخصوص هذه الإشكالية.

طبقاً للقرار المطعون فيه الصادر بتاريخ 2004/10/04<sup>2</sup>، وقع حادث مرور ما بين مركبة ذات محرك أرضي التي كان يقودها M.X ودراجة نارية يقودها M.Y كانا يسيران في الاتجاه المعاكس. و من أجل حصول على التعويض تمسك كل من M.X وشركة التأمين La compagnie Macif Provence- Méditerranée، بالأسباب التالية:

السبب الأول:

بأن سائق الدراجة النارية كان في حالة سكر ( بنسبة الكحول في الدم كانت تساوي 0.85 غرام في الألف)، ورغم ذلك حكم مجلس القضاء لصالح M.Y على أساس أن هذا الأخير لم يرتكب أي خطأ، وحالة السكر لا تشكل عارضا لحرمانه من التعويض. وعليه فقد خرق مجلس القضاء أحكام المادة 4 من قانون 5 جويلية 1985.

السبب الثاني:

كانت الضحية تقود بسرعة 80 كلم/سا أما السرعة المحددة قانونا هي 70 كلم/سا، ولكن اعتبر مجلس القضاء بأن السرعة التي كان يقود بها M.Y لم تكن مفرطة، ولم يرتكب أي خطأ في هذا المجال. وبالتالي خرق مجلس القضاء أحكام نص المادة 4 من قانون 5 جويلية 1985.

ولقد رفضت الجمعية العامة لمحكمة النقض الطعن الذي تقدم به M.X:

الوجه الأول: بعدما تم فحص ظروف الحادث التي عملت على تحقيق غياب العلاقة السببية ما بين حالة السكر للسائق الضحية وتحقيق ضرره، والتحفظ بأن السرعة كانت مفرطة فهذا الأمر كان غير ثابت، ولما رفض مجلس القضاء تخفيض أو حرمان ذوي الحقوق الضحية من التعويض الكامل، فيستنتج من هذا أنه طبق أحكام المادة 4 من قانون رقم 85-677 الصادر بتاريخ 5 جويلية 1985 على أحسن وجه.

الوجه الثاني: مجلس القضاء لما تحفظ على أن الضحية كان في حالة السكر (0.85 غرام في الألف) أثناء التصادم فهذا يشكل فعلا خطأ، فهذا الأخير لا يجد أو يستبعد حقه في التعويض إلا إذا اثبت بأن هذا الخطأ لعب دور فعال في حدوث التصادم، أي هناك علاقة سببية ما بين خطأ (تناول الكحول أثناء القيادة) وحادث المرور.

<sup>1</sup>)pourvoi n°05-15.950 ; arrêt numéro554.

<sup>2</sup>)Cour d'Appel Aix-en-Provence,6 octobre 2004.

ومن خلال التحقيقات والتقديرات يستنتج غياب العلاقة السببية ما بين سكر الضحية وتحقيق ضرره، ولهذا السبب أصاب مجلس القضاء لما رفض تقليص أو استبعاد تعويض ذوي حقوق الضحية<sup>1</sup>.

في كلتا الوجهين سائقي السيارات المتداخلة في الحادث يرتكزون على أخطاء سائقي الدرجات النارية من أجل التخلص من دفع التعويضات إليهم شخصياً أو لذوي حقوقهم فجل قرارات المجالس القضائية الفرنسية ترفض إدعاءاتهم، فإذا تم إثبات حالة سكر أثناء السياقة في جانب الضحايا الذين ساهموا في الخطأ، فهذا يأخذ بعين الاعتبار دون أن يؤثر على حقهم في التعويض. هذا التحليل أكدت عليه الجمعية العامة لمحكمة النقض الفرنسية ففي كلتا الوجهين أكدت أن مجالس القضاء الفرنسية يمكن لهم استخلاص من التحقيقات غياب العلاقة السببية ما بين حالة السكر السائقين الضحايا و تحقيق ضررهم، وعليه يمكن تطبيق المادة 4 المشار إليها سابقا ويكون لهم الحق في التعويض الكامل عن الأضرار التي لحقت بهم من جراء هذا التصادم.

وبفضل موقف الجمعية العامة لمحكمة النقض الفرنسية وضع حد لتباعد مواقف الفقه الفرنسي وكذا القضاء حول مسألة وجود أو عدم وجود صفة السببية للخطأ حسب مفهوم المادة 4 المذكورة أعلاه<sup>2</sup>.

لقد نتج عن موقف كل من القضاء والفقه ثلاث نتائج لمواجهة الصفة السببية للخطأ. أولاً لا بد من وجود العلاقة السببية فعالة ما بين خطأ السائق الضحية و تحقيق الحادث الضار أو ما بين الخطأ وتحقيق ضرره وهذا من أجل إنقاص أو إلغاء حقه في التعويض. وعليه فإن التمييز ما بين العلاقة السببية مع الحادث أو مع الضرر ليس له أي تأثير من الناحية العملية وهذا طبقاً للقرارات القضائية المفسرة، مثلاً إذا كانت نسبة الكحول زائد عن الحد المرخص به قانونياً عند سائق الضحية، ليست لها علاقة مع تحقيق الحادث وزيادة على ذلك مع تحقيق الضرر الناتج عن هذا الحادث.

بينما الأمر يختلف عند سائق الدراجة النارية الذي لا يضع خوذة على رأسه<sup>1</sup> أو سائق مركبة ذات محرك أرضي الذي لا يستعمل الحزام الأمني أثناء القيادة<sup>2</sup> فهذه التجاوزات لا تعتبر سبب الحادث وإنما يمكن أن تكون سبب الضرر.

<sup>1</sup>)Assemblée plénière de la Cour de Cassation –arrêt de rejet du 6avril 2007 numéro 554(pouvoir numéro5-15.950). note Yannick Dagorne- Labbe.

<sup>2</sup>) Ibidem.



ثانياً) يتعلق الأمر بالصفة السببية للخطأ طبقاً لنص المادة 4 من قانون 1985 الذي أقر على أن العلاقة السببية ما بين خطأ السائق وضرره مفترضة وهذه القرينة لا تقبل العكس ونجم عن هذا النص صدور عدة قرارات قضائية أيدت استبعاد أو تخفيض التعويض لسائق الضحية بسبب وجود علاقة سببية ما بين خطأه وضرره<sup>3</sup>.

مثال عن ذلك القرار الصادر بتاريخ 13 أكتوبر 2005 عن الغرفة الثانية لمحكمة النقض المشار إليه سبقاً أكدت فيه على أن السائق الذي يقود سيارته تحت تأثير الكحول والنقيب هذا التصرف نشأ عنه خطأ له علاقة مع ضرره مما يؤدي إلى تخفيض أو إلغاء حقه في التعويض<sup>4</sup>.

ثالثاً) فقد اعتبر بعض الفقه بأن المادة 4 من قانون 1985 تؤدي إلى انحطاط أو سقوط حق تعويض سائق الضحية بمجرد ارتكابه للخطأ دون البحث عن وجود علاقة سببية ما بين هذا

---

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

<sup>2</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 5 octobre 1994, Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile numéro 11 ; 22 janvier 2004, pourvoir numéro 92-20.540. note Yannick Dagorne- Labbe.

<sup>3</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 27 janvier 2000, Bulletin des arrêts de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile , n° 16 ; 4 juillet 2002, Dalloz.2003. 859. note H. Groutel ; Revue Trimestrielle de Droit Civil. 2002. page. 829, observation, Jourdain, 10 mars 2004. Dalloz.2004, page. 1069.

<sup>1</sup>) Juris-Classeur Périodique 2006.II.10004, note Kessler; Juris- Classeur Périodique G2006.I.111, numéro 11, observation. Ph. Stoffel-Munk.

<sup>2</sup>) H. Groutel, note sous Assemblée plénière de la Cour de Cassation., 6 avril 2007, précité. Ridet, La faute de comportement du conducteur victime, Responsabilité Civil et Assurance.2006, chronique. numéro 3 ; Kessler, note sous Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 13 octobre 2005, précité.

<sup>3</sup>) La faute du conducteur victime doit être appréciée en faisant abstraction du comportement du ou des autres conducteurs impliqués dans l'accident : Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile : 14 novembre 2002, Juris- Classeur Périodique. G2003.II.1015.

<sup>4</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation Chambre Criminelle., 30 mai 2005 précité ; Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 13 octobre 2005, précité. ; 8 mars 2006 pourvoir numéro 04-17.574.

الخطأ والضرر المزعوم<sup>1</sup>، هذا يؤدي بنا إلى دحض أي محاولة إحالة إلى مفهوم السببية، ولكن هذا التحليل لم يؤيده القضاء وواجه معارضة من طرف بعض الفقه.

و من خلال تفسير المقدم من طرف الجمعية العامة لمحكمة النقض<sup>2</sup> لمحكمة النقض يتضح بأنها ألزمت مراعاة إثبات وجود علاقة سببية فعالة ما بين خطأ سائق الضحية و تحقيق ضرره من أجل إنقاص أو حرمانه نهائياً من التعويض. وعليه فنسبة الكحول الزائدة عن الحد القانوني عند سائق الضحية لا يؤثر على حقه في التعويض عن ضرره طالما لا يكون هذا الخطأ هو السبب الوحيد أو أحد أسباب الحادث. هذا التحليل يبدو مقنعاً لسببين:

السبب الأول: عبارات نص المادة 4 من قانون 5 جويلية 1985 لا تسمح في أي حال من الأحوال إسقاط القرينة السببية وأيضاً على الأقل مبدأ إسقاط حق التعويض وزيادة على ذلك فالقانون المشار إليه لا يستبعد كلياً الإحالة إلى السببية (المادة 3 من قانون 1985).

السبب الثاني: مفهوم العلاقة السببية ما بين الخطأ والضرر هي الصحيحة وأكثر فعالية عن العلاقة السببية ما بين الخطأ و الحادث.

في الواقع العلاقة السببية الأولى هي الصحيحة كما أشرنا سابقاً، لأنها تجنب تخفيض أو إلغاء حقه في التعويض بمجرد إلقاء عبء على سائق الضحية على رغم من أن خطئه ليس هو أصل الضرر فضلاً على ذلك تتميز بأنها أكثر فعالية مادامت تسمح بتخفيض أو إلغاء حق تعويض سائق الضحية المخطئ الذي تسبب في ضرره دون أن يكون هذا الخطأ سبب في الحادث.

وعليه، اعتبرت الجمعية العامة لمحكمة النقض الفرنسية من خلال القرارين الصادرين بتاريخ 6 أبريل 2007 بأن المادة 4 من قانون 1985 تطبق العلاقة السببية الفعالة ما بين خطأ سائق الضحية و تحقيق ضرره، و لقد لقي هذا الحكم تأييد أغلبية الجهات القضائية.

بالمقابل الحكم لا يتماشى مع موقف الذي تبناه معدين مخطط مشروع والذي يتعلق بالنظام القانوني للالتزامات، فاقترحوا أصحاب هذا المشروع تأسيس المادة 2/1385 من قانون المدني الفرنسي على المنوال التالي:

"الضحايا (من ضمنها السائقين) لهم الحق في التعويض عن الأضرار الناتجة عن الإصابات التي تلحق بهم، دون الاعتراض عن خطئهم بالاستثناء في حالة ارتكابهم خطأ غير مغتفر."

هذا الانجاز قد نظم وضعية سائق الضحية على غرار الضحايا غير السائقين، وبالتالي سائق الضحية له الحق في التعويض الكامل مثله مثل الضحية العادية ما لم يرتكب خطأ غير مغتفر ولم يهتم بالعلاقة السببية ما بين خطأ سائق الضحية وتحقيق ضرره المبدأ الذي تبنته المادة 4 من قانون 1985 وأيدته جميع الجهات القضائية، وطبقا للمادة 2/1385 من قانون المدني الفرنسي إذا ما تعرض سائق الضحية لأضرار نتيجة لحادث مرور فله الحق في التعويض ولا يجوز للمؤمن الاحتجاج عن ذلك على أساس أن سائق الضحية قد ارتكب خطأ لتخفيض أو إلغاء حقه في التعويض، وعليه للمؤمن حق الاعتراض إلا في حالة خطأ الغير المغتفر.

الملاحظ هذا الانجاز جاء لسد الفراغ الموجود في قانون 5 جويلية 1985 والذي كان هدفه الكبير يتمثل في توفير أكبر قدر ممكن من حماية لضحايا حوادث المرور ولكن المادة 4 منه لم تحقق هذا المبتغى لأن في حقيقة الأمر أكثر فئة متعرضة للحوادث المرور هي فئة السائقين، وإذا بحثنا في العلاقة السببية ما بين خطأ السائق وتحقيق ضرره فهذا يعني إذا ارتكب سائق الضحية خطأ بسيط أو غير إرادي وكان هو السبب الوحيد في الحادث فلا يستفيد من التعويض لتحقيق هذه العلاقة السببية لأن قرارين الصادرين عن الجمعية العامة لمحكمة النقض لم تحدد من خلالهما نوع الخطأ عكس المادة 2/1385 من القانون المدني الفرنسي حدد نوع الخطأ الذي لا يستفيد من خلاله سائق الضحية التعويض وهو خطأ غير المغتفر.

أما بالنسبة للتشريع الجزائري كما أشرنا سبقا لا يمكن اعتبار نظام عدم الخطأ نظاما شاملا بل هناك بعض الحالات التي تؤثر على التعويض عند التطبيق، ومن بين هذه الحالات تعويض السائق المخطئ في الحادث فحسب الأمر رقم 15/47 لابد من التمييز ما بين الضحية السائق والضحية غير السائق ويدخل ضمن الفئة الأخيرة كل من:

الراجل، الدراج، الراكب<sup>1</sup> وبمفهوم آخر تعتبر كل ضحية التي لا تكون لديها السيطرة على مقود السيارة أثناء وقوع الحادث<sup>2</sup>، وتعتبر أكثر وأوسع فئة متعرضة للحوادث ولهذا منح لها المشرع حماية خاصة وجعل لها نظام خاص في مجال التعويض والذي يقوم على أساس المسؤولية الموضوعية أين يكون الخطأ مؤسس على طبيعة الضرر الذي يلحق الضحية، وهذه الطائفة تعوض بصفة تلقائية دون حاجة إلى إثبات الخطأ في جانب السائق المخطئ ولا يمكن لهذا الأخير أو المؤمن الاحتجاج بالخطأ لينقص من حقه في التعويض.

<sup>1</sup>) Stéphanie Prochy- Simon : Ouvrage précité page.272.

<sup>2</sup>) Valérie Toulet : Ouvrage Précité, page.36.

بالمقابل فإن الضحية السائق المخطئ لا يستفيد من نفس النظام القانوني المنصوص عليه في المادة 8 من الأمر رقم 15/74 لأن هذه الضحية تطبق عليها أحكام المادة 13 من نفس الأمر والتي تحمله جزء من المسؤولية الشخصية كما أشرنا إليه سابقا ومن ثم فإن التعويض الممنوح له ينقص بتناسب طردي مع الحصة المقابلة للمسؤولية التي يتحملها إلا في حالة العجز الدائم النسبي الذي يساوي أو يفوق 50%، وهذا يعني حتى يستفيد الضحية السائق المخطئ من التعويض لا بد عليه أن يثبت أنه لم يرتكب أي خطأ أي ينفي العلاقة السببية ما بين خطئه وتحقيق ضرره حتى يستفيد من التعويض سواء كان جزئيا أو كاملا وهذا حسب مساهمة مسؤوليته في إحداث أو تحقيق الضرر.

وعلى هذا الأساس هناك ثلاث فرضيات نتعرض إليها لتحديد متى يستفيد الضحية السائق المخطئ من التعويض أم لا طبقا لنص المادة 13 من الأمر رقم 15/74 وهي على التوالي:  
أولا) إذا كانت نسبة العجز الدائم لديه تساوي أو تفوق نسبة 50% في مثل هذه الحالة فإنه يستحق التعويض التام ولا يكون محل أي تخفيض، أي يعتبر كالضحية غير السائق و يستطيع أن يطالب بالتعويض عن الأضرار الجسمانية اللاحقة به، حتى وإن كان المتسبب الوحيد في الحادث (عدم وجود حادث مشترك)، أما إذا كان العجز يقل عن 50% فلا يستحق التعويض المذكور<sup>1</sup>.

ثانيا) عندما تكون المسؤولية مقسمة ما بين الضحية السائق والضحية غير السائق فالتعويض الممنوح للأول يخفض (بشرط أن لا تكون نسبة العجز تفوق 50%) حسب حصة مسؤوليته، بينما الثاني لا تطبق عليه هذه القاعدة.

ثالثا) عندما يكون السائق الضحية غير مسؤول عن الحادث فإنه يعوض بالكامل مثله مثل الضحية غير السائق، ولا يسري هذا التخفيض في جميع الحالات على ذوي الحقوق في حالة الوفاة مهما كانت مسؤوليته.

وتجدر الإشارة أنه من ناحية الإجراءات القضائية فإن الضحية غير السائق لا يحتاج إلى حكم قضائي ليحصل على التعويض وإنما هذا الحق ممنوح له بقوة القانون ويكفيه إثبات الضرر، أما الضحية السائق والذي لم تبلغ نسبة عجزه 50% فإن تعويضه يخضع لاستصدار

<sup>1</sup> قرار صادر بتاريخ 13/04/1992 تحت رقم 81402، عن الغرفة المدنية-القسم الثاني-المحكمة العليا. قرار غير منشور. منقول عن يوسف دلاندة، المرجع السابق، الصفحة 122.

حكم قضائي، وتبقى السلطة التقديرية للقاضي بخصوص مسألة تحديد مسؤولية السائق الضحية فيستعين بمحاضر الضبطية القضائية والوثائق والتحريات والمعاينة.

### الشرط الثالث: صدور حكم قضائي بالإدانة

هذا الشرط جاء مكملا للشرطين السابقين، لأجل تطبيق نص المادة 13 من الأمر 15/74. فهذا الأخير يتضمن التكفل التلقائي بكل ضحية حادث المرور، باستثناء السائق الذي يكون مسئولا عن الحادث كليا أو جزئيا.

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

ومن الناحية العملية فإن القاضي وحده هو الذي يستخلص وجود خطأ سائق المركبة ذات محرك أرضي من وقائع وظروف الحادث المعروضة عليه مستندا في ذلك إلى:

1) محضر التحقيق الابتدائي الذي يرسل إلى كل الجهات بناء على المرسوم رقم 35/80 يتضمن بيانات تفصيلية في خلال عشرة (10) أيام من تاريخ انتهاء التحقيق المادة 4 من المرسوم المشار إليه<sup>2</sup>.

2) التصريح بالحادث، فيجب على كل طرف في الحادث أن يصرح للمؤمن في خلال سبعة (7) أيام من تاريخ الحادث وعليه أن يمكن المؤمن من جميع الوثائق والوسائل التي تساعده على إثبات نفي المسؤولية عنه المادة 5/15 من الأمر رقم 07/95 قانون التأمينات الجزائري.

3) الرسم المتضمن للحادث.

4) أقوال الشهود وأطراف الحادث وظروف ارتكاب الحادث.

5) ظروف أخرى قد تكون محيطية بالحادث.

كما يستطيع القاضي تحديد أخطاء سائق المركبة وبالتالي تحديد درجة مسؤوليته عن طريق ما دار من مناقشات في جلسة الجرح أو المخالفات<sup>3</sup>.

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

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

<sup>3</sup> تنص المادة 212 من قانون الإجراءات الجزائية الجزائري: "يجوز إثبات الجرائم بأي طريقة من طرق الإثبات ماعدا الأحوال التي ينص فيها القانون على غير ذلك، وللقاضي أن يصدر حكمه تبعا لاقتناعه الخاص، ولا يسوغ للقاضي أن يبني قراره إلا على الأدلة المقدمة له في المرافعات، والتي حصلت المناقشة فيها حضوريا أمامه."

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

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

أما إذا كانت نسبة مسؤولية السائق الضحية في الحادث 70% وبلغت نسبة عجزه الدائم 40% فإنه يعوض بنسبة 30%، أما إذا كانت مسؤولية السائق الضحية عن الحادث مقدرة بنسبة 64% وبلغت نسبة عجزه 70% فإنه يعوض بنسبة 100%، أما إذا كانت مسؤولية السائق الضحية عن الحادث تقدر بنسبة 100% فإنه يحرم من التعويض أي 0%.

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

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

<sup>1</sup> عبد المجيد زعلاني: قانون العقوبات الخاص، مطبعة الكاهنة، الجزائر، 2002، الصفحة 94.

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

ومن أمثلة الأخطاء الناتجة عن الإهمال وعدم الحذر و التي هي متعددة ولا حصر لها تدخل في حكم المادة 13 من الأمر رقم 15/74، حالة سيطرة السيارة الملازمة مع ارتداء خوذة التصنت الإذاعي والسمعي، فلقد جرم المشرع الجزائري هذا التصرف المخالف للتنظيم<sup>1</sup>. والهدف من عدم حصر هذه الأخطاء أو عدم ذكرها على سبيل المثال كون هذه الأخطاء تكون من شأنها أن تجعل الخطر أشد احتمالا<sup>2</sup>.

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

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

أما حالة عدم التبصر فهي تتحقق حينما يقدم الشخص على عمل معين وهو عالم بخطورته، ورغم ذلك يقدم عليه دون أن يحيطه بما ينبغي من الحماية لدرء الخطر، مثلا وقوف مركبة ذات محرك أرضي وسط الطريق ليلا في مكان خال من الإنارة العمومية إذا كانت هذه المركبة بدون إنارة و لا تحمل إشارة، المادة 66/د8 من قانون المرور رقم 09-03.

أما حالة الرعونة هي أن يقم الشخص في القيام بأعمال يعلم جيدا أنها ليست من أعمال التي يقدر عليها، وأنه ليست لديه من المهارة والخبرة الكافية للقيام بها.

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

<sup>2</sup> عبد الرزاق السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني، عقود الغرر، عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، دار إحياء التراث العربي، مصر، 1964. البند 1240.

و من أمثلة حالة الرعونة، نقص الخبرة أو المهارة أو التسرع وتعتبر هذه الأخيرة العامل الأساسي المفضي لحوادث المرور، فأكبر نسبة حوادث المرور في الجزائر سببها الإفراط في السرعة أثناء السياقة خاصة على الطريق السريع. والسرعة الزائدة تعد سببا أكيدا للحوادث وقد دلت الدراسات على أن السرعة المفرطة تعد مسؤولة عن حادثين من كل خمسة حوادث مميتة.

وفي بحث أجري من طرف الهيئة القومية الأمريكية لأمن الطرق وجد أن ثلث الحوادث اشتملت على سيارات كان أصحابها يقدونها بسرعة فائقة جدا. وقد ظهرت بوضوح تأثير السرعة على معدلات الإصابة والقتل في الحوادث بأمريكا عندما انخفضت أرقام وفيات حوادث الطرق من 43.000 عام 1973 إلى 36.000 عام 1974 وذلك بعد تقنين السرعة الإلزامية بـ 88 كم/سا<sup>1</sup>.

أما في الجزائر تشكل السرعة الزائدة المرتبة الأولى في نسبة الحوادث<sup>2</sup> بحيث نلاحظ في جميع ولايات الجزائر السياقة الجنونية سواء في أماكن تكون فيها السرعة محدودة بصفة ضمنية مثال تزامم السيارات عبر الممرات أو صريحة من خلال إشارات المرور.

إن السير بسرعة مفرطة يشكل أخطار عديدة منها فقدان السائق القدرة على التحكم في المركبة بعدما يخف وزنها وينقص تماسكها على الطريق وتزداد شدة جاذبيتها الخارجية أكثر، ورغم كل الحملات التي تقوم بها مصالح الأمن والدرك والمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق للحد من هذه الظاهرة الخطيرة إلا أن لا مبالاة السائقين وعدم إحترام قوانين المرور يجعل المأساة تتكرر. ولهذا السبب إلى جانب عوامل أخرى أصدر المشرع الجزائري الأمر رقم 09-03 المتعلق بقانون المرور الجزائري، بحيث تضمن هذا القانون إجراءات ردية صارمة، من بينها مخالفات السرعة التي تترتب عليها جريمة القتل الخطأ، وكيف المشرع الجزائري هذا التصرف غير المشروع الصادر عن السائق المخطئ على أنه جنحة وذلك في المادة 69 من الأمر رقم 09-03<sup>3</sup>.

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

<sup>1</sup>البشير علي حمد الترابي: الوازع الديني وأثره في الحد من حوادث المرور، مجلة الأمن والحياة، العدد 257، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، السعودية، 2003. الصفحة 76.

<sup>2</sup>أنظر إحصائيات حوادث المرور خلال الثلاثي الأول 2004.

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



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

تحدد سرعة المركبات كما يأتي:

- 1- السرعة القانونية المرخص بها في الطريق السيّار ب40%كلم/سا.
- 2- خارج المجمعات السكانية وفي الطرق ب30%كلم/سا.
- 3- داخل التجمعات السكانية ب20%كلم/سا.

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

وتجدر الإشارة أن الدول الأوروبية حددت السرعة القصوى في الطريق السيّار ب130كلم/سا، 110كلم/سا في الطريق السريع (طريق مفتوح لحركة المرور العامة و يمكن أن تقطعه طرق أو سكك حديدية، ويشتمل في اتجاهي حركة المرور على وسطي طريقين متميزين قد يفصل بينهما شريط وسطي)، 90كلم/سا في الطرق الأخرى و50كلم/سا في التجمعات السكانية (مداخل ومخارج المدن دائما مشار إليها في لافتات) وفي حالة سقوط الأمطار تخفض السرعة إلى 10كلم/سا وإلى 20كلم/س في الطرق، و إذا كانت الرؤية أصغر من 50كلم فإن السرعة القصوى تنقلص إلى 50كلم/سا في جميع الشبكات الخاصة بالطرق و الطريق

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

السيارات. كما أجاز القانون لرؤساء البلديات هذه الدول تخفيض السرعة في جميع أو في منطقة معينة لتجمعات السكنية<sup>1</sup>.

وعليه فدرجة تدخل السرعة في الحادث تكون لها أثر في تطبيق نص المادة 13 من الأمر رقم 15/74، فإذا تسببت السرعة الزائدة في إلحاق أضرار جسمانية بالسائق لاسيما في الممرات المحددة لدرجة السرعة القصوى<sup>2</sup> يطبق الجزاء المدني المنصوص عليه في المادة 13 سالفه الذكر و بالتالي يخفض حقه في التعويض بقدر مشاركة مساهمة السرعة الزائدة في إحداث الضرر. وقد يتمثل الفعل الخاطيء في عدم احترام قواعد قانون المرور، فهذا التصرف الغير قانوني ينطبق على السائق والمشاة والراكب على حد سواء.

الملاحظ أن سائق المركبة في أغلب الأحيان هو من يخالف قواعد قانون المرور على الرغم من أن هذا الأخير قد تحصل على رخصة السياقة يفترض به أنه مثقف مروريا فهو لم يحصل على رخصة القيادة إلا بعد أن اجتاز فحوصات نظرية وعملية، ومن المفروض هو أول من يلتزم باحترام نظم السير باعتبارها عقدا جماعيا ملزما للناس أجمعين.

ومن بين المخالفات المرتكبة في هذا البند مخالفة الأحكام المتعلقة بإشارات المرور وأجهزة الإنارة والإشارة للمركبات وكذلك مخالفة إشارات الأمر التوقف التام عدم ارتداء الخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات النارية والراكبين، المخالفات المتعلقة باستعمال المنبهات... الخ.

لقد عدد المشرع الجزائري مخالفات كثيرة حسب الدرجات (من الدرجة الأولى إلى الدرجة الرابعة) في ظل الأمر رقم 09-03. وهذه المخالفات إذ ارتكبتها سائق إذا ارتكبتها سائق السيارة أثناء القيادة وتعرض لأضرار جسمانية وفي نفس الوقت ألحق ضرر بالغير، تقوم مسؤولية المدنية ولو جزئية و يترتب عليها تخفيض التعويض بحسب مساهمة هذه الأخطاء في تحقيق الضرر طبقا لنص المادة 13 من الأمر رقم 74-15، إلى جانب قيام مسؤوليته الجزائية و هذا طبقا لنص المادة 12 من الأمر رقم 09-03.

ونختم هذا الجزء الأول من المطلب الأول بمقولة الأستاذ الدكتور عبد الله أحمد فروان<sup>3</sup>، الذي أكد أن السلامة المرورية تتحقق بتكثيف الجهود في التوعية والتنشئة الصحيحة والتطبيق الصارم

<sup>1</sup>)Le Bureau Central Français ; La Fédération Française des Sociétés d'assurances , Le fond de Garantie Automobile, Le Groupement des Entreprises Mutuelles d'assurances :Ouvrage précité, page8.

-V. notamment. Yvonne Lambert- Faivre : Droit des assurances, Ouvrage précité, page.497.

<sup>2</sup>)أنظر، المادة 24(تحديد السرعة القصوى للمركبات) من المرسوم التنفيذي رقم 381/04 يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، الجريدة الرسمية عدد 2004، 76.

<sup>3</sup> عبد الله أحمد فروان: السلامة المرورية في الوطن العربي كيف تحقق، المرجع السابق، الصفحة 50.

للقانون ولا يتأتى ذلك إلا من خلال تكامل الجهود في المجتمع وإبراز دور التربية والإعلام الرسمي ويؤكد على جهود الرسمية والشعبية في سبيل تحقيق السلامة المرور .  
أما الجزء الثاني للمطلب الأول سوف نتناول فيه وسائل إثبات خطأ السائق الضحية وتمثل فيما يلي:

أولاً) إجراءات معاينة الأضرار المادية والجسمانية: هذه الإجراءات تساعد القاضي على تحديد مدى مشاركة خطأ السائق الضحية في تحقيق ضرره طبقاً لنص المادة 13 من الأمر رقم 15/74، وتنص المادة الأولى من المرسوم التطبيقي 35/80 كل حادث مرور يسبب أضراراً جسمانية يجب أن يكون موضوع تحقيق يقوم به ضابط الشرطة أعوان الأمن العمومي أو كل شخص يؤهله القانون لذلك."

تنص المادة 4: "يجب على السلطة التي قامت بالتحقيق أن ترسل أصل المحضر ونسخة مصدقة، مع جميع الوثائق الثبوتية، وخاصة خريطة الحادث، خلال مهلة عشرة (10) أيام ابتداء من تاريخ انتهاء التحقيق، إلى وكيل الدولة (وكيل الجمهورية) لدى المحكمة التابعة للمكان الذي حصل فيه الحادث."

من خلال فحوى نصوص المواد نستنتج مدى أهمية محاضر الضبطية القضائية بالنسبة للقاضي لأنها تعتبر من وسائل الإثبات التي يمكن أن يستند إليها لتحديد درجة مسؤولية السائق الضحية كما تعود بالفائدة على شركة التأمين لتحديد مركزها القانوني في الدعوى إذا ما رفعت ضدها.

الملاحظ أن الأضرار الجسمانية بمختلف درجة خطورتها يجب أن تكون موضوع تحقيق يقوم به ضابط الشرطة المؤهل قانوناً لذلك، و الذي يقوم بعد الانتهاء من التحقيق الابتدائي بتحرير المحضر طبقاً لأحكام القانونية و التنظيمية الجاري العمل بها حيث يجب أن يتضمن محضر التحقيق على البيانات التالية:

- 1- ظروف الحادث و أسبابه الواقعية.
- 2- إثبات مدى الأضرار بأقوال و شهادة الشهود و كل الوسائل القانونية المتاحة في هذا الإجراء.
- 3- كما يجب على السلطة التي قامت بالتحقيق أن ترسل محضر و نسخة مصادق عليها مع جميع الوثائق الثبوتية و خاصة خريطة أسباب الحادث و المعبر عنها بيانياً خلال مهلة لا تتجاوز عشرة (10) أيام ابتداء من انتهاء التحقيق إلى وكيل الجمهورية لدى المحكمة التي حصل في نطاق اختصاصها الحادث و شركة التأمين حسب نص المادتين 1/4 و 2 من المرسوم التطبيقي

رقم 35/80 الصادر بتاريخ 16/02/1990 ويمكن أن يتحصل المصاب على نسخة منها خلال مهلة أقصاها ثلاثين (30) يوم.

يؤخذ على المشرع الجزائري حينما جعل مدة عشرة (10) أيام تشمل جميع الأخطاء التي تدخل في طيات حكم المادة 13 من الأمر رقم 15/74، فتعتبر هذه المدة معقولة إذا كان الخطأ الذي ارتكبه السائق الضحية نتيجة تعاطيه الكحول أو أي نوع من المخدرات أثناء القيادة فمثل هذه الأخطاء تتطلب وقت كافي لتحديد إدانة السائق الضحية أم لا، أما بقية الأخطاء الناتجة عن السرعة مثلا أو عدم احترام إشارة المرور أو عدم استعمال حزام الأمان فهذه الأخطاء لا تتطلب لإثباتها استعمال إجراءات تقنية علمية دقيقة. كما أن مدة عشرة (10) أيام قد تجعل المحاضر قابلة للإهمال والتحريف وحتى التزوير في مثل هذه الأخطاء لأن السرعة والزمن عنصرين هامين في التحقيق، يتأثر حق السائق الضحية في التعويض حسب نوع الخطأ الصادر عنه أثناء الحادث كما أوضحنا ذلك في الفرع الأول، ولهذا نرى من الضروري تخفيض هذه المدة حسب درجة وتعقيدات الخطأ المرتكب من طرف السائق الضحية.

وتجدر الإشارة بأنه ورد خطأ في صياغة نص المادة 4 من المرسوم التطبيقي رقم 35/80 فلقد استعمل عبارة "...المحكمة التابعة للمكان الذي حصل فيه الحادث." كان على المشرع الجزائري أن يصيغ نص المادة على النحو التالي "...المحكمة التابع لها المكان .." لأن المكان هو الذي يتبع اختصاص المحكمة وليس العكس. أما المادة الأولى من المرسوم التطبيقي رقم 35/80 نصت على المحاضر الشرطة القضائية يثار سؤال بخصوص مدى حجية هذه المحاضر بالنسبة لقاضي الموضوع؟

هناك من يعتبر محاضر الشرطة القضائية "ما تم لديه أو ما تلقاه ذوي الشأن" طبقا لنص المادة 324 من القانون المدني الجزائري فيعود إثبات الالتزام "بدفع التعويض عندما يتجسم الضرر" على عاتق شركة التأمين عند تلقيها هذا المحاضر الذي له حجيته إلى أن يطعن فيه بالتزوير أي تعتبر بمثابة محررات رسمية لها حجية ثبوته إلى أن يطعن فيها بالتزوير وهذا طبقا لنص المادة 218 من قانون الإجراءات الجزائية الجزائري<sup>1</sup>.

ولكن في الواقع محاضر الشرطة القضائية ليست محاضرا رسمية ولا تقبل الطعن فيها بالتزوير إلا فيما يخص المحاضر المعدة والخاصة بالمعاينات في تحرير خريطة الحادث وزيادة

<sup>1</sup>بوزيدي محمد: المصالحة في مجال تعويض حوادث المرور، المجلة القضائية، العدد الثاني، المحكمة العليا، الجزائر 1992، الصفحة 245.

على ذلك نص المشرع صراحة في المادة 215 من قانون الإجراءات الجزائية على أن محاضر الضبطية القضائية تؤخذ على سبيل الاستدلال ولا تلزم قاضي الموضوع الأخذ بها ما لم ينص القانون على خلاف ذلك.

أما بالنسبة لأقوال الشهود عن الحادث والتي حررت في محضر، فإن جميع المحاكم تأخذ بها لسبب وحيد وهو أن سماع شهادة الشهود تكون وقت الحادث وبالتالي لا يمكن أن ينال النسيان ذاكرتهم ولا يستطيع أي أحد من الخصوم التأثير عليهم لتغيير ما شهدوه و يجب على المحكمة عند سماع أقوال الشهود أن تأخذ بالمعيار الواقعي لتقاضي المبالغة و تجنب العاطفة. أما أقوال الخصوم (فهي إما إنكار أو إقرار) وتخضع لتقدير قاضي الموضوع وحكمه لا يخضع لرقابة المحكمة العليا كما يجوز للقاضي أن يستنتج القرائن من محضر الشرطة كما ذكرنا سابقا بشرط أن يكون استنتاجها صحيحا.

أما الأضرار المادية الناتجة عن خطأ السائق الضحية يتم معاينتها عن طريق محضر يسمى محضر المعاينة المادية ويعتبر كوسيلة لتحديد خطأ السائق الضحية ويقصد بالمعاينة التي يحررها رجال الشرطة هو الوصف الدقيق لمكان وقوع الحادث وإثبات جمع الإجراءات التي يقوم بها من محاضر موقعة عليها كل صغيرة وكبيرة مثال كحالة الجو وهل الحادث وقع ليلا أو نهارا وتحديد ساعة الحادث.

إن مجموعة الإجراءات التمهيدية التي تقوم بها سلطة مختصة للبحث عن الأدلة المادية التي تستهدف الوصول إلى معرفة سبب وقوع الحادث، ويقضي التحقيق في الحوادث وما تتسم به مسألة المرور من عناصرها، الأمر الذي يتطلب جمع و تسجيل المعلومات الضرورية عن جميع العناصر الأساسية فيها.

**ثانياً** فيما يخص الإجراءات التمهيدية لبدء المعاينة: تبدأ من لحظة وقوع حادث المرور وتتمثل في:

- 1) تحديد هوية سائقين السيارات.
- 2) رسم بيانات تخطيطي بالاستعانة بالديكامتر هو الأفضل والأنسب لحساب المسافات.
- 3) العمل قدر المستطاع على إيجاد الشهود للاستفادة من أقوالهم للكشف عن ملابسات الحادث والوصول إلى الحقيقة وبالتالي وقوف على أسباب الحادث الفعلية، فيتم تحديد هويتهم مع تحديد وضعيتهم أثناء وقوع الحادث.

4) تحديد ظروف الحادث مثال تحديد حالة الطقس وقت وقوع الحادث، الرؤية الإنارة.  
5) تقديم وثائق السيارة، رخصة سياقة، شهادة التأمين مع ذكر اسم و عنوان شركات التأمين المعنية بالتعويض عن الأضرار المسببة للأشخاص السيارات.

6) مراعاة لافتات قانون المرور.

7) التأكد إن كان خطأ السائقين يدخل ضمن الأخطاء المنصوص عليها في المادة 13 من الأمر رقم 15/74 أو غيره.

8) الخسائر المادية المتسببة في الحادث تأتي بعد معاينة التحقيق القضائي كون الحادث أدى إلى جروح أو وفاة، كما أنه هناك إجراءات إدارية تتمثل في تحرير تكليف شخصي إلى الطبيب وكذلك الحماية المدنية ومصلحة حفظ الجثث<sup>1</sup>.

ومن بين وسائل الإثبات التي يمكن للقاضي الاستعانة بها لتحديد مسؤولية السائق الضحية جهاز الرادار دوره يتمثل في المراقبة المرورية، فهذه التقنية تعمل على تصوير متجاوزي الإشارات الضوئية و السرعة العالية، والتي تعتبر أكبر مشكل يعاني منه المجتمع الجزائري. فمعظم الحوادث في الجزائر سببها السرعة المفرطة وهذا الخطأ يعتبر من بين الأخطاء التي تدخل ضمن حكم المادة 13 من الأمر رقم 15/74 ويتعرض مرتكبوها إلى جزاء مدني يتمثل في تخفيض من قيمة التعويض بقدر إسهام السرعة الزائدة في الحادث.

لقد أشرنا سابقا بأن الإدارة المرورية تعمل جاهدة للتقليل من حوادث المرور وتأخذ بمبدأ التطور المستمر تفاديا لوقوع الحوادث المرورية. ولهذا السبب صخرت الدولة عدة رادارات مرورية متواجدة بحافة الطريق السريع، تعمل على قياس سرعة المركبة أثناء سيرها. ودور هذه الأخيرة توعية السائقين وتحذيرهم بوجود مراقبو مرورية مما يتعين عليهم الالتزام بسرعة محدودة عبر إشارات المرور، وجود مقياس السرعة (Télé tachymètre)، وهو جهاز متحرك محمول يسمح بالقياس الفوري ل سرعة المركبة أثناء سيرها، إلى جانب جهاز تسجيل وقت السرعة بالمقياس (Chrono tachygraphe) وهو جهاز يسمح بالمراقبة البعدية للسرعة المطبقة و أوقات السياقة و الاستراحة و كذا المسافة المقطوعة في وقت معين<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> المرشد العلمي للأمن الحضري الصادر عن المديرية العامة للأمن الوطني، وزارة الداخلية، الجزائر، 2002، الصفحة 52.

<sup>2</sup> المادة الثانية من الأمر رقم 03-09.

وبفضل هذا التطور على مستوى الأداء المروري أصبح اليوم من السهل معرفة إن كان السائق الضحية وقت وقوع الحادث في حالة سرعة غير مرخص بها، فإنه يتعرض إلى عقوبة جزائية منصوص عليها في المادة 69 من الأمر رقم 09-03<sup>1</sup> إلى جانب الجزاء المدني الذي أشرنا إليه سابقا في الأمر رقم 74-15 و كذا المادة 12 من الأمر رقم 09-03.

يجدر التنبيه بأن هذه الوسيلة تبقى نسبية في الجزائر رغم فعاليتها والسبب يرجع إلى أن هذه الرادارات غير منتشرة في جميع أنحاء الوطن وإنما محصورة على المدن الكبرى ومشكلة حوادث المرور منتشرة في جميع ولايات الجزائر والدليل على ذلك الجزائر تحتل المرتبة الرابعة في حوادث المرور عالميا.

أمام قصور وسيلة الرادارات لقلتها، أفلا توجد وسيلة أخرى تعمل على وضع حد لهواة السياقة بالسرعة على الطريق العمومي؟

هناك وسيلة أخرى لإثبات ما إذا تجاوز السائق الضحية السرعة المحدودة. فبالنسبة للسيارات الحديثة أصبحت مزودة بمحول السرعة دوره يتمثل على إبقاء مؤشر السرعة متوقفا عند درجة السرعة أثناء الحادث وبالتالي يصبح الأمر يسيرا على الشرطة أو الدرك الوطني لمعاينة السرعة الموجودة في المؤشر لتحديد مدى مسؤولية السائق الضحية، وذلك بالنظر إلى مدى مساهمة السرعة في إحداث الضرر.

ولكن حتى هذه الوسيلة ليست ناجحة بصفة مطلقة لأن بعض السائقين وخاصة سائقي سيارات الأجرة أو النقل السريع يلجئون إلى طرق احتيالية تتمثل في تعطيل مؤشر السرعة عمدا لهذا السبب شدد المشرع الجزائري العقوبة وذلك في المادة 84 من الأمر رقم 09-03 التي تنص: "يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 50.000 دج، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل شخص يقوم بحياسة أو استعمال بأية صفة كانت جهاز أو آلة تخصص إما للكشف عن وجود أدوات تستخدم لمعاينة المخالفات للتشريع و التنظيم المتعلقة بحركة المرور أو عرقلة تشغيلها. وتتم مصادرة هذه الآلات."

ولهذا للقضاء على السرعة المفرطة والتي تؤدي إلى سقوط آلاف من الأرواح بما فيهم السائقين على أن الدولة بأن تعمل جاهدة من أجل تعميم الرادارات المرورية لأنها الوسيلة الوحيدة

<sup>1</sup> تنص المادة 69: يعاقب بالحس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات و بغرامة مالية من 50.000 دج إلى 200.000 دج كل سائق ارتكب إحدى المخالفات أدناه التي ترتب عليها جريمة القتل الخطأ:  
- الإفراط في السرعة..... الخ.

التي لا يستطيع السائق التحايل عليها ومراقبة الطرق الحيوية بالشاشات التلفزيونية والسيطرة على الأمر بوسائل التحكم المروري من غرف العمليات لإعطاء فعالية كبيرة لسرعة الاستجابة المرورية وإنشاء مسالك ذات مواصفات معينة والتي تجبر السائق على الإنقاص من السرعة تلقائياً وخاصة في المناطق التي تكثر فيها الحوادث(النقاط السوداء).

وعليه إذا كان التحقيق مبنياً على أسس منطقية ومنهجية علمية فسيقود حتماً إلى تحديد السبب الرئيسي للحدث، حتى يتسنى لكل الأطراف أخذ حقوقهم، لأن العدالة تركز في تعويض (الضحايا أو وذوي الحقوق) على ما يرد إليها عن مصالح الأمن وزيادة على ذلك فإن هذه التحقيقات تساعد الجهات الرسمية بغية إجراء دراسات وتقديم الحلول والمقترحات المناسبة.

وإلى جانب الأخطار التي نص عليها المشرع الجزائري في المادة 13 المشار إليها سابقاً فقد يرتكب السائق الضحية أثناء قيادته السيارة نوعاً آخر من الخطأ، ويتمثل في سكر أثناء القيادة أو القيادة تحت تأثير الكحول أو أخذ المخدرات أو المنومات المحظورة هذا ما نصت عليه المادة 14 من الأمر رقم 15/74.

وعليه سوف نتعرض إلى دراسة هذه الأخطاء من خلال الفرع الثاني.

**الفرع الثاني: حالات حالات القيادة تحت تأثير الكحول أو ما يشابهها**

تنص المادة 14 من الأمر رقم 15/74 التي تنص: "إذا كانت المسؤولية الكاملة أو الجزء عن الحادث مسببة من القيادة في الحالة السكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة، فلا يحق للسائق المحكوم عليه لهذا السبب، المطالبة بأي تعويض ولا يسري هذه الأحكام على ذوي حقوقه في حالة الوفاة."

ويكون السائق في حالة سكر عند وجود كحول في الدم بنسبة تعادل أو تزيد عن 0.20 غ في

الألف (1.000 ملل) طبقاً للأمر رقم 09-03<sup>1</sup>.

الملاحظ أن المشرع الجزائري شدد العقوبة في ظل المادة 68 من الأمر رقم 09-03 يعاقب السائق إذا ارتكب جريمة قتل خطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات، بالحبس من سنتين (2) إلى خمس (5) وبغرامة من 100 ألف دج إلى 300 ألف دج.

<sup>1</sup>مولود ديدان: مدونة حركة المرور عبر الطرق (حسب آخر تعديل له في الأمر رقم 09-03)، الفصل الأول (أحكام عامة)، الفرع الأول تحت عنوان التعاريف، دار بلقيس، الجزائر، 2009، الصفحة 8.



وعندما يرتكب القتل الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المراد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من خمس (5) إلى عشر (10) سنوات وبغرامة مالية من 50 إلى 100 مليون سنتيم.

أما المادة 70 من الأمر رقم 09-03 كقيمت الفعل غير المشروع الصادر عن السائق المخطئ على انه جنحة، إذ ما ارتكب السائق جنحة الجرح الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات، يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات، وبغرامة مالية من 50 ألف دج إلى 150 ألف دج، وإذا ارتكب جنحة الجرح الخطأ في نفس الظروف ولكن بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المراد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من سنتين (2) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة مالية من 100 ألف إلى 250 ألف دج.

الملاحظ أن بعد تعديل الذي نص عليه المشرع الجزائري في الأمر رقم 09-03، تتضمن أقصى العقوبات في حق مرتكبي الجنايات من بينها القيادة في حالة سكر، سواء تعلق الأمر بأصحاب المركبات النفعية أو وسائل النقل الجماعي، وذلك من خلال تسليط عقوبة تتراوح بين خمس (5) سنوات و عشر (10) سنوات نفاذة كأقصى عقوبة، إلى جانب أحكام بالسجن النافذ تتراوح ما بين سنتين (2) إلى خمس (5) على جنایات القتل المرتكبة في حوادث المرور من قبل أصحاب السيارات السياحية. كما شددت العقوبات من حيث الغرامة المالية وحتى بالنسبة للجنح حيث تم تمديد فترات الحبس.

ولهذا منع المشرع الجزائري منعا باتا وذلك في المادة 18 من الأمر رقم 09-03 على أي سائق يقود مركبة مهما كانت نوعها إذا كان في حالة سكر أو يكون تحت مادة أخرى من شأنها أن تؤثر في ردود أفعاله وقدراته في السياقة.

إن من خلال فحوى نص المادة 14 سالف الذكر، أشار المشرع الجزائري إلى خطأ آخر إلى جانب الأخطاء النصوص عليها في المادة 13 من نفس الأمر يؤدي إلى حرمان السائق الضحية من التعويض نهائيا إذا ما تضرر من هذا الحادث وفي حالة وفاته فلا تطبق هذا الجزاء على ذوي حقوقه.

والجديد الذي جاء به الأمر رقم 15/74 في مادته 14 هو سقوط حق السائق في التعويض عن الضرر الناشئ عن الحادث الذي تسبب فيه عندما يقود السيارة وهو في حالة سكر، وحسن ما

فعل المشرع حينما ألغى حق التعويض بالنسبة للسائق الضحية لأن هذا الأخير كان على علم مسبقا ما هي الأخطار والعواقب التي سوف يجنيها من وراء هذا الفعل المجرم.

أما المرسوم التطبيقي رقم 34/80 في مادته 5 المتعلقة بسقوط حق الضمان جرمت القيادة في حالة السكر أو تحت تأثير الكحول، فلقد جاءت بنفس الحكم الذي نصت عليه المادة 14 سالفه الذكر في هذه الجزئية فقط. أما مسألة حرمان السائق الضحية من التعويض كليا ففي هذه الجزئية فالمادة 5 خالفت أحكام المادة 14 للضروريات الاقتصادية واجتماعية تتعلق بالسائق الضحية، وطبقا لنص المادة 5 على رغم أن السائق الضحية تسبب في الحادث تحت تأثير الكحول وثبت ذلك عن طريق تحليل الدم وكانت نسبة الكحول في الدم تقدر 0.20 غ في الألف طبقا للأمر رقم 03/09، أو تفوق هذه النسبة فله الحق في التعويض إذا تعرض لعجز دائم يزيد على 60%.

الملاحظ أن أحكام المادة 5 من المرسوم المذكور لا تتماشى مع المادة 14 من الأمر ولتقاضي هذا التعارض على المشرع الجزائري إلغاء جزء من المادة 5 من المرسوم الذي جاء مخالفا لنص المادة 14 من الأمر والتي يظهر أنها هي الأصح و تماشيا مع منطق العدالة والقانون فلا مجال لفتح باب التعويض لهذه الفئة.

ومن المفروض على سلطات المرور تلغي رخصة القيادة إلى أبد من كل سائق يقود سيارته على طريق العمومي وهو في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول، أو مخدرات لأن السائق الذي يتناول أثناء القيادة في وسط تجمع السكني أو بقرب مدرسة فهذا التصرف يكون مشوب مشوبة بعدم الاكتراث أو التبصر و في هذه اللحظة لا يهمه إن وصل عجز إصابته 100% أو إزهاق أرواح أناس أبرياء خاصة إذا كانت نسبة الكحول في الدم تتجاوز النسبة المحددة قانونيا، أو على الأقل نطبق حكم المادة 113 من الأمر رقم 09- 03 أين أعطى المشرع الجزائري للقضاء بإصدار حكم بإلغاء رخصة السياقة ومنع مرتكب المخالفة من الحصول عليها نهائيا.

و تجدر الملاحظة أن المشرع الجزائري وضع شروط لتطبيق المادة 14 من الأمر رقم 15/74 و تتمثل فيما يلي:

**الشرط الأول)** حالات المنصوص عليها في المادة 14 من الأمر المذكور عليه أعلاه

- حالة السكر أو الحالات المتشابهة:

فرض المشرع الجزائري نفس الجزاء المدني في حالة السكر و في حالة السياقة تحت تأثير الكحول والمخدرات أو المنومات المحظورة ونستج بأن المشرع كان صارما في إلغاء التمييز ما بين حالة السكر والإدمان على الكحول والمخدرات، ويؤدي تناول المسكرات سواء المواد الكحولية

أو المخدرات التي تحدث تغيرات داخلية في خلايا المخ خاصة في الأجزاء التي تقوم بعمليات السيطرة على الإرادة الواعية، بحيث يفقد الإنسان الخاضع لتأثيرها القدرة على وزن الأمور وتقديرها فلا يستطيع من ثم تفهم النتائج التي يمكن أن تترتب على أفعاله، وتتطلق رغباته المكبوتة في صور إهمال وتصرفات غير خاضعة لرقابة العقل الواعي<sup>1</sup>، وهذا ما عبر عنه المشرع الجزائري في المادة 18 من الأمر رقم 09-03، لما أشار إلى مضاعفات الناجمة عن تناول أو تعاطي مسكر أو أي مادة أخرى شبيهة له، وتتمثل هذه المضاعفات في التأثير على ردود أفعال السائق وقدراته أثناء السياقة.

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

أولاً) تعريف حالة السكر:

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

ثانياً) تعريف حالة الإدمان على الكحول:

يعرف الإدمان بأنه حالة نفسية، وفي بعض الأحيان جسمية تنتج عن التفاعل بين الفرد والكحول وتتميز باستجابات سلوكية، وغير سلوكية تحتوي على شعور قسري لتناول الكحول، على أساس استمراري أو فتري. أما الإدمان على الكحول فنترجم بنسبة كمية معينة من الكحول في الدم، وتقدر نسبة الكحول في الدم ب0.20. غ في الألف طبقا لقانون المرور رقم 09-03، مما يترتب على هذه النسبة من اضطرابات عقلية وحسية خاصة في العقل.

مع العلم كانت تقدر هذه النسبة في ظل القانون القديم الملغى رقم 87-09 في مادته 25 ب0.08 غ في الألف أما في قانون رقم 01-14 تقدر ب0.80 غ في الألف وعدلت هذه النسبة في ظل الأمر رقم 09-03 كما أشرنا إليها آنفا وأصبحت تقدر ب0.20 غ في الألف.

وفي مجال المسؤولية الجزائية، يقسم فقهاء القانون الجنائي السكر إلى قسمين:

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

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

## 1):السكر القهري

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

## 2)السكر الإرادي:

حين يتناول شخص مادة مسكرة أو مخدرة عن طواعية، فإذا ما ارتكب جريمة فإنه بلا شك يعاقب. والعلة في مساءلة السكران أنه مادام أقدم على تعاطي مواد مسكرة وهو على علم بما يفعل، فإن عليه أن يتوقع أنه يمكن أن يرتكب أخطاء جسيمة، إذن فهو يكون سالفا قد قبل بالمخاطر. ومن ثم تترتب عليه مسؤولية كاملة، باعتباره نتيجة محتملة للسكر<sup>2</sup>.

### ثالثا) تعريف حالة المخدرات والمنومات الممنوعة

نظرا لتنوع المخدرات في شكل نباتات ومواد كيميائية سامة و غير سامة،فإن وضع تعريف شامل جامع لها صعبا للغاية، لذلك انقسم تعريفها بحسب الجانب الذي ينظر منه إليها، ونكتفي بالتعريفين العلمي والقانوني.

التعريف العلمي: المخدرات مادة كيميائية تؤثر على الجهاز العصبي المركزي وتسبب تعاطيها حدوث تغيرات في وظائف المخ، وتشمل هذه التغيرات تنشيطا أو اضطرابا في مراكز المخ المختلفة تؤثر على مراكز الذاكرة والتفكير والتركيز واللمس والشم والتذوق و الإدراك والنطق<sup>3</sup>.وإذا استعملت بصورة اعتيادية فإنها تحتل مكانة في جسم متعاطيها، والنتيجة المترتبة عن ذلك الإضرار بحالته الصحية والنفسية والاجتماعية.

<sup>1</sup>ملف رقم9895قرار بتاريخ1975/01/21، منقول عن بلخضر مخلوف، المرجع السابق، الصفحة28،27. إن حالة سكر ليست من العوامل النافية للركن المعنوي في الجريمة، ولو كان فقد الإدراك حين اقتراها طالما أن السكر حصل باختيار الفاعل لأن القول بخلاف ذلك يتعارض مع أحكام ديننا الحنيف وقواعد الأخلاق و الآداب العامة وما تقتضيه السياسة الجنائية لمكافحة الإجرام أو الإدمان.

يترتب عل ذلك أن المسؤولية الجزائية للفاعل تزول و تنتفي متى ثبت أنه فقد الإدراك و الشعور وقت ارتكاب الفعل كان راجعا إلى حالة سكر ناتجة عن مواد مسكرة أو مخدرة أعطيت للمتهم قهرا أو أخذها على غير علم منه، فإن مسؤوليته الجزائية تسقط. لأننا أمام ما يسمى بالسكر الإجباري الذي ينفى الإدراك اللازم لقيام الأهلية الجزائية مثله مثل المجنون".

<sup>2</sup> محمد السعيد رشدي: المرجع السابق،الصفحة23.

<sup>3</sup>نصر الدين مروك: جريمة المخدرات في ضوء القوانين والاتفاقيات الدولية،دار الهومة،الجزائر،2007، الصفحة18.

## التعريف القانوني:

لم يتعرض المشرع الجزائري لتعريف المخدرات، كما فعلت بعض القوانين المقارنة<sup>1</sup> لربما هذه المهمة تركها المشرع الجزائري للفقهاء، إلا أنه نص على تجريم نوعين من المواد المخدرة، فنص على النوع الأول في المادة 241 من قانون الصحة<sup>2</sup> بالقول: "يعاقب الذين يخالفون أحكام المادة 190 من القانون فيما يخص المواد السامة غير المخدرة."

ونص على النوع الثاني في المادة 242 من نفس القانون على أنه: "يعاقب الذين يخالفون أحكام التنظيمات المنصوص عليها في المادة 190 من هذا القانون فيما يخص الوادّ السامة على أنها مخدرات....".

وحالة الإدمان على المخدرات حسب تعريف منظمة الصحة العالمية: "هو حالة التخدير المؤقت أو المزمّن التي تنشأ عن تكرار تعاطي مادة مخدرة طبيعية أو تخليقية التي تنتج عنها الهلوسة أو التخيّلات<sup>3</sup>."

ويمكن تقسيم المخدرات والمنومات المحظورة والتي قد تكون تؤدي إلى حادث المرور إذا كان السائق الضحية يتعاطها أثناء قيادته للسيارة إلى الأنواع التالية:

### مخدرات طبيعية: مثال عن ذلك

- الكيف، القنب، القات، الكوكا، جوز الطيب، الأفيون، الشبيرة، زيت الحشيشي، الدانورة، البلاونا، خشخاش الأفيون العب الهندي، الأفيون المرغين، الهيوين، وهي نباتات تحتوي أوراقها أو أزهارها أو ثمارها على مادة مخدرة دون حاجة إلى تصنيعها<sup>4</sup>.

**المستحضرات الطبية:** هي مواد تنتج من تفاعلات كيميائية معقدة بين المركبات الكيميائية المختلفة ويتم ذلك بمعامل شركات الأدوية أو بمعامل مراكز البحوث وهي ليست من أصل نباتي، وتعمل على تنشيط بعض مراكز المخ قد لا يعتبر كل مركب منها على حدة مخدرات في ذاته، (العقاقير المنومة)<sup>5</sup>.

**تصنيع المخدرات (مخدرات نصف تخليقية):** وهي مواد تتركب من تفاعل كيميائي بسيط مع مواد مستخلصة من النبات المستخلص يكون له تأثير قوي وفعال من المادة الأصلية، ومثال ذلك

<sup>1</sup> عرف القانون السوري رقم 93/02 المواد المخدرة بأنها: "كل مادة طبيعية أو تركيبية من المواد المخدرة أو المؤثرات العقلية المدرجة في جدول رقم (1)، الملحق بهذا القانون."

<sup>2</sup> قانون رقم 05/85 مؤرخ في 16 فبراير 1985، يتعلق بحماية الصحة وترقيتها.

<sup>3</sup> نصر الدين مروك: نفس المرجع، الصفحة 22.

<sup>4</sup> رمسيس بهنام: البوليس العلمي أو فن التحقيق، منشأة المعارف، مصر، 1996، الصفحة 188.

<sup>5</sup> رمسيس بهنام: نفس المرجع، الصفحة 189.

الهيروين الذي ينتج من تفاعل مادة المروفين المستخلصة من نبات الأفيون مع المادة الكيميائية "استيل كولوريد".

**المواد الطيارة:** يستعملها الشخص عن طريق الاستنشاق ومثال عن المواد الطيارة الغراء، البنزين، المبيدات، الأصباغ<sup>1</sup>.

فكل هذه الأنواع سواء كانت عبارة عن كحول أو مخدرات أو منومات على رغم اختلافها من حيث المصدر والتركيبية إلا أنها تدخل في حكم المادة 14 من الأمر رقم 15/74 عكس ما ذهب إليه القضاء الفرنسي الذي عمل على التفرقة ما بين حالة السكر وحالة الإدمان على الكحول منذ وقت طويل وذلك من خلال قرار الصادر عن محكمة المرافعة الكبرى (بمانس) في 1961/05/23 حيث قررت ما يلي: "إن الأمر 1959/01/07 المتعلق بالتأمين الإجباري على السيارات لا يجيز شرط الإسقاط إلا في حالة إدانة المؤمن له بسبب سيطرة في حالة السكر دون الاعتداء بحالة الإدمان على الكحول إي شروط الإسقاط تفسر بصفة ضيقة، و المؤمن له المدان بسبب السيطرة تحت تأثير حالة الإدمان على الكحول لا يمكن إسقاطه من الضمان".

حسن ما فعل المشرع الجزائري حينما ألغى التفرقة ما بين حالة السكر وحالة الإدمان على الكحول فبهذا الموقف الصارم سوف تقل حوادث المرور بسبب تناول الكحول ولو بصفة تدريجية لأن هناك محاولة قمع كل سائق سيارة متبوع بتناول الكحول هذا من جهة و من جهة أخرى هذا الموقف سوف يعمل على إلغاء كل المشاكل التي قد تثار حول مسألة حالة السكر وحالة الإدمان على الكحول.

لقد أشرنا سابقا أنه حتى يتم إدانة سائق في حالة سكر مدنيا وجزائيا، فلا بد أن تكون نسبة الكحول في الدم تساوي 0.20 غ في الألف. وعليه فإذا كانت علاقة السببية ما بين حالة السكر وتحقيق الضرر مقيد بنسبة الكحول في الدم فإن تناول المخدرات أو المنومات الممنوعة لا تطرح أي شرط إذ يكفي الأمر لتطبيق العقوبة على السائق المخطئ إثبات وضعيته تناول المخدرات. ولكن مسألة إثبات حالة السكر و الإدمان على الكحول أو المخدرات ليس بأمر سهل، ولهذا سوف نحاول تبيان طرق إثبات كل حالة على حدا:

#### أولا) ثبات حالة السكر

حالة السكر ظاهرة يمكن للجميع معاينتها، وتتمثل طرق الإثبات في اعتراف المتهم شهادة الشهود والقرائن أو الاعتماد على المظاهر الخارجية الدالة على حالة السكر كعدم الاتزان في

<sup>1</sup> نصر الدين مروك: المرجع السابق، الصفحة 18، 101 وما يليها.

السير على الخط المستقيم بصفة متزنة إذا ما طلب منه ذلك من طرف رجال الشرطة أو الدرك الوطني، أو عدم القدرة على الكلام والحركة وعدم الاتزان في السير أثناء القيادة، فهذه الحالات الظاهرة يمكن التحقق منها بالعين المجردة لأن هذه الوسائل لا تتطلب طرق فنية دقيقة للكشف فهي مسألة تتعلق بواقعة مادية.

بعد انتهاء رجل الشرطة من إثبات الحالة فلا بد عليهم وصف سلوك السائق والمظاهر الخارجية التي يلاحظونها بصورة دقيقة و التي تثبت حالة السكر.

وكذلك التأكد من أن حالة السكر ناتجة عن شرب المشروبات الكحولية، فالكحول ليست المسبب الوحيد في قيام حالة السكر، فهناك مسكرات أخرى تلعب نفس الدور بحيث تجعل السائق غير مدرك لأفعاله أثناء القيادة كالنباتات المخدرة والأدوية المخدرة... الخ.

أما مسألة تقدير إثبات حالة السكر من حيث ظروف تناول الكحول أو من حيث تأثيرها على الإدراك تعتبر من المسائل الموضوعية التي تختص بها محكمة الموضوع.

الملاحظ إذا كانت حالة السكر واضحة وكانت نسبة الكحول أقل من 0.20 غ في الألف فإن المسؤولية الجزائية للسائق الضحية تقوم على أساس ارتكابه جنحة، مادمت أن النسبة المتواجدة في الدم تؤثر على سلوك السائق أثناء القيادة، ولكن في كثير من الأحيان يقود السائق سيارته وهو تحت تأثير الكحول ونسبة الكحول في الدم تقل عن نسبة 0.20 غ في الألف ورغم ذلك يفلت من العقاب لأنه من شاري الكحول المعتادين ولا يمكن لرجال الشرطة اكتشاف ذلك من خلال مظهره الخارجي الذي يعتبر المعيار الوحيد لإثبات حالة السكر في بداية الأمر.

ثانياً) إثبات حالة القيادة تحت تأثير الكحول في الدم بنسبة 0.20 غ في الألف  
إثبات هذه الحالة تمر بمراحل:

بالرجوع إلى نص المادة 19 من قانون المرور رقم 14/01، فالأشخاص المكلفون بهذه المهمة وهم، ضابط الشرطة القضائية أو أعوان الشرطة القضائية.

في حالة وقوع أي حادث مرور جسماني، يجري ضابط أو أعوان الشرطة القضائية على السائق المتسبب في وقوع حادث المرور أو مرافق للسائق المتدرب من المحتمل أن يكون في حالة سكر و المتسبب في وقوع الحادث، عملية الكشف عن تناول الكحول عن طريق زفر الهواء، وعملية الكشف عن استهلاك المخدرات أو المراد المهلوسة عن طريق جهاز تحليل اللعاب<sup>1</sup>. و طبقاً لنص المادة 19 مكرر من الأمر رقم 09-03 يمكن لضبط أو أعوان الشرطة

<sup>1</sup> مولود ديدان: المرجع السابق، الصفحة 9.

القضائية أثناء القيام بكل عملية مراقبة في الطرق إخضاع كل سائق يشتبه في وجوده في حالة سكر، لنفس العمليات المنصوص عليها في المادة 19 سابقة الذكر.

وتضم طريقة زفر الهواء نوعين من التجارب و هما L'alcootest و L'ethylotest والطريقة المعمولة بها في الجزائر هي الأولى وهو جهاز معتمد يسمى مقياس الكحول (الكوتاست)، هو جهاز يدوي يسمح بالتحقق الفوري من وجود الكحول في جسم الإنسان من خلال الهواء<sup>1</sup>.

هذا الجهاز له أثر عكسي كاشف يحتوي على خليط من البيكرومات وحمض السولفريك إذ ينفخ الشخص المشتبه فيه في الأنبوب الموصل بالجهاز والنفخ لا بد أن يكون بصفة مستمرة ويكون الخليط المشار إليه أصفر اللون وبمجرد تلامسه ببخار الكحول فإنه يتحول إلى لون أخضر مع ضرورة إيقاف المشتبه عن التدخين نصف ساعة قبل إجراء العملية لان النيكوتين يفسدها، وبتغيير لون المادة إلى الأخضر يتعين أن المشتبه في حالة تناول الكحول يقوم ضابط الشرطة بالإجراء التالي.

في هذه المرحلة يلجأ ضابط الشرطة القضائية لتسخيرة في مجال جرائم السياقة تحت تأثير الكحول، ويلجأ إلى هذه المرحلة عندما تبين عمليات الكشف الأولى عن احتمال وجود مشروب كحولي وبعدها ترسل العينات من الدم المنزوعة لمخابر الشرطة العلمية التابعة لها والتي تحدد بواسطة الجهاز مقياس الكحول الكوتاست أو مقياس الإيتيل<sup>2</sup> وهو كذلك جهاز يسمح بالمقياس الفوري والدقيق لنسبة الكحول بتحليل الهواء المستخرج.

وطبقا للمادة 19 في فقرتها الرابعة من الأمر رقم 09-03، في حالة اعتراض السائق على نتائج هذه العمليات أو رفضه إجراء الكشف، يقوم ضابط أو أعوان الشرطة القضائية بإجراء عمليات الفحص الطبي و الإستشفائي والبيولوجي للوصول إلى إثبات ذلك.

المرحلة الأخيرة تتمثل في إعداد محضر المخالفة من طرف الضابط أو عون الشرطة القضائية، وهذا بعد التأكد من التحقيق أي التأكد من وجود نسبة كحول في الدم تعادل أو تفوق 0.20 غ في الألف فيحتفظ بالعينة من التحليل، ويرسل محضر المخالفة إلى وكيل الجمهورية أو الوالي مكان وقوع الحادث طبقا لنص المادة 22 من الأمر رقم 09-03 ويجب أن يرسل أصل المحضر و نسخة مصادق عليها مع جميع الوثائق الثبوتية و خاصة خريطة الحادث إلى وكيل الجمهورية لدى المحكمة التابعة للمكان الذي وقع فيه الحادث خلال مهلة لا تتجاوز

<sup>1</sup> قانون المرور رقم 14/01، الفصل "أحكام عامة"، الفرع الأول تحت عنوان "تعريفات"، الطبعة الأولى، د.و.أ.ت، 2002، الصفحة 4.

<sup>2</sup> المادة 2 من الأمر رقم 09-03.



عشر(10)أيام، كما يجب أن ترسل نسخة من المحضر خلال نفس المهلة إلى شركة التأمين<sup>1</sup>، ويمكن أن يتحصل المصاب أيضا أو ذوي حقوقه على نسخة منها من وكيل الجمهورية خلال مهلة أقصاها ثلاثين(30) يوما تحتسب من تاريخ طلبها

وطبقا لنص المادة112من الأمر رقم09-03يقوم الأعوان المؤهلون بسحب رخصة السياقة فورا لمدة لا تتجاوز خمسة عشر(15)يوما، تشل قدرة السائق الذي اقتترف قتل خطأ بسبب حالة السكر أثناء القيادة عن السياقة خلال نفس المدة خمسة عشر(15)يوما.

وبموجب المادة112الفقرة الخامسة، يجب على لجنة سحب رخصة السياقة في الولاية المختصة إقليميا أن تثبت في قرار سحب رخصة السياقة في أجل أقصاه ثلاثون(30)يوما من تاريخ معاينة المخالفة وإلا أصبحت المتابعات عديمة الاثر ويتم استرداد الرخصة.

و بموجب المادة1/198من الأمر رقم09-03يتعين على الوالي أن يخضع كل سائق لفحص طبي وهذا في حالة قيادة مركبة في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أعشاب تدخل ضمن صنف المخدرات، كما منح له القانون صلاحية إجراء فحص طبي جديد قبل استرجع رخصة السياقة لتحديد ما إذا كان يتوفر المعني على المؤهلات البدنية اللازمة لسياقة السيارة.

وفي حالة عدم الامتثال السائق لأمر الوالي بسبب التهاون أو الرفض فله صلاحية تعليق رخصة السياقة أو إبقائها إلى غاية تقديم شهادة طبية تثبت قدرة المعني بالأمر على السياقة، وإذا كان السائق المخطئ تابع لمؤسسة ما فلا بد إبلاغ المستخدم كونه مالك للمركبة بالقرار الصادر عن الوالي<sup>2</sup>.

### ثالثا: إثبات حالة المخدرات والمنومات المحظورة

فإذا أدى حادث مرور إلى القتل الخطأ وكان السائق يقود تحت تأثير مواد أو أعشاب مصنفة ضمن المخدرات، فيتم إثبات هذه الحالة عن طريق فحوص طبية و إستشفائية وبيولوجية طبقا نص المادة20من قانون المرور رقم14/01.

ولا يوجد صعوبة في إدانة السائق المستهلك لهذه المنوعات أثناء السياقة، لأن هذه الحالة لا تحتاج لإثباتها التقيد بنسبة مئوية معينة مثل السياقة في حالة السكر ضف إلى ذلك كون هذه

<sup>1</sup>المادة4 من المرسوم رقم 80-35، الجريدة الرسمية، العدد8 لسنة1980 المؤرخة في 19/02/1980.  
<sup>2</sup>المادة 2/189 من رقم 03/09.

الحالة معاقب عليها جزائياً<sup>1</sup> إضافة للجزاء المدني المنصوص عليه في المادة 14 من الأمر رقم 15/74.

إن فعل السائق أن يتمتع عن هذه الآفات الخطيرة والتي تؤدي بأرواح الأبرياء وفي بعض الأحيان يلحق بنفسه أضرار مادية وجسمانية خطيرة جداً وقد يصل الأمر إلى الوفاة. وإذا كان الخمر والمخدرات من الموبقات في الشريعة الإسلامية<sup>2</sup> ولا تصح في أي حال ولأي إنسان فإن حرمتها على السائقين تتأكد ويصبح السكر والمخدرات مسؤولية زائدة.

وحسب الإحصائيات العالمية التي قدمناها سابقاً، فلا تترك مجال للشك بأن الخمر تنصدر أسباب حوادث المرور القاتلة أو المتسببة في عاهات دائمة وجدير على التشريعات و خاصة التشريع الجزائري أن يعيد النظر في مسألة سحب الرخصة لمدة مؤقتة خاصة إذا ثبت بأن السائق من المدمنين على الكحول والمخدرات و ما شابهها فمن المفروض سحبها نهائياً عن هذه الطائفة خاصة في حالة العود.

بعدما تعرضنا إلى الحالات المنصوص عليها في المادة 14 من الأمر رقم 15/74 فلا بد إضافة الشرط الثاني والمتمثل في:

**الشرط الثاني:** السياقة في إحدى هذه الحالات

لكي يكون تطبيق المادة 14 سالف الذكر سليمة فلا بد أن تتزامن حالة السكر أو الحالات المتشابهة مع فعل السائق أي تكون لديه السيطرة على مقود المركبة لتوجيهها والتحكم في سيرها على الطريق سواء أكان عام أو خاص<sup>3</sup> و مزودة بمحرك فبفضل هذا الأخير تتحقق السياقة بالتحريك الآلي لقوة الدفع الذاتية للمحرك. وفي نظر القضاء لا يعتبر الشخص سائقاً حينما تتعطل سيارته ويقوم بدفعها بيد وتوجيهها باليد الأخرى<sup>4</sup>، في هذه الحالة إذا كان هذا الشخص

---

2) قانون المخدرات رقم 18/04 مؤرخ في 2004/12/25، تنص المادة 12 منه: "يعاقب بالحبس من شهرين إلى سنتين وبغرامة من 5000 دج إلى 50.000 أو بإحدى هاتين العقوبتين كل شخص يستهلك أو يحوز من أجل الاستهلاك مخدرات أو مؤثرات عقلية بصفة غير مشروعة."  
1) لقد حرم الله تعالى تعاطي الخمر مطلقاً: "إنما الخمر والميسر والأنصاب والأزلام رجس من عمل الشيطان فاجتنبوه لعلكم تفلحون" سورة المائدة الآية رقم 90. حكم الخمر الوارد في الآية الكريمة يطبق على المخدرات وبقية المنوعات لأن جميعها تؤدي إلى تخدير الجسم وتذهب بالعقل جزئياً وفي بعض الأحيان كلياً.

<sup>3</sup>)Stéphanie Prochy-Simon :Ouvrage précité, page.269.

<sup>2</sup>)Jehanne Collard-Locean :Victimes de la route, vos droit, édition numéro 1[<http://pagesperso-orange.fr>], page.1(26/12/2007).

في حالة سكر فلا يتابع من أجل السياقة في حالة السكر أو الحالات المتشابهة، وإنما يتابع من أجل السكر العلني<sup>1</sup>.

و نفس الحكم مطبق في الجزائر وذلك بموجب الأمر التشريعي رقم 26/75 المتعلق بقمع حالة السكر العمومي (الذي هو في حد ذاته مخالفة) وحماية القصر من الكحول<sup>2</sup>.

الشرط الثالث: صدور حكم قضائي بالإدانة الجزائية

بمجرد وقوع الحادث الجسماني تقوم مصالح الضبطية القضائية بالتحريات الأولية اللازمة لمعاينة الحادث وبحرر محضر يبين فيه مكان وقوع الحادث والمتسبب فيه والضحية أو الضحايا والوضعية القانونية للسيارة والمسؤول المدني عنها.

ويرسل المحضر إلى وكيل الجمهورية. بعد دراسة محضر الضبطية القضائية والوثائق المرفقة به من طرف وكيل الجمهورية كيف هذه الأخير وقائع الجريمة ويحرك الدعوى العمومية تم يحيل القضية أمام محكمة الجرح إذا كان الضحية توفي إثر حادث بتهمة القتل الخطأ المنصوص والمعاقب عليها بالمادة 288 من قانون العقوبات الجزائري<sup>3</sup> وكذلك إذا كان عجز الضحية عن العمل يفوق 3 أشهر أو أصيب بعاهة دائمة (بتهمة جنحة الجرح الخطأ) المنصوص والمعاقب عليها بالمادة 298 من قانون العقوبات الجزائري.

إما يحيل القضية على قسم المخالفات إذا كان العجز يقل على ثلاث (3) أشهر عملاً بالمادة 442 من قانون العقوبات وبإحالة القضية على قسم الجرح أو المخالفات الجرح أو المخالفات، ينتهي دور النيابة في التصرف في القضية وتصبح طرفاً فيها تمثل الحق العام.

وفي حالة ارتكاب حادث مرور نتيجة السياقة في حالة سكر فلا يتصور تطبيق الجزاء المدني بصفة مستقلة عن العقوبة الجزائية ونية المشرع من ذلك هو القضاء على كل منازعة قد تنور ما

<sup>1</sup>Bouche. Marcel : Responsabilité pénale, revue publique, Dalloz, Encyclopédie, Dalloz, Pénal, vol IV, (INSO prêt), 0989.

<sup>4</sup>الجريدة الرسمية، عدد 37 لسنة 1975.

-ملف رقم 19731 قرار بتاريخ 19/02/1981. منقول عن بلخضر مخلوف، المرجع السابق، الصفحة 27.  
"إن السكر العلني يشكل في حد ذاته مخالفة طبقاً لأحكام الأمر التشريعي رقم 26/75 المؤرخ في 29/04/1975، وقد يعتبر طرفاً مشدداً في بعض الحالات ولما كان تناول الخمر والمخدرات من الأسباب الرئيسية التي قد تؤدي إلى وقوع حوادث خطيرة ارتأى المشرع تشديد العقوبة التي يستحقها سائق المركبة في قتل أو جرح خطأ وهو سكران وفقاً لأحكام المادة 290 من قانون العقوبات... الخ".

<sup>5</sup>معدلة بالقانون رقم 06-32 المؤرخ في 20/12/2006.

بين المؤمن والمؤمن له في حالة الإعفاء من التعويض، لأنه سوف يفتح الباب أمام السائق لمطالبة شركة التأمين بتنفيذ الالتزام الذي يقع على عاتقها والمتمثل في التعويض.

كما يدخل في حكم المادة 14 من الأمر رقم 74-15 المرافق للسائق المتدرب في إطار التمهين بمقابل أو بدون مقابل إذ ارتكب حادث مرور جسماني وهو في حالة سكر، ولو أن المادة 14 سألفة الذكر تطرقت إلى السائق الذي تكون لديه السيطرة الفعلية على مقود السيارة، ولكنه بالرجوع إلى المادة 19 من الأمر رقم 09-03 أخضعت مرافق السائق المتدرب في إطار التمهين لعملية الكشف عن تناول الكحول التي يقوم بها ضابط أو أعوان الشرطة القضائية. وإذا ما ثبت تناوله للكحول أو أي مادة مخدرة وكانت السبب في الحادث فتقوم مسؤوليته الجزائية و مسؤوليته المدنية وذلك طبقا لحكم المادة 12 من الأمر رقم 09-03 وبالنسبة للجزاء المدني نطبق عليه نص المادة 14 من الأمر رقم 74-15 بما أن السيارة المخصصة للتمهين مزودة بمقود مزدوج وبالتالي تكون له السيطرة الفعلية على السيارة أما العقوبة الجزائية فنطبق عليه أحكام المادة 74 من الأمر رقم 09-03، يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة مالية من 50 ألف دج إلى 100 ألف دج.

النتيجة التي نتوصل إليها، أن السائق المدرب إذا كان في حالة سكر أثناء فترة تعليم السياقة وتسبب هذا الأخير في حادث المرور فالمسؤولية تعود على السائق المدرب و تسلط عليه عقوبة جزائية وجزاء مدنية منصوص عليه في المادة 14 من الأمر رقم 74-15 لأنه يمتلك السيطرة الفعلية على السيارة بالإضافة إلى امتلاكه لمعايير الفنية للسياسة.

تجدر الإشارة أن المشرع الجزائري لم يربط العقوبة الجزائية بالقيادة مثل ما فعل في العقوبة المدنية التي جعلها مرتبطة بالقيادة في حالة السكر أو حالات المشابهة لها.

أما الإشكالية التي تثار بخصوص السائق المتدرب Elève فإن كان في حالة سكر أثناء فترة التمهين و تسبب في حادث المرور وتعرض لأضرار جسمانية فهل نطبق عليه أحكام المادة 14 من الأمر رقم 74-15 وكذا العقوبة الجزائية؟

طبقا لنص المادة 74 الفقرة الثانية من الأمر رقم 09-03: "تطبق نفس العقوبة على كل شخص يقود مركبة وهو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات."

الملاحظ أن كلمة كل شخص جاءت عامة في النص ونظرا لهذه الشمولية فيمكن أن يتعلق الأمر بأي شخص مهما كان مثل القاصر أو شخص غير حائز على رخصة السياقة، كما يدخل في طياتها السائق العادي، السائق المدرب والسائق المتدرب. وعليه فإن هذا الأخير نطبق عليه

أحكام المادة المشار إليها سابقا ويتعرض لعقوبة جزائية إذا ما خالف أحكامها و لو في فترة التمهين، لأن هذه العقوبة غير مرتبطة بالقيادة كما أشرنا سابقا.

أما فيما يتعلق بتطبيق نص المادة14من الأمر رقم15/74، نرجع إلى من تعود إليه قيادة السيارة وهذه الأخيرة تتحدد بمفهوم السائق الذي عرفه المشرع الجزائري بأنه كل من يقود المركبة ذات محرك أرضي، وبالتالي كل من تكون له السيطرة الفعلية على السيارة والأسس الفنية للسياسة. و بما أن السائق المتدرب يفتقد لهذين العنصرين السيطرة والأسس الفنية لأنه مازال يتدرب عليهما فمن البديهي لا نطبق عليه أحكام المادة14من الأمر رقم15/74 ويستفيد من التعويض الكامل، مادام التعويض المدني مرتبط بالقيادة.

ولكن الأمر يختلف إذا كان السائق المتدرب في فترة إجتياز لإمتحان القيادة، في هذه الحالة يتعرض لجزاء مدني لأنه تكون بيده السيطرة الفعلية على السيارة على رغم بجانبه الممتحن، وهو الشخص الذي تعهد إليه إدارة المرور اختبار كفاءته في القيادة تمهيدا لمنحة رخصة القيادة. وهو لا يوجه قيادة السيارة ولا يراقبه ولا يشرف عليه في القيادة دوره يقتصر على التعرف على درجة إتقانه للسياسة فقط.

أما بالنسبة لمحكمة النقض الفرنسية أصدرت قرارين بخصوص السائق المتدرب، ففي قرارها الصادر (05/02/88Versailles) اعتبرت في حالات خاصة بالسيارة تعليم القيادة المزودة بمقبض مزدوج، المدرب مثل التلميذ يعاملان معاملة السائق<sup>1</sup>، وعليه إذا ما ارتكب أحدهما حادث مرور في حالة السكر يخضعان لحكم المادة4من قانون 5 جويلية 1985 المشار إليها سابقا. في قضية أخرى طرح سؤال هل يعتبر التلميذ(السائق المتدرب) سائقا؟ تسبب التلميذ في حادث مرور أثناء قيادته لسيارة تعليم القيادة و تعرض لأضرار فطلب التعويض من ورثة السائق المدرب الذي توفي في الحادث متمسكا بالمادة4سالف الذكر.

محكمة النقض استحسنت القرار الصادر عن محكمة الإستئناف وقررت فيه مايلي: التلميذ لا يعتبر سائقا لأنه لا يملك حق التصرف في سلطات القيادة. ولكن النقطة التي لم توضحها محكمة النقض في مثل هذه الحالة، المدرب هل يعتبر حارسا أم سائقا؟<sup>2</sup>

<sup>1</sup>) Jehanne Collard- Lacoan : Ouvrage précité, page.2.

-Dans le cas particulier d'une voiture d'auto- école munie de doubles commandes, le moniteur comme l'élève seront traité comme conducteur.(05/02/1988 Versailles.).

<sup>2</sup>)Yvain Buffelan- Lamor : ouvrage précité, page.554,555.

-Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Cambre Civile .29 juin2000.

Dalloz.2001.numéro145. page.12.observation. D. Martin ;Juris-Classeur périodique2001.II.10570.note. Bailloeil.

الملاحظ أن المسؤولية المدنية الذي تترتب عليها العقوبة المدنية، طبقاً للقواعد العامة لا يمكن تصورها دون وقوع خطأ من شخص وحصول ضرر لشخص آخر فإن من البديهيات أن يقال أن قيام المسؤولية أمر يتطلب توفر قيام العلاقة السببية بين الخطأ والضرر.

وهذا المعنى أشارت إليه المادة 2 من قانون الإجراءات الجزائية الجزائري في فقرتها الأولى حيث جاء فيها أن إقامة الدعوى المدنية للمطالبة بالتعويض عن الضرر الناجم عن جناية أو جنحة أو مخالفة حق لكل من أصابه شخصياً ضرر مباشرة سببه الجريمة. ونفس المعنى أيضاً الذي تضمنته المادة 124 (المعدلة بموجب المادة 35) من القانون المدني الجزائري رقم 10/05 المعدل والمتمم للقانون رقم 58/75 حيث نصت على أن:

"كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضرراً للغير يلزم من كان سبباً في حدوثه بالتعويض."

إن من خلال هاتين المادتين فقد اشترط المشرع الجزائري لقيام المسؤولية المدنية ضد شخص معين أن يثبت اقترافه لخطأ جزائي. وأن يثبت إصابة الغير بضرر حقيقي ناتج عن هذا الخطأ ثم يثبت قيام علاقة سببية تشكل أداة ربط قوية بين الخطأ و الضرر<sup>1</sup>.

وعليه كيف يمكن إثبات العلاقة السببية في حالة ارتكاب حادث مرور ناتج عن قيادة في حالة سكر أو الحالات المماثلة لها؟

سوف نحاول الإجابة عن هذا السؤال من خلال الشرط الرابع

**الشرط الرابع:** علاقة السببية بين حالة السكر أو الحالات المماثلة لها بالحادث

إن مسألة إثبات حالة السكر ومشابها لم تعد مسألة عويصة في الجزائر نظراً لوجود مخبر للشرطة العلمية والتقنية الذي يعتبر مؤسسة عمومية صحية<sup>2</sup> دورها يتمثل في إجراء عمليات تحاليل دموية على السائقين الذين يقودون السيارات في حالة السكر أو حالات مماثلة لها.

أما مسألة إثبات العلاقة السببية ما بين حالة السكر أو حالات الشبيهة لها فلا تثير أي إشكالية إذا كنا أمام المسؤولية الجزائية، فيمكن للقاضي الجزائري الحكم بالإدانة الجزائية بدون عائق لأنه مقيد قانوناً بشروط ولاسيما بنسبة الكحول في الدم 0.20 غرام في الألف، لأن المشرع الجزائري لا يشترط لتوقيع العقوبة الجزائية توافر العلاقة السببية ما بين حالة السكر والقيادة أو الحادث، لأن حالة السكر المؤدية إلى القتل الخطأ أو الجرح الخطأ ولو بدون قيادة فهي جريمة

<sup>1</sup> عبد العزيز سعد: المرجع السابق، الصفحة 100.

<sup>2</sup> -ملف رقم 216134 قرار بتاريخ 2000/01/18. منقول عن، يوسف دلانده: المرجع السابق، الصفحة 172.

في حد ذاتها وذلك في المواد 288، 289، 290 من قانون العقوبات، إذ نص في المادة الأخيرة على مضاعفة العقوبات على من يرتكب القتل الخطأ أو الإصابة الخطأ وهو في حالة سكر<sup>1</sup>.

ولكن المشكلة تثار بخصوص المسؤولية المدنية والتي تقتضي تطبيق المادة 14 من الأمر رقم 15/74 وهذه الأخيرة لا يمكن تطبيقها إلى في حالة قيام علاقة سببية ما بين حالة السكر والحادث أي الربط ما بين حالة السكر والقيادة أو الحادث.

وعليه سوف يجد القاضي الجزائري أو المدني نفسه أمام مشكل إثبات العلاقة السببية لتوقيع العقوبة المدنية على السائق المخطئ، وسوف نحاول إعطاء عدة فرضيات لحل هذا المشكل:

الفرضية الأولى: يمكن للقاضي الاكتفاء بالإدانة الجزائية لتطبيق الإدانة المدنية، وبالتالي تكون العقوبة الجزائية مرجعا للعلاقة السببية بين الحادث وحالة السكر والحالات الأخرى الشبيهة لها.

الفرضية الثانية: إذا كانت الإدانة الجزائية لا تعتبر مرجعا للعلاقة السببية سالفة الذكر فهل يستطيع السائق إثبات غياب كلي للعلاقة السببية بين الحادث وحالة السكر لكي يستفيد من التعويض؟ إذا تمكن من تحويل مركزه القانوني من السائق المخطئ إلى السائق الضحية واستطاع أن يثبت للمحكمة أن الضرر المطلوب منه التعويض عنه لم يكن ناتجا مباشرة عن واقعة حالة السكر، أو استطاع أن يقدم أدلة وحججا قوية ومقنعة تثبت انتفاء وجود أية علاقة سببية بين حالة السكر والحادث كحالة القوة القاهرة أو حادث فجائي، حالة وجود خطأ المضرور، حالة وجود خطأ من الغير.

هذا الأمر ممكن قانونيا لأننا أمام المسؤولية المدنية تقوم على أساس الخطأ، وعليه يستفيد من التعويض بحكم المادة 8 من الأمر 15/74 لأنها تضمن التكفل التلقائي بكل ضحية حادث مرور وعليه يدخل السائق في حكم المادة 8 لأنه في هذه الحالة لا يكون مسئولا كليا أو جزئيا عن الحادث.

الفرضية الثالثة: مسألة إثبات قيام علاقة سببية بين حالة السكر والحادث تعتبر مسألة قانونية تخضع لمراقبة المحكمة العليا، لأن إثبات هذه المسألة ليس بالأمر السهل على السائق المخطئ خاصة إذا تعددت الأسباب التي ساهمت في إحداث الضرر (حادث المرور)، فإن قاضي الموضوع المطروحة بين يديه الدعوى المدنية سيتحتم عليه أن يعتمد على تجربته وعلى قدراته الذاتية لتبيان مدى توفر أو عدم توفر قيام علاقة السببية الحقيقية بين حالة السكر والقيادة.

<sup>1</sup> عادل قورة: المرجع السابق، الصفحة 152..

وهذا ما أكدته محكمة النقض الفرنسية، أين اعتبرت الضحية قد ارتكبت خطأ يؤدي إلى إنقاص أو إلغاء حقها في التعويض، ولكن بشرط أن تكون هناك علاقة ما بين تصرفها الخاطئ وضررها<sup>1</sup>.

يفهم من هذا القرار إذا كان السائق في حالة سكر أثناء الحادث وكانت نسبة الكحول في الدم تفوق النسبة المحددة قانونيا ب0.50 في الألف (قانون المرور الفرنسي)، إلى جانب هذا الظرف هناك ظروف أخرى ساهمت في الحادث فعلى قاضي الموضوع البحث عن الخطأ الذي يشكل السبب الفعال في العلاقة السببية ما بين الضرر والحادث ولو أثبت الفحص الطبي أن نسبة الكحول في الدم تقدر ب1.15 غ في الألف.

وهناك جانب من الفقه الفرنسي<sup>2</sup>، يعارض مثل هذه القرارات الصادرة عن محكمة النقض الفرنسية، ويرى الخطأ هو إمساك مقود السيارة و السياقة تحت تأثير الكحول بنسبة تفوق النسبة المحددة قانونا، وبعبارة أخرى إذا لم يكن السائق الضحية متواجدا على الطريق فالأمر الأكيد هو عدم تعرضه للحادث. ومن وجهة نظر أخلاقيات الطرق، القيادة تحت تأثير الكحول أعلى من النسبة المحددة قانونا تعتبر خطأ خطير، الذي لا يعرض حياة مرتكبيه للخطر فحسب بل قد يعرض مستعملي الطريق لهذا الخطر المحقق وعليه فلا بد من إسقاط حقه في التعويض كليا.

ولقضاة الموضوع السلطة التقديرية للبحث عن الخطر أو الظرف الشديد لخطأ السائق الضحية لحرمانه من التعويض، ولا يهم ما إذا كان الحادث مقصورا على هذا الخطأ<sup>3</sup>.

ولا يسأل في جميع الأحوال السائق الذي يقود سيارته تحت تأثير كحول ولو شارك في حادث المرور وثبت أن نسبة الكحول في الدم تفوق النسبة المحددة قانونيا وهي 0.50 غ في الألف.

هذا ما قضت به محكمة النقض الفرنسية<sup>1</sup>، فلقد تعرض السيد M. Thuriot الذي كان يقود سيارته تحت تأثير الكحول بنسبة 2.44 غ في الألف لحادث مرور مع السيد M. Hugoniot

<sup>1</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 4 juillet 2002, Jurisprudence automobile. numéro 734. Octobre 2002, voir ci-après page. 474. note Gérard Defrance ; « La faute du conducteur en état d'ivresse ». page. 456.

<sup>2</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile., 4 juill. 2002, Sté Transports Garcla et autre Juris-Data numéro 2002-015195 (Cassation de la cour d'appel Riom, deuxième Chambre Civile., 14 décembre. 1994) ; note H. Groutel, Revue de la Responsabilité Civile et Assurance. éditons du Juris-Classeur. Novembre 2002, page. 17.

<sup>3</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile., 11 juillet 2002., Dalloz. 203. numéro 13.

-Décret numéro 95/962 du 29/08/1995 de code Français de la route.



الذي كان يقود شاحنة فأراد قطع الطريق للوصول إلى السطح المخصص للسائقين للراحة المتواجد على الجانب المقابل للطريق، فقطع الطريق على السيد Thuriot الذي كان يسير في الاتجاه المخصص له، حدث ارتطام مابين المقطورة الموصولة بالشاحنة وسيارة السيد Thuriot فتعرض لضرر رفع دعوى يطالب التعويض من هذا الأخير.

أصدرت الغرفة المدنية الثانية لمحكمة Grenoble قرار لصالحه و في تاريخ 6 أكتوبر 1999. طعن السيد Hugoniot في القرار بالنقض أمام محكمة النقض متمسكا بأن السيد Thuriot كان يقود سيارته تحت تأثير الكحول بنسبة 2.44 غ في الألف وبالتالي يسقط حقه في التعويض.

رفضت محكمة النقض الطعن وأيدت قرار المطعون ضده، على أساس أن نسبة الكحول 2.44 غ في الألف التي كانت متواجدة في دم السائق الضحية لم تلعب أي دور سلبي في إحداث الحادث.

ونفس السؤال يطرح في حالة السياقة تحت تأثير المخدرات. فهذه الوضعية تعتبر كسبب مكون للخطأ الذي يحد من تعويض الضحية أو يلغيه نهائياً، متى كان استعمال المخدر سببا في الحادث والضرر. فالمادة 1/235 من قانون المرور الفرنسي كشفت عن التزام محدد ومستقر يقع على عاتق السائق المتسبب في حادث قاتل تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات، وهذا الأثر قد يكون اختياريا في حالة حادث جسماني تأمر به محكمة المخالفات<sup>2</sup>.

نستخلص من الشرط الرابع بأن سقوط الحق في الضمان المتولد عن التأمين الإلزامي لا يطبق إذا ما ثبت أن لا علاقة لتحقق الخطر بحالة السكر، وهذا السقوط لا يمكن أن يتعرض له شخص غير السائق<sup>3</sup>. ولقضاة الموضوع السلطة التقديرية المطلقة في تقدير الأدلة القائمة في الدعوى المعروضة عليهم لتحديد العلاقة السببية ما بين حالة السكر والحادث.

إذا تحققت الشروط الأربعة السالفة الذكر نكون بصدد تطبيق المادة 14 من الأمر رقم 15/74 أي تطبيق الجزاء المدني إلى جانب العقوبة الجزائية، فيسقط حق السائق الضحية في

---

<sup>1</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 27/08/2001, Hugoniot et autre c/ Cts Thuroit et autre Juris- Data numéro 2001-011103 (Rejet du pourvoi c/CA Grenoble, deuxième Chambre Civile., 6/10/1999.).

<sup>2</sup>) note Gérard Defrance : Ouvrage précité, page.456.

<sup>3</sup>) راشد راشد: المرجع السابق، الصفحة 207.

حالة السكر أو حالات الشبيهة بها في التعويض متى تبت مسؤوليته في الحادث كليا، وقد ينقص منه إذا كانت مسؤوليته في الحادث جزئيا.

أما إذا كانت نسبة العجز تساوي أو تفوق 50% طبقا لنص المادة 14 سالف الذكر فإن السائق الضحية يستفيد من التعويض مثله مثل الضحية العادية، ولقد نص المشرع الجزائري على نسبة عجز أخرى يستفيد منها السائق الضحية وهي 66% طبقا لنص المادة 5 من مرسوم رقم 34/80، فعلى المشرع الجزائري أن يوحد ما بين النسبة المئوية التي يستفيد من خلالها السائق ضحية.

أما إذا توفي السائق الضحية في حالة السكر أو الحالات المشابهة لها فلا يحتج بسقوط الحق في الضمان تجاه ذوي الحقوق و لا تجاه الأشخاص الذي يعولهم، كما لا يحتج بسقوط هذه الحقوق على المصابين أو ذوي حقوقهم.

قبل الانتهاء من هذا المطلب نتعرض لنقطة مهمة جدا وتتمثل في نسبة الكحول في الدم والمشاكل التي قد تثيرها لتحديد مدى مسؤولية السائق الضحية في الحادث.

من المتفق عليه في جميع تشريعات الدول هو تجريم السياقة تحت تأثير الكحول ولكن اختلفت السياسات الجنائية حول تحديد نسبة الكحول في الدم أثناء القيادة لقيام الجريمة. قانون المرور الفرنسي يحدد الكحول في الدم بـ 0.50 غ في الألف، أما التشريع الجزائري كانت محددة بـ 0.10 غ في الألف هذا في ظل قانون المرور رقم 14/01 ولقد خفض المشرع الجزائري نسبة الكحول إلى هذه النسبة بعد تردد دام أكثر من 14 سنة وإقرار هذه النسبة مرت بمراحل فقد كانت النسبة المقترحة من الاقتراح الأولي المقدم من طرف الحكومة إلى البرلمان هو تخفيض النسبة إلى 0.50 غرام في الألف<sup>1</sup> مثل التشريع الفرنسي، إلا أن لجان المجلس الشعبي الوطني المعروض عليه الاقتراح رأت بالزامية تخفيض النسبة من 0.50 إلى 0.25 غ في الألف<sup>2</sup> وأمام هذا الاختلاف ما بين الاقتراح المقدم من طرف الحكومة والتقرير التمهيدي حدد المشرع الجزائري النسبة بـ 0.10 غ في الألف فلقد كانت هذه النسبة محددة في ظل قانون الملغى رقم 09/87 بـ 0.80 في الألف. ولقد أثارت هذه النسبة عدة مشاكل كونها مرتفعة من أجل الإدانة الجزائرية فمن الصعب

<sup>1</sup> أنظر مشروع قانون الذي يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها المادة 67.  
<sup>2</sup> التقرير التمهيدي عن مشروع القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجزء الثاني، جويلية 2001.

إدانة السائق المدمن لأنه يعتبر متعود على شرب الكحول وبالتالي يصعب الأمر على الشرطة إثبات حالة السكر بالعين المجردة إذا لم يمر على الفحص الطبي لكشف هذه الحالة، والنتيجة التي نتوصل إليها هو إفلات عدد كبير من السائقين المعتادين شرب الكحول من العقاب. و أصبحت بموجب الأمر رقم 09-03 تقدر نسبة الكحول في الدم ب0.20 غرام في الألف.

يجدر التنبيه أن تحديد نسبة الكحول في الدم كانت تثير صعوبات في بداية الأمر، لأن من الناحية العلمية نعلم بأن الإنسان يحتوي على نسبة الكحول الطبيعية تقدر ب0.03 غ في الألف إضافة إلى تناول السائق بعض الأطعمة التي تحتوي على نسبة معينة من الكحول الطبيعية مثل التفاح، العنب أو الأطعمة التي تتخللها الخل الطبيعي وكذلك المشروبات مثال عن ذلك اللبن المخثر.

إن تناول هذه الأطعمة ينتج عنها ارتفاع نسبة الكحول في دم السائق ولربما تصل النسبة إلى 0.20 غرام في الألف فإذا ما تعرض السائق لحادث مرور وكشفت الأجهزة التقليدية التي كانت تستعمل في فترة معينة أن نسبة الكحول في الدم هي 0.20 غرام في الألف فإنه يدان جزائياً ومدنياً على رغم براءته لأن هذا الجهاز لا يستطيع تحديد نسبة الكحول في الدم الناتجة عن شرب الخمر فقط بل تدخل نسبة الكحول الموجودة بصفة طبيعية في جسم الإنسان و تلك الناجمة عن إفرازات الأطعمة.

ولكن هذا المشكل تم القضاء عليه باستعمال جهاز علمي جد متطور من طرف الشرطة العلمية يدعى "Head Space" والتي تنحصر مهمته في تحديد نسبة الكحول في الدم الناتجة عن شرب الخمر فقط.

وقد تتعرض المركبة ذات محرك أرضي للسرقة من طرف السارق وأعوانه إن كان معه شركاء في السرقة و قد ينجم عن هذه السرقة حادث مرور أثناء تجول السارق وأعوانه بالسيارة المسروقة في الشوارع أو أثناء مطاردتهم من طرف الشرطة، لأن في أغلب الأحيان جريمة سرقة السيارات في الجزائر وفي معظم الدول تكون مقرونة بجرائم أخرى كجرائم التزوير أو تهريب المخدرات.

السؤال الذي يثار بخصوص هذه المسألة هل يستفيد السائق السارق وأعوانه من تعويض إذا ما تعرضوا لأضرار جسمانية من جراء حادث مرور؟ وبالتالي نعتبرهم ضحايا حوادث المرور.

للإجابة على هذا السؤال ننتقل إلى الفرع الثالث

الفرع الثالث: حالة السائق السارق و أعوانه

نصت المادة 15 من الأمر رقم 15/74 على: "إذا سرقت المركبة فلا ينتفع السارق و الأعوان بتاتا من التعويض ولا تسري هذه الأحكام على ذوي حقوقهم في حالة الوفاة وكذلك الأشخاص المنقولين وذوي حقوقهم".

يستخلص من فحوى نص المادة 15 بأن السارق لا يستفيد من التعويض وكذلك شريكه في السرقة بصورة قطعية في حالة ما إذا تعرضوا لحادث مرور بواسطة السيارة المسروقة، ولا نكون أمام هذا الحرمان إلى بصدور حكم بالإدانة الجزائية بجنحة السرقة ويعتبر هذا الشرط الوحيد لتطبيق الجزاء المدني المنصوص عليه في المادة 15 كما نصت هذه المادة على النتائج المترتبة عن تحقق شرط الإدانة الجزائية بجنحة السرقة.

سوف نحاول تحليل الشرط الوحيد الذي جاء في المادة (الفرع الأول) وبعد ذلك التطرق إلى النتائج المترتبة عن هذا الشرط (الفرع الثاني).

**الفرع الأول) شرط الإدانة الجزائية بجنحة السرقة:**

نصت المادة 15 من الأمر رقم 15/74 صراحة على عدم استفادة كل من سارق السيارة والشريك من التعويض المدني في حالة تعرضهم لحادث مرور، ولكي يتحقق حكم هذه المادة فلا بد من صدور الحكم بالإدانة في حق السارق و شريكه في الجريمة على حد سواء.

1) إدانة السارق: حتى نكون أمام جريمة السرقة بصفة عامة فلا بد من توافر الأركان التالية:

أ) الركن الشرعي: يقصد بالركن الشرعي للجريمة هو تلك الصفة غير المشروعة للفعل. وبعبارة أخرى هو تكييف نشاط الفاعل بأنه يكون جريمة جزائية، و عليه لا يجوز تجريم فعل لا ينص القانون صراحة على تجريمه كما لا يجوز توقيع عقوبة على الجاني خلاف تلك المقررة قانونا لها من حيث نوعها ومقدارها، وبذلك يكون النص التشريعي هو وحده مصدر التجريم والعقاب<sup>1</sup>.

نص المشرع الجزائري على مبدأ الشرعية في المادة الأولى من قانون العقوبات: "لا جريمة ولا عقوبة أو تدابير أمن بغير قانون". وقد أكد الدستور هذا المبدأ حيث نص في المادة 45 على ما يلي: "لا تجريم إلا بقانون صادر قبل ارتكاب العمل الإجرامي".

و عليه لإدانة أي شخص بجريمة ولاسيما جريمة السرقة التي نحن بصدد دراستها لا بد أن تكون معاقب عليها بنص قانوني وإذا تعلق الأمر بجنحة السرقة يكون المصدر نص المادة 350 من قانون العقوبات الجزائري.

<sup>1</sup> عادل قورة: المرجع السابق، الصفحة 33 و 38.

ب)الركن المادي لجريمة السرقة:"فعل الاختلاس":عرف الفقهاء الاختلاس بأنه"الإستلاء مال الغير بدون رضائه".وقد تختلط تلك الصورة مع النصب وخيانة الأمانة،ويمكن التمييز بينهما في حصول واقعة التسليم من عدمه.فإذا حصل التسليم فنحن بصدد جريمة النصب أو خيانة أمانة بحسب الأحوال والشروط المنصوص عليها في القانون،أما إذا لم يحصل التسليم واختلاس مال الغير فنحن بصدد جريمة السرقة. وعلى ذلك تكون السرقة"أخذ المال أو انتزاعه أو نقله أو إخراجه من حيازة مالكه بدون رضائه".أما إذا لم تحصل إحدى هذه الوقائع فلا نكون أمام جريمة السرقة<sup>1</sup>.

يتضح من هذا التعريف أن الركن المادي للسرقة يتطلب عدم رضا المجني عليه وربط الاختلاس بنظرية الحيازة المدنية.

#### الشرط الأول:عدم رضا المجني عليه

يشترط في جريمة السرقة عدم رضا المجني عليه بها وذلك بعدم تسليم المال بمحض إرادته والرغبة في التسليم،ومن شروط الرضا المعمول به هو أن يكون صحيحا أي صادرا عن إرادة مدركة حرة،فلا يعتد به إذا تم التسليم من طرف مجنون أو صغير إذ ينعدم الرضا في مثل هذه الحالات.

ومن جهة أخرى يجب أن يكون الرضا سابقا على التسليم أو معاصرا له أما إذا كان لاحقا اعتبر من قبيل الصفح أو التنازل و يحول دون قيام الجريمة.

الشرط الثاني:ربط الاختلاس بنظرية الحيازة المدنية يميل الاتجاه السائد حاليا إلى ربط فعل الاختلاس بقواعد الحيازة التامة والحيازة المؤقتة والحيازة المادية<sup>2</sup>.

لم يعرف المشرع الجزائري الحيازة في القانون المدني، بينما عرفها الفقه على النحو التالي: وهي:"الاستئثار بشيء أو حق، يمارسها شخص يظهر وكأنه المالك الفعلي"<sup>3</sup>.

ويقصد بالحيازة التامة،هي الحيازة القانونية ومثلها حيازة المالك أو من يعتقد أنه المالك دون غيره.فإذا وضع الشخص يده على الشيء الذي انتقل إليه بموجب عقد ناقل للملكية كعقد البيع تكون حيازة تامة وقانونية،وهنا تكون الحيازة مكونة من عنصرين:

<sup>1</sup> عبد الله سليمان:دروس في شرح قانون العقوبات الجزائري-القسم الخاص، ديوان المطبوعات الجامعية،الجزائر ،سنة1988، الصفحة212.

<sup>2</sup> عبد الله سليمان:نفس المرجع،الصفحة214.

<sup>3</sup>Michel De Juglart et autres : Cours de droit Civil, Tome1,13<sup>ème</sup> édition, Montchrestien, Paris , 1997.,page.63.

1) عنصر المادي: وهي رابطة حقيقة تربط بين الحائز وما يحوزه وتعطيه السيطرة التامة على ماله، حيث يمكنه حبس الشيء أو الانتفاع به أو التصرف فيه على الوجه الذي يريده.

2) عنصر المعنوي: وهو اعتقاد المالك بأنه يحوز الشيء بوصفه مالكا دون غيره.

الحيازة المؤقتة: وقد يحوز الشيء بطريقة قانونية شخص هو غير مالك الحقيقي للشيء فتكون حيازة ناقصة إذ يحوز الشيء على ذمة مالكة، كوديعة مثلا، وفي هذه الحالة يتحقق للحائز الجانب المادي من الحيازة أي الانتفاع أو الاستعمال دون الجانب المعنوي أي ظهور على أنه مالك الحقيقي للشيء، ولذا فقد وصفت هذه الحيازة على أنها حيازة مؤقتة ولا يمكن أن تصبح هذه الحيازة تامة إلا بعد تأكيد جانب المعنوي لها.

الحيازة المادية: وهو ما يطلق عليه اليد العارضة فهي ليست حيازة بالمفهوم المدني بل هي مجرد يد موضوعة على المنقول بطريقة عابرة دون أن يباشر واضعها سلطة معينة لا لحسابه ولا لحساب غيره، وعلى ذلك يتم الاختلاس إذا تم الاستيلاء على حيازة المنقول بدون رضاه صاحبه أو حائزه ولو حيازة مؤقتة في حين أن الحيازة التي يراد بها الحيازة المادية أي اليد العارضة فالتسليم فيها لا يعد تسليما يعتد به ولا ينفي الاختلاس ولا يحول دون قيام جريمة السرقة<sup>1</sup>.

إذن لقيام الركن المادي للسرقة لا بد ظهور الحيازة بركنيها المادي والقانوني وفضلا عن تجسيد هذه العملية المادية والقانونية بمظهر العنف الإجرامي. وتظهر هذه العملية بوضوح في حالة سرقة المركبة إذ يكون فعل التجريد المالك ماديا من ممتلكاته، والمتمثل هنا في المركبة ذات محرك أرضي، وبالتالي نكون أمام فعل الاختلاس المكونة لجنحة السرقة النصوص عليها في المادة 350 من قانون العقوبات الجزائري، لأن سارق المركبة قد استأثر بشيء دون حق قانوني يستند إليه في استيلائه عليه<sup>2</sup>.

الركن المعنوي: يتطلب الركن المعنوي في جريمة سرقة المركبة ذات محرك أرضي قيام القصد الخاص، ومعنى هذا الأخير هو نية تملك الشيء المختلس، ولكن الأمر ليس سهلا على القاضي لاستخلاص الركن المعنوي لإصدار حكمه بالإدانة كما هو الحال بالنسبة للركن المادي لوصف جريمة سرقة المركبة ذات محرك أرضي، فقد يسرق شخص سيارة ويستعملها بقصد التسلية دون نية التملك ثم يرجعها إلى نفس المكان الذي أخذت منه. فهل نكون أمام جريمة السرقة؟

<sup>1</sup> عبد الله سليمان: المرجع السابق، الصفحة 214 و215.

<sup>2</sup> أمجد محمد منصور: المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن الجمادات، الطبعة الأولى، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2002، الصفحة 206.

وهذه الإشكالية أدت بالفقه والاجتهاد القضائي الفرنسي إلى تقسيم السرقة إلى سرقة نهائية أو مستمرة والسرقة المؤقتة.

وقد قررت بعض الجهات القضائية الفرنسية أن فعل الاستيلاء على السيارة لتنفيذ أي فعل مهما كان دون توافر نية الاحتفاظ بها لا يشكل جنحة السرقة وذلك لانعدام نية التملك والتي تشكل الركن المعنوي لجريمة السرقة، ومن خلال هذه القرارات نلاحظ مدى تأثر الجهات القضائية الفرنسية بالنظرية الضيقة لمدلول السرقة.

بينما أصدرت جهات قضائية فرنسية أخرى أحكاما مخالفة عن الأولى فقررت أن مجرد فعل قبض *appréhende* سيارة الغير ومعارضة إرادته يشكل سرقة حتى ولو لم تستعمل السيارة مؤقتا، بمعنى أن نية ارتكاب الفعل قليلة الأهمية. فهذه القرارات تأثرت بالمفهوم الموسع لفكرة نية التملك، وهذه الأخيرة تعتبر محققة ولو لم يتحقق الأثر المادي بل ولو لم تدم نية التملك الشيء إلا فترة قصيرة من الزمن، و نلاحظ أن الجهات القضائية الفرنسية اعتمدت بالأسلوب المرن لتحديد مفهوم نية التملك.

ومهما اختلفت الجهات القضائية الفرنسية في تحديد نية التملك أو انعدامها لقيام جريمة السرقة، يبقى الأمر متروكا لسلطة التقديرية لقاضي الموضوع، فهو وحده يستطيع استنتاج نية التملك وذلك من خلال ظروف وملابسات القضية والمعاینات المقدمة له.

أما الفقيه<sup>1</sup> Bouzat الذي اقترح تطبيق جنحة "سرقة استعمال" « Vol d'usage » التي أنشأها المشرع الفرنسي من أجل جنحة استهلاك مواد تباع مثل المواد الغذائية، النقل دون دفع الثمن. فيرى هذا الفقيه إمكانية تطبيق هذه الجنحة المعاقب عليها بالحبس تكون أقل وطأة.

كما نعلم إن سرقة السيارات من الجرائم المعقدة لتداخل أسبابها وظروف ارتكابها ونوعية المتهمين فيها والهدف منها، كما أنها في الغالب تكون مقرونة بجرائم أخرى كجرائم التهريب.

نرى أن مجرد استيلاء سيارة بدون إرادة صاحبها ولو بهدف التنزه فيعتبر هذا الفعل سرقة تامة كون الشيء خرج من حيازة صاحبه، أما البحث عن توافر نية التملك مسألة صعبة جدا لأنها تتعلق بأمور باطنية وعلى القاضي الاستعانة بالأدلة وملابسات القضية والمعاینات المقدمة لمعرفة الهدف من السرقة.

<sup>1</sup>) Bouleme Yaici :Ouvrage précité, page.116.

أما الأخذ بفكرة "سرقة الاستعمال" فهي مرفوضة لأن الأخذ بها هذا يعني فتح الباب على مصرعه لفئة الشباب والمراهقين لسرقة السيارات بهدف التنزه أو إشباع نزوة وغيرها من السلوكيات السلبية ثم إرجاع السيارة المسروقة إلى مكانها الأصلي وبعد ذلك يتمسك الشاب السارق بعدم توافر نية التملك فيندم الركن المعنوي و تتعدم معه جريمة السرقة برمتها، لأن المسألة تبقى مرتبطة بناويا الأفراد وبكل صراحة لا يمكننا الاطلاع عليها.

وعليه، الإدانة الجزائية تكون محققة بتوفر الركن المادي والركن المعنوي ويحوز حكم الإدانة قوة الشيء المقضي. وعليه يطبق حكم المادة 15 من الأمر رقم 74-15 فلا يستفيد السائق الضحية سارق المركبة من التعويض بتاتا فيسقط حقه في الضمان. ولا بد أن توجه للمتهم جزائيا جنحة السرقة المركبة بكاملها لإدانته بجنحة سرقة مركبة، أما إذا سرق أجزاء من المركبة مثل الراديو فلا تطبق حكم المادة 15 من الأمر رقم 74/15.

وفي هذه الحالة فيحكم القاضي المدني أو القاضي الجزائي الذي يفصل في الدعوى الجزائية بالتعويض لصالح الضحية وهذا طبقا لحكم المادة 8 من الأمر رقم 74/15 وعبء التعويض يقع على عاتق سارق المركبة (الجاني) وليس المؤمن، ولكن في بعض الأحيان قد توجد علاقة ما بين السارق وصاحب السيارة، بمعنى آخر قد يرخص له صاحب السيارة بسرقة سيارته وقيادتها لسبب ما، فالقاضي الجزائي لا يستطيع الفصل في الدعوى الجزائية مبدئيا إلا بعد الفصل في المسائل الثانوية.

وبالرجوع إلى المادة 4 الفقرة الأولى من الأمر رقم 74/15، تنص على أن إلزامية التأمين، يجب أن يغطي المسؤولية المدنية للمكاتب بالعقد وملك المركبة وكذلك مسؤولية كل شخص آلت إليه بإذن سواء من أجل الحراسة أو قيادة تلك المركبة.

إذن فالمؤمن أصلا هم: المكاتب نفسه (إذا لم يكن هو مالك المركبة)، ومالك المركبة (حتى ولو أبرم عقد التأمين شخص آخر). ومن جهة أخرى، يعد مؤمنا له الحارس والسائق المأذون، الذي فرض لمصلحته (تأمين لحساب الغير)، وهو حل عملي ومبرر<sup>1</sup>.

كما أشرنا سابقا قد يتمسك سائق الضحية (سارق مركبة) بحقه في التعويض وذلك بموجب المادة 4 سالفة الذكر، وفي واقع العملي تثار مسألة إثبات الإذن بعض المشاكل لاسيما فيما يتعلق على عاتق من يقع عليه عبئ إثبات هذا الإذن.

<sup>1</sup> راشد راشد: المرجع السابق، الصفحة 194.



والمقتضى المادة 323 من القانون المدني الجزائري عبء الإثبات يقع على عاتق المدعي (المؤمن له أو الضحية)، وطبقا لقانون التأمين شركة التأمين ملزمة بدفع التعويض عندما يتجسم الضرر - أي بمجرد وقوع حادث المرور - تطبيقا للمادة 2 الفقرة 13 من قانون التأمينات الجزائري، وينشأ هذا الالتزام فور تلقي شركة التأمين نسخة من محضر التحقيق الابتدائي مباشرة من قبل الشرطة القضائية خلال مهلة 10 أيام ابتداء من انتهاء التحقيق تطبيقا للمادة 4 الفقرة 2 من المرسوم رقم 80/53 الصادر في 16/02/1980<sup>1</sup>.

وهذا الالتزام يتمثل في تقديم عرض الوفاء (عرض حقيقي) للمستفيد من التعويض، فللضحية الحق في أن تقبل التعويض المقترح عليها ولها الحق أن ترفضه وتلجأ إلى القضاء، هذا حسب مقتضيات المادة 16 (معدل ومتمم بالقانون رقم 31/88).

وفي حالة عدم تقديم العرض بدفع التعويض من طرف شركة التأمين بحجة أن السائق يعتبر سارقا للمركبة، فيعتبر هذا الأخير هو المدعي ويكون مضطرا إلى اللجوء للقضاء لإثبات ادعائه وذلك بتقديم الرخصة الممنوحة له من طرف المؤمن له.

وقد يكون المكتتب أي من وقع عقد التأمين باسمه، كما يمكن أن يصدر عن المالك، أي الشخص الذي حملت اسمه البطاقة الرمادية للمركبة (La carte grise). لكن عقب البيع، وبالنظر للتأخر في إنشاء البطاقة الرمادية الجديدة، يمكن للمشتري الذي لم يحصل بعد عليها، أن يأذن. في الواقع سارق المركبة يجد صعوبات لإثبات وجود الإذن لأن المشرع الجزائري لم يحدد شكل ولا الشروط الخاصة بالإذن. فقد يصدر في شكل صريح أو ضمني، و غالبا ما يصدر في هذا الشكل ونادرا ما يكون الإذن كتابيا، وتكمن صعوبة الإثبات في حالة صدوره ضمنيا، حيث يصعب التفرقة ما بين الإذن الصحيح والإذن غير الصحيح. ولكن بما أن الأمر يتعلق بواقعة مادية، فيمكن الإثبات بجميع الطرق.

كما يمكن أن ينتج عن ظروف واضحة كوجود صاحب الإذن في السيارة إلى جانب السائق وهذا في الظروف العادية أو حيازة المأذون للمفاتيح والوثائق (البطاقة الرمادية، شهادة التأمين، أو غير ذلك) الخاصة بالمركبة. كما يمكن أن ينتج من قرائن بسيطة مستنتجة خاصة من علاقة موجودة بين المالك أو المكتتب بالحائز كعلاقة القرابة أو علاقة تبعية، ويقع إثبات العكس على من يدعي خلاف ذلك<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> حفيظ عاشور: المرجع السابق، الصفحة 245.

<sup>2</sup> راشد راشد: المرجع السابق، الصفحة 132، 194.

ومن النتائج المترتبة على الإذن غير الصحيح، سقوط حق الضمان ومادام لم يثبت صدور الإذن فإن التأمين لا يغطي الأضرار التي يسببها سارق المركبة للغير باعتبار أنه غير مأذون له بحراسة هذه المركبة كما يتحمل وحده التبعية المالية للمسؤولية، لأنه يفقد لصفة المؤمن له. أما الإذن الصحيح يكسب بمقتضاه الحائز أو السائق صفة المؤمن له أو المكتتب وعليه يلتزم المؤمن بتعويض الأضرار التي سببها السائق للغير<sup>1</sup>. حيث أن قاعدة الأشخاص المرخص لهم بقيادة مركبة ذات محرك أرضي مؤسسة على أساس الاشتراط لمصلحة الغير<sup>2</sup>. وإذا كانت مسألة إثبات الترخيص واضحة نسبياً قد يثار تساؤل عن مجال الترخيص العام، فهل له حدود خاصة إذا تعلق الأمر بالوكلاء؟

من البديهي أن الاحتفاظ المؤمن له بحراسة السيارة يكون بهذا الشكل مسؤولاً ومؤمناً له ولا يثار بشأنه أي إشكال لكن يثار هذا الأخير في حالة ما إذا عهد المالك السيارة لوكيل من أجل سياقتها لمدة محدودة ولمهمة معينة، فهل يستطيع الوكيل أن يستفيد من التعويض في حالة ما إذا أساء استعمال السيارة لمصلحته الشخصية بدون علم المؤمن له؟ بالرجوع إلى أحكام القانون المدني الجزائري في مادته 136و التي تبنت النظرية الموسعة لمدلول علاقة التبعية التي تجعله مسؤولاً حتى وأن كان التصرف التابع خارج السلطة المحددة له. المتبوع هو الذي يعتبر حارس السيارة يسأل عن أعمال تابعه ليس فقط تبعاً لمسؤولية تابعه وإنما أيضاً وفقاً وتبعاً لضمنان تابعه<sup>3</sup>.

وعليه لا يوجد من الناحية القانونية ما يمنع دون التزام المؤمن بتعويض الأضرار التي يحدثها التابع حتى وإن كان ذلك خارج المهام الممنوحة إليه مادام لم يرتكب خطأ من الأخطاء التي تؤثر على تعويضه لاسيما وأن تعويض ضحايا حوادث المرور تلقائي وشامل حسب المادة 8من الأمر رقم 15/74.

كما أن وضعية السارق والسائق الذي تجاوز الإذن الممنوح له من طرف المؤمن له مثلاً مختلفان على الإطلاق ويترتب على هذا القول نتيجتان مختلفتان أي السارق لا يحصل على أي

<sup>1</sup> جديد معراج: المرجع السابق، الصفحة 132، 131.

<sup>2</sup> Caille Catherine : Assurance Automobile, Dalloz, In Encyclopédie Dalloz Civile, Vol 2, (Assurance). 1997.

<sup>3</sup> إبراهيم الدسوقي أبو الليل: الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث المرور، دراسة للضمنان المباشر والضمنان المؤمن وضمنان الدولة لأذى النفس في القانون الكويتي مقارنة بالفقه الإسلامي، الطبعة الأولى، دار ذات السلاسل للطباعة والنشر، الكويت، 1985، الصفحة 211.

تعويض أما الثاني فيعوض كباقي الضحايا أو على الأقل يخفض من تعويضه حسب ما جاء في المادة 15 من الأمر رقم 15/74<sup>1</sup>.

كما يثار تساؤل بخصوص شريك سارق المركبة فهل يطبق عليه نفس حكم المطبق على سائق المركبة؟

نص المشرع الجزائري على الشريك أو العون في المادة 15 من الأمر رقم 15/74 وطبق عليه نفس الحكم المطبق على السائق سارق المركبة أي لا يستفيد مطلقا من التعويض، ولتحديد متى يكون الشريك مساهما في جريمة سرقة المركبة وليس هو الفاعل الأصلي نرجع إلى قانون العقوبات الذي وضع هذه المسألة. ونص على فئة الأعوان في المادة 42 من قانون العقوبات أما الفاعل الأصلي ونص عليه في المادة 41 من نفس القانون، متأثرا بنظرية المساهمة الجنائية التي تقوم على تعاون نشاط عدة أشخاص لارتكاب جريمة واحدة كأن يتوجه عدة أشخاص لسرقة سيارة مثلا.

في الحالات التي يتعدد فيها المساهمون في الجريمة، تقوم بينهم وحدة مادية هي إتيان نشاط لتحقيق نتيجة إجرامية واحدة، كما يتوافر بينهم وحدة معنوية قوامها اتحاد الإرادات بين المساهمين.

ومع قيام وحدة الجريمة يتوافر عنصر المساهمة الجنائية، المادي، والمعنوي<sup>2</sup>. ولقد عرف المشرع الجزائري الفاعل في المادة 41 من قانون العقوبات الجزائري: "يعتبر فاعلا كل من ساهم مساهمة مباشرة في تنفيذ الجريمة....." وعرف الشريك في المادة 42 من قانون العقوبات الجزائري: "يعتبر شريكا في الجريمة من لم يشترك اشتراكا مباشرا.....".

يبدو أن المشرع الجزائري أخذ بمعيار السبب إذ يعد الفاعل الأصلي كل من ساهم مساهمة مباشرة في تنفيذ الجريمة، فإذا ثبت أن دور الجاني في خطة تنفيذ الجريمة ذو أهمية وأن يكون في مسرح الجريمة- أي مكان مناسب يتيح للجاني تنفيذ دوره في الخطة الإجرامية المرسومة- فيعتبر هذا الجاني هو الفاعل الأصلي لأنه أخذ الحصة المباشرة في تنفيذ الجريمة.

<sup>1</sup>) Boualeme Yaici : Ouvrage précité, page.118.

<sup>2</sup> عادل قورة: المرجع السابق، الصفحة 127.

أما الشريك فهو من يأخذ حصة غير مباشرة في تنفيذ الجريمة أي دوره يكون غير مباشر ولكنه قدم يد المساعدة للجاني لارتكاب جريمته بكافة الطرق مع علمه بذلك مثال عن ذلك إعطاء للجاني سيارته لنقل المسروقات فيها.

في مجال الجرائم هذه التفارقة لا تثير أية صعوبات، أما في جنحة سرقة المركبات فمن الصعب تحديد الفاعل الأصلي والشريك أو المساهم لأنهما يكونا بداخل السيارة في نفس الوقت وبالتالي فهما فاعلا أصليان، إذن لا مجال للتفرقة بين الشخص الذي يقود السيارة على أساس أنه سارق المركبة وبالتالي هو الفاعل الأصلي أما الشخص الذي يجلس بجانبه مع علمه بالجريمة فهو الشريك.

وتتعد هذه التفارقة بالفعل إذا رجعنا إلى المادة 15 من الأمر رقم 15/74، فالعقوبة المدنية التي نصت عليها تطبق على السائق سارق المركبة وشريكه على حد سواء متى كنا أمام جنحة السرقة، على العكس تظهر أهمية هذه التفارقة في مجال الإدانة الجزائية بحيث يستقل كل من الفاعل أو الشريك بالظروف المخففة أو المشددة الخاصة به، بل عاقب الشريك بالتحريض حتى لو عدل من كان ينوي ارتكاب الجريمة بإرادته وحدها وهذا طبقا لحكم المادة 46 من قانون العقوبات الجزائري.

هذا ويقع تساؤل، عادة، حول الفاعل المعنوي. قد يدفع شخص، آخر عديم الأهلية كالمجنون أو الصغير غير المميز إلى ارتكاب جنحة سرقة السيارات فيقوم هذا الأخير بارتكابها. فالجاني بدل أن يرتكب الجريمة بنفسه سخر غيره لارتكابها واستعمل هذا المجنون مثلا كما لو استعمل آلة لتنفيذ جريمته.

وقد ثار جدل فقهي حول التشريعات التي لم تتضمن نصا بحكم هذه الحالة - عن مدى مسؤولية هذا الشخص الذي سخر غيره في ارتكاب الجريمة وأطلق عليه اسم "الفاعل المعنوي" غير أن المشرع الجزائري اعتبر الفاعل المعنوي مسؤولا عن الجريمة التي ارتكبها الشخص المسخر وهذا حسب ما نصت عليه المادة 45 من قانون العقوبات الجزائري<sup>1</sup>.

وقد يتمسك السارق (الفاعل الأصلي) بأنه كان في حالة جنون متقطع وقت ارتكاب الجريمة وأن المساهم كان سليم العقل لكي لا تطبق عليه العقوبة الجزائية وفي نفس الوقت العقوبة المدنية ويستفيد بذلك من التعويض بصفته ضحية حادث مرور.

<sup>1</sup> عادل قورة: المرجع السابق، الصفحة 134.

في مثل هذه الحالة السلطة التقديرية تعود للقاضي الجزائري فهو الوحيد الذي يحدد مدى صحة إدعاء السائق سارق السيارة وذلك بالاستعانة بالمختصين في الأمراض العقلية، ولا يستطيع القاضي الفصل في الدعوى المدنية إلى حين صدور حكم قضائي حائز لقوة الشيء المقضي فيه بالإدانة.

ولصدور حكم الإدانة الجزائية في حق الشريك لا بد أن يكون هذا الأخير عالما بالنشاط الإجرامي للفاعل، وأن يقصد بفعله التداخل في نشاط الفاعل لارتكاب الجريمة بمعنى آخر إدراك المساهم للمساعدة المقدمة "القصد الخاص" أي أن تكون مساهمته عمدية.

وتجدر الإشارة بأن نظرية المساهمة الجنائية ليس لها دور فعال في مجال تعويض ضحايا حوادث المرور إلا إذا كان للعون مكانة في السيارة المسروقة، وتعرض في نفس الوقت لحادث مرور وأصيب بأضرار جسمية، فالشريك لا يستطيع الحصول على التعويض إلا بعد صدور حكم جزائي ببراءته.

خلاصة القول العقوبة المدنية المنصوص عليها في المادة 15 من الأمر رقم 74/ 15 تطبق على كل من السائق المضروب (سارق المركبة) والشريك حتى ولو لم تكون لهذا الأخير السيطرة الفعلية على مقود السيارة ولم يكن هو المتسبب في الحادث، وعليه يسقط حقهما في التعويض. وحسن ما فعل المشرع الجزائري حينما كان صارما بخصوص السائق سارق المركبة وشركائه ويعتبر هذا الحكم جد منطقي بحيث يساهم في رقابة الطريق والقضاء على كل أشكال خطر السرقة لأن سرقة السيارات أصبحت من المخاطر المتعددة والمتكررة في الجزائر وفي كثير من الأحيان تلحق هذه الظاهرة كثير من الأذى والأضرار بالمجتمع هذا زيادة على الإضرار بأصحاب السيارات المسروقة ويجب الإشارة بأن السيارات المسروقة يمكن أن تستخدم في أغراض إجرامية كثيرة ووخيمة العواقب مثل الإرهاب والاختطاف ونقل المسروقات ونقل المخدرات.

## 2- النتائج المترتبة على الإدانة الجزائية

إذا كانت السيارة المؤمن عليها قد وقعت سرقتها من صاحبها وأن قائد السيارة السارق قد ارتكب خطأ ينتج عنه إصابته بضرر كبير وعجز جسماني يبلغ لم يصل إلى 66% فإن هذا السائق والمساهمين معه في السرقة إذا أصابهم ضرر لا يحق لأحدهم أن يطالب بالتعويض ولكن إذا كانت الإصابة قد أدت إلى الوفاة فإن ذوي الحقوق لا يحرمون من التعويض وهذا طبقا

للمادة 15 من الأمر رقم 15/74، ولا تسري أحكام هذه المادة على الأشخاص المنقولين الذين لم يساهموا في السرقة أو ذوي حقوقهم.

ولكن بعد صدور المرسومين 34/80 و 37/80<sup>1</sup> تم توسيع تطبيق المادتين 15، 14 من الأمر يستفيد السائق في حالة السكر أو السائق السارق في حالة تجاوز نسبة العجز النسبي 66% أما في حالة وفاته يعرض ذوي حقوقه<sup>2</sup>. وهنا يتدخل صندوق ضمان السيارات بالتعويضات عندما تتوفر الحالات التي تستلزم تدخله والمحددة قانوناً<sup>3</sup>.

أما بالنسبة للغير فإن الضمان يغطي الأضرار الجسمانية التي تلحق بهم مهما كانت نسبة عجزهم، كما لا يلتزم المؤمن بتعويض الأضرار التي يتسبب فيها السائق الذي لا يحمل رخصة<sup>4</sup> القيادة أو السائق الذي لا يكون وقت الحادث بالغا السن المطلوب للقيادة ماعدا حالة السرقة أو استعمال السيارة دون علم المؤمن له.

وإلى جانب الحالات التي سبق ذكرها التي تؤدي إلى سقوط حق الضمان نتيجة أخطاء جسيمة يرتكبها السائق، والمعاقب عليها قانونياً. تضمنت المادة 5 من المرسوم التطبيقي رقم 34/80 حالات أخرى وهي كالتالي:

- الحالة التي يضبط فيها السائق أو مالك المركبة أنه وقت الحادث كان ينقل أشخاصاً (بدون عوض)، وليس له إذن قانوني مسبق تلحق بهؤلاء الأشخاص أضرار جسمانية.

- الحالة التي يحكم فيها على السائق أو المالك بأنه وقت الحادث كان ينقل أشخاصاً أو بضائعاً غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان المحددة في النصوص القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل.

سوف نتعرض لهذه الحالات في الفرع الرابع، نتطرق (الأول) حالة السائق الذي يتولى نقل الأشخاص (بدون عوض)، (ثانياً) حالة السائق الذي يتولى نقل الأشخاص أو الأشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان.

<sup>1</sup> الجريدة الرسمية، العدد 08 الصادر بتاريخ 19/02/1980.

<sup>2</sup> زرقيط سفيان: المرجع السابق، الصفحة 19.

<sup>3</sup> ملف رقم 197316 قرار بتاريخ 02/03/1999 عن غرفة الجناح والمخالفات والذي جاء في أحد حيثياته: "إن إدخال الصندوق الخاص بالتعويضات يتطلب قواعد إجرائية بموجب المادة 30 من الأمر رقم 15/74 وأنه لا يعتبر ضامناً لا المتهم ولا المسؤول المدني."

<sup>4</sup> قرار صادر بتاريخ 03/08/1987 عن الغرفة الجنائية الثانية تحت رقم 99 والذي جاء فيه: "لما كان مرتكب حادث المرور قاصراً ولا يحمل رخصة القيادة، تعين لاستدعاء الصندوق كطرف في النزاع وتطبيق المادة 7 من الأمر رقم 15/74."

الفرع الرابع: المخالفات التي نصت عليها المادة 5من الأمر رقم 74-15.

أولاً) حالة السائق الذي يتولى نقل الأشخاص (بدون عوض) دون الحصول على الرخصة:

تنص المادة 5من نفس المرسوم: "يسقط الحق في الضمان....."

2- عن السائق و/أو المالك لنقله وقت الحادث أشخاصا بدون عوض، ولا إذن مسبق قانوني

فيما إذا لحقت بهؤلاء الأشخاص أضرار جسمانية"

Art5/2 : « Le conducteur et/ou propriétaire, : أما نص المادة باللغة الفرنسية هو كالتالي: « Le conducteur et/ou propriétaire, pour avoir au moment du sinistre, transporté des personnes à titre **onéreux** sous l'autorisation préalable réglementaire, dans le cas où ces personnes ont subi des dommages corporels ».

الفرنسي، ففي النص العربي استعمل المشرع الجزائري عبارة **بدون عوض**، أما في النص الفرنسي توجد عبارة **بعوض onéreux**.

وأمام هذا التعارض ما بين النصين فأين نص يعمل به؟

يبدو أن النص الفرنسي هو الصحيح لأن المادة 5من نفس المرسوم تتكلم عن السائق الذي يريد ممارسة نشاط نقل الأشخاص فبديهيًا يكون بعوض. إذن هناك خطأ في الترجمة، وإن كانت المادة 3من الدستور الجزائري أعطت الأولوية للنص المحرر باللغة العربية واعتبرت اللغة العربية هي اللغة الرسمية، ويجب على القاضي أن يمتنع عن أية مناقشة التي يمكن أن تثير هذه المسألة.

ونفس العبارة موجودة في النصوص المتضمنة والمنظمة لعقد التأمين لاسيما الدليل الصادر عن الشركة الوطنية للتأمين إذ استعمل عبارة بعوض وليس بدون عوض في مادته 49: "السائق و/أو المالك، بسبب نقله وقت وقوع الحادث لأشخاص **بمقابل** دون ترخيص قانوني مسبق،..."<sup>1</sup>. وعليه فنية المشرع كانت تتجه إلى معاقبة كل سائق أو مالك الذي يخالف النصوص القانونية المتعلقة بنقل الأشخاص والتي تفرض على الراغبين في ممارسة هذا النشاط أن يكونوا قد تحصلوا على إذن مسبق قانوني من الهيئات العمومية المختصة، وعليه فلا بد من الرجوع إلى النص بصيغته الفرنسية والأخذ به بعين الاعتبار لأنه ساعد على تحديد معنى النص والكشف عن طبيعة الخطأ.

<sup>1</sup> المادة 49من عقد التأمين، الشركة الوطنية للتأمين "السيارات" (الشروط العامة لعقد التأمين)، الصفحة 24.

على المشرع الجزائري أن يعيد صياغة المادة 5 من نفس المرسوم على النحو التالي: "يسقط الضمان....."

2- عن السائق و/أو المالك لنقله وقت الحادث أشخاصا **بعوض**، ولا إذن مسبق قانوني فيما إذا لحقت بهؤلاء الأشخاص أضرار جسمية".

لتطبيق نص المادة 5 الفقرة 2 من المرسوم رقم 34/80 و بالتالي تطبيق سقوط حق الضمان يجب أن تتوفر مجموعة من الشروط (أ) ثم تحديد النتائج المترتبة عن هذه الشروط (ب).

(أ): شروط السقوط الحق في الضمان (التعويض)

تتضمن المادة 2/5 من نفس المرسوم مجموعة من الشروط لتطبيقها:

1- أن يتولى السائق نقل أشخاص بعوض.

2- عدم حصول السائق على إذن قانوني لنقل أشخاص.

3- إصابة السائق بأضرار جسمية أثناء الحادث.

4- أن يتولى السائق نقل أشخاص بعوض

يلاحظ أن المشرع ميز في المادة 2/5 سالفه الذكر ما بين السائق والمالك الذي يتولى نقل

الأشخاص بعوض أو بدون عوض فلماذا هذا التمييز؟

للإجابة عن هذا السؤال لابد أن نفرق ما بين السائق حسن النية والسائق سيء النية، فالسائق الذي يقوم بنقل أشخاص بدون عوض يكون حسن النية وعدم رغبته في مخالفة النصوص التنظيمية المعمول بها لنقل الأشخاص، لأنه يقوم بهذا العمل من باب التطوع والخير فقط. أما السائق الذي يتولى نقل الأشخاص بعوض (Le clandestin) يعتبر سيء النية فبتصرفه هذا قد خالف النصوص القانونية التي تحدد شروط نقل الأشخاص عبر المسالك بعوض.

ويجب الإشارة هنا أنه مسألة التمييز بين نقل أشخاص بعوض أو بدون عوض تنحصر فقط في السائق الذي يتولى عملية النقل، وذلك من أجل تطبيق نص المادة 2/5 من المرسوم رقم 34/80، ولا يتعدى تطبيق حكم المادة إلى التمييز ما بين الأشخاص المنقولين بمقابل أو بالمجان لأن نظام التأمين الإجباري للسيارات يغطي الأضرار التي تصيب جميع ركاب السيارات سواء تم نقلهم بالمقابل أو بالمجان وهذا تطبيقا لحكم المادة 8 من الأمر رقم 15/74.



وتتضمن مظلة التأمين الراكب بالمجان في نطاق ضمان التأمين، ويستوي في ذلك الراكب على سبيل المجاملة أو الراكب الذي يتم نقله لمصلحة أدبية أو مادية للسائق ولو لم يحصل منه على مقابل أي أجر نقدي<sup>1</sup>.

ومثال عن ذلك: سائق يأخذ معه مسافرا في سيارته ليخلفه في السياقة أثناء قطع الطريق أو أخذ مسافر في السيارة لإرشاد صاحبها أثناء الطريق، أخذ رجل أعمال لزبون له في سيارته لزيارة عقار معروض للبيع.

وأصل السائق هو الذي يتولى نقل أشخاص بعوض وبدون إذن قانوني ولاسيما إذا كان السائق هو المالك، لكن إذا حدث وأن كان السائق يختلف على المالك مثل حالة الابن السائق والأب المالك فإن سقوط الحق في التعويض يسري في حق السائق والمالك معا بشرط أن يكون للمالك مكانة في السيارة أي بداخلها وتعرض في نفس الوقت إلى أضرار جسمية أثناء الحادث ولهذا أدرج المشرع العبارة التالية "السائق و/أو المالك" في المادة 2/5 من نفس المرسوم.

خلاصة القول متى خالف السائق أو المالك النصوص القانونية التي تحدد شروط نقل الأشخاص عبر المسالك بعوض فنكون أمام تحقق الشرط الأول المنصوص عليه في المادة 2/5 من نفس المرسوم وهذا لا يعني حرمانه من التعويض، فلا بد من إضافة شرط آخر منصوص عليه في المادة سالفة الذكر ومتمثل في عدم حصول السائق على إذن قانوني لنقل الأشخاص.

## 2- عدم حصول السائق على إذن قانوني لنقل الأشخاص

لكي نطبق نص المادة 2/5 من المرسوم رقم 43/80 فلا بد أن يتحقق الشرط الثاني والمتمثل في نقل الأشخاص بعوض وبدون إذن مسبق قانوني ممنوح من طرف الهيئات العمومية. ولكن ما هي الشروط التي يجب أن تتوفر في السائق أو المالك لنقل الأشخاص في إطار قانوني؟

بالرجوع إلى قانون رقم 13/01 مؤرخ في 07 أوت 2001 يتضمن توجيه النقل بري وتنظيمه لاسيما القسم الثالث المعنون نقل الأشخاص عبر الطرق<sup>2</sup>.

والمنشور رقم 35 المؤرخ في 28/01/2001 (الذي يتضمن تحديد كفاءات تطبيق الأحكام المتعلقة بشروط ممارسة أنشطة نقل المسافرين والبضائع عبر الطرق) وذلك في مادته 2/4-

<sup>1</sup> محمد حسين منصور: المرجع السابق، الصفحة 226.  
<sup>2</sup> الجريدة الرسمية العدد 44 لسنة 2001، الصفحة 5.

1 التي تنص على ما يلي: "تخضع ممارسة نشاط النقل العمومي للمسافرين عبر الطرق إلى رخصة وفقا للشروط التالية:

إيداع على مستوى مديرية النقل الولاية ملف يتضمن الوثائق التالية:

- طلب خطي

- نسخة أو نسخ واضحة للبطاقة أو البطاقات الرمادية أو وصل الإيداع مصادق عليها.

- نسخة أو نسخ واضحة لدفتر أو دفاتر الصيانة سارية المفعول مصادق عليها.

- نسخة أو نسخ من عقد أو عقود الإيجار المؤقتة دون السائق لمدة تساوي أو تفوق سنة (في حالة استئجار عربية أو عربات).

- قائمة المستخدمين على متن العربة ووثائق إثبات حسن سيرتهم وتأهيلهم المهني (رخصة السياقة، شهادة السوابق العدلية).

- شهادة التأمين.

- نسخة مصادق عليها من عقد توثيقي لتأسيس الشركة (في حالة الأشخاص المعنوية).

- إثبات الإقامة أو المقر الاجتماعي.

- حيازة وسائل نقل عن طريق الملكية أو الإيجار متلائمة مع نوعية الخط المطلوب.

- أن يكون الخط المطلوب مسجلا ضمن مخططات النقل الوطنية.

بالرجوع إلى قانون رقم 03/01 المذكور سابقا والمرسوم التنفيذي رقم 415/04 المحدد بشروط تسليم رخصة ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرق فتخضع ممارسة نشاط النقل العمومي للمسافرين عبر الطرق إلى رخصة مسلمة وفقا للشروط المحددة بموجب هذا القانون وكذلك الأمر بالنسبة لرخصة الاستغلال لخدمة نقل العمال للحساب الخاص و المنصوص عليه في المادة 26 من قانون 13/01، كذلك الحكم بالنسبة لرخصة الاستغلال لخدمة نقل العمال من طرف المتعامل للنقل العمومي، والترخيص لنقل الطلبة، وكذلك الترخيص لاستغلال خدمة النقل الحضري المادة 32 من قانون رقم 13/01.

وعليه فكل نوع من أنواع النقل يتضمن بالضرورة الخضوع إلى إجراءات إدارية سابقة تحدها

مديرية النقل من أجل ممارسة نقل الأشخاص عبر الطرقات.

وعليه لكي تطبق الجزاء المدني على السائق الضحية (الذي تولى نقل الأشخاص بدون رخصة) النصوص عليه في المادة 5 من المرسوم رقم 34/80، فعلى السلطات المعنية إثبات عدم تسليمها للسائق الضحية رخصة الاستغلال وذلك وقت الحادث<sup>1</sup>.

أما إذا كان عدم الحصول على إذن أو رخصة الاستغلال قبل الحادث فلا يتصور تطبيق سقوط الحق في التعويض، إذ يستبعد هذه الأخيرة لفتح المجال أمام مخالفة من الدرجة الثالثة و المنصوص عليها في المادة 29<sup>2</sup> و التي تكمن في ممارسة نقل أشخاص دون تسجيل أو اعتماد ضروري، أما بالنسبة للعقوبة فتتمثل في عقوبة إدارية ومنصوص عليها في المادتين 30 و31 من قانون المشار إليه أعلاه<sup>3</sup>.

إضافة إلى الشرطان السابقان أضاف المشرع الجزائري شرط ثالث و متمثل في إلحاق أضرار جسمانية أثناء الحادث بالسائق المضرور.

### 3- إصابة السائق بأضرار جسمانية أثناء الحادث

لكي تطبق نص المادة 2/5 من نفس المرسوم، لا بد من أن يصاب السائق الضحية الذي يتولى نقل أشخاص بعوض و بدون إذن مسبق بأضرار جسمانية لكي يسقط حقه في التعويض ويجب الإشارة هنا أن سقوط الحق في التعويض يمتد حتى ولو لم يكن السائق هو المسؤول أو المتسبب في الحادث، فلا يمكن أن يكون السائق مستفيد من التأمين على مسؤولية السيارة من أجل الحصول على التعويض عن الأضرار الجسدية<sup>4</sup>.

ولابد من صدور حكم حائز لقوة الشيء المقضي به ضد السائق أو المالك المتضرر بإدانته بنقل أشخاص بعوض وبدون ترخيص قانوني مسبق، وفي نهاية الأمر تبقى السلطة التقديرية للقاضي لتقييم مدى توافر شروط المادة 2/5 لكي تكون حجة على السائق من خلال تطبيق العقوبة المدنية و المتمثلة في سقوط حق الضمان.

<sup>1</sup> زرقيط سفيان: الاستثناءات الواردة على التعويض العام والتلقائي في حوادث المرور، مديرية الدراسات القانونية والوثائق، نشرة القضاة، العدد 57، 2008، الصفحة 162.

<sup>2</sup> نص المادة 29: "تشكل مخالفات هذا النظام مما يأتي ويعاقب عليها بعقوبة إدارية منصوص عليها في المادة 30 أدناه... 3- مخالفة من درجة الثالثة ممارسة نقل المسافرين العمومي من دون تسجيل أو اعتماد ضروري."

<sup>3</sup> نص المادة 30: "يعاقب على المخالفات من الدرجة الثالثة النصوص عليها في المادة 29 أعلاه بإيقاف العربة لمدة 45 يوما أو السحب المؤقت لرخصة لمدة قد تصل إلى ثلاث أشهر ويتم السحب المؤقت من طرف الوالي بناء على رأي لجنة العقوبات الإدارية."

-وفي حالة العود التي تلي النطق بالعقوبة السابقة يتم السحب النهائي من طرف الوزير المكلف بالنقل باقتراح الوالي المختص إقليميا."

نص المادة 31: "يجب أن تكون العقوبات عن المخالفات من الدرجة الثالثة موضوع نشر واسع بإرسال نسخة من المحضر إلى وزارة النقل، مديريةية النقل البري وإلى كافة مديريات النقل الولائية التي تعد قوائم قصد التعرف على العائدين."

<sup>4</sup> Albert Calvaut : Les grands principes des assurances, édition Delmas, 1997., page.273.

وإذا ما تحققت جميع الشروط المنصوص عليها في المادة 2/5 من نفس المرسوم مع صدور الحكم بإدانة السائق الضحية الذي نقل أشخاص بعوض وبدون إذن مسبق قانوني، فيترتب عليها نتائج معينة نتطرق إليها فيما يلي.

(ب): نتائج المترتبة على تحقق الشروط

في حالة تحقق الشروط سالفة الذكر يسقط الحق في الضمان بالنسبة للسائق والذي يتولى نقل الأشخاص بعوض وبدون ترخيص مسبق، فسوف يتعرض لعقوبة مدنية المنصوص عليها في المادة 2/5 من نفس المرسوم، وعليه فلا تشمل مظلّة التأمين ويسقط حقه في التعويض تلقائياً ويمتد هذا الحرمان حتى إلى المالك إذا كان متواجداً داخل السيارة وقت الحادث.

ولا يسري هذا السقوط في حالة تعرض السائق الضحية أو المالك الذي نقل أشخاص بعوض وبدون ترخيص مسبق قانوني إلى عجز دائم جزئي يصل نسبته إلى 66% أو أكثر باعتبار هذه النسبة معادلة للوفاة، كما لا يطبق حكم المادة على ذوي حقوقه في حالة وفاته.

قد يتولى السائق نقل أشخاص أو أشياء وفي بعض الأحيان تكون خطيرة على أرواح مستعملي الطرق في ظروف مخالفة للقانون أي لا تتماشى مع شروط المحافظة على الأمان. فما هو حكم هذا السائق إذا ما تعرض لأضرار جسمانية بسبب حادث المرور فهل يستفيد من التعويض أم لا؟

سوف نجيب على هذا السؤال فيما يلي:

ثانياً: السائق الذي يتولى نقل الأشخاص أو الأشياء غير المطابقة لشروط المحافظة على

الأمان

لقد حددت المادة 3/5 من نفس المرسوم<sup>1</sup> حالة من حالات التي تؤدي إلى سقوط حق الضمان على السائق الضحية، وهذه الحالة تتمثل في السائق أو المالك الذي يحكم عليه وقت الحادث لنقله أشخاصاً أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان المحددة في الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري العمل بها، ولكي يحرم السائق الضحية من التعويض في هذه الحالة فلا بد من توافر شروط منصوص عليها في المادة أعلاه. ما هي هذه الشروط؟

**1: شروط تطبيق سقوط حق الضمان**

سوف نحاول في هذا الجزئية تحديد الشروط التي من خلالها لا يستفيد السائق الضحية من التعويض أن يتولى السائق نقل الأشخاص أو الأشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على

<sup>1</sup> بن عبيدة عبد الحفيظ: المرجع السابق، الصفحة 38.

الأمان (أولاً)، إصابة السائق بأضرار جسمانية أثناء الحادث (ثانياً) ولكي تتحقق هذه الشروط تحقق نتائجاً في حق السائق الضحية يجب من الناحية العملية صدور حكم جزائي قطعي بإذنته (ثالثاً).

أولاً- أن يتولى السائق نقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان تخضع العقود في القوانين الحديثة لمبدأ حسن النية أو الثقة المتبادلة بين المتعاقدين<sup>1</sup>، ومقتضى ذلك أنه يجب تنفيذ العقد طبقاً لما اشتمل عليه وبطريقة تتفق مع ما يوجبه حسن النية طبقاً للمادة 107 من القانون المدني الجزائري، وفي تفسير العقود لا يجوز الوقوف عند المعنى الحرفي للألفاظ، بل يجب أن يراعى في تفسيرها ما ينبغي أن يتوافر من أمانة وثقة بين المتعاقدين وفقاً للعرف الجاري في المعاملات (المادة 2/111 من القانون المدني الجزائري).

وإذا كان هذا المبدأ يصدق بطبيعة الحال على العقود التأمينية، إلا أنه يقصد بها في نطاق إبرامها وتنفيذها إبراز معنى خاصاً لحسن النية<sup>2</sup>، ذلك أن المؤمن يعتمد بصفة أساسية على حسن نية المؤمن في التعاقد والثقة التي يمنحها له، فهو يؤسس تعاقدته على التزام المؤمن له بالإدلاء بالبيانات والمعلومات التي تكشف عن حقيقة الخطر المؤمن منه، وكذلك في التزامه أثناء سريان العقد باتخاذ كافة الإحتياطات لمنع وقوع الخطر والحد من آثاره إذا ما تحقق فعلاً.

لذلك أخضع المشرع المؤمن له لجزاءات قد تخرج عما هو معروف في القواعد العامة، وقد يصل الجزاء إلى سقوط حق المؤمن له في التعويض إذا أخل بالتزاماته الناشئة عن وقوع الكارثة. وعليه فإن التأمين عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور لا تغطي الأضرار التي تصيب السائق أو المالك والناجئة عن نقل الأشخاص أو الأشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان وهذا تطبيق لنص المادة 4/15 من الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات.

وهذه الشروط يمكن تحديدها بموجب بنود العقد أو بموجب تشريع خاص، ولكن السؤال الذي يطرح ما هي شروط المحافظة على الأمان والمحددة في النصوص القانونية والتنظيمية الجاري العمل بها في مجال نقل الأشخاص أو الأشياء؟

للإجابة عن هذا السؤال لا بد من الرجوع إلى النصوص التي تنظم حالات نقل الأشخاص أو الأشياء لاستنباط شروط المحافظة على الأمان من جهة و من جهة أخرى قانون 01/14 الذي يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

<sup>1</sup> فتحي عبد الرحيم عبد الله: التأمين (قواعده، أسسه الفنية، والمبادئ العامة لعقد التأمين)، منشأة المعارف، مصر، 2001، الصفحة 202.

<sup>2</sup> فتحي عبد الرحيم: نفس المرجع، ص 202.

والملاحظ أن المركبة المعدة لنقل الأشياء لا يسوغ اعتبارها من المركبات المعدة لنقل الركاب حتى في حدود الركاب المسموح بهما وإنما أبيض لها نقل الركاب استثناء باعتبار ذلك لازماً لخدمة الغرض الأصلي المخصصة له المركبة وهو نقل الأشياء، ويغطي التأمين الإجباري الركاب ما لم يشملهما التأمين الاجتماعي المتعلق بإصابات العمل.

ويجدر التذكير بأن شروط المحافظة على الأمان كثيرة ومتنوعة، نذكر أهمها:  
أ) تجهيزات المركبة:

بمقتضى المادة 12<sup>1</sup>، كل مركبة ذات محرك أرضي تسير على الطريق العمومي تخضع لفحص تقني تقوم به المصالح المختصة بذلك بهدف التأكد من أنها صالحة للسير، و من صيانتها، ومن وضع الإشارة الموافق عليها ويجب أن تكون مجهزة بما يلي:

- علب الإسعاف الأولية الاستعجالية.

- مطفاً حريق أو عدة مطافئ تكون صالحة للاستعمال.

- مثلث الإشارة (المعطل).

وتجدد هذه العملية أي الفحص التقني كل ستة أشهر على حساب الناقل.

ب) نقل الأشخاص:

يجب أن يتم نقل الأشخاص داخل المركبة وإذا تم نقلهم خارجها على سبيل المثال على سقفها أو على الدرجة المخصصة للصعود أو الهبوط يسقط الحق في الضمان، ونفس الحكم يطبق على الجرارات التي تخرق شروط الأمان إذا نقل الجرار عدداً من الأشخاص يفوق عدد الأماكن التي حددها صانعها، مهما كان عمر الراكب.

وفيما يتعلق بالآليات ذات العجلتين أو ثلاث عجلات، الأصل لا يركب إلا راكب واحد، وأما بالنسبة للمقطورات وشبه المقطورات فيجب أن تكون معدة أصلاً من قبل الصانع للنقل، وإذا كانت كذلك فلا يجوز نقل الركاب إلا بداخلها<sup>2</sup>.

ج) طرق أو كفاءات الاستغلال:

<sup>1</sup> المادة 12 من النظام النموذجي لاستغلال خدمات نقل المسافرين العمومي البري، القسم، "قواعد وضع العربات في السير المستعملة في نقل المسافرين العمومي البري".

<sup>2</sup> راشد راشد: المرجع السابق، الصفحة 207.

يجب على الناقل إبرام عقد التأمين ضد أخطار المسؤولية المتعلقة بسير المركبة والخدمات التي يقدمها إلى المسافرين، إذن يلتزم الناقل باحترام نظام شرطة محطات النقل البري والمحطات الحضرية<sup>1</sup> إلى جانب هذه الالتزامات المذكورة أعلاه، فيمكن إضافة شروط أخرى في هذا المنوال:

- عدم نقل بضائع أكثر من حمولة المخصصة لنقل البضائع.

- عدم نقل أشخاص في مركبات المخصصة لنقل البضائع

- التزام بالمسار المحدد من طرف السلطات بالنسبة لنقل البضائع أو أشخاص.

وخلاصة القول يمكن جمع معظم المخالفات المستوحاة من الجانب العملي والتي تؤدي في

نفس الوقت لمخالفة شروط المحافظة على الأمان.

1- الوقوف في غير الأماكن المحددة بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص.

2- تجاوز السرعة المحددة لهذه المركبات.

3- الركاب الواقفون الزائدون عن العدد المسموح به، هذه الظاهرة جد متفشية في الجزائر.

4- الحمولة الخطرة أو الغير موثقة الرباط، هذه الظاهرة تسببت في كثير من الأحيان في وقوع

حوادث خطيرة جدا.

5- استخدام المركبة في غير الغرض الموضح في دفتر ترخيصها، ومن هذه المخالفات نقل

مواد الخطيرة على المركبة المؤمن عليها حيث أن من شأن نقل هذه المواد مضاعفة الأضرار

الناجمة عن حوادث المرور، ولما كان التزام المؤمن بضمان وتعويض الأضرار الناجمة عن

حوادث المرور مرتبط بالالتزام المؤمن له بدفع قسط التأمين المستحق، وبما أن هذا القسط مرتبط

بعدة اعتبارات منها الغرض المخصص لاستعمال السيارة لذلك يتعين على المؤمن له التقيد

باستعمال السيارة في الغرض المحدد لها والمشير إليه بدفتر ترخيصها<sup>2</sup>.

و لهذا السبب حرص المشرع الفرنسي على ضرورة حماية المضرور مما أدى به إلى تغطية

تأمين تلك المخاطر، إلا أنه نظرا للطبيعة الخاصة للمخاطر المذكورة، أخرجها المشرع الفرنسي من

نطاق التأمين الإلزامي وطبق عليها نوعا آخر من التأمين الملزم<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> من المواد 7 إلى 12 من النظام النموذجي لاستغلال خدمات نقل المسافرين العمومي البري.

<sup>2</sup> إبراهيم الدسوقي أبو الليل: الملتمزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث المرور، المرجع السابق، الصفحة 253.

<sup>3</sup> Yvonne Lambert-Faivre : Assurance des entreprise, 2<sup>ème</sup> édition., Dalloz, sans date numéro 653et 718.

ولقد تبني المشرع الجزائري نفس الموقف في المادة 4 من المرسوم التطبيقي رقم 34/80 واعتبر تلك المخاطر غير قابلة للضمان وبالتالي هي استثناءات تنطبق على ضمانات المسؤولية المدنية، ما لم يكن اتفاق يخالف ذلك (المواد 93 إلى 41 من الأمر رقم 07/95) ويترتب عن ذلك أن السائق الذي يتولى نقل مواد خطيرة كالمواد سريعة الاشتعال على متن مركبة يكون مخالفا لشروط المحافظة على الأمان، لأن هذه المواد تخضع لقد تأمين خاص، وترخيص من جانب سلطات مختصة من أجل ضمانه<sup>1</sup>.

و لكي نطبق العقوبة المدنية المنصوص عليها في المادة 3/5، لا بد أن يخالف السائق هذا الشرط وقت وقوع الحادث أما إذا كان المخالفة ارتكبت قبل وقوع الحادث، فيعتبر السائق قد ارتكب مخالفة من الدرجة الثانية المنصوص عليها في المادة 29 من النظام النموذجي لاستغلال خدمات نقل المسافرين العمومي البري والمعاقب عليها بعقوبة إدارية وفقا لنص المادة 2/30 من نفس النظام حيث تنص: "يعاقب على المخالفات من الدرجة الثانية المنصوص عليها في المادة 29 أعلاه بالتوقيف في المستودع لمدة تتراوح عن 16 إلى 30 يوما".

لتطبيق المادة 3/5 من نفس المرسوم فلا بد أن يتعرض السائق لحادث مرور أثناء مخالفته لشروط المحافظة على الأمان، وهذه العنصر يشكل لنا الشرط الثاني.

#### ثانيا: إصابة السائق بأضرار جسمية أثناء الحادث

من خلال نص المادة 3/5 من نفس المرسوم لا يظهر هذا الشرط ولكن يعتبر ضروريا لتطبيق حكمها، إذ لا تمكن التصور تطبيق هذه المادة على السائق الذي لم يتعرض لحادث المرور على رغم مخالفته لشروط المحافظة على الأمان، وعليه لا يستفيد الضحية السائق من التعويض إذا ما لحقه أضرار جسمية لأن حقه في الضمان سقط نظرا لمخالفته لشروط المحافظة على الأمان.

كما يمتد سقوط الحق في التعويض للسائق المخالف لشروط المحافظة على الأمان حتى ولو لم يكن السائق هو المتسبب في الحادث لأن الضمان الذي ينتج عنه السقوط متصل بالشخص وليس بالمركبة ذات محرك أرضي<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> (جديد معراج: المرجع السابق، الصفحة 192).

<sup>2</sup> Caille Catherine : Ouvrage précité, page.5.



وإلى جانب هذه الشروط لابد من إدراج شرط ثالث يعتبر ضروريا فبدونه لا يمكن توقيع العقوبة المدنية على السائق الضحية، ويتمثل هذا الشرط فيما يلي:

### الشرط الثالث: صدور حكم قضائي بالإدانة

لابد من صدور حكم جزائي حائز لقوة الشيء المقضي فيه والذي يدين السائق الضحية بتوليه نقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان طبقا للنصوص القانونية والتنظيمية سارية المفعول. وبمجرد صدور حكم قضائي قطعي لا يستطيع السائق الضحية الاحتجاج بعدم مخالفته لشروط المحافظة على الأمان، وفي هذا المجال للقاضي السلطة واسعة في تقدير مدى ارتكاب السائق الضحية للمخالفة، وذلك حسب وقائع القضية والمستندات والمحاضر المطروحة أمامه.

و في حالة تحقق جميع الشروط النصوص عليها في المادة 3/5 من نفس المرسوم مع إضافة الشرط الذي يتطلبه الجانب العملي، يترتب على ذلك نتائج تتعلق بالسائق الضحية وذوي حقوقه في حالة وفاته. وسوف نتعرض لهذه النتائج فيما يلي:

### ثانيا - نتائج تحقق الشروط

لتحديد هذه النتائج المترتبة عن مخالفة شروط المحافظة على الأمان أثناء نقل الأشخاص أو الأشياء نرجع إلى نص المادة 4/5 من المرسوم 34/80 ونص المادة 5/7-6 من المرسوم رقم 37/80.

تنص المادة 4/5 على ما يلي: "و مع ذلك، لا يحتج بسقوط هذه الحقوق على المصابين أو ذوي حقوقهم، وعلاوة على ذلك، لا يمكن أن يسري على ذوي الحقوق في حالة وفاة الأشخاص المذكورين في الفقرتين الأولى والثانية السابقتين أو على الأشخاص الذين يعيلونهم في حالة العجز الدائم الجزئي الذي يزيد على 66%"

الملاحظ من خلال المادة 4/5 السائق الضحية الذي تولى نقل الأشخاص أو الأشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان فلا يستفيد من التعويض أي يسقط عليه الضمان مهما كانت نسبة عجزه ولو بلغت أكثر من 66%، السؤال الذي يطرح نفسه لماذا المشرع الجزائري لم يطبق نفس الحكم الذي نص عليه في حالة القيادة في حالة السكر أو الحالات المتشابهة، والسائق الذي يتولى نقل الأشخاص بعوض و لا إذن قانوني مسبق بحيث يبقى التعويض حقا مكتسبا لهم في حالة العجز الدائم الجزئي يزيد على 66%؟

ربما ينظر المشرع الجزائري إلى الحالة المنصوص عليها في المادة 3/5 من المرسوم 34/80 على أنها أشد خطورة من الحالات الأخرى سابق ذكرها لأنها تشكل خطرا كبيرا على الأرواح و بالتالي على المجتمع ككل.

ولكن هذا الموقف الذي تبناه المشرع الجزائري جاء متعارضا مع النظام النموذجي لاستغلال خدمات نقل المسافرين العمومي البري ولاسيما المادة 29 منه، والتي تقضي بأن عدم مطابقة شروط المحافظة على الأمان مخالفة من الدرجة الثانية في حين تعتبر ممارسة نقل المسافرين العمومي من دون رخصة أو اعتماد ضروري مخالفة من الدرجة الثالثة.

وعليه فكان على المشرع الجزائري أن يخضع السائق الضحية الذي ينقل الأشخاص أو الأشياء مخلفة لشروط المحافظة على الأمان لنفس الحكم الذي يطبق على السائق الضحية الذي يقود في حالة سكر أو يتولى نقل الأشخاص بعوض وبدون إذن مسبق قانوني. وبالتالي يصبح يستفيد من الضمان كحق مكتسب في حالة بلوغ نسبة عجزه الدائم الجزئي ب66% أو أكثر لاسيما أن هذه النسبة تعادل الوفاة، كما نرى أن جميع الحالات التي تؤدي إلى سقوط الضمان تشكل خطيرا كبيرا جدا على أرواح الأفراد مستعملي الطريق العمومي وبالتالي لا يوجد وجه التفرقة بينهما.

إذن نصل إلى نقطة مهمة جدا، أن السائق الضحية الذي يتولى نقل الأشخاص أو الأشياء المخالفة لشروط المحافظة على الأمان لا تعوضه شركة التأمين بسبب سقوط حقه في الضمان كما سبق ذكره، ولكن بمقابل فله الحق في التعويض وذلك بموجب المادة 2/24 من الأمر رقم 15/74 والهيئة المكلفة بذلك هي صندوق ضمان السيارات، بحيث يتحمل هذا الأخير كل أو جزء من التعويضات المقررة لضحايا الحوادث الجسمانية أو ذوي حقوقهم وذلك في حالة سقوط حقه في الضمان.

أما في المادة 5/7-6 من المرسوم رقم 37/80 غير المشرع الجزائري موقفه وجاء بحكم مخالف تماما عن ما ورد في المادة 4/5 من المرسوم رقم 15/74. فبحكم هذه المادة يستفيد السائق الضحية الذي ينقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان من التعويض في حالة عجزه ب66% أو أكثر.

أما بالنسبة لذوي حقوق السائق الذي يتولى نقل الأشخاص والأشياء فلا يسري سقوط الضمان في حقهم سواء بالنسبة في مواجهة شركة التأمين أو صندوق ضمان السيارات.

وعليه فعلا المشرع الجزائري أن يوحد بين الأحكام المواد 5/4 و 7/5-6 لصالح السائق الضحية في حالة عجزه ب66% وأكثر فيستفيد من التعويض مثله مثل السائق الضحية الذي يقود في حالة سكر أو الذي يتولى نقل الأشخاص بعوض وبدون إذن مسبق قانوني، لأن في جميع الحالات الأخطاء التي يرتكبها السائق الضحية تعتبر أخطاء جسيمة ترتكب في حق المجتمع و لا ننسى أن نسبة العجز 66% معادلة للوفاة كما أشير إليه سابقا.

خلاصة القول كل أخطاء السائق الضحية الغير العمدية المنصوص عليها في المادة 5 من المرسوم التطبيقية 34/80 التي يرتكبها أثناء قيادة المركبة ذات محرك أرضي يترتب عنها سقوط الضمان وذلك بموجب القانون، أما مسألة إثبات هذه الأخطاء تقع على عاتق المؤمن من أجل توقيع العقوبة المدنية إما بالتخفيض أو الإعفاء من التعويض، ولكن هذا لا يعني أن السائق الضحية يحرم من التعويض بصفة نهائية فلقد راع المشرع الجزائري نسبة العجز فإذا وصلت إلى 50% أو 66% فجعل التعويض حق مكتسب بالنسبة للسائق الضحية ونفس الحكم يطبق على ذوي حقوقه في حالة وفاته.

وهذه هي النتائج التي تسري في مواجهة السائق الضحية المرتكب للأخطاء الغير العمدية فهل نفس النتائج تسري على السائق الضحية الذي ارتكب أخطاء عمدية وغير المعذورة؟ وللإجابة عن هذا السؤال ننتقل إلى المطلب الثاني. نتناول فيه أخطاء السائق العميدة (الفرع الأول)، وأخطاء السائق غير المعذورة (الفرع الثاني).

### **المطلب الثاني: حالات السائق المخطئ العمدية والغير معذورة**

لقد قرر المشرع الجزائري في التأمين الإلزامي استبعاد بعض المخاطر من الضمان، وهذه الأخيرة تكون نتيجة الخطأ العمدي والغير مغتفر أو الغير معذور وسبب هذا الاستبعاد يرجع إلى عدم وجود أصلا حق في الضمان حتى يسقط لأنه ليس في الواقع مستأما بالنظر إلى أن الخطر الذي وقع من جراء هذه المخالفة لم يكن يدخل في أي وقت في إطار الأخطاء التي قبل المؤمن تغطيتها<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> محمد شكري سرور: سقوط الحق في الضمان "دراسة في عقد التأمين البري" الطبعة الأولى، دار الفكر العربي، مصر 1979/1980، الصفحة 103.

<sup>2</sup> راشد راشد: المرجع السابق، الصفحة 70.

أما سقوط الحق في الضمان يعرف في ميدان التأمين، بأنه وسيلة أو دفع يسمح للمؤمن رغم تحقق الخطر المذكور في العقد، برفض تنفيذ ضمانه الذي وعد به وذلك لعدم تنفيذ المؤمن له لالتزاماته في حالة تحقق الخطر<sup>1</sup>.

وللمؤمن حق استبعاد ضمان بعض المخاطر، ولكن بشرط أن يكون الاستبعاد محددًا بحيث تعتبر الاستبعادات العامة ممنوعة وخاصة التي تتعلق بخرق القوانين أو الأنظمة وحتى يكون الاستبعاد صحيحًا يجب أن يكون محله واضحًا ومحددًا بدقة. ويجب في هذا الميدان، أن يتعلق بمخالفة محددة<sup>2</sup>.

ولكن ما هو الفرق ما بين سقوط حق في الضمان واستبعاد الخطر من الضمان؟  
تظهر أهمية التفرقة بين سقوط الحق في الضمان و استبعاد الخطر من الضمان:  
**1) من حيث طبيعة كلاهما:**

-السقوط، هو جزء يواجه به المؤمن خطأ عقديًا من جانب المؤمن له، فيؤدي به إلى حرمانه مما كان يستحقه من ضمان لو لا هذا الخطأ.  
-الاستبعاد أو عدم التأمين، لا يعني سوى أن الكارثة التي تحققت ليست هي التي قصد المؤمن أن يغطيها، أي عدم وجود علاقة سببية بين عدم ضمان هذا الخطر و أي خطأ من جانب المؤمن له.

## **2) من حيث الإثبات**

سقوط الحق في الضمان يقع عبئ الإثبات على المؤمن، فعليه أن يثبت الفعل الذي يستدعي سقوطه، أي إخلال المؤمن له بالتزامه المتعلق بتحقيق الخطر. و بما أن سقوط الحق في الضمان، يفترض خرقًا عمديًا لهذا الالتزام، فيتعين عليه أن يثبت بكل الوسائل، سوء نية أو تدليس المؤمن له وإذا تمكن المؤمن من إثبات ذلك، يفقد المؤمن له الحق في ضمان الخطر المتحقق، دون أن يؤثر هذا على العقد في فترته الماضية و لا في فترته اللاحقة<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup>راشد راشد: نفس المرجع، الصفحة 72.

<sup>3</sup> راشد راشد: المرجع السابق، الصفحة 77، 78.

<sup>2</sup> راشد راشد: نفس المرجع، الصفحة 77.

<sup>3</sup> محمد شكري سرور: المرجع السابق، الصفحة 103، 104.

والملاحظ أن محكمة النقض الفرنسية كان لها موقفه مغايراً بخصوص مسألة الإثبات في حالة سقوط الحق في التعويض، فلقد أصدرت قراراً في 16/07/1964 بصدد السقوط يتعلق بالتصريح بالخطر، أن عبئ الإثبات لا يقع على المؤمن بل على المؤمن له أو على الضحية. إلا أنه مع اجتهاد 15 و22 أكتوبر 1980 أصبح من غير المحتمل اتخاذ محكمة الاتجاه الذي اتخذته في عام 1964<sup>1</sup>.

أما في حالة استبعاد الخطر من الضمان (حالة ارتكاب السائق لأخطاء عمدية أو غير مغتفرة) فيقع على المؤمن له إثبات أن الخطر الذي تحقق لم يكن مستبعداً من الضمان.

### 3) من حيث الاحتجاج

و لا يمكن الاحتجاج بالسقوط في مواجهة المضرور، الذي له أن يطالب المؤمن بالتعويض بدعوى مباشرة. كما يجيز شرط السقوط للمؤمن طلب فسخ العقد إذا احتفظ لنفسه بهذا العقد، في حين لا يترتب فسخ العقد على تحقيق خطراً مستبعداً. فالتنظيم الخاص بالتأمين الإلزامي من حوادث السيارات يمنع المؤمن من فسخ العقد أو إلغائه لأي سبب كان حماية للمضرور<sup>2</sup>.

#### الفرع الأول: أخطاء السائق العمدية

يرتب الخطأ العمدي نفس الآثار التي يترتبها الخطأ العادي طبقاً لقواعد العامة في المسؤولية، أما في مجال التأمين هذه الفئة من الأخطاء تعتبر من المخاطر الغير القابلة للضمان بحكم القانون.

في بداية الأمر نحاول تحديد أوجه التفرقة ما بين الخطأ العمدي والخطأ غير المعذور (أولاً)، ونتطرق إلى الآثار القانونية المترتبة عن خطأ السائق العمدي (ثانياً).

#### أولاً) أوجه التفرقة ما بين الخطأ العمدي والخطأ الغير معذور

من حيث التعريف، لقد عرفت محكمة النقض الفرنسية الخطأ الغير معذور، هو الخطأ الذي يشكل من الخطورة ويعرض صاحبه، دون مبرر معقول، لخطر يتعين عليه إدراكه<sup>3</sup>.

ومعنى هذا التعريف أن هناك خمسة عناصر ينبغي توافرها للقول بوجود الخطأ الغير مغتفر الذي يؤدي إلى حرمان السائق المضرور من التعويض نتيجة استبعاد الخطر من الضمان و

---

<sup>3</sup>) Arrête de la Cour De Cassation deuxième Chambre Civile. 20juill1987 (11arrête) Gazette du Palais., 8 janvier1988 note F. Chabas.

هي: الطابع الإرادي للخطأ، جسامته الاستثنائية، غياب المبرر لارتكابه، إدراك الخطر الناجم عن ذلك الخطأ، أن يكون هذا الأخير هو السبب الوحيد للحدث<sup>1</sup>.

إذن حتى نكون أمام الخطأ الغير معذور فلا بد أن تتجه إرادة السائق المضرور إلى تحقيق الفعل الضار بمعنى آخر عدم توافر نية الإضرار بالنسبة للسائق المضرور المرتكب للخطأ الغير معذور ومثال عن ذلك في مجال حوادث المرور في حالة القيادة المركبة ذات محرك أرضي من شخص غير حائز على رخصة السياقة. وعليه فالشخص الذي يرتكب هذا الخطأ يدرك بأن الفعل المقبل عليه سيؤدي إلى نتيجة حتمية وهي الإضرار به أو بالغير و أن نيته لا تتجه إلى إحداث هذا الضرر أي القصد غير متوفر لديه.

أما الخطأ العمدي لا يثير صعوبة في التطبيق، ومعناه أن المضرور (السائق الضحية) بإرادته المحضة يبحث عن إيقاع الضرر بنفسه أو بالغير، وبالتالي فهو سلوك مقصود يرمي المؤمن له من ورائه إلى تحقيق الضرر أو الكارثة المؤمن منها<sup>2</sup>، والملاحظ سوء النية واضحة في هذا الخطأ، وإرادة الشخص المرتكب للخطأ العمدي تتجه إلى تحقيق الفعل الضار عكس الخطأ الغير معذور، وعليه يحرم القانون التأمين على خطر إذا كان مفتعلا من المؤمن له. فالخطر الذي يزول عنه طابع الاحتمال في التأمين، هو الذي تستأثر إرادة المؤمن له في وقوعه.

وعليه فالخطأ العمدي لا بد أن يصدر من المؤمن له أي المستفيد من التأمين الذي يتقاضى من المؤمن مبلغ التأمين إذا تحقق الخطر المؤمن منه، أما إذا صدر هذا الخطأ من أجنبي عن المؤمن له، فيجوز تأمينه<sup>3</sup>، ولا يشترط في الخطأ العمدي أن يكون المؤمن له متعمدا الإضرار بالمؤمن بل يكفي فقط أن يكون قد قصد تحقيق الخطر المؤمن منه، وهو على علم أن بتحقيق هذا الخطر سوف يثير المسؤولية عن تعويض الضرر<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> محمد منصور حسين منصور: المرجع السابق، الصفحة 257.  
<sup>2</sup> لخلو غنيمية: محاضرات حول نظام التعويض في المسؤولية المدنية، التي أقيمت على طلبه ماجستير فرع القانون الخاص، السنة الدراسية 2002-2003. الصفحة 18.

<sup>1</sup> فتحي عبد الرحيم عبد الله: المرجع السابق، الصفحة 116.

<sup>2</sup> عبد الرزاق السنهوري: المرجع السابق، البند 1586.

<sup>3</sup> محمد صبري السعيد: المرجع السابق، الصفحة 45.

<sup>4</sup> المادة 12: يلتزم المؤمن:

1- تعويض الخسائر والأضرار.

أ- الناتجة عن حالات الطارئة.

ب- الناتجة عن خطأ غير متعمد من المؤمن له..... الخ.

## ثانياً: الآثار القانونية المترتبة عن خطأ السائق العمدي

يكون الخطأ العمدي حين يريد فاعله الانحراف، ليقصد نتيجة، وبمعنى آخر يرغب في إثبات الفعل الموصوف، بالانحراف، ويريد أن يرتب على هذا الفعل آثاراً الضارة. فإذا قاد سائق سيارة وصدم شخصاً وتسبب له أضرار وكانت نيته تتجه إلى ذلك فنكون أمام خطأ عمدي، أما مسألة تحديد فيما إذا كان الخطأ عمدي أو غير عمدي، ترجع إلى السلطة التقديرية للقاضي وفي هذه الحالة يتبع معياراً ذاتياً، أي يقدر وصف الخطأ بمعيار شخصي أي نية محدد الضرر<sup>1</sup>، وفي حالة ما إذا اقتنع القاضي بأن نية السائق كانت تتجه إلى تحقيق الضرر المؤمن منه، فسوف يطبق عليه حكم المادة 1/3 من المرسوم التطبيقي 34/80 التي تستثني من الضمان الأضرار (جسمانية أو مادية) التي يتسبب فيها المؤمن له قصداً، ونفس الحكم جسده المشرع الجزائري وذلك في نص المادة 12 من الأمر 207/95. فبمفهوم المخالفة نستنتج أن الأخطاء العمدية المرتكبة من طرف المؤمن له تم استبعادها من الضمان وتعتبر هذه المسألة من النظام العام وتطبق في جميع العقود بقوة القانون، وبالتالي كل اتفاق يقضي بغير ذلك يعتبر باطل بطلان مطلق.

وينبغي التذكير بأن الخطأ العمدي يلغي عقد التأمين بحكم القانون، ولكن هذه القاعدة يرد عليها استثناءات:

**الاستثناء الأول:** إذا ارتكب شخصاً خطأ عمدياً بواسطة سيارة وكان المؤمن له مسؤولاً عنه مدنياً سواء في إطار مسؤولية متولي الرقابة أو مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه. فإن العقد يبقى ساري المفعول بنفس الشروط والأحكام المقررة في القانون، وعليه يلتزم المؤمن بتعويض المؤمن له.

وقد يلغى عقد التأمين إذا ما ثبت تدليس المؤمن له بقصد تحقيق الضرر المؤمن منه و مثال عن ذلك

كأن يقوم المؤمن له بتسليم سيارته لابنه المشمول برقابته على رغم علمه بصغر سنه، ففي هذه الحالة المؤمن له يكون سيء النية لأنه كان يقصد من وراء هذا الترخيص تحقيق الضرر المؤمن منه، وهذا يعتبر غشاً ولا يدخل في دائرة التأمين فيسقط حقه في التعويض.

**الاستثناء الثاني:** القاعدة العامة هي أن الخطأ العمدي الصادر عن السائق (المؤمن له) يبرأ ذمة المؤمن من التعويض، ولكن في بعض الأحيان يكون المؤمن له مضطراً إلى ارتكاب خطأ عمدي ويلحق أضراراً جسمية ومادية به وبسيارته ورغم ذلك يستفيد من التعويض ويبقى عقد التأمين ساري المفعول، كأن يصطدم سائق سيارة عن قصد بشجرة تفادياً لإصابة عابر في الطريق ظهر أمامه فجأة، مما أدى إلى إلحاق أضرار به.

وفي هذه الحالة يعفى السائق المخطئ من المسؤولية وتلزم شركة التأمين بالتعويض على رغم صدور خطأ عمدي من طرف السائق، لأن أولاً مصدر الخطر أجنبياً عن محدث الضرر أي السائق وثانياً حالة الضرورة اقتضت عليه ارتكاب هذا الخطأ تفادياً من ارتكاب خطر جسيم، وعليه فمثل هذه الأخطاء تدخل في نطاق الأخطاء الغير العمدية والتي تغطيها مظلة التأمين، لأن إرادة السائق في المثال المبين أعلاه لا دخل لها في إحداث هذا الخطأ ولم تتجه إلى تحقيق النتيجة.

بعدما تعرفنا على حكم خطأ السائق العمدي ننتقل إلى نقطة ثانية وتتمثل في ذوي حقوق السائق المرتكب للخطأ العمدي. هل هناك إمكانية بقاء الضمان لهؤلاء الأشخاص؟ للإجابة عن هذا السؤال نرجع إلى المادة 1/3 من المرسوم التطبيقي رقم 34/80 و المادة 6 من المرسوم رقم 37/80.

نصت صراحة المادة 1/3 على حرمان السائق المرتكب للخطأ العمدي من التعويض مطلقاً مهما كانت نسبة عجزه ولكن هذا السقوط لا يسري على ذوي حقوقه وعلى شركة التأمين تعويضهم بقوة القانون.

أما المادة 1/6 من المرسوم التطبيقي رقم 37/80 جاءت بحكم مخالف تماماً لحكم المادة 1/3 بحيث نصت صراحة على أنه لا يجوز تعويض ذوي حقوق السائق المرتكب للخطأ العمدي في حالة وفاته، و من جهة أخرى جاء نص المادة 6 متعارضاً مع نص المادة 24 من الأمر رقم 15/74 التي جعلت من بين أهداف صندوق ضمان السيارات هو تعويض ذوي حقوق السائق الضحية والذي سقط حقه في الضمان.

ومن الضروري إعادة صياغة المادة 1/6 من 37/80 وجعلها تتماشى مع نص المادة 1/3 من المرسوم التطبيقي رقم 34/80 في الجزئية التي تتعلق بذوي حقوق السائق المرتكب للخطأ العمدي، ومن ناحية أخرى يزيل التعارض الموجود ما بين المادة 1/6 و المادة 24 من الأمر رقم 15/74 التي تلزم تدخل صندوق ضمان السيارات في حالة سقوط الضمان، وعليه يكون نص



المادة المادة 1/6 من المرسوم التطبيقي رقم 37/80 كتالي: "يستثنى من الانتفاع بالتعويض من قبل الصندوق الخاص بالتعويضات مسبب الأضرار الحاصلة عن قصد ولا يسري هذه الحكم على ذوي حقوقه في حالة الوفاة".

وبالتالي تبقى حقوق ذوي حقوق السائق المرتكب للخطأ العمدي محفوظة للاعتبارات الإنسانية هذا في حالة تمسك شركة التأمين بالمادة 24 من الأمر رقم 15/74 التي تحيل مسألة التعويض على صندوق ضمان السيارات<sup>1</sup>.

قد يرتكب السائق نوع آخر من الأخطاء ولا يعطى لها وصف الخطأ العمدي وإنما تسمى بأخطاء السائق الغير المعذورة أو غير الغتفرة، فمدى تأثير خطأ السائق غير المعذور على حقه في التعويض؟

سوف نجيب على هذا السؤال في الفرع الثاني.

#### الفرع الثاني: أخطاء السائق الغير المعذورة

لم يعرف المشرع الجزائري الخطأ غير المعذور سواء في الأمر رقم 15/74 وكذا المراسيم /التطبيقية المكملة له و القانون 31/88 المعدل والمتمم للأمر رقم 15/74، ولا في أي قانون آخر إنما اكتفى المشرع الجزائري فقط بالنص على صوره في المادة 45 من قانون رقم 15/83 المؤرخ في 02/07/1983 الذي يتعلق بالمنازعات في مجال الضمان الاجتماعي<sup>2</sup> كما عرفه قانون النقل الجوي الفرنسي بأنه خطأ إرادي، يتضمن إدراك (أو فطنة) باحتمالية الضرر، وقبول هذا الأخير دون مبرر معقول<sup>3</sup>. وعرفته محكمة تولوز الفرنسية بأنه: "خطأ جسيم جسامه خاصة، من شأنه أن

<sup>1</sup> زرقيط سفيان: الاستثناءات الواردة على التعويض العام و التلقائي في حوادث المرور، المرجع السابق، الصفحة 166.

<sup>2</sup> تنص المادة 45 على مايلي: "يتمثل الخطأ غير المعذور، والصادر عن صاحب العمل في توفير إحدى الشروط التالية:

-خطأ ذو خطورة استثنائية.

-خطأ ينجم على فعل أو تغاض معتمد

-خطأ ينجم عن إدراك صاحب العمل بالخطر الذي يسببه.

-عدم استدلال صاحب العمل بأي فعل مبرر

<sup>3</sup> المادة 2/4-321 من مجموعة الطيران المدني الفرنسي والمادة 40 من قانون 16 فبراير 1966 الفرنسي.

<sup>3</sup>) La cour d'appel Toulouse du 3/2/1986.note Viney. Dalloz 1986.,Page.213.

يعرض مرتكبه لخطر ما، كان يجب عليه-طبيعياً- أن يفتن إليه<sup>1</sup>. "و لقد أشرنا إلى تعريف إلى الخطأ غير المعذور أو المغتفر في الصفحة304.

ونجد تطبيقات الخطأ الغير معذور في المرسوم التطبيقي رقم34/80أين كرس صورة الخطأ غير المعذور والتي تتمثل في حالة السائق الذي يتولى السياقة بدون حصوله على رخصة(الإذن) أو في حالة ما إذا لم يبلغ الشخص السن المطلوب للحصول على رخصة أثناء الحادث أو في حالة ما إذا لم يكن السائق مكلف بقيادة نوع من المركبات، وهذا ما نصت المادة3/3من المرسوم التطبيقي رقم34/80.

والجزء المدني الذي وقعه المشرع الجزائري على المخالفات المنصوص عليها في المادة 3/3التي ترتكب من طرف السائق وتسبب له أضرار جسمانية أو مادية يتمثل في حرمانه من التعويض لأنه ارتكب خطأ غير معذور<sup>2</sup>.ولكن بالرجوع إلى نص المادة7من الأمر رقم37/80نلاحظ بأن المشرع الجزائري أقر مبدأ وهو تعويض السائق المضروب غير حامل لرخصة السياقة ولكن بشروط وهي في حالة وفاة الضحية السائق فلا يحتج صندوق ضمان السيارات بسقوط الضمان في مواجهة ذوي حقوقه أو عند بلوغ العجز الدائم الجزئي الذي يزيد على 66% بالنسبة للسائق الضحية.

وعليه فلا تعويض السائق الضحية الذي يقود المركبة وغير الحائز على رخصة السياقة أو لم يبلغ السن القانوني لقيادة المركبة أو لم يكن مكلف بسيارة نوع من المركبات إلا إذا بلغت نسبة عجزه الدائم الجزئي66%أو أكثر ولا يسري أي استبعاد الضمان على ذوي حقوقه من طرف صندوق ضمان السيارات<sup>3</sup>.

و نصل إلى نتيجة وهي أن المشرع الجزائري أقر ثبوت الحق في التعويض في ذمة المؤمن لحساب السائق المخطئ أو ذوي حقوقه على الأضرار الجسمانية التي تلحق به جراء حادث المرور.وتقرير هذه الوضعية تبررها اعتبارات معينة بحيث إذا كان لسقوط الحق في التعويض أو تخفيفه، ما يفسره فإن الحق في التعويض للضحية السائق المخطئ أو ذوي حقوقه كذلك ما يفسره كون أن المتضرر في حوادث المرور دائما عائلة السائق المخطئ وكون أن حادث المرور خطر

<sup>4</sup>(ملف رقم71733قرار بتاريخ1990/05/28،مجلة قضائية، المحكمة العليا، عدد3لسنة1993، (حادث مرور-عدم حمل السائق لرخصة السياقة- إعفاء شركة التأمين من الضمان)، الصفحة32.

<sup>3</sup> زرقيط سفيان:المرجع السابق،167.  
<sup>2</sup> زرقيط سفيان:نفس المرجع،الصفحة168.

اجتماعي مفاده توزيع النتائج الضارة للحادث الذي يتحقق بالنسبة لكل فرد بغض النظر عن خطئه مما ينتج عنه ضمان الأمان وتكفل الدولة بإدماج ضحايا حوادث المرور في المجتمع إذ يبدوا واضحا أنه من أجل الحصول على التعويض يكفي فقط إثبات ضرر بسبب مركبة ذات محرك ولا يشترط أن يكون السائق مخطئاً أو غير مخطئاً.

كما أن خطأ الضحية نفسه يفتح المجال للتعويض ولعل هذه التبريرات وغيرها هي التي جسدت مبدأ التعويض ضحايا حوادث المرور مهما كان الخطأ المرتكب من طرف السائق لكن بشروط وفقا لما هو منصوص عليه في الأمر رقم 15/74 والمرسوم التطبيقي 80/34<sup>1</sup>.

لقد أعطى المشرع الجزائري للسائق الحق في التعويض وأن كان قد تسبب في الواقعة بفعله المخطئ (الخطأ العمدي أو الخطأ الغير معذور)، مع مراعاة القيود والاستثناءات التي سبق ذكرها، أما بالنسبة للغير فيستفيد من التعويض بصفة تلقائية ولو كانت هذه الضحية مخطئة وهذا طبقا لنص المادة 8 من الأمر رقم 15/74، وبالتالي لا يؤثر خطأ الغير المضرور على حقه في التعويض، أما السائق المخطئ يتأثر حقه في التعويض حسب درجة جسامة الخطأ الذي يرتكبه، وبالرجوع إلى نص المادة 8 من الأمر رقم 15/74 يتضح أن التأمين الإلزامي يغطي الأضرار الجسمانية، أما الأضرار المادية نص عليها المشرع الجزائري في القسم الثاني من الباب الأول من الأمر رقم 15/74 في مادته 21، أما الضرر المعنوي لم يخصص له المشرع الجزائري نص قانوني مثل بقية الأضرار الأخرى سوف ندرس هذه النقاط من خلال المبحث الثاني.

**المبحث الثاني:** الأساس القانوني الذي يحكم نظام التعويض في حوادث المرور

لقد أقر المشرع الجزائري ثبوت الحق في التعويض في حق المؤمن لحساب السائق المخطئ أو ذوي حقوقه على الأضرار الجسمانية التي تلحق به من جراء حادث المرور وتقرير هذه الوضعية مرتبطة بالاعتبارات التي تم الإشارة إليها سابقا، ولكن مجال التعويض السائق المخطئ وذوي حقوقه مرتبط بمدى تأثير النظام الاستثنائي في تعويض السائق المخطئ وذوي حقوقه (المطلب الأول)، كما قد يتعرض سائق الضحية أو الضحية غير السائق إلى أضرار متنوعة فهل نظام التأمين الإلزامي على المركبات يغطيها (المطلب الثاني).

**المطلب الأول:** مدى تأثير النظام الاستثنائي في تعويض السائق المخطئ وذوي حقوقه

لقد تم التطرق في المبحث الأول إلى الأخطاء والتي نص عليها المشرع الجزائري سواء في الأمر رقم 15/74 وذلك في مواد 15، 14، 13 والمادتين 5، 3 ومن المرسوم التطبيقي 34/80 والتي أكد المشرع الجزائري من خلال هذه المواد على عدم التخلي على نظام المسؤولية كاستثناء بعدما أقر مبدأ التعويض بدون اعتبار للخطأ طبقاً لما نصت عليه المادة 8 من الأمر رقم 15/74، وطبقاً للمواد أعلاه، فإن المسؤولية وإن كانت استثناء غير أنها تصبح بدون مفعول في حالة العجز الدائم النسبي للضحية السائق المخطئ بنسبة 50% و60% فهذه الحالة تعتبر استثناء على استثناء، وعليه سوف نتعرض (أولاً) إلى مدى تأثير خطأ السائق الضحية على التعويض و(ثانياً) إلى عدم سريان مسؤولية السائق المخطئ على ذوي حقوقه.

**أولاً: مدى تأثير الأخطاء السائق على حقه في التعويض**

قد يتسبب حادث المرور في وفاة الضحية السائق أو إصابته بعجز كلي أو دائم أو جزئي عن العمل، وقد يتسبب في أضرار مادية، أعطى القانون الجزائري أهمية كبيرة لحوادث المرور نظراً لخطورتها. مما استلزم على المشرع الجزائري التدخل لبيسط حماية قانونية لصالح ضحايا حوادث المرور بما فيهم السائق الضحية في حالات استثنائية وذوي حقوقهم.

وهذا ما نلمسه من استقراء نصوص أمر رقم 15/74 وذلك في مادته 13 والتي نصت على إمكانية تعويض السائق الضحية في حالة العجز الدائم المعادل لـ 50% فأكثر ولا يسري هذا التخفيض على ذوي حقوقه في حالة وفاته، أما المادة 13 من نفس الأمر فحددت نسبة العجز الدائم بـ 60%.

و مما تجدر الإشارة إليه أن المادة 5 من المرسوم 34/80 المتعلقة بسقوط الضمان استثنت من السقوط الحق من الضمان، المصابين وذوي حقوقهم في حالتها الوفاة والعجز الدائم الجزئي الذي يزيد على 66% .

إن ما يقصد بالعجز الدائم الجزئي؟ ومن الشخص المكلف بتحديد هذا العجز؟ ومن هي الهيئة المكلفة بتعيين هذا الشخص؟ وما هو الأساس الذي اعتمد عليه المشرع الجزائري لحساب التعويض عن العجز الدائم؟

1) تعريف العجز الدائم الجزئي أو الكلي :

يعني العجز الدائم الجزئي أو الكلي النقص العضوي أو القصور الوظيفي والنفسي للضحية المصابة جراء تعرضها لحادث السير<sup>1</sup>، وهذا يعني أن الضحية يبقى مصاب بانقاص الطاقة الجسمية أو النفسية الحسية أو الفكرية حتى بعد استقرار حالته، أي أن صحته سواء من الناحية الجسدية أو النفسية أصبحت غير قابلة للتطور والتحسين بصفة واضحة وسريعة بعلاج طبي ملائم، كما عرف الفقه العجز بعدم القدرة على العمل وإن كان هذا العجز يقع فجأة لأنه مرتبط بحوادث المرور فإن له تأثير مباشر على الوضعية الاقتصادية للفرد وأسرته، لأن المصاب قد لا يستطيع مباشرة عمله رغم انتهاء فترات العلاج بدون شفائه بعدما استقرت حالته<sup>2</sup>.

ويتم تحديد تاريخ معين لاستقرار الجروح والإصابات بالاعتماد إلى ثلاث معايير هي:

1- الطابع المزمّن للإختلالات وعدم احتمال تطورها.

2- ناهية المعالجة الفعلية

3- قابلية المعني بالأمر إلى استئناف نشاط مهني ولو محدود<sup>3</sup>.

وعلى العموم فإن مركز الضحية يصبح أسوأ بعد إصابته بالعجز الكلي، لأن ذلك يؤثر على المزايا أو السلطات التي حولها ذلك الحق أو تلك المصلحة لصاحبها، وسواء أكان ذلك أو تلك المصلحة متعلقة بحرية الإنسان أو سلامة جسمه<sup>4</sup>.

(2) الشخص المكلف بتحديد العجز الدائم الجزئي

قبل التطرق إلى تعريف الشخص المكلف بتحديد العجز الدائم الجزئي، يجدر بنا التعرض إلى تعريف مصطلح الخبرة، تعد وسيلة من وسائل الإثبات المباشرة، إذ أنها تنصب على الواقعة المراد إثباتها للتعرف على حقيقتها من الناحية الفنية، وعليه فإن الخبرة نوع من المعاينة الفنية تتم بواسطة أشخاص تتوافر لديهم معارف فنية خاصة لا توافر في القضاة على سبيل المثال.

فالخبرة هي إجراء من إجراءات التحقيق يقصد به الحصول على المعلومات الضرورية عن طريق أهل الاختصاص وذلك للبحث في مسائل تقنية تكون محل النزاع بين الخصوم ولا يستطيع

<sup>1</sup> أحمد طالب: المرجع السابق، الجزء الأول، الصفحة 240. أعطى الأستاذ (ليون ديروبير) هذا التعريف في التقرير الذي قدمه خلال يومين دراسيين عقدًا في مدينة باريس في 5 و6 جويلية 1963 تحت إشراف اللجنة الأوروبية للتأمينات.

<sup>2</sup> Yvonne Lambert-Faivre : Le droit du dommage corporel, Ed Dalloz, paris, 19993, page 203.

<sup>3</sup> أحمد طالب: المرجع السابق، الجزء الأول، الصفحة 240.

<sup>4</sup> أحمد السعيد شرف الذين: انتقال الحق في التعويض عن الضرر الجسدي، مطبعة الحضارة العربية، القاهرة، 1986، الصفحة 11.

القاضي الإلمام بها<sup>1</sup>، ويلجأ إليها القاضي في حالة انعدام وسيلة الإثبات أخرى على ما يدعيه الخصم، ولم يكن في الأوراق الدعوى ووقائعها ما يعين القاضي على تكوين عقيدته حول موضوع النزاع<sup>2</sup>.

وتهدف الخبرة إلى توفير طريق شركة التأمين أو القاضي بشأن مشاكل واقعية أو مادية تحتاج إلى تحقيقات معمقة ويتطلب حلها بصفة عامة إلى تخصص معين من قبل مهني أو رجل فن كما هو الحال في المجال الطبي<sup>3</sup>.

ويتم تحديد العجز الدائم الجزئي أو الكلي من طرف طبيب مختص كخبير لفحص وتقدير نسبة العجز لقد عرف الفقه الخبير المكلف بتقدير الضرر الجسماني، بأنه ذلك الطبيب المستقل الذي تلقى تكوين خاص متعلق بجر القضائي للأضرار الجسمانية و حامل لشهادة دولة<sup>4</sup>.

أما من الناحية القانونية لم نجد تعريفا قانونيا ولكن بالرجوع إلى قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري الجديد<sup>5</sup> الذي بين الهدف من وراء تعيين الخبير و كيفية تعيينه ومهامه... الخ، ورغم ذلك فيمكن استنتاج تعريف الخبير من خلال المادة 125 من قانون الإجراءات المدنية الإدارية الجزائري التي تنص على ما يلي: "تهدف الخبرة إلى توضيح واقعة مادية تقنية أو علمية محضة للقاضي".

إذن الخبير هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يسعى إلى توفير طريق القاضي بخصوص مسائل تقنية أو علمية محضة تتعلق بالقضية وتخرج عن اختصاصه القضائي. فالشخص الطبيعي قد يكون طبيبا أو مهندسا أو محاسبا أو كيميائي... الخ، أما الشخص المعنوي فقد تكلف هيئة معينة أو شركة ما للقيام بخبرة محددة تدخل ضمن اختصاصها، وعلى

---

(4) مصطفى أحمد عبد الجواد حجازي: المسؤولية المدنية للخبير القضائي، دار الجامعة الجديدة للنشر-الإسكندرية-2003، الصفحة3، منقول عن رمضان أبوا السعود، أصول الإثبات في المواد المدنية والتجارية، الدار الجامعية-الإسكندرية-1992، الصفحة292.

(2) مصطفى أحمد عبد الجواد حجازي: نفس المرجع، منقول عن:

-Marcel Caratini : Experts et expertise dans la législation civile Française –Gazette du Palais 1985-doctrine-page.43.

(2) مصطفى أحمد عبد الجواد حجازي: نفس المرجع، الصفحة7.

<sup>3</sup>)Le bureau central Français, La fédération Française des sociétés d'assurance, Le fonds de garantie Automobile, Le groupement des entreprise mutuelles d'assurances : Ouvrage précité, page.22.

(<sup>5</sup>)أنظر قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري الجديد، الجريدة الرسمية، العدد21، أبريل2008، الصفحة13.

الضحية بمجرد تعرضه لحادث مرور بأن يتوجه في أقرب وقت إلى المستشفى أو طبيبه المعالج للفحص والذي يؤكد تعرض الضحية لجروح جراء حادث مرور وعليه أن يحتفظ بجميع الشهادات الطبية التي حررت من طرف الطبيب المعالج أو المستشفى.

وبموجب هذه الوثائق تعد شركة التأمين ملف للضحية، وقد تلجأ إلى إجراء خبرة طبية إذا تأكدت من أن هذا الإجراء ضروري<sup>1</sup>.

(3) الهيئات المكلفة أو المختصة بتعيين الخبير

يتم تعيين الخبير أما من طرف شركة التأمين، أو صندوق ضمان السيارات، وإما من طرف القاضي.

(أ) شركة التأمين:

وطبقا لنص المادة 16 من القانون رقم 31/88 فإن شركة التأمين لها أن تبادر بدعوة المصاب وأن تقترح عليه التعويض المقرر قانونيا أو لذوي حقوقه.

وبموجب المادة 1/7 من المرسوم التطبيقي رقم 35/80 المتعلق بالتحقيق ومعاينة الأضرار، إذا تطلب الأمر إجراء خبرة فلها أن تندب للضحية خبير (طبيب شركة التأمين) للقيام بفحص طبي ويقدر العجز المستحق بنوعه وعلى أساس ذلك يتم تقدير التعويض دائما وفقا لأحكام الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88.

ويجب الإشارة هنا أن تعيين الطبيب الخبير لتحديد نسبة العجز الضحية السائق أو أي ضحية آخر في إطار حوادث المرور يكون بمقتضى اتفاق بين الطبيب وشركة التأمين وبالتالي يصبح خبير معتمد لدى شركة التأمين.

وفي حالة رفض الضحية الخبير الذي تم تعيينه من طرف شركة التأمين فيمكن لهذه الأخيرة أن تعين له خبير آخر بطريقة ودية، وإذا قبلت الضحية بالقرار الصادر عن الخبير فيمكن القول بأن شركة التأمين قد أدت دورها الاجتماعي الإيجابي في حماية ضحايا حوادث المرور، إذ سهلت هذه الطريقة على الضحية الحصول في أسرع وقت على التعويض المستحق و الذي يعتبر حقا مكتسبا و مضمونا من تاريخ وقوع الضرر سواء انتهت الدعوى العمومية بالإدانة المتهم أو ببراءته دون انتظار صدور حكم قضائي الذي يتطلب وقت طويل للنطق به زيادة على

<sup>1</sup>) Le bureau central Français, La fédération Française des sociétés d'assurance, Le fonds de garantie Automobile, Le groupement des entreprises mutuelles d'assurances : Ouvrage précité, page.22.

ذلك المصاريف التي ستتكبدها الضحية و ما يقال عن هذه الأخيرة يقال كذلك عن شركات التأمين التي تتكبد هي بدورها مصاريف زائدة.

ب) صندوق ضمان السيارات:

إلى جانب الحماية العامة المقررة في التأمين من المسؤولية، والحماية الخاصة المقررة في التأمين الإلزامي، توجد حماية أخرى يضمنها لفائدة المصابين بأضرار جسمانية، صندوق ضمان السيارات، ودور هذا الأخير يتمثل في تحمل كل أو جزء من التعويضات المقررة لضحايا الحوادث الجسمانية أو ذوي حقوقهم وفقا لشروط معينة سوف نتطرق إليها في الوقت المناسب. ومادامت مسألة التعويض الضحايا مرتبطة بالمدين به ألا وهو صندوق ضمان السيارات، فيجوز لهذا الأخير أن يلزم المصاب بإجراء فحص طبي من قبل طبيبه المستشار وعلى نفقاته لأجل تحديد نسبة العجز المؤقت عن العمل أو نسبة العجز الدائم الجزئي أو الكلي عند الاقتضاء، وإذا نازع المصاب في نسبة العجز أمكنه طلب إعادة فحصه من طرف طبيب ثالث إما بطريقة ودية وإما بموجب حكم قضائي طبقا لنص المادة 1/5 من المرسوم التطبيقي رقم 37/80.

ج) القضاء:

يتدخل القضاء في حالتين:

**الحالة الأولى:** تعيين الخبير بناء على طلب أحد الخصوم

قد ترفض الضحية تقرير الخبير بخصوص تحديد نسبة العجز الدائم الجزئي أو الكلي فلها اللجوء إلى القضاء للمطالبة بتعيين خبير آخر للقيام بهذه المهمة، وهذا في حالة فشل الطريقة الودية ما بين الضحية وشركات التأمين أو صندوق ضمان السيارات.

**الحالة الثانية:** تعيين الخبير من طرف القاضي

في هذه الحالة يكون المضرور هو نفسه مسؤول عن الحادث مثل السائق الضحية المخطئ ومثال عن ذلك كأن يصطدم السائق بحائط نتيجة السرعة المفرطة في السياقة، فلأمر هنا يحتاج إلى صدور حكم قضائي من طرف قاضي جزائي أو مدني حسب الحال، فإذا تسبب له هذا الحادث عجز دائم جزئي فتقرير تعويضه من عدمه يخضع لصدور حكم قضائي كما قلنا سابقا من أجل تحديد درجة مسؤولية الضحية السائق غير متوفى في الحادث فيمكن للقاضي في هذه الحالة قبل الفصل في الموضوع تعيين خبير بموجب حكم تمهيدي لتقدير نسبة العجز الدائم الجزئي للتعويض أي 50% أو أكثر الذي أصاب الضحية وذلك كإجراء من إجراءات التحقيق



المنصوص عليها في القانون الإجراءات المدنية الإدارية الجزائري من المادة 125 إلى المادة 129 وذلك بإسناد المهمة التقنية للخبير.

والملاحظ أن القانون أعطى للقاضي صلاحية استدعاء الخبير الذي أعد تقرير والمتعلق بتحديد نسبة العجز الدائم الجزئي المكسب للتعويض، إذ لاحظ أن هناك غموض حول العناصر أو المعطيات التي أسس عليها الخبير تقريره، وهذا بهدف إفادته بمعطيات وإيضاحات تساعده على حسم النزاع، فله السلطة بأن يأمر بإجراء خبرة تكميلية أو تحويل المهمة لخبير آخر بموجب أمر على العريضة.

و يتولى القاضي بإسناد المهمة الفنية كما أوضحنا سابقا للخبير الذي يحدد له في منطوق حكمه المهمة التي يجب أن يقوم بها، وتتمثل غالبا فيما يلي:

1- فحص الضرور ووصف الإصابة التي ينسبها إلى الحادث الذي وقع ضحيته وذكر تطورها والعمليات الطبية التي أجريت عليه وهذا بعد الإطلاع على كل الشهادات و الوثائق الطبية.

2- تحديد مدة العجز المؤقت عن العمل مع القول هل كان هذا العجز كلياً أم استأنف المصاب نشاطاً مهنياً جزئياً.

3- ذكر تاريخ استقرار الجروح.

4- ذكر العناصر التي من شأنها أن تبرر التعويضات عن التألم وعن الضرر الجمالي بوصفها خفيف، معتدل، متوسط، هام، هام جداً.

5- القول هل نتج من معاينة الإصابات عجز دائم وعند الإصابة تحدد نسبة هذا النقص الوظيفي الظاهر يوم الفحص من الفرق بين مقدرة المصاب السابقة ومقدراته الحالية.

6- القول هل يمكن التوقع أن حالة المصاب هي قابلة للتغيير إما نحو التفاقم وإما نحو التحسن وعند الإجابة يجب إعطاء كل التفاصيل الضرورية عن هذا التطور وتوضيح هل هناك إجراء فحص جديد و في أي مهلة.

7- القول هل يستطيع المضرور أن يستأنف النشاط الذي كان يزاوله قبل الحادث وفي نفس الظروف القديمة وهذا نظراً لقواه البدنية والعقلية وبصفة عامة البحث عن كل الآثار الضارة للإصابات<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> عبد العزيز بوذراع: النظام القانوني لتعويض ضحايا حوادث المرور في الجزائر، مجلة الفكر القانوني، العدد الثاني، إتحاد الحقوقيين الجزائريين، الجزائر، 1985، الصفحة 79.

ومن الناحية العملية يلاحظ عدم اكتراث القضاة لتحديد هذه المهمة وقصرها على الاتصال بالخبير وتحديد مدة العجز المؤقت عن العمل والعجز الجزئي الدائم، وهذا ما يعد إجحافاً في حق المضرور من جهة وعدم علم القاضي في حد ذاته بجوانب التعويض من جهة أخرى<sup>1</sup>.

وبالرجوع إلى المادة 135 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، نلاحظ بأن المشرع ألزم الخبير أثناء تأدية وظيفته بأن يخطر الخصوم بيوم وساعة ومكان إجرائها عن طريق محضر قضائي، أما في الحالات التي يكون الإخطار الخصوم للحضور مستحيلاً بسبب طبيعة الخبرة فيسقط هذا الالتزام الذي يقع على عاتق الخبير. ونلاحظ أن استدعاء شركة التأمين لا يدخل في الحالات المستثناة بالعكس حضورها ضروري أثناء إجراء الخبرة لحماية مصالحها.

ولكن في المجال العملي كثيراً ما تعاني شركة التأمين من مشاكل بسبب عدم استدعائها من طرف الخبير أثناء إجراء الخبرة وهذا السهو الصادر عن الخبير قد يتحول إلى سلاح في يد شركة التأمين تستعمله ضد الخبير الذي لم يحترم إجراء قانونياً إلزامياً، وبالتالي تعتبر الخبرة غير حضورية وأن الخبير قد خالف نص المادة 135 سالف الذكر والتي تلزمه كما قلنا سابقاً بإخطار كل من الضحية وشركة التأمين بالأيام والساعات وعليه أن يثبت في التقرير أقوال وملاحظات الخصوم.

ونلاحظ من ناحية أخرى أن هذا الدفع غير مؤسس، لأن عمل الخبير كما أشرنا إليه سابقاً له طابع فني تقني محض وبالتالي فحضور خصوم المضرور أمام الخبير ليس فيه فائدة. ولكن من ناحية القانونية إذا نرجع إلى نص المادة 135 من نفس القانون يفرض على الخبير بصرف النظر عن تخصصه أن يخطر الخصوم بالأيام و الساعات التي سيقوم بها بإجراء أعمال الخبرة على أنه يتعين على الخبير أن يثبت في تقريره أقوال و ملاحظات الخصوم وعليه فهو ملزم باحترام أحكام المادة سابقة الذكر.

وعلى العموم للقاضي سلطة تعيين الخبير من أجل إجراء فحص طبي للضحية لتحديد نسبة عجزه الدائم (الجزئي أو الكلي) والذي يمكن من خلاله تحديد إمكانية تعويض الضحية، و ليست من صلاحية القاضي تحديد مبلغ التعويض عن الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث المرور

<sup>1</sup>زرقيط سفيان: المرجع السابق، الصفحة 32،

استثناء على القاعدة العامة التي تخضع تحديد مبلغ التعويض للسلطة التقديرية للقاضي اعتماداً على الخبرة الطبية<sup>1</sup>.

(د) أساس حساب التعويض عن العجز الدائم (الكلي والجزئي)

وقد يتعرض السائق الضحية المخطئ لحادث سير وتحدد نسبة عجزه من طرف الخبير المعتمد من طرف شركة التأمين أو صندوق الضمان السيارات بـ 50% أو 66% فيستفيد في هذه الحالة من التعويض باعتبار هذه النسبة معادلة للوفاة، وكيفية دفع مبلغ التعويض يتم وفق نص المادة 16 من الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88.

ويتم دفع التعويض المستحق للضحية أو ذوي حقوقها اختياريًا دفعة واحدة أو في شكل ربع أو إيراد مرتب وفقاً للشروط المنصوص عليها بملحق الأمر وذلك في المادة 6 منه.

ومسألة تقدير التعويض عن العجز الدائم أو الكلي يتم على مرحلتين:

المرحلة الأولى:

في هذه المرحلة يتم تحديد نسبة العجز على يد طبيب مختص ويحرر شهادة أو تقرير مباشرة بعد فحص المصاب. يوضح فيه حالته الصحية كما يشير إلى المعايينات التي تكتسي أهمية بالنسبة لتحديد مصدر الإصابات وكذلك عند الضرورة يذكر تاريخ الجبر أو وضع الجبيرة للمصاب بالكسور وحالة هذا المصاب بعد الجبر، ويحدد نسبة العجز الدائم مع مراعاة الأحكام المتعلقة بحوادث العمل والأمراض المهنية التي أحالنا عليها الأمر رقم 15/74، حيث تنص المادة 20 من القانون رقم 13/83 المتعلق بحوادث العمل والأمراض المهنية: "إن طريقة تقدير معدلات العجز ومراجعتها تحدد بموجب مرسوم. وذلك بالرجوع إلى التشريع الجاري به العمل في مادة التعويض عن حوادث العمل والأمراض المهنية".

وفعلاً صدر المرسوم رقم 36/80 الخاص بتقدير نسب العجز ومراجعتها والتي تتعلق بالمادة المشار إليها أعلاه وجاء في المادة 1 منه بأن: "تحديد نسبة عجز المصاب على أساس طبيعة العاهة التي أصابته، وحالته العامة ونسبة قوته البدنية والعقلية وكذلك كفاءته ومؤهلاته المهنية".<sup>2</sup>

<sup>1</sup> (1) الملف رقم 264617 قرار صادر بتاريخ 2002/05/07 عن غرفة الجناح والمخالفات للمحكمة العليا، مجلة القضاة، العدد 57، 2006، الصفحة 277.

<sup>2</sup> (2) بن عبيدة عبد الحفيظ: المرجع السابق، الصفحة 46.  
(2) عقد التأمين، الشركة الوطنية للتأمين "السيارات" (الشروط العامة)، الصفحة 60 إلى 69.

والملاحظ أن القانون رقم 13/83 المشار إليه أعلاه لم يحدد جدول لنسب العجز الدائم أو معيار دقيق يستند عليه الأطباء في تحديدهم للعجز، ولكن شركة التأمين حاولت تجاوز هذا النقص ووضعت في كتابها<sup>1</sup> والذي أشرنا إليه سابقا جدولاً لتحديد العجز الدائم الكلي والعجز الدائم الجزئي الذي يكون بمثابة مرجع الأساسي للطبيب الخبير عند تحديده نسبة عجز الضحايا حوادث المرور.

#### المرحلة الثانية:

هذه الخطوة تتعلق بالأجر الذي يحسب على أساسه التعويض وهو الأجر المرجعي. فقد قررت الفقرة الأولى من ملحق الأمر رقم 15/74 بأن يحدد على أساس الأجر المتوسط الذي يتقاضاه المصاب خلال الإثنتي عشر (12) شهرا التي سبقت انقطاعه عن العمل عقب الحادث أو دخله المهني خلال نفس المدة والصابي من التكاليف والضرائب دون أن يجتاز المبلغ السنوي المتخذ كأساس لمنح التعويض أي 24000 دج.

مثال رقم 1: أصيب عامل يتقاضى مرتب شهري 5000 دج بعجز جزئي دائم بنسبة 50% بسبب حادث مرور. فيكون مبلغ التعويض المستحق على النحو التالي:

نبحث عن الدخل السنوي للضحية:  $5000 \times 12 = 60000$  دج.

بالرجوع إلى الجدول الملحقه بالقانون المذكور أعلاه نجد أن مبلغ 60000 تقابله نقطة مرجعية هي 2940، فيكون التعويض المستحق للضحية:  $2940 \times 50 = 147000$  دج

وإذا كان الضحية عاطل عن العمل فيحسب الدخل السنوي على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون، مع الملاحظ أن المشرع الجزائري وضع حدا أقصى للدخل المعتمد عليه في حساب التعويض بحيث أنه ينبغي ألا يتجاوز في كل الحالات ثماني مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون شهريا (النقطة من الملحق بالقانون)<sup>2</sup>.

مثال رقم 2: أصيب شخص بعجز جزئي دائم بنسبة 40% بسبب حادث مرور وكان هذا الشخص عاطل عن العمل، فيكون مبلغ التعويض المستحق مثل ما ورد في المثال الأول بحيث نبحث عن المبلغ السنوي للدخل الوطني الأدنى المضمون وهو 15.000 دج حاليا يضرب في 12 شهرا:  $15.000 \times 12 = 180.000$  دج. هذا المبلغ يشكل الدخل السنوي فما هي النقطة الاستدلالية المقابلة لهذا الدخل السنوي؟

(1) جديدي معراج: المرجع السابق، الصفحة 138.

نرجع للجدول للبحث عن النقطة الاستدلالية المقابلة للدخل السنوي. أما إذا كان الدخل السنوي للضحية يفوق 77000 دج وهو الدخل السنوي الأخير في الجدول نلجأ للطرق التالية لحساب النقطة الاستدلالية.

الطريقة الأولى: لقد وضع المشرع الجزائري عناصر متحركة أي كل 500 دج ب 10 نقاط استدلالية فإذا كان مثلا الدخل السنوي محدد ب 180.000 دج فهو أكبر من 77000 دج المحدد بجدول فنقوم بالعملية التالية:

$$\text{-نطرح المبلغ السنوي من } 77000$$

$$\text{-} 180.000 - 77000 = 103000 \text{ دج ثن نقسم الحاصل على } 500 \text{ و نضربه في } 10 \text{ نقاط}$$

استدلالية:

$$\text{-} 103000 / 500 \times 10 = 2060 \text{ دج ثم نضيف الناتج للنقطة الاستدلالية المقابلة لمبلغ}$$

$$77000 \text{ دج في الجدول وهي } 3280 \text{ دج.}$$

$$\text{-} 3280 + 2060 = 5340. \text{ إذن النقطة الاستدلالية } 180.000 \text{ دج هي } 5340.$$

الطريقة الثانية: نبقى دائما مع المبلغ 180000 دج ونقوم بالعملية التالية:

$$180000 / 50 = 3600 \text{ دج ثم نضيف هذا الناتج إلى } 1740$$

$$3600 + 1740 = 5340 \text{ إذن النقطة الاستدلالية المقابلة ل } 180000 \text{ دج هي } 5340.$$

نضرب النقطة الاستدلالية في نسبة العجز للحصول على رأس المال التأسيسي

$$\text{لنفترض أن نسبة العجز تساوي } 60\% \text{ إذن } 5340 \times 60 = 320400 \text{ دج.}$$

والملاحظ أن الحد الأدنى للأجر الوطني الذي كان قبل 1974 ب 4500 دج وكذلك الحال إذا كان دخل المصاب أقل من الحد الأدنى السنوي البالغ 4500 دج فيتم التعويض على أساس الدخل الأدنى للأجر الوطني المضمون ولكن عدل المشرع الجزائري ملحق الأمر رقم 15/74 بموجب القانون رقم 31/88 الذي أصبح ساري المفعول من شهر جويلية 1988 وجعل حد أقصى للدخل المعتمد عليه في حساب التعويض بحيث أنه ينبغي ألا يتجاوز في كل الحالات ثماني مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون شهريا (كما هو مشار إليه أعلاه) أي يساوي منذ أول جانفي 1989 مبلغ 12000 دج شهريا أي 144000 دج سنويا، وبعد رفع الأجر الوطني الأدنى يساوي 15000 دج شهريا أي 180.000 دج.

إذن مبلغ التعويض ينتج من ضرب قيمة النقطة المطابقة للأجر أو الدخل المرجعي للمصاب بنسبة العجز الدائم الجزئي أو الكلي، حسب الفقرة الرابعة من الملحق 31/88<sup>1</sup>.

ويجدر التنويه أن الأمر رقم 15/74 المعدل بالقانون رقم 31/88 لم يغير طريقة حساب التعويض المتمثلة في ضرب النقطة الاستدلالية المقابلة لدخل الضحية السنوي في نسبة العجز وإنما تم التعديل في الجدول المحدد للدخل السنوي والأرقام الاستدلالية المقابلة لها، فهدف المشرع من وراء ذلك هو السماح للامتداد العادي للجدول طبقاً لارتفاع الأجر الأدنى المضمون.

وعليه فإن المتضرر بعجز دائم جزئي أو كلي يقدم له التعويض عن طريق ضرب النقطة الاستدلالية المقابلة لدخله السنوي الموجود في الملحق 31/88 مع العلم أنه في حالة العجز الذي يفوق نسبة 50% تمنح له تعويضات إضافية مقابل خسارة المبلغ التي كانت يؤدي له من الضمان الاجتماعي قبل الحادث كعلاوة أو منح عائلية شريطة إثباتها من طرف المصاب<sup>2</sup>، وفي حالة العجز الدائم الذي يساوي 80% أو أكثر يضاعف المعاش بنسبة 40% وفي هذه الحالة فعلى المصاب أن يستعين بالخبرة الطبية.

يمكن لمن له مصلحة مشروعة سواء أكان المصاب أو المؤمن وبعد مهلة ثلاث سنوات من تاريخ الشفاء أو الاستقرار أن يطلب مراجعة نسبة العجز في حالة تفاقم عاهات المصاب أو في حالة تخفيفها أو في حالة الشفاء وهذا ما نصت عليه المادة 2 من المرسوم رقم 36/80.

قد يحدث تفاقم غير متوقع في إصابة المضرور من حادث المرور وهذا بعد استفادته من التعويض المبين في الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم، فيلجأ المصاب إلى القضاء من جديد ليطلب الحكم على المسؤول عن الحادث بأدائه تعويضاً آخر عن هذا التفاقم. فالسؤال الذي يطرح على أي أساس تحكم المحكمة بالتعويض في مثل هذه الحالة؟

ولقد أجابت عن ذلك محكمة التمييز الفرنسية -الغرفة المدنية الثانية- في قرار رقم 20386 الصادر في 1984/10/24 Gourgues وآخرين ضد Harribey وآخرين.

<sup>1</sup> تنص الفقرة الرابعة من الملحق 31/88 على ما يلي: "التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي، يتم على أساس حساب النقطة وفقاً للجدول الوارد بعده فيحصل على الرأسمال التأسيسي بضرب قيمة النقطة لشرط المرتب أو الدخل المهني للضحية في معدل العجز الدائم الجزئي أو الكلي."

<sup>2</sup> بن عبيدة عبد الحفيظ: المرجع السابق، الصفحة 47، 48.

"يكون تحديد الضرر قطعياً بتاريخ إصدار القاضي قراره، فإذا حدث تفاقم غير متوقع في إصابة المجني عليه بعد ذلك التاريخ، فإن التعويض العطل والضرر لا يجب أن يتعدى الجبر الكامل للضرر الناجم عن تفاقم المذكور.

إن محكمة استئناف بوردو التي عند احتسابها للتعويض المستحق للضحية بسبب حدوث تفاقم في حالتها أدى إلى زيادة معدل العجز الدائم الجزئي، ارتأت أنه: "من المناسب تقدير الضرر الكلي ومن ثم استقطاع ما سبق أن قبضته الضحية تنفيذاً لحكم نهائي، تكون قد خالفت أحكام المادتين 1382 و 1351 من القانون المدني الفرنسي، ذلك لأن المحكمة المذكورة تكون بهذا قد قامت بإعادة النظر في تقدير الضرر المذكور الذي سبق تقديره بشكل نهائي، وتكون بالتالي قد حددت تعويضات مرتفعة للضرر الجديد الذي لحق بالضحية".

إذن القاعدة العامة التي جاءت بها محكمة التمييز الفرنسية في حالة طلب تعويضات عن تفاقم طراً على حالة سابقة هي (تقدير مبلغ الضرر الكلي ثم يستقطع منه ما سبق دفعه للمجني عليه)، وهذه القاعدة قد ندى بها السيد جرجى ديري Georges Durry عام 1972 وتعتبر هذه القاعدة في نظر محكمة التمييز ثابتة غير قابلة للنقاش.

في الحالة التي نحن بصددنا، أدين المسؤولون عن الحادث السير بقرار حكم يتمتع بقوة الشيء المقضي به، بتاريخ 20 جوان 1963، بدفع مبلغ 18.000 فرنك (العملة السابقة للدولة الفرنسية) للضحية تعويضاً عن معدل عجز بدرجة 18%، أي ما يعادل 1000 فرنك كتعويض عن كل درجة عجز. أما محكمة استئناف بوردو، فقد قدرت معدلاً جديداً للعجز يبلغ 35% في قرارها الصادر في 1 مارس 1983، وهو القرار الذي نقضته محكمة التمييز. واحتسبت محكمة بوردو بالتالي مبلغ التعويض عن هذا المعدل بـ 175.000 فرنك أي ما يعادل 5.000 فرنك عن كل درجة عجز. وبحسبها مما سبق للضحية استلامه المبلغ 18.000 فرنك، فقد حكمت بأن يدفع المسؤولون عن الحادث للضحية المبلغ المتبقى وقدره 157.000 فرنك مقابل العجز الدائم الجزئي الذي أصابها.

إن الخطأ في التدليل كان ظاهراً، لأنه أدى إلى إعادة تقييم الضرر القديم في نفس الوقت الذي أراد فيه تعويض الضرر الجديد، غير أن قوة الشيء المقضي به تحول دون إعادة تقدير الضرر القديم، وهذا ما بينته الغرفة المدنية الثانية في محكمة التمييز حين ذكرت، مستشهدة بالمادة 1331 من القانون المدني الفرنسي: "بأن الضرر يحدد نهائياً في تاريخ الذي يصدر فيه القاضي قراره."

إن ما هو صحيح في حالة القرار القضائي ينطبق كذلك في حالة كون التعويض الأصلي قد تحدد عن طريق التراضي، إن المصالحات، في الواقع، وحسب المادة 2052 من القانون المدني الفرنسي ( لها، بين الأطراف، سلطة الشيء المقضي به بالدرجة الأخيرة).

إن المبدأ الذي انتهت إليه محكمة الاستئناف، كما بينت ذلك محكمة التمييز بكل دقة، أدى إلى (تحديد تعويضات تفوق مبلغ الضرر الجديد الذي لحق بالضحية) الشيء الذي يتناقض ومبدأ جبر الكلي للضرر: فهذا المبدأ يسعى أن لا يكون التعويض أقل ولا أكثر من الضرر<sup>1</sup>؟ كذلك فإن، أي تفاقم يطرأ على حالة الضحية في وقت لا حق على تاريخ القرار الأول، لا يمكن أن يؤدي إلى أكثر من جبر الكلي للضرر الناتج عن هذا التفاقم.

ولا يجوز الاحتجاج بأن قيمة درجة الضرر قد ارتفعت بين عامي 1963 و1983. فمن جهة، ليس بالإمكان الاحتجاج بالتفاقم الأسمى للضرر بسبب تدهور القدرة الشرائية، ومن جهة أخرى، الشيء المهم في هذه القضية هو أن معدلاً معيناً من العجز قد تم تعويضه بصورة نهائية، وعليه فإن التفاقم الحاصل والذي يجب تعويضه لا يمكن أن يتعلق إلا بتغيير النسب. وبمعنى آخر فإن حساب نسبة التفاقم الحاصل يكون كالتالي: 35% - 18% = 17% وليس 35%.

ويشير الأستاذ Yves Chantier إلى نقطتين أساسيتين:

**النقطة الأولى:** هو أن القضاة، كما هي قاعدة، في حق إصلاح الضرر، يتوجب عليهم تحديد تاريخ قرارهم المتضمن تقدير الضرر الجديد، وهذا يعني أنهم سوف يحتسبون هذا الضرر الجديد تبعاً لسن ولوضع الضحية في هذا التاريخ بذات.

**النقطة الثانية:** من المعلوم أن قيمة درجة العجز تتغير بتغير معدل العجز. وعلى سبيل المثال، فإن الدراسات التي أجراها السيد Max Le Roy لهذه القيمة في كافة أنحاء فرنسا عام 1983، أوضحت بأن هذه القيمة إذا كانت حوالي 5.000 فرنك لعجز بدرجة 37% لشخص في الثالثة والخمسين (53) من العمر، فإنها لا تكون أكثر من 3.500 فرنك لعجزه بدرجة 17% لشخص بنفس العمر. من الواضح أن مبلغ 5.000 فرنك لكل درجة عجز هو الذي ينبغي اعتماده لأنه يتوجب الأخذ بعين الاعتبار جسامه الضرر الذي هو هنا بمعدل 35%.

<sup>1</sup> (المجلة العربية للفقهاء والقضاء، العدد الثاني، تصدرها الأمانة العامة لمجلس وزراء العدل العرب، سنة 1985، الصفحة 604، منقول عن :

-La semaine juridique 59<sup>ème</sup> année-17 Avril 1985-numéro 15-16. not Yves Chartier.



انطلاقاً من التوضيح الثاني يمكننا أن نكون مدفعين حتى للاعتراض على الطريقة القائمة على عدم التعويض إلا الفرق في المعدل بين القرار الأول والقرار الثاني:  
وعدم اعتبار تبدل قيمة درجة العجز التي سبق تعويضها أصلاً، هل يعني بأن من الواجب إهمال تبدل قيمتها الذاتية الناتجة عن تفاقم الضرر؟

إن المثال الذي مر بنا يوضح بأن قيمة درجة العجز التي كانت تساوي 1000 فرنك عام 1963 قد ارتفعت بفعل التبدل في قيمة العملة عام 1983 إلى 3500 فرنك، في حين يدعو معدل العجز الجديد إلى اعتماد قيمة لدرجة العجز تبلغ 5.000 فرنك: وحتى بالنسبة للعجز بدرجة 17% الذي كان قد تقرر في القرار الأول، ألا يبقى جزء منه غير معوض (وهو ما يمثل الفرق للدرجة العجز بين الحالتين أي:

$3500 - 5000 = 1500$  فرنك)؟ إن تحليلاً كهذا يستدعي في الأخير إضافة 17 درجة أخرى (بقيمة 1500 فرنك للدرجة) إلى حساب تفاقم الضرر الذي احتسب أولاً 18% بقيمة 5000 فرنك للدرجة، أي:  $(500 \times 18) + (1500 \times 17) = 115.500$  فرنك.

مع هذا لا نعتقد بأن هذا النمط من التدايل يمكن إتباعه، لأنه سيكون من الصعب عدم اعتباره تشكيكاً في الشيء المقضي به الذي سيكون لزاماً والحالة هذه إدانته كما رأينا.  
ويعتقد الأستاذ Yves Chantier بأن المحاكم تحتفظ بحرية تقدير تجاه الجداول الحسابية، كما أن محكمة التمييز بالتذكير بأن على قضاة الموضوع تقدير الضرر الحاصل بكل استقلالية بناء عليه، فلا شيء يمنع محكمة ما أو محكمة استئناف من أن تأخذ الأمر هذا بعين الاعتبار في مداولاتها السرية للقيام بالتقدير الرقمي لتطور الضرر، وذلك لكي يكون قرارها سليماً بما فيه الكفاية، ولا يتعرض بالتالي لنفس المصير الذي تعرض له قرار محكمة استئناف بوردو الذي مر بنا<sup>1</sup>.

أما في ظل القضاء الجزائري، يعين قاضي الموضوع في حالة تفاقم الأضرار وقبل الفصل في الموضوع طبيياً آخر للقيام بمهمة فحص المدعي والبحث هل فعلاً تفاقم الضرر كان نتيجة زيادة النتائج الضارة المترتبة عن حادث المرور بناء على الوثائق القديمة والحديثة، وعند إكمال المهمة المسندة إليه يقوم بتقدير نسبة المقارنة مع نسبة العجز الدائم السابقة.

<sup>1</sup> المجلة العربية للفقهاء والقضاء: المرجع السابق، الصفحة 605..

مثلا إذا كانت الضحية قد تحصلت على نسبة عجز 50% وطلب المراجعة ومنحت له نسبة 30% فإن التعويض يتم على نسبة الزائدة فقط أي 20% الناتجة عن التفاقم. وعلى أساس تقدير الخبير الطبيب فإن هؤلاء القضاة مجبرين على التعويض المدعي لما يتبين لهم أن التفاقم ثابت.

ولقد رفعت عدة طعون بالنقض<sup>1</sup> في مثل هذه الحالة أمام المحكمة العليا من قبل المحكوم عليهم، وقررت المحكمة العليا رفض هذه الطعون إذا تبين لها أن القضاة الموضوع قد استجابوا لمبدأ التعويض من جديد لنفس السبب على أساس توافر أحد العنصرين التاليين وهما:  
- إما أن الخبير الذي كان قد عين في الدعوى السابقة كان قد ذكر في خلاصته تقرير أنه يحتمل تطور الحالة الصحية للضحية في المستقبل ولاسيما بخصوص نسبة العجز الدائم وأنه ينبغي إجراء فحص جديد عليه في مهلة معينة.

- إما أن هؤلاء القضاة قد سبق لهم أن أعطوا الإشهاد إلى المصاب بأنهم يحتفظون له بالحق بأن يطالب بإعادة النظر في التعويض، و في الحالة العكسية فإن المحكمة العليا نقضت الأحكام المطعون فيها وصرحت أن طلب الضحية منعدم الأساس القانوني وقد ركزت قضاءها على نص المادة 131<sup>2</sup> المعدلة بموجب المادة 129 من قانون رقم 05-10 المعدل ومتم للقانون المدني الجزائري التي تنص على ما يلي: "يقدر القاضي مدى التعويض الذي لحق المصاب طبقا لأحكام المادتين 182 و182 مكرر مع مراعاة الظروف والملابسة، فإن لم يتيسر له وقت الحكم أن يقدر مدى التعويض بصفة نهائية، فله أن يحتفظ للمضروب بالحق في أن يطالب خلال مدة معينة بالنظر من جديد في التقدير."

الملاحظ من خلال الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية وذوي حقوقهم لم يشير إلى التعويضات الممنوحة للمتضرر في حالة تفاقم الضرر في المستقبل كما وضح ذلك في حالة الضرر المباشر الحال.

ولهذا ارتكزت المحكمة العليا في قرارها على أساس المادة 131 من القانون المدني الجزائري، و أجازت هذه الأخيرة للقاضي إذا رأى وقت إصدار حكمه بالتعويض أن هناك بعض العناصر لم

<sup>1</sup> قرار المحكمة العليا الغرفة المدنية/القسم الثاني، رقم 64922، في 14/03/1990، الشركة الجزائرية للتأمين ضد فريق حناش، ورقم 67536 في 24/09/1990، الشركة الجزائرية للتأمين ضد مسلاوي نور الدين، قرار المحكمة العليا الغرفة المدنية/القسم الثاني، رقم 34000، في 07/11/1984.

<sup>2</sup> أحمد طالب: المرجع السابق، الجزء الثاني، الصفحة 318.

تستقر بصفة نهائية، و لربما سوف تؤدي في المستقبل إلى تفاقم الضرر فله الحكم بأحقية المضرور في المطالبة خلال فترة معينة في إعادة النظر في تقدير التعويض من جديد. وعليه فعلى قضاة الموضوع أن يتقيدوا بنص المادة المذكورة أعلاه لما يتبين لهم احتمال تطور الضرر، ولكن إذا طلب المضرور بعد الحكم له بالتعويض تعويضا جديدا فأجابته المحكمة دون أن تبين التغيير الذي طرأ على حالته نتيجة تفاقم الضرر فإن الحكم يستجوب النقض، فقد قضى المجلس الأعلى (المحكمة العليا) (بأن تعويض أضرار جسمانية بحكم منح الضحية مبلغا جزافيا وطلب من جديد الضحية بتعويضات جديدة والقضاء بطلبات المضرور دون أن يبين الحكم التغيير الذي طرأ على حالة الضحية والعناصر التي تظهر تفاقم العاهة المستديمة للضحية فهذا خرق لقوة الشيء المقضي به يستوجب النقض)<sup>1</sup>.

أما مسألة تقدير التعويض الناتج عن تفاقم الضرر يحتسب من تاريخ الخبرة الطبية التي أثبتت التفاقم، وليس من تاريخ حاث المرور<sup>2</sup>

لقد تطرقنا في السابق إلى حالة التي تصاب فيها الضحية بعاهة واحدة والتي تؤدي إلى العجز الدائم الكلي أو الجزئي، وهناك الحالة التي تصاب فيها الضحية بعاهات متعددة جراء نفس الحادث الواحد. أما إذا أصيب الضحية بعاهتين اثنتين نتيجة حادثي مرور منفصلين فلا يمكن القول أن هناك تعدد عاهات فكيف يتم حساب العجز الدائم أو الإجمالي في مثل هذه الحالة؟ . إن الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 لم يتضمن كيفية حساب التعويض عن العاهات المتعددة لأعضاء مختلفة، التي تناولتها بالتفصيل أحكام القرار الوزاري المؤرخ في 11 أبريل 1967 المحدد لجدول أو لسلم المعدلات (وهي الترجمة الصحيحة لكلمة Barème الطبية الخاصة بالعجز الدائم المتعلق بحوادث العمل)<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> محمد صيري السعدي: المرجع السابق، الصفحة 172، 172. وجاء في القرار (حيث يستخلص من القرار المطعون فيه وأوراق الملف والتقارير الطبي أن حالة الضحية لم تتغير ولم تتفاقم ضررها عما كان عليه في السابق هذا ولما قضى مجلس جيجل بمنح تعويض جديد للمطعون ضده بدون أن يبين التغيير الذي طرأ على حالة الضحية والعناصر التي تظهر تفاقم العاهة المستديمة المصابة بها فإنه يكون قد خرق قوة الشيء المقضي فيه مما يعرض قراره للنقض.)، ملف رقم 23615 قرار بتاريخ 1983/03/3، نشرة القضاة-العدد الأول-جانفي 1987-الصفحة 70.

<sup>2</sup> ملف رقم 374825 قرار بتاريخ 2007/10/17، مجلة المحكمة العليا، المحكمة العليا، قسم الوثائق، العدد 2، 2007، الصفحة 197.

<sup>3</sup> أحمد تيجاني بالعروسي و رشيد وابل: قانون التأمينات الاقتصادية، الطبعة الأولى، دار هومة، الجزائر، 2005، الصفحة 207.

ونظرا للنقص الموجود في النصوص التشريعية المتضمنين إلزامية التأمين على السيارات و نظام التعويض عن الأضرار فيما يخص هذه النقطة، جاء القرار الوزاري المؤرخ في 16 سبتمبر 1981 المتعلق بجدول (السلم) المعدلات الخاصة بالعجز الدائم المتعلق بحوادث المرور ليسد هذا النقص وذلك عندما قرر في مادته الأولى بأن معدل العجز الدائم الجزئي أو الكلي الناتج عن حوادث المرور يحدد طبقا للجدول أو السلم الذي تضمنه القرار المؤرخ في 11 أبريل 1967.

وقد عرفت المادة 6 من القرار المشار إليه في فقرتها الأولى مفهوم تعدد العاهات بأنها العاهات التي تصيب أعضاء مختلفة أو أجزاء من أعضاء مختلفة أو أجهزة مختلفة. و لا يعتبر كتعدد عاهات، مختلفة بقايا الجرح الذي أصيبت به الضحية، بمعنى آخر لا يجب اعتبار ضمن العاهات المختلفة بقايا نفس الآفة وهذا ما نصت عليه المادة 6 في فقرتها الثانية. أما المادة 7 من نفس القرار فقد نصت على أنه إذا لم يذكر في هذا الجدول معدل العجز الكلي الواجب الأخذ به في حالة تعدد العاهات فيحدد المعدل كما هو مبين في المادتين 9 و 10 أدناه<sup>1</sup>.

لا يمكن بأي حال أن يحدد معدل العجز الكلي بمجرد إجراء عملية جمع المعدلات الجزئية المعتمدة بصفة انفرادية وهذا ما نصت عليه المادة 8 من نفس القرار.

وتنص المادة 10 من نفس القرار (والمعلقة بكيفية حساب العجز الدائم الجزئي أو الكلي الخاص بالعاهات المتعدد): "إذا ترتب عن الحادث، بالنسبة لعامل كان سالما تماما، تعدد عاهات لم يقتصر على أعضاء مختلفة فحسب بل شملت وظائف مختلفة وأن هذا الجدول لم ينص على معدل العجز الكلي فيتعين، بعد تصنيف أنواع العجز في ترتيب معين، اعتبار الأولى على معدل الجدول وحساب الثانية نسبيا إلى المقدرة الباقية، وهكذا دواليك لغاية تعويض جميع أنواع العاهات" والطبيب هو الذي يقوم بتحديد نسبة العجز، وحسب نص المادة 10 من نفس القرار، فإن تقدير نسبة العجز الناتج عن عدة عاهات لم تصب نفس الوظيفة ونفس العضو، بل اشتملت أعضاء ووظائف مختلفة فلا يكون بجمع معدل عجز كل عاهة مع معدل عجز العاهات الأخرى مما قد يؤدي إلى تجاوز السقف الذي هو 100%، وإنما يكون حساب العجز عن طريق تطبيق قاعدة مختلفة تسمى طريقة: بالتزار (La méthode de BALTAHZAR) أو كما هي منصوص عليها في المادة 10 من نفس القرار بالمقدرة المتبقية (La capacité restante).

<sup>1</sup> أحمد الشافعي: حساب العجز الإجمالي عن تعدد العاهات-تطبيق على قرار رقم 270605 الصادر في 2002/04/32 عن المحكمة العليا، غرفة الجناح والمخالفات القسم الرابع، المجلة القضائية، العدد الأول، 2004، الصفحة 44.

فإذا أصيب الضحية جراء حادث مرور واحد بعاهات مختلفة، فإن طريقة "التزارر" تسمح بتخصيص نسبة لعاهة معينة، ويستحسن حساب وتقدير العاهة الأكثر أهمية أولاً، ثم يقطع معدل العجز المخصص لها من 100 الذي يمثل المقدرة الكلية، فنحصل على المقدرة المتبقية. ثم نقدر العجز الثاني المترتب من عاهة أخرى نسبة للمقدرة المتبقية باستعمال القاعدة الثلاثة.

#### نسبة العجز × المقدرة المتبقية

100 نحصل على معدل العجز الثاني، نقتطعه من المقدرة المتبقية.

فنحصل على المقدرة المتبقية الثانية. ونفس العملية نقوم بها بالنسبة للعجز الثالث، وهكذا إلى غاية حساب جميع العاهات<sup>1</sup>.

مثال: لنفترض أن شخصاً أصيب بثلاث عاهات، تسببت العاهة الأولى في عجز برجله يقدر بـ 45% وتسببت الثانية في عجز بيده قدر بـ 32%، أما العاهة الثالثة فقد سببت له عجزاً في عينه قدر بـ 25%. فلو جمعنا العاهات الثلاث  $102 = 25 + 32 + 45$  نكون قد حصلنا على معدل العجز يفوق السقف الذي هو 100.

أما إذا اتبعنا في حساب التعويض طريقة المقدرة المتبقية فإننا نحصل على نتيجة مخالفة للأولى، حيث نقوم باقتطاع العجز الأكثر أهمية أو العجز الأكبر وهو 45% من 100% = 100% - 45% = 55% (المقدرة المتبقية).

ثم نقدر العاهة الثانية نسبة للمقدرة المتبقية 32% من 55% باستعمال القاعدة الثلاثية:

$$\frac{32 \times 55}{100} = 7,61\% \text{ من } 55\%$$

ونطرح 7,61% من 55% للحصول على المقدرة المتبقية: 55% - 7,61% = 37,4% القدرة المتبقية.

ثم نقدر العاهة الثالثة نسبة للمقدرة المتبقية 25% من 37,4% باستعمال نفس القاعدة الثلاثية

$$\frac{25 \times 37,4}{100} = 9,35\% \text{ تم طرح } 9,35\% \text{ من } 37,4\%$$

للحصول على المقدرة المتبقية 37,4% - 9,35% = 28,05%

ويكون العجز الإجمالي للضحية هو: 45% + 7,61% + 9,35% = 71,95%

تكون المقدرة المتبقية هي: 100% - 71,95% = 28,05%<sup>2</sup>.

<sup>(1)</sup> أحمد الشافعي: نفس المرجع، الصفحة 45.

<sup>(2)</sup> أحمد الشافعي: نفس المرجع، الصفحة 46.

قد تستفحل حدة الإصابة الجسدية للمضروب بسبب حالته المرضية السابقة على الإصابة، وفي هذا الصدد فإن إعمال المعيار الذاتي في تقدير التعويض، يستوجب الاعتداد بالظروف الشخصية للمضروب، ويدخل في ذلك حالته الصحية السابقة على الإصابة ويتضح ذلك من خلال زاويتين طبقاً للقاعدة العامة:

**الأولى:** من حيث مسؤولية المدعى عليه عن تفاقم الضرر الذي أصاب المضروب عما كان عليه قبل تعرضه للفعل الضار، كما لو كان المضروب يعاني من مرض القلب، فأدت إصابته إلى موته، أو كان مريضاً بالسكر فاشتدت حدة الجرح الذي تسبب فيه المسؤول بخطئه، مما أدى إلى بتر العضو المصاب، فيسأل المدعى عليه عن موت المضروب في الحالة الأولى، وبتر العضو في الحالة الثانية، وما يستتبع ذلك من آلام جسدية ومعاناة نفسية، ونفقات لازمة للعلاج.

**ثانياً:** تأثير الحالة المرضية السابقة على الحالة الجسمية للمضروب، والنقص في سلامة أعضائه المؤثرة على كفاءته المهنية، وقدرته على الكسب، وتغطية أعبائه العائلية، ومدى توقعه للحياة، بحيث يتحدد التعويض بقدر النقص في ذلك عما كان عليه قبل تعرضه للفعل الضار، فيعتد إذن بوضع المضروب السابق باعتباره مريضاً وليس سليماً<sup>1</sup>.

ما هو موقف المشرع الجزائري بخصوص وجود عاهات سابقة عن حادث المرور؟  
يتمثل المشكل هنا في إيجاد الكيفية التي يجب إتباعها لتحديد تاريخ الإصابة عندما تكون طاقة الإنسان المصاب الجسمية أو النفسية أو الفكرية قد انخفضت قبل وقوع الحادث.  
شرح المشرع أنواع وحالات العاهات السابقة في القسم الثالث من القرار المؤرخ في 11/04/1967 المشار إليه أعلاه المحدد جدول المعدلات الطبية الخاصة بالعجز الدائم في حوادث العمل (المواد من 12 إلى 21).

إذا كانت مقدرة المصاب ناقصة من قبل، ينبغي ألا يحسب الإيراد على أساس العجز الكلي الناتج عن مجموع أنواع العاهات، وإلا يحسب على انفراد، كما لو كانت العاهة المطلوب التعويض عنها قد أصابت شخصاً سالماً تماماً. ففي هذه الحالة يجب أن يعرض إيراد التناقض فقط الذي يسببه الحادث بالنسبة للعجز السابق حسب ما جاء في المادة 12 من نفس القرار<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> أحمد شوقي محمد عبد الرحمان: مدى التعويض عن تغير الضرر في جسم المضروب وماله في المسؤولية التقصيرية والعقدية، منشأة المعارف - الإسكندرية - سنة 2005، الصفحة 152، 153. - أنظر كذلك إلى:

- Aubry et Rau : Cour de droit civil, Tome 6<sup>ème</sup> édition, Droit civil Français 1951. numéro 123, 124.

<sup>2</sup> أحمد طالب: المرجع السابق، الجزء الأول، الصفحة 243.

و لحساب هذا الإيراد، يتعين القيام بالعمليات التالية:

1)- تحديد المقدرة السابقة للحادث بالنسبة لمقدرة كاملة.

2)- تحديد المقدرة الباقية على إثر الحادث بالنسبة لمقدرة الكاملة، مع اعتبار جميع أنواع العاهات المتتابة.

3)- البحث عن التناقض الحقيقي للعجز بتحديد الفرق بين المقدرة السابقة والمقدرة الباقية.

3-نقل هذا الفرق إلى المقدرة السابقة للحصول على معدل تخفيض هذه الأخيرة، أي معدل العجز حسب نص المادة 13 من نفس القرار.

وتنفيذا للقواعد التي ذكرت أعلاه يتحصل على معدل العجز الذي يطبق لحساب الإيراد باستعمال الصيغة التالية:

-تعني المقدرة السابقة للحادث بالنسبة لمقدرة كاملة.

-تعني المقدرة الباقية بعد الحادث بالنسبة لمقدرة كاملة، مع اعتبار المعدل الكلي لأنواع العجز المتتابة.

-تعني معدل العجز المضروب في الأجر الأساسي طبقا لأحكام المادة 45 من قانون رقم 13/83 المؤرخ في 02/07/1983 المتضمن حوادث العمل و الأمراض المهنية.

يحصل معدل المقدرة السابقة للحادث بطرح معدل العجز السابق من 100 ما عدا في حالتين هما:

-إذا كان المصاب قد استعاد أهليته وقسما من قدرته على العمل التي أفقدته إياها العاهات السابقة.

-أو بالعكس من ذلك فقد تناقصت هذه المقدرة الباقية بسبب حالة قصور قواه البدنية والعقلية.

ويحصل معدل المقدرة الباقية بعد الحادث بطرح النسبة الإجمالية للعاهات المتتالية من 100.

ولا يجوز تطبيق الصيغة المسجلة سابقا، إذا ما كانت العاهات السابقة والنتيجة عن الحادث قد أصابت نفس الجهاز الوظيفي أم لا، كما لا تطبق الصيغة المذكورة عندما يكون الضحية متحصلا بعد الحادث على معدل العجز إجمالي عن العمل يقل عن معدل الذي تسبب في منحه إيراد سابق.

تطبق هذه الأحكام سواء كانت العاهة السابقة منسوبة إلى حادث عمل أم إلى حادث حصل خارج العمل أو إلى مرض قد عوض عنهما أم لا.

ولا تطبق هذه الأحكام إذا كان المصاب قبل الحادث متعرض لمرض ما أو لم يكن هذا الأخير سببا في أي تخفيض للمقدرة عن العمل.

ويجب الإشارة إلى أنه يمكن أن تقع الحالة التالية:

في بعض الأحيان تكون نسبة العجز الدائم المحددة على اثر حادث سابق-مهما كانت طبيعته-قريبة من 100% أو تساوي 100%(مثل المكفوف الذي تكون نسبة عجزه الدائم تساوي 100%والذي يتعرض إلى حادث آخر يؤدي به إلى فقد عضوا أو جزء من عضو<sup>1</sup>.

هل تشكل نسبة العجز الدائم الأولي عائقا بحيث أنه لا يجوز تخصيص أي تعويض إلى مصاب عن الأضرار اللاحقة به بسبب الحادث الثاني؟

يمكن أن يؤدي تطبيق الصيغة المسجلة أعلاه، إلى نتائج غير عادلة، وهذا باعتبار أن مقدرة الضحية للعمل كانت منعدمة تماما. لهذا السبب وجهت انتقادات إلى طريقة الحساب المبينة أعلاه، ويحق للقاضي أن يمتنع عن استعمالها بسبب عدم ملاءمتها عندما يكون الشخص المصاب ضحية لعدة حوادث متتالية<sup>2</sup>.

ولقد تبنى كل من القضاء الفرنسي والجزائري موقفا واضحا بخصوص هذه المسألة:

أولا: القضاء الجزائري

قد تعرض السيد م.ع إلى حادث مرور في 1983/09/01، وتم نقله إلى مستشفى بسطيف مباشرة بعد الحادث أين لوحظ بأنه قد تلقى جروحا بليغة في رجله اليمنى أدت إلى كسر عظم الفخذ.

وبعد إقامته في المستشفى، نقل لمصلحة تقويم الأعضاء للأستاذ قيديم بالمستشفى الجامعي بقسنطينة الذي لاحظ بأن رجل الجريح لا بد وأن تبتتر لأن جرحه أصيب بالتعفن وأنه في 1983/09/06 تم بتر رجله.

وعلم أنه حكم على المستأنف المتسبب في الحادث أمام حكمة الجرح بعين الكبير بستة(6) أشهر حبسا غير نافذة و1000 دج غرامة منفضة، كما قضى للمستأنف عليه بتعويض قدره 100.000 دج.

وهذا الحكم أيد بقرار مجلس قضاء سطيف في 1984/06/24 وأن مبلغ التعويض دفع له كليا. فتقدم السيد م.ع مرة ثانية أمام القضاء وبالضبط أمام الغرفة الإدارية لمجلس قضاء قسنطينة وذلك في 1985/05/07 لطلب التعويض عن بتر رجله اليمنى.

<sup>1</sup> أحمد طالب: المرجع السابق، الجزء الأول، الصفحة 244، 245.

<sup>1</sup> أحمد طالب: نفس المرجع، الجزء الأول، الصفحة 245، 246.



وفعلا صدر قرار في 1988/02/03 عن الغرفة الإدارية لمجلس قضاء قسنطينة يقضي بإلزام المستشفى بدفع التعويض يقدر 100.000 دج. ولقد استأنف المستأنف هذا القرار متمسكا بأن المستأنف عليه قد تم تعويضه بقرار صادر عن الغرفة الجزائرية بمجلس قضاء سطيف وذلك عن كل الأضرار اللاحقة به وبما أن هذا القرار أصبح نهائيا فإنه اكتسب حجية الشيء المقضي به، كما أن المستأنف عليه قد تعهد أمام شركة التأمين بعدم مطالبته بتعويضات أخرى. والتعويض الذي منح له مناسبا وأنه لا يمكن الجمع بين عدة تعويضات عملا بمقتضيات المادتين 10 و12 من الأمر رقم 15/74.

ولكن المحكمة العليا كان لها رأي آخر بخصوص هذه القضية بحيث قضت، بأن مسؤولية المستشفى الجامعي بسطيف ثابتة بصفة كافية بتقرير الطبيب الشرعي المعين كخبير والذي أظهر خاصة بأن البتر كان نتيجة إهمال فيما يتعلق بوضعية علاج ومراقبة المريض، وأن مسؤولية المستشفى التي أثبت من طرف الخبير أكثر جسامة وتجسيد ولا يمكن إلغاؤها وإحلال مسؤولية سائق السيارة التي سببت الحادث محلها.

كما أنه لا يمكن تطبيق المادتين 10 و12 من الأمر رقم 15/74 لأنهما يتعلقان بالجمع بين تعويضين في مجال حوادث المرور المستحقة في مجال حوادث العمل و الأمراض المهنية. وعلية فلا يوجد مانع من الجمع بين تعويضين مادامت أساس المسؤولية تختلف لأن مسؤولية مستشفى الجامعي بسطيف قائمة بشكل كافي وبشكل قاطع<sup>1</sup>، وعليه فإن مسؤولية المستشفى مستقلة تماما عن المسؤولية الواقعة على عاتق مرتكب الحادث والتي قدرت في وقتها من قبل الجهات القضائية المختصة.

ثانيا: القضاء الفرنسي

تعرض الأنسة Y لحادث سير وتحصلت على تعويض كامل من شركة التأمين، بعد ذلك لجأت الأنسة مرة ثانية إلى المحكمة للمطالبة المؤسسة الوطنية الفرنسية للدم L'établissement Français sanguine بالتعويض عن المرض الذي أصابها نتيجة عملية جراحية أجريت لها نتيجة تعرضها لحادث المرور، فلقد أصيبت هذه الأنسة بفيروس نقص المناعة نتيجة عيب كان موجودا في منتج الدم سلم من طرف المركز العام لنقل الدم Centre

<sup>1</sup>ملف رقم 65648، قرار بتاريخ 1990/06/30 المحكمة العليا، المجلة القضائية، العدد الأول، 1999، الصفحة 132 إلى 136.

régional de transfusion sanguine وصدر قرار نهائي ألزم المؤسسة الوطنية للدم نيابة عن المركز العام لنقل الدم بتعويض الأنسة Y.

ولكن المؤسسة الفرنسية الوطنية للدم طعنت في الحكم على أساس أن كل من المؤمن والمؤمن له ضامنين لهذه الإدانة.

فرفضت محكمة ثاني درجة طلب المؤسسة الفرنسية الوطنية، وألقت المسؤولية الكاملة على المؤسسة لأنها هي التي قامت بتوريد منتج دموي معدي بغض النظر على اعتبار أن حادث المرور هو الفعل المولد لضرر العدوى وهذا حسب ووجهة نظر الضحية<sup>1</sup>.

أما الغرفة المدنية الثانية لمحكمة النقض تعرضت إلى نقطة مهمة جدا لما رفعت إليها القضية عن طريق الطعن بالنقض، فلقد أوجبت ضمنا خطأ السائق، وتدخل المركبة في الحادث، وقيام العلاقة السببية ما بين حادث المرور والعدوى، لماذا الغرفة المدنية الثانية لمحكمة النقض اشترطت قيام العلاقة السببية؟

السبب يرجع إلى أن قانون 5 جويلية 1985 جعل أساس نظام تعويض الضحايا يقوم على فكرة وحيدة ومهمة جدا وهي تدخل مركبة ذات محرك أرضي في الحادث، ومتى تحقق هذا الشرط يمكن للضحية الرجوع مباشرة على السائق والمؤمن للمطالبة بالتعويض المحدد (وهذا لم يحدث في حالة الأنسة Y).

لهذا السبب لا يمكن للمؤسسة التمسك أو الاستفادة من دعوى الرجوع على الشريك أو المساهم في الالتزام (Coobligé) إلا في حالة إثبات تدخل خطأ الشخصي للسائق، وعليه فالمؤسسة بسبب خطئها ملزمة بتقديم تعويض كامل للأنسة Y.

إذن الخطأ هو وحده على الأقل الذي يحدد الشريك في الالتزام ويساعد على البحث عن الضرر الذي يؤدي إلى توزيع الأعباء النهائية المتعلقة بالتعويضات.

من خلال هذين القرارين نتوصل إلى نتيجة وهي نسبة العجز الدائم الأولي الناتج عن حادث المرور لا يشكل عائقا، بحيث يجوز تخصيص أي تعويض إلى مصاب عن الأضرار اللاحقة به بسبب الحادث الثاني، مادام أنهما منفصلان عن بعضهما البعض أي لا توجد علاقة سببية ما بين الحادث الأول والثاني، بحيث لا يظهر خطأ الشخصي للسائق في الحادث الثاني.

<sup>1</sup>) Arrêt de la cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 26 mars 2003, Bulletin de arrêts de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile. numéro 57. <http://WWW.lescintre.net/JF/accidents de circulation. Htm> [jeudi 13 janvier 2007] 32ko., page. 1.

بعدما تعرضنا إلى مدى تأثير النظام الاستثنائي على حق السائق المخطأ في التعويض بالتفصيل السؤال الذي يثار هل هذا التأثير مطلق أو محدد؟  
وسوف نجيب على هذا السؤال على النحو التالي:

أولاً القاعدة العامة المنصوص عليها في الأمر رقم 15/74 والمتعلق بنظام التأمين الإلزامي على السيارات، لا تجيز تعويض السائق الضحية المخطئ سواء أكان الخطأ عمدياً أو غير معذوراً إلا أن المشرع الجزائري أورد استثناء على استثناء، بمعنى آخر أجاز المشرع الجزائري تعويض الضحية السائق المخطئ مهما كان نوع الخطأ ولكن في حدود، وسوف نتعرض في هذا الفرع إلى حدود تأثير أخطاء السائق العمدي على التعويض (أ) وإلى حدود تأثير أخطاء السائق الغير معذورة على التعويض (ب) وعلى ذوي حقوقه في حالة وفاته (ج).

أ) حدود تأثير أخطاء السائق العمدي على التعويض

طبقاً للمادة 3 من المرسوم التطبيقي رقم 34/80 إذا تعرض السائق الضحية للأضرار (ما لم يتوفى) نتيجة خطئه العمدي يلغى عقد التأمين وبالتالي يستبعد تعويضه ولكن المشرع الجزائري أورد استثناء على هذه القاعدة وذلك في الفقرة 3 من المادة 3 من نفس المرسوم إذا تنص على ثلاث حالات أين يكون المؤمن ملزم بتعويض الأضرار وهي حالة السرقة أو حالة العنف أو استعمال المركبة دون علم المؤمن له، ومسألة الإثبات تقع على عاتق المؤمن له.

ب) حدود تأثير أخطاء السائق الغير معذورة على التعويض

الأخطاء غير المعذورة التي أشرنا إليها تتمثل في حالة سيطرة السيارة من شخص لم يبلغ السن المطلوب للحصول على رخصة أثناء الحادث أو في حالة قيادة السيارة من شخص غير حائز على إذن لقيادتها مثل السارق أو حالة إذا لم يكن السائق مكلف بسيارة نوع من المركبات مثل الوزن الثقيل، فهذه الحالات تعتبر من الأخطاء الغير قابلة للضمان وبالتالي يسقط حق المؤمن له تجاه شركة التأمين بقوة القانون. إلا أن المشرع الجزائري أورد استثناء على هذا الاستثناء بحيث أجاز تعويض السائق المرتكب للخطأ الغير معذور في حالة العجز الدائم الذي يفوق 66% أو أكثر حسب المادة 7 من المرسوم التطبيقي رقم 37/80 مع إشارة في هذه الحالة وطبقاً للمادة سالف الذكر صندوق ضمان السيارة هو المسؤول عن التعويض وليس شركة التأمين.

ويلتزم صندوق ضمان السيارات بالتعويض حتى في الحالات التي نصت عليها المادة 3/3 من المرسوم التطبيقي رقم 34/80 وذلك بموجب المادة 2/7 من المرسوم التطبيقي رقم 37/80. ولكن بشرط أن يزيد العجز الدائم الجزئي على 66%.

ج) لا يحتج بسقوط حق التعويض في مواجهة ذوي الحقوق\_ (السائق المخطئ المتوفى) لقد أقصى الأمر رقم 15/74 خطأ الضحية في مواجهة ذوي حقوقه وهذا حسب المادة 8 التي تقضي بتعويض ذوي الحقوق بصرف النظر عن خطأ الضحية المتوفى. وأكدت هذا المبدأ المادة 5 من المرسوم التطبيقي رقم 34/80، وكرسته المحكمة العليا في قرارها التالي: "من المقرر قانوناً أنه يسقط الحق في الضمان إلا عن السائق الذي يحكم عليه وقت الحادث بقيادة السيارة في حالة السكر ولا يسري على الضحايا وذوي الحقوق".<sup>1</sup> . وفي قرار آخر:

من المقرر قانوناً أنه يسقط الحق في الضمان:

1- على السائق الذي يحكم عليه وقت الحادث بقيادة مركبة وهو في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو مخدرات أو منومات محظورة.

2- ومع ذلك لا يحتج بسقوط هذه الحقوق على المصابين أو ذوي حقوقهم.... الخ<sup>2</sup>.

والهدف من وراء تبني المشرع الجزائري مبدأ عدم سريان الخطأ في مواجهة ذوي الحقوق يتمثل في عدة اعتبارات يمكن حصرها فيما يلي:

أ- من المعلوم أن المشرع الجزائري قد تبني نظرية الخطر التي تتمثل في التعويض التلقائي دون مراعاة مسؤولية أي طرف في الحادث وهذا ما يستتفى من نص المادة 8 من الأمر رقم 15/74، والهدف من وراء تكريس نظرية الضرر هو إعطاء الصفة الاجتماعية للتعويض.

ب- تطبيقاً لمبدأ شخصية العقوبة، فلقد حول المشرع الجزائري التقليل من معانات ذوي الحقوق، وبالتالي لا نحملهم خطأ لا ذنب لهم فيه.

(1) ملف رقم 251232 الصادر بتاريخ 25/10/2001 الصادر عن المحكمة العليا، غرفة الجرح والمخالفات، المجلة القضائية، العدد الثاني، المحكمة العليا، الجزائر، 2002، الصفحة 533 وما يليها.

(2) ملف رقم 196300 الصادر بتاريخ 16/02/1999 الصادر عن المحكمة العليا، غرفة الجرح والمخالفات، المجلة القضائية، المحكمة العليا، الجزائر، 1999، الصفحة 199.

ج-الأخذ بعين الاعتبار القسط الذي دفعه الضحية السائق المتوفى مقابل الاستفادة من التأمين الإلزامي للسيارات، و بما أن السائق المخطئ قد توفي فمن البديهي الاستفادة من هذا التأمين تعود على ذوي حقوقه.

في حالة وفاة الضحية السائق المخطئ، يستحق ذوي الحقوق التعويض، وهم الزوجة أو الزوج و الأولاد و الأبوين وكل من في كفالة السائق المخطئ الضحية (المتوفى) بمعنى الضمان الاجتماعي وهذا ما أكدته المحكمة العليا<sup>1</sup>، ويتم تقدير التعويض على الشكل التالي:  
حساب الدخل السنوي للسائق المتوفى، وإذا كان بدون عمل يحسب على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون، بالبحث عن النقطة الاستدلالية التي تقابل هذا الدخل السنوي، ثم بعد ذلك نضرب هذه النقطة :

الاستدلالية في المعاملات التالية التي حددها المشرع لكل واحد من ذوي الحقوق:

-للزوج، أو الزوجة..... 30%

-لكل واحد من الولد الأول والثاني..... 15%

-الأب أو الأم تحت الإعالة..... 10%

-للولد الثالث القاصر وما يليه..... 10%

-الأشخاص الآخرين تحت الكفالة حسب ما جاء في تشريع الضمان الاجتماعي 10%.

-في حالة وفاة الأبوين يستفيد الأولاد القصر الأيتام من تعويض إضافي مساوي لجزء التعويض المقرر أساس لزوج الضحية وهو 30% وسواء حدثت وفاة الأبوين في وقت واحد أو كان أحدهما متوفيا من قبل، والولد المكفول الذي فقد من كان يعيله يعتبر يتيما من الأبوين<sup>2</sup>.

وتجدر الملاحظة أنه لا يمكن أن يتجاوز مجموع المعاملات لذوي الحقوق 100% مرتب المصاب أو دخله المهني السنوي المعتاد لحساب التعويض، فإن تجاوز هذا المجموع فإن الحصة ذوي الحقوق تكون موضوع تخفيض نسبي بقدر المبلغ الزائد<sup>3</sup>. وفي حالة وجود أكثر

<sup>1</sup>ملف رقم 135287 الصادر بتاريخ 1995/12/25 عن المحكمة العليا، غرفة الجرح والمخالفات، الذي جاء فيه: "حيث تجدر بالتنكير أنه نظرا للمادة 67 من القانون 11/83 المؤرخ في 1983/07/02 أن البنات الثلاثة وأبنا الابن-ف- الباطلين يعدون من ضمن ذوي الحقوق و يستفيدون بالملحق 06-05 من القانون رقم 31/88 الصادر بتاريخ 1988-07-19 و يعتبرون بمثابة أشخاص مكفولة بمعنى الضمان الاجتماعي، وبالتالي فالوجه المثار غير مؤسس. قرار غير منشور. منقول عن يوسف دلانده: المرجع السابق، الصفحة 146، 145.

(2) بن عبيده عبد الحفيظ: المرجع السابق، الصفحة 49.

<sup>1</sup>بن عبيد عبد الحفيظ: نفس المرجع.

من زوجة للضحية فينبغي تقسيم نسبة 30% المقررة للزوجة بينهما أو بينهن ولو أن المشرع لم يشر في ملحق الأمر إلى هذه النقطة<sup>1</sup>.

أما البنات الغير متزوجات البالغات وليس لهن نشاط مهني مأجور وهن تحت كفالة الهالك، فلهن الحق في التعويض<sup>2</sup> وهذا بموجب المادة 2/67 من قانون 11/83 المتعلق بالتأمينات الاجتماعية.

كما لا يحتج بسقوط حق التعويض في مواجهة ذوي الحقوق السائق سارق المركبة ذات محرك في حالة وفاته وكذا الأشخاص المنقولين وذوي حقوق في حالة وفاتهم، هذا حسب نص المادة 15 من الأمر رقم 15/74، ويقصد بشخص المنقول أو ركبا سواء أكان في داخل السيارة أو صاعدا إليها أو نازلا منها<sup>3</sup> كما أشرنا إليه سابقا، بصرف النظر عن السيارة مسروقة فنص المادة 15 من الأمر سالف الذكر يمتد ليشمل كل المركبات المسروقة مهما كان نوعها.

يستخلص من هذا القول بأن المشرع الجزائري رفض كل أنواع التفرقة بين المركبات ذات محرك أرضي، وعليه فإن مظلة التأمين الإلزامي تشمل الراكب مثله مثل ضحايا حوادث المرور.

أما فيما يتعلق بأشخاص المنقولين يثار تساؤل حولهم، كما أشرنا سابقا، فإن حكم عدم التمييز بين نوع السيارة المسروقة جاء مطلقا بخصوص مسألة تعويض الأشخاص المنقولة بواسطتها، فهل هذه الشمولية أو الحكم يمتد لتعويض المنقولين بغض النظر عن نيتهم؟

لقد عرف القضاء الفرنسي تطورا بخصوص هذه المسألة، ففي فترة معينة كانت المحاكم الفرنسية متسامحة إن صح التعبير اتجاه الأشخاص المنقولة والتي لديها علم عن المصدر الغير شرعي للسيارة، وهذا من خلال قرار PALICOT المؤرخ في 19/07/1966 حيث كانت السيدة PALICOT قاطنة مع السارق السيارات، وكانت تستفيد من الدعم المالي الذي كان يقدم إليها من طرف سارق السيارات على رغم علمها بالمصدر الغير شرعي لهذه الاستفادة، والقرار المتخذ بخصوص هذه القضية هو رفض بوضوح جريمة التستر على المجرم فكان منطوق القرار كالتالي: "المتستر على السارق الذي يستفيد من السيارات المسروقة ويقبض مبلغ مالي معين من هذا الأخير لا يمكن متابعته بتستر على المجرم."، ولكن في المرحلة الثانية الاجتهاد القضائي الفرنسي أظهر تغيرا مفاجئا لموقفه بالانشغال بالقمع.

<sup>(2)</sup> بن طابق مراد: المرجع السابق، الصفحة 39.

<sup>(3)</sup> بن عبيد عبد الحفيظ: نفس المرجع.

<sup>(2)</sup> ملف رقم 193217 الصادر بتاريخ 19/10/1999 عن المحكمة العليا، المجلة القضائية، العدد 2، المحكمة العليا الجزائر 2000، الصفحة 217.

<sup>(3)</sup> محمد حسين منصور: المرجع السابق، الصفحة 231.

في 1970/07/09 أصدرت الغرفة الجنائية لمحكمة النقض قرارا يقضي بضرورة التمييز بين حسن نية الشخص المنقول وسوء نيته واعتبرت التستر على جنحة السرقة بمثابة جريمة قائمة بذاتها<sup>1</sup>.

تبنى المشرع الجزائري هذا الموقف الأخير في المادة 387 من قانون العقوبات الجزائري، وعليه فإذا كان الشخص المنقول على علم أن الأموال المتحصل عليها من السرقة من جهة، ويعرف المصدر الغير شرعي للسيارة من جهة أخرى فيعتبر هذا الشخص في حكم سيئ النية وتتوافر في حقه أركان جريمة التستر، ويعتبر شريك للسارق ويطبق عليه حكم المادة 15 من الأمر رقم 15/74: "إذا سرقت المركبة، فلا ينتفع السارق و الأعوان بتاتا من التعويض."

خلاصة القول، الشخص المنقول السيئ النية إذا ما تعرض لأضرار جسمانية بسبب حادث مرور فلا يستفيد من التعويض لأنه مساهم في جريمة سرقة السيارة مدام استنفع من هذه السرقة وتستر على السارق، ولكن إذا تعرض الشخص المنقول للعنف أو الإكراه لكي يتستر على جريمة السرقة ففي هذه الحالة لا يطبق عليه حكم المادة 15 لأنه يعتبر حسن النية وبالتالي يستفيد من التعويض كضحية حادث مرور، وفي حالة وفاته ذوي حقوقه لهم الحق في التعويض.

بعدما تعرضنا إلى الحماية القانونية التي بسطها القانون لذوي الحقوق على رغم خطئ السائق المتوفى، ننتقل إلى مسألة أخرى وهي النتائج المترتبة عن عدم سريان الأخطاء في مواجهة السائق وذوي الحقوق

سبقت الإشارة أن المشرع الجزائري لقد أخذ بالمبدأ العام وهو تعويض كل ضحايا حوادث المرور بغض النظر عن مسؤوليتهم عن الحادث والأضرار الحاصلة، ولكنه أورد استثناء على المبدأ التعويض العام والتلقائي نظرا لما لأخطاء السائق من آثار استبعاد التعويض كليا أو جزئيا.

وطبقا للمادة 13 من الأمر رقم 15/74، والتي تعتبر استثناءا على المبدأ العام المنصوص عليه في المادة 8 من نفس الأمر والتي تسلط على مرتكب الخطأ جزاء مدني بحيث يجعل هذا الأخير قيمة التعويض تتناسب طرديا مع الحصة المعادلة للمسؤولية التي وضعت على عاتقه، إلا في حالة العجز الدائم المعادل ب 50%، و تحديد هذه النسبة ترجع إلى سببين:

<sup>1</sup>Boualeme Yaici :Ouvrage précité, page.126.

كما أشرنا سابقا أن نسبة العجز الدائم النسبي بـ50% تعادل حالة الوفاة، لأن المصاب بعجز دائم ينقص من قدرته على العمل وكسب الرزق وبالتالي لا يستطع القيام بالأعباء والالتزامات التي يقوم بها الرجل العادي، ويصبح عالة على أسرته بصفة خاصة وعلى المجتمع بصفة عامة. والضحية في حادث المرور في حالة العجز الدائم النسبي ليس هو المضرور وحده، بل عائلته تعتبر متضررة من هذا الحادث ولو بطريقة غير مباشرة، فالتعويض الذي يمنح للضحية المصاب بالعجز في إطار "تعويض الأضرار الجسمانية" يعتبر من جهة أخرى بمثابة تعويض اقتصادي بالنسبة لعائلته.

لماذا حدد المشرع الجزائري نسبة العجز بـ50%؟

يترتب عن هذا السؤال ملاحظتين:

الملاحظة الأولى: الخبراء الذين يقومون بمهمة الكشف على الضحية ليس لهم إمكانية رفع النسبة الحقيقية للعجز بـ50% لتمكين السائق المخطئ من التعويض؟ في الحقيقة تصرف الأطباء هذا يفسر لكونه لا توجد أية تفرقة بين مثلا سائق لحقه عجز جزئي يقدر بـ45% وآخر لحقه عجز بنسبة 50%.

الملاحظة الثانية: لقد اعتاد رؤية ضحايا تصاب بعجز يساوي أو يفوق 50% غير أن عاهاتهم المهنية لا تختلف وعليه لا بد من الأخذ بعين الاعتبار الإنقاص الفعلي لعاهات السائق، إذا ما انخفضت عاهاته على نسبة معينة أي تحت حد معين فيعوض وكأن الخطأ لم يحدث أبدا وعلى العكس إذا ما لم تصب عاهاته أو تنقص بضالة يطبق الجزاء المدني<sup>1</sup>، وهذا يعتبر تطبيقا لنص المادة الأولى من المرسوم التطبيقي رقم 36/80.

ومهما يقال حول سبب تحديد هذه النسبة من طرف المشرع فمن الصعب تبريرها أمام عدم نشر الأعمال التحضيرية فهي وحدها التي يمكن أن تكشف عن نية المشرع من وراء هذا التحديد، إلا أنه يمكن القول بأن المشرع الجزائري تبنى موقفا معتدلا وذلك بتحديد نسبة العجز بـ50% من أجل التعويض والتي تعتبر متوسط العجز الدائم الذي يمكن أن يبقى عليه المصاب بعدما استقرت حالته.

<sup>1</sup>) Boualeme Yaici : Ouvrage précité, page.126.



الملاحظ أن المشرع الجزائري حدد نسبة أخرى في حالة العجز الدائم ب66% وذلك من خلال المادتين 5 من المرسوم التطبيقي رقم 34/80 والمادة 7 من المرسوم 37/80 وهاتين المادتين عملتا على توسيع تطبيق المادتين 14 و15 من الأمر رقم 15/74.

ويستفيد السائق في حالة السكر أو حالات متشابهة والسارق وشركائه في حالة إصابته بعجز دائم جزئي بنسبة 66% أكثر من التعويض.

السؤال الذي يثار لماذا المشرع الجزائري لماذا لم يوحد نسبة العجز الدائم الجزئي مادام الضحية المخطئ هو السائق في جميع الحالات؟

ولتفسير الفرق بين النسبة المئوية للعجز الجزئي الدائم مرتبطة بطبيعة الأخطاء التي ترتكب من طرف السائق المخطئ، حدد المشرع الجزائري نسبة العجز ب50% كون الأخطاء المرتكبة المحددة في المادة 13 من الأمر رقم 15/74، هي تلك التي يمكن أن يرتكبها أي سائق ولو كان في بعض الأحيان حريص ومتأن.

وفي غالب الأحيان لما يرتكب السائق الأخطاء المحددة في المادة 13، نية الإضرار بالغير تكون غير متوفرة، عكس عن الحالات المنصوص عليها في المادتين 14 و15 من الأمر رقم 15/74 والمادتين 3 و5 من المرسوم رقم 34/80 والتي تحتوي على مخالقات جد خطيرة لقواعد المرور لهذا السبب رفع المشرع الجزائري نسبة العجز في هذه الحالة إلى 66%.

إلا أنه من الأحسن توحد نسبة العجز الدائم الجزئي فلا يهم نية السائق هل كانت تتجه إلى إحداث الضرر أم لا، لأن في نهاية الأمر هناك حادث مرور أدى لربما إلى سقوط أرواح وإلحاق معاناة مادية ومعنوية إلى أشخاص آخرين بسبب هذا الحادث.

ومن الأفضل إلغاء المادتين 14 و15 من الأمر رقم 15/74 اللتان نصت على المنع السائق الذي يقود في حالة السكر والحالات المتشابهة لها والسائق الضحية السائق وشركائه في التعويض على وجه الإطلاق والإبقاء على المادتين 5 من المرسوم التطبيقي رقم 34/80 و المادة 7 من المرسوم التطبيقي رقم 37/80 اللتان نصت على القاعدة العامة المنصوص عليها في المادتين 14 و15 من الأمر رقم 15/74 وهي عدم تعويض السائق الضحية في حالة السكر أو في حالات متشابهة لها، والسائق الضحية السارق وشركائه، وأضافت استثناء على هذه القاعدة أين أجازت تعويض السائق الضحية في كلتا الحالتين إذا كانت نسبة العجز تقدر ب66%.

الفكرة العامة التي يمكن استخلاصها من هذا المطلب، هو أن السائق الضحية المخطئ غير المتوفى لا يستفيد من التعويض ولا يسري هذا الحكم على ذوي حقوقه في حالة وفاته، وفي حالة

بلوغ نسبة العجز الدائم الجزئي إلى 50% أو 66% فيستفيد من التعويض بحكم القانون ومهما كانت درجة جسامه الضرر الذي لحق المضرور، وهذا لا يعني سوف تسقط العقوبة الجزائية فهذه الأخيرة تبقى سارية المفعول على رغم سقوط الجزاء المدني، لأن مظلة التأمين لا تغطي المسؤولية الجزائية سواء تعلق الأمر بالغرامة المالية أو العقوبة الجزائية، وإنما وجد من أجل المسؤولية المدنية.

بعدما تعرضنا بالتفصيل إلى نظام التعويض عن حوادث المرور وركزنا على السائق المخطئ الضحية لأن هذا الأخير يخضع لنظام استثنائي ننتقل إلى المطلب الثاني نتناول فيه إجراءات الحصول على التعويض (سواء بالنسبة للضحية العادية أي غير السائق، أو الضحية السائق المخطئ أو ذوي حقوق الضحية).

#### المطلب الثاني: إجراءات الحصول على التعويض

قسمت هذا المطلب إلى أربعة فروع، في (الفرع الأول) ارتأيت التطرق إلى أنواع الأضرار التي تستحق التعويض وهذا طبقاً للأمر رقم 15/74 والقانون 31/88، أما (الفرع الثاني) خصصته لميكانزمات التعويض في الأضرار الجسمانية، (الفرع الثالث) نتناول فيه كيفية تقدير التعويض وخصصته لذوي الحقوق فقط، فلقد تطرقت إلى كيفية حساب نسبة العجز الدائم الجزئي أو الكلي للحصول على التعويض وذلك في الصفحات التالية (152، 150). أما (الفرع الرابع) نبين فيه صور دفع التعويض.

#### الفرع الأول: أنواع الأضرار التي يغطيها نظام التعويضات

نص المشرع الجزائري على الضرر الجسمني وذلك في الباب الثاني التعويض القسم الأول التعويض عن الأضرار الجسمانية (الأول) من الأمر رقم 15/74، كما أشار إلى الضرر المادي (الثاني) في القسم الثاني من نفس الباب ونفس الأمر أما الضرر المعنوي (الثالث) ينقسم إلى نوعين الضرر المعنوي المرتبط بضرر مادي والضرر المعنوي غير المرتبط بضرر مادي فهذا الأخير لم يخصص له قسم، وإنما أشار إليه المشرع الجزائري بطريقة غير مباشرة لما تعرض إلى أحقية ذوي حقوق الضحية في حادث المرور إلى التعويض، وهذا حسب نص المادة 8 من الأمر رقم 15/74، كما نص عليه صراحة في قانون رقم 31/88 المتمم للأمر رقم 15/74، نص عليه الملحق 05 في فقرته الثالثة الخاصة بالضرر المعنوي<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> (مراد بن طابق: المرجع السابق، الصفحة 31).

## أولاً) الضرر الجسماني<sup>1</sup>:

ويقصد بالضرر الجسماني، كل ضرر يمس المرء في شخصه بدنياً، ولقد نص المادة 8 من الأمر رقم 15/74 على الأضرار الجسمانية المرتبطة بحادث السير، وتبنت قاعدة عامة وهي تلقائية التعويض لكل ضحية أو ذوي الحقوق، مع مراعاة الاستثناءات التي أشير إليها سابقاً. وتحديد الأضرار الجسمانية و معرفة نسبة العجز يتطلب دراسة تقنية وهي المعبر عنها في جميع الأحكام التنظيمية الخاصة بتسيير الملفات المتعلقة بقضايا الحوادث الجسمانية أو المادية النابعة عن حوادث المرور والتي تدرجها أساساً حسب المعطيات الناتجة عن كل حالة والتي تختلف حسب جسامه وطبيعة الأضرار التي لحقت بها وكذا الأنواع الضمانات المدرجة في وثيقة التأمين.

إذن متى تثبت وقوع حادث المرور طبقاً لنص المادة الأولى من المرسوم التطبيق رقم 35/80 المتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار ومعاينتها التي تتعلق بمادة 19 من الأمر رقم 15/74، وأن هذا الحادث أدى إلى أضرار جسمانية فإن للضحية وذوي حقوقه التعويض الذي حدد قانونياً مسبقاً، وعليه فشركات التأمين ملزمة بدفع التعويض سواء بالمبادرة وبصفة تلقائية على المستحقين أو بصور حكم قضائي بشأنه<sup>2</sup>. وعليه فالضحية أو ذوي حقوقها غير ملزمين بتقديم الطلب وتحديد التعويض كما أنه لا يجوز الحكم بتعويض جزافي بما يتنافى والقانون المبين أعلاه.

فلا يجوز التمسك بقاعدة الحكم بما لم يطلب أو أكثر أو أقل مما طلب ويكفي خاصة حين النظر في الدعوى من طرف القضاء أن تتقدم الضحية أو ذوي حقوقها وتتأسس كضحية أو كأطراف مدنية والمطالبة بحقوقها حتى ولو لم يتم تحديدها.

والملاحظ في بعض الأحيان تحكم المحاكم بتعويضات جزافية بناء على طلبات تقدم من طرف الضحية أو ذوي الحقوق وفي غياب شركات التأمين دون الأخذ بالقانون، في ذلك خطأ ومخالفة لأحكام ونصوص خاصة غير قابلة للخرق، ويتم تحديد التعويض المستحق للضحايا أو ذوي الحقوق إما بناء:

<sup>1</sup> يمكن حصر الأضرار الجسمانية اللاحقة بضحية حادث المرور والتي تكون محل التعويض وذلك بالاستناد إلى الأمر رقم 15/74 و قانون 31/88 هي العجز المؤقت عن العمل والعجز الدائم الكلي أو الجزئي والمصاريف الطبية و الصيدلانية و ضرر التألم و الضرر الجمالي.  
<sup>2</sup> يوسف دلانده: المرجع السابق، الصفحة 17، 18.

-على أساس الدخل المهني عند تاريخ الحادث<sup>1</sup>.  
-على أساس الأجر الشهري الصافي عند تاريخ الحادث.  
-أو على أساس الأجر الوطني المضمون عند تاريخ الحادث<sup>2</sup>.  
ومنه لا يجوز أن يتم تحديد التعويض على أساس ما كان يتلقاه الضحية من منح أو ذوي حقوقه.

ونستخلص مما سبق ذكره، أن الأضرار الجسمانية وضع لها المشرع الجزائري قاعدة قانونية مسبقة لحساب التعويض المستحق حسب كل حالة، وأيضاً المؤمن يضمن المسؤولية المدنية في جميع الحالات ما عدى المستثناة منها.

ويمكن حصر حالات الضرر الجسmani المنصوص عليها في الأمر رقم 15/74 والقابلة للتعويض:

(1) حالة العجز المؤقت عن العمل (الملحق 06).

(2) حالة العجز الجزئي أو الكلي الدائم (الملحق 02).

(3) التعويض عن ضرر التألم الجسmani.

نص القانون رقم 31/88 على ضرر التألم في الفقرة خامسا من الملحق المحدد بجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم، ويكون هذا الضرر محل تقدير من قبل خبير.

وحدد المشرع مستويين في هذا الشأن هما:

يستفيد المصاب من الدرجة الأولى (ضرر التألم المتوسط) من مرتين قيمة الشهري الوطني الأدنى المضمون، ويستفيد الضحية من الدرجة الثانية (ضرر التألم الهام) بأربع مرات قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون<sup>3</sup>.

-غير أن القانون لم ينص عن أنواع ضرر التألم الأخرى المعروفة طبيا<sup>4</sup>:

<sup>1</sup>ملف رقم 250525، قرار بتاريخ 2001/12/25، مجلة المحكمة العليا، المحكمة العليا، قسم الوثائق، العدد 2007، 1، الصفحة 599. "يعد معاش التقاعد في حد ذاته دخلا مهنيا ناتجا عن ممارسة فعلية للنشاط المهني، ويعتمد عليه في حساب التعويض عن ضرر ناجم عن حادث مرور جسmani".

<sup>2</sup>ملف رقم 24077، قرار صادر بتاريخ 2001/02/06، المجلة القضائية، المحكمة العليا، قسم الوثائق، العدد 1، 2002 الصفحة 383. "إبعاد قضاة الموضوع كشوف التقاعد لحساب التعويض واحتسابه على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون الساري وقت وقوع الحادث هو تطبيق سليم للقانون".

-وفي قرارها غير منشور مؤرخ في 2002/05/21 رقم 273695، فهرس 101، قضت: "حيث أن الشاهدين المحررتين من خزينة الولاية باتنة للسيد... تخصص الضحية واحدة بمبلغ 14200 دج والأخرى بمبلغ 3000 دج في الشهر".

<sup>3</sup> أحمد طالب: المرجع السابق، الصفحة 303.

<sup>4</sup> يوسف دلانده: المرجع السابق، الصفحة 8.

- كضرار الضئيل جدا.
- الضرر الخفيف،الضرر المعتبر نوعا ما.
- هذا و يرمز لكل نوع من أنواع ضرر التألم بالمقاييس التالية<sup>1</sup>:
- الضرر الطفيف.....7/1
- الضرر الخفيف.....7/2.
- الضرر أقل من المتوسط....7/3
- الضرر المتوسط.....7/4
- الضرر أقل من مهم.....7/5
- ضرر مهم.....7/6
- ضرر شديد الأهمية.....7/7

أشرنا سبقا إلى أن التعويض عن ضرر التألم يستفيد منه الضحية أو ذوي الحقوق،وهذا لا يعني أن الفئة الأخيرة تستفيد من التعويض على أساس أن ضرر التألم الجسماني قد أصابهم شخصيا،و إنما إذا أحدث السائق ضررا جسمانيا بالمورث حال حياته فلا شك في أن التعويض يدخل في ذمته المالية ويتخلف عنه بعد موته وينتقل منه إلى ورثته مادام لم يتنازل عنه قبل وفاته،وسواء كان قد طالب به أم أنه لم يطالب به<sup>2</sup>.

أما فيما يتعلق بإجراءات المتعلقة بمعاينة الأضرار الجسمانية والمادية، سننترق لها لا حقا.أما كيفية ممارسة الخبرة الطبية تتحدد بعد إجراء الفحوصات الطبية الضرورية وذلك من خلال قسمين:

القسم الأول:

- من خلال الفحص الجسماني والهيكلية.
- من خلال الفحص الإشعاعي والبيولوجي.
- التقدير العام للأضرار يتحدد على الشكل التالي:

القسم الثاني:

- العجز المؤقت عن العمل.

<sup>1</sup>نفس المرجع.  
<sup>2</sup>شريف الطباخ:المرجع السابق، الصفحة204.

- العجز الدائم الجزئي أو الكلي.

- تقدير درجة الضرر المعنوي (عام، متوسط).

- الآلام الجانبية للضحية: نوعية الأضرار وتفاقمها.

ثانيا: الضرر المادي

يقصد بالضرر المادي، الخسارة المالية اللاحقة بحق أو مصلحة، سواء كان الحق حقا ماليا أو غير مالي (الأضرار الجسمانية)، ومثال الحق المالي إلحاق أضرار بالذمة المالية للمضرور مثل حوادث المرور التي تتسبب في إتلاف السيارات كلياً أو جزئياً.

وإذا ما ألحق أي سائق أضراراً مادية بسيارة أخرى فعلى شركة التأمين أو المسؤول المدني بدفع مبلغ التعويض للمضرور، على أن يكون هذا التعويض متماشياً مع مقدرا الضرر الذي لحق السيارة محل الضرر وعلى ذلك فإن التعويض الذي يلتزم به المؤمن في تأمين السيارة أو يلتزم به المسؤول المدني عن إحداث الضرر، يحدد قيمة الضرر الناشئ عن الحادث بحيث يتعين ألا يزيد هذا المبلغ عن قيمة الضرر الناتج عن الحادث والحكمة في ذلك ترجع إلى اعتبارات تتعلق بالعدالة والنظام العام<sup>1</sup>.

ولا يجوز أن يكون تحقق الضرر نتيجة الحادث سبباً لإثراء المضرور كان المؤمن له أو الغير، ونفس الحكم يطبق على سائق السيارة، فلربما يسعى هذا السائق إلى التعجيل بوقوع الخطر المؤمن منه بافتعال الحادث بهدف إثراء ذمته المالية كأن يفتح باب سيارته عمداً عند اقتراب سيارة أخرى منه فتلطمه، وهذا ما ترفضه العدالة و يأباه النظام العام.

أما مسألة التصريح بالحادث يعتبر إجراءً أولياً خاصاً، وهو قيام مسئول المصلحة الخاص بالحوادث المادية، بمراقبة الوثائق التأمين الخاصة منها شهادة تأمين مركبة والوثائق الخاصة بهوية المركبة (البطاقة الرمادية و رخصة السياقة) وعند التأكد من سلامة الوثائق يقوم المؤمن له بملاً استمارة تشتمل على جوانب الخاصة بتشخيص المركبة وكذا الجوانب المتعلقة بهوية المركبة وكل المعلومات الخاصة بوثيقة التأمين ومدة صلاحيتها.

وبعد إنهاء من التصريح يتم معانية وفحص التقني للسيارة و ذلك من أجل القيام بإجراءات الفحص و تعيين نسبة الخسارة و تقييمها ويتم هذا الإجراء بموجب وثيقة تسمى، وثيقة أمر بمهمة المعاينة والفحص التقني للسيارة.

<sup>1</sup> ملف رقم 48561 صادر بتاريخ 1988/02/09 عن الغرفة الجنائية الثانية القسم الثالث، المجلة القضائية، المحكمة العليا، العدد الرابع لسنة 1990، الصفحة 251 وما بعدها.

ولم يحدد المشرع الجزائري شكلا معيناً لإجراء هذا التصريح، وإنما جرى العمل بأن تقوم شركة تأمين بإعداد مسبق لنماذج استمارات توضع تحت تصرف المؤمن له حسب المعطيات المتعلقة بالخطر والتأمين المراد تغطيته. فهذه النماذج محررة في شكل مطبوعات تحتوي على مجموعة أسئلة ومعلومات خاصة بالحادث و ملابساته، حيث تعتبر كشف بالوقائع والبيانات و الإجابة عنها قصد الإسراع في التسوية.

ويجب التذكير أن النموذج المعتمد لدى الملف المتعلق بالحادث المادي و الخاص بالتصريح هو تقنية معتمدة لدى الملف المتعلق بالحادث الجسماني.

وبمجرد التأكيد من أن المركبة المؤمن عليها تعرضت لحادث مادي ألحق بها أضراراً مادية تصبح الخبرة التقنية لتحديد الأضرار أمراً ضرورياً لكي يتم التعويض عنها، ويجب أن تضبط الخبرة و تحدد ضمن آجال قانونية محددة أقصاها سبعة (7) أيام ابتداء من يوم استلام التصريح بالحادث، وتكون الخبرة التقنية للحادث مصحوبة بالصور الفوتوغرافية للمركبة وهذا الإجراء ضروري لتحديد مبلغ وتقدير نسبة الأضرار.

وعلى المؤمن له عند وقوع الحادث له أن يطلب تقويم الضرر فوراً فإذا لم يتم الاتفاق على الخبرة بين المؤمن و المؤمن له على تقدير الأضرار خلال ثلاثين (30) يوماً من تاريخ وقوع الحادث في هذه الحالة يختار كل واحد منهما خبير ليتولى هذه المهمة وذلك خلال خمسة عشرة (15) يوماً على الأكثر وإذا لم يقدم إحداهما باختيار الخبير في هذه المدة أو اختلفت الخبيران المعينان يظم إليهما خبير ثالث الذي بدوره يحسم الخلاف وإذا لم يتفق الطرفان على تعيين الخبير الثالث فيتم التعيين من طرف رئيس المحكمة التي وقع الحادث بدائرة اختصاصها عن طريق طلب يقدم من الطرفين وبذلك يتحمل كل طرف تكاليف وأتعاب تعيين خبير و تضم تكاليف وأتعاب الخبير الثالث لكل منهما.

ومن الناحية الشكلية فإن تقدير التعويض يجب أن يكون واضحاً من حيث تركيبة عناصره الأساسية و المكونة للوثيقة التي تأخذ العناصر التالية:

-تشخيص موضوع التأمين.

-تحديد الأضرار.

-تقييم الأضرار من حيث اليد العاملة (قطع الغيار، الطلاء...).

-تقدير المبلغ الإجمالي للتعويض.

-تحديد نسبة القدم والاستعمال.

### الثالث: الضرر المعنوي

لم يتضمن الأمر رقم 15/74 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات أو قانون التأمين نصوصاً خاصة بالضرر المعنوي، وإذا كان من غير السهل بيان صور الضرر المعنوي على سبيل الحصر فليس ثمة ما يمنع من أن يترك أمره لتقدير القضاء ليقدر في أي الأحوال وبأي الشروط يعتبر الضرر المعنوي محققاً ويستوجب التعويض مع مراعاة في ذلك المبادئ العامة للقانون وقواعد العدالة والآداب من جهة، ومن جهة أخرى مراعاة مدى تأثير وتألم المضرور معنوياً من جراء الفعل الضار كالألم الذي يصيب الأقارب من جراء موت قريبهم المصاب في حادث مرور مثلاً. وأمام هذا النقص التشريعي تدخل المشرع الجزائري ونص عن تعويض المعنوي لذوي حقوق الضحية فقط في قانون 31/88 وذلك في جدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو ذوي حقوقهم في فقرته الخامسة.

ولقد ظهرت أشكال عديدة من الأضرار المعنوية مع مرور الوقت وتنوعت وتعددت فظهر بعضها بمظاهر التقليدية، وتتلى بعضها الآخر بأشكال جديدة.

#### أولاً) الضرر المعنوي المرتبط بالأضرار المادية:

أ) الآلام الجسدية: وهي الآلام التي يعاني منها المضرور منذ وقوع حادث المرور وأثناء فترة العلاج وقد تزول هذه الآلام نهائياً وقد تبقى مستمرة سواء تظهر من حين لآخر أو تبقى دائماً رغم المسكنات، وقد تشد الآلام حيث تؤدي إلى اضطرابات عصبية لدى نفس المصاب تفقده السيطرة على نفسه، وتتعرض بذلك حياته للخطر<sup>1</sup>.

ب) الآلام النفسية: إن الآلام النفسية تختلف عن الآلام الجسدية حيث أن غالباً ما ينتج عن حوادث السير عاهات و تشوهات كبتير الرجل أو شلل تام أو أي اختلال في التناسق الطبيعي للجسم فيؤدي إلى حزن المصاب وحسرتة على وضعه، ويدفع به ذلك إلى الانفعال و الشعور بالإحباط والنقص أمام المجتمع الذي لا يرحم بنظرته حتى ولو كان بدافع الشفقة.

ج) الضرر الجمالي: تعتبر التشوهات صورة من صور الآلام النفسية ويختلف أثرها زيادة أو نقصان حسب جنس المضرور ذكر أو أنثى، وقد يصل أثر إلى حرمان المرأة من عملها المعتاد كما لو كانت ممثلة، ومن القرارات القضائية المفيدة في هذا الشأن اجتهاد لبناني اعتبر إصابة

<sup>1</sup>عاطف نقيب: النظرية العامة للمسؤولية المدنية عن الفعل الشخصي، المرجع السابق، الصفحة 269.



فنانة بجروح في جسدها ووجها إثر حادث مرور نتج عنه تعطيل و تشوه دائم يعطيها الحق بالتعويض عن الضرر المادي والمعنوي<sup>1</sup>.

أما في ظل التشريع الجزائري، اكتفى القانون رقم 88-31 في البند الخامس من الملحق المشار إليه آنفا بالنص:

"يعوض عن العمليات الجراحية اللازمة لإصلاح الضرر الجمالي بموجب خبرة طبية و تسدد بكاملها."

بالرجوع للمادة 17 من نفس القانون نجدها تنص: "يسدد للضحية أو لذوي حقوقها المصاريف الطبية وقيمة أجهزة التبديل."

والضرر الجمالي هو ذلك الضرر الذي يشوه خلقة الضحية، وحسن ملامحها، وبالتالي فهو ضرر معنوي أكثر منه جسماني. ولما نص القانون على أن التعويض يشمل المصاريف الطبية دون توضيح، بالقول يعوض عن العمليات الجراحية (كما ورد في نص المادة 17 سالفه الذكر) لإصلاح ضرر جمالي يجعلنا نقول أن هذا غير كاف، لأن حتى بعد إجراء عملية جراحية تجميلية لإزالة التشوهات، تبقى الحالة النفسية للضحية متأثرة خاصة إذا لم ترجع على ما كانت عليه قبل الحادث.

وعليه تلتزم شركة التأمين بتحمل دفع التعويضات عن مصاريف العلاج داخل الوطن والتنقل خارج الوطن للعلاج بشرط أن يتم فحص المضرور والأمر بالعلاج في الخارج من قبل طبيب بصفته مستشار للمؤمن وليس بصفته طبيب عادي و متى كان الفحص من قبل طبيب عادي فإن شركة التأمين غير ملزمة بتحمل دفع هذه التعويضات<sup>2</sup>.

(د) الضرر الناجم عن الحرمان من متع الحياة: إن الضرر الناشئ عن حرمان من متع الحياة يعتبر نوعا من الأضرار المعنوية الذي يتمثل في الألم النفسي بسبب ما يخلفه الحرمان من الانفعال م اليأس و الحسرة في نفس المضرور، شرط أن يكون الحرمان من متع مشروعة و مباحة.

وقد انتقد الاتجاه الواسع للتعويض عن مثل هذه الأضرار ويرى أنه لا يمكن للمصاب بعطل دائم كلي أو جزئي في حادث مرور يدعي بأنه حرم من متع لم يمارسها قبل الحادث<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>مصطفى العوجي: القانون الجنائي، المسؤولية الجنائية، الجزء الثاني، الطبعة الأولى، مؤسسة نوفل، بيروت 1985، الصفحة 169.

<sup>2</sup> ملف رقم 24335 تاريخ القرار 2001/02/06، المجلة القضائية، المحكمة الأولى، العدد 1، لسنة 2001، الصفحة 392.

<sup>3</sup> عاطف نقيب: النظرية العامة للمسؤولية المدنية عن الفعل الشخصي، المرجع السابق، الصفحة 325.

ولكن هذا الرأي يؤدي إلى تضيق من مفهوم الضرر الناتج عن الحرمان من متع الحياة، لأن لا يمكن قصره فقط على من اعتاد ممارسة هواية معينة وحرّم منها بعد الحادث، بل يشمل كل شخص بإمكانه ممارسة هذه الهواية وإن لم يمارسها.

هذا النوع من الضرر لم يعالجه المشرع الجزائري سواء في الأمر رقم 74-15 و لا في قانون رقم 88-31 المعدل والمتمم له.

ثانياً: الضرر المعنوي غير مرتبط بضرر مادي

هو كل ما يصيب العاطفة والشعور و الحنان وإن هذا النوع من الضرر الأدبي العاطفي كثير الوقوع في الحياة العملية خاصة ما تعلق منه بالتعويض عن الآلام التي تصيب المرء بسبب وفاة شخص عزيز عليه.

وفي هذا الصدد قضى القضاء الفرنسي بتعويض معنوي للزوجة عن جنون زوجها بسبب اصطدامه بالسيارة<sup>1</sup>، كما اعتبرت إحدى محاكم الاستئناف المدنية اللبنانية أنه إذا صدمت شاحنة صيباً وتسبب في بتر يده، فإنه يحق لوالديه المطالبة بالتعويض عن الضرر و الألم الذي حل بهما بمعزل عن التعويض المحكوم به للولد المتضرر<sup>2</sup>.

يعدّما حصرنا أنواع الأضرار الناجمة عن حوادث المرور والمنصوص عليها في الأمر رقم 74-15 و القانون 80-31، نتقل إلى الفرع الثاني التي نحدد فيه الطرق التي يتبعها المؤمن له للحصول على التعويض.

الفرع الثاني: ميكانزمات التعويض في الأضرار الجسمانية

يعرف حادث المرور على أنه حادث فجائي يحصل على الطريق واشتركت فيه مركبة على أقل و ترتب عليه أضرار بدنية أو مادية<sup>3</sup>، فيعتبر حادث المرور واقعة مادية يترتب عليها أثر قانوني يتمثل هذا الأخير في أثر جزائي و أثر مدني.

<sup>(2)</sup> إبراهيم عاسف: المسؤولية المدنية التقصيرية والتعاقدية الناتجة من استعمال السيارة، الطبعة الأولى، قتي العرب بدون دار النشر، 1959، الصفحة 150.  
<sup>(3)</sup> مصطفى العوجي: المرجع السابق، الصفحة 170.

<sup>(3)</sup> محمد حداد: التعويض عن الضرر المباشر عن حوادث المرور حسب القانون عدد 85 لسنة 2005 المؤرخ في 15 أوت 2005، بدون دار النشر، تونس، 2009، الصفحة 1.  
<sup>(2)</sup> ملف رقم 251232، فهرس 1847، قرار بتاريخ 2001/12/25، غرفة الجناح والمخالفات، القسم الرابع، المحكمة.  
<sup>(3)</sup> وأكدت المحكمة العليا في اجتهادها على ذلك، بناء على قرار صادر بتاريخ 1992/01/12، فهرس 21 و الذي جاء في أحد حيثياته: "حيث أن شركة التأمين لم تستدعي الضحية من أجل المصالحة المنصوص عليها بالمادة 16 من القانون 88-31. حيث كان يتعين على شركة التأمين حساب التعويضات المستحقة و عرضها على ذوي الحقوق دون إنتظار".

والأثر الجزائي ينحصر في توقيع العقوبة أو إلزام الجاني بدفع غرامة مالية، أو بتوقيع العقوبتين مع بعض<sup>1</sup>، أو سحب رخصة السياقة لمدة معينة على الشخص المسؤول، أما الأثر المدني يتمثل في التعويض (ذو قيمة مالية) عن الأضرار اللاحقة بمصلحة المضرور وذوي حقوقه في حالة وفاته.

وقد يتعرض المضرور لأضرار جسمانية نتيجة حادث مرور، فهذه الأخيرة لا تشكل خطر على الضحية وأسررتها فحسب بل تمس المجتمع ككل، لأن المضرور قد يتعرض لعاهة مستديمة أو يتوفى من جراء هذا الحادث وعليه فإن المتسبب في هذه الكارثة الإنسانية يعتبر مخطئاً في حق المجتمع و يعاقب جزائياً بالإضافة إلى إلزامه بدفع التعويض للطرف المدني(المضرور أو ذوي حقوقه). إذن ما هي الوسائل أو الطرق المتبعة للاستفادة من التعويض؟

#### الوسيلة الأولى: التعويض عن طريق التسوية الودية

يتم تعويض ضحايا عن طريق المصالحة أو كما يسمى بالطرق الودية، فبمجرد تلقي شركة التأمين نسخة من التحقيق الابتدائي يتعين عليها تقديم عرض الوفاء<sup>2</sup> للمستفيدين من التعويض طبقاً لما هو محدد في جدول الملحق بالقانون 31/88 مع مراعاة الحالات المنصوص عليها في المواد 14 و15 من الأمر رقم 15/74 و المادتين 3 و5 من المرسوم التطبيقي 34/80 التي تجسد أخطاء السائق الذي تبقى السلطة التقديرية للقاضي في تحديد مسؤولية السائق في الحادث ومدى إمكانية إلحاق الخطأ للسائق.

كيف إذن يتمكن المؤمن من تعويض ولا يعرف نسبة مسؤولياتهم في الحادث من جهة، ومن جهة أخرى تقدير أخطاء السائقين؟ فهذا القول وإن كان يصدق في جانب السائق المخطئ الغير متوفى و التي تبلغ نسبة عجزه الدائم النسبي أقل من 50 أو 66% بحسب الظروف، فإنها لا تصدق في حالة ما إذا كانت نسبة عجزه تفوق 50 أو 66% أو بالنسبة لذوي حقوقه في حالة وفاة السائق المخطئ<sup>3</sup>، إذ يصبح التعويض حقا مكتسبا يتمتع به السائق المخطئ و ذوي حقوقه، و يتحول إلى التزاما نهائيا في ذمة المؤمن بصفته مدين بالتعويض اتجاه الضحية السائق المخطئ أو ذوي حقوقه ولا مجال للبحث عن خطئه.

<sup>3</sup>زرقيط سفيان: نظام تعويض الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، المرجع السابق، الصفحة 22.

ومتى تلقت شركة التأمين محضر التحقيق خلال مدة لا تتجاوزها عشرة (10) أيام المعد من طرف الشرطة القضائية والذي يثبت من خلاله تجاوز نسبة العجز عن 50 أو 66% أو وفاة السائق المخطئ طبقا للخبرة التي يجريها طبيب المؤمن، أن تبادر إلى عرض مبلغ مالي كتعويض بدون سابق إنذار، حتى يمكن للشركة التأمين من أداء دورها الاجتماعي الإيجابي والمتمثل في حماية ضحايا حوادث المرور.

ولكن ليس بالضرورة أن تقبل الضحية التعويض المقترح عليها عن طريق المصالحة فلها الحق أن ترفضه ولها أن ترفع دعوى قضائية ضد شركة التأمين لمطالبتها بالتعويض.

غير أنه في حالة سرقة المركبة، لا يمكن للمؤمن له أن يطالب بالتسوية، إلا بعد مهلة ثلاثين (30) يوما، ابتداء من تاريخ تقديم كافة الوثائق الثبوتية طبقا لشروط ضمان السرقة<sup>1</sup>.

خلاصة القول، شركة التأمين ملزمة بتقديم عرض خلال المدة المحددة قانونيا على الضحية بمجرد وقوع الضرر وبصفة تلقائية دون انتظار الفصل في الدعوى العمومية.

أما إذا امتنعت شركة التأمين عن تقديم عرض المصالحة عندما يتجسم الضرر، فهذا التصرف يعتبر عدم تنفيذ للالتزام والتأخر في الوفاء يعرض المؤمن إلى حكم عليه بتعويضات إضافية تطبيقا للمادة 14 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات، وكذلك المادة 182/2 من القانون المدني الجزائري.

وإجراءات المصالحة تتم عن طريق إنذار على يد محضر قضائي أو بكتابة عادية أو موسى عليها أو حتى شفويا<sup>2</sup>، وهكذا تعتبر المصالحة إلزامية بالنسبة لشركة التأمين واختيارية بالنسبة للضحية وذوي الحقوق<sup>3</sup>، وعليه المصالحة تعمل على إلى إسراع في تسوية قضايا التعويض و مكافحة تراكم قضايا حوادث المرور أمام المحاكم.

بالمقابل يبقى اللجوء إلى القضاء لحل النزاع القائم بين شركة التأمين والمضروب كمرحلة أخيرة ذلك أنها طويلة من ناحية الإجراءات و تستغرق وقتا بسبب استعمال طرق الطعن وتعيين خبراء وتحمل الضحية خلالها مصاريف كثيرة مثل أتعاب المحامي ومصاريف النقل، المصاريف القضائية وتخصم هذه المصاريف كلها من المبلغ المحدد و الممنوح من قبل القاضي نهائيا ذلك

<sup>1</sup> المادة 22 الفرع 138 من عقد التأمين، الشركة الوطنية للتأمين، المرجع السابق، الصفحة 57.  
<sup>2</sup> إبراهيم أبو النجا: التأمين في القانون الجزائري، الجزء الأول "الأحكام العامة طبقا لقانون التأمين الجديد الصادر بتاريخ 9 أوت 1980"، ديوان المطبوعات الجزائرية، الطبعة الثانية، الجزائر، 1992، الصفحة 287.  
<sup>3</sup> بوزيدي محمد: المصالحة في مجال التعويض ضحايا حوادث المرور، المجلة القضائية، المحكمة العليا، عدد 02-1992-الصفحة 246.

أن مبلغ الذي تحتاجه الضحية على الخصوص في الشهور الأولى بعد وقوع الحادث ولاسيما اليتامى و الأرمال والذين لا يمكنهم انتظار هذه المدة الطويلة للحصول على التعويض<sup>1</sup>.

أما بالنسبة لحوادث المرور المادية لا يقتضي الأمر تدخل السلطة العامة إذ أن الأمر يقتصر فقط على تبادل البيانات اللازمة بالإملاء و التصريح بالحادث الذي يوضح هوية المضرور ماديا كما اشرنا إليه سابقا، فيقدم هذا التصريح للمؤمن من أجل التسوية الودية وفي حالة عدم تسوية النزاع وديا فعلى المضرور إن أراد أن يرفع دعوى أمام المحكمة المدنية للفصل فيها.

بالمقابل نظم المشرع الفرنسي التسوية الودية من المواد12إلى27و33 من قانون1985، فبمقتضى المادة12في فقراتها الأولى، الثانية، الثالثة من نفس القانون، فعلى المؤمن الذي يضمن المسؤولية المدنية بسبب المركبة الأرضية أن يقدم عرضا خلال 8 أشهر كحد أقصى لتعويض الضحية التي تعرضت للحادث، وفي حالة وفاته ينتقل التعويض إلى الورثة وإلى الزوجة إذا كان ضروري، كما يجب على شركة التأمين تقديم العرض للضحايا آخرين خلال المدة المحددة أعلاه تحتسب من تاريخ تقديم طلب التعويض، يشمل العرض كافة العناصر المعوضة للضرر من ضمنها تلك العناصر المتعلقة بالأضرار التي تصيب الأموال عندما لا تكون ضمن التسوية السابقة. وتتص المادة12في فقرتها الأخيرة من نفس القانون، إذا كان الحادث سبب إلا أضرار مادية فقط لا نطبق عليها الأحكام السابقة<sup>2</sup>.

ويمكن أن تكون هذه التسوية مشروطة على عائق المؤمن إذا لم يتم خلال الشهور الثلاث من الحادث الذي تعرض إليه المضرور بإبلاغ مجموعة من المؤسسات المندمجة التابعة الحكومة. فيجب تقديم التعويض النهائي خلال خمسة(5) أشهر من تاريخ إبلاغ المؤمن لهذه الشركات، وفي حالة اشتراك أكثر من مركبة في الحادث وإذا كان هناك عدة مؤمنين يجب أن يكون هناك مؤمن واحد يختاره المؤمن للقيام بمهمة تعويض الضحية وله الحق الرجوع فيما بعد على بقية المؤمنين.

وبموجب المادة16، إذا لم يقدم العرض في وقته المحدد من طرف المؤمن للضحية أو في حالة غياب العرض، فالمبلغ المقدم من طرف المؤمن أو المخصص من قبل القاضي للضحية يحل الفوائد الكاملة بالسعر المضاعف من السعر الفائدة القانوني ابتداء من انتهاء المدة ولغاية

<sup>1</sup> زرقيط سفيان: نظام تعويض الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، المرجع السابق، الصفحة24.  
<sup>2</sup> François Terré :ouvrage précité page.857.

يوم العرض أو عندما يصبح الحكم القضائي نهائياً، ويمكن تخفيف تلك العقوبة من قبل القاضي بسبب ظروف لا ترجع إلى المؤمن<sup>1</sup>.

كما نص المشرع الفرنسي في المادتين 19 و20 من القانون 1985، على وجوب دفع شركة التأمين للتعويضات في غضون شهر واحد بعد انتهاء أجل خمسة عشر (15) يوماً الممنوحة للضحية لرفض العرض المقترح.

أما عن إجراءات المطالبة الودية، فطبقاً لنص المادة 13 من نفس القانون، عند قيام المؤمن بالاتصالات الأولية مع الضحية، فإن المؤمن يتحمل مسؤولية إبلاغ الضحية للحصول على حصته في التعويض عند الطلب، وهذا بعد استلامها نسخة من تقرير تحقيقات الشرطة أو الدرك، كما تستدعي الضحية ليقوم بمحض إرادته بتوكيل محامي وطبيب إذا كان هناك الحاجة للفحص الطبي.

#### الوسيلة الثانية: التعويض عن طريق التسوية القضائية

ويمكن للمضروور اللجوء إلى القضاء الجزائري لمطالبة بالتعويض (الأول)، كما له حق اللجوء إلى القضاء المدني من أجل نفس الهدف (الثاني).

#### الأول: إجراءات الحصول على تعويض أمام القضاء الجزائري

سوف نتناول فهذا الفرع كيفية اتصال النيابة العامة بالقضية وطرق التصرف فيها ثم نتطرق إلى حالة الفصل في الدعوى من طرف القاضي الجزائري.

(أ) اتصال النيابة العامة بالقضية وطرق التصرف فيها:

بمقتضى المواد (1،2،3) من المرسوم التطبيقي رقم 35/80 فبمجرد وقوع حادث مرور جسماني تقوم مصالح الضبطية القضائية بالتحريات الأولية اللازمة لمعاينة الحادث وتحرير محاضر تبين فيها مكان الحادث وهوية كل من السائق المتسبب فيه و الضحية أو الضحايا و الوضعية القانونية للسيارة و المسؤول المدني عنها.

وبموجب المادة 4 من نفس المرسوم، تلتزم السلطة التي قامت بالتحقيق بإرسال أصل المحضر ونسخة مصادقة عنه مع جميع البيانات و الوثائق الثبوتية و خاصة خريطة الحادث خلال عشرة (10) أيام من تاريخ التحقيق إلى النيابة العامة.

<sup>1</sup>)H. Groutel : l'absence d'offre d'indemnité à la victime d'un accident de la circulation, Revue de la Responsabilité Civile et Assurance.1989, chronique. 34,1992, chronique.3.

بعد ذلك تقوم النيابة العامة بفحص محضر الضبطية القضائية و الوثائق المرفقة به وتكييف وقائع الجريمة والقيام بتحريك الدعوى العمومية ثم تحال القضية أمام محكمة الجرح إذا كان عجز الضحية عن العمل يفوق ثلاثة(3) أشهر أو أصيب بعاهة مستديمة نتيجة الجرح و الخطأ المنصوص و المعاقب عليها في المادة289من قانون العقوبات الجزائري، أو إذا كان الضحية توفي إثر الحادث بتهمة القتل الخطأ المنصوص و المعاقب عليها بالمادة288من نفس القانون. وقد يحال المتهم على قسم المخالفات إذا كان العجز يقل عن ثلاثة أشهر عملاً بأحكام المادة442من نفس القانون، وبهذه الكيفية يتصرف وكيل الجمهورية في الملف ويصبح طرفاً في الدعوى العمومية ويمارس الصلاحيات المخولة له قانونياً لإثبات العقوبة ضد المتهم أثناء المحاكمة<sup>1</sup>.

(ب) الحكم في الدعوى العمومية و المدنية أمام القاضي الجزائري:

تصبح المحكمة هي صاحبة الاختصاص في محاكمة المتهم، فالقاضي الجزائري(الذي محكمة الجرح أو المخالفات) عند فصله في الدعوى العمومية يستند إلى الوقائع القضائية و النتيجة التي توصل إليها التحقيق والمناقشات التي دارت بالجلسة و الأدلة الثبوتية في الملف كي يحدد بعدها من المسؤول عن الحادث فقد يحكم حينئذ بإدانة المتهم أو براءته. علماً أن ارتكاب الجريمة ينشأ عنه حقان، أحدهما للدولة وهو حقها في حماية المجتمع واقتضاء العقاب و الثاني خاص، وهو حق المضرور في الحصول على التعويض<sup>2</sup>.

من خلال بعض قرارات مجالس القضاء والتي طعن فيها بالنقض أما المحكمة العليا في مجال حوادث المرور كانت نتيجة الحكم بعدم الاختصاص في الدعوى المدنية لانعدام الخطأ الجزائري في حالة تبرئة المتهم في الدعوى العمومية، على رغم هذا الأحكام جاءت مخالفة للأمر 15/74 و المراسيم التطبيقية له، ولعل الأمر يرجع إلى تمسك القضاة بالقواعد العامة النصوص عليها في قانون الإجراءات الجزائية الجزائري. سوف نتطرق إلى هذه الجزئية من خلال نقطتين:

(1) في حالة الحكم جزائي بإدانة المتهم:

إن القاضي الجزائري إذا حكم بإدانة المتهم وتأسس الضحية كطرف مدني أو ذوي حقوقها ينبغي عليه أن يفصل في الدعوى المدنية بالتبعية لثبوت الخطأ و الضرر و علاقة السببية<sup>3</sup> وذلك تبسيطاً للإجراءات و معرفة القاضي الجزائري بعناصر الدعوى من خلال التحقيق الذي

<sup>1</sup> زرقيط سفيان: نظام تعويض الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، المرجع السابق، الصفحة25.

<sup>2</sup> بن عبيدة عبد الحفيظ: المرجع السابق، الصفحة27،28.

<sup>3</sup> بن قارة بوجمعة: المرجع السابق، الصفحة23.

أجراه وتقاديا لتضارب الأحكام الصادرة بشأن نفس الوقائع، وفي هذه الحالة القاضي الجزائري كالقاضي المدني يطبق النصوص المدنية بشأن الدعوى المدنية و منح التعويضات المستحقة للأطراف المدنية طبقا للجدول الملحق بالأمر رقم 15/74.

وقد أيدت المحكمة العليا هذا الموقف في العديد من القرارات<sup>1</sup> مبرزة ذلك بعدم وجود نص صريح في المراسيم التطبيقية للأمر رقم 15/74 يمنع القاضي الجزائري من الفصل في الدعوى المدنية، حيث أن القاضي الجزائري يستمر اختصاصه بالفصل في الدعوى المدنية. وأظهر هذا الموقف السيد بن طابق الذي كان يشغل رئيس الغرفة الجزائرية بالمحكمة العليا في ملتقى سنة 1989 حيث قال: "أن القاضي الجزائري يستمد اختصاصه للفصل في الدعوى المدنية لسببين: (أ) أن القضاء الجزائري يتميز بالسرعة، وهي ميزة تطابق أهداف المشرع من وراء إصدار الأمر رقم 15/74.

(ب) أن القاضي الجزائري تتوفر لديه كل الوثائق الضرورية و المعلومات التي تسهل الحكم في التعويض. وهذا يجنب الضحية أتعاب رفع دعوى جديدة أمام القضاء المدني وإعفائه من تعويضات أخرى قد تكون مرهقة أو متعبة<sup>2</sup>.

(2) في حالة الحكم بالبراءة في الدعوى العمومية:

لقد ذهب القضاء الجزائري لفترة معينة إلى الفصل في الدعوى المدنية بعدم الاختصاص بحكم تبعيتها للدعوى الجزائية وتطبيقا للقواعد العامة لا يحق للقاضي الجزائري الذي برأ المتهم أن يحكم عليه بخصوص الدعوى المدنية.

وهذا ما أكدته المحكمة العليا في الاجتهاد الأول وذلك باعتبار أن الدعوتين مستقلتين وأن الحكم الذي صدر بهذا الشأن خطأ وذلك في قرارها 24418 الصادر في 1983/04/05، حيث جاء فيه مايلي: "و أنه لا يمكن للقاضي الجزائري أن يفصل في الدعوى المدنية في حالة قضائه بالبراءة"، وهذا رغم صدور الأمر رقم 15/74 والذي يهدف إلى التعويض التلقائي، بغض النظر عن كل مسؤولية في الحادث.

<sup>1</sup> ملف رقم 265144 قرار بتاريخ 2002/05/07، المجلة القضائية، المحكمة العليا، العدد الأول، 2003، الصفحة 456. - جاء فيه ما يلي: "المبدأ: من المقرر قانونا أنه في قضايا حوادث المرور فإن القاضي الجزائري ملزم بالفصل في الدعوى المدنية ومنح تعويضات للطرف المدني الضحية، حتى ولو استفاد المتهم بالبراءة ذلك أن نظام تعويض ضحايا المرور أو ذوي حقوقهم يخضع إلى نظرية الخطر وليس لنظرية الخطأ".

ملف رقم 239441 قرار بتاريخ 2001/02/06، مجلة القضائية، المحكمة العليا، العدد 2002، 1، الصفحة 396. <sup>2</sup> بن قارة بوجمعة: نفس المرجع، الصفحة 23.



وأُسست المحكمة اعتقادها هذا، على أن الجريمة تبقى دوماً الأساس القانوني الضروري، لإقامة الدعوى المدنية أمام المحكمة الجزائية و باعتبار أن الدعويين مستقلين في العلاقة و في الإثبات وفي المسؤولية وحتى من حيث الحكم لأن:

1-أساس الحكم في الدعوى الجزائية هو اقتناع القاضي طبقاً للمادتين 212 و213 من قانون الإجراءات الجزائية الجزائري.

2-أساس التعويض في حوادث المرور المادة 8 من الأمر رقم 15/74 مادام أن الأساس يختلف، غير أن الواقع، في حالة الحكم بالبراءة، ينبغي تحديد الاختصاص لمحكمة الجرح وهو اختصاص لم يعد يركز على المسؤولية الناتجة عن الخطأ الثابت بمفهوم المادة 2/138 من القانون المدني الجزائري، إنما يركز على عنصر مادي، وهو الضرر أي إثبات الضرر من جراء حادث المرور<sup>1</sup>. ثم بعد ذلك، وقع تغيير في اجتهاد المحكمة العليا في قرارها رقم 41078 الصادر بتاريخ 1986/12/09<sup>2</sup> استقر قضاؤها على أن التعويض يشمل كل الضحايا دون استثناء الذين أصيبوا بأضرار جسمية نتيجة حادث مرور، وبالتالي فعلى القضاء الجزائي أن يفصل في الدعوى المدنية، ولو انتهت الدعوى الجزائية بالبراءة.

وبالرجوع إلى نص المادة 16 من قانون 31/88 نلاحظ أن نية المشرع الجزائري كانت تتجه إلى منح الصلاحية للقاضي الجزائي للحكم بتعويض الضحايا وذوي حقوقهم وحمايتهم من طول إجراءات التقاضي أمام القضاء المدني، ولهذا نص على ضرورة استدعاء جميع الأطراف بما فيهم المؤمن لحضور الجلسات ذات طابع الجزائي و تمكينهم من حق الدفاع على مصالحهم.

نرى الموقف الثاني للمحكمة العليا هو الأصح لأنه يسعى إلى تحقيق الغاية التي كان يرمي إليها المشرع الجزائري من خلال إصداره للأمر رقم 15/74 و القانون 31/88 و المراسيم التطبيقية له، وهو توفير أكبر حماية ممكنة لضحايا حوادث المرور لأنه يسعى إلى خدمة العدالة الاجتماعية وحماية المجتمع.

<sup>1</sup> مراد بن طابق: المرجع السابق، الصفحة 43.

<sup>2</sup> جاء في القرار ما يلي: "على المجلس أن يفصل في الدعوى المدنية ولو انتهت الدعوى العمومية بالبراءة معتبرة إن عدم وجود نص صريح يحدد اختصاص القاضي الجزائي ما هم إلا مجرد سهو من المشرع إذ أن الأمر رقم 15/74 يدعو لتمديد هذا الاختصاص."

- في نفس المنوال، أنظر إلى القرار الصادر بتاريخ 1998/12/25 تحت رقم 197248 جاء ما يلي: "أن كل حادث سير سبب أضرار جسمية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها. و لما ثبت في قضية الحال أن قضاة الموضوع لما صرحوا بعدم الاختصاص في الدعوى المدنية بعدم ثبوت الخطأ الجزئي يكونون بذلك قد خالفوا أحكام المادة المذكورة أعلاه التي تخضع التعويض إلى نظرية الخطر وليس لنظرية الخطأ. ومتى كان كذلك أستوجب نقض القرار.

- أنظر القرار الصادر بتاريخ 2000/02/29، تحت رقم 199225.

- أنظر القرار الصادر بتاريخ 2002/05/07، الصادر تحت رقم 265144.

## الثاني: إجراءات التعويض أمام القضاء المدني

القاعدة العامة المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، أن كل فعل يتولد عنه مخالفه النصوص والاتفاقات التي تنظم علاقات الأفراد والجماعات يتولد عنه حق يستوجب إقراره وإثباته برفع دعوى مدنية خاصة تهدف إلى حماية هذا الحق أو التعويض عنه، ويسند القانون سلطة الفصل بشأنها إلى المحاكم المدنية.

ولكن المشرع الجزائري قد ميز من بين الدعوى المدنية واحدة تكون متولدة عن الوقائع الجريمة وناشئة عنها. ثم منح سلطة الاختصاص بالفصل فيها إلى المحاكم الجزائية استثناء من القاعدة العامة في الاختصاص دون أن يسلب المحاكم المدنية سلطة اختصاصها بالفصل في مثل هذه الدعوى المدنية المتولدة في الأصل عن جريمة والناجمة عنها<sup>1</sup>.

وهذا هو الحال بالنسبة للدعوى المدنية الناشئة عن حوادث المرور، قد تفصل فيها المحكمة الجزائية كما لاحظنا سابقا، وقد تختص بها المحكمة المدنية باعتبارها صاحبة الاختصاص أصلا ومع ذلك هناك حالات يحفظ فيها وكيل الجمهورية الملف الجزائي لوفاة المتسبب في الحادث وكذلك في حالة حفظ حقوق الضحية أو ذوي حقوقها لأي سبب من الأسباب<sup>2</sup>.

وما على المضرور أو ذوي الحقوق إلا اللجوء إلى رفع دعوى مدنية أمام المحكمة المدنية للمطالبة بالتعويض، وعلى المحكمة أن تستدعي كل الأطراف طبقا للقانون هذا من جهة ومن جهة أخرى فلقد ألزم القانون 31/88 في مادته 16 مكرر استدعاء شركة التأمين أمام الجهة القضائية الجزائية إذا كانت المركبة مؤمنة واستدعاء صندوق ضمان السيارات فيما يخصه.

وطبقا للمادة 16 مكرر من نفس القانون، ألزمت استدعاء المؤمن أمام القضاء الجزائي فيجب أيضا استدعاء المؤمن أمام القضاء المدني ضمن نفس الأوضاع، إلا أن هناك مشكل إجرائي يثار من الجانب العملي في المحاكم و الذي يتمثل في إصدار أحكام قضائية ضد الشركة التأمين بصفته ضامنا أو مسؤول مدنيا دون استدعائها لحضور المحاكمة وبالتالي سوف تفاجئ بصدور حكم غيابي في حقها عند تقديمه لها من أجل التنفيذ، تجد نفسها أمام حكم حائز لقوة الشيء المقضي فيه.

ومن حق شركة التأمين أن تمتنع عن التنفيذ بحجة أنها ليست طرفا في الحكم وعلى المعني بالأمر رفع دعوى مدنية يطلب فيها من المحكمة بإعلان إشراك المؤمن الذي قضى عليه

<sup>1</sup> عبد العزيز سعد: المرجع السابق، الصفحة 21.

<sup>2</sup> زرقيط سفيان: نظام تعويض الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، المرجع السابق، الصفحة 29.

بالتعويض و القاضي المدني بعد الإطلاع على الحكم الذي يقضي بالتعويض وبعد الإطلاع على عقد التأمين المبرم ما بين المدعي والمسؤول عن الحادث والذي كان ساري المفعول وقت وقوع الحادث يحكم بإعلان اشتراك المؤمن في الحكم الأول ويقضي عليه بتحمل التعويض، وطول هذه الإجراءات ليس في صالح المضرور الذي يكون في حاجة ماسة للتعويض خاصة في الأشهر الأولى من الحادث.

ومن الضروري استدعاء شركة التأمين أمام المحكمة المدنية في القضايا التي تخصها و تكون طرفا فيها حتى تستطيع عن طريق ممثلها القانوني مناقشة طلبات التعويض المقدمة من طرف المضرورين أو ذوي حقوقهم<sup>1</sup>.

بعد تفحص القاضي المدني للشروط الشكلية لرفع الدعوى أمام المحكمة وفقا لما نص عليه قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، قد يعين القاضي خبيرا قبل الفصل في الموضوع بناء على طلب أحد الخصوم أو من تلقاء نفسه وذلك كإجراء من إجراءات التحقيق وفقا ما نصت بهالمادة126من نفس القانون.

وإذا كان الأمر يتعلق بشركة التأمين فعلى الخبير أن يستدعي ممثلها القانوني ليقوم هذا الأخير بالنيابة للدفاع عن مصالح هذه المؤسسة. و بعد إنجاز التقرير من طرف الخبير المنوه عنه بموجب الحكم سواء كان ذلك الحكم جزائي أو مدني يقوم المضرور أو ذوي حقوقه بإعادة السير في الدعوى بموجب عريضة إعادة دعوى بعد الخبرة ليفصل فيها.

وبعد فصل القاضي المدني في القضية المطروحة أمامه طبقا لما نص عليه قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري تأتي بعد ذلك مرحلة تنفيذ الحكم.

إن جميع دعاوى المتضررين من حوادث السيارات متى كانت مقبولة شكلا ومؤسسة موضوعا يفصل فيها القاضي بموجب حكم، وهذا الأخير قد يقضي بعدم مسؤولية المؤمن له، أو يقضي بمسؤوليته. فإذا قضى بمسؤولية المؤمن له وألزمه بالتعويض فإن حجية هذا الحكم على شركة التأمين تختلف باختلاف ما إذا كان المؤمن له قد واجه الدعوى وحده أو واجهها بالاشتراك مع شركة التأمين أم كان المؤمن هو واجهها وحده<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>قرار رقم217996 الصادر بتاريخ1999/07/06 عن غرفة الجنج والمخالفات للمحكمة العليا. قرار غير منشور.  
-حيث أن:"عدم استدعاء شركة التأمين للحضور للجلسة يصدر الحكم في مواجهتها غيابيا ويفتح لها الطريق للمعارضة ولأي طريق من طرق الطعن."  
<sup>2</sup>بن عبيدة عبد الحفيظ: المرجع السابق،الصفحة69.

## الحالة الأولى:

وهي الحالة التي يواجه فيها المؤمن له وحده الدعوى المسؤولية والحكم الصادر بتعويض المضرور ولا يكون بذاته حجة على المؤمن وإنما يكون مجرد قرينة بسيطة على الضرر الذي أصاب المؤمن له جراء تحقق الخطر المؤمن منه، فالحكم الذي تصدره المحكمة الجزائية بإدانة المؤمن له جزائياً تكون حجة على المؤمن من حيث مبدأ تحقق المسؤولية المدنية والتي لا يمكن للمؤمن أن يناقش هذه المبدأ بل يقتصر حقه على المنازعة في مدى هذه المسؤولية كأن يدفع بتحمل المتسبب في الضرر المؤمن له في حالة ثبوت خطئه<sup>1</sup>، (كأن صدر الحكم غيابياً وفوت المؤمن له ميعاد المعارضة والاستئناف عمداً أو إهمالاً، أو صدر الحكم بناء على إقرار أو تصالح خلافاً لما تقضي به شروط وثيقة التأمين، أو قصر المؤمن له أو أهمل في الدفاع عن نفسه فلم يتمسك بالدفع التي كان من شأنها عدم صدور الحكم ضده)<sup>2</sup>.

تطبيقاً لأحكام المواد 15، 14، 13 من الأمر 15/74 وهنا في هذه الحالة:

- المؤمن له يرفع ضد المؤمن إما:

دعوى الحلول، لكي يحل المؤمن محله في دفع التعويضات المحكوم بها عليه للمحكوم له. إما دعوى الرجوع على المؤمن لاسترجاع المبالغ المالية التي دفعها للمحكوم له تنفيذاً للحكم الذي ألزمه بالتعويض<sup>3</sup>.

وفي كلا الدعويتين فإن القاضي يدرس من جديد عناصر الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويحقق في المسؤولية المتسبب في الضرر و مسؤولية المضرور والتصرفات التي كان يجب على المؤمن له أن يقوم بها للتأكد من وجود تواطؤ مع المضرور، وكذلك وجود أو عدم وجود تقصير متعمد من المؤمن له وهذا بصرف النظر عن كون الحكم الأول أصبح حائزاً لحجية الشيء المقضي فيه أو غير حائز، لأن النزاع لا يتعلق بمراجعته ولكنه يقتصر على تحديد الطرف الملزم أساساً بدفع التعويض المحكوم به وهو إما المسؤول المدني أو المسؤول الضامن له.

وإذا تبين للقاضي أن المؤمن له يتحمل المسؤولية المدنية كاملة في الحادث وأنه قام بالإجراءات الواجبة ولم يتواطأ مع المضرور أو يتصالح معه على حساب المؤمن فيرفض دفع المؤمن ويحكم عليه إما بحلولة محل المؤمن له المحكوم عليه بدفع التعويض المحكوم به

<sup>1</sup> إبراهيم أبو النجا: المرجع السابق، الصفحة 290.

<sup>2</sup> بن عبيدة عبد الحفيظ: المرجع السابق، الصفحة 69.

<sup>4</sup> بن عبيدة عبد الحفيظ: نفس المرجع، الصفحة 70.

للمضرور وإما بدفعه للمؤمن له مبلغ التعويض الذي سدده للمحكوم له مضافا إليه المصاريف القضائية تطبيقا للمادة 57 من قانون التأمينات الجزائري، ونصوص الأمر رقم 15/74.

أما إذا تضح للقاضي أن المؤمن له لم يقم بالإجراءات الواجبة ولم يقدم الوثائق أو الدفع التي كان من شأنها أن تنفي المسؤولية كلية أو جزئيا فيحكم إما برفض طلبات المدعي المؤمن له ويتحمل وحده نتيجة خطئه وتحاييله وهذا بغض النظر عن المتابعة الجزائية إن توافرت عناصرها، وإما أن يحكم على المؤمن بدفع تعويض يتناسب مع نسبة مسؤولية المؤمن له عن إحداث الضرر ويتحمل هذا الأخير باقي التعويض المحكوم به للمضرور لعدم إمكانية تعديل الحكم القاضي بالتعويض اللهم إلا إذا كان غايبيا وطعن فيه بالمعارضة في الأجل القانوني.

لكن التساؤل المطروح يتعلق باجتهاد بعض الجهات القضائية التي تحكم على المؤمن له المتسبب في الأضرار بالتعويض تحت ضمان شركة التأمين باعتبار أن هذه الأخيرة ضامنة بقوة القانون.

رغم أن المؤمن (شركة التأمين) لم يتأسس كطرف في الدعوى وأن الطرفين المؤمن له والمتضرر لم يدخله في بعض الأحيان يعترض على تنفيذ الحكم بامتناعه عن دفع مبلغ التعويض للأسباب المذكورة أعلاه، ودون أن يطعن في الحكم بطريقة من طرق الطعن المقررة ويبقى المحكوم له بين هذا وذاك لا يحصل على تعويض من المسؤول المدني ولا من ضامنه المؤمن فضلا عن دفعه مصاريف التنفيذ الذي لم يتم.

فما هو الحل؟

إن القانون والمنطق يقتضيان بأن لا يحكم على أحد دون أن يكون طرفا في الدعوى ويستدعى بكيفية قانونية للدفاع عن حقوقه طبقا لقانون الإجراءات المدنية الإدارية الجزائري.

وعليه فلا يحكم على المؤمن بدفع التعويض أو يحكم على المؤمن تحت ضمانها إلا إذا كان طرفا في الدعوى بصفة قانونية وبلغ تبليغا صحيحا و الحل يكمن فيما ذكر سابقا رفع دعوى الحل أو دعوى الضمان على شركة التأمين هذا بالنسبة للمحاكم.

أما شركة التأمين فلا يجوز لها إطلاقا الاعتراض عشوائيا أو الامتناع عن تنفيذ الأحكام الحائزة لقوة الشيء المقضي فيه، أما امتناعها وعدم قيامها بأي إجراء من إجراءات الطعن المقررة إلا نوعا من تجاهل القانون وعلى مسيري شركات التأمين أن ينفذوا الأحكام أو أن يعترضوا عليها بطريق اعتراض الغير الخارج عن الخصومة أو بأي طريق قانوني آخر<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> بن عبيدة عبد الحفيظ: المرجع السابق، الصفحة 72، 71.

## الحالة الثانية:

الحالة التي يشارك المؤمن فيها المؤمن له في مواجهة دعوى المسؤولية فإن الحكم الذي يصدر فيها ويقضي بتعويض المضرور بسبب الحادث يكون حجة على المؤمن سواء كان المؤمن له هو الذي أدخله في الدعوى أو تدخل فيها تلقائياً<sup>1</sup>.

وهنا يستطيع المسؤول المدني أن يطلب في الجلسة أمام المحكمة أو في مذكراته التي يقدمها للمحكمة حلول المؤمن محله<sup>2</sup> في دفع التعويض للمضرور مباشرة بدلاً من الرجوع عليه بدعوى الضمان، وهنا تحكم المحكمة على المسؤول المدني المتسبب في الضرر بالتعويض على أن تحل محله<sup>3</sup> شركة التأمين في دفع التعويضات المحكوم بها للمضرور يجوز أيضاً للمؤمن أن يحل محل المؤمن له في رجوعه بالتعويض على الغير المسؤول تطبيقاً لأحكام المادة 38 من قانون التأمينات الجزائري.

## الحالة الثالثة:

وهي الحالة التي يواجه فيها المؤمن وحده دعوى التعويض فإن الحكم الصادر بتعويض المضرور أو المتضررين يكون حجة على المؤمن وذلك أن المؤمن له قد يكون هو المتضرر طالب التعويض لعدم وجود المسؤول الذي يمكن أن يرفع الدعوى ضده وقد يكون المتضررين ذوي حقوق المؤمن له في حالة وفاة نتيجة حادث مرور دون أن يكون هناك من هو المسؤول عن الحادث لترفع الدعوى ضده. كأن يكون السائق في حالة سكر ويصطدم بحائط فيصاب بعجز دائم عن العمل يفوق 60% فالمسؤول الوحيد هنا هو المضرور الذي أجاز لها القانون في مثل نسبة هذا العجز أن يطالب المؤمن بالتعويض ولو كان هو المخطئ، أما في حالة وفاته فلذوي حقوقه الحق في رفع دعوى التعويض على المؤمن تطبيقاً للمادة 8 من الأمر رقم 15/74.

أما بالنسبة للتعويض فلا يمكن أن يكون مصدر ثراء بالنسبة للمؤمن له ولا يمكن جعله في وضعية أفضل من وضعيته في حالة عدم تحقق الخطر ويمثل مبلغ الضرر في جميع الحالات الحد الأقصى للتعويض الواجب دفعه من طرف المؤمن<sup>4</sup>.

بعدما تعرضنا إلى كل إجراءات الحصول على التعويض وديا الذي يكون بمبادرة من المؤمن بعرض مبلغ التعويض على المضرور أو قضائياً سواء أمام المحكمة الجزائية أو المدنية، لنتطرق

<sup>1</sup> بن عبيدة عبد الحفيظ: نفس المرجع، الصفحة 72.

<sup>2</sup> ملف رقم 82381 قرار بتاريخ 1992/10/25 منقول عن يوسف دلانده، المرجع السابق، الصفحة 165.

<sup>3</sup> إبراهيم أبو النجا: المرجع السابق، الصفحة 292، 291.

<sup>4</sup> بن عبيد عبد الحفيظ: المرجع السابق، الصفحة 72.

بعد ذلك لكيفية تقدير التعويض بالنسبة لذوي الحقوق المحدد في الجدول المنصوص عليه في الأمر رقم 15/74 قانون 31/88.

#### الفرع الثالث: تقدير التعويض بالنسبة لذوي الحقوق

إذا ترتب عن حادث المرور وفاة الضحية فإن ذوي حقوقها يتقاضون تعويضات جميع الحالات ومهما كان سبب الحادث.

ويحدد التعويض الكلي أي رأس مال التأسيسي على أساس ضرب قيمة النقطة المطابقة لدخل الضحية خلال الإثني عشر (12) شهرا والتي سبقت الحادث في مائة تطبيقا للجدول الملحق للأمر المذكور أعلاه.

الملاحظ أن نسبة تعويض ذوي الحقوق تختلف باختلاف سن الضحية ما إذا كانت بالغة أو قاصرة، ولا يستفيد من التعويض إذا كان أحد الأبوين تسببا في قتل إبنهما نتيجة حادث مرور<sup>1</sup>.

#### أولا: التعويض في حالة وفاة ضحية بالغة

إذا ما رجعنا للأمر رقم 15/74 فإن أساس حساب التعويض عن الأضرار الجسمانية عند وفاة الضحية يحدد على أساس الرأس مال التأسيس بالنسبة لكل مستفيد بضرب قيمة الاستدلالية المقابلة للأجر أو الدخل المهني السنوي للضحية في نسبة 100%، ويوزع هذا الرأس مال التأسيسي كما يلي:

-الزوج(الأزواج) 30%

-لكل واحد من الولد الأول والثاني القاصرين والمكفولين 15%

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

-الأب والأم تحت الإعالة 10%

-الأشخاص الآخرون تحت الإعالة 10% حسب مفهوم الضمان الاجتماعي<sup>2</sup>.

و يشترط أن لا يتجاوز النسب المئوية المخصصة لذوي الحقوق نسبة 100% من الدخل السنوي للضحية وعندما يتجاوز المجموع هذه النسبة تخفض التعويضات لكل واحد من هؤلاء تخفيضا متناسبا.

<sup>1</sup>ملف رقم 368946 قرار بتاريخ 2006/11/19، مجلة المحكمة العليا، المحكمة العليا، العدد 2، الصفحة 357 "لا يستفيد من التعويضات المنصوص عليها في الفقرة 8 ملحق القانون رقم 88-31 الوالد المتسبب في قتل ولده القاصر خطأ لفقده صفة الطرف المدني.

الأم هي الوحيدة المستفيدة من التعويض بصفتها الطرف المدني، ولكن قضاة الموضوع منحوا التعويض لذوي حقوق الضحية بما فيهما الأب وبقضائهم قد أعطوا للأب صفتين كونه متهم وطرف مدني في أن واحد وبقضائهم هذا قد خرقوا القانون وأخطئوا في تطبيقه."

<sup>2</sup> يوسف دلانده: المرجع السابق، الصفحة 11.

كما اشرنا إليه سابقا، فلم ينص الأمر رقم 74-15 على الضرر المعنوي سواء بالنسبة للضحية أو ذوي الحقوق وكذلك الحال بالنسبة لمصاريف الجنازة والتي كانت تخضع للوثائق الثبوتية، فكان القاضي يحددها بصفة جزافية<sup>1</sup>.

أما في ظل القانون 8-31 فإن عملية الحصول على الرأس مال التأسيسي بقي بدون تغيير بينما وقع التغيير في النسب المخصصة لذوي الحقوق:

- الزوج(الأزواج)30%
- كل واحد من الأبناء القصر تحت الكفالة15%
- لكل واحد من الولد الثالث القاصر و من يليه و المكفولين10%
- الأب و الأم 10% لكل واحدتهما و 20% في حالة عدم ترك الضحية زوج وولد.
- الأشخاص الآخرون تحت الكفالة حسب مفهوم الضمان الاجتماعي 10% لكل واحد منهم.
- يستفيد الأولاد اليتامى بأقساط متساوية من شطر التعويض المقرر في حالة وقوع حادث بالنسبة لزوج الضحية<sup>2</sup>.

ويجدر التذكير أنه لا يمكن أن يتجاوز مبلغ الرأسمال التأسيسي قيمة النقطة المطابقة للأجر أو الدخل المهني السنوي للضحية في نسبة 100%، وفي حالة تجاوز هذه القيمة ستكون الحصة العائدة لكل فئة من ذوي الحقوق موضوع تخفيض نسبي والتي تكون كالتالي:

قيمة النقطة الاستدلالية تقسيم مجموع النسب لذوي الحقوق مضروب في 100 والحاصل نضربه في نسبة كل ذوي الحقوق.

أما مصاريف الجنازة، فلقد حددها المشرع الجزائري في ملحق قانون 31/88 التعويض الممنوح مقابل مصاريف الجنازة بخمسة أضعاف المبلغ الشهري للأجر الوطني الأدنى المضمون خلال تاريخ الحادث.

كما تطرق القانون إلى التعويض المعنوي لذوي الحقوق أو ما يسمى (بالضرر المرتد الأدبي)، فمهما كان دخل الضحية المتوفاة فإنه يتم تحديده على أساس الحد الأدنى للأجر الوطني المضمون وقت الحادث<sup>2</sup>.

أما الضرر المرتد عن تفويت الفرصة، يقدر التعويض طبقا للقواعد العامة على حسب قيمة الضرر الذي يلحق بالإنسان في ذاته أو ماله أو ذوي حقوقه، ويقوم على أساس الخسارة و ما

<sup>1</sup>زرقيط سفيان: نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية، المرجع السابق، الصفحة 39.  
<sup>2</sup> يوسف دلانده: المرجع السابق، الصفحة 12.



فات المتضرر من كسب، رغم أن القانون المدني الجزائري نص على أن تقدير التعويض يشمل ما فات المتضرر من كسب، إلا أن القضاء في الجزائر ما زال يأخذ في أكثر الأحوال بالتعويض عن الضرر وحده.

و من المتصور أن يترتب على وفاة الضحية في حادث مرور أو إصابته بإصابة تعجزه عن الكسب تفويت فرصة ما على ذوي حقوقه، هل يمكن طلب التعويض عن مثل هذا الضرر؟  
لم يشير المشرع الجزائري سواء في الأمر رقم 74-15 أو القانون 80-31 عن التعويض على هذا النوع من الضرر.

قد يستند ذوي حقوق الضحية المتوفاة من جراء حادث المرور ليس فقط على ضياع فرصة الإنفاق عليهم في المستقبل، وهو ضرر محتمل، بل يستندون أيضا على احتمال ازدياد هذا الضرر في المستقبل القريب نتيجة لاحتمال تحسن المركز المالي للمضرور ومن ثم استفادتهم من ذلك مستقبلا.

في مثل هذه الحالة ما على ذوي الحقوق إلا الرجوع إلى القضاء المدني للمطالبة بحقوقهم في التعويض عن هذا الضرر على أساس المادة 182 من القانون المدني الجزائري وعلى قاضي الموضوع التأكد أولا من وجود الفرصة المزدوجة في كلتا صورتها، أي احتمال أو فرصة الكسب، واحتمال زيادته مستقبلا، ثم بحث أثر الوفاة على هذه الفرصة وعلى هذا الأساس تكون له السلطة التقديرية الواسعة في الحكم بالتعويض لهم أم لا.

أما القضاء الفرنسي لم يتخذ موقفا واضحا بخصوص هذه المسألة، فقد اعترفت بعض الأحكام القضائية<sup>1</sup> بوجود الكسب الاحتمالي في هذه الحالة، وبالتالي اعتدت بفوات فرصة الكسب لدى الآباء المتمثلة في فرصة مساعدة ابنهم وإعانتته لهم عند كبرهم وعجزهم عن الكسب، بصفة خاصة، إذا كان احتياج هؤلاء الآباء إلى النفقة و المساعدة قريبا وليس بعيدا.  
ويرى بعض الفقه الفرنسي<sup>2</sup> أن ذلك الضرر غالبا ما يكون في هذه الحالة الأخيرة ضررا محقق الوقوع في المستقبل، الأمر الذي يستوجب التعويض باعتباره كذلك وليس باعتباره تعويضا عن مجرد فرصة الكسب.

<sup>1</sup> تعويض الأم عن فوات فرصة الكسب المتمثل في مساعدة ومعاونة ابنتها التي كانت قد أنهت لتوها دراستها بنجاح، وعلى وشك العمل و الكسب المهني لو لا تعرضها لحادث مميت، وحيث كانت الأم في حاجة ماسة لمساعدة ابنتها.  
لها.أنظر:

-paris 9 juill1975,Gazette du Plais 1976-1-58.

<sup>2</sup>) Yves Chartier : La réparation du préjudice dans la responsabilité civile, Dalloz, 1983.,page.54.

غير أن غالبية أحكام القضاء الفرنسي تسلك الآن مسلكا متحفظا تجاه هذه المسألة، وتركز بحثها بصفة خاصة حول مدى احتمال أن يكون المدعي في يوم ما دائنا بالمساعدة أو النفقة، والمركز المحتمل أن يكون عليه المضرور الأصلي في ذلك الوقت، وما إذا كان سيظل باقيا على قيد الحياة هو ومن يعول، وغير ذلك من الظروف.

وقد أيدت محكمة النقض الفرنسية هذا الاتجاه المتحفظ في حكم لها بتاريخ 3 نوفمبر 1971، أيدت فيه محكمة الاستئناف في رفضها طلب ولدي المصاب الذي توفي إثر حادث تعرض له بتعويضهما عن حرمانهما من الكسب الذي كانا يتوقعان حصوله من ابنهما، لو لم يميت والمتمثل في قيامه بالإفناق عليهما مستقبلا و مساعدتهما، فقد محكمة الاستئناف أن حالة البن المتوفى بالنظر إلى الوظيفة التي كان يشغلها والدخل الذي كان يعود عليه منها، والذي كان يكفي حاجته الأساسية بصعوبة بحيث لا يتبقى منه شيء، كانت تنبئ بعدم تمكنه من مساعدة والديه، خاصة و أنهما لم يكونا بحاجة للمساعدة إلا بعد مضي سنتين بعد وقوع الحادث، وبمعنى آخر أنه لم يثبت لدى القضاة أن المتوفى لو ظل حيا كان في مقدوره مساعدة والديه، الأمر الذي ينفي معه احتمال الكسب لدهما، وبالتالي لا يتحقق الضرر ولا احتمال، ومن ثم لا يكون ثمة مجال للكلام عن ضياع فرصة الكسب<sup>1</sup>.

خلاصة القول، لا توجد قاعدة عامة فيما يتعلق بالكسب الاحتمالي الذي يستند إلى التزام المساعدة والمعونة في المستقبل، بل يتوقف الحل على ظروف الواقع، وبصفة خاصة حالة المصاب المباشر ومركزه المالي الذي سيكون عليه مستقبلا، ومقابلته بحالة طالب المساعدة والنفقة وما إذا كانت تلك المساعدة تستند إلى واجب أو التزام قانوني وغير ذلك من ظروف الحال<sup>2</sup>.

أما فيما يخص تقويت الفرصة في الحياة، فهل يعوض القضاء ذوي حقوق عن فقدان أو فوات فرصة العيش لمدة طويلة بالنسبة لضحيتهم؟

لقد أجاب القضاء الفرنسي عن هذا السؤال مؤخرا وذلك من خلال القرارات الصادرة عن محكمة النقض الفرنسي، وهذا يعتبر نجاح كبير حققه كل من المحامين الفرنسيين المتخصصين في قضايا حوادث المرور وكذا القضاء الفرنسي الذي يلعب دورا كبيرا في تعزيز المبادئ التي جاء بها قانون 1985.

<sup>1</sup>) Arrêt de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 30 novembre 1971, Dalloz 1972-667, Revue Trimestrielle de Droit civil 1972., page.589, note Déry.

<sup>2</sup>) إبراهيم الدسوقي أبو الليل: تعويض الضرر في المسؤولية المدنية، المرجع السابق، الصفحة 315.

لقد عوضت محكمة الابتدائية الكبرى « Bordeaux » ولدي الضحية التي توفيت نتيجة خطأ طبي، وقدر التعويض بـ110.000أورو، اعترافا بفقدان فرصة الحياة لابنتهم الشابة. في 13مارس 2007 أيدت محكمة النقض الفرنسية قرار الصادر عن محكمة Bordeaux واعترفت بأن الشابة الضحية التي توفت نتيجة خطأ طبي، لا بد أن تعوض ذوي حقوقها على أساس " فقدان الفرصة في العيش لمدة طويلة".

La perte de chance de n'avoir pas vécu plus longtemps .

وجعلت أساس حكمها يرتكز على نص المادتين 1147و731من القانون المدني الفرنسي فقررت: "كل شخص ضحية ضرر مهما كانت طبيعته، له الحق في المطالبة مرتكب هذا الفعل بالتعويض عن الآلام المعنوي الذي تكبدته الضحية قبل الوفاة بسبب فقدان الفرصة في الحياة، فهذا التعويض يدخل في ذمته المالية وينتقل إلى ورثته بعد وفاته".<sup>1</sup>

وفي قرار آخر الصادر بتاريخ 28 أوت 2007 عن محكمة الابتدائية الكبرى لـ Melun ،حكم القضاة بمبلغ قدره 100.000أورو من أجل "فقدان فرصة التمتع بالحياة الطويلة مثل الشخص الذي يعادل سنه" لعائلة الضحية التي توفت نتيجة حادث تسببت فيه دراجة نارية.

و يرى الأستاذ<sup>2</sup> Courtois، أن الأمر يتعلق بقرار رئيسي، لأنه يعتبر من أحسن تعويض يقدم لضحايا الطريق، إلى جانب بقية التعويضات الأخرى الذي نص عليها قانون 1985.

من خلال هذه الأحكام القضائية المهمة جدا بالنسبة لضحايا حوادث المرور، نلاحظ أن القضاء الفرنسي حول إعطاء لذوي الحقوق الحق في المطالبة بتعويض عن الأضرار المعنوية التي أصابت المتضرر المباشر نتيجة الفعل الضار الذي أودي بحياته خاصة وإذا كان المتضرر على علم بأن لا أمل في العيش أثناء حياته. والسبب يرجع إلى الحادث الذي تعرض إليه، وبما أن هذا الضرر أي فقدان الفرصة في الحياة كان يعاني منها المضرور وهو على قيد الحياة فإن ذمته المالية مازالت صالحة لاكتساب حقوق، ولهذا افترض القضاء الفرنسي بأن التعويض عن هذا الضرر حق يكتسبه المضرور وهو على قيد الحياة وينتقل فيما بعد إلى ذوي حقوقه بعد وفاته.

<sup>1</sup>) « Toute personne victime d'un dommage, qu'elle qu'en soit la nature, a droit d'en obtenir l'indemnisation de celui qui l'a causé et, que le droit à réparation du dommage résultant de la souffrance morale de la victime éprouvée par la victime avant son décès, en raison d'une perte de chance de survie, étant né dans son patrimoine, se transmet à son décès à ses héritiers. ».

<sup>2</sup>)Président de la Fédération National des Victimes de la Route.

أما القضاء الجزائري لم يصدر عنه أي قرار يتعرض لمثل هذه الحالة لربما يرجع الأمر إلى جهل ضحايا المرور لهذا النوع من التعويض لأنه حديث النشأة أو القضاء الجزائري يرفض تماما التعويض عن فقدان الفرصة في العيش لمدة طويلة.

و نأمل من القضاء الجزائري وحتى المشرع الجزائري الأخذ بعين الاعتبار هذا النوع من الضرر وذلك بهدف تعزيز حماية ضحايا الطرق، لأن من الناحية العملية فإن التعويضات التي تمنح لهم لا تتماشى مع الظروف الاقتصادية الصعبة، ضف إلى ذلك فقدان شخص عزيز وما يترتب عليه من مأساة لبقية الأفراد الأسرة.

**ثانيا: التعويض في حالة وفاة ضحية القاصر**

حسب الأمر رقم 15/74 فالتعويض المخصص لكل واحد من والدي الابن القاصر المتوفى والذي لا يثبت تعاطي نشاطا مهنيا يكون كالتالي:

-مبلغ خمسة آلاف دينار 5000دج إذا كان عمر الضحية يتراوح بين يوم واحد وستة سنوات.

-مبلغ عشر آلاف دينار 10000دج إذا كان عمر الضحية يتراوح بين 6سنوات و 21سنة.

أما التعويض المعنوي فلم ينص الأمر عليه وكذلك الأمر بالنسبة لمصاريف الجنازة والتي كانت تخضع للوثائق الثبوتية وتقدر بصفة جزافية.

أما القانون رقم 31/88 فإنه ينص على أنه يتم التعويض في حالة ضحية قاصرة لا تمارس نشاطا مهنيا فالتعويض يكون لفائدة الأب و الأم بالتساوي كما يلي:

-من سنة إلى غاية 6 سنوات = ضعف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.

-من 6سنوات إلى 19سنة=ثلاث مرات المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.

و في حالة وفاة الأب أو الأم يتقاضى المتبقي منهما على قيد الحياة التعويض بكامله ويضاف لهذا التعويض عن الضرر المادي مصاريف الجنازة والضرر المعنوي كما حدده القانون 31/88<sup>1</sup>. إن المبالغ الضئيلة الممنوحة لا يمكن في كل الحالات أن تعوض ما لحق الأبوين من ضرر معنوي ناجم عن فقدان إبنهم.

<sup>1</sup>أنظر القرار رقم 62688 بتاريخ 1990/02/27 والذي جاء فيه "إن الخطأ في حساب التعويضات يمكن إثارته للمرة الأولى أمام المحكمة الأولى".

ولهذا السبب كانت أحكام المحاكم وقرارات المجالس القضائية في فترة معينة جاءت مخالفة لأحكام المقطع الثامن(8)، إذ يعتبرون قضاة الموضوع أن المبلغين المنصوص عليهما وهما 5000دج أو 10.000دج، حسب سن الولد المتوفى ضئيلين بالنسبة للضرر المعنوي و العاطفي الذي يعاني منه الوالدان بعد وفاة إبنهما.

ولهذا يقرر هؤلاء القضاة رفع ذلك التعويض إلى حد الذين يظنون أنه مناسبا لجبر الضرر المذكور وهو 30.000دج أو 40.000دج<sup>1</sup>.

وعلى إثر طعون بالنقض عن تلك الأحكام فإن المحكمة العليا أبطلت هذه الأحكام، لكونها خالفت نصا قانونيا يتمثل في المقطع الثامن(8) من ملحق الأمر<sup>2</sup>.

الملاحظ أن الموقف الذي تبنته المحاكم والمجالس القضائية كان يتمشى مع العدالة الاجتماعية نظرا للمبلغ الضئيل الذي يمنح كتعويض عن الضرر المعنوي للأبوين نتيجة فقدانهم إبنهما القاصر، ولو لقيت هذه الأحكام تأييد من المحكمة العليا، لربما هذه المواقف تأثر على المشرع الجزائري ليعيد النظر في أحكام المقطع الثامن(8).

ولكن المحكمة العليا تقيدت بالقانون، لأن مخالفة الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو ذوي حقوقهم، تعتبر مساس بالنظام العام وبالتالي لا يجوز لهم الاجتهاد مع وجود نص تشريعي.

و يثار إشكال آخر وهو، هل يستحق أخوة و أخوات ضحية قاصرة تعويضا عن الضرر المعنوي عن وفاة قريبهم؟

يجدر التنويه أن في حالة وفاة ولد قاصر يلتمس الإخوة والأخوات، مثل الأبوين، وغالبا في نفس الدعوى، من الجهات القضائية، الحكم على حارس المركبة المتسببة في الحادث الذي أودي بحياة قريبهم بأدائه لهم، تحت ضمان مؤمنه، في حالة وجود عقد تأمين وقت الحادث، تعويضا عن الضرر المعنوي اللاحق بهم من جراء هلاك الضحية<sup>3</sup>.

لقد استجابت بعض الجهات القضائية إلى طلبهم فخصت لهم تعويضا معينا وأسست قضائها على مبدأ تعويض الأضرار المنصوص عليه في المادة124من القانون المدني الجزائري،

<sup>1</sup>حكم محكمة عين وسارة، القسم المدني في14/10/1986، مؤيد بقرار مجلس قضاء الجلفة في 03/07/1987، الزوجان بن رخة ضد شركة الجزائرية للتأمين.

-قرار مجلس قضاء بشار-الغرفة المدنية، في 19/05/1987، الشركة الجزائرية لتأمين ضد بن موسى.

<sup>2</sup>ملف رقم62069قرار بتاريخ19/07/1989، الغرفة المدنية/القسم الثاني، المحكمة العليا، الشركة الجزائرية ضد الزوجين بن موسى.

<sup>3</sup>أحمد طالب: المرجع السابق، الجزء الثاني، الصفحة321.

وبالتالي تنفادى تطبيق مقتضيات الأمر رقم 74-15، لأن هذه مقتضيات تنص على جبر الأضرار المادية فقط ونظرا لوجود الضرر المعنوي الذي يعاني منه ذوي حقوق المصاب، فإنه يحق للقاضي أن يلجأ إلى نصوص قانونية غير المنصوص عليها في الأمر رقم 74-15، حتى يتسنى له إصلاح الضرر المعنوي الثابت ثبوتا قطعيا وأنه لا يمكن إنكاره.

ويتراوح مقدار التعويض الممنوح إلى كل واحد من الأخوة و الأخوات غالبا ما بين 1.000دج أو 5.000دج<sup>1</sup>.

إلا أن المحكمة العليا أبطلت تلك الأحكام نظرا لمخالفتها لنص قانوني داخلي، وهو الأمر رقم 74-15 لا سيما في المقطع الثمن(8) من ملحقه، والذي لم ينص على أي تعويض لفائدة إخوة الهالك سواء كانوا قصرا أو راشدين، وأن قضاة الموضوع مقيدين بما جاء في الأمر المذكور آنفا وليست لهم أية سلطة للخروج عن إطار هذا النص ومنح تعويض إلى هؤلاء الأقارب اعتمادا على المادة 124 من القانون المدني الجزائري<sup>2</sup>.

و في حالة وفاة ضحية بالغة، هل يجوز لذوي حقوقها المطالبة بالتعويض المعنوي؟  
كان عدد من قضاة الموضوع يخصصون تعويضا معنويا إلى جانب التعويض الإقتصادي إلى ذوي حقوق الضحية المتوفاة وهم، الزوج والأولاد والإخوة والأبوين، وهذا حسب الحالات<sup>3</sup>.  
وعلى إثر الطعون بالنقض رفعت من قبل المحكوم عليهم فإن المحكمة العليا أبطلت تلك الأحكام إما جزئيا و بدون إحالة، وإما كلياً مع الإحالة<sup>4</sup>، بسبب أن المشرع استبعد من الأمر رقم 74-15 التعويض عن الضرر المعنوي لصالح أي واحد من أقارب الضحية البالغة.  
ونفس الحكم يطبق في حالة وفاة الضحية أعزب فلا يستحق إخوته التعويض عن الضرر المعنوي، على رغم من وجودهم في الفريضة، لأن الأمر رقم 15/74 لم ينص على هذه الفئة بالذات.

<sup>1</sup>حكم محكمة سعيدة/القسم الثاني المدني، في 20/07/1986، مؤيد بقرار صادر من مجلس قضاء سعيدة في 16/03/1987، شركة التأمين ضد الزوجين جميل.

-حكم محكمة الحراش في 09/03/1985، مؤيد بقرار من مجلس قضاء الجزائر-الغرفة المدنية في 23/05/1987. الوكيل القضائي للخزينة و من معه ضد جدي سعد.

<sup>2</sup>أحمد طالب: نفس المرجع، الصفحة 321. أنظر:

-ملف رقم 61706 قرار بتاريخ 19/07/1989، الغرفة المدنية/القسم الثاني، المحكمة العليا.

<sup>3</sup>حكم محكمة سيق- القيم المدني، صادر في تاريخ 1 أكتوبر 1983، مؤيد من طرف مجلس قضاء معسكر الغرفة المدنية، مع بعض التعديلات بموجب قرار مؤرخ في 24/12/1984.

<sup>4</sup>ملف رقم 62250، قرار بتاريخ 27/09/1989، الغرفة المدنية/ القسم الثاني، المحكمة العليا.

تعرضنا إلى كيفية تقدير التعويض حسب كافة أنواع الأضرار التي نص عليها الأمر رقم 15/74 و القانون 31/88 وكذا بعض الأضرار التي أشار إليها المشرع الجزائري والمستوحاة من الاجتهاد القضاء الفرنسي، ننتقل إلى تحديد صور دفع التعويض لضحايا حوادث المرور.

#### الفرع الرابع: صور دفع التعويض:

بموجب المادة 16 من الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 13/88 تنص على ثلاث صور يحدد فيها المشرع الجزائري كيفية دفع التعويضات لضحايا أو ذوي حقوقهم. الصورة الأولى: إذا كان المتضرر بالغا، فإن التعويض العائد له ولذوي حقوقه يدفع بصورة اختيارية إما في شكل رأسمال أو في شكل إيراد.

الصورة الثانية: إذا كان المتضرر قاصرا، فإن التعويض يدفع إجباريا في شكل إيراد مؤقت إذا كان مبلغه يفوق أربع مرات المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون. الصورة الثالثة: إذا كان المتضرر أو ذوي حقوقه فاقد الأهلية، فإن التعويض يدفع إجباريا في شكل إيراد على مدى الحياة إذ أن مبلغه يفوق الحد المذكور في الحالة الثانية<sup>1</sup>.

ويجدر التنويه أنه إذا أراد المضرور أخذ المبلغ في شكل ريع فنجد أن معامل الربع يحسب أساسا سن الضحية وبالتالي يتم الحصول على الربع حسب القاعدة التالية:

مبلغ الربع السنوي = رأس مال التأسيسي ÷ عامل الربع في الجدول

مبلغ الربع الشهري = مبلغ الربع الشهري ÷ 12 شهر

ويمكن تسديد هذا الربع شهريا أو فصليا بقسمته على 12 أو 4 حسب الاختيار.

مثال رقم 1: شخص يبلغ من العمر 40 سنة دخله السنوي 73000 دج أصيب بعجز قدره 40% ويقابله 3200 كنقطة مرجعية. وللحصول على الرأسمال التأسيسي تضرب هذه النقطة في نسبة العجز  $40 \times 3200 = 128000$  دج.

وبالرجوع إلى الجدول نجد أن معامل العيش لشخص سنه 40 هو 15.219، وبالتالي فإن مبلغ

الإيراد السنوي على مدى الحياة يكون =  $8410.5$  دج

مثال رقم 2: شخص يبلغ من العمر 16 سنة دون دخل أصيب بعجز بنسبة 70% نبحت عن النقطة المرجعية بالاعتماد على الأجر الوطني الأدنى المضمون و المقدر حاليا ب 15000، نجد أن هذا الدخل تقابله نقطة مرجعية بقيمة 5340 و تضرب في نسبة العجز نحصل على الرأسمال التأسيسي:

<sup>1</sup> (جديدي معراج: المرجع السابق، الصفحة 136).

5340 ÷ 70 = 373.800 دج

وبالرجوع إلى الجدول نجد أن عامل العيش لشخص سنة 16 هو 17.903، و بالتالي فإن الإيراد السنوي المؤقت هو 20879.18 دج.

من خلال هذا الفصل وضحنا كيف عالج المشرع الجزائري نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناجمة عن حوادث المرور وذلك من خلال الأمر رقم 15/74 و القانون 31/88 وكذا المراسيم التطبيقية له. فقرر تطبيق التعويض التلقائي لضحية حوادث المرور مهما كان خطأها، فيصبح تعويض المتضرر مضمونا قانونيا في كل الحالات وتصبح شركة التأمين مدينة بالتعويض، هذا ما أكدت عليه عدة قرارات المحكمة العليا، أن أساس هذا النظام هو المخاطر وبالتالي ابتعدت على نظرية الخطأ التي كانت تشكل عائق كبير أمام الضحية للحصول على التعويض، ولربما الهدف من وراء ذلك هو حماية ضحايا حوادث المرور بصفقتها خطرا اجتماعيا و على المجتمع ككل التكفل به.

ومن شروط تطبيق نظام التعويض عن حوادث المرور في الجزائر أي تطبيق الأمر رقم 15/74، أن يكون الضرر جسمانيا و إذا رجعنا إلى الأمر رقم 15/74 فنجد أنه لم يعرف معنى الضرر الجسماني، ولكنه حصر الأضرار القابلة للتعويض والتي تمس مباشرة جسم الضحية كالتالي:

- الأضرار الجسمانية و التي تتمثل في الجروح و الكسور والعاهات مما ينتج عنها العجز المؤقت و العجز الدائم عن العمل.

- الأضرار الجمالية بحيث يمكن أن تصاحب الأضرار الجسمانية مثل الجروح البارزة على الوجه ويتم تحديد هذا النوع من الأضرار بناء على تقرير طبي مختص يراعي فيه جنس الضحية وعمرها ووضعيته العائلية ودورها المهني.

بالمقابل نلاحظ أن الأمر رقم 15/74 لم ينص عن الأضرار المعنوية وضرر التألم الذي قد تصاحب المضرور طول حياته.

أما بالنسبة للقانون 31/88 المتمم والمعدل للأمر 15/74 فإنه ينص على جميع أنواع الأضرار الجسمانية بما فيها ضرر التألم (المتوسط والهام) والضرر المعنوي.

ويمكن اعتبار وفاة الضحية ضررا إذ نظرنا إليه من زاوية ذوي الحقوق فإن المشرع منح لهذه الفئة المتضررة بطريقة غير مباشرة من حادث المرور التعويض عن الضرر المادي و المتمثل في فقدان أحد أفراد أسرتها الذي اعتاد على إعالتهم.



أما بالنسبة للضرر المعنوي فلقد نص عليه المشرع الجزائري في قانون 31/88 وخصه على ذوي الحقوق فقط، مما أدى إلى حرمان الضحايا من هذا التعويض، وهذا يعتبر إجحاف في حقهم ، فكان من المفروض منح التعويض المعنوي في جميع الحالات كما في حالة العجز الدائم(الجزئي أو الكلي) أو في حالة إصابة الضحية بضرر جمالي.

كما نص الأمر رقم 15/74 على الأشخاص الذين لهم الحق في التعويض وذلك من خلال المادة 8 منه ونص "كل ضحية" وبالتالي فهذا المصطلح يشمل المؤمن له، المكتتب، مالك المركبة والراكب والراجل وعائلة السائق بدون استثناء وحتى التلميذ الذي يتعلم السياقة، والسائق، ولكن هذا الأخير أورد عليه المشرع الجزائري استثناءات فمتى تحققت في جانبه فإنه يحرم من التعويض ولكن في نفس الوقت أورد المشرع استثناء على هذه الاستثناءات نص عليه في الأمر رقم 15/74 و المراسيم التطبيقية له وهو إذا وصل نسبة العجز للسائق الضحية المخطئ 50% و 66% فإنه يستفيد من التعويض مثل بقية الضحايا أما السائق الذي ينقل أشخاص في ظروف غير مطابقة للأمان وسارق السيارة فلا يستفيدون من التعويض مهما كانت نسبة عجزهم أما ذوي حقوق السائق فلا يطبق عليهم هذا السقوط مهما كان نوع الخطأ الذي ارتكبه السائق الضحية المخطئ.

كما أشرنا سابقا بأن نظام التعويض المتضرر المنصوص عليه في الأمر رقم 74-15 هو تلقائي ذلك أن كل ضحية تستفيد من التعويض مع مراعاة الاستثناءات الواردة في الأمر رقم 74-15 وكذا القانون رقم 88-31 المعدل والمتمم له.

ولا يلزم المضرور من حادث المرور بإثبات الخطأ ولا تحديد الشخص المسؤول ولو كان المسؤول مجهولا أو في حالة فرار وأيضا ولو تعذر الحصول على التعويض من المسؤول أو لعدم وجود عقد التأمين فهناك تعويض طالما توفرت شروط تدخل صندوق ضمان السيارات في الحالات التي تستوجب تدخله وهذا الصندوق يعتبر كهيئة استثنائية تحل محل شركة التأمين لتعويض ضحايا حوادث المرور في حالات نص عليها الأمر رقم 74-1، وهذا حتى لا تتأثر حقوق ضحايا حوادث المرور أو على حقوق ذوي الحقوق وهذا من أجل ضمان تعويضات عادلة للمتضررين.

خصصت الفصل الرابع، لدراسة صندوق ضمان السيارات الذي يعمل على تعويض ضحايا حوادث المرور في حالة امتناع شركة التأمين عن تسديد التعويض للضحية بحكم القانون، و حاولت من خلال هذا الفصل تبيان الأساس الذي يقوم عليه التعويض الناتج المسؤولية المدنية

عن حوادث المرور، هل يقوم بصفة مطلقة على فكرة المخاطر أو يتأرجح ما بين فكرة المخاطر وفكرة الخطأ؟

وللأجابة عن هذا السؤال، قسمت هذا الفصل إلى مبحثين:  
المبحث الأول: الأحكام العامة التي تسيّر هذا الصندوق  
المبحث الثاني: شروط رجوع المضرور على الصندوق

#### الفصل الرابع: الهيئة المكلفة بالتعويض في الحالات الاستثنائية

خول المشرع الجزائري لجهاز صندوق ضمان السيارات مهمة تعويض ضحايا حوادث المرور تحت عنوان "التضامن الوطني"، كما خول له مباشر دعاوى الرجوع ضد المسؤول عن التعويض. ومن خلال خلق هذا الجهاز أمد المشرع بسط حماية كبيرة لضحايا حوادث المرور الجسمانية فقط في حالة تتصل شركة التأمين عن دفع التعويض للضحية وذلك بحكم القانون، فيعد-من ثم- هذا الجهاز آخر ملجأ للمتضرر للحفاظ على حقه في التعويض.

فإذا كان لصندوق ضمان السيارات نفس دور الجهازين (شركة التأمين والخزينة العمومية). المتمثل في تعويض ضحايا حوادث المرور وذوي حقوقهم في حالة وفاتهم، فإنه يختلف عنهما من حيث كيفية تدخله لتعويض المتضرر من حادث المرور وشروط الاستفادة من التعويض، والإجراءات القضائية الواجب إتباعها للمطالبة بالتعويض من قبل صندوق ضمان السيارات.

وعليه ستنحور دراستنا على معرفة الأحكام التي أوردها المشرع الجزائري لتسيّر هذا الجهاز (المبحث الأول)، متى يتدخل الصندوق لضمان التعويض (المبحث الثاني).  
لكن قبل ذلك يستوجب معرفة الأصل التاريخي لهذا الجهاز، وبما أن الجزائر كانت رمن مضى مستعمرة فرنسية ينظمها التشريع الفرنسي فمن الضروري العودة إلى التشريع الفرنسي ثم التشريع الجزائري.

لمحة تاريخية عن صندوق ضمان السيارات في ظل التشريع الفرنسي والجزائري:

أولاً) في ظل التشريع الفرنسي:

جاء عن الأستاذ الأستاذ<sup>1</sup> M. Picard إن صندوق ضمان السيارات هو نموذج لجهاز كان موجوداً منذ قانون 9 أبريل 1898، الذي يتعلق بحوادث العمل. وفكرة إنشاء صندوق ضمان عام

<sup>1</sup>)Nicolas Jacob : Ouvrage précité., page.355.

لتغطية الأضرار الناتجة عن حوادث المرور ضد المتسبب غير المقتدر طرحت لأول مرة من طرف الأستاذ M.A.Colin سنة 1897 ولقد عدل ونوقش هذا المشروع عدة مرات في السنوات المتتالية إلى أن وصل إلى النص المتبنى في 1951 /12/31.

وتم إنشاء نظام صندوق الضمان Le Fonds de garantie في فرنسا بموجب المادة 15 من قانون 1951/12/31، المكمل بقرار 7 يناير 1959 المكمل بقرار 26 مارس 1959، وفي هذه الفترة كان صندوق ضمان السيارات تتحصر مهمته في تعويض الأضرار الجسمانية التي تلحق الضحية أو ذوي حقوقه، وبقي هذا الوضع قائماً إلى حين صدور قانون 1966/11/30 نص على أن الأضرار المادية جد مهمة لا بد أن يتكفل بها صندوق ضمان السيارات. إلا أن هذا القانون عدل بمقتضى قانون 5 جويلية 1985 وذلك من خلال المادتين 09 و10، وكذلك بموجب المرسوم الصادر بتاريخ 14 مارس 1986<sup>1</sup>.

وبمقتضى قانون ضمان المالي la loi de sécurité financière الصادر بتاريخ 1 أوت 2003 أصبح صندوق ضمان التأمينات الإلزامية عن الأضرار Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages، يتكفل بوضعية ضحايا حوادث المرور الجسمانية، بحيث يضمن لهم التعويض سواء أكان المسؤول عن الحادث معروفاً أو مجهولاً، غير مؤمن، غير مقتدر<sup>2</sup>.

والملاحظ أن المشرع الفرنسي<sup>3</sup> وسع من صلاحيات صندوق الضمان بفرنسا، فإلى جانب تكفله بتعويض ضحايا حوادث المرور في حالات حددتها المادة 421 في فقرتها الأولى من قانون التأمين الفرنسي، يتكفل أيضاً بحوادث الصيد في حالة عدم وجود مؤمن وذلك بموجب قانون 11 جويلية 1966 من خلال مادته 366 من القانون الريفي La loi rural وفي تاريخ 21 ديسمبر 1968 أنشأ المشرع الفرنسي صندوق ضمان ينحصر مهامه في تعويض الخسائر التي تلحق بالمزروعات والمتسبب فيها الخنازير أو من طرف طريدة كبيرة Les grands gibiers، وبموجب هذا القانون يستطيع الضحية أن يطالب بالتعويض دون إلزامه تحديد المتسبب في الضرر هذا طبقاً لنص المادة 226 في فقرتها 1 من قانون الريفي.

<sup>1</sup> ) Jean Bigot et autres : Ouvrage précité page.,232, 233.

<sup>2</sup> ) Auteur de l'accident non.- assuré et insolvable,[ mhtml : file://E://SDR%20Accidents.mht],(04/03/2009),page.6.

<sup>16</sup>) Geneviève Vineny et Patrice Jourdain : Ouvrage précité., page.204.

وفي مجال آخر، أسند المشرع الفرنسي للدولة مهمة تعويض الضحية عن بعض المخالفات حين يكون المتسبب في الضرر مجهولا، وذلك بموجب قانون 3 جانفي 1977 والذي تعرض إلى عدة تعديلات.

وأسس المشرع الفرنسي - من جهة أخرى - صندوق الضمان خاص بضحايا الإرهاب بمقتضى قانون 1986/09/9 تحكمه كل من المادة 126 في فقرتها الأولى و المادة 422 في فقرتها الأولى إلى الفقرة الخامسة من قانون التأمين، ويمتد اختصاص هذا الصندوق إلى تعويض ضحايا مخالفات أخرى بمقتضى قانون 6 جويلية 1990 وعليه كل ضحايا مخالفات وأفعال إرهابية يتم تعويضهم من طرف هذا الصندوق، ونذكر أخيرا قانون 1991/12/31 الذي أنشأ صندوق ضمان التعويضات لفائدة ضحايا مرض الايدز الذي أنتقل إليهم فيروس الايدز Le virus de sida عن طريق نقل الدم.

ثاني) في ظل التشريع الجزائري:

طبق نظام التعويض عن طريق صندوق ضمان في الجزائر سنة 1954 (فترة استعمار الفرنسي للدولة الجزائرية)، و بعد الاستقلال أنشئ هذا الصندوق بموجب المادة 70 من الأمر رقم 07/69 المؤرخ في 31/11/1969 المتضمن قانون المالية لسنة 1970 وأعيد تنظيمه بموجب الأمر رقم 15/74 من الباب الثالث ثم حدد مرسوم 37/80 المؤرخ في 16/02/1980 الذي يتضمن شروط تطبيق المادتين 32 و 34 من الأمر المشار إليه المتعلق بقواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات والأجهزة الضابطة لتدخله الذي حدد كيفية تسييره وتنظيم وأضاف القانون 31/88 بعض العناصر المتعلقة بتمويله المنصوص عليها في المواد 17 و 32 من هذا القانون كما أعيد صياغته ببعض المواد لتنظيمه وصلاحيته بواسطة المادتين 123، 122 من قانون المالية لسنة 1990<sup>1</sup>.

أنشأ هذا الصندوق في الجزائر بهدف تعويض المتضررين جسمانيا من حوادث المرور أو ذوي حقوقهم عندما يرفض المؤمن طلباتهم بسبب الاستثناءات من التعويض المنصوص عليها في المرسوم رقم 34/80 المؤرخ في 16/02/1980، والتي تعتبر شروطا يجب توافرها حتى يتدخل الصندوق ويقوم بدفع مبالغ التعويضات<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> بن قارة بوجمعة: المرجع السابق، الصفحة 19.  
<sup>2</sup> بن قارة بوجمعة: المرجع السابق، الصفحة 20.

ويجدر التنويه أن صندوق ضمان السيارات لا تنحصر مهامه على تعويض ضحايا حوادث المرور، فقد مددت صلاحيته ليشمل التعويض الكامل أو الجزئي للأضرار اللاحقة بالأشخاص والأموال غير مؤمن عليها والتي تتسبب فيها مظاهرات مخلة بالنظام العام وهذا ما جاءت به المادة 122 من قانون المالية 1990.

كما امتدت هذه الحماية القانونية لتشمل أيضا ضحايا الإرهاب والعنف تطبيقا لتعليمات وزارة الاقتصاد بتاريخ 1992/09/07 تحت رقم 92-168 إلى غاية أواخر فيفري 1995 حيث أوكلت الصلاحية تعويض ضحايا الإرهاب للولاية التي يقع فيها موطن الضحية وهذا ابتداء من 01 مارس 1995.

بعدها تعرضنا إلى اللوحة التاريخية عن نشأة وتطوره في ظل التشريعين الفرنسي والجزائري مع تبيان الهدف الذي وجد من أجله هذا الصندوق، وتطوره في مجالات التعويض المختلفة، ننتاول أولا الأحكام العامة التي تسيّر هذا الجهاز في ظل التشريع الجزائري مقارنة مع ما هو معمول به في التشريع الفرنسي، وذلك من خلال:

#### المبحث الأول: الأحكام العامة المنظمة لصندوق ضمان السيارات

لم يعرف المشرع الجزائري صندوق ضمان السيارات وإنما اكتفى بذكر في المرسوم رقم 103/04 و المادة 27 من الأمر رقم 15/74 على أن هذا الجهاز يتمتع بالشخصية المعنوية<sup>1</sup>، وذمة مالية مستقلة، وكيفية على أنه مؤسسة عمومية، وهذا يعني أن صندوق ضمان السيارات هو مؤسسة قائمة بذاتها، ولكن من الناحية القانونية لا يتمتع الصندوق باستقلالية التامة، فهو يخضع لوصاية وزير المالية .

على عكس التشريع الفرنسي الذي عرف صندوق الضمان على أنه يتمتع بالشخصية المعنوية يخضع للقانون الخاص، وهو عبارة عن تجمع إلزامي لكل شركات التأمين المصادق عليها من

[1] فلقد نص المشرع الجزائري في المادة 27 من الأمر رقم 15/74 على أن الصندوق الخاص بالتعويض (التسمية السابقة) يتمتع بالشخصية المدنية La personnalité civile، حتى يتمكن الصندوق من تحريك الدعوى أما القضاء والقيام بالتصالح.

طرف الحكومة الفرنسية طبقا للمادة 421-2<sup>1</sup> من قانون التأمين الفرنسي من أجل تغطية أخطار المسؤولية المدنية الناجمة عن استعمال المركبات ذات محرك أرضي، واشترط أن تكون هذه الشركات فرنسية أو أجنبية موجودة بفرنسا، وهذه الإلزامية نصت عليها كذلك التعليمات الأوربية La directive européenne في سنة 1983/12/30<sup>2</sup>.

أخضع المشرع الجزائري هذا الجهاز، لتنظيم وعمل ذو طبيعة خاصة، نظرا للمهام المخولة إليها، سوف نحلل هذه الجزئية من خلال مطلبين: تنظيم وعمل الصندوق (المطلب الأول)، ثم تمويل الصندوق (المطلب الثاني).

**المطلب الأول: تنظيم وعمل صندوق ضمان السيارات**

بموجب المرسوم التنفيذي رقم 103/04 أخضع المشرع الجزائري صندوق ضمان السيارات لتنظيم خاص ينسجم مع الدور المنوط به (الفرع الأول)، كما حدد له المهام الإدارية التي يجب على هذا الجهاز القيام بها (الفرع الثاني).

**الفرع الأول) تنظيم صندوق ضمان السيارات:**

نظم المشرع الجزائري إدارة صندوق ضمان السيارات في المادة 5 من المرسوم التنفيذي رقم 103-04، فنصت هذه المادة على أن يتولى إدارة الصندوق مجلس إدارة ويترأسه مدير عام ويتكون من ثمانية (8) أعضاء هم على نحو التالي:

- الوزير المكلف بالمالية أو ممثله، رئيسا.

- ممثل وزير الدفاع

- ممثل عن وزير المكلف بالداخلية.

- ممثل عن وزير مكلف بالعدل.

- ممثل عن وزير المكلف بالنقل.

- ممثلان عن جمعية شركات التأمين وإعادة التأمين.

<sup>1</sup> ) Modifié par l'article 2 du décret n°86-452 du 14 mars 1986 Journal officiel du 16 mars 1986. AD n°2688.

<sup>2</sup> ) Jean Bigot et les autres : Ouvrage précité., page.235.

كما أجازت المادة 6 من المرسوم المشار إليه أعلاه لمجلس الإدارة أن يستعين بأي شخص عند الضرورة من شأنه أن يفيد بحكم كفاءته لتسيير أشغاله.

وبموجب المادة 8/ في فترتها الأولى من نفس المرسوم المذكور أعلاه، يتم تعيين أعضاء مجلس الإدارة بقرار من وزير المالية بناء على اقتراح من السلطات التي ينتمون إليها لمدة ثلاثة (3) سنوات قابلة للتجديد، وفي حالة توقف عهدة أحد الأعضاء لأي سبب كان يتم استخلافه بنفس الطريقة التي تم تعيين بها العضو السابق، ويحل العضو الجديد محله إلى نهاية العهدة السارية كما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة المبينة أعلاه.

وينعقد مجلس الإدارة خلال دورتين:

الدورة العادية: بموجب المادة 9 في فترتها الأولى من المرسوم المشار إليه أعلاه، يجتمع مجلس الإدارة 4 مرات في السنة خلال هذه الدور، وذلك بناء على استدعاء من رئيس مجلس الإدارة. دورة غير العادية: بمقتضى المادة 9/ في فترتها الثانية من المرسوم التنفيذي رقم 04-103، يمكن لمجلس الإدارة أن يجتمع في دورات غير عادية بناء على استدعاء من رئيس مجلس الإدارة أو بطلب من ثلثي 2/3 أعضائه.

بينت المادة 10 في فترتها الأولى من المرسوم المذكور أعلاه، كيفية انعقاد الدورة العادية وغير العادية، بحيث نصت على اجتماع مجلس الإدارة في دورة عادية، بموجب استدعاء يقوم به رئيسه إلى كل عضو من أعضائه مع تبليغهم بجدول الأعمال قبل خمسة عشر (15) يوما على الأقل من تاريخ الاجتماع، ولا يتقيد رئيس مجلس الإدارة بهذه المدة في الدورة غير العادية حسب ما جاء في نص المادة 10 في فترتها الثانية.

كما حددت المادة 11 في فترتها الأولى من المرسوم المشار إليه أعلاه، سير الاجتماع وكيفية أخذ القرارات، فنصت على ضرورة حضور ثلثي 2/3 أعضائه على الأقل حتى تكون مداولاته صحيحة من الناحية القانونية، وتتخذ قرارات المجلس بالأغلبية البسيطة لأصوات الأعضاء الحاضرين، وفي حالة تعادل عدد الأصوات، يكون صوت الرئيس مرجّحا.

وفي حالة عدم توافر النصاب المذكور أعلاه يجتمع مجلس الإدارة خلال 8 أيام القادمة، وتصح مداولاته مهما يكن عدد الأعضاء الحاضرين وهذا نصت عليه الفقرة الثانية من المادة 11 المشاركة إليها أعلاه .

بموجب المادة 12 من المرسوم التنفيذي 04-103 على أن تحرر مداولات مجلس الإدارة في محاضر يوقعها الرئيس والأمين وتسجل في سجل خاص مرقم ومؤشر عليه، ويتم إرسال

محاضر مداولات مجلس الإدارة إلى وزير المكلف بالمالية ليوافق عليها في الشهر الذي يلي تاريخ الاجتماع.

نظم المشرع الجزائري إدارة صندوق ضمان السيارات عن طريق مجلس الإدارة كما أشرنا إليه سابقا هذا من جهة، ومن جهة أخرى حدد المشرع الجزائري في المرسوم التنفيذي رقم 04-103 مهام أو أعمال يتولها، وذلك من خلال المداولات التي يعقدها.

الفرع الثاني) عمل صندوق ضمان السيارات من الناحية الإدارية:

طبقا للمادة 12 من المرسوم المذكور أعلاه، يتداول مجلس الإدارة بالخصوص البرامج السنوية والمتعددة وكذا حصيلة النشاط السنوي للصندوق، وكذا الكشوف التقديرية للإيرادات والنفقات و ميزانيات الاستغلال والاستثمار والحسابات السنوية لتسيير الصندوق، كما يعمل على إعداد النظام الداخلي للصندوق.

ويحق لمجلس الإدارة التداول حول تسديد أجور المستخدمين، وكذا الشروط العامة لإبرام الاتفاقيات والصفقات والعقود الأخرى الملزمة للصندوق، وله أن يتداول حول الاقتراحات المدير العام التي تهدف إلى تحسين تنظيم الصندوق وسيره العام والتشجيع على تحقيق أهدافه، ويحق له الاستماع إلى كل تقارير التي يقدمها المدير العام عن سير الصندوق.

بمقتضى المادة 15 من نفس المرسوم المشار إليه سابقا يترأس مجلس الإدارة مدير عام والذي يتولى تعيينه من طرف وزير المالية، وخول له مهمة تنفيذ الميزانية وجعله مسئولا عن سير العام للصندوق فبموجب هذه الصفة يقوم بالمهام التالية:

- يعد الهيكل التنظيمي للصندوق.

- يقترح برنامج النشاط المتصل بتنفيذ مهمة الصندوق وكذا الميزانية التقديرية للصندوق مع بيان الموارد والنفقات التي تسمح بإنجاز هذا البرنامج.

- كما يمثل الصندوق أمام العدالة وإزاء الغير وفي كل الأعمال المدنية.

- يقوم بإبرام كل الصفقات والاتفاقيات والعقود والاتفاقات المرتبطة بتنفيذ مهام الصندوق.

- كما يمارس سلطاته القانونية على جميع المستخدمين.

- ويشترك المدير العام كل اجتماعات مجلس الإدارة ويسهر على تنفيذ مداولاته القانونية الأساسية.

- كما يعد التقرير السنوي عن نشاط وعن تنفيذ ميزانية الصندوق ويرسله إلى وزير المكلف بالمالية بعد موافقة مجلس الإدارة.



أما في ظل التشريع الفرنسي، فطبقا لنص المادة 421 من قانون التأمين الفرنسي يتكون صندوق ضمان السيارات من مجلس إدارة، وهذا الأخير يتشكل من 14 عضوا، ثمانية (8) ممثلي شركات التأمين، ستة (6) أعضاء يتم تعيينهم من طرف وزير الاقتصاد والمالية يمثلون جهات مختلفة. يعين مجلس الإدارة مديرا لتسيير أعمال الإدارة قصيرة المدى، كما يشارك في اجتماعات المجلس بصوت استشاري إلى حين توليه مهامه الأصلية، و لرئيس مجلس الإدارة دور مزدوج طبقا للقانون التأمين الفرنسي، فهو المسؤول عن الإدارة باعتباره رئيسا، كما يمثل الصندوق أمام العدالة، إلا أنه يجوز لمجلس الإدارة أن يعين شخص آخر للقيام بهذه المهمة، ويتم تعيين هذا المدير من بين أعضاء مجلس الإدارة، أما فيما يتعلق بالأنظمة الأساسية التي تدير الصندوق فهي مرتبطة بموافقة السلطة الإدارية، وحتى النظام الداخلي الذي ينظم العلاقات ما بين الصندوق وشركات التأمين<sup>1</sup>.

بعدما حددنا تنظيم وعمل الصندوق على ضوء المرسوم التنفيذي رقم 04-103 ننقل إلى دراسة الأحكام التي تضبط مسألة تمويل هذا الصندوق وذلك في المطلب الثاني.

#### المطلب الثاني: تمويل صندوق ضمان السيارات

نظم المشرع الجزائر كيفية تمويل الصندوق، وذلك بموجب المادة 32 المعدلة و المتممة بموجب قانون رقم 31/88، وتفيد العمليات المالية للصندوق في كتابات الحساب الخاص رقم 29-302 المفتوح في كتابات الخزينة، وهي تتناول ما يلي:

أولاً) الإيرادات التي تساهم في تمويل صندوق ضمان السيارات:

- الأتاوة المؤداة من المسؤولين عن حوادث غير المؤمنة.
  - المبالغ المحصلة من المدينين بالتعويضات.
  - إيرادات المبالغ الموظفة من الصندوق والفوائد المترتبة لع عن المبالغ المودعة في الحساب الجاري بالخزينة.
  - الغرامات الإضافية المؤداة في نطاق الجزاءات المتعلقة بالزامية تأمين السيارات.
  - مساهمة المؤمنين المستوفاة بعنوان التأمين الإلزامي و المحدد ب3% من مبلغ الأقساط الصافية لإبطال العق ومبلغ الرسم بما في ذلك التوابع.
  - جميع المواد الأخرى التي يمكن أن تخصص للصندوق الخاص بالتأمينات.
- ثانياً) النفقات التي تقع على صندوق ضمان السيارات:

<sup>1</sup> ) Jean Bigot et autres : Ouvrage précité., page.236.

يتبين من المادة 19 من المرسوم التنفيذي رقم 40-103 أن المشرع الجزائري وضع على عاتق الصندوق تحمل النفقات التالية:

-التعويضات والمصاريف المدفوعة في إطار الحوادث التي تقع على عاتق الصندوق والتعويضات الممكن منحها إلى شركات التأمين بعنوان الملفات التي قد يسندها إليها الصندوق لتسييرها.

-مصاريف إدارة الصندوق وتسييره وعمله.

-المصاريف المدفوعة في إطار الطعون<sup>1</sup>.

بموجب المادة 21 في فقرتها الثانية من المرسوم رقم 04-103، يخضع الصندوق لرقابة السلطة العامة والمتمثلة في وزير المالية تحت إشراف محافظ الحسابات<sup>2</sup>، بحيث يتكفل محافظ الحسابات بمراقبة الحسابات وله صلاحية المصادق عليها، وترسل إلى وزير المالية الحصيلة والتقارير السنوي عن النشاط وتقرير محافظ الحسابات، طبقا لنص المادة 21 في فقرتها الأولى من المرسوم المبين أعلاه.

في هذه النقطة، يؤخذ على المشرع الجزائري أنه لم يحدد كيفية إجراء الرقابة على صندوق ضمان السيارات، وإنما اكتفى بتعيين الجهاز المكلف بالرقابة وتحديد صلاحيته فقط، فهل يحق لمحافظ الحسابات حضور اجتماعات التي يعقدها الصندوق؟، وهل له حق اعتراض على قرارات صندوق ضمان السيارات في مجال اختصاصه؟ الأسئلة التي لم يجب عليها التشريع.

ذهب المشرع الفرنسي عكس ذلك، بحيث نظم هذا الأمر بالتدقيق، بموجب المادة 421 في فقرتها 26 من قانون التأمين فأوكل مهمة مراقبة تسيير صندوق الضمان إلى مفوض الحكومة Le commissaire du gouvernement، ويمارس هذه المهمة باسم الدولة التي جعلت هذه الرقابة تحت السلطات العامة (وزارة الاقتصاد والمالية).

كما خول المشرع الفرنسي للمفوض الحكومة صلاحيات واسعة، فله حق حضور اجتماعات التي يعقدها الصندوق ومجالسه، كما يتمتع بحق الاطلاع على كل دفاتر ووثائق حسابية، وله أن يعارض قرارات صندوق الضمان، وتكون نافذة خلال خمسة عشرة (15) يوما تحسب من تاريخ إصدارها، وفي حالة عدم تقديم مفوض الحكومة ملاحظاته، تخفض هذه المدة إلى خمسة (5) أيام حتى لا يتحمل صندوق الضمان على عاتقه التزامات مالية من جراء القرارات التي يتخذها<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> أنظر المادة 32 الفقرة الثانية من الأمر رقم 74-15.

<sup>3</sup> Jean Bigot et autres :Ouvrage précité., page.236 et237.

لقد حددنا في المبحث الأول الأحكام العامة التي تضبط صندوق ضمان السيارات وذلك من خلال تبيان الجهاز الإداري الذي يعمل على سِير هذا الصندوق، والكيفية التي يتم بها تسيير هذا الجهاز من الناحية الإدارية. كما تطرقنا في هذا المبحث إلى النظام المالية لصندوق ضمان السيارات.

ننتقل إلى المبحث الثاني والذي سوف نتناول فيه إلى حالات تدخل الصندوق ضمان السيارات (المطلب الأول) مع تبيان الإجراءات الواجب إتباعها للحصول على التعويض من قبله (المطلب الثاني).

**المبحث الثاني:** حالات تدخل صندوق ضمان السيارات لتعويض ضحايا حوادث المرور متى توافرت الشروط المنصوص عليها في المادتين 24 و29 من الأمر رقم 15/74 في المضرور من حادث المرور، تنشأ تلقائياً علاقة بين المضرور وصندوق ضمان السيارات، بحيث يلتزم هذا الأخير بتعويضه عن الأضرار الجسمانية المترتبة عن هذا الحادث، وفي إطار العلاقة ما بين الضحية المتضرر من حادث السير وصندوق السيارات يمكن أن نتحدث عن شروط رجوع المضرور على الصندوق من جهة في (المطلب الأول)، ومن جهة أخرى إجراءات المطالبة بالتعويض في (المطلب الثاني).

**المطلب الأول:** شروط رجوع المضرور على الصندوق

تحدد المادتان 29، 24 المشار إليهما أنفاً الشروط توافرها في الضحية لإمكانيتها الرجوع على صندوق السيارات ومطالبة بتعويض الضرر الجسمني الذي تعرضت له نتيجة حادث مرور، والشروط الواجب توافرها في الصندوق نفسه لإمكانية تحمله دفع التعويضات المقررة لمتضرر أو ذوي حقوقه، وعليه نقسم هذا المطلب إلى فرعين:

**الفرع الأول:** شروط المتعلقة بالمتضرر:

حدد المشرع الجزائري في المادة 30 من الأمر رقم 15/74 وكذا في المادتين 13، 14 من المرسوم رقم 37/80 المتعلق بسير صندوق ضمان السيارات، الشروط الواجب توافرها في المضرور للحصول على التعويض من قبل صندوق ضمان السيارات، وهناك شروط مرتبطة بطبيعة الحادث ومكانه، وأخرى مرتبطة بالضحية، وأخيراً متعلقة بنوعية الأضرار التي يمكن أن يتمسك بها المضرور في مواجهة الصندوق للحصول على التعويض.

أولاً- الشروط المتعلقة بطبيعة الحادث ومكانه

أ) طبيعة الحادث: الأضرار التي تصيب الضحية لابد أن تكون نتيجة حادث مرور وقع على الأرض Le sol تسببت فيه مركبة ذات محرك أرضي واحدة أو أكثر ويقصد بالأرض الأماكن المفتوحة للسير العام<sup>1</sup>.

ب) مكان الحادث: اشترط المشرع الجزائري في المادة 29 من الأمر رقم 15/74 أن يقع الحادث على الأراضي الوطنية حتى يمكن للضحية مطالبة صندوق ضمان السيارات بالتعويض عن الأضرار الجسمانية التي لحقت من جراء حادث السير، والمقصود بالأراضي الوطنية مجموع التراب الجزائري، والملاحظ أن المشرع الجزائري لم يقصر الحوادث على تلك التي تقع على المسالك العمومية المفتوحة لمرور المركبات، وإنما أخذ بين الاعتبار حتى تلك التي تقع خارج حدود الطرقات، على سبيل المثال تلك المسالك التي اعتاد السائقون المرور من خلالها للوصول إلى منطقة معينة.

أما المشرع الفرنسي اشترط أن يكون الحادث وقع بعاصمة فرنسا France métropolitaine، مقاطعات ما وراء البحر départements d'outre mer، الجماعات الإقليمية أو الأقاليم ما وراء البحر، بالنسبة لهذه الأخيرة لا يغطي صندوق الضمان الحوادث التي تقع على أراضيها إلا تلك التي تتسبب فيها المركبات ذات محرك أرضي فقط، كما أدرج إلى هذا الشرط الحادث الناتج عن شخص مثلا راجل (يكون مجهول أو غير مؤمن) أو حيوان (يكون بدون مالك أو مجهول أو غير مؤمن) بشرط أن لا يكون متوحش، يسير على الأرض مخصصة للسير العام<sup>2</sup>.

وعليه، إذا وقع حادث مرور ما بين مركبة ذات محرك أرضي وأحد المشاة أو حيوان في ظل التشريع الفرنسي يتدخل صندوق الضمان ويعوض الضحية، وليس بالضرورة أن يكون الحادث تسببت فيه مركبات برية ذات محرك أرضي فقط كما اشترط المشرع الجزائري على شروط تدخل صندوق ضمان السيارات لتعويض ضحايا حوادث المرور في المادتين 24 و29 المشار إليهما سابقا، هذا ما أكدت عليه المحكمة العليا<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> أنظر المادة 2 من قانون المرور الجزائري-الفرع الأول (تعريف) - الطريق، كل المسالك العمومية المفتوحة لمرور المركبات.

<sup>1</sup> Article L241-1, modifié par Loi n°2007-1774 du 17 décembre 2007-art1 :

II-Le fonds de garantie indemnise également, dans les conditions prévues aux 1 et 2 du présent II, les victimes ou les ayants droit des victimes de dommages nés d'un accident de la circulation causé, dans les lieux ouverts à la circulation publique, par une personne circulant sur le sol ou un animal.

<sup>3</sup> ملف رقم 332653 قرار بتاريخ 2006/02/22، مجلة المحكمة العليا، المحكمة العليا، العدد الأول، الصفحة 627.

الملاحظ أن المشرع الجزائري لم ينص في المادة 24 من الأمر السابق على إلزام صندوق ضمان السيارات بتعويض ضحية حادث مرور إذا كان المتسبب في الحادث إنسان مجهول أو حيوان سواء كان له مالك أو مجهول أو غير مؤمن. فمن هي الهيئة المكلفة بالتعويض؟  
نجيب عن هذه الإشكالية من خلال جزئيتين:

(أ) إذا كان المتسبب في الحادث إنسان مجهول: بموجب المادة 140 مكرر 1 من قانون المدني الجزائري<sup>1</sup>، فإذا وقع حادث مرور وتعرض سائق المركبة أو من معه في السيارة لأضرار جسامانية وكان المتسبب في الحادث شخص مجهول الهوية يسير على الطريق فإن الدولة هي التي تتحمل التعويض بشرط أن لا يكون السائق الضحية له دخل في الحادث.

(ب) إذا كان المتسبب في الحادث حيواناً: من هي الهيئة المكلفة بالتعويض؟  
للإجابة عن هذه الإشكالية لابد أن نميز بين ثلاث حالات:

الحالة الأولى: إذا كان الحيوان بدون مالك أو مجهول

نطبق المادة 140 مكرر 1 من القانون المدني الجزائري، أين نص المشرع على قاعدة عامة وهي إذا كان المسؤول عن الضرر الجسماني مجهولاً، وبما أن مصطلح المسؤول جاء واسعاً فيحتمل عدة تأويلات فيدخل في حكم المادة إنسان أو حيوان أو شيء مثل تساقط الأحجار من الجبل على الطريق، ولا يهم مكان وقوع الضرر نظراً لعمومية النص، فإن الدولة هي التي تتحمل عبء التعويض ولكن بشرط أن لا يكون للمتضرر يد في إحداث هذا الضرر وتلتزم الدولة بتعويض الأضرار الجسامانية فقط التي يكون مصدرها مجهولاً، وبالتالي نرى أن هذه المادة جاءت لتكملة الأمر رقم 74-15، وتعزز مركز القانوني للضحية مهما كان نوع الحادث، متى توافرت شروط المادة 140 مكرر 1 من القانون المدني الجزائري (المتسبب في الضرر يكون مجهولاً، ضرر جسماني، انعدام السببية بين الضحية و الضرر) تقوم مسؤولية الدولة.

الحالة الثانية: إذا كان للحيوان مالك وغير مؤمن عليه

إذا تسبب هذا الحيوان في حادث المرور، وكانت الضحية سائقاً -على سبيل المثال- فله حق الرجوع على مؤمنه لمطالبته بالتعويض على أساس مسؤولية عقدية، كما يمكن له الرجوع على صاحب الحيوان على أساس المادة 139 من القانون المدني الجزائري (المسؤولية عن فعل

<sup>1</sup> المادة 140 مكرر 1 من قانون مدني رقم 05-10 الصادر بتاريخ 20 جوان 2005 المعدل والمتمم للأمر رقم 75-

58 الصادر بتاريخ 26 سبتمبر 1975 والمتعلق بالقانون المدني الجزائري.

تنص المادة على ما يلي: "إذا نعدم المسؤول عن الضرر الجسماني ولم تكن للمتضرر يد فيه، تتكفل الدولة بالتعويض عن هذا الضرر."

الحيوان)، فيجوز للمضرور الجمع بين تعويضين مادام أساس المسؤولية العقدية (العقد) يختلف عن أساس المسؤولية التقصيرية (الخطأ).

الحالة الثالثة: إذا كان الحيوان مؤمن عليه

طبقا للمادة 12 من قانون التأمين الجزائري، الأضرار التي تسببها الحيوانات على الأرض المخصصة للسير العام تلتزم شركة التأمين بتعويض الخسائر والأضرار التي تسببها الحيوانات إذا كان المؤمن له مسؤولا مدنيا عنها بموجب المادة 139 من القانون المدني الجزائري، وليس المادة 138 كما هو مذكور في المادة 12 سالفه الذكر.

أما إذا أثبتت شركة التأمين بأن القسط غير كاف لسداد الدين فما على الضحية إلا الرجوع على المؤمن عليه على أساس المسؤولية عن فعل الحيوان لمطالبته بالتعويض.

الفرع الثاني: الشروط المتعلقة بالوضعية القانونية للمضرور

تختلف هذه الشروط باختلاف وضعية المضرور بالنسبة إلى المواطنين الجزائريين وبالنسبة إلى الأجانب.

1) شرط الجنسية: ألزم المشرع الجزائري بموجب المادة 30 في فقرتها الأولى من الأمر رقم 15/74 ضحايا الحوادث الجسمانية أو ذوي حقوقهم أن يثبتوا بأنهم من جنسية جزائرية سواء عن طريق الدم بحسب ما نصت عليه المادة 6 المعدلة بالأمر رقم 01/05<sup>1</sup>، أو الإقليم هذا طبقا لحكم المادة 7 من قانون الجنسية الجزائري المعدلة بالأمر رقم 01/05 أو محل إقامتهم يقع بالجزائر إذا كانوا أجنبان، أو يثبتوا بأنهم من جنسية دولة سبق لها أن أبرمت مع الجزائر اتفاقية تتضمن المعاملة بالمثل.

2) شرط إثبات محل الإقامة بالجزائر: هو المكان الذي يوجد فيه مسكن المضرور من حادث المرور، وعليه أن يثبت فعلا أنه مقيم في الجزائر خاصة إذا كان أجنبيا.

3) شرط وجود اتفاقية مع الجزائر تتضمن المعاملة بالمثل: إذا كان الضحية أجنبيا، وأراد الاستفادة من التعويض الممنوح من طرف صندوق ضمان السيارات فعليه إثبات أنه ينتمي إلى جنسية دولة سبق له أن أبرمت مع الجزائر اتفاقية تتضمن المعاملة بالمثل.

4) شرط أن يتوافر في الضحية أحد الشرط المنصوص عليها في المادة 24 من الأمر رقم 15/74، فعلى المضرور أن يثبت أن مسبب الحادث بقي مجهولا وإذا كان معروفا فإنه يثبت أن

<sup>1</sup> الأمر رقم 01/05 المؤرخ في 27 فبراير 2005 المعدل للأمر رقم 86/70 مؤرخ في 10 ديسمبر 1970 المتضمن قانون الجنسية الجزائرية.

مسبب الحادث بقي مجهولا وإذا كان معروفا فإنه يثبت أنه غير مؤمن له أو سقط حقه في الضمان أو بأنه معسر وليس له القدرة المالية لإصلاح الضرر كليا أو جزئيا بعد المصالحة أو صدور حكم قضائي يقضي عليه بدفع التعويض عن الضرر، ومن ثم يكون قد أثبتت الوضعية القانونية للشخص المتسبب في الحادث.

(5) شرط عدم وجود هيئة أخرى يقع عليها التعويض: فعلى المضرور أن يثبت أن الحادث يفتح له تعويضات على صندوق ضمان السيارات، وليس له جهة أو هيئة أخرى يمكن أن يعود عليها بالتعويض، مثال على ذلك شركة التأمين أو صندوق الضمان الاجتماعي.

(6) شرط عدم وجود مسؤول يقع عليه التعويض، فعلى المضرور أن يثبت الحادث الذي نتج عنه الضرر يخول له حق المطالبة بالتعويض ضمن الشروط المحددة في الأمر رقم 15/74 ولا يمكن أن يترتب عليه حق بالتعويض الكامل من المسؤول عن الضرر

أما فيما يخص المشرع الفرنسي فقد جعل شروط تدخل صندوق الضمان مرتبطين بحالتين، ألزم كل من الضحية أو ذوي حقوقه بإثبات إحدى الحالتين:

الحالة الأولى: إذا كان الحادث ناتجا من تدخل مركبة ذات محرك أرضي فيشترط في الضحية ما يلي:

- (1) إما أن تكون الضحية فرنسية.
- (2) إما أن تكون لها محل إقامة الرئيسية بإقليم الجمهورية الفرنسية.
- (3) أو تنتمي إلى دولة التي أبرمت مع فرنسا اتفاقية المعاملة بالمثل<sup>1</sup>.
- (4) أو تكون الضحية خاضعة أو لديها محل إقامة في دولة عضو الإتحاد الأوروبي<sup>2</sup>.

الحالة الثانية: الحادث لم يكن نتيجة تدخل مركبة ذات محرك أرضي: فيشترط في الضحية ما

يلي:

- (1) إما أن تكون الضحية من الجنسية الفرنسية.
  - (2) تثبت بأن لها محل إقامة رئيسية بإقليم الجمهورية الفرنسية إذا كانت الضحية أجنبية.
- الفرع الثاني: الشروط المرتبطة بالوضعية القانونية للضحية وقت الحادث

<sup>1</sup>) Pays ayant conclu un accord avec France :Croatie, Hongrie, Liechtenstein, Pologne, Maroc, République Tchèque, Slovaquie, Slovénie, Suisse, Tunisie.(Maroc, Tunisie :Dommage à la personne uniquement).

<sup>2</sup>) Du Saint Siège, de Saint Marin ou de Monaco.

الملاحظ أن للتشريع الجزائري لم يفرق ما بين الضحية سواء كان شخصا عاديا أو سائقا أو مالكا لمركبة أو حارسها أو أحد أعضاء عائلة السائق فمتى توافرت في الضحية الشروط سابقة الذكر فيستفيد من التعويضات التي يمنحها صندوق ضمان السيارات هذا طبقا للمادة 24 من الأمر رقم 15/74، مع مراعاة الاستثناءات التي تسقط الضمان على السائق الضحية فلا يستفيد من التعويض الممنوح من طرف الصندوق، و حددها المشرع الجزائري كما يلي:

1- المادة 7 من المرسوم رقم 80-37، هي نفس الاستثناءات التي نصت عليها المادة 5 من المرسوم رقم 80-34 المشار إليها سابقا مع إضافة استثناء آخر في المادة 7 المذكورة أعلاه يتمثل في السائق الذي لم يبلغ السن المطلوبة حين وقوع الحادث أو لم تتوفر لديه الوثائق السارية المفعول والتي تنص عليها الأحكام القانونية والتنظيمية السارية المفعول لقيادة مركبة.

كما أورد المشرع الجزائري استثناء على الاستثناءات المشار إليها أعلاه في الفقرة الثانية من المادة 7 المشار إليها سابقا، أين ألزم صندوق ضمان السيارات بتعويض السائق المخطئ عند بلوغ نسبة العجز الدائم 66% وبخصوص تحديد مدة العجز المؤقت عن العمل أو نسبة العجز الدائم الجزئي أو الكلي يجوز للصندوق ضامن السيارات أن يلزم المضرور بإجراء فحص من قبل طبيبه المستشار وعلى نفقاته عند الضرورة، وإذا لم يوافق المصاب على نسبة العجز الذي حددها الطبيب المستشار فله الاستعانة بطبيب ثاني إما بطريقة ودية، وإما بموجب حكم قضائي. أما مسألة تعويض ذوي حقوق في حالة وفاة السائق المخطئ فيقع على عاتق الصندوق بدون شروط.

وبمقتضى المادة 8 من المرسوم رقم 80-37، إذا ثبت وقوع جزء من المسؤولية على عاتق السائق الضحية أو على مالك المركبة غير مؤمن عليها لأجل جميع الأخطار ما عدا الاستثناءات الواردة في نص المادة 7 المذكورة سابقا.

2- كما نصت المادة 10 من الأمر رقم 74-15 وكذا القانون رقم 83-13 المؤرخ في 2 جويلية 1983 والمتعلق بحوادث العمل والأمراض المهنية<sup>1</sup> على استثناء والمتمثل في عدم الجمع بين تعويضين- حادث مرور أثناء الشغل- في مثل هذه الحالة تعفى كل من شركة التأمين وصندوق ضمان السيارات من دفع تعويضات للعامل الضحية، فألقى المشرع الجزائري مهمة تعويض العامل المتضرر من حادث المرور أثناء عمله صندوق ضمان الاجتماعي بحيث يتكفل

<sup>1</sup> الأمراض المهنية، فهي تلك الأمراض الناجمة عن تفاعلات أو ترسبات للمواد أو ما شابهها، والمسببة لأمراض التسمم أو التعفن وبعض العلال التي تكون سببها مصدر مهني خاص. أنظر المادة 63 في فقرتها 13 من قانون رقم 83-13.



بجميع المصاريف العلاجية مهما كانت درجة الإصابة والعجز اللاحق بالعامل دون النظر إلى طبيعة علاقة العمل. ولقد عرف المشرع الجزائري حادث العمل في المادة 6 من القانون المشار إليه أعلاه<sup>1</sup>

كما يعتبر حادث عمل، كل حادث يقع أثناء المسافة التي يقطعها العامل (المؤمن له) للذهاب إلى عمله أو الإياب منه، وذلك أيا كانت وسيلة النقل المستعملة، شريطة ألا يكون قد انقطع أو انحرف إلا في حالة الاستعجال أو الضرورة أو ظرف طارئ أو لأسباب قاهرة<sup>2</sup>، ويقع المسار المضمون على هذا النحو بين مكان العمل من جهة ومكان الإقامة، أو ما شابه ذلك، كمكان الذي يتردد عليه العامل عادة لتناول الطعام وإما لأغراض عائلية<sup>3</sup>

وهذا النوع من الحوادث نطلق عليها اسم حوادث الطريق L'accident de trajet، فمن خلال المادة 12 من قانون 13/83<sup>4</sup> وسع من نطاق حوادث العمل لنتضمن حوادث الطريق وفي كلتا الحالتين يكون العامل طرفا في الحادث سواء كان هو المضرور أو المتسبب في الضرر، ومن خلال هذه المادة يتضح أن المشرع الجزائري تأثر بالمعيار المكاني، بموجب هذا المعيار<sup>5</sup> فإن الطريق الذي يحميه القانون هو الذي يقع بين أماكن تعتبر بدايات ونهايات للطريق على سبيل الحصر، ونفس المعيار أخذ به المشرع الفرنسي وذلك من خلال نص المادة 415 من قانون التأمينات الاجتماعية.

<sup>1</sup> عرف حوادث العمل على أنها حادث انجرت عنه إصابة بدنية ناتجة عن سبب مفاجئ وخارجي طرأ في إطار علاقة عمل.

<sup>2</sup> أنظر المادة 12 من القانون المشار إليه أعلاه.

<sup>3</sup> حماية سليمان: آليات تسوية منازعات العمل والضمان الاجتماعي في القانون الجزائري، الطبعة الثانية، ص 181، المطبوعات الجامعية-الجزائري-سنة 2003.

<sup>4</sup> صدر مرسوم الفرنسي قانون رقم 819 لسنة 1957 بتاريخ 23 جويلية 1957 الذي بسط الحماية القانونية على الطريق المؤدي من مكان العمل إلى المطعم، ولقد نصت على هذه الشروط المادة 415 من قانون التأمينات الاجتماعية الفرنسية، كما أدخل المشرع الفرنسي تعديلات على النص المتضمن لهذه الشروط بمقتضى القرار رقم 707 لسنة 1967 (1967/08/21)، ثم بقانون رقم 697 الصادر بتاريخ 1968/07/31. نص المادة 415 من نفس القانون بعد التعديل:

- محل الإقامة الأصلية أو الثانوية بشرط أن يتصف بقدر من الاستقرار، أو أي مكان يتردد عليه العامل لأسباب عائلية من جهة، ومكان العمل من جهة أخرى.

- مكان العمل من جهة و المطعم أو المقصف أو بصفة أعم المكان الذي يتناول فيه العامل عادة وجباته من جهة أخرى.

<sup>5</sup> بدر جاسم اليعقوبي: حوادث الطريق ومدى اعتبارها إصابات عمل، عدد الرابع، السنة الخامسة، مجلة الحقوق، الكويت، سنة 1981، الصفحة 169.

وحتى نكون أمام حادث مرور فلا بد من توافر شروط معينة، وهذا ما يميزه عن حادث عمل، وهذه الشروط تتمثل فيما يلي:

- 1- الإقامة الرئيسية، أو الثانوية والتي تحقق نوع من الاستقرار للعامل. أو أي مكان آخر يلجأ إليه لأغراض عائلية<sup>1</sup>. ولقد أصدرت محكمة النقض الفرنسية عدة قرارات بخصوص هذا الشرط<sup>2</sup>.
- 2- المكان الذي تعود عليه العامل لتناول طعامه بصفة عامة. ولا يشترط المداومة على مطعم معين لأخذ وجبته، هذا ما قضت به محكمة النقض الفرنسية<sup>3</sup>.
- وعلى العامل أن يستهلك وجبة حقيقية حين دخوله إلى المطعم<sup>4</sup>، فإذا دخل إلى المطعم واشترى علبة سجائر فقط وخرج منه، أو تناول فقط القهوة، أو اشترى مواد غذائية، و تعرض لحادث مرور فلا يكفي على أنه حادث مرور متعلق بالعمل وهذا ما قضت به محكمة النقض الفرنسية، وعليه لا تغطيه مظلة تأمين الضمان الاجتماعي وإنما تتكفل شركة التأمين بالتعويض إذا ما توافرت فيه شروط ضمان التأمين الإلزامي، وإذا توافرت فيه إحدى الشروط المنصوص عليها في المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 103/04 يتدخل صندوق ضمان السيارات لتغطية هذا الضرر.

---

<sup>1</sup>) Xavier Pétot : Les grands arrêts du droit de la sécurité sociale, 2 édition, Dalloz, 1998, page.50.

<sup>2</sup>) Cour de cassation, assemblée plénière, 29 février 1968. Bulletin.AP, numéro 3, page.5 ; Dalloz 1987.573, conclusion. J.Cabannes, Revue Trimestrielle de droit civil sanit. La Cour de Cassation. Chambre. Sociale. 1987.6299, chronique. Y.saint-jours.

<sup>3</sup>) Le lieu où le salarié prend repas est, de même, entendu largement et comprend tous restaurants, cantines et lieux assimilés. Toutefois, s'il n'est pas indispensable que la fréquentation soit habituelle (La Cour de Cassation Chambre Sociale., 21 juin 1962, Anders ; Bulletin des arrêts La Cour de Cassation Chambre civile IV, numéro 589 ; Juris- Classeur Périodique 1962.IV.1. Xavier Pétot, Ouvrage précité., page.406.

<sup>4</sup>) La Cour de Cassation. Chambre. Sociale., 4 juin 1980, Bulletin des arrêts La Cour de Cassation Chambre civile. Voir, numéro 489, page.369 ou 17 janv. 1991, Boudoube c/ CAFAT, RJS 3/91, numéro 394 (2ème espèce.) a fortiori pour acheter des cigarettes (La Cour de Cassation. Chambre. Sociale., 7 mai 1981, Bulletin des arrêts La Cour de Cassation Chambre civile. Voir, numéro 401), ou l'accident survenu de retour d'un café (La Cour de Cassation. Chambre. Sociale., 17 juin 1970, D1970, sommaires.189 ; Gazette du Palais..1970.2.252, note J. Juttard).

3- أن لا ينحرف عن مسار أو طريق المؤدي إلى الإقامة أثناء ذهابه إلى مكان العمل، بمعنى أن لا ينحرف عن طريق المؤدي إلى محل إقامته أو المؤسسة، إلا في حالات استثنائية وهي حالة الاستعجال أو الضرورة أو ظرف طارئ أو لأسباب قاهرة.

و لا بد على العامل أن يحترم المدة الزمنية المحددة ما بين مسافة العمل والإقامة، معنى هذا إذا خرج العامل من محل إقامته قبل بداية ساعة العمل بساعتين ونصف، على رغم من أن طريق العمل يتطلب ساعة فقط. فإذا تعرض العامل لحادث المرور، فلا يمكن تكيفه على أنه حادث مرور، هذا ما قضت به محكمة النقض الفرنسية<sup>1</sup>.

وفي حالة ما إذا كان الأجير في عطلة أو عطلة مرضية أو عطلة أمومة (عاملة) أو في حالة توقيف عن العمل. فإذا تعرض لحادث مرور أثناء خروجه من إقامته وذهابه مباشرة إلى مؤسسته، ففي هذه الحالة لا يستفيد من التعويض على أساس حادث مرور<sup>2</sup>.

إن حسب قانون رقم 13/83 المتعلق بالتأمينات الاجتماعية وحسب قانون التأمينات الاجتماعية الفرنسية وقرارات محكمة النقض الفرنسية المشار إليها سابقا وكذا المحكمة العليا<sup>3</sup>، ذهبوا صراحة على أن يستبعد من نطاق التأمين على السيارات الأضرار التي تصيب العامل من حادث العمل (حادث طريق) لأن هذه الطائفة من المضرورين يغطيها التأمين الاجتماعي المتعلق بحوادث العمل ولو أنه تعويض جزافي ومحدد Forfaitaire et limitée، ولكن أورد المشرع الجزائري استثناء على هذه القاعدة العامة وذلك في المادة 10 من الأمر رقم 74-15 في حالة تعرض العامل لحادث مرور، يكيف هذا الأخير على أنه حادث عمل فيستفيد العامل الضحية من التعويضات المقدمة إليه من طرف صندوق ضمان الاجتماعي، وإذا تسبب هذا الحادث تفاقم العجز الدائم ونهائي للضحية فإن شركة التأمين تكون مسؤولة مدنيا.

1) Arrêt de la Cour de Cassation Chambre Sociale., 18/12/1972, Bulletin des arrêts de la Cour de Cassation Chambre Civile. Voir, numéro 276, page 243.

2) Arrêt de la Cour de Cassation Chambre Sociale., 17 mars 1970, Arrêt de la Cour de Cassation Chambre Sociale 205. L'accident survenu au cours d'un déplacement accompli du domicile à l'entreprise alors que le salarié est en congé.

- Arrêt de la Cour de Cassation Chambre Sociale., 28 juin 1989, Bulletin des arrêts de la Cour de Cassation Chambre Sociale, numéro 484, en congé de maladie ou maternité.

- Arrêt de la Cour de Cassation Chambre Sociale., 4 octobre 1979, Bulletin des arrêts de la Cour de Cassation Chambre Sociale, numéro 697, mis à pied.

3) قرار رقم 76892 الصادر بتاريخ 11/05/1992 - عدم الجمع بين تعويضين (حادث مرور أثناء الشغل) وجوب التصريح بالحادث لصندوق الضمان الاجتماعي - المجلة القضائية، العدد الأول، 1994، المحكمة العليا، الصفحة 25.

وفي حالة عدم إصابة العامل خارج الخدمة أو خارج نطاق عمله فإن التأمين على السيارات يغطي ما يقع له من أضرار حتى ولو كان داخل سيارة عمل مادام كان استعمال تلك المركبة بهدف تحقيق أغراض شخصية بعيدة عن الشغل<sup>1</sup>، وعليه لا نستطيع أن نكيف هذا الحادث على أنه حادث مرور، وقد يتدخل صندوق ضمان على السيارات ويتحمل تعويض العامل الضحية في مثل هذه الحالة إذا ما تمسكت شركة التأمين بنص المادة 24 من الأمر رقم 15/74.

أما في ظل التشريع الفرنسي، فهناك أضرار تصيب بعض الأشخاص لا يتكفل صندوق الضمان بتعويضهم، وهذا في الحالات التالية:

(أ) إذا كان الحادث تسببت فيه مركبة ذات محرك أرضي:

- الأضرار اللاحقة بالسائق المتسبب في الحادث.
- الأضرار المادية اللاحقة بمالك المركبة المتسبب في الحادث.
- الأضرار اللاحق بأمالك الدولة.

(ب) إذا كان الحادث لم تتسبب فيه مركبة ذات محرك أرضي:

- الأضرار التي تصيب المتسبب في الحادث، فلا يحق له الرجوع على صندوق الضمان، وكذا الزوج، الأصول، الفروع في حالة وفاته.
- الأضرار التي تصيب المالك أو الشخص الذي تحت حراسته الحيوان أو الشيء الذي تسبب في الحادث.

- في حالة سرقة السيارة، أو حيوان، أو الشيء المتسبب في الحادث، فالأضرار التي تلحق بشركاء السارق و جميع الأشخاص الذين يتم نقلهم، إذا أثبت صندوق الضمان علمهم بالسرقة<sup>2</sup>.

وبجدر التنويه بأن المشرع الفرنسي أدرج شرط آخر في هذا المجال، و المتعلق ب:

- تسجيل أو قيد السيارة المسؤولية عن الحادث، فلا بد أن تكون المركبة ذات محرك أرضي المتسببة في الحادث مسجلة بفرنسا، أو في دولة غير عضو في الإتحاد الأوروبي، وإذا كانت المركبة المسؤولية عن الحادث مسجلة في دولة عضو في الإتحاد الأوروبي أو في دولة مماثلة،

<sup>1</sup> كان هذا الحادث يغطيه التأمين الاجتماعي بفرنسا، بعد ذلك تدخل المشرع الفرنسي بقانون 3 أوت 1963 و نص على اعتباره حادث مرور يخضع للتأمين الإجباري. أنظر :

-Dupeyroux J.J., Droit de la sécurité sociale, Dalloz, 10 édition, sans date, page.195.

<sup>2</sup> Le Bureau Central Français ; La Fédération Française des Sociétés d'assurances ; Le fonds de Garantie Automobile ; Le Groupement des Entreprises Mutuelles d'assurances :Ouvrage précité, page.14.

الفرع الثالث: الشروط المتعلقة بالمسؤول عن الضرر

هذه الشروط مرتبطة بالوضعية القانونية للشخص المتسبب في الحادث، ولقد حددتها

المادة 24 من الأمر رقم 74-15 وهي كالتالي:

الشرط الأول:

الشرط الأول الذي يوجب القانون توفره لإمكانية تحمل الصندوق التبعات المالية لحوادث السيارات (كلية أو جزئية) للمضروب، أن يكون الشخص الذي ارتكب الخطأ الجزائي وتسبب في الضرر للغير بواسطة السيارة ما يزال مجهولاً وغير معروف، أو أنه معروف ولكن مدة التأمين على السيارة قد انقضت، وإذا تخلفت بعض أو كل هذه الشروط فإن المضروب لا يستطيع الرجوع على الصندوق الخاص بالتعويضات عن الأضرار الناتجة عن المركبات البرية ذات محرك أرضي

الشرط الثاني:

كون الشخص المسؤول مدنياً عن تعويض الأضرار معروفاً ومعترفاً بخطئه ولكنه غير مؤمن على مركبته وليس له عقد تأمين يغطي مسؤوليته المدنية تجاه الأضرار التي يلحقها بالغير بواسطة مركبته.

الشرط الثالث:

حالة سقوط حق المسؤول عن الضرر في الضمان أثناء الحادث، وهذا الشرط مشار إليه في المادة 7 من الأمر رقم 74-15 والمذكورة حالاته وأسبابه في المواد 3-4-5 من المرسوم رقم 80-34. سوف نتعرض إلى هذه الحالات فيما بعد.

الشرط الرابع:

الحالة التي يكون فيها المسؤول عن الضرر معروفاً ولكنه غير قادر على دفع التعويضات الواجبة للمضروب.

## الفرع الرابع: الأضرار التي يغطيها صندوق ضمان السيارات

تنص المادة 24 من الأمر رقم 74-15 على أن: ".... صندوق ضمان السيارات في الجزائر يتكفل بتغطية إلا الأضرار الجسمانية...."<sup>1</sup>.

يتضح من خلال نص المادة 24 أن المشرع الجزائري أقصر حق التعويض الذي يقع على صندوق ضمان السيارات على الأضرار الجسمانية<sup>2</sup>.

بخصوص التعويض عن الضرر الجسمني<sup>3</sup> الذي يتكفل به صندوق ضمان السيارات فهل يتولى صندوق ضمان السيارات تعويض عن الأضرار المادية والمعنوية.

### أ) الأضرار المادية<sup>4</sup>:

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

نبدأ أولاً بالتشريع الفرنسي نظراً لمعالجته لهذه الإشكالية، و ثانياً المشرع الجزائري.

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

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

1) ورد خطأ في المادة 24، استعمل المشرع الجزائري كلمة المؤمن له عوض كلمة المؤمن وهي الصحيحة، ويكون نص المادة كتالي: "..... أو كان ضمانه غير كاف أو كان غير مؤمن .....". راجع نص المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 103/04 التي تصب في نفس المنوال.

2) ذلك الأذى، من جرح أو إصابة، الذي يلحق المصاب في جسده، والذي يؤثر في تكامله الجسدي، وفي حقه في الحياة، فكل اعتداء على جسم الإنسان يعتبر في الأصل ضرراً جسماًياً. أنظر، إبراهيم الدسوقي أبو الليل: تعويض الضرر في المسؤولية المدنية، المرجع السابق، الصفحة 29.

3) المعدل والمتمم لأمر رقم 74-15 المؤرخ 30 جانفي 1974 يتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار. - فطبقاً للمادة 3 من القانون رقم 88-31 يتم التعويض حسب جدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم.

1) المقصود بالضرر المادي ذلك الضرر الذي يلحق المضرور في ماله وليس في جسمه، فهو الضرر أو التلف الذي يصيب الأشياء والأموال المتعلقة بالمضرور. أنظر، إبراهيم الدسوقي أبو الليل: نفس المرجع، الصفحة 99.

التعويض مسألة ترجع إلى السلطة التقديرية للقاضي أما في مجال الأضرار التي تلحق بالأموال(الضرر المادي) جعل القانون الفرنسي مبلغ التعويض ينخفض إلى 300أورو عن الضحية ويصل إلى460 000 أورو عن الحادث كسقف الأعلى،هذا في حالة ما إذا كان المتسبب في الضرر مجهول فيتكفل الصندوق بالتعويض بشرط أن يكون السائق الضحية أو أي شخص آخر تعرض لضرر جسماني يبلغ درجة من الخطورة<sup>1</sup>، و في حالة فقدان أشياء ثمينة أثناء الحادث فلا يلتزم صندوق الضمان بتعويض الضحية في ظل التشريع الفرنسي، كما استثنى الحادث الذي لم تسبب فيه مركبة ذات محرك أرضي ولكن الحالة الأخيرة عدلها المشرع الفرنسي وأجاز تعويض الضحايا وذوي حقوقهم عن الأضرار المتولدة عن حادث سير وقع في طريق مفتوح للسير العام حتى ولو تسبب فيه شخص أو حيوان يسير على طريق عام كما أشرنا إليه سابقا.

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

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

(2)الأضرار المادية في ظل التشريع الجزائري:

---

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

1)Article L421-1 Modifié par Loi numéro2007-1774 du17décembre2007-article.1.Journal Officiel de la République Française 21 juillet 2007.

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

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

فهل يلتزم صندوق ضمان السيارات بالتعويض الضحية؟

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

في حين أنّ النظام الذي استحدثه الأمر رقم 74-15، ولاسيما في مادته 8 هو نظام مبني على قاعدة جديدة وهي قاعدة عدم الخطأ نظرية الخطر<sup>3</sup> والتي تتمثل في التعويض التلقائي دون مراعاة مسؤولية أي طرف في التعويض<sup>3</sup>، وبالتالي فإن المضرور سوف يتجرد من الحماية القانونية التي منحها له هذا الأمر، ويتحول إلى ضحية عادية ملزم بإثبات الخطأ على رغم تعرضه لحادث مرور، هذا بموجب حكم المادة 24 من الأمر سابق ذكره.

أما إذا كان الحادث نتيجة تدخل شيء، فعلى السائق المتضرر التمسك بالمادة 138 من قانون المدني الجزائري (المسؤولية عن فعل الأشياء الغير الحية) للمطالبة بالتعويض عن الأضرار

---

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

(60) قرار رقم 66203 المؤرخ في 09/07/1990، منقول عن: بلخضر مخلوف، المرجع السابق، الصفحة 20.



المادية، و هذه المسؤولية تقوم على أساس الخطأ المفترض ومسألة تقدير التعويض ترجع إلى السلطة التقديرية للقاضي الموضوع، وبالتالي من السهل على المتضرر الحصول على التعويض بعكس الحالة الأولى.

الملاحظ أن المشرع الجزائري ألزم شركة التأمين في الظروف العادية التعويض عن الأضرار المادية إذا كانت هذا الأخيرة يغطيها الضامن وبما أن تحديد عناصر الضرر في حوادث المرور تعتبر من المسائل الفنية فلا بد أن تكون المركبة المتضررة موضوع خبرة مسبقة يقوم بها خبير مختص في السيارات و مسجل في جدول الخبراء المعتمدين<sup>1</sup>، وإذا انعدم العقد فالمسؤول المدني المتسبب في الضرر يقع على عاتقه التعويض<sup>2</sup> طبقاً للقواعد العامة.

فلا يعقل أن يعرض شخص عن ضرر جسماني تسبب فيه بإرادته المحضة مثل رمي الضحية بنفسها أمام السيارة بقصد الانتحار، فنلزم شركة التأمين بتغطية الضرر نيابة عن المؤمن له الذي يعتبر في هذه الحالة شخص بريء، لأن من الناحية القانونية لا توجد ما يسمى بمسؤولية الشخص مدنيا في مواجهة نفسها، فلقد كَيْف بعض الفقه<sup>3</sup> على أن هذا التصرف يعتبر أعلى خطورة من الخطأ غير المغتفر، وفي كلتا الحالتين الضحية يكون على وعي التام بالتصرف المقدم عليه هذا من جهة، ومن جهة أخرى يحرم ضحية حادث مرور من التعويض إذا تعرض لأضرار المادية على رغم أن الحادث كان نتيجة تداخل مركبتين أو أكثر طبقاً للمادة 24 من الأمر رقم 74-15 ونلزمه بالرجوع إلى القواعد العامة لجبر الضرر هذا في ما إذا كان المتسبب في الحادث معروف.

وعلى المشرع الجزائري أن يعيد النظر في نص المادة 24 من الأمر رقم 74/15 وخصص للأضرار المادية تعويضات يلتزم صندوق الضمان بدفعها ولو كانت بشروط مثل ما فعل المشرع الفرنسي، أو يطبق عليها لأحكام المادة 21 من الأمر رقم 74-15، فيحيل مسألة تحديد الأضرار المادية التي لحقت المركبة من جراء حادث مرور إلى خبير معتمد ومسألة تقدير التعويض ترجع إلى السلطة التقديرية لقاضي الموضوع.

(1) أنظر المادة 21 من الأمر رقم 74-15.

(2) بن عبيدة عبد الحفيظ: المرجع السابق، الصفحة 54.

(3) Yvonne Lambert- Faivre :Droit des assurances, ouvrage précité 10 édition, Dalloz, 1998, paris, page.325

## ب) الأضرار المعنوية<sup>1</sup>:

الأمر رقم 74-15 لم ينص على التعويض عن الضرر المعنوي لذوي الحقوق في حالة الوفاة وهو ما تفاداه المشرع الجزائري في قانون 88-31 حيث ضمن الجدول فقرة تقضي بأنه يمكن التعويض عن الضرر المعنوي بسبب الوفاة لكل من الوالدين الزوج وأولاد الضحية في حدود ثلاثة أضعاف قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث، هذه الفقرة تزيل كل لبس بشأن التعويض على الضرر المعنوي لأنها تبين كيفية تحديد مبلغ التعويض عن الضرر المعنوي وهذا التعويض يضاف لمبلغ التعويض الذي يمنح لذوي الحقوق حسب الجدول<sup>2</sup>، وعليه تلتزم شركة التأمين بتعويض ذوي حقوق الضحية المتوفاة عن الضرر المعنوي، فهل يلتزم صندوق ضمان السيارات بتعويض ذوي الحقوق عن الأضرار المعنوية؟

فلم تشير المادة 24 من الأمر رقم 74-15 إلى التعويض على الضرر المعنوي، و نفس الموقف تبناه المشرع الفرنسي، و ما على المضرور إلا الرجوع إلى أحكام الشريعة العامة وبالتحديد المادة 124 من قانون المدني الجزائري<sup>3</sup>، فإن تفسير نص المادة يدل على التعويض عن الضرر المعنوي، لأن لفظ الضرر لفظ عام غير مخصص فيشمل كل أنواع الضرر ومنها الضرر المعنوي هذا من جهة، من جهة أخرى فقد استقر القضاء الجزائري منذ فترة زمنية بعيدة على الحكم بالتعويض عن الضرر المعنوي بكل أنواعه<sup>4</sup>.

كما نص المشرع الجزائري في المادة 6 من المرسوم التنفيذي رقم 80-37 (المشار إليها سابقاً) عن الأضرار المستثناة من التعويض وهي، الأضرار العمدية التي يتسبب فيها الضحية بهدف الحصول على التعويض من صندوق ضمان السيارات، كأن يصطدم بسيارة كان يعلم مسبقاً بأن عقد التأمين السيارة انقضى، صف إلى ذلك الأضرار الناجمة عن الآثار المباشرة أو

(4) الضرر المعنوي الذي نحن بصدده، هو ذلك الضرر الذي يصيب الشخص في عاطفته وشعوره وحنانه، ك وفاة الابن نتيجة حادث مرور فيتولد لدى الوالدين الحزن والغم والأسى، فهذا الحادث يصيب مباشرة عاطفة الإنسان. أنظر، محمد صبري السعدى: النظرية العامة للالتزامات- القانون المدني الجزائري- الجزء الثاني، المرجع السابق، 2003، الصفحة 88.

(2) زرقط سفيان: نظام تعويض الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور، المرجع السابق، صالصفحة 40.

(3) تنص المادة 124 المعدلة بموجب المادة 35 من قانون رقم 05-10 على ما يلي: "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضرراً للغير يلزم من كان سبباً في حدوثه بالتعويض."

(4) نشرة القضاة- ماي، جوان 1969 رقم (5)، الصفحة 29، 25. (التعويض عن الضرر المعنوي نتيجة الاعتداء على الشرف والسمة) ولقد نص المشرع الجزائري على هذا النوع من التعويض في المادة 182 مكرر من قانون رقم 05-10 المعدل والمتمم للأمر رقم 75-58 والمتضمن القانون المدني.

-قرار المجلس الأعلى رقم 10511 بتاريخ 11/6/1976-الغرفة المدنية. (التعويض عن الضرر المعنوي الذي يصيب العاطفة والشعور و الحنان). وفاة طفلة تبلغ 6 سنوات نتيجة حادث مرور، فصدر حكم من مجلس الأعلى (المحكمة العليا حالياً) بتعويض الأم عن الضرر المعنوي بحث، وهو الشعور بالألم.

-قضية رقم 2248/84-حكم بتاريخ 27/08/1984، قضت محكمة غنابة بالتعويض عن الضرر المعنوي للزوجة و الأقارب حتى الدرجة الثانية لوفاة الزوج في حادث مرور.

غير المباشرة للإفجارات، وانبعثت الحرارة، والإشعاع الناجم من تحول النووي الذرية أو الفاعلية الإشعاعية، وكذلك عن آثار الطاقة الإشعاعية المسببة من التسارع الاصطناعي للذرات، فهذا النوع الأخير من الأضرار يخضع لتأمين خاص.

قد أورد المشرع الجزائري استثناء على الاستثناءات المشار إليها أعلاه في الفقرة الثانية من المادة 7 المشار إليها سابقا، أين ألزم صندوق ضمان السيارات بتعويض السائق المخطئ عند بلوغ نسبة العجز الدائم 66% وبخصوص تحديد مدة العجز المؤقت عن العمل أو نسبة العجز الدائم الجزئي أو الكلي يجوز للصندوق ضامن السيارات أن يلزم المضرور بإجراء فحص من قبل طبيبه المستشار وعلى نفقاته عند الضرورة، وإذا لم يوافق المصاب على نسبة العجز الذي حددها الطبيب المستشار فله الاستعانة بطبيب ثاني إما بطريقة ودية، وإما بموجب حكم قضائي. أما مسألة تعويض ذوي حقوق في حالة وفاة السائق المخطئ فيقع على عاتق الصندوق بدون شروط.

الملاحظ أن المشرع الجزائري لم ينظم الحوادث التي تقع بالخارج بصورة دقيقة إذ اكتفى بمادتين فقط تعرض فيها بصورة غير مباشرة لهذه المسألة.

المادة 14 والمتعلقة بشروط التأمين الخاص بالمرور الدولي<sup>1</sup>، بموجب نص المادة المذكورة يلتزم كل الشخص المقيم خارج الجزائر، الذي يدخل إليها بسيارة غير مسجلة في الجزائر، أن يوقع التأمين المسمى "تأمين الحدود" كي يسر بسيارته على التراب الوطني، ويثبت التسجيل في هذا التأمين في مكاتب التسجيل المتواجدة في مراكز الحدود التابعة للشركة الوطنية للتأمين، مقابل الدفع الكامل للقسط المطابق.

إذن نية المشرع الجزائري الحقيقية من وراء صياغته لهذه المادة، هي إلزام أي شخص أجنبي أو جزائري مقيم بالخارج أن يوقع تأمين الحدود حتى يتسنى لهم السير على التراب الوطني، ولكن نلاحظ أن نص المادة 14 يحمل في طياته هدف آخر، وهو حماية ضحايا حوادث المرور إذا ما كانت المركبة المتسببة في الحادث تحمل لوحة ترقيم لدولة أجنبية، ولكن الإشكالية التي تثار حول مبلغ القسط الذي يلتزم الأجنبي بدفعه لشركة التأمين مقابل توقيع عقد تأمين الحدود هل كافي لجبر الضرر الذي قد يصيب الضحية.

68 مرسوم رقم 80-34 مؤرخ في 16 فبراير 1980 يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 7 من الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار.

والمعلوم في ظل التشريع الجزائري فإن التعويض عن الأضرار الجسمانية محدد بجدول يسمى "جدول تعويض الممنوح لضحايا الحوادث الجسمانية أو لذوي حقوقهم" و يتم تحديد مبلغ التعويض على أساس الدخل المهني للضحية، أما إذا كانت الضحية عاطلة عن العمل فيحدد مقدار التعويض على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون وقد تتعرض الضحية لأضرار مادية وأضرار معنوية بالتالي سوف يرتفع مبلغ التعويض؟

وبالنسبة للأضرار الجسمانية فإذا كان ضمان الشخص الأجنبي غير كافي وأثبت بأنه غير مقتدر كلياً أو جزئياً عن الدفع، ففي مثل هذه الحالة يمكن لشركة التأمين أن تتصل عن دفع التعويض للضحية أو ذوي حقوقه، وعليه فهل يمكن للمضروب أن يتمسك بأحكام المادة 24 من الأمر رقم 74-15؟

للإجابة عن هذا السؤال لابد أن نميز بين حالتين

#### الحالة الأولى:

و إذا كان هذا الشخص الأجنبي ضحية حادث مرور ينتمي إلى دولة سبق لها أن أبرمت مع الجزائر اتفاق المعاملة بالمثل، وتوافرت فيه إحدى حالات المنصوص عليها في المادة 24 من الأمر المبين أعلاه فيستفيد من التعويض الممنوح من طرف صندوق ضمان السيارات.

#### الحالة الثانية:

و إذا تسبب شخص أجنبي في حادث مرور بواسطة مركبة ذات محرك أرضي مؤمن عليها طبقاً للمادة 14 من المرسوم رقم 80-34 المشار إليه أعلاه، فإذا كان القسط الذي دفعه مقابل توقيع هذا العقد كافي لجبر الضرر الذي لحق المضروب فتلتزم شركة التأمين بتغطية الضمان، أما إذا كان غير كاف فعلى صندوق ضمان السيارات تحمل هذا الالتزام بما أن الضرر الجسmani ناتجاً عن حادث مرور وقع داخل التراب الوطني بواسطة مركبة ذات محرك أرضي. مضافاً إليها ضمان المتسبب في الحادث غير كافي، مع إثبات عدم قدرته على دفع التعويض كلياً أو جزئياً. يبقى السؤال مطروح هل يجوز للصندوق التمسك بحق الرجوع على المسؤول الأجنبي أو على مؤمنه؟

ويضاف إلى هذا التساؤل إشكالية أخرى تثار في ظل التشريع الجزائري، ففي حالة تعرض مواطن جزائري لحادث مرور خارج التراب الوطني، فلا يتدخل صندوق ضمان السيارات لتعويضه على الإطلاق، لأن المادة 29 من المرسوم 80-34 جعلت شرط تدخل صندوق ضمان السيارات

لتعويض الضحية مرتبط بوقوع الحادث داخل التراب الجزائري، فما هو الحل في مثل هذه  
الوضعية؟

أما التشريع الفرنسي<sup>1</sup>، بخصوص هذه المسألة ميز بين حالتين:

**الحالة الأولى:** حادث مرور وقع بفرنسا تسببت فيه مركبة أجنبية

إذا وقع حادث مرور بفرنسا وتسببت فيه مركبة مسجلة في دولة عضوة في مجال الاقتصاد  
الأوروبي، فإن طلب التعويض يقدم إلى المكتب المركزي الفرنسي Le Bureau Central  
Français(C.E.F).

وبموجب المادة 421 في فقرتها الأولى من التأمين الفرنسي، إذا كان تعويض الأضرار غير  
موجب على المكتب المركزي الفرنسي في مجمله أو في جزء منه وكان الخطر غير مؤمن  
فيمكن استدراج صندوق الضمان لتحمل عواقب هذه الحوادث.

**الحالة الثانية:** وقوع حادث مرور خارج تراب الدولة الفرنسية نطبق نظام البطاقة  
الخضراء<sup>2</sup>، Système carte verte

ولقد أُعتمد صندوق الضمان مثل جهاز التعويض كما هو منصوص عليه في التعليمات  
الأوروبية الرابعة<sup>3</sup> La 4ème directive européenne ودور التعليمات يتمثل في تحسين  
وتعجيل إجراءات التعويض لضحايا حوادث المرور الواقعة بدولة عضوة في مجال الاقتصادي  
الأوروبي غير الدولة التي تقيم فيها الضحية مثال عن ذلك فرنسي تعرض لحادث مرور بألمانيا.  
كما تطبق توجيهات التعليمات الأوروبية على حادث مرور يقع في دولة غير عضوة في مجال  
الاقتصادي الأوروبي، ولكنها عضو في نظام البطاقة الخضراء، مثال: فرنسي ضحية لحادث  
مرور وقع ببلغاريا تسبب فيه ألماني، بلغاريا عضو في نظام البطاقة الخضراء.

<sup>1</sup> )Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires de Dommage,[http://www.fga.fr/accident-  
de-circulation-accident-de-chasse/offre-d-indemnisation/e...](21/04/2009).,page.1.

<sup>2</sup> ) La carte verte :Il s'agit d'un document délivré par l'assureur automobile à son assuré et qui  
vaut à l'étranger, contrat d'assurance de responsabilité civile automobile, dans la limite des  
garanties qu'il énonce. Par réciprocité, les étrangers circulant en France en possession de cette  
carte sont considérées être assurés en RC automobile. En France, la carte verte entraîne  
seulement une présomption d'assurance.: Le Bureau Central Français ; La Fédération  
Française des Sociétés d'assurances ; Le fonds de Garantie Automobile ; Le Groupement des  
Entreprises Mutuelles d'assurances Ouvrage précité., page.29.

<sup>3</sup> )La IVème Directive européenne(16 mai2000)application aux accidents survenus à compter  
du20janvier2003.

ولقد وضعت التعليمات الأوروبية مبادئ التالية:

كل دولة عضو في المجال الاقتصادي الأوروبي تلتزم بما يلي:

1) يجب على كل مؤسسة تأمين التي تمارس المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات أن تعين ممثل لها في الدول الأخرى.

2) إنشاء جهاز إعلامي، مهمته تتمثل في تحديد المؤمن المسئول وذلك عن طريق لوحة ترقيم المركبة، وتبدأ هذه المهمة من تاريخ وقوع الحادث. ومهمة تسيير بطاقات fichiers الخاصة بممثلي المؤمنيين.

3) تعيين صندوق ضمان التأمين الإلزامي عن الأضرار<sup>1</sup> FGAO ليضمن إدارة جهاز التعويض الذي تم إنشائه.

و يتم إدخال جهاز التعويض في الخصومة في الحالات التالية:

أ) إذا تعرض الضحية لحادث مرور في دولة غير البلد المقيم فيه، ففي مثل هذه الحالة يمكن للضحية إخطار جهاز التعويض تابع لدولته المقيم فيها، متى توفرت الشروط التالية:

1) إذا لم يتم تقديم أي رد مسبب عن طلب الضحية بخصوص التعويض من طرف المؤمن أو ممثله خلال ثلاث أشهر تحتسب من تاريخ تقديم الطلب من طرف الضحية للمعني بالأمر.

2) إذا لم يحدد المؤمن عن مسؤولية الشخص الذي تسبب في الحادث ممثل في الدولة التي يقيم فيها الضحية.

3) إذا كان من المستحيل تحديد هوية المركبة التي نتج عنها الحادث، أو من المستحيل تحديد هوية شركة التأمين بعد مرور شهرين على الحادث.

ب) كما يمكن تصور حالتين لهذا التدخل:

1) إذا كان الضحية تعيش في إحدى الدول التي تعتبر عضوه في مجال الاقتصادي الأوروبي غير فرنسا، ولكن الحادث حدث بفرنسا بواسطة مركبة مسجلة بفرنسا. مثال الضحية مقيمة بلجيكا وتعرضت لحادث مرور بفرنسا.

في هذه الحالة بإمكان الضحية إخطار جهاز التعويض البلجيكي متى توافرت الشروط المذكورة أعلاه، ويتكفل هذا الأخير بتعويض الضحية طبقاً لقانون البلد الذي وقع فيها الحادث (في هذه الحالة القانون الفرنسي)، و بعد ذلك يتدخل جهاز التعويض الفرنسي لرد التعويض المطابق، وله أن يمارس حق الرجوع على المؤمن أو المسئول إذا اتسع له المجال لذلك.

<sup>1</sup> ) FGAO : Le Fond de Garantie des Assurances Obligatoires de Dommages

2) إذا كان الضحية مقيم بفرنسا ووقع لها حادث مرور في دولة عضوة في مجال الاقتصاد الأوروبي غير فرنسا كما يمكن أن يقع في دولة تخضع لنظام البطاقة الخضراء، وتسببت فيه مركبة مسجلة في دولة عضوة في مجال الاقتصاد الأوروبي غير فرنسا.  
أمثلة عن ذلك:

أ) فرنسي ضحية حادث مرور وقع ببليجيا تسببت فيه مركبة مسجلة ببولونيا.

ب) فرنسي ضحية حادث مرور وقع ببليغاريا تسببت فيه مركبة مسجلة بألمانيا.

يتدخل صندوق (FGAO) كجهاز تعويض، وهذا بعد تأكده من توافر شروط الإخطار ويتم التدخل خلال مدة شهرين تحتسب من تاريخ تقديم طلب التعويض، ويكون تعويض عن الأضرار الجسمانية والأضرار المادية مطابقا لقانون الدولة التي وقع فيها الحادث ويحق للصندوق أن يطالب جهاز التعويض الأجنبي باسترداد ما دفعه مباشرة للضحية (أي تعويض مطابق) بالإضافة إلى مصاريف التسيير.

أما بالنسبة للتشريع الجزائري لم يعالج مسألة تعرض مواطن جزائري لحادث مرور خارج التراب الوطني، فطبقا للمادة 29 من المرسوم رقم 80-34 لا يتدخل صندوق ضمان السيارات لتعويضه على الإطلاق، لأن المادة المشار إليها سبقا جعلت شرط تدخل صندوق ضمان السيارات لتعويض الضحية مرتبط بوقوع الحادث داخل التراب الجزائري، وفي مثل هذه الوضعية ما على الضحية إلا التمسك بإحدى الحالات الثلاث المفترضة:

### الحالة الأولى:

إذا كانت الضحية قد أبرمت مع شركة التأمين عقد تأمين سياحي (على المركبة ذات محرك) assurance touristique، فله حق الرجوع على الشركة الوطنية للتأمين، ضف إلى ذلك فهناك ما يسمى عقد تأمين الحدود الذي يبرم في الدولة الأجنبية فيحق للضحية على أساس هذا العقد الرجوع على شركة التأمين لهذه الدولة لمطالبتها بتعويض الضرر.

### الحالة الثانية:

إذا وقع الحادث في دولة أبرمت معاهدة أو اتفاقية مع الجزائر في هذا المجال فالتعويض يخضع لشروط هذه المعاهدة أو الاتفاقية ويعامل بالمثل.

### الحالة الثالثة:

إذا كان المضرور الجزائري من المشاة، فما عليه إلا الرجوع إلى قانون الدولة الذي وقع فيها الفعل الضار وهذا طبقا لقاعدة الإسناد المنصوص عليها في القانون المدني الجزائري في مادته 20فقرة 1تنص: "يسري على الالتزامات غير التعاقدية، قانون البلد الذي وقع فيه الفعل المنشئ للالتزام."

بعدها تعرضنا إلى الشروط واجب توافرها لكي تستطيع الضحية مطالبة صندوق ضمان السيارات بالتعويض ننتقل إلى المطلب الثاني والذي نتناول فيه الإجراءات القضائية الواجب إتباعها من طرف الضحية للحصول على التعويض.

### **المطلب الثاني: الإجراءات الواجب إتباعها للحصول على التعويض**

مسألة الحصول على التعويض تختلف حسب طبيعة التدخل كل من صندوق ضمان السيارات والضحية.

#### **الفرع الأول: الإجراءات الواجب في حالة التسوية الودية**

طبقا لنص المادة 26من الأمر رقم 74-15 في حالة إتباع التسوية الودية بين المضرور والمتسبب في الحادث، فيجب على المسؤول عن الحادث المدين بالتعويض أن يعلم صندوق ضمان السيارات بكل مشروع اتفاق ودي يهدف إلى تحديد أو دفع تعويضات عن الأضرار الجسمانية الناجمة عن حادث مرور، وذلك بموجب رسالة موصى عليها بالاستلام ويتعين على الصندوق أن يصرح عن موقفه من المشروع خلال شهرين ابتداء من تاريخ التبليغ فإذا رفض هذا المشروع الخاص بالاتفاق الودي يتعين على المصاب أو ذوي حقوقه إخطار الصندوق ضمان السيارات عن عزمهم إما عن رفع دعوى أمام المحكمة المختصة في حالة رغبتهم في الاحتفاظ بحقوقهم ضد صندوق ضمان السيارات، وإما على اقتراح دفع التعويض من طرف المتسبب في الحادث وهذا يعني قبول التسوية الودية وبذلك فلا يجوز لهم المطالبة مجددا بالتعويض من الصندوق<sup>1</sup>.

#### **الفرع الثاني: الإجراءات الواجبة في حالة تدخل الصندوق في الدعوى**

تنص المادة 11من المرسوم المشار إليه سابقا على مايلي: "يمكن أن يتدخل الصندوق الخاص بالتعويضات -حتى أمام المحاكم الجزائرية- في جميع الدعاوى القائمة بين المصابين جسمانيا بحوادث المرور أو ذوي حقوقهم، من جهة، وبين المسؤولين عن الأضرار غير المضمونين بتأمين على السيارة أو بتأمين متنازع فيه من قبل المؤمن من جهة أخرى، بقصد

<sup>1</sup> بن عبيد عبد الحفيظ: المرجع السابق، الصفحة 61.



العمل على المحافظة على حقوقه، طبقاً للتشريع والتنظيم الجاري به العمل، و بالتالي، يمكنه، وبالنسبة لحماية مصالحه أن يستخدم طرق الطعن المفتوحة له بموجب الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل.<sup>1</sup>

ويمكن لصندوق ضمان السيارات أن يرفع دعوى التعويض أمام المحكمة الجزائية تبعاً للدعوى الجزائية وقد يرفع طلب التعويض أمام المحكمة المدنية المختصة أصلاً، وهذا حسب الفقرة الثانية للمادة 39 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري. ولكي يتدخل الصندوق في الدعوى العمومية يجب على المصاب أو ذوي حقوقه بمجرد علمه بالجلسة المحددة لعرض القضية، أن يخطر الصندوق عن تأسيسه كطرف مدني وذلك بموجب رسالة موصى عليها مع الإشعار بالاستلام

ويجب أن تحتوي الرسالة على البيانات التالية:

تاريخ الحادث ومكان وقوعه.

مميزات المركبة والجهة التي حررت محضر التحقيق.

هوية السائق والمالك المسؤول عن الضرر إذا كان غير مجهول الهوية.

الجهة القضائية النازرة في الدعوى العمومية وتاريخ الجلسة.<sup>2</sup>

أما إذا رفعت الدعوى أمام القضاء المدني، فيجب على المصاب أو ذوي حقوقه أن يوجه ضد مرتكب ضمن ظرف موصى عليه مع الإشعار بالوصول نسخة من عريضة افتتاح الدعوى التعليمية ضد مرتكب الحادث أو المسؤول المدني عندما تكون المركبة ذات محرك أرضي المتسببة في الحادث غير مؤمن عليها أو سقط حق المسؤول في الضمان، ويجب أن تتضمن العريضة أو ترفق ببيانات الكافية عن الحادث وأطرافه كما حددتها المادة 12 وما يليها من المرسوم المذكور أعلاه.<sup>3</sup>

ومتى قام المصاب أو ذوي حقوقه بالتبليغات اللازمة المنصوص عليها في المادتين 12 و 13 من المرسوم 80-37 جاز له الاحتجاج بالحكم القضائي الصادر في هذه الدعوى على صندوق ضمان السيارات حتى ولو لم يتدخل في الدعوى، وكل بيان غير صحيح يكون

<sup>1</sup> تجدر الإشارة أن المشرع الجزائري أخطأ في صياغة هذه المادة وذلك في الجملة التالية (و بالتالي، يمكنه، وبالنسبة.. الخ) فالصياغة الصحيحة هي: (ويمكن أن يستخدم طرق الطعن لحماية مصالحه).

<sup>2</sup> المادة 13 من المرسوم 80-37.

<sup>3</sup> بن عبيدة عبد الحفيظ: المرجع السابق، الصفحة 62.

مدرجا في التبليغات يؤدي في حالة سوء نية المصاب أو ذوي حقوقه إلى الرفض الجزئي أو الكلي لطب التعويض من الصندوق، ويقع إثبات سوء نية المصاب أو ذوي حقوقه على عاتق صندوق ضمان السيارات (المادة 14/2 من المرسوم المذكور أعلاه).

الملاحظ أن التدخل المنصوص عليه في المادة 11 من المرسوم المذكور أعلاه، لا يبرر الحكم بالتضامن والتكافل على الصندوق بالتعويضات والمسؤول على الأضرار. لأن الهدف من تدخل صندوق ضمان السيارات حماية مصالحه و في نفس الوقت حماية مصالح الطرف المتضرر دون أن يحل محل المسؤول عن الضرر في التعويض أو أن يتضامن معه<sup>1</sup>.

كما أشرنا إليه سابقا يحق لصندوق ضمان السيارات التدخل أمام المحكمة المختصة للفصل في الموضوع من أجل أن يطالب بحقوق المتضرر من الحادث من أجل أن يحكم له بمقدار ما دفعه أو ما يجب عليه دفعه إلى المتضرر، وعلاوة على ذلك يجوز لصندوق ضمان السيارات أن يطالب المدين بالتعويض بأداء الفوائد المحسوبة بالمعدل الرسمي عن مدة الواقعة بين تاريخ دفع التعويضات لغاية تسديدها من طرف المدين وله أن يطالب في حالة التنفيذ الجبري، بتسديد النفقات القضائية في حدود مبلغ لا يتجاوز ألف دينار، هذا حسب نص المادتين 28-31 من الأمر رقم 74-15.

أما إذا كانت الضحية عون تابع للدولة أو الولاية أو البلدية أو أي هيئة عمومية بصفة عامة فلا يتكفل صندوق ضمان السيارات بالتعويض، طبقا للمادة 12 من القانون رقم 88-31 الصادر في 19/17/1988 الدولة هي التي تتكفل بالتعويض. فإذا دفعت مثلا التعويض المستحق لموظف تابع لها الذي كان ضحية حادث مرور جسماني، ويحق لها بحكم القانون أن تحل محل هذا الموظف وأن تتدخل أمام القضاء لتطلب الحكم لها على المعني بدفع المبالغ التي كانت قد دفعتها للضحية أو تلك المبالغ التي تم تسجيلها احتياطيا لتدفع له. مع الأخذ بعين الاعتبار الجدول الملحق بهذا القانون والمتعلق بكيفية وطريقة حساب التعويض.

**الفرع الثالث: الإجراءات الواجبة في حالة الدعوى المقامة ضد صندوق ضمان السيارات**

ألزمت المادة 15 من المرسوم التطبيقي رقم 80-37 المصاب أو ذوي حقوقه والمتوفر فيهم شروط المطالبة بالتعويض من صندوق ضمان السيارات والمحددة سابقا أن يقدموا طلبات

<sup>1</sup> أنظر القرار رقم 16/1973 المؤرخ في 02/03/1999 عن غرفة الجناح والمخالفات والذي جاء في أحد حيثياته: "أن إدخال الصندوق الخاص بالتعويضات يتطلب قواعد إجرائية بموجب المادة 30 من الأمر رقم 74-15 وأنه لا يعتبر ضامنا لا المتهم ولا المسؤول المدين".  
-ملف رقم 301127 قرار بتاريخ 04/05/2005، مجلة المحكمة العليا، المحكمة العليا، العدد 2005، 2، الصفحة 479. "لا يعتبر الصندوق الخاص بالتعويضات ضامنا لمرتكب حادث مرور جسماني غير مؤمن له، لانعدام العلاقة التعاقدية بينهما".

التعويض لهذا الأخير قبل رفع دعوى قضائية، و الهدف من وجوب قيام بهذا الإجراء الإداري المسبق لرفع الدعوى هو تسوية قضايا التعويض بطريقة إدارية ودية محضة.

أما في حالة ما إذا سبق وأن صدر حكم قضائي في الحالات المشار إليها في (المادتين 12 و13 من نفس المرسوم المشار إليه أعلاه) ضد المسؤول عن الحادث يجب هنا إرفاق طلب التعويض الذي يوجهه المصاب أو ذوي الحقوق إلى صندوق ضمان السيارات، ولقد حدد المشرع الجزائري لصندوق ضمان السيارات مهلة لا تتجاوز شهرين تحتسب من تاريخ استلام الطلب لإعطاء رأيه فيه، وإذا انتهت هذه المهلة دون أن يرد الصندوق على الطلب بالموافقة أو الرفض فيمكن للمصاب أو ذوي حقوقه اللجوء إلى القضاء لرفع دعوى ضد صندوق ضمان السيارات وذلك أمام محكمة مختصة التي وقع في دائرتها الحادث الذي نتج عنه الضرر. إذا وقع اختلاف ما بين صندوق ضمان السيارات والمصاب أو ذوي حقوقه حول تحديد التعويض عندما يكون المسؤول عن الأضرار مجهولا أو عندما لا يحتج بحكم القضاء المتمسك به ضد صندوق ضمان السيارات، أو بشأن وجود الحق في التعويض يرفع المصاب أو ذوي حقوقه الدعوى أمام المحكمة المختصة التي تفصل في النزاع القائم بين صندوق ضمان السيارات وبين المصاب أو ذوي حقوقه وذلك بمعزل عن أي مدين محتمل بالتعويض، وقد تحكمت المحكمة برفض الدعوى إن كانت غير مؤسسة أو تحكمت على صندوق ضمان السيارات بالتعويضات الواجبة للمضرور أو ذوي حقوقه.

وفضلا عن ذلك يجوز لصندوق ضمان السيارات أن يمارس حق الرجوع على المدين سواء تم دفع التعويض بموجب طريقة التسوية الإدارية أو الحكم القضائي.

أما مسألة تقادم دعوى المصاب ضد صندوق ضمان السيارات، فيجب أن نميز ما بين حالتين وهذا حسب ما جاء في المادة 17 الفقرة الأولى والثانية من نفس المرسوم المشار إليه سابقا :

### **الحالة الأولى:**

عندما يكون المسؤول عن الضرر مجهولا وجب توجيه طلب التعويض الرامي إلى تعويض الأضرار الجسمانية المسببة للمصاب أو ذوي حقوقه إلى صندوق ضمان السيارات في مهلة 5 سنوات ابتداء من تاريخ الحادث.

### **الحالة الثانية:**

عندما يكون المسؤول عن الأضرار معروفا، فعلى المصاب أو ذوي حقوقه تقديم طلب التعويض إلى صندوق ضمان السيارات خلال مهلة 5سنوات أيضا وذلك ابتداء إما من تاريخ الحادث وإما من تاريخ صدور الحكم القضائي الذي حاز قوة الشيء فيه.

غير أن مهلة خمس سنوات السالف ذكرها لا تسري إلا من يوم علم المعنيين بالضرر الحاصل من جراء الحادث مع الملاحظة أنه يجوز للمصاب أو ذوي حقوقه الذين تقادمت دعواهم أن يرفعوا طعنا إداريا استثنائيا أمام وزير المالية للفصل فيه ويوضح المتضرر في هذا الطعن الظروف التي منعت من مطالبة صندوق ضمان السيارات بالتعويض خلال المهل المنصوص عليها في المادة 17المشار إليها.

حاولنا في هذا الفصل تبيان الجهات المختصة بتعويض ضحايا حوادث المرور أو ذوي حقوقهم والتي تختلف باختلاف الخطأ المرتكب من جهة والوضعية القانونية للمسؤول من جهة أخرى، وكان موضوع الفصل الثالث محصورا على صندوق ضمان السيارات مهمته تتمثل في تعويض ضحايا حوادث المرور تحت عنوان (التضامن الوطني)، وهذا متى توافرت الشروط المنصوص عليها في الأمر رقم 74-15 وكذا المرسوم رقم 80-34، كما يباشر دعاوى الرجوع ضد المسؤول المتسبب في الحادث.

ومن خلال هذا الجهاز حاول المشرع الجزائري بسط حماية قانونية كبيرة لضحايا حوادث المرور الجسمانية، في حالة تتصل شركة التأمين عن الدفع التعويض للضحية بحكم القانون. وإذا أمكن للضحايا أو لذوي حقوقهم المطالبة بتعويض جزئي بعنوان هذا الحادث من جهة أخرى، فإن صندوق ضمان السيارات لا يضمن إلا التعويض التكميلي.

## الخاتمة

من النتائج الإيجابية التي توصلنا إليها من خلال هذه الدراسة، هو خروج المشرع الجزائري من القواعد العامة التقليدية في المسؤولية المدنية، والمتمثلة في المعادلة الشهيرة الخطأ+الضرر+العلاقة السببية=الحق في التعويض.

و اتجاه المشرع الجزائري نحو إضفاء الطبيعة الموضوعية على المسؤولية عن حوادث المرور، خاصة فيما يتعلق بتعويض الأضرار الجسمانية، حيث جاء الأمر رقم 74-15، مقررا نوعا من الضمان للمضروب في حادث المركبة ذات محرك أرضي فلم يعد الحصول على

التعويض مرتبط بثبوت مسؤولية السائق، بل بمجرد ثبوت تدخل السيارة في الحادث ولو لم تكن هي المتسببة في الحادث.

ولو أن المشرع الجزائري لم يستعمل مصطلح التدخل بصريح العبارة في المادة 8 من الأمر رقم 74-15 مثل ما فعل المشرع الفرنسي في المادة الأولى من القانون 5 جويلية 1985، وإنما قال كل "حادث سير" فهذه العبارة جاء عامة ومطلقة فتحمل في طياتها معيار التدخل، لأننا لا يمكن التكلم عن حادث مرور دون تدخل المركبة بأي صورة من صور التدخل التي أشرنا إليها في صلب الموضوع.

ولا يستطيع المدعى عليه التخلص من الالتزام بالتعويض بإثبات السبب الأجنبي المتمثل في القوة القاهرة أو خطأ الغير، ولم يعد خطأ المضرور كقاعدة عامة مؤثرا على حقه في التعويض.

كما لم يفرق المشرع بين أنواع المضرورين مثل ما فعل المشرع الفرنسي في ظل قانون 1985، فكل مضرور (بما فيه سائق المركبة) عن حادث مرور يستفيد من التعويض بدون أي قيد أو شرط، ولو كان خطأ الضحية نفسه يفتح المجال للمطالبة بالتعويض.

إلا أن نظام التعويض لضحايا ليس مطلقا بل هناك استثناءات ترد عليه أين تكون للمسؤولية دور في التعويض وذلك حتى لا تفقد وصفها المعنوي و شكلها العقابي ومتجسد في أخطاء يقتزفها السائق مما يكون له آثار على تعويضه

ولهذا نلاحظ أن المشرع الجزائري تشدد بخصوص السائق المضرور، فأخضعه إلى القواعد العامة حيث يؤدي خطأه إلى إنقاص أو استبعاد حقه في التعويض بحسب جسامته و دور هذا الخطأ في وقوع الضرر.

إلا أن الأمر رقم 74-15 جاء يحتوي على نفاص وتعارض من بين نصوصه و الأحكام المراسيم التطبيقية له، نورد هذا الأمر فيمايلي:

1) لقد أشرنا سابق، بأن السائق الضحية المخطئ لا يستفيد من التعويض مع مراعاة الاستثناءات التي حددها المشرع الجزائري بتدقيق بخصوص هذا الموضوع، بالمقابل فإن المضرور يستفيد من التعويض حتى ولو صدر عنه خطأ غير مغتفر مثل محاولة رمي نفسه أمام المركبة بقصد الانتحار.

فهذا الحكم جاء مخالفا لمقتضيات العدالة، فلا يعرف القانون الحالي مسؤولية الشخص مدنيا في مواجهة نفسه، سواء في ظل التشريع الوضعي أو التشريع المقارن، كما سوف نحمل كل من المؤمن والمؤمن له أخطاء الغير بدون مبرر قانوني.

زيادة على ذلك فهذا الخطأ غير المغتفر له نفس درجة الخطورة في حالة القيادة في حالة سكر مثلا.

(2) وفي نفس المنوال، نلاحظ أن المشرع الجزائري حرم السائق الضحية المخطئ من التعويض الذي يتولى نقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان من الاستفادة من التعويض على الإطلاق، وهذا ما نصت عليه المادة 5 الفقرة الأخيرة من المرسوم التطبيقي 80-34، فهذا الحكم غير منطقي لأنه تنعدم فيه العدالة الاجتماعية، فالخطورة التي تشكلها القيادة في حالة سكر أو نقل الأشخاص بعوض و دون قانوني مسبق ليست أقل من الخطورة التي نصت عليها المادة 5 الفقرة الأخيرة المشار إليها سابق، بغض النظر عن وصف هذه المخالفة من الدرجة الثانية وذلك بموجب المادة 29 من النظام النموذجي لاستغلال خدمات النقل المسافرين العمومي البري.

ولهذا نرى من الضروري تعديل نص المادة 5 فقرة الأخيرة حتى يستفيد السائق الضحية من التعويض في حالة عجزه بنسبة 66% أو أكثر مثله مثل الحالات الأخرى.

(3) تنص المادة 3 من مرسوم رقم 80-34: "تستثنى من الضمان:

1- الأضرار التي تسبب فيها المؤمن لع قصدا....".

و تنص المادة 6 من المرسوم رقم 80-37: "يستثنى من الانتفاع بالتعويض، من قبل الصندوق الخاص بالتعويضات<sup>1</sup>:

- مسبب الأضرار الحاصلة عن قصد و ذوي حقوقه....".

كما تنص المادة 24 من الأمر رقم 74-15 على ما يلي: "...أو سقط حقه في الضمان وقت الحادث..".

فمن خلال فحوى نص المادة 24 فإن الضحية المتسببة في الحادث عن قصد تستفيد من التعويض الممنوح لها من طرف صندوق ضمان السيارات، لأن حقاها في الضمان سقط بموجب المادة 3 الفقرة الأولى سالفة الذكر، وبالتالي تتوف فيها أحد الشروط المنصوص عليها في المادة 24.

<sup>1</sup> صندوق ضمان السيارات التسمية الحالية لهذا الجهاز.

بالمقابل حرمتها المشرع الجزائري من التعويض الممنوح من طرف صندوق ضمان السيارات بصفة نهائية وكذا ذوي حقوقها.

وأمام هذا التعارض في النصوص القانونية سوف يجد المضرور نفسه أمام باب مسدود ولا يستطيع الحصول على التعويض، وهذا يتنافى مع أهداف الأمر رقم 74-15.

نرى على المشرع الجزائري تعديل المادة 6 الفقرة الأولى من المرسوم التطبيقي، بحيث يجعل عبء تعويض الضحية في مثل هذه الحالة على صندوق ضمان السيارات في حالة تمسك شركة التأمين بنص المادة 24 من الأمر رقم 74-15.

4) تنص المادة 5 الفقرة الأولى من المرسوم رقم 80-34: "...بدون عوض، ولا إذن مسبق قانوني....".

والمادة 7 فقرة الرابعة تنص: "...بدون عوض، ولا إذن مسبق..".

أما المادة 10 من الشروط العامة لعقد التأمين عقد التأمين الصادر عن شركة التأمين تنص: "...بسبب نقله لأشخاص بمقابل دون ترخيص قانوني مسبق..".

نلاحظ أنه ورد خطأ في كل من المادتين 1/5 و 4/7 لما نصت على أن السائق الذي يقوم بنقل أشخاص بدون مقابل وبدون ترخيص مسبق يسقط حقه في الضمان.

السائق الذي يقوم بنقل أشخاص بدون مقابل يعتبر حسن النية، ويقوم بهذا العمل من باب التعاون والخير فقط ولا تتوافر لديه الرغبة في مخالفة الأحكام القانون المتعلقة بنقل الأشخاص، ولهذا السبب فعلى المشرع الجزائري تعديل نص المادتين سابقتين الذكر وجعلهما تتماشى مع نص المادة 10 من الشروط العامة لعقد التأمين.

5- تنص المادة 10 مكرر (مستحدثة بموجب القانون رقم 88-31): "لا يلتزم مؤمن السيارات إزاء الضحايا و/أو هيئات الضمان الاجتماعي و الدولة و الولايات و البلديات التي تحل محله، إلا بتسديد التعويضات التي وضعها الجدول على عاتقه.

تمتد الطعون المرفوعة من طرف هيئات الضمان الاجتماعي أو الدولة أو الولايات التي تحل محل الضحايا في حقوقهم، إلى كامل الادعاءات الممنوحة ما عدا رأسمال الوفاة..".

الملاحظ أن الفقرة الأولى من المادة 10 مكرر ما هي تكرار لمحتوى المادة 12 من نفس الأمر، والتي تجيز للدولة وهيئاتها العمومية بأن تحل محل أعوانها الذين كانوا ضحية حوادث جسامانية لحركة مرور السيارات المطالبة بحقوقهم في حدود المبالغ المقررة لهم قانونا، حسب الجدول الوارد في الملحق.

من المسلمات أن لا يلتزم المؤمن إلا بتسديد التعويضات التي حددت حسب الجدول وبالتالي المادة 12 لا تحمل تفسير آخر.

ولكن قد تتسبب هذه الفقرة في إثارة إشكالات في التنفيذ في حالة تنفيذ الأحكام أو قرارات نهائية قضت بمنح مبالغ تتجاوز التعويضات المحددة في الجدول وبدون أن تطعن شركة التأمين.

أما الفقرة الثانية من المادة 10 مكرر يعترىها نوع من الغموض، وتحتاج إلى تفسير من السلطة التشريعية، لكي تجيب عن سؤالين:

1) لماذا لا تمتد الطعون المرفوعة إلى رأسمال الوفاة؟

2) و ماذا يقصد برأسمال الوفاة؟

من البديهي، أن الطعون المرفوعة من أي شخص سواء كان شخص طبيعي أو معنوي فمن الأكيد يمتد إلى كامل الحقوق المحكوم فيها دون استثناء، وفي حالة الاداءات الممنوحة فإن الطعن ينصب حتما حول حكم أو القرار الذي قضي بالتعويضات، وليس على جزء من التعويضات، لأن الطعن إجراء شكلي يخضع لإجراءات قانونية معينة وتبين من له الحق في الطعن بالمعارضة والاستئناف أو الطعن بالنقض وأجال الطعن.

وما هو رأسمال الوفاة المستثنى أو الذي لا تمتد إليه طعون الهيئات العمومية؟ أو بمعنى آخر ماذا تبقى للهيئات العمومية أن تطالب به في حالة وفاة العامل في حادث مرور إذا استبعدنا رأسمال الوفاة؟ بالرجوع إلى الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم في الأمر رقم 74-15 و قانون 88-31 البند السادس المتعلق بالتعويض في حالة الوفاة نجد أن الرأسمال في حالة الوفاة يحصل عليه بضرب قيمة النقطة المطابقة للأجر أو الدخل المهني للضحية عند تاريخ الحادث.

وعليه فإن رأسمال الوفاة هو المبلغ الإجمالي الذي يحصل عليه ذوي الحقوق يضاف إليه بعض المصاريف الأخرى إن تمت وأن رأسمال التأسيس وبعض المصاريف المقررة لذوي الحقوق، هو ما يمكن للهيئات العمومية أن تحل محلهم للمطالبة به، باعتبار أن هذه الهيئة تدفع التعويضات مباشرة لذوي الحقوق وتستردها من المؤمن، ومن صندوق ضمان السيارات، أو من المتسبب في الضرر مباشرة سواء كان شخص طبيعي أو معنوي.

لكن قد يكون رأسمال الوفاة الذي لا يمتد إليه الطعن كما جاء في الفقرة الثانية من المادة 10 مكرر، هو رأسمال الوفاة النصوص عليه في المادة 48 من قانون 83-11 المتعلق



بالتأمينات الاجتماعية<sup>1</sup>، والمحدد ب12 مرة من الأجر الشهري للضحية، ويدفع لذوي الحقوق وفقا لشروط هذا القانون، وفي هذه الحالة فإن رأس مال الوفاة الذي تمنحه الهيئات العمومية لذوي الحقوق غير مرتبط بالتعويضات التي وضعها الجدول الملحق بقانون رقم 88-31 على عاتق مؤمن السيارات، وذلك لأن هذا الأخير لا يلزم إلا بدفع المبالغ التي تحدد بناء على جدول التعويضات لذوي الحقوق أو الهيئة العمومية التي تحل محلهم وقد يكون التعويضات المدفوعة من المؤمن أقل من الأداءات التي يدفعها صندوق الضمان الاجتماعي لذوي الحقوق بما فيها المنحة الدائمة و رأس مال الوفاة على أساس قانون التأمينات الاجتماعية، الذي ينظم حقوق المؤمن عليهم وذوي حقوقهم.

يتضح مما سبق بأن المادة 10 مكرر زادت الأمور تعقيدا باستثنائها رأس مال الوفاة من طعون الهيئات العمومية، بشأن الأداءات الممنوحة لذوي الحقوق ويستحسن أن تلغى المادة 10 مكرر ويبقى خاضعا للقواعد العامة وقانون التأمينات.

(6) نرى أنه على المشرع الجزائري أن يدرج ضمن الأضرار الجسمانية الأضرار المادية التي تلحق بالمضروب متى توافرت فيه إحدى شروط المادة 24 من الأمر رقم 15/74 وعليه يلتزم صندوق ضمان السيارات بالتعويض عن الأضرار المادية، وبالتالي لا يفقد المضروب صفته كضحية لحادث المرور ويبقى خاضعا للأمر رقم 15/74 و المراسيم التطبيقية له المتعلقة بصندوق ضمان السيارات هذا من جهة، وحتى لا يلجأ إلى قواعد العامة للمطالبة بحقوقه و التي تتطلب وقت طويلا للحصول على حقه والمتمثل في التعويض.

(7) و نرى أيضا أنه على المشرع الجزائري أن يتقاضي التعارض الموجود ما بين ما بين الأمر رقم 15-74 و المرسوم التنفيذي رقم 80-37، فهذا الأخير يستثني من الانتفاع بالتعويض، من قبل صندوق ضمان السيارات مسبب الأضرار الحاصلة عن قصد وذوي حقوقه، وذلك في مادته 6، فحين المادة 8 من الأمر رقم 15-74 أجازت تعويض الضحية وذوي حقوقه في مثل هذه الحالة، نقترح أن يعدل نص المادة 8 من الأمر المذكور وجعله يتماشى مع نص المادة 6 من المرسوم المذكور أعلاه، حتى نحقق العدالة إذ لا يعقل أن نلزم السائق بتعويض الضحية التي تسببت في إلحاق الضرر لنفسها بمحض إرادتها.

<sup>1</sup> المادة 48: "يقدر مبلغ منحة الوفاة باثني عشرة مبلغ آخر أجر شهري في المنصب.....".

تنص المادة 16 مكرر (مستحدثة بموجب القانون 88-31): "إذا كان الحادث ناجما عن مركبة مؤمنة يستدعي المؤمن أمام الجهة القضائية الجزائية في نفس الوقت الذي تستدعي فيه الأطراف طبقا لقانون الإجراءات الجزائية.

ويستدعي الصندوق الخاص بالتعويضات فيما يخصه ضمن نفس الأشكال." من خلال المادة 16 مكرر في فقرتها الثانية، عندما يقع حادث مرور بواسطة مركبة ذات محرك أرضي وتسبب ضرر جسماني للغير وتتصل شركة التأمين من تعويض هذا الضرر بموجب حكم المادة 9 من الأمر رقم 74-15، فيتعذر على المضرور الحصول على التعويض من جهة أخرى فيجوز له الرجوع على صندوق ضمان السيارات وهذا طبقا للمادة 24 من الأمر رقم 74-15 للحصول على التعويض، وفي هذه الحالة يجب على ممثل النيابة العامة أن يستدعي الصندوق للحضور أمام المحكمة الجزائية التي ستفصل في موضوع الدعوى العامة بنفس الطريقة وضمن نفس الإجراءات القانونية التي يتم بموجبها استدعاء أطراف الدعوى الآخرين.

نلاحظ أن المشرع الجزائري حينما نص على وجوب استدعاء الصندوق إلى جلسة المحكمة لم يحدد بوضوح الصفة التي سيستدعي على أساسها هذا الصندوق أمام المحكمة. هل بوصفه طرفا ضامنا للتعويض أم بوصفه مسئولاً احتياطيا عن تعويض الضرر؟ ولو أن المادة 11 من المرسوم رقم 80-37 أجبتنا عن هذا السؤال أين جعلت تدخل الصندوق مرتبط بالهدف الذي يرمي إلى تحقيقه وهو حماية مصالحه و في نفس الوقت حماية مصالح الطرف المتضرر دون أن يحل محل المسئول عن الضرر في التعويض أو أن يتضامن معه، إلا أن هذا الأمر يطرح إشكال آخر فهل يمكن وصف صندوق ضمان السيارات ملاحظا تنحصر مهمته في مساعدة المضرور على العثور على المؤمن أو المسئول المدني المقدر؟

إن المادة 16 في فقرتها الثانية جاء غامضة، لربما سوف تثير إشكالات في العمل، وعليه يتعين على المشرع الجزائري إلغاء هذه الفقرة أو تعديلها بذكر الحالات التي يستدعي فيها صندوق ضمان السيارات، وكيفية استدعائه هذا إن لم تلغى المادة 16 بكاملها، لأن مثل مكان هذا النص في قانون الإجراءات المدنية.

(8) نرى أنه بالرجوع إلى المادة 18 من المرسوم المشار إليه أعلاه، أنها أجازت للضحية في حالة تقادم دعواه طبقا لحكم المادة 17 من نفس المرسوم بأن ترفع طعنا ذو طابع إداري استثنائي إلى وزير المالية مع تقديم تبريرات حول الظروف التي منعت الضحية أو ذوي حقوقه من مطالبة الصندوق بالتعويضات في الوقت المحدد قانونيا.

بالقابل نلاحظ أن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى نقطة مهمة جدا في المرسوم رقم 80-37، وهي إذا ما وقع إغفال أو إهمال استدعاء صندوق ضمان السيارات إلى الجلسة، فهل الإغفال سواء كان عمدا أو سهوا سوف يؤثر على حق الضحية أو ذوي حقوقه في التعويض؟ وهل يجوز للصندوق أن يمتنع عن دفع التعويضات المقررة قانونا بحجة عدم استدعائه لحضور الجلسة؟

(9) نلاحظ أيضا أن المشرع الجزائري نص في المادة الأولى من المرسوم التنفيذي رقم 04-103 على أن صندوق ضمان السيارات هو مؤسسة عمومية ويتمتع بالشخصية المعنوية، فهل نخضع هذا الجهاز للقانون العام؟ أم يندرج ضمن السلطات الإدارية المستقلة بما أنه يتحمل مهمة المصلحة العامة ويتخذ قرارات تنفيذية بنفسه؟

نرى بخصوص هذه المسألة أن مهمة صندوق ضمان السيارات في الجزائر تتمثل في تحقيق المصلحة العامة، ولكن يبقى الصندوق جهاز خاص، ولو ظهر ببعض سمات قانون العام، فضلا على ذلك تمتعه بالشخصية الاعتبارية فهذا لا يعني أنه مصلحة تابعة للدولة هذا من جهة. ومن جهة أخرى فهو خاضع لوصاية وزير المالية وبالتالي لا يتمتع بالاستقلالية التامة عن الدولة، ضف إلى ذلك مسألة تمويله فلقد لاحظنا في المطلب الثاني أن جل مصادر تمويل الصندوق هي موارد مالية خاصة وليست أموال عامة تستقطع من ميزانية الدولة، كما أنه لا يمتلك تنظيم قطاعي للقيام بمهمته المتمثلة في التعويض. أما من حيث التقاضي كما رأينا فالمنازعات المتعلقة بكل دعوى خاصة بالمسؤولية الرامية إلى طلب تعويض الأضرار من صندوق ضمان السيارات من اختصاص المحاكم العادية.

فلا يمكن وصف صندوق ضمان السيارات على أنه مؤسسة عمومية إدارية لأنه لا يقوم بوظيفة ذو صبغة إدارية محضة ولو أنه يهدف إلى تحقيق مصلحة عامة مثلها مثل شركات التأمين وهي تعويض ضحايا حوادث المرور هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإن تنظيم الإداري للصندوق شبيه بالتنظيم الإداري للشركات التجارية و لا يتكون من قطاعات إدارية، ومن الناحية الاقتصادية، يعتبر الصندوق إحدى وسائل الهامة للدخار وذلك بواسطة تجميع رؤوس الأموال المكونة من المساهمات التي تقدمها جهات مختلفة و التي تمثل في الحقيقة رصيذا لتغطية نتائج المخاطر المترتبة عن حوادث المرور. إلا أن هذا الرصيد غالبا ما يوظف في عمليات استثمارية وتجارية لأن التجربة قد أثبتت بأن المخاطر لا تتحقق في كل الحالات حتى وإن تم ذلك فهذا لا

يكون في وقت واحد وبالتالي يعتبر صندوق ضمان السيارات مؤسسة عمومية اقتصادية، وعليه فطبقاً للأمر رقم 2001-04<sup>1</sup> فإنها تخضع للقانون الخاص.

والملاحظ أن الأمر رقم 96-107 الصادر بتاريخ 1969/12/31 المتضمن قانون المالية لسنة 1970 وبموجب مادته 70 اعتبر الصندوق الخاص بالتعويضات-التسمية السابقة- مؤسسة مالية يتمتع بالشخصية القانونية، وعليه فالتكييف القانوني الذي أعطي للصندوق في ظل هذا الأمر كان صحيحاً.

عكس المشرع الفرنسي حدد الطبيعة القانونية للصندوق وذلك في المادة 421-2 من قانون التأمين الفرنسي، نصت على أن صندوق الضمان يتمتع بالشخصية المعنوية ويخضع للقانون الخاص.

(10) المادة 17 مكرر 2 (مستحدثة بموجب القانون 88-31) تنص: "تحدد بصفة انتقالية كيفيات التسديد الجزافي من طرف المؤمن أو الصندوق الخاص بالتعويضات لجميع المصاريف الطبية أو الصيدلانية التي أنفقتها صناديق الضمان الاجتماعي، عن طريق التنظيم".

نرى أن هذه المادة لم تأتي بجديد تخدم العلاقة بين المؤمن و صناديق الضمان الاجتماعي فيما يتعلق كيفية تسديد مصاريف العلاج التي أنفقتها هذه الأخيرة، لأن تسديد هذه المصاريف من طرف الصناديق الضمان الاجتماعي على المؤمن لهم اجتماعياً بسبب تعرضهم لحادث مرور جسماني، تسدد بالكيفية التي حددتها المادة 12 و المادة 17 من نفس القانون رقم 88-31.

بالرجوع إلى نص المادة 12 من القانون المشار إليه أعلاه، تجيز لصناديق الضمان الاجتماعي باعتبارها هيئات عمومية أن تحل محل المضرورين من حوادث السيارات المؤمن لهم.

أما المادة 17 حددت أنواع المصاريف التي تدفع للضحية أو ذوي حقوقها، وهذه المصاريف هي التي تدفع لصناديق الضمان الاجتماعي في حالة تكلفتها بدفع مصاريف العلاج مباشرة للضحية أو لذوي حقوقها، وعليه فلا يمكن أن نتصور أن تحدد كيفيات أخرى مخالفة للقانون عن طريق التنظيم.

بإضافة إلى ذلك، تنص المادة 51 من قانون 83-15 المتعلقة بالمنازعات في مجال الضمان الاجتماعي<sup>2</sup>: "إذا تسبب في حادث شخص غير عامل، يحتفظ المصاب أو ذوي حقوقه بالحق في طلب التعويض على الضرر الذي يلحق به طبقاً لقواعد القانون العام".

(1) الأمر رقم 2001-04 المؤرخ في 20 أوت 2001 المتعلق بتنظيم المؤسسات الاقتصادية وتسييرها وخصائصها.

الجريدة الرسمية رقم 22 أوت 2001، العدد 09-74.

(2) القانون رقم 83-15 المؤرخ في 2 جويلية 1983 والمتعلق بالمنازعات في مجال الضمان الاجتماعي.

لقد أوضح قانون التأمينات الاجتماعية الحالات التي يحق فيها صناديق الضمان الاجتماعي أن تطالب بالتعويض على الأضرار التي يتسبب فيها أشخاص غير صاحب العمل، للمؤمن عليهم اجتماعيا.

وفي هذه الحالة، تحل هيئة الضمان الاجتماعي بالنسبة لحقوقهم محل المعنيين بالأمر في رفع الدعوى ضد المتسبب في الحادث أمام الجهات القضائية التابعة للقانون العام. فضلا على ذلك فإن المادة 52 من نفس القانون ألزمت هيئة الضمان الاجتماعي أن تقدم على الفور للمصاب أو لذوي حقوقه الأخطاء المنصوص عليها في القانون المتعلقة بحوادث العمل و الأمراض المهنية دون الإخلال بمطالبة المسؤول عن الحادث بتسديد الإداءات التي تحملتها هذه الهيئات، وفي حدود مسؤولية الغير المتسبب في الضرر لأن هذه المسؤولية قد تكون كاملة أو مشتركة بين المتسبب في الضرر و المضرور، أو بين المتسبب في الضرر وصاحب العمل، وهكذا لا تطالب هيئات الضمان الاجتماعي إلا بالحقوق التي تثبت للمؤمن المصاب أو لذوي حقوقه.

11) تنص المادة 17 مكرر 2 (مستحدثة بموجب القانون 88-31): "يمكن الضحايا الذين يثبتون عدم تقاضي أي أجر أو دخل وقت الحادث، المطالبة بأن يدفع لهم المؤمن أو الصندوق الخاص بالتعويضات حسب الحالة، إذا كانت مدة المكوث تزيد عن شهر، تعويضا شهريا يساوي الأجر الوطني الأدنى المضمون إلى غاية التئام الجرح".

نرى أن هذه المادة تخص الفئة أي الضحايا الذين كانوا وقت الحادث لا يتقاضون أجرا أو ليس لهم دخلا، لأنهم لا يعملون، والعجزة الذين لا يعملون، وليس لهم أي دخل و كذلك الذين كانوا في حالة بطالة، هؤلاء يمكنهم مطالبة شركة التأمين، إذا كان المتسبب في الحادث مؤمنا عليه، أو صندوق الضامن للسيارات إذا توافرت شروط المادة 24 من الأمر رقم 74-15، بأن يدفع لهم تعويضا شهريا يساوي الأجر الوطني الأدنى المضمون طلية مدة العلاج، بشرط أن تزيد مدة العلاج عن شهر.

الإشكال التي تثيره هذه المادة، لماذا استثنيت الضحايا الذين كانوا يتقاضون أجورا ولهم مدخولات وقت الحادث، من المطالبة بالتعويض الشهري المؤقت.

كان من الأحسن على المشرع الجزائري أن يدرج هذه الفئة ضمن نص المادة 17 مكرر 2، الذين يتقاضون أجورا أو لهم مداخيل من مزاولتهم نشاطهم المهني أو الحفي وقت الحادث، وذلك لأن هؤلاء قد يفقدون أجورهم أو مداخيلهم الشهرية بسبب الحادث، ولهم في غالب الأحيان أسر

يتكفلون بمصاريفها وقد لا تكون للحادث علاقة بالعمل، وبالتالي لا يستفد الضحية بتعويضات الضمان الاجتماعي.

ولهذا السبب نرى من الأجدد تعديل نص المادة 71 مكرر 2 لتضم جميع الضحايا بالتعويض المؤقت الذي يدفع إما من طرف شركة التأمين إذا كان المتسبب في الضرر نتيجة في حادث المرور مؤمن له، أو من طرف صندوق ضمان السيارات في حالات الأخرى الواردة في المادة 24 من الأمر رقم 74-15 و يكون حساب مبلغ التعويض الشهري بالرجوع إلى الأجر أو الدخل أو الأجر الوطني الأدنى المضمون حسبما هو مبين في الملحق لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية، وإما من طرف صندوق ضمان الاجتماعي، إذا كان حادث المرور مرتبط بحادث عمل أو علاقة بالعمل.

12) إضافة مادة إلى المرسوم 80-35 الذي يتعلق بشروط الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار و معاينتها تنص على وجوب إرسال محاضر الضبطية خلال 3 أو 4 أيام إذا تعلق الأمر بالأخطاء المنصوص عليها في المادة 13 من الأمر 74-15 و التي تتجسد في مخالفات قواعد المرور أو السرعة المفرطة، الإهمال... الخ، بدلا من 10 (عشرة أيام) المنصوص عليها في المادة 4 من نفس المرسوم والتي يمكن أن تبقى خاصة فقط بحالة السكر لما تتطلبه من إجراءات، كون أن المخالفات المنصوص عليها في المادة 13 من الأمر رقم 74-15 لا تستلزم لإثباتها إجراءات فنية تقنية محددة، إذ أن السرعة والزمن عصران هاما في التحقيق، كما أن طول مدة إرسال المحاضر يجعلها عرضة للإهمال و التحريف و حتى التزوير.

13) على الشركة التأمين والقضاة ورجال الضبطية القضائية التقيد بالتمييز بين جريمة السياقة في حالة السكر وجريمة السياقة تحت تأثير مشروب كحولي بنسبة تعادل 0.20 غرام في الألف أو تزيد عن ذلك، بحيث أن جريمة السياقة في حالة السكر تقوم حتى وإن لم تبلغ نسبة الكحول في الدم 0.20 غرام في الألف مادامت حالة السكر ظاهرة بحيث أن الكحول ليس هو المتسبب الوحيد في حالة السكر، إذ أن لفظ السكر له معنى واسع، فهو يجمع في معناه بين المسكرات المعروفة من خمور بمختلف أنواعها وكذلك المخدرات والأدوية المخدرة، بمعنى آخر كل مادة تؤدي إلى فقد الإدراك والتوازن في القيادة.

خاصة وأن الكثير من السائقين السكارى يفلتون من المتابعة القضائية وبالتالي من العقاب لأن نسبة الكحول الموجودة في دمهم تقل عن نسبة 0.20 غرام في الألف لاسيما إذا تعلق الأمر بشاربي الكحول المعتادين.

ومن أجل تدعيم الأمر رقم 74-15 أدخل المشرع الجزائري عدة تعديلات على قانون المرور وأخرا الأمر رقم 09-03، وهذا من أجل تقليص تهور وعدم احترام السائق لقانون المرور جهاز خاص بتحليل اللعاب للكشف ما إذا كان السائق متعاطي للمخدرات ومواد مهلوسة، إلى جانب الأجهزة التي تعمل على كشف تناول الكحول من طرف السائق أثناء القيادة.

لربما هذه الجهود التي تبذلها السلطة التشريعية، سوف تقلل من تناول هذه المواد الخطيرة من طرف السائق أثناء القيادة، خاصة وأن المشرع الجزائري قد شدد في العقوبة الجزائرية مع رفع الغرامة المالية على سائقي المركبة وبالأخص سائقي مركبات الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة<sup>1</sup>، لأن في الآونة الأخيرة أخطر حوادث التي وقعت في ولايات الجزائر كانت سببها مركبات من صنف الوزن الثقيل، بالإضافة للأخطار التي قد تشكلها هذه المركبات بالمقارنة مع المركبات ذات الصنف الخفيف.

أما من الناحية العملية ندرج الملاحظات التالية:

1) يجب على القضاة أن يبنهوا الخبراء بأن لا يقوموا بالخبرة إلا بالنسخة التنفيذية كي لا يكون هناك تناقض ولعدم تعطيل مصلحة المضرور في الحصول على التعويض وكثرة المصاريف عليه.

2) قد تثار مشكلة قانونية مفادها في حالة وقوع حادث مرور جسماني وعلى مستوى وكيل الجمهورية قدمت شهادة طبية محددة مدة العجز ب15(خمسة عشر)يوما، وتصرف هذا الأخير في الملف عن طريق الاستدعاء المباشر لمحكمة عين القاضي خبير في الدعوى المدنية، وبعد رجوع القضية بعد إجراء الخبرة حدد الخبير مدة العجز ب4(أربعة)أشهر.

فإذا علمنا أن مدة العجز هي التي تحدد صنف الجريمة جنحة أو مخالفة وأن الاختصاص النوعي من النظام العام وأن الجرح الخطأ إذا تجاوزت فيه مدة العجز 3(ثلاثة)أشهر بنص المادة 289 قانون العقوبات الجزائري<sup>2</sup> يصبح جنحة و بالتالي لا يستطيع قاضي المخالفات في هذه الحالة أن يفصل في الدعوى المدنية ذلك أن التعويض هنا تحكمه قواعد ثابتة محددة قانونا وهي من النظام العام والقاضي في هذه الحالة يفصل في الدعوى المدنية فقط دون العمومية وفقا لما جاء في تقرير الخبرة.

<sup>1</sup>المادة 68 في فقرتها الأولى والثانية من الأمر رقم 09-03.  
<sup>2</sup>معدلة بالقانون رقم 06-23 المؤرخ في 20/12/2006.

وسبب إثارة هذه المشكلة، هو أن بعض القضاة يفصلون في هذه الحالة بعدم الاختصاص، وإحالة القضية لوكيل الجمهورية لإعادة تكييفها من جديد.

وهذا سوف يضر مصلحة المضرور، والابتعاد عن السياسة التشريعية التي كان يسعى إليها المشرع الجزائري من وراء إصداره الأمر رقم 74-15، وبالتالي نكون أمام عدم تطبيق القانون تطبيقاً سليماً.

أما من حيث الأحكام والقرارات القضائية التي صدرت بخصوص تطبيق نصوص الأمر رقم 74-15 نجد هناك أربعة أنواع من الأحكام:

هناك أحكام قضائية مطابقة للقانون نصاً وروحاً.

أحكام وقرارات تطبيق نصوص الأمر رقم 74-15 و قانون 88-31 ولكن تحتوي على أخطاء في عمليات حساب التعويضات أو في قراءة مادة وتفسيرها أو اعتماد مبلغ مالي خاطئ كأساس لحساب التعويض وهنا ينبغي تصحيح هذا الخطأ.

هناك أحكام جزائية فاصلة في الدعوى العمومية وفي الدعوى المدنية تصرف الضحية لشركة التأمين للحصول على التعويض وهذا يعد إنكاراً للعدالة.

أحكام مازالت ترجع لتطبيق القواعد العامة في المسؤولية المدنية القائمة على أساس الخطأ بنص المادة 124 من القانون المدني الجزائري واعتماد السلطة التقديرية للقاضي و هي أحكام تتعرض للنقص باعتبارها مخالفة للقانون.



## جدول المصادر:

أولاً) النصوص القانونية الخاصة بالتشريع الجزائري:

المرتبة حسب التسلسل التاريخي.

### (1) القوانين:

- 1) القانون رقم 08-07 المؤرخة في 9 أوت 1980 الذي يتعلق بالتأمينات (الجريدة الرسمية رقم 08 المؤرخة في 12/08/1980).
- 2) القانون رقم 83-15 المؤرخ في 2 جويلية 1983 والمتعلق بالمنازعات في مجال الضمان الاجتماعي.
- 3) القانون رقم 85/08 مؤرخ في 16 فبراير 1985، المتعلق بحماية الصحة وترقيتها.
- 4) القانون رقم 87-09 المؤرخ في 10/02/1987 المتضمن تنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها (الجريدة الرسمية رقم 07 لسنة 1987).
- 5) القانون رقم 88-31 المؤرخ 19 جويلية 1988، الذي يعدل ويتم الأمر 74-15 المؤرخ في 30 جانفي 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات و نظام التعويض عن الأضرار. (الجريدة الرسمية، العدد 29 لسنة 1988).
- 6) القانون رقم 91-08 مؤرخ في 12 شوال 1411 الموافق ل 27 أبريل سنة 1991. المتعلق بتنظيم مهنة محافظ الحسابات.
- النظام النموذجي لاستغلال خدمات النقل المسافرين العمومي البري (الجريدة الرسمية رقم 60 المؤرخة في 10/09/1997).
- 7) القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 جوان 2001، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق

وسلامتها وأمنها (الجريدة الرسمية رقم 46 لسنة 2001).

(8) القانون رقم 01-13 المؤرخ في 7 أوت 2002 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه (الجريدة الرسمية العدد 44 لسنة 2001).

(9) القانون رقم 02-01 المؤرخ في 24 ديسمبر 2002 المتضمن قانون المالية لسنة 2003.

(10) القانون رقم 04-16 مؤرخ في 10 نوفمبر 2004. (الجريدة الرسمية رقم 72 مؤرخة في 13-11-2004) المعدل والمتمم لقانون رقم 01-14.

(11) قانون المخدرات رقم 04 / 18 مؤرخ في 25/12/2004.

## ثانيا) المراجع باللغة العربية:

### (1) المراجع العامة:

- (1) إبراهيم أبو النجا: التأمين في القانون الجزائري، الجزء الأول "الأحكام العامة طبقا لقانون التأمين الجديد الصادر بتاريخ 9 أوت 1980"، ديوان المطبوعات الجزائرية، الطبعة الثانية، الجزائر، 1992.
- (2) أحمد شوقي محمد عبد الرحمان: مدى التعويض عن تغير الضرر في جسم المضرور وماله في المسؤولية التقصيرية والعقدية، منشأة المعارف-الإسكندرية-2005.
- (3) أحمد السعيد شرف الذين: انتقال الحق في التعويض عن الضرر الجسدي، مطبعة الحضارة العربية، القاهرة، 1986.
- (4) أمجد محمد منصور: المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن الجمادات، الطبعة الأولى، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2002.
- (5) أحمد حشمت أبو ستيت: نظرية الالتزام في القانون المدني، الكتاب الأول مصادر الالتزام، الطبعة الثانية، مطبعة مصر، مصر، 1954.
- (6) أحمد تيجاني بالعروسي و رشيد وابل: قانون التأمينات الاقتصادية، الطبعة الأولى، دار هومة، الجزائر، 2005.
- (7) إبراهيم الدسوقي أبو الليل: المسؤولية المدنية بين التقييد و الإطلاق، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980.  
- الحقوق العينية الأصلية، دار النهضة العربية، الكويت، بدون تاريخ النشر.  
- تعويض الضرر في المسؤولية المدنية، مطبوعات جامعة الكويت، الكويت، 1995.
- (8) بغدادي: كتاب الاجتهاد القضائي في المواد الجزائية، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2002.

- (9) بن خروف عبد الرزاق: التأمينات الخاص في التشريع الجزائري، الطبعة الثالثة، بدون دار الطبع الجزائر، 2002.
- (10) توفيق حسن فرج: الأصول العامة للقانون، الدار الجامعية للطباعة و النشر، بيروت، 1975.
- أحكام الضمان (التأمين) في قانون اللبناني، دار النهضة العربية - القاهرة - 1979.
- (11) جديد معراج: مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003.
- (12) جلال محمد إبراهيم: التأمين وفقا للقانون الكويتي، دراسة مقارنة مع القانون المصري والفرنسي مطبوعات جامعة الكويت، الكويت، 1989.
- (13) حسين عبد اللطيف حمدان: الضمان الاجتماعي، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الثانية، 2002.
- (14) حمدي باشا عمر، القضاء المدني، دار هومة الجزائر، 2004.
- (15) يحي أحمد موافي: المسؤولية عن الأشياء، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1992.
- (16) خالد جمال أحمد حسن: الوسيط في عقد التأمين في ظل القانون المدني البحريني، الطبعة الأولى، مطبعة جامعة البحرين، البحرين، 2007.
- النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني البحريني، الطبعة الثالثة، مطبعة البحرين، 2008.
- (17) سليمان مرقس: المسؤولية المدنية (تقنيات البلدان العربية)، الطبعة الأولى، دار النشر، القاهرة 1971.
- (18) صلاح الدين الناهي: الوجيز في النظرية العامة للالتزامات، مطبعة العاني، بغداد، 1946.
- (19) راشد راشد: التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري المؤرخ في 09 أوت 206، 1980، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992.
- (20) رمسيس بهنام: البوليس العلمي أو فن التحقيق، منشأة المعارف، مصر، 1996.
- (21) رمضان أبو السعود: أصول الإثبات في المواد المدنية والتجارية، الدار الجامعية - الإسكندرية - 1992.
- (22) صمودي سليم: المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي، دار الهدى - الجزائر - 2006.
- (23) عبد الرزاق السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني، الطبعة الثانية عقود الغرر، عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، دار إحياء التراث العربي مصر 1990.
- الوسيط في الالتزامات، دار النهضة العربية، بيروت، 1970.
- (24) عبد الله سليمان: دروس في شرح قانون العقوبات الجزائري - القسم الخاص، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.
- (25) عبد الخالق النواوي: جرائم القذف والسب وشرب الخمر بين الشريعة والقانون، مكتبة الانجلو المصرية مصر، 1981.
- (26) عبد المجيد زعلاني: قانون العقوبات الخاص، مطبعة الكاهنة، الجزائر، 2002.
- (27) عبد الودود يحي: الموجز في نظرية العامة للالتزامات - القسم الأول - مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، مصر، 1984-1985.

- (28) عزيز كاظم جبر: الضرر المرتد وتعويضه في المسؤولية التقصيرية، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998.
- (29) عوابدي عمار: نظرية المسؤولية الإدارية، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004.
- (30) عزالدين الدناصوري، عبد الحميد الشواربي: المسؤولية المدنية (في ضوء الفقه والقضاء)، الجزء الأول، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004.
- المسؤولية المدنية (في ضوء الفقه والقضاء)، الجزء الثاني منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004.
- (31) عاطف نقيب: نظرية المسؤولية عن فعل الأشياء في مبادئها القانونية وأوجهها العلمية، منشورات عويدات بيروت، 1980.
- النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن الفعل الشخصي، -الخطأ والضرر- الطبعة الأولى منشورات عويدات، بيروت، 1983.
- (32) عبد القادر العطير: التأمين البري في التشريع الأردني، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع-عمان-1995.
- (33) عبد العزيز سعد: شروط ممارسة الدعوى المدنية أمام المحاكم الجزائية، الديوان الوطني للأشغال التربوية، الجزائر، 2002.
- (34) عمار بوضياف: النظرية العامة للقانون، دار ربحانة، الجزائر، بدون تاريخ النشر.
- (35) عبد الودود يحيى: الموجز في عقد التأمين، دار النهضة العربية، مصر، بدون تاريخ النشر.
- (36) فتحي عبد الرحيم عبد الله: التأمين (قواعده، أسسه الفنية، والمبادئ العامة لعقد التأمين)، منشأة المعارف، مصر، 2001.
- (37) فايز أحمد عبد الرحمان: أثر التأمين على الالتزام بالتعويض "دراسة في قانونيين المصري والفرنسي والشريعة الإسلامية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2006.
- (38) محمد زهدور: المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائر، الطبعة الأولى، دار الحداثة، بيروت، لبنان، 1990.
- (39) محمد صبري السعدى: مصادر الالتزام (النظرية العامة للالتزامات) القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، دار الكتاب الحديث، الجزائر، 2003.
- النظرية العامة للالتزامات- القانون المدني الجزائري- الجزء الثاني، المرجع السابق، 2003.
- (40) مصطفى العوجي: القانون الجنائي، المسؤولية الجنائية، الجزء الثاني، الطبعة الأولى، مؤسسة نوفل، بيروت، 1985.
- (41) محمد شكري سرور: سقوط الحق في الضمان "دراسة في عقد التأمين البري" الطبعة الأولى، دار الفكر العربي، مصر 1980./1979.
- (42) محمد كمال عبد العزيز: التقنين المدني في ضوء الفقه والقضاء، الجزء الأول، الطبعة الثانية، مكتبة وهبة، القاهرة، 1978.
- (43) محمد لبيب شنب: المسؤولية عن الأشياء، دار النهضة العربية، بيروت، 1957.

- (44) مصطفى الزرقا: الفقه الإسلامي في ثوبه الجديد، مطبعة دمشق، سوريا، 1965.
- (45) محمد السعيد رشدي سوء السلوك الفاحش و المقصود، الطبعة الأولى، مطبوعات جامعة الكويت، الكويت، 1995.
- (46) مخلوف بلخضر: النصوص القانونية والتنظيمية مع الاجتهادات القضائية، دار الهدى، 2004.
- (47) نصر الدين مروك: جريمة المخدرات في ضوء القوانين والاتفاقيات الدولية، دار الهومة، الجزائر، 2007.

## (2) المراجع المتخصصة:

- (1) إبراهيم الدسوقي أبو الليل: الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث المرور، دراسة للضمان المباشر والضمان المؤمن وضمان الدولة لأذى النفس في القانون الكويتي مقارنة بالفقه الإسلامي، الطبعة الأولى، دار ذات السلاسل للطباعة والنشر، الكويت، 1985.
- (2) إبراهيم عاسف: المسؤولية المدنية التقصيرية والتعاقدية الناتجة من استعمال السيارة، الطبعة الأولى، فتي العرب، بدون مكان النشر، 1959.
- (3) بن عبيد عبد الحفيظ: إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري، ديوان الوطني للأشغال التربوية-الجزائر.- 2002.
- (4) دلانده: نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور، دار هومة-الجزائر، 2005.
- (5) سعيد جبر: رجوع المؤمن على الغير المسؤول عن الحادث، بدون دار النشر، 1993.
- (6) شريف الطباخ: التعويض في حوادث المرور في ضوء القضاء والفقه، دار الفكر، مصر، 2003.
- (7) عبد الصمد حكيمي: السلامة على الطرق لا يجوز أن تترك للمصادفة، الكتيب الخاص بيوم الصحة العالمية، 2004.
- (8) لؤي ماجد ذيب أبو الهيجاء: التأمين ضد حوادث السيارات، دار الثقافة، عمان، 2005.
- (9) مولود ديدان: مدونة حركة المرور عبر الطرق (حسب آخر تعديل له في الأمر رقم 09-03)، الفصل الأول (أحكام عامة)، الفرع الأول تحت عنوان التعاريف، دار بلقيس، الجزائر، 2009.
- (10) محمد حسين منصور: المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2003.
- (11) محمد حداد: الأضرار المباشرة الناشئة عن حوادث المرور في ظل قانون التونسي (عدد 85 لسنة 2005 المؤرخ 15 أوت 2005)، بدون دار الطبعة، 2008.
- (12) نزيه نعيم شلال: دعوى حوادث السير مقارنة من خلال الفقه والاجتهاد والنصوص القانونية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2002.

## (3) المقالات:

- (1) أحمد طالب: نظام تعويض الأضرار عن حوادث المرور في الجزائر، المجلة القضائية، العدد الأول، الجزء الأول المحكمة العليا، الجزائر، 1991.
- (2) أحمد طالب: نظام تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في الجزائر، مجلة قضائية، العدد الثاني، الجزء الثاني، المحكمة العليا، الجزائر، 1991.
- (3) أحمد الشافعي: حساب العجز الإجمالي عن تعدد العاهات-تعليق على قرار رقم 270605 الصادر في 2002/04/32 عن المحكمة العليا، غرفة الجرح والمخالفات القسم الرابع، المجلة القضائية، العدد الأول، 2000.
- (4) البشير علي حمد الترابي: الوازع الديني وأثره في الحد من حوادث المرور، مجلة الأمن والحياة، العدد 257، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، السعودية، 2003.
- (5) إبراهيم الدسوقي أبو الليل: النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في القانون الكويتي والقانون المقارن، مجلة الحقوق، الكويت، العدد الأول، السنة الثانية، يناير 1978 - مجال وشروط إنقاص التصرفات القانونية، مجلة الحقوق - طلية الحقوق جامعة الكويت - السنة 11، العدد 2، جويلية 1987.
- رجوع المؤمن بما أداه من تعويض، مجلة محكمة شهرية، جمعية المحامين الكويتية، الكويت، العدد 16، أكتوبر، نوفمبر، ديسمبر، 1992.
- المقصود بالضرر المباشر في حوادث السيارات، مجلة الحقوق، الكويت العدد الثالث، السنة الثامنة، سبتمبر 1994.
- (6) بدر جاسم اليعقوبي: حوادث الطريق ومدى اعتبارها إصابات عمل، عدد الرابع، السنة الخامسة، مجلة الحقوق، الكويت، 1981.
- (7) بوزيدي محمد: المصالحة في مجال التعويض ضحايا حوادث المرور، المجلة القضائية، المحكمة العليا، عدد الثاني، 1992.
- (8) جمال فاخر الكناس: خطأ المؤمن له و آثاره على حقه في الضمان، دراسة في القانون الكويتي و القانون المقارن، مجلة الحقوق، الكويت، العدد، 1994.
- (9) حفيظ عاشور: تعويض ضحايا حوادث المرور أمام القضاء الجزائري، المجلة القضائية، العدد الأول، المحكمة العليا، الجزائر، 1995.
- (10) زرقبط سفيان: الاستثناءات الواردة على التعويض العام والتلقائي في حوادث المرور، مديرية الدراسات القانونية والوثائق، نشرة القضاة، العدد 57، 2008.
- (11) سعيد بن ناصر المرشان: سرقة السيارات، مجلة الأمن والحياة، العدد 257، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، السعودية، لسنة 2003.

- 12) سليمان مرقس: ضابط معيار الخطأ في المسؤولية المدنية، مجلة القضاء و التشريع، العدد 6،5، تونس، 1973.
- 13) عبد العزيز بوزراع: النظام القانوني لتعويض ضحايا حوادث المرور في الجزائر، مجلة الفكر القانوني، العدد الثاني، إتحاد الحقوقيين الجزائريين، الجزائر، 1985.
- 14) عبد الله أحمد فروان: السلامة المرورية في الوطن العربي كيف تتحقق، مجلة الأمن، العدد 257، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، السعودية، 2003.
- 15) محمد السعيد رشدي: أثر فقد الإدراك الناتج عن حالة السكر أو تعاطي الواد المخدرة على حق ضحية حادث السير في الضمان (تعليق على حكم محكمة التمييز الكويتية في الدعوى رقم 85/112 تجاري)، مجلة محكمة شهرية تصدر عن جمعية المحامين الكويتية، الكويت، السنة السابعة عشر - أعداد أكتوبر - نوفمبر - ديسمبر. 1993.
- 16) مسعود شيهور: المسؤولية الإدارية عن انعدام الصيانة العادية و تطبيقاتها في مجال المرور، المجلة القضائية، العدد 2، قسم الوثائق للمحكمة العليا، 1999.
- 17) مختار رحمانى محمد: مسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية في ضوء الفقه والقضاء، المجلة القضائية، العدد الثاني - المحكمة العليا (قسم الوثائق)، 2001.
- 18) مراد بن طابق: تعويض الأضرار الجسمانية لضحايا حوادث المرور، المجلة القضائية، العدد الرابع، المحكمة العليا، الجزائر، 1991.
- 19) المجلة العربية للفقه والقضاء، العدد الثاني، تصدرها الأمانة العامة لمجلس وزراء العدل العرب، سنة 1985.

#### 4) الرسائل:

- 1) إبراهيم الدسوقي أبو الليل: الإعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، رسالة دكتوراه في الحقوق، جماعة عين شمس، كلية الحقوق، 1975، مصر.
- 2) بدر جاسم اليعقوب: رسالته في المسؤولية عن استعمال الأشياء الخطرة في القانون الكويتي، دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي، 1980.
- 3) ثروت أنيس الأسيوطي: مسؤولية الناقل الجوي، رسالة الماجستير، نوقشت بكلية الحقوق القاهرة مصر 1960.
- 4) صلاح حسين البرعي: أساس المسؤولية المدنية عن الأفعال الشخصية، أطروحة الدكتوراه نوقشت بكلية الحقوق، جامعة المنصورة، مصر، سنة 1997.

5) سعد واصف: التأمين من المسؤولية، دراسة في عقد النقل البري، رسالة للدكتوراه، كلية الحقوق-جامعة القاهرة، 1958.

## 5) المحاضرات:

- 1) بن قارة بوجمعة: محاضرات حول نظام القانوني لتعويض ضحايا حوادث المرور، أقيمت على طلبة القضاة"الدفعة الثانية عشر" بمعهد القضاء-الجزائر، 2003.
- 2) عادل قورة: محاضرات في قانون العقوبات (قسم العام-الجريمة)، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، 1988.
- 3) عبد الفتاح عبد الباقي: المسؤولية التقصيرية عن حوادث المرور وغيرها من الأشياء الخطرة تأسيسا على حراستها وعلى مباشرة الضرر أثناء استعمالها، محاضرات في مادة القانون المدني مع التعمق في دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص، جامعة الكويت-كلية الحقوق والشريعة، 1972-1973.
- 4) لحو غنيمية: محاضرات حول نظام التعويض في المسؤولية المدنية، التي أقيمت على طلبة ماجستير فرع القانون الخاص، السنة الدراسية 2002-2003.

## 6) مذكرة تخرج:

- 1) زريق سفيان: نظام التعويض الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، مذكرة لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء، مكان التريص مجلس قضاء أم بواقي، الدفعة الثانية عشر، 2001، 2004.

## 7) الوثائق:

- 1) عقد التأمين، الشركة الوطنية للتأمين "السيارات" (الشروط العامة)، تأشيرة و.م/ع.م.خ.م.ت. رقم 01 بتاريخ 1997/08/30 رمز المنتج 1-1.
- 2) المرشد العلمي للأمن الحضري الصادر عن المديرية العامة للأمن الوطني، وزارة الداخلية الجزائر، 2000.
- 3) التقرير التمهيدي عن مشروع القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها و أمنها الجزء الثاني، جويلية 2001.
- 4) إحصائيات حوادث المرور خلال الثلاثي الأول. 2004.
- 5) النصوص التشريعية و التنظيمية للعمل، الدفتر رقم 17، سلسلة صادرة عن المعهد الوطني للعمل الجزائر، بدون تاريخ.



## 8) الأحكام القضائية:

- 1) ملف رقم 10511، قرار صادر بتاريخ 1976/11/06-الغرفة المدنية، المجلس الأعلى.
- 2) ملف رقم 25499، قرار صادر بتاريخ 1982/06/23، نشرة القضاة 1982، عدد خاص.
- 3) ملف رقم 23615 قرار بتاريخ 1983/03/3، نشرة القضاة، العدد الأول، المحكمة العليا، جانفي 1987.
- 4) ملف رقم 34000، قرار صادر بتاريخ 1984/11/07، الغرفة المدنية-القسم الثاني- المحكمة العليا.
- 5) ملف رقم 43237، قرار صادر بتاريخ 1986/05/14، مجلة القضائية، المحكمة العليا، العدد 01.
- 6) ملف رقم 99، قرار صادر بتاريخ 1987/08/03 عن الغرفة الجنائية الثانية للمحكمة العليا.
- 7) ملف رقم 48561 صادر بتاريخ 1988/02/09 عن الغرفة الجنائية الثانية القسم الثالث، المجلة القضائية، المحكمة العليا، العدد الرابع لسنة 1990
- 8) ملف رقم 62069 قرار بتاريخ 1989/07/19، الغرفة المدنية-القسم الثاني- المحكمة العليا.
- 9) ملف رقم 62250 قرار بتاريخ 1989/09/27، الغرفة المدنية- القسم الثاني- المحكمة العليا.
- 10) ملف رقم 77555، قرار صادر بتاريخ 1992/01/21، المجلة القضائية، المحكمة العليا، العدد الثاني لسنة 1994.
- 11) ملف رقم 64922، قرار صادر بتاريخ 1990/03/14، الغرفة المدنية/القسم الثاني، المحكمة العليا.
- 12) ملف رقم 81402، قرار صادر بتاريخ 1992/04/13، الغرفة المدنية-القسم الثاني-، المحكمة العليا، غير منشور.
- 13) ملف رقم 71733 قرار صادر بتاريخ 1990/05/28، مجلة قضائية، المحكمة العليا، العدد 3 لسنة 1993.
- 14) ملف رقم 69743، قرار صادر بتاريخ 1990/06/11، المجلة القضائية، المحكمو العليا، العدد الثاني، 1991.
- 15) ملف رقم 81402، قرار صادر بتاريخ 1992/04/13، الغرفة المدنية-القسم الثاني-، المحكمة العليا، غير منشور.
- 16) ملف رقم 67536، قرار صادر بتاريخ 1990/09/24، الغرفة المدنية -القسم الثاني-، المحكمة العليا.
- 17) ملف رقم 81402، قرار صادر بتاريخ 1992/04/13، عن الغرفة المدنية-القسم الثاني-المحكمة العليا. قرار غير منشور.
- 18) ملف رقم 76892 قرار صادر بتاريخ 1992/05/11، المجلة القضائية، قسم المستندات للمحكمة العليا، العدد الأول، 1994.
- 19) ملف رقم 76892 قرار بتاريخ 1992/05/11، المجلة القضائية، قسم المستندات، المحكمة العليا، العدد الأول، 1994
- 20) ملف رقم 135287 الصادر بتاريخ 1995/12/25 عن المحكمة العليا، غرفة الجرح والمخالفات.
- 21) قرار رقم 103299 مؤرخ في 1996/01/17 غير منشور.
- 22) ملف رقم 197316، قرار صادر بتاريخ 1999/03/02 عن المحكمة العليا، غرفة الجرح والمخالفات.

- (23) ملف رقم 138448، قرار بتاريخ 1996/01/09، المحكمة العليا، قسم المدني، عدد خاص لسنة 1999.
- (24) ملف رقم 196300 الصادر بتاريخ 1999/02/16 الصادر عن المحكمة العليا، غرفة الجنج والمخالفات، المجلة القضائية، المحكمة العليا، الجزائر، 1999.
- (25) ملف رقم 197316 قرار بتاريخ 1999/03/02 عن غرفة الجنج والمخالفات للمحكمة العليا.
- (26) ملف رقم 208521 صادر بتاريخ 1999/06/01، مجلة المحكمة العليا، غرفة الجنج والمخالفات للمحكمة العليا، القسم الرابع، قرار غير منشور.
- (27) ملف رقم 217996، قرار الصادر بتاريخ 1999/07/06 عن غرفة الجنج والمخالفات للمحكمة العليا. قرار غير منشور.
- (28) ملف رقم 193217 الصادر بتاريخ 1999/10/19 عن المحكمة العليا، المجلة القضائية، العدد الثاني المحكمة العليا الجزائر 2000.
- (29) ملف رقم 209175، قرار صادر بتاريخ 1999/11/06 غير منشور.
- (30) ملف رقم 216134، قرار صادر بتاريخ 2000./01/18
- (31) رقم الملف 199225، القرار الصادر بتاريخ 2000./02/29
- (32) ملف رقم 251232 الصادر بتاريخ 2001/10/25 الصادر عن المحكمة العليا، غرفة الجنج والمخالفات، المجلة القضائية، المحكمة العليا، الجزائر، العدد الثاني، 2002.
- (33) ملف رقم 24077، قرار صادر بتاريخ 2001/02/06، المجلة القضائية، المحكمة العليا، قسم الوثائق، العدد الأول، 2002
- (34) ملف رقم 250525، قرار بتاريخ 2001/12/25، مجلة المحكمة العليا، المحكمة العليا، قسم الوثائق، العدد الأول، 2007.
- (35) ملف رقم 251232 قرار بتاريخ 2001/12/25 عن غرفة الجنج والمخالفات، المحكمة العليا.
- (36) الملف رقم 264617 قرار صادر بتاريخ 2002/05/07 عن غرفة الجنج والمخالفات للمحكمة العليا، مجلة القضاة، العدد 57، 2006.
- (37) ملف رقم 273695 قرار صادر في 2002/05/21 غير منشور.
- (38) ملف رقم 265144 قرار بتاريخ 2002/05/07، المجلة القضائية، المحكمة العليا، العدد الأول، 2003.
- (39) ملف رقم 297918 قرار صادر بتاريخ 2005/02/08، مجلة المحكمة العليا، المحكمة العليا، العدد الأول 2005.
- (40) ملف رقم 301127 قرار بتاريخ 2005/05/04، مجلة المحكمة العليا، المحكمة العليا، العدد الثاني، 2005.
- (41) ملف رقم 332653 قرار بتاريخ 2006/02/22، مجلة المحكمة العليا، المحكمة العليا، العدد الأول.
- (42) ملف رقم 368946 قرار بتاريخ 2006/11/19، مجلة المحكمة العليا، المحكمة العليا، العدد الثاني.
- (43) ملف رقم 374825 قرار بتاريخ 2007/10/17، مجلة المحكمة العليا، المحكمة العليا، قسم الوثائق، العدد الثاني، 2007.

- 44) ملف رقم 435366 الصادر بتاريخ 2008/10/22، مجلة المحكمة العليا، المحكمة العليا، العدد الثاني 2008.
- 45) قرر مجلس القضاء قسنطينة في قراره المؤرخ في 1983/03/02.
- 46) حكم محكمة سيق - القسم المدني - في أول أكتوبر 1983، مؤيد من طرف مجلس قضاة معسكر الغرفة المدنية، مع بعض التعديلات، بموجب قرار مؤرخ في 1984./12/24
- 47) حكم محكمة الحراش في 1985/03/09، مؤيد بقرار من مجلس قضاء الجزائر - الغرفة المدنية في 1987/05/23.
- 48) حكم محكمة سعيذة/القسم الثاني المدني، في 1986/07/20، مؤيد بقرار صادر من مجلس قضاء سعيذة في 1987./03/16
- 49) حكم محكمة عين وسارة، القسم المدني في 1986/10/14، مؤيد بقرار مجلس قضاء الجلفة في 1987./07/03
- 50) قرار مجلس قضاء بشار - الغرفة المدنية، في 1987/05/19.

## **Bibliographie en langue Francaise**

## **9) Principaux Texte de législation Française :**

- 1) La loi numéro 81-5- du janvier 1981. Journal Officiel du 8 janvier 1981, Recueil analytique Dalloz numéro 2185.
- 2) La loi numéro 83-608 du juillet 1983. Dalloz 1983-350. 3) la loi numéro 85-667 du 5 juillet 1985. Tendat à l'amélioration de la situation des victimes des accidents de la circulation et à l'accélération de la procédure (Journal Officiel du 6 juillet 1985).
- 4) Dalloz. Numéro 2000-1335 du 26 décembre 2000.
- 5) La loi de sécurité financière du 1 aout 2003.
- 6) La loi numéro 2007-1774 du décembre 2007, portant la modification de l'article lois. 241-1 Code des assurances.(Journal Officiel du 21 juillet 2007).
- 7) L'ordonnance numéro 59-76 du janvier 1959, relative aux action en réparation civile de l'Etat et de certaines autres personnes publiques.
- 8) Décret numéro 95-6-962 du 29/08/1995 de code Français de la route.
- 9) Décret numéro 86-15 du janvier 1986. Publié au Journal Officiel du janvier 1986.
- 10) Code Civil, édition. Dalloz, 1993-1664.
- 11) Code des assurances. Dalloz, 1990.
- 12) L'Iv<sup>ème</sup> Directive Européenne(16 mai 2000) application aux accident survenus à compter du 20 janvier 2003.

## **10)Les ouvrages généraux en langue Français:**

**(Par ordre alphabétique )**

- 1) Aubry et Rau : Cour de droit civil, Tome 6 édition ,Droit civil Français 1951.
- 2) A. Tunc : la responsabilité civiles, Economica, 1981.
- 3) André Tunc :La sécurité routière « Esquisse d'une loi sur les accidents de circulation, paris, 1966.
- 4) Dupeyroux J.J.,Droit de la sécurité sociale, Dalloz,10 édition, 1980.

- 5) François Terré et autres : Droit civil « les obligations », 7<sup>ème</sup> édition, Dalloz, Paris, 1999.
- 6) G. Viney : L'indemnisation des victimes de dommages causés par le fait d'une chose, Dalloz, 1982.
- La responsabilité, Condition, édition L.G. D. J., Paris, 1982.
- 7) G. Viney, Patrice Jourdain : Traité de droit civil, 2<sup>ème</sup> édition, DELTA, Paris, 1998.
- 8) Jean Bigot et autres : Traité de Droit des Assurances « Entreprises et Organismes D'assurance », Tome 1, 2<sup>ème</sup> édition, L.G.D.J, Paris 1992.
- 9) Jaque Ghestin : Traité de droit civil. La formation du contrat, 3<sup>ème</sup> édition, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1993.
- 10) Jean Carbonnier : Droit Civil « Les biens, les obligations », volume 2, 1<sup>er</sup> édition P U F, Paris 2004.
- 11) Jean. Flour et J. L. Aubert : Les obligations, Tome.1, édition 2005.
- 12) Jean. Flour et J. L. Aubert : Les obligations, Tome.2, le fait juridique 6<sup>ème</sup> édition 2005.
- 13) J. Deschamps, les notions de gardien autorisé et de conducteur autorisé dans l'assurance automobile obligatoire, édition, L.G.D.J. 1976.
- 14) Mazeaud (H et J.) et Chabas .F : Leçon de droit civil. Obligation, Théorie , Tome 2, 9<sup>ème</sup> édition., Montchrestien 1998.
- 15) Maeijer : Rapport général sur la notion des « choses dangereuses » ; Travaux de l'association Henri Capitan des amis de la culture juridique Française, Paris, 1971.
- 16) Michel De Juglart et autres : Cours de droit Civil, Tome 1, 13<sup>ème</sup> édition, Montchrestien, Paris, 1997.
- 17) Nicolas Jacob : Les assurances , 2<sup>ème</sup> édition, Dalloz , Paris 1979.
- 18) Philippe Le Tourneau, Loïc . Cadiet : Droit de responsabilité et des contrats, Dalloz, Paris, 2000-2001.
- 19) Stéphanie Procy- Simon : Droit civil « les obligations », 4<sup>ème</sup> édition, Dalloz, 2006.

20) Savatier, Traité de La responsabilité civile, en droit Français, Tome1, édition L.G.D.J1951.

21) Valérie Toulet : Droit civil et les obligations,11e édition Paradigme manuel 2006-2007.

23) Xavier Pétot : Les grands arrêts du droit de la sécurité sociale, 2 édition, Dalloz, 1998.

24) Yves Chartier : La réparation du préjudice dans la responsabilité civile, Dalloz, 1983.

## **11) Les ouvrages spéciaux en langue Français**

### **(Par ordre alphabétique )**

1) André Tunc : La sécurité routière « Esquisse d'une loi sur les accidents de circulation, paris, 1966.

2) Bedour : Pour un droit spécial aux accidents de la circulation, paris,1968.

-Précis des accidents d'automobile, 5 édition,1968.

3) Besson. A :Les conditions générale de l'assurance de responsabilité automobile obligatoire, Paris, 1960..

4) F. Chabas : Le droit des accidents de la circulation, Librairies techniques, 1988.

5 ) G. Viney : Réflexions après quelque mois d'applications des arrêts.1 à6 de la loi du juillet.1985, Dalloz .1986.

6) Groutel : Le pluralité d'auteur dans un accident de la circulation, Dalloz. 1978.

7) Sami Al- Deraiei : La notion d'accident de la circulation(Etude de droit Français et de droit Koweitien,1990.

8) Le bureau Central Français ;La fédération Française des sociétés d'assurances ;Le fonds de Garantie Automobile ;Le Groupement des Entreprises Mutuelle d'assurance :Le droit Français en matière d'indemnisation des accidents de circulation.Paris, Février 2003.

## **12) Les thèses :**

### **(Par ordre alphabétique )**

- 1)Arnette :De la responsabilité du propriétaire de véhicule,thèse, paris,1908.
- 2)Alexandre Corressi : De la responsabilité encourue par les automobilistes a raison des dommages causés par eux, thèse.1928.
- 3)B. Starck : Essai d'une théorie général de la responsabilité civile considère en sa double fonction de garantie et de peine privée, thèse, paris, 1947.
- 4)Boulée Yaici, l'indemnisation des victimes de la circulation « Ordonnance 74/15 du 30 Janvier 1974 », Mémoire pour le diplôme de magistère, soutenu à la l'université de droit, Ben Aknoun, Alger1979.
- 5)Chabas .F : L'influence de la pluralité des causes sur le droit à réparation, Thèse,1967, Paris, sans numéro de page. Revue trimestrielle de droit civil,1967.
- 6)Chavalier (Jean) : La responsabilité des automobiles et la jurisprudence récent, thèse, paris 1926.
- 7)Charier. Paul : De la responsabilité des propriétaires d'automobiles en cas d'accidents, thèse. Sans date.
- 8)Jauffret Camelle : La responsabilité civile en matière d'accident d'automobile, thèse, paris, 1965.
- 9)Mestre. J :La subrogation personnelle. Thèse. Aix. 1976.
- 10)Raymond Grec : La situation juridique du détenteur de véhicule automobile en cas de collision de responsabilité, thèse. Lausanne.1969

### **13) Article :**

**(Par ordre alphabétique )**

- 1)A. Besson : L'autorisation relative à la garde ou à la conduite du véhicule , Revue générale des Assurances Terrestres .1985.
- 2)André. F : Subrogation légale en assurance, Revue général des assurances terrestres, 1946.

-Rochex, Guy courtieu : Le droit des assurances obligatoires, L.G.D.J Paris, 2000.

3) Bouche. Marcel : Responsabilité pénale, revue publique, Dalloz, Encyclopédie, Dalloz, Pénal, vol IV, (INSO prêt) ,0989.

4) B. Couinaud : Juris-Classeur de la responsabilité civile. 8 bis, Fascicule2, numéro45.

5) B. Cukier : La loi du 5 juillet 1985, recours entre co- impliqués, Gazette du palais. 24 juillet1987.

6) Capitant : Le recours d'assureur ou assuré contre le tiers qui a conviction le risque déterminer dans le contrat d'assurance par sa faute, Revue trimestrielle de droit civil, 1906.

- La responsabilité civile, Revue trimestrielle de droit civil, 1976.

7) Chabas : Le droit des accidents de la circulation, après la réforme 05/07/1985. Assurance. Français, 1987.

8) Caille Catherine :Assurance Automobile, Dalloz, In Encyclopédie Dalloz Civile, Vol 2,(Assurance).1997.

9) Dejean de la Bâtie : la responsabilité du tiers coauteur d'un accident du travail, juris- classeur périodique. 1989.

10) Esmein Paul : Un plan américain d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles. Jurisclasseur périodique .1955.doctrine.1953.

11) F. Leduc : Les contours de la notion de la circulation (à propos des accidents de chargement et de déchargement) Revue de la Responsabilité Civil et Assurances.,1997,Chronique,

12) Groutel : L'aide a une exclusion, les dommages subis les salaries de l'assure en assurance automobile. La revue de la responsabilité civile et assurance. 1990.

-l'absence d'offre d'indemnité à la victime d'un accident de la circulation, Responsabilité Civile et Assurance.1989, chronique. 34,1992, chronique.3.

- Groutel. H. :Conducteur ou non-conducteur « La charge de la preuve » Revue de la Responsabilité Civile et Assurance.,1994, chronique.24.

13) G. Viney : De l'application de la loi du 05/07/1985 à l'accident de circulation qui est en même temps un accident du travail, Dalloz, 1989, chronique.321.



14) Gorphe :La responsabilité du fait des automobiles. Etude comparé, Revue critique, 1935.

15) H. Huet :La définition de l'implication, Revue trimestrielle de droit civil.1987.

16) J. Huet La question de la faute inexcusable, cause du dommage, Revue Trimestrielle de Droit Civil. 1987.

17) J. Kadhim : L'indemnisation des dommages résultant de l'incendie ou de l'explosion d'un véhicule terrestre à moteur, Gazette du palais,1994.

-Véhicule en quête de conducteur, Revue de la Responsabilité Civile et Assurance., 1995, chronique.42.

- L'absence d'offre d'indemnité à la victime d'un accident de la circulation , Revue de Responsabilité Civile et Assurance., 1989, chronique. 34, 1992., chronique. 03.

18) Margeat. H et Favre- Rochex. A : Précis de la loi sur le contrat d'assurance et commentaire sur la réglementation de l'assurance automobile obligatoire. Librairie Générale de droit et de jurisprudence.,1971.

19) Marcel Caratini : Experts et expertise dans la législation civile Français – Gazette du Palais 1985-doctrine.

20) P. Jourdain : Domaine et condition d'application de la loi du 5 juillet1985, Gazette du palais,1995, doctrine.

-Implication et causalité du dommage, Revue trimestrielle de droit civil.1991.

21) Picard : Pour une loi sur les accidents d'automobiles. Revue générale assurance terrestre, 1931.

22) P . Chambon: Le piéton selon le code de la route, Dalloz.1979.

23) Ph. Conte : Le législateur, le juge, la faute et l'implication, jurisclasseur périodique. 1990.

24) Vernon : La leçon de conduite et la responsabilité civile qui découle, sous la direction de Loussouan publié dans l'ouvrage « L'automobile en droit privé. »,sans date.

## **12) Jurisprudence Commentée :**

1) Revue critique.

- 2) Revue d'étude législation.
- 3) Revue trimestrielle de droit civil.
- 4) Revue générale assurance terrestre.
- 5) Revue Sirey.
- 6) Gazette du Palais.
- 7) Recueil Dalloz.
- 8) Juris-Calasseur périodique.
- 9) Revue de la Responsabilité Civile et assurance.
- 10) Revue de la Responsabilité civile et assurance.
- 11) Revue générale de droit des assurances.
- 11) Dalloz critique.

### **15) Jurisprudence :**

- 1) Arrêt de la cour de cassation, la deuxième Chambre Civile, 3 juillet 1854, Dalloz 1854-21-247.
- 2) Arrêt de la cour de cassation, la deuxième Chambre Civile, 6 janvier 1914, Dalloz-1-57.
- 3) Civil Français, 21 janvier 1919, Sirey 1919-1265, Dalloz-1922-1-25.
- 4) Lyon 7 juillet 1927, Sirey 1927-2106, Gazette du palais 1928-1-208.
- 5) Arrêt de la cour de cassation, la deuxième Chambre Civile, 26/03/1934, Gazette du palais 1934-1-96.
- 6) Arrêt de la cour de cassation, la deuxième Chambre Civile, 21 décembre 1943, Dalloz 1944.
- 7) Arrêt de la cour de cassation, la deuxième Chambre Civile 15 octobre 1954, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Civile, numéro. 1954-2-212.
- 8) Tribunal Civil, Seine, 25 juin 1960, Revue Générale des assurances Terrestres.
- 9) Arrêt de la cour de cassation, la deuxième Chambre Civile, 08/10/1965.

- 10) Arrêt de la cour de cassation, la deuxième Chambre Civile, 15 juillet 1965, Gazette du palais.1965-2-230.
- 11) Affaire Trichall, Semaine Juridique 1965-1-14304.
- 12) Arrêt de la cour de cassation, la deuxième Chambre Civile, 24/02/1967., Revue Générale des assurances Terrestres.
- 13) Arrêt de la cour de cassation, la deuxième Chambre Civile, mai1968, Gazette du palais 12 janvier 1969.
- 20) Arrêt de la cour de cassation Chambre sociale., 17mars 1970.
- 21) Arrêt de la cour de cassation, la deuxième Chambre Civile 11/05/1970.Semaine juridique 1971-2-16590.
- 22) Arrêt de la cour de cassation, la deuxième Chambre Civile 05/06/1971.Semaine juridique 1971-4-181.
- 23) Arrêt de la cour de cassation Chambre Sociale18/12/1972, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation Chambre Civile, numéro 276.
- 24) Arrêt de la cour de cassation, la deuxième Chambre Civile 15/02/1973.Semaine juridique 1973-4-169.
- 25) Paris 9juillet 1975, Gazette du palais1976-1-58.
- 26) Affaire Charoy. Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile.,17 mars1976 Juris-Classeur périodique. 1977-2-18550.
- 27) Arrêt de la cour de cassation Chambre Sociale 4 octobre1979, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation Chambre Civile, numéro.697.
- 28) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile 25 novembre1981, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Civile, numéro.653.
- 29) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile 23/ 06/1981, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Civile,1981, numéro.227.
- 30) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile 07/12/1982, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la première Chambre Civile,1982, numéro 349.
- 31) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile 23novembre1983, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Civile, numéro.187.

- 32) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile 24 novembre 1984, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Civile, numéro.101.
- 33) Arrêt de la cour de cassation, octobre 1986.
- 34) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre 16 décembre 1985, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Civile, numéro. 196-24, octobre 1990, Revue trimestrielle de droit civil., 1991.131.
- 35) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile 6 novembre 1985, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Civile, numéro.166.
- 36) Tribunal de grande instance Nice, 14/02/1986, Gazette du palais 1986, sommaire.273. Journal Officiel débat. Sénat. 11. avril 1985.
- 37) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile 19/02/1986, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Civile, 1997, numéro. 18-5.
- 38) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile 25 février 1986, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Civile, numéro.4.
- 39) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile 17 mars 1986, Juris-classeur périodique. 1986. IV, 153.
- 40) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile avril 1986, Argus, 1986.
- 41) Arrêt de la cour de cassation Criminelle., 14 avril 1986, Argus, 1986.
- 42) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile 12 mai 1986, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Civile, numéro. 74.
- 43) Cour d'appel, Toulouse, 24 novembre 1986, Gazette du palais 1987-1107.
- 44) Arrêt de la cour de cassation Criminelle, 13 octobre 1987, Gazette du palais. 31 mai 1988.
- 45) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile, 10 décembre 1986, Dalloz. 1987.
- 46) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile 7 octobre 1987, Dalloz. 1987.1.206.

- 47) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile 14 octobre 1987. Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Civile, numéro. 199.
- 48) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile 06/05/1987, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Civile, numéro. 92.
- 49) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile 20/06/1987, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Civile, numéro. 160.
- 50) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile 20 juillet 1987, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Civile, numéro. 146.
- 51) Arrêt de la cour de cassation Criminelle. 30 novembre 1987, Argus. 1988.
- 52) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile, 2 décembre 1987, Argus 1988.
- 53) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile 2 décembre 1987, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Civile 1987, numéro. 256.
- 54) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile 6 septembre 1988, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation Criminelle 1988, numéro. 31514.
- 55) Arrêt de la cour de cassation Criminelle. 10 mars 1988, Argus 1988.
- 56) Arrêt de la cour de cassation Criminelle, 16 mars 1988, Gazette du palais. août 1988.
- 57) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile, 16 mars 1988, Argus 1988.
- 58) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile. 15 juillet 1988, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Civile, numéro. 140.
- 59) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile. 15 juin 1988, Revue de la Responsabilité Civile et assurance., 1988, numéro. 14.
- 60) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile. 15 juin 1988, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Civile. 1988, numéro. 138.
- 61) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile, Juin 1988, Argus 1988.

- 62) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile, 11 juillet 1988, Argus, 1988.
- 63) Arrêt de la cour de cassation Criminelle., 14 février 1989, Argus 1989. 1831, Revue de la Responsabilité Civile et assurance., 1989.
- 64) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile, 1 mars 1989, Argus 1989.
- 65) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile. 4 octobre 1989, Revue de la Responsabilité Civile et assurance., 1989, numéro. 371.
- 66) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile. 11 octobre 1989, Argus 1989. 2779. Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Civile, numéro. 175.
- 67) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile, 8 novembre 1989, Argus, 1989.
- 68) Arrêt de la cour de cassation Criminelle., 14 mars 1989, Revue de la Responsabilité Civile et assurance. 198, numéro. 192.
- 69) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile, 20 avril 1989, Argus. 1989.
- 70) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile, 26 juin et novembre 1989, Revue trimestrielle de droit civil. 1990.
- 71) Arrêt de la cour de cassation Chambre Sociale 28 juin 1989, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation Chambre Sociale, numéro. 484.
- 72) ) Arrêt de la cour de cassation Criminelle, 8 février. 1990, Argus, 1990.
- 73) Arrêt de la cour de cassation Criminelle., 8/02/1990, Argus, 1990
- 74) Arrêt de la cour de cassation Criminelle., 15/02/1990, Revue de la Responsabilité Civile et assurance. 1990.
- 75) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile, 7 mars 1990, Revue de la Responsabilité Civile et assurance. 1990 numéro. 198- 7 juin 1990 Argus, 1990-1815.
- 76) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile, 14 mars 1990, Argus. 1990.

- 77) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile, 7 juin 1990, Revue de la Responsabilité Civile et assurance. 1990 numéro. 290.
- 78) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile, 7 octobre 1990, Revue de la Responsabilité Civile et assurance. 1990. commercial.414.
- 79) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile, 5 décembre 1990, Revue de la Responsabilité Civile et assurance. 1991. commercial.130.
- 80) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile. 16 janvier 1991, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Civile., numéro. 16.
- 81) Arrêt de la cour de cassation Criminelle., 29 janvier 1991, Juris-classeur périodique. 1991. IV, 175.
- 82) Arrêt de la cour de cassation Chambre Sociale 17 janvier 1991, Boudoube c/CAFAT, RJS 3/91, des arrêts de la cour de Cassation Chambre Civile, numéro 394(2<sup>ème</sup> espèce).
- 83) Arrêt de la cour de cassation Criminelle 28/02/1991, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Criminelle, numéro. 46.
- 84) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile. 16 octobre 1991, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Civile., numéro.255.
- 85) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile. 10 mai 1991, Dalloz. 1991. Information rapide.
- 86) Paris, 10 juillet 1990, Juris-classeur périodique, 1991, IV.
- 87) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile. 4 novembre 1992., Revue de la Responsabilité Civile et assurance 1993., numéro. 32.
- 88) Lyon, 25 novembre 1992, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Civile.1993, numéro.968.
- 89) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile. 31 mars 1993, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Civile.1993, numéro. 133.
- 90) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile. 12 mai 1993, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Civile, numéro.170, Juris-classeur périodique, édition. G1993.IV. 1745.

- 91) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile. 9 juin 1993, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Civile.1993, numéro. 197.
- 92) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile. 16 mai 1994, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Civile. Numéro.429-2.
- 93) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile. 09/06/1993, Revue trimestrielle de droit civil, 1993.
- 94) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile. 17/06/1993, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Civile. Numéro.36.
- 95) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile. 24 novembre 1993, Revue trimestrielle de droit civil. 1994.
- 96) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile. 22 juin 1994, Revue de la Responsabilité Civile et assurance. 1994, Commercial., numéro. 290(3<sup>ème</sup> espèce).
- 97) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile. 2 novembre 1994, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Civile., numéro. 209.
- 98) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile. 04/02/1995, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la premier Chambre Civile 1995., numéro. 125.
- 99) Arrêt de la cour de cassation Criminelle 22 mai 1996, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Criminelle, numéro. 211-25.
- 100) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile. 26/03/1997 1994, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Civile.1997, numéro.90.
- 101) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile. 15 avril 1999, Revue de la Responsabilité Civile et assurance. 1999, numéro. 231.
- 102) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile.11 janvier 2001., Revue de la Responsabilité Civile et assurance.2001. Commercial. 18.
- 103) Arrêt de la cour de cassation Criminelle., 7 février 2001, pourvoi 00-84519.
- 104) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile. 27 septembre 2001, pourvoi numéro. 99-21.377.



- 105) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile., juillet 2002. Dalloz., numéro. 13.
- 106) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile.11 juillet 2002., Revue de la Responsabilité Civile et assurance. 2002. Commercial.331.
- 107) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile. 14 novembre 2002., Juris-classeur périodique. G200.11.1015.
- 108) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile., 9 octobre 2003. Dalloz. 2003.
- 109) Arrêt de la cour de cassation Criminelle., 27 janvier 2004, pourvoi., numéro 02-88.293.
- 110) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile, 130mai 2004.
- 111) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile. 24 juin 2004 1994, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation la deuxième Chambre Civile., numéro. 308.
- 112) Arrêt de la cour d'appel de Pau(Chronique. Corr., 16 septembre Chambre Civile. 2004, La Gazette du Palais, 21-22 septembre. 2005.).
- 113) Cour d'appel Aix-en- Provence, 6 octobre 2004.
- 114) Arrêt de la cour de cassation Criminelle., 30 mai 2005.
- 115) Arrêt de la cour de cassation la deuxième Chambre Civile, 13 octobre 2005.
- 116) 8 mars pourvoi., numéro. 04-17.574.
- 117) de cassation la deuxième Chambre Civile, 13 mars 2007.
- 118) tribunal de la Grande Instance de Melun, 28 aout 2007.
- 119) de cassation la deuxième Chambre Civile, Assemblée plénier., 6 avril. 2007(2 arrêt ) Recueil Dalloz. 20 mai 2007., numéro.18.
- 220) Cour d'appel Bordeaux, 14 janvier 2008.

## **16) Le site Internet :**

- 1) Daniel Havis : Faut- il sanctionner les piéton imprudents, [[http ://www .l'express .fr](http://www.l'express.fr)] ,(29 /08/2005),34Ko.

- 2) Arrêt de la cour de Cassation deuxième Chambre Civile, 26 mars 2003, Bulletin de arrêts de la Cour de Cassation deuxième Chambre Civile. numéro°57.[ [http://WWW.lescintre.net/J F/accidents de circulation. Htm](http://WWW.lescintre.net/JF/accidents%20de%20circulation.htm)] (jeudi 13 janvier 2007). 32ko.
- 3) Jehanne Collard- Lacan : Victime de la route, vos droit, édition n°1 [<http://pagesperso-orange.fr>](26/12/2007). 37 Ko.
- 4) Rémy Josseume : Les règles de circulation piéton, [[http://www. Droit routier. Fr/piéton.html](http://www.Droit.routier.fr/pieton.html)] 24/02/2008, 44ko., (Le Droit de la Circulation Routier, par Rémy Josseume , thèse de doctorat en droit pénal et administratif de la circulation).
- 5) Fond de Garantie des Assurances Obligatoire de Dommage, [[http://www. fga. Fr/accident-de- circulation- accident- de- chasse/offre- d- indemnisation/](http://www.fga.fr/accident-de-circulation-accident-de-chasse/offre-d-indemnisation/)] (21/04/2009). 39 Ko.
- 6) Auteur de l'accident non.- assuré et insolvable, [ mhtml : file://E://SDR%20Accidents.mht ], (04/03/2009).

2

## المقدمة

.....

6

الفصل الأول: تطور المسؤولية المدنية عن حوادث المرور

.....

8

المبحث الأول: نظام المسؤولية المدنية عن حوادث المرور

.....

8

المطلب الأول: أساس نظام المسؤولية في ظل القانون المقارن

.....

28

المطلب الثاني: الأساس القانوني لنظام المسؤولية في القانون الجزائري

.....

36

المبحث الثاني: معايير تطبيق المسؤولية المدنية عن حوادث المرور

.....

36

المطلب الأول: مفهوم حادث المرور

.....

36

الفرع الأول: المفهوم الضيق لحادث المرور

.....

39

الفرع الثاني: المفهوم الموسع للحادث المرور

.....

41

المطلب الثاني: تدخل المركبة ذات محرك أرضي في الحادث

.....

41

الفرع الأول: احتكاك المركبة بالمضروور

.....

56

الفرع الثاني: تدخل المركبة الساكنة في الحادث

.....

72

الفصل الثاني: نظام التأمين على المركبات

.....

74

المبحث الأول: نطاق تطبيق التأمين الإلزامي من حيث الموضوع

.....

75

المطلب الأول: تحديد مفهوم المركبة ذات محرك أرضي

.....

75

الفرع الأول: تحديد مفهوم المركبة

.....

90

الفرع الثاني: تشخيص المركبة

.....

96

الفرع الثالث: تحديد مفهوم تدخل المركبة ذات محرك أرضي في حادث مرور.

.....

96

المطلب الثاني: الأخطار المشمولة بالتأمين الإلزامي

.....

99

الفرع الأول: الأضرار التي يشملها التأمين

.....

109

الفرع الثاني: الأضرار التي تسببها سقوط الأشياء من المركبة

113	الفرع الثالث: الأضرار التي تسببها عملية الشحن والتفريغ من المركبة
116	الفرع الرابع: حوادث الحرائق أو الانفجارات التي تسببها المركبة
122	المبحث الثاني: تطبيق التأمين الإلزامي من حيث الأشخاص
123	المطلب الأول: الأشخاص المستفيدون من المسؤولية
123	الفرع الأول: تحليل المادة 4 من الأمر رقم 15/74
146	الفرع الثاني: الأشخاص المستفيدة من التعويض
192	الفرع الثالث: مدى تأثير خطأ المضرور على حقه في التعويض
209	المطلب الثاني: الأشخاص المسؤولة عن الأضرار الواجبة التعويض
217	الفصل الثالث: نظام التعويض ضحايا حوادث المرور
218	المبحث الأول: حالات السائق المخطئ ومدى تأثيرها على التعويض
218	المطلب الأول: مدى تأثير أخطاء السائق غير العمدية على التعويض
218	الفرع الأول: حالة تحمل سائق المركبة جزئياً أو كلياً من المسؤولية
243	الفرع الثاني: حالات القيادة تحت تأثير الكحول أو ما يشابهها
264	الفرع الثالث: حالة السارق وأعوانه
276	الفرع الرابع: المخالفات التي نصت عليها المادة 5 من الأمر رقم 74-15.

289	المطلب الثاني: حالات السائق المخطئ العمدية والغير معذورة
290	الفرع الأول: أخطاء السائق العمدية
295	الفرع الثاني: أخطاء السائق الغير المعذورة
297	المبحث الثاني: الأساس القانوني الذي يحكم نظام التعويض في حوادث المرور
303	المطلب الأول: مدى تأثير النظام الاستثنائي في تعويض السائق المخطئ وذوي حقوقه
329	المطلب الثاني: إجراءات حصول على التعويض
329	الفرع الأول: أنواع الأضرار التي يغطيها نظام التعويضات
338	الفرع الثاني: ميكانزمات التعويض في الأضرار الجسمانية
351	الفرع الثالث: تقدير التعويض بالنسبة لذوي الحقوق
360	الفرع الرابع: صور دفع التعويض
363	الفصل الرابع: الهيئة المكلفة بالتعويض في الحالات الاستثنائية
367	المبحث الأول: الأحكام العامة المنظمة لصندوق ضمان السيارات
371	المطلب الأول: تنظيم وعمل صندوق ضمان السيارات.
368	الفرع الأول: تنظيم صندوق ضمان السيارات
369	الفرع الثاني: عمل صندوق ضمان السيارات من الناحية الإدارية

379	المطلب الثاني: تمويل صندوق ضمان السيارات
373	المبحث الثاني: حالات تدخل صندوق ضمان السيارات لتعويض ضحايا حوادث المرور
373	المطلب الأول: شروط رجوع المضرور على الصندوق
373	الفرع الأول: شروط المتعلقة بالمتضرر
376	الفرع الثاني: الشروط المتعلقة بالوضع القانونية للمضرور
383	الفرع الثالث: الشروط المتعلقة بالمسؤول عن الضرر
384	الفرع الرابع: الأضرار التي يغطيها الصندوق
395	المطلب الثاني: الإجراءات الواجب إتباعها للحصول على التعويض
395	الفرع الأول: الإجراءات الواجب في حالة التسوية الودية
395	الفرع الثاني: الإجراءات الواجبة في حالة تدخل الصندوق في الدعوى
397	الفرع الثالث: الإجراءات الواجبة في حالة الدعوى المقامة ضد صندوق ضمان السيارات
399	الخاتمة.
413	جدول المصادر.
413	(1) أهم النصوص القانونية الخاصة بالتشريع الجزائري.
414	(2) المراجع باللغة العربية.

414	أ) المراجع العامة.
417	ب) المراجع المتخصصة.
417	3) المقالات.
419	4) الرسائل.
420	5) المحاضرات.
420	6) مذكرة التخرج.
420	7) الوثائق.
421	8) الأحكام القضائية.
423	9) أهم النصوص القانونية الخاصة بالتشريع الفرنسي.
424	10) المراجع العامة باللغة الفرنسية.
426	11) المراجع الخاصة باللغة الفرنسية.
427	12) الرسائل.
428	13) المقالات الفقهية باللغة الفرنسية.
430	14) تعليق على الأحكام القضائية الفرنسية.
430	15) الأحكام القضائية الفرنسية.

.....  
438

16) موقع الانترنت.

.....  
444

الفهرس