جامعة الجزائر – بن يوسف بن خدة
كلية الحقوق

المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات

أطروحة دكتوراه في الحقوق
فرع القانون الخاص

قدمت و نوقشت علنية من الطالب
محمد بعجي

تحت إشراف الأستاذ/ د. حميد بن شنيتي

أعضاء اللجنة

الأستاذ/ د. الأخضر بن عزي ـــــــــــــــــــــــــــــ رئيسا
الأستاذ/ د. حميد بن شنيتي ـــــــــــــــــــــــــــــ مقررا
الأستاذ/ د. حنيفة بن شعبان ـــــــــــــــــــــــــــــ عضوا
الأستاذ/ د. جديدي معراج ـــــــــــــــــــــــــــــ عضوا
الأستاذ/ د. عبد الرحمن ملزي ـــــــــــــــــــــــــــــ عضوا

السنة الجامعية 2007-2008

بسم الله الرحمـــن الرحيم

قال تعالى :

﴿ لقد أرسلنا رسلنا بالبينات و أنزلنا معهم الكتاب و الميزان ليقوم النـاس بالقسـط و أنزلنا الحـديد فيه بأس شـديد و منافـع للنـاس و ليعلم الله من ينصره و رسله بالغيب إن الله قوي عزيز ﴾

صدق الله العظيم

سورة الحديد رقم الآية 25

الأهـــــداء

إلى روح أمي الطاهرة
و روح أبي المطمئنة
وروح أخي حسان السعيد بعجي
و إلى كل نفس آذتها سيارة ... و أزهقت روحها عربة أو مركبة و إلى ذويهم لحظة وقوع الحادث

أهدي هذه الرسالة

شكـــــــر

أتقدم بالشكر و العرفان إلى الأستاذين الفاضلين

- الأستاذ الدكتور حميد بن شنيتي
  كلية الحقوق بن عكنون ، جامعة الجزائر
- الدكتور محمد واصل
  كلية الحقوق ، جامعة دمشق

ذاكرا جميل ما أسدياه لي من نصائح و توجيهات علمية في سبيل إنجاز هذا الرسالة سائلا الله أن يكتب لهما من كل حرف منها كل الخير و العافية وإليهما و إلى كل من علمني حرفا الجزاء و الشكور.

المقدمة

حفلت المسؤولية المدنية بصورة عامة باهتمام الفقه و القضاء، و كذا التشريع، نظرا لما لهذه المسؤولية من مجالات لها علاقة مطردة بالتطورات التي تحصل في المجتمع، ومن ثم فهي تسير جنبا إلى جنب مع تلك التطورات الحثيثة.

و ما المسؤولية المدنية عن فعل الأشياء غير الحية إلا من ضمن أنواع المسؤولية المدنية التي حظيت باهتمام الفقه و القضاء، و هي التي كانت من صنعهما، و هذا منذ أواخر القرن 19 و بداية القرن العشـــرين، حيث بدأت الآلات الميكانيـــكية و الكهربائية في الانتشار، ثم ظهرت لاحقا السيارة و ما نتج في بعض الأحيان من حوادث ضارة التي أصابت العمال أو غيرهم من الناس نتيجة استعمال هذه الآلة أو تلك.

و لم يكن المشرع الفرنسي يتصور أحكام المسؤولية المدنية المترتبة عن فعل الشيء غير الحي حين وضعه للقانون المدني الصادر سنة 1804، إلا بعد مدة طويلة، إذ قبل ذلك كانت تطبق أحكام المسؤولية التقصيرية الواردة في المادتين (1382 ــ 1383)[1] و هما الملزمتان للمضرور عن فعل الشيء غير الحي أن يثبت خطأ في جانب المدعي عليه، و للمدعي عليه أن ينفي ذلك بكافة طرق الإثبات الممكنة، و هذا ما ترتب عنه ظلم بالنسبة للمضرور من أجل المطالبة بحقه في التعويض، حيث كان في أغلب الأحيان لا يتمكن من إثبات ذلك مما يضيع حقه في التعويض.

و أمام أحكام هذه المسؤولية التي لم تكن بكافية و لا مساعدة للمضرور عن الحوادث الناجمة عن فعل الآلة التي كانت بيد الفرد المتحكم في الصناعة و الاقتصاد و المال ، و بالتالي المتحكم في اتخاذ القرارات المتناسبة و مصالحه ، إذ الإنسان جشع و أناني بطبعه في البحث على مصالحه مما نتج عن ذلك حيف و ظلم بالنسبة

[1] ـ و قد نظم كل من المشرع الجزائري و السوري و المصري ذلك في المواد التالية : 124 ق م ج ، 164 ق م س ، 163 ق م م ، و سوف أرمز إلى القانون المدني الفرنسي بالحروف (ق م ف)و إلى القانون المدني الجزائري بالحروق (ق م ج) و إلى القانون المدني السوري بالحروف (ق م س) و إلى القانون المدني المصري بالحروف (ق م م) .

للطبقة المستضعفة و خاصة منها التي أصابت الفرد نتيجة استعمال هذه الآلة أو تلك و هذا حين تقرير أحكام المسؤولية التقصيرية الواردة في المادتين المذكورتين سابقا بالنسبة للمضرور .

أمام هذه الأحكام المجحفة في حق المتضررين بدأ كل من الفقه و القضاء يبحثان عن سبل أو نظرية يؤسسان عليها هذه المسؤولية الناجمة عن فعل الآلة، و من ثم إنصاف المضرور و الجبر بخاطره . و من أجل ذلك بدأت ثورة كل من الفقه و القضاء التي انتهت باكتشاف الفقرة الأولى من المادة 1/1384 ق م ف[2] و التي تنص على أن تكون مسؤولية من نوع خاص ، و بالتالي فهي مستقلة عن أنواع المسؤوليات الأخرى.

ومن حينها أخذ الفقه و كذا القضاء يتباريان في تأصيل هذه المســؤولية و بيان نطاق تطورها، و لعل قطب الرحى في ذلك التطور يعود خاصة إلى بداية ظهور السيارة و ما ترتب عن استعمال هذه الأخيرة من حوادث للغير ، إذ تعتبر تلك الحوادث الضارة من أهم التطبيقات في المسؤولية الناشئة عن فعل الشيء غير الحي، و هذا منذ حكم محكمة النقض الفرنسية الصادر في سنة 1930 في قضية " جان دير " Jand heur " و المتعلق بحادث سيارة ، بل و مازالت حوادث السيارات تزداد ازديادا مطردا في العصر المعاصر و ما يترتب عليها من نتائج ضارة غير مرغوب فيها البتة حيث كل يوم أو حتى كل ساعة يذهب ضحيتها أحد الأبرياء[3]. خاصة مع ازدياد عدد السيارات، والتي هي في الأصل شيء خطر قد ينتج عنه ضرر محتمل في أي لحظة سواء كانت السيارة أو العربة ساكنة أو متحركة، وسواء كانت مقودة أم غير ذلك ، بل لا يقتصر الحادث أو أثره على المضرور فقط، إنما قد يمتد إثر ذلك حتى إلى أسرته و ما قد يصيبها من أضرار مادية و معنوية أو أحد هذه الأضرار، خاصة إذا ما كان المضرور أو الضحية هو رب الأسرة و مصدر رزقها.

---

[2] - و قد نظم المشرع الجزائري ذلك في المادة 138 ق م ج ، و كذلك المشرع السوري في المادة 179 ق م س ، المشرع المصري في المادة 178 ق م م .

[3] - لقد أعلنت منظمة الصحة العالمية في العدد الحادي عشر الخاص بحوادث المرور في مجلتها الشهرية " عالم الصحة " فبراير 1969 أنه في كل 2.5 دقيقتان و نصف يقتل أحد الأبرياء من سكان العالم نتيجة هذه الحوادث ، كما أثبتت هذه الإحصاءات أن عدد القتلى من حوادث السيارات بلغ في نفس العام (1969) 175 ألف قتيل ، و قد كان هذا العدد 150 ألف قتيل و ما يزيد عن 7 ملايين و نصف جريح ، كما أنه بلغ في عام 1971- 200 ألف قتيل وما بال السنوات التي أعقبتها ، أنها في الحقيقة حرب لكنها غير معلنة و سببها السيارة ومن ورائها رعونة سائقها أو قائدها ، إذ أن للسيارة فوائد كثيرة لو لا رعونة هدا السائق أو ذاك .
و عليه يجب طرح التساؤل التالي : أفلا يجب أن نهتم بالنفوس أولا قبل أن نهتم بالنصوص ؟

و بالإضافة إلى ذلك فقد أثار انتباهي و انتباه كل نفس متألمة لما أصابها من ضرر، و لم ترى من حوادث مفزعة و مؤلمة تحدث أناء الليل و أطراف النهار في الطرقات، فتتحـــدث عن حصـــيلة ضـــحاياها الصحف، و تتكلم عنها الإذاعة، و نشاهد بعض من صورها المروعة على شاشة التلفزيون ، و لما يراه الزائر للمستشفيات عبر الوطن من أضرار أصابت الفرد نتيجة تلك الحوادث ، هذه الحوادث تركت أثارا أفزعت القلب حسرة، و أثرت على الإحساس تألما و شفقة على المضرور من حوادث المرور الناجمة عن المركبات بشتى أنواعها.ولعل الإحصائيات التي يصدرها الديوان الوطني أصدق دليل[4]على ذلك، كما أن المتتبع لمجريات الفصل في المحاكم عبر الوطن يرى أن كثيرا من الأحكام أو القرارات الصادرة عنها تتعلق بالحوادث الناجمة عن السيارات.

كل ذلك يثير انتباه المتأمل العاقل منا إلى أن هناك حربا خفية غير معلنة و غير عادلة أضـــرت بالفـــرد ، و كذا المجتمـــع كافة، نظرا لكلفتـــها البشـــرية و المـــادية و الاقتصادية ، فإذا هي حرب باهظة التكاليف ، و هي ما أسميها بحرب حوادث السيـــارات المكـــلفة بشريا و ماديا و معنويا ، فما موقف القانون و خاصة القانون المدني من المسؤولية المترتبة عنها ؟.

غير أن استعمال السيارة و قيادتها أضحى من المتطلبات اللازمة في الحياة اليومية في المجتمع، حيث لها من الفوائد الجمة ما لا يمكن حصرها سواء تعلق الأمر بالجانب الاقتصادي للأفراد أو للجماعات، أو تعلق الأمر بالجوانب الاجتماعية ما بين الأفراد و حتى بين الجماعات، إذ هي صلة وصل فيما بينهم، إذ تجعل من المجتمع مجتمعا متواصلا و مترابطا اجتماعيا و اقتصاديا. كما يمكن استعمالـــها حتى للترويح عن النفس و رفاهها ، فإذا السيارة منافـــعها كثيرة و منافعها أكثر من ضررها[5]، بل أن منافعها تكاد تخفي الأضرار المترتبة عنها بالنسبة للغير، لذلك قد لا نشعر في بعض الأحيان، بأن الحوادث الضارة المترتبة عنها باتت تشكل حربا خفية يجب على المجتمع، أفرادا و جماعات الانتباه

---

[4] ـ بلغ عدد السيارات في العالم خلال بداية 2004 أكثر من نصف مليار سيارة سياحية ، بالإضافة إلى مائة مليون مركبة مثل الشاحنات و الحافلات ، و قد أحصى الديوان الوطني للإحصاء سنة 2004 ما لا يقل عن 03 ملايين و مائة ألف سيارة ، و دخلت إلى الجزائر ما يربو عن 80ألف سيارة جديدة خلال 2004،و 73% من هذه السيارات ذات ماركات جديدة أي ذات ولادة – صفر و أن رقم 03 ملايين و مائة ألف سيارة تجعل الجزائر تحتل المركز الثاني في إفريقيا أي بعد جنوب إفريقيا ، و الأولى في العالم العربي ، أنظر في ذلك :
- جريدة الشروق اليومي – الخميس 2005/07/14 العدد 1430 صفحة 23 تحت عنوان ، سيارة لكل عشر جزائريين .
- وقوع 407 حادث مرور أدى إلى وفاة 49 شخصا و إصابة 633 آخرين بجروح خلال الأسبوع الممتد من 23 نوفمبر إلى-29 نوفمبر 2005 – أنظر البلاد – الخميس 01 ديسمبر 2005 العدد 1837 ص 5 .

[5] ـ قال تعالى ﴿ و أنزلنا الحديد فيه بأس شديد و منافع للناس ....﴾، سورة الحديد، رقم الآية 25.

إليها بكل حكمة و تبصر، و ذلك للحد من هذه الظاهرة غير المتحضرة في قيادة السيارات و استعـمالها ، كما يجب عليه أن يراعـي المضـرور في تكاتـف و تضامن، و احتضان أي متضرر من الحوادث التي تقع بسببها مهما كانت علاقة المضرور بالحادث، أو لم تكن له علاقة، إذ السيارة آلة خطرة يحتمل منها الضرر في كل وقت قد يصيب الفرد في جسمه و نفسه، جراء استعمالهـا من قبل مالكـها أو حارسـها ليستفـيد من خدماتـها الاقتـصادية و الاجتماعية ، و ما قد ينتج عن هذه المركبة من مخاطر، فيكون إذن على مالكها أو حارسها واجب المسؤولية المدنية الناجمة عن الأضرار التي تحدثها، لكن على أي أساس تقوم عليه مثل هذه المسؤولية ؟ و أي ضمانة يمكن أن نطمئن بها المضرور أو ذوي حقوقه في سبيل الحصول على التعويض جراء ذلك ؟.

ثم ألا يمكن التأسيس لها على أساس مزدوج واحد ؟ نضع فيه قائد السيارة أو مستعملها محل اعتبـار فيكون فيها مسؤولا عن الضـرر الذي يحـدثه بالمركبـة و بالتالي يكون ملزما بالتعويض في بعض الحالات إلى جانب المؤمن باعتباره يتصف و يتميز بالملاءة و الغنـى عن المـسؤول وهذا لمصلحة المضرور و حمايته.

و للوصول إلى ذلك يجدر أن نرجع بأساس المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات عبر مراحل تطورها بشيء من التفصيل إلى بداية عهدها الأول، حتى يتضح لنا كيفية التأسيس لها حاليا ، و بالتالي يكون مالك السيارة أو حارسها مفترضا فيه أن يكون مسؤولا في كل الحالات عن أي ضرر تحدثه سيارته المنوطة بها حراسته ، و بالعودة إلى نقطة البداية ، نجد أن هذا الأمر قد تجاذبته فكرتان أساسيتان هما :

ـ **<u>الفكرة الأولى</u>** : و يرى أصحابها بأن المسؤولية تقام على أساس ثبوت الخطأ في جانب مالك السيارة أو حارسها ، إذ أن الضرر الذي تحدثه السيارة غير كاف لأن يتحمل حـارس السـيارة أو مالكها التعـويض من خلاله، و هذا الرأي هو ما ارتآه و أخذ به مفسـروا القانون المدني الفرنسـي عقب وضعه سنة 1804 و ذلك لمدة طويلة، و رجعـوا في تقريـر ذلك إلى أحكام المادتين 1382-1383، و اللتان تقضيان بأنه يجب أن تكون المسؤولية قائمة على أساس حصول تقصير أو خطأ من قبل المسؤول ، بحيث إذا لم يستطع

المضرور إقامة الدليل على حصول الخطأ من طرف المدعي عليه فلا يقضي للمضرور بتعويض ما[6].

إذن هل هذه الأحكام الواردة في المادتين (1382-1383) كافية لتقريرها في كل مسؤولية و من ثم يستلزم الرجوع إلى قواعدها العامة و تطبيقها في المسؤولية المدنية و بخاصة منها الناجمة عن حوادث السيارات ؟

و هل من العدل بأن نلقي في مثل هذه الحالة بعبء الإثبات على المضرور في حادث من حوادث السيارات و قد أخرجه الحادث عن وعيه وامتنع عليه عملا أن يتبين كيفية وقوع الحادث ؟

ترى من يكون أكثر وعيا و قدرة على تعليل ما وقع في مثل ذلك، هل الشخص المضرور أم السائق المسؤول عن قيادة السيارة المرتكبة للحادث الضار ؟.

و من يتحمل الأضرار إذا داست السيارة شخصا مارا دون أن يكون هناك خطأ بالمرة سواء من قبل مالك السيارة أو من قبل الشخص المار الذي هو أجنبي عن السيارة ؟.

ومن يتحمل الأضرار إذا داست السيارة شخصا مارا و استطاع مالكها أن ينفي عن نفسه الخطأ، سواء كان الخطأ قابلا لإثبات العكس، أو غير قابل لإثبات العكس؟

فمن يحمي المضرور و يعوضه عما أصاب نفسه و جسده من أضرار مادية و معنوية و كذا ذوي حقوقه ؟، أم أن في الأمر استثناء قد ورد على أحكام المادتين (1382-1383)[7] أي على المبدأ العام و بالتالي تحكم قواعد المسؤولية المدنية على حوادث السيارات قواعد قانونية أخرى ؟.

من أجل ذلك ظهرت الفكرة الثانية : و التي يرى أصحابها بأن المسؤولية المدنية و منها المسؤولية عن حوادث السيارات ، تقوم على أساس وقوع الضرر و لا لزوم في هذه الحالة إلى البحث عن إثبات الخطأ من طرف المضرور إزاء المدعي عليه حيث أن الضرر

---

[6] ـ ز هدى يكن، المسؤولية المدنية أو الأعمال غير المباحة، الطبعة الأولى، بدون سنة، منشورات المكتبة العصرية، صيدا بيروت، ص 236-237-246

[7] ـ الدكتور إبراهيم الدسوقي أبو الليل – الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات – دراسة الضمان المباشر و ضمان المؤمن و ضمان الدولة لأذى النفس في القانون الكويتي مقارنا بالفقه الإسلامي - الطبعة الأولى 1985، منشورات ذات السلاسل للطباعة و النشر الكويت – صفحة 5 و ما يليها .

كاف لكي يتحمل سائق السيارة أو مالكها المسؤولية و بالتالي الالتزام بالتعويض إزاء المضرور.

و عليه فهل أضحى هذا الاستثناء الوارد في الفقرة الأولى من المادة 1384 /1 [8] من القانون المدني الفرنسي على المبدأ العام الوارد في المادتين 1382-1383ق م ف[9] كافيا لتحقيق مصلحة المضرور إلى بلوغ حقه في التعويض عن الضرر الذي أصابه في حوادث السيارات في العصر الحاضر[3] ؟ أم أمسى هذا الاستثناء هو ذاته المبدأ العام في المسؤولية الناجمة عن حوادث السيارات و من ثم فلا يحقق الراحة للمضرور في سبيل بلوغه الحق في التعويض كاملا و دون عناء أو مشقة ؟.

هذا ما يجعلنا نبحث عن أساس آخر خاص لهذه المسؤولية، و عليه هل هذا الأساس المتفرع عن الضرر قد حقق مصلحة المضرور من تلك الحوادث الضارة؟ أم أصبح هو كذلك لا يتماشى و المسؤولية الناجمة عن حوادث السيارات، خاصة و وأن هذه المسؤولية ما برحت تتطور تطورا مستمرا، مواكبة في ذلك كل تطور يحدث في المجتمع، و هذا مع ازدياد عدد السيارات و أنواعها المختلفة مما نتج عنه ازدياد الحوادث ،و ما ينتج عن تلك الحوادث من أخطار و مضار و تكاليـــف بشرية و مالية و اقتصـــادية مكلفة، لذلك فلا يزال البحث مستمرا لدى كل من الفقه و القضاء و من ورائهما التشـــريع لإيجاد الحـــلول و السبل التي تسعف المضرور و تجبر بخاطره، و بذلك نكفل مصلحة المضرور في المجتمع، و مصلحة المجتمع حيث أن السيارة أداة خطرة و لكن لها فوائد جمة.

و لعل ذلك ما أسس للفكرة الثالثة لأن تبرز، في محاولة لأن يجمع بين الفكرتين السابقين و نادت بضرورة ازدواجية الأساس في المسؤولية المدنية عن فعل الأشياء غير الحية و بخاصة منها المسؤولية المدنية الناجمة على حوادث السيارات ، كأهم تطبيق لها،

---

[8] - و قد تضمنت كل من المواد (138 ق م ج ، 179 ق م س ،178 ق م م هذه الأحكام و التي لا تشترط على المضرور إثبات الخطأ في جانب المدعي عليه (صاحب السيارة) إنما المسؤولية هنا قائمة لمجرد تحقق الضرر بفعل السيارة ، و لا يستطيع المسؤول أن ينفي ذلك إلا بواسطة السبب الأجنبي ومن هنا فإنه يشترط في هذه المسؤولية وقوع الضرر من جراء فعل السيارة و تدخلها و ليس الخطأ كما سبق في المواد (124 ق م ج ، 164 ق م س ، 163 ق م م) و قد ارتبطت تلك الأحكام الواردة في المواد 138 ق م ج – 179 ق م س ، 178 ق م م و كذا المادة 1384/ 1 ق م ف المقابلة لهم بفكرة الحراسة و حتى أثارت عدة تساؤلات حول مفهومها و شروطها .

[9] - أصدر المشرع الجزائري قانونا خاصا بحوادث السيارات وذلك بمقتضى الأمر رقم 15/74و المتعلق بإلزامه التأمين على السيارة و بنظام التعويض عن الأضرار ، و المعدل و المتمم بالقانون رقم 31/88 الذي ينظم هذه المسؤولية و قد أسسها على فكرة الضمان بعيدا عن فكرة الخطأ و جعل مسؤولية حارس السيارة تقوم بمجرد تدخلها في الحادث و لا يمكن لحارس السيارة أن ينفي المسؤولية عنه حتى و لو كان ذلك بواسطة السبب الأجنبي باستثناء الدفع بخطأ السائق الضحية في حالات معينة و هذا على خلاف كل من المواد 138 م م ج 179 م سوري -178 م مصري الذي يمكن فيها لحارس السيارة أن ينفي عن نفسه ارتكاب سيارته للضرر بواسطة السبب الأجنبي .

وما يسند هذا الرأي الأخير هو الحالة التي يكون عليها وضع المضرور من جراء حادث السيارة ‘خاصة إذا عرفنا بأن البعض من مستعملي السيارات ، يتخذون الالتزام بضمان التعويض ، من طرف شركات التأمين المتعاقدين معها ودفعهم لها أقساط التأمين متضامنين فيما بينهم في ضمان التعويض للمضرور من حادث أي سيارة قد يحدث له ، و بذلك لا يعوض الحارس للسيارة المسؤول عن الحادث الضار بصفة فردية و شخصية ، و من ثم فتلك مدعاة لبعض السائقين الذين لا يحرصون على واجب الرقابة و الاستعمال و التسيير، و سلطة إصدار الأوامر لسياراتهم كما يقتضيها العقل و القانون و الحيطة و الحذر في قيادة السيارة . و نتيجة لذلك حدث في كثير من الأحيان بأن سببوا بواسطة سياراتهم أضرارا للآخرين وأول ما يتفوهون به (بأن شركة التامين هي المسؤولة عن تعويض المضرور) .و بالتالي فإن عدم اكتراثه بالمسؤولية المدنية الناجمة عن تدخل السيارة التي يقودها في إحداث الضرر بالغير ، و إلقائه بالمسؤولية على شركة التأمين ، باعتبارها قد تلقت الأقساط المؤمن بها على هذه السيارة ، و من باقي المؤمنين على سيارتهم ، و بالتالي فإنها في الأخير هي من تتولى الالتزام بضمان التعويض للمضرور (أي شركة التأمين).

و إذا كان الالتزام بضمان التعويض للمضرور يصلح كأساس لقيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ، إلا أنه يظل غير كاف و لا يحد من ظاهرة التهور في قيادة السيارات أو المركبات ، و استعمالها من قبل البعض الذين لا يحرسون على التزام الحذر و التبصر في قيادتهم لمركباتهم و من ثم مخالفة القوانين المتبعة في ذلك . و هذا ما يجعلنا نبحث على أساس يكون فيه هذا السائق مسؤولا مدنيا ، خاصة إذا قاد السيارة أو المركبة دون حذر منه أو تبصر . فلعلنا بذلك نقلل من ظاهرة كثرة حوادث السيارات في الجزائر ، و التي غالبا ما تنتج عن أخطاء في قيادة السيارة و استعمالها ، و ما ينجم عن ذلك من أضرار مست الفرد و مست المجتمع بشريا و اقتصاديا .

و حتى و إن كان ذلك الأساس كافيا في بعض الحالات لقيام المسؤولية على حوادث السيارات و ضرورة المناداة بالإبقاء عليه ، إلى أن هذا الأساس في الوقت الحالي أضحى غير كاف لأن تقوم المسؤولية المدنية على حوادث السيارات عليه فقط ، و من ثم حسب رأيي من خلال هذا البحث ، أن نبحث له على أساس آخر يسنده في قيام المسؤولية و لعل بذلك يقلل و لو نسبيا من ظاهرة حوادث السيارات الضارة في الجزائر . و خاصة و أن

المشروع الجزائري قد أخذ بآخر ما توصل إليه كل من الفقه و القضاء الفرنسيين في هذا الشأن سواء تعلق الأمر بالمادة 138 من القانون المدني الجزائري و المقابلة للمادة 1/1384 أو تعلق الأمر كذلك بالأمر رقم 15/74 المتمم و المعدل بموجب القانون 31/88 الذي كرس ما نادى به الفقه الفرنسي و المقابل له فيما بعد قانون 5 جويلية 1985 و المتعلق بالمسؤولية المدنية على حوادث السيارات في فرنسا .

غير أن القضاء الفرنسي في هذا الصدد و المكتشف للفقرة الأولى من المادة 1/1384 لم يبين الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية الناجمة عن تدخل السيارة في أحداث الضرر ، و كذا الحال عليه في المادة 138 بفقرتيها لم تبين كذلك أساس قيام هذه المسؤولية و لا أساس الإعفاء منها ، كما أن صدور الأمر المذكور لم يحسم بدوره في أساس يكون قاطعا تقوم عليه مثل هذه المسؤولية .

و لهذا السبب ، و غيره من الأسباب السابقة ما جعلني أبحث في هذا الموضوع (المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات) . قاصدا بذلك كفالة حق المضرور و حمايته من خطر حوادث السيارات ، بالرغم من أن لهذه الأخيرة من أهمية و ارتباط وثيق بالحياة العملية و اليومية للإنسان ، و الذي يحتمل أن يصاب بسببها في كل لحظة ، ما دام يتحرك راجلا في الطرقات و جنباتها ، وما دامت السيارة مقودة، أو غير مقودة كان هذا المضرور واقفا حين إيذائه، أو كان راكبا أو كان يسير على قدميه ،أو غير ذلك من الوضعيات التي يكون عليها المضرور حين إيذائه بسببها .

و على الرغم من أن للسيارة فوائد كثيرة تفوق الأضرار الناجمة عنها فكان لابد على المجتمع في سبيل رفاهيته الاقتصادية و الاجتماعية و غيرها، واجب يترتب على استعمال السيارة التي ينتج عنها ضررا للفرد أن يعــوض هذا المضرور، و يجبر بخاطــره المكســور و يسعــفه دون عناء أو مــشقة تثقل كاهله و ينسيه ما أصابه من ضرر أو لذوى حقوقه من بعده، و هذا في سبيل تضحيته مقابل استعمال هذه الوسيلة الضرورية ، و التي لا يستغنى عنها المجتمع. و لعل الأمر قد دق منذ أن ظهرت السيارة و ما نجم عنها من ضرر قد أصاب الفرد و ما ترتب عن ذلك من قيام للمسؤولية الناشــئة عنها، خضــعت هده المسؤولية إلى تطور دائم و مستمر ، راح خلالها كل من الفقه و القضاء الفرنسي بصفة

خاصة و هذا من قبل اكتشاف الفقرة الأولى من المادة 1/1384 ومن بعد اكتشافها. و ما حصل نتيجة لذلك من بروز عدة نظريات متباينة ، و أحكام قضائية مختلفة أرى ضرورة مناقشتها و مناقشة ما توصل إليه كل من الفقه و القضاء الجزائري في هذا المجال، مرورا بما ورد في النصوص القانونية بالنسبة للتشريع الجزائري و المتعلق بالمسؤولية الناجمة عن حوادث السيارات. و الغاية من كل ذلك حمايـــة حق الطـــرف الضعيف في هذه المسؤولية و هو المضرور و الأخذ بحقه سواء في سلامة جسمه أو في حقه المطلق في التعويض ومن هذا المنطلـــق لعلي أتوصـــل إلى رأي يتفـــق مع طبيعـــة قيـــام هذه المسؤولية و شروطها وكذا الحراسة المنوطة بالسيارة و شروطها على ضوء التساؤلات السابقة ضمن هذه المقدمة .

لذلك أرى لزاما في هذا البحث أن أتتبع ذلك التطور و تأصيل قيام هذه المسؤولية فيه و هذا على ضوء التطور الحاصل في كل من الفقه و القضاء حتى يمكننا التأسيس لهذه المسؤولية. و خاصة و أن القانون الجزائري قد أخضع مثل هذه المسؤولية على حوادث السيارات كأهم تطبيق للمسؤولية المدنية عن فعل الشيء غير الحي إلى نظامين مختلفين و هذا وفق أحكام المادة 138 في القانون المدني و كذلك وفق أحكام الأمر رقم 15/74 المعدل و المتمم بقانون 31/88 فأي من النظامين القانونيين يجب تطبيقه بالنسبة للقضاء الجزائري ، حيث قد وقع القضاء في حيرة من أمره في تطبيقه. لأي من النظامين في المسؤولية الناجمة عن حوادث السيارات سواء من حيث الأساس الذي تقوم عليه في كلا النظامين، كما سبق أن طرحنا السؤال ضمن هذه المقدمة، أو من حيث طبيعة الأضرار الناجمة عن حوادث السيارات و إلزامية التأمين منها، و ضرورة تقدير حساب التعويض عن الأضرار المختلفة للمضرور أو ذوي حقوقه منها، و كذا من حيث الإجراءات المتبعة في سبيل رفع الدعوى القضائية.

ثم ما وضعية المضرور أو ذوي حقوقه في حالة سقوط الحق في تغطية المؤمن أو صندوق ضمان السيارات في التكفل بمبلغ التعويض عن الضرر الناجم عن تدخل سيارة المسؤول عن الضرر؟.

و هل للمؤمن أو صندوق ضمان السيارات الحق في الرجوع على المسؤول عن الحادث بما كان قد دفعه من تعويض إلى المضرور أو ذوي حقوقه ؟.

من أجل ذلك كله قسمت البحث إلى ثلاثة أبواب و يحتوي كل باب على ثلاثة فصول، حيث يتضمن الباب الأول ، أساس المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات وفقا لكل من النظرية الشخصية (الفصل الأول) و النظرية الموضوعية (الفصل الثاني) بالإضافة إلى مراحل تطور هذه المسؤولية في الجزائر (الفصل الثالث)

كما يتعلق الباب الثاني، بالمسؤول عن تدخل عن تدخل السيارة في الحادث ويتضمن المقصود بحراسة السيارة (الفصل الأول) و تدخلها في الحادث (الفصل الثاني) ثم التأمين الإلزامي من المسؤولية الناجمة عنها (الفصل الثالث)

و تعرضت في الباب الثالث و الأخير ، إلى الأضرار التي يغطيها التأمين ، و كيفية التعويض عنها. و تتضمن الأضرار المتعلقة بالمضرور، و ما ينجم عنها من أضرار مرتدة بالنسبة له أو ذوي حقوقه (الفصل الأول). ثم إلى التعويض عنها من قبل المؤمن و كيفية ذلك (الفصل الثاني) و إلى التعويض عنها من قبل صندوق ضمان السيارات (الفصل الثالث).

الباب الأول

أساس المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات

إن المسؤولية عن حوادث السيارات لم تأت كطفرة واحدة منذ أمد بعيد، إنما حدثت بفعل التطورات التي حصلت و ما تزال تحصل في المجتمع، فصاحبت هذه المسؤولية ذلك التطور جنبا إلى جنب، و ما صاحب هذه المسؤولية من تطور في التأسيس ما لبثـــت أن قامت عليه ، ومن ثم فإن هذه الأسس منذ ظهور الســـيارة و ما نجم عنها من حوادث أضرت بالغير أو الفرد ، قد تباينت و اختلفت حوله الآراء، سواء تعلق الأمر بالآراء الفقهية المختلفة هي أيضا فيما بينها ، أم تعلق الأمر بالأحكام و القرارات القضائية المتباينة فيما بينها حول ذلك الأساس.

و عليه فإن أساس هذه المسؤولية المترتبة عن حوادث السيارات في عصرنا لم تكن لتوجد لولا ذلك التأسيس الذي صاحب المسؤولية المذكورة في تطورها و ذلك منذ القضية الشهيرة و المتعلقة بحادث السيارة التي دهست الطفلة جان دير Jean d'heur ، و ما قبلها بسنين حين بدأت الثورة الصناعية في أوربا تتطور و صدور القانون المدني الفرنسي سنة 1804 ومن ذلك الحين بدأت البوادر الأولى للتشريعات تظهر و تتطور مع تطور هذه المسؤولية الناجمة عن مثل تلك الحوادث.

و كان لكل من الفقه و القضـــاء دورا في تطـــور هذه المســـؤولية و أساسها، و لذلك يمكن أن نؤسس لقيامها ابتداء من هذه الفترة التي ظهرت فيها السيارة كآلة خطرة قد تلحق بالشخص ضررا يصيب جسمه، و بالتالي ضرورة البحث لها عن أساس سليم تقوم عليه هذه المسؤولية حماية لهؤلاء المتضررين بواسطتها.

وللوصول إلى هذه الغاية اختـــرت أن أبدأ من حيث بدأ كل من الفقـــه و القضاء يبحثان عن الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية عن حوادث السيارات و هذا حماية للمضرور بسببها إذ منذ ظهور السيارة و بداية ازدياد حوادثها و ما سببته هذه الحوادث من أضرار نفسية و جسمية بالنسبة للغير. خاصة و أن التشريع لم يكن قد تعرض إلى مثل هذه الحوادث، و لم يكن قد أفرد لها قاعدة قانونية خاصة بها، من هنا بدأ البحث عن إيجاد هذه

العلاقة القانونية الخاصة بين المسؤول عن حادث السيارة و بين المضرور، عساها تكفل لهذا الأخير الحق في التعويـــض، و تولى كل من الفـــقه و القضـــاء على عاتقـــه ذلك، و توصلا عبر مراحل طويلة إلى أن قائد السيارة أو حارسها يكون مسؤولا عن الأضرار التي تحدثها سيارته بالغير، و لكن لماذا حارس السيارة يكون مسؤولا عما أحدثته سيارته من ضرر إزاء الغير؟.

إن ذلك مرده الأساس الذي قامت عليه المسؤولية، فماذا يعني هذا الأساس في المسؤولية المدنية المترتبة على حوادث السيارات ؟.

إن أساس المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات و غيرها، هو السبب الذي من أجله ألزم القانون محدث الضرر بأن يعوض المضرور[10]، غير أن القانون لم يكن قد تعرض إلى ذلك الأساس مع بداية وضعه إلى أن أفصح عنه في الوقت الحالي، غير أن هذا لم يأت طفرة واحدة، بل مر عبر فترات طويلة ترك فيها الأمر للفقه و القضاء، و خاصة و أن التشريع في المادة (1/1384 ق م ف) قد ورد غامضا فيما يخص هذه المسؤولية فخلق بذلك تباينا في وجهات نظر الفقهاء، و أوجد الخلاف الشديد فيما بينهم[11]. مما دفع القضاء إلى أن يطبق الفقرة الأولى من المادة (1/1384) تطبيقا يساير به التطور الذي حصل عبر تلك الحقبة مساعدة منه في توفير الأمن للمضرورين، حتى غدا التدخل من طرف القضاء يحتل المكانة البارزة بين قواعد المسؤولية المدنية، و سد بذلك القضاء الثغرة التي تركها المشرع عند وضعه للقانون الصادر في فرنسا سنة 1804.

غير أن الأحكام القضائية أيضا قد تباينت فيما بينها حول أساس هذه المسؤولية، و من ثم فقد عرف التأسيس لنظام المسؤولية عن حوادث السيارات في العصر الحديث عدة تطورات هامة خاصة في العصر المعاصر، و لذلك يمكنني إرجاع هذه المسؤولية إلى مراحل تطورها الأولى كما بدأها الفقه و القضاء وصولا بها إلى مرحلتها الحالية، حتى

---

[10] - إن المادة 1/1384 ق م ف المقابلة للمادة 138 م ج و المادة 179 م سوري، لم تبين بوضوح أساس المسؤولية عن الأشياء غير الحية ، و لكنها عينت الشخص المسؤول ، و قررت أن كل من تولى حراسة شيء و كانت له قدرة الاستعمال و التسيير و الرقابة ، كما بينت لقيام المسؤولية أنه يشترط وقوع الضرر، ثم نصت على وسائل الدفع لهذه المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي .

[11] - غير أن الفقه في ذلك انقسم إلى اتجاهين رئيسيين و تعلق كل اتجاه بما يرى من أساس تقوم عليه هذه المسؤولية حيث يرى أصحاب النظرية الشخصية بأن المسؤولية تقوم على أساس ثبوت الخطأ في جانب حارس الشيء الغير الحي أو مالكه ، إذ أن الضرر الذي أحدثته السيارة مثلا غير كاف لأن يتحمل حارسها المسؤولية و بالتالي التعويض.

كما يرى جانب آخر من الفقه بأن المسؤولية تقام على أساس وقوع الضرر المتسببة فيه السيارة و لا داعي حينئذ في البحث عن إثبات الخطأ حيث أن الضرر كاف ليتحمل الحارس لهذه السيارة المسؤولية و بالتالي الالتزام بالتعويض إزاء المضرور.

أنظر في ذلك : الدكتور ابراهيم الدسوقي – المرجع السابق ، الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات ، صفحة 5 و ما يليها .

يتجلى لنا تأصيلها، ومن ثم التمييز بين مراحلها المختلفة، و بالتالي طرح التساؤل حول نظام قانوني يكون فيه الإنصاف و العدل في حماية المضرور، و بيان حقــه في التعويــض، دونما الزيـــادة في تعبه و إرهـــاقه و بالتالي البحث على ضرورة وجود نظام قانوني تقوم عليه المسؤولية المترتبة على حـــوادث الســـيارات[12]، و هذا ما خصـــصت له فصـــلين ، بحث فيه كل من الفقـــه و القضاء على أساس قيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ، و لكل فريق من هؤلاء أراء مختلفة عن الآخر، سواء تعلق الأمر فيما بين الفقه و القضاء ، أو فيما بين الآراء الفقهية المختلفة، أو فيما بين الأحكام القضائية المتباينة أيضا و يمكن جمع أو تلخيص تلك الآراء أو الأحكام في نظريتين متباينتين أيضا هما :

ـ **أولا :** النظرية الشخصية و قوامها الخطأ كأساس لقيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات .

ـ **ثانيا :** النظرية الموضوعية وقوامها الضرر كأساس لقيام المسؤولية عن حوادث السيارات .

[12] ـ إن الفقه و القضاء قد تعاونا على إيجاد صيغ لقيام هذه المسؤولية ، و تلقاها التشريع فيما بعد و أظهرها في نظام تعويض جديد إلى جانب المسؤولية كما سنرى لاحقا .

الفصل الأول

أساس المسؤولية المدنية وفق النظرية الشخصية

لقد تم الانفصال ما بين المسؤولية المدنية و المسؤولية الجنائية غداة وضع نظرية عامة للمسؤولية المدنية، و قوامها الخطأ ، و هذا في التقنين المدني الفرنسي الصادر سنة 1804، و كان لهذه النظرية العامة مبادئ وضعت ضمن ظروف إيديولوجية رأسمالية فردية متحكمة في جميع دروب الحياة آن ذاك، و هذا ما أوحت به الثورة الفرنسية غداة حدوثها، و من ضمن هذه المبادئ تقديس الحريات الفردية حيث أن الفرد كان يمثل مركز الدائرة بالنسبة لباقي الجماعة في المجتمع، و بالتالي مصلحته هنا تطغى على مصلحة الجماعة، و ما هذا الفرد بهذا المجتمع، إلا الفرد الرأسمالي المتحكم في الاقتصاد و الصنـــاعة و جميع دواليـــب الإنتـــاج و أدواتها، سواء كانت هذه الأدوات فلاحيه أو صناعية أو غيرها، و التي كانت بحوزة هذا الفرد الرأسمالي بصفته مالكا لها أو حارسا لها، و هذا لاستغلالها في منفعته.

غير أن هذه الأداة غالبا ما كان يديرها عامل فيحدث أن تسبب له أضرارا، ثم مع ظهور السيارة التي يقودها صاحبها فيحدث أن تسبب للمارة أو الغير أضرارا أيضا، فكان إذن على المضرور في كل الأحوال أن يطالب بحقه في الحصول على التعويض نتيجة الضرر الذي أصابه بفعل ذلك لكن على أي أساس يمكنه المطالبة بذلك ؟ و هذا ما أتناوله في المبحث التالي :

المبحث الأول

نظرية الخطأ المفترض

قد ساد هذه النظرية فكرتان ، الفكرة الأولى و توجب على المضرور إثبات الخطأ في جانب المدعى عليه ، و كان المضرور في غالب الأحيان لا يستطيع إثبات ذلك، مما نتج عنه إجحاف في حقه .ثم تلتها الفكرة الثانية و التي يفترض فيها الخطأ في جانب المدعى عليه و لهذا الأخير في هذه الحالة أن ينفي عنه الخطأ بكافة الطرق .

و لذلك أتعرض إلى هاتين الفكرتين في المطلبين التاليين :

المطلب الأول

إثبات الخطأ في جانب المدعى عليه

في ظل المعطيات السابقة و غيرها راح المشرع الفرنسي فوضع قاعدة عامة تقوم عليها المســؤولية التقصــيرية في المادتين 1382–1383 ق م ف و تشمل هذه القاعدة جميع أنواع الأفعال الضارة دون أن ينص على كل نوع منها بنص خاص و مستقل ، و بذلك فقد أقام هذا القانون في بداية عهده كل أنواع المسؤولية التقصيرية على أساس الخطأ الواجب الإثبات[13]، و من ثم فقد رجح المشرع الفرنسي مصلحة المتسبب في الضرر على مصلحة المضرور، إلا إذا كان المتسبب في الضرر متعمدا و عليه فإن المدعي (المضرور) أن يثبت الخطأ في جانب المتسبب في الضرر و هو المدعي عليه (المسؤول) .حتى يمكنه الحصول على حقه في التعويض لما أصابه من ضرر، و هذا انسجاما مع الإيديولوجية الليبرالية التي كانت سائدة، و ذلك بغية السماح لها و تشجيعها على تطوير المبادرات الفردية دون تثبيط للهمم و العزائم، ومن ثم جعل الخطأ كأساس لهذه المسؤولية و مما لا شك فيه أن فكرة هذا الأساس تتنافى و فكرة التضامن الاجتماعي، و فكرة الإنصاف و العدل أيضا في حق المضرور[14]. و هكذا فقد ظل الفكر القانوني في هذا العهد يدعو إلى ضرورة

---

[13] - و قد أشارت إلى ذلك المواد 1383-1384-1385-1386 من القانون المدني الفرنسي كما أشارت إلى ذلك 124-140 ق م ج و المواد 164-179 ق م س "إلى فكرة الخطأ باعتباره هو قوام المسؤولية التقصيرية سواء كان هذا الخطأ و اجب لإثبات أو كان مفترضا ... و بذلك نص القانون الفرنسي الحديث على 05 مواد فقط تنص في مجملها على المسؤولية المدنية القائمة على أساس الخطأ و لم يكن المشرع الفرنسي تدور الحاجة إلى التطور حين وضعه للقانون 1804، ثم الحاجة بصراحة لم تكن تدعو إلى أكثر من ذلك، غير أن المسؤولية المدنية تسيير جنبا إلى جنب مع التطورات المختلفة التي تحدث في المجتمع و تلك سمة التطور.

[14] - و لعل ذلك راجع إلى أن السيارة كانت نادرة الاستعمال و قليلة الانتشار فلم يدر بذهن المشرع الفرنسي وقتئذ أن هناك مسؤولية مدنية تترتب عن الأضرار التي تحدثها السيارة أو غيرها من الآلات المستحدثة الأخرى.

إثبات الخطأ في جانب المدعي عليه على عاتق المدعي المضرور. كما أن كلا من الفقه و القضاء مع مطلع القرن التاسع عشر (19) قد أقام المسؤولية المدنية على أساس الخطأ الواجب الإثبات طبقا للقواعد العامة الواردة في المادتين المذكورتين. (1382-1383) إذ تنصان بأن الإنسان كما يسأل عن فعله الشخصي فإنه يسأل أيضا عن الأضرار التي يحدثها الشيء غير الحي الذي يكون تحت رعايته، لأنه قد ارتكب خطأ في اتخاذ التدابير الكفيلة بمنع الشيء من أن يوقع ضرر بالغير، و هذا الخطأ ليس إلا خطأ شخصيا يجب على المضرور أن يقوم بإثباته، و ظلت المسؤولية عن فعل الشيء غير الحي تقوم على هذا الأساس ، بل وقد طبق القضاء ذلك لردح طويل من الزمن ، و مرد ذلك كما سبق أن القانـــون المدني الفرنسي لم يتعـــرض إلى أساس قيام هذه المسؤولية بنص واضح و صريح و خاص بها[15].

و هكذا ظلت الفكرة غامضة في نص المادة 1/1384 ق م ف و لم ينتبه إلى نص الفقرة الأولى منها : " إذ لم يكن يراد منها سوى الأخبار بما هو وارد في الفقرات التالية لها من نفس المادة، و كذلك ما هو وارد في المادتين التاليتين لها (1385-1386)، ومن تم ظلت الأضرار التي تحدثها الأشياء غير الحي خاضعة للقواعد العامة المنصوص عليها في المادتين (1382-1383)[16] و ظل القضاء ملتزما بذلك و مطالبا المضرور بأن يثبت الخطأ في جانب المتسبب في الضرر الذي لحق به حتى يتمكن من الحصول على حقه في التعويض.و ذلك ما جعل المضرور يواجه الصعاب . من أجل إيجاد الدليل على خطأ المدعي عليه، إذ ليس سهلا أن يصل المضرور إلى إقامة الدليل على ذلك بل أنه في كثير من الحالات قد يكون الوصول إلى ذلك من باب طرق المستحيل ، كما قد توجد حالات أخرى لا يرجع فيها الضرر إلى الخطأ، خاصة بعد التقدم و التطور الذي حصل في اختراع الآلات، و وسائل النقل الذي توسع الناس في استخدامها و استعمالها، وما ترتب عن ذلك من ازدياد للحوادث الضارة بصورة مستمرة و مطردة، فكان أن تحمل المضرور وحده

---

[15] ـ و لعل ذلك راجع إلى أن الآلات الميكانيكية أو الكهربائية و غيرها كالسيارات كانت نادرة الاستعمال و قليلة الانتشار فلم يدر نجلد المشرع الفرنسي وقتئذ أن هناك مسؤولية مدنية تترتب عن الأضرار التي تحدثها السيارة أو غيرها من الآلات المستحدثة فيما بعد.

[16] ـ خاصة مع بداية ظهور دعاوى التعويض عن الأضرار الناجمة عن استعمال السيارات ، إذ كان من الطبيعي أن تطبق على مثل تلك الدعاوى القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية ، حيث لم تكن قواعد المسؤولية المدنية عن فعل الأشياء غير الحي قد ظهرت بعد .
و كانت المحاكم حينها تشترط من المضرور إثبات الخطأ لا مكان تقرير صاحب السيارة ، و كان هذا الاتجاه هو السائد في المحاكم الفرنسية بصورة عامة أنظر مثلا : حكم محكمة رآن Roaen بتاريخ 02 أفريل 1898 – د اللوز 1899 -2- 295.
كما أن هذا الاتجاه قد أيدته بصورة عامة محكمة النقض الفرنسية بحكم لها في 1911/03/22 – داللوز 1911 – 1911-1- 355.
أنظر د- إبراهيم الدسوقي – المرجع السابق – الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات .... صفحة 290.

تبعة و أخطار هذه الوسائل في حين ينـــعم صاحبـــها بالنعم و الفوائد منها[17]، و هذا ما يعد ظـــلما و إجحافا في حق المضرور المصاب في نفسه و جسمه ، من أجل ذلك هب كل من الفقه و القضاء للبحث على أساس جديد للمسؤولية عن فعل الشيء غير الحي، يحاولون فيه إنصاف المضرور و تخفيف عبء إثبات الخطأ عليه في جانب المدعي عليه و خاصة بعد التطور الذي حصل في صناعة السيارات و ما تسببه هذه الأخيرة من حوادث. و هكذا و في غياب النصوص القانونية التي تحمي المضرور و تيسر له الحق في المطالبة بالتعويض، ابتدأ كل من الفقه و القضاء يفكران من أجل إيجاد حلول عملية لإنصاف المضرور و من هذه الحلول. دعوتهم إلى افتراض الخطأ في جانب المسؤول عن الضرر . و بالتالي إعفاء المضرور من إثبات الخطأ في جانب المدعى عليه ، و هذا ما يتضمنه المطلب التالي :

المطلب الثاني

افتراض الخطأ في جانب المسؤول

[17] ـ الدكتور إبراهيم الدسوقي،مقال النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، في القانون الكويتي و القانون المقارن،مجلة الحقوق و الشريعة ، العدد الأول السنة الثانية يناير 1978 كلية الحقوق و الشريعة جامعة الكويت ص286، 287 .

حين فشلت الوسائل السابقة[18] التي التجأ إليها كل من الفقه و القضاء بغية التخفيف عن المضرور عبء إثبات الخطأ في جانب المسؤول عن الضرر، راح القضاء و بمساعدة من الفقه يبحثان عن نموذج جديد تقوم عليه المسؤولية الناجمة عن فعل الشيء غير الحي، و هذا حماية للمضرور و إنصافه، و خاصة لما كثرت الحوادث بسبب السيارات، و بدأت الدعاوى ترفع أمام القضاء للمطالبة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن استعمال السيارة و بدأ معها الاجتهاد القضائي في محاولة منه لإيجاد قاعدة خاصة تقام عليها هذه المسؤولية[19] ، بعيدا عن القواعد العامة التي تقام عليها المسؤولية على وجوب إثبات الخطأ، و هكذا رأت بعض

---

[18] ـ و من هذه التدابير التي التجأ إليها القضاء الفرنسي التقرير في بعض الواجبات القانونية مقتضاها أن يستعمل بعض الأشياء الخطرة التي عليه أن تحدث أضرارا أن يتخذ جانبا من الحيطة و الحذر لكي يحول دون فعل الشيء غير الحي و الضرر ، و إلا كان الشخص مالك الشيء أو حارسه مسؤولا عما يحدثه ذلك الشيء من فعل يسبب به ضررا للغير و رفض القضاء بالتسليم بعجز رب العمل على تلافي الخطر ، غير أن هذه الوسيلة قد وجهت لها انتقادات منها : أنها غير كافية لأنها لا تعفي المضرور من إثبات أن المدعي عليه لم يقم بالاحتياطات اللازمة ، أو أنه قصر في واجباته و هو أمر عسير على المدعي، بمعنى أن عبء إثبات الخطأ ما يزال يثقل عاتق المضرور هذا من جهة و من جهة أخرى فإن تقدير القاضي للواجبات القانونية ليس له معيار واحد ثابت، بل يختلف تقدير تلك الواجبات من قاض لآخر، لذلك رأى بعض الفقه و القضاء بضرورة الأخذ بقرائن الحال لإثبات خطأ المسؤول، و ذلك باعتبار أن بعض الحوادث تحمل في ذاتها دليل خطأ المسؤول، كسقوط أحد الركاب من باب سيارة النقل العام، أو اصطدام سيارتين، و هذه القرائن يعود تقديرها إلى قاضي الموضوع و ليس للمحكمة العليا التي تراقب مدى صحة تطبيق القانون تطبيقا سليما على ذلك مما يجعل المتقاضون لا يطمئنون إلى ذلك أنظر في ذلك.

ـ د/ محمود جلال حمزة، المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري ، رسالة دكتوراه دولة في الحقوق 1981 كلية الحقوق جامعة الجزائر ص 99/98

د/ علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري ، المسؤولية عن فعل الغير ، المسؤولية عن فعل الأشياء ، التعويض ، بدون ذكر الطبعة 1984 ديوان المطبوعات الجامعية ص86 .

ـ كما ابتكر القضاء مع بعض الفقه وسيلة أخرى تتعلق بإنشاء التزامات في بعض العقود و رأيا التوسع فيها و منها عقد النقل و العمل و رأي القضاء أن على الناقل عندما ينقل الركاب أن يلتزم على إيصالهم سالمين، و عليه فإن المسافر إذا ما أصيب بضرر بواسطة المركبة أثناء السفر فإنه غير ملزم بإثبات الخطأ في جانب الناقل (المسؤول) إنما عليه أن يثبت الضرر الذي أصابه و أن سلامته قد تعرضت للأذى و ما على المسؤول في هذه الحالة إلى أن يلتزم بالتعويض إزاء المسافر المتضرر إلا إذا استطاع المسؤول عن الضرر في هذه الحالة نفي المسؤولية بواسطة السبب الأجنبي غير أن هذه النظرية لم تكن هي كافية أيضا لأنها لا تشمل إلا المتعاقدين، ومن ثم فلا تساعد المضرورين غير المتعاقدين و هم كثيرين في الحوادث التي تحدثها السيارات للمارة، ثم أن هذه النظرية قد فقدت أهميتها العملية نهائيا عندما تدخل المشرع و أصدر القانون الخاص بحوادث العمل و بذلك جعل رب العمل مسؤولا عن الضرر الذي يقع على العامل بسبب عمله دون النظر إلى وقوع الخطأ أو عدم وقوعه.

ـ كما أن الأحكام القضائية قد توسعت في مدلول المادة 1386 من القانون المدني الفرنسي و المقابلة للمادة 140 من القانون المدني الجزائري و رأى القضاء أن مدلولها لا يقتصر على الأضرار الناشئة عن تقدم البناء فقط، بل يشمل أيضا الأضرار الناجمة عن الأشياء غير الحية بصورة عامة، و أن ما ورد في المادة المذكورة إنما ورد على سبيل المثال، و أن ما ورد فيها بشأن ما يحدثه البناء لم يرد على سبيل التخصيص ،، ومن ثم فالآلات الميكانيكية و المركبات أو غيرها تدخل ضمن النطاق و هي أشد خطرا و أذية من الحيوان أو البناء (1385- 1386 ق م ف) (139-140ق م ج-177-178 ق م س) و قد طبق القضاء هذه المادة في مثل هذه الأحوال ، و ألزم المضرور في ذلك أن يقيم الدليل الذي تتطلبه المادة 1386 من القانون المدني الفرنسي من عيب في التشييد و نقص في الصيانة.

غير أن هذه الوسيلة قد انتقدت أيضا من قبل الفقه الذي رأى فيها أن نص المادة 1386 جاء صريحا من حيث مدلولها التي قصدت به من أن المسؤولية تترتب هنا عن تهدم البناء وحده، ومن ثم فلا تتحدث عن الآلات الميكانيكية الخطرة و غير الخطرة، و حتى وأن فرضنا جدلا بذلك فإن إثبات العيب في الصيانة أو في التشييد من قبل المضرور ليس سهلا عليه بل في غالب الأحيان لا يتوصل إلى ذلك، و هكذا فإن كل ما سبق من تدبيرات قضائية التي كان القصد منها حماية المضرور و التخفيف عنه، لم تراوح مكانها فظل المضرور في هذه الفترة ملزما بأن يثبت الخطأ في جانب المسؤول ومن هنا لم يخفف عن المضرور شيئا بالرغم من البحث في الفقه و القضاء على ذلك إلا فيما سنرى بعد هذه الفترة.

أنظر: د/ محمود جلال حمزة المرجع السابق ، ص 99-105.

د / علي علي سليمان المرجع السابق، ص 86-87.

[19] ـ انتبه القضاء من الفقرة الأولى للمادة 1/1384 ق.م.ف و التي تنص في آخرها "... أو الأشياء التي تكون تحت حراسته".

« Ou des choses que l’on a sous garde ».

و حيث لم تكن لهذه العبارة قيمة قانونية تصل إلى درجة القاعدة الخاصة إلى أن اكتشفت في بلجيكا من طرف وكيل النيابة « Faider » "فيدر"، الذي رأى بأن الفقرة الأولى من المادة المذكورة تنص على المسؤولية عن فعل الشيء ... و انتهى إلى القول بأن الحارس للشيء يكون مسؤولا مسؤولية مفترضة عن الأضرار التي تحدثها الأشياء التي تحت حراسته حتى يثبت أنه لم يخطئ".

غير أن كلا من محكمة استئناف بروكسل و محكمة النقض البلجيكية في حكم لها بتاريخ 1879/05/18 قد رفضتا هذا الرأي الجديد الذي نادى به "فيدر Faider" و أبقيتا على تطبيق النص الوارد في المادة 1382 ق.م.ف، بالرغم من تأييد الفقه لرأي Faider، و ظل القضاء البلجيكي يرفض هذا الرأي إلى ما قبل نهاية القرن 19.

لمزيد من التوضيح أ نظر:

ـ د/ محمود جلال حمزة، المرجع السابق، ص 105 – 106.

ـ د/ علي علي سليمان، المرجع السابق، ص 90 و ما يليها.

الأحكام بأن السيارة هي أصلا شيئا غير حي، و بذلك ظهرت محاولات مبكرة لتطبيق المادة 1/1384 ق م ف على الحوادث الناجمة عن استعمال السيارة و مقتضى ذلك إعفاء المضرور من إثبات خطأ السائق[20] . و صدرت بذلك أحكام أخذت بافتراض الخطأ في جانب حارس السيارة، غير أن المحاكم في أول مراحل هذا التطبيق كانت قد قررت بأن المادة 1/1384 ق.م.ف يمكن أن تطبق على حوادث السيارات، إلا إذا كان الحادث قد وقع من السيارة و هي في حالة سكون أي في حالة عدم قيادتها من طرف صاحبها أو سائقها، إما إن كانت السيارة متحركة أي هي مقادة من طرف قائدها فإن المادة 1382 ق.م.ف هي التي تطبق في مثل هذه الحالة و بالتالي إخضاعها إلى القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية.

إذ أن المادة 1/1384 بمقتضى الأحكام القضائية الصادرة إنما تقرر المسؤولية عن فعل الشيء غير الحي، و المسؤولية عن فعل الشيء غير الحي يفترض أساسا لتطبيقها إن الشيء غير الحي قد تدخل فعلا في أحداث الضرر، و بعيدا عن تدخل الإنسان أي في هذه الحالة تكون السيارة متوقفة، فإن كانت كذلك و أحدثت ضررا فإن المادة 1/1384 هي التي تطبق على تلك الحالة.

أما إن كانت السيارة التي وقع منها الحادث في حالة الحركة من طرف سائقها فإن السبب في هذا الحادث هو سائق السيارة و بالتالي فإن الفعل هنا يكون فعل السائق و ليس فعل السيارة، ومن ثم يجب إخضاع مثل هذه الحالات إلى تطبيق المادة 1382 و عليه يجب استبعاد المادة 1/1384 من تطبيقها على تلك الحالات و قد صدرت أحكاما عديدة في هذا الشأن ما بين فترة 1906–1914 [21].

و عليه فإن أخذنا بنظرية الفعل الذاتي للسيارة في المسؤولية الناشئة عنها نجد أن معظم الحوادث الناجمة عن السيارات كانت تخضع للمادة 1382 و ليس للمادة 1/1384 إذ أن معظم هذه الحوادث كانت تقع من السيارة و هي في حالة حركة من قائدها.

---

[20] ـ د. إبراهيم الدسوقي –المرجع السابق الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات ،ص 291 .

[21] ـ أصدرت محكمة Orléans حكما بتاريخ : 1909/02/25 رفضت فيه صراحة تطبيق المادة 1/1384 على حوادث السيارات داللوز 1911 -2- 207- لمزيد من الإيضاح أنظر د. إبراهيم الدسوقي – المرجع السابق ص 291.
و قد أيدت هذا الحكم كل من غالبية محاكم الاستئناف ، كما أيدت محكمة النقض الفرنسية نظرية محاكم الاستئناف بحكمها الصادر في 22 مارس 1911 – د اللوز 1911 -1- 255 . د . إبراهيم الدسوقي – المرجع السابق ص 291.

و قد انتقد هذا الوضع بمنطق أن الحاجة التي تقررها المادة 1/1384 تظهر أكثر و بإلحاح في حالة استعمـــال السيارة و قيادتها، حيث تظهر خطورتها و تكثر حوادثها و تتفاقم جسامة أضرارها و هي متحركة أكثر مما هي في حالة سكون فكان يمكن أن يكون العكس هو الأقرب إلى المنطق حسب مفهوم التطور الذي حدث آن ذاك[22].

غير أنه ظهر اتجاه آخر في القضاء أخذ بتعميم المادة 1/1384 على حوادث السيارات، و لم يفرق في المسؤولية عن حوادث السيارات بين إن كانت السيارة مقادة، أو غير مقادة، فالأمر سيان في تطبيق المادة 1/1384[23] و إن كان غالبية المفسرين قد رأوا بأن هذا الرأي قد خالف أحكام محكمة النقض الفرنسية في قضائها السابق في التفرقة بين فعل الشخص و فعل السيارة[24]، غير أن من الشراح من تشكك في صحة ذلك، و ذهب إلى القول بأن الحكم المذكور لم يطبق المادة 1/1384 بمناسبة حوادث السيارات، و بالتالي فهو لا يتضمن أي تغيير عن القضاء السابق.

و هكذا انقسم القضاء في تلك الفترة ، فصدرت بعض الأحكام تأخذ بتعميم المادة 1/1384 على جميع الحوادث التي تحدثها السيارات بلا تفرقة سواء كانت السيارة مقادة أم غير ذلك، كما صدرت بعض الأحكام أيضا لا تأخذ بتعمـــيم المادة 1/1384 إنما ترى ضـــرورة التفرقة بين الســـيارة المقـــادة و غير المـــقادة و بالتالي استمرت على قضائها التقليدي.

غير أن هذا الخلاف لم يدم طويلا، و حسم الأمر أخيرا لصالح تعميم المادة 1/1384 على حوادث السيارات سواء كانت السيارة متحـــركة أو ساكنة[25] ، و أقامت المسؤولية فيها على أساس افتـــراض الخطأ، و قد قضى القضاء بهذا الأساس في أحكامه منذ اكتشاف الفقرة الأولى من المادة 1/1384 [26] و ما صاحب ذلك من تطور في القضاء الفرنسي غير

---

[22] ـ د. إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص 292.

[23] ـ د. إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص 294.

[24] ـ من هؤلاء الشراح ، جسران- د اللوز 1925-2-105 ، روبير ، د. اللوز 1925-1-5 أنظر في ذلك المرجع السابق – . الدكتور إبراهيم الدسوقي أبو الليل صفحة 294 .

[25] ـ حكم بسييه الصادر عن محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1924/07/29 – سيريه 1924-1-321 د اللوز 1924 -1- تعليق روبير ، جازيت دي بالي 1924-2-385

و تتخلص وقائع هذه القضية بوقوع حادث سيارة نتج عنه أصابه سيدة بأضرار ، و تدعى " بسييه " وقد برأ الحكم السائق من الخطأ ، فقرر الحكم الصادر من محكمة باريس أن الحادث لا يمكن أن يكون راجعا لسوء حالة السيارة ، و بالتالي فلا يوجد خطأ على كاهل مالك السيارة ، الأمر الذي يهدم قرنية الخطأ الذي تقع عليه – حسب التغير الذي كان سائدا للمادة 1/1384 وقت الحكم و قد رفضت محكمة باريس دعوى السيدة " بسييه " بحجة أنها لم تثبت أن الحادث يرجع إلى سوء حالة السيارة ، و لكن محكمة النقض نقضت هذا الحكم لمخالفته المادة 1/1384 و ذلك في حكمها الصادر في 29-07-1924.أنظر د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل المرجع السابق الملتزم بتعويض الضرر عن حوادث السيارات ص 294.

[26] ـ أنظر هامش الصفحة رقم 21 من البحث أي انتباه القضاء إلى الفقرة الأولى من المادة 1/1384

أن القضاء الفرنسي قد ظل مترددا[27] في شأن افتراض الخطأ بين اعتباره قرينة بسيطة تسمح للحارس بأن يدفع عن نفسه المسؤولية و ذلك بإثبات أنه لم يخطئ ، أي أنها قرينة قابلة لإثبات العكس، و بين اعتبارها قرينة قاطعة لا تقبل إثبات العكس، بمعنى أنها لا تسمح للحارس بأن يدفع عن نفسه المسؤولية إلا بواسطة السبب الأجنبـــي، و هكذا استـــقر القضاء الفرنـــسي بعد تاريخ 1914 على هذا الرأي الأخير مستعـــملا عبارة افتـــراض الخطـــأ و ذلك حتـــى سنة 1930، و خلال هذه الفترة وجه الفقه كثيرا من الانتقادات[28] إلى

وكان ذلك بمناسبة دعوى رفعت أمام محكمة بروكسل بسبب انفجار مرجل في مصنع تملكه شركة تسمى Société Linière de Stgilles أدى إلى قتل 12 عاملا و جرح 10 عمال آخرين و ذلك في سنة 1870 ، و رافع في هذه الدعوى وكيل النيابة " Faider " و اقترح لأول مرة أي في سنة 1871 تطبيق الفقرة الأولى من المادة 1/1384، باعتبارها تنص على المسؤولية عن فعل الشيء غير الحي و يفترض خطأ لا يدحض إلا بإثبات العكس، و هكذا أصدرت المحكمة الابتدائية ببروكسل حكما بتاريخ 1871/05/31 أخذت فيه برأي وكيل النيابة " Faider " بمعنى أخذت فيه بافتراض المسؤولية عن الأضرار التي تنتج عن الشيء الذي يكون تحت الحراسة ، أي بافتراض الخطأ بجانب الشركة. أنظر في ذلك ، د/ علي علي سليمان، المرجع السابق ص 90، ، د/ جلال محمود حمزة المرجع السابق ص 106.

[27] - صدر عن مجلس الدولة الفرنسي حكما بتاريخ 1895/06/21 أخذ فيه بافتراض الخطأ على عاتق الدولة بسبب فعل ضار سببته آلة تابعة لها أنظر:سيريه عدد 03-08 مع التعليق لهوريو :هامش د/ جلال حمزة المرجع السابق ص107- د/ علي علي سليمان المرجع السابق 90 .

كما أصدرت الدوائر المدنية لمحكمة النقض الفرنسية حكما أخذت فيه بافتراض الخطأ الذي لا يمكن نفيه إلا بواسطة السبب الأجنبي و ذلك بحكم صادر في 1896/06/16، إذ قضى بمسؤولية مالك القاطرة التي سببت ضررا دون أن يكون للمسؤول أن يتخلص من المسؤولية بإثبات خطأ صانع الآلة أو إثبات عيب خفي فيها، بالرغم من أن المحامي "Sarrut " قد طلب في مرافعته أمام المحكمة عدم تطبيق الفقرة الأولى من المادة 1/1384 إلى أن الدوائر المدنية لمحكمة النقض الفرنسية رفضت طلبه و قضت بافتراض الخطأ الذي لا يقبل إثبات نفيه إلا بواسطة السبب الأجنبي، أنظر ذلك ،د/ علي علي سليمان المرجع السابق 91، د/ جلال حمزة المرجع السابق ص 107 سيريه 1896- عدد 1 رقم 17 مع التعليق لا سمان .

- كما أصدرت دائرة العرائض حكما لها بتاريخ 1897/03/30 قضت فيه بصدد القضية الخاصة بانفجار المرجل «Chaudière» أصاب عامل بضرر، بافتراض خطأ مالك المرجل لكنه خطأ قابل لإثبات العكس.

- غير أن دائرة العرائض عادت و اتفقت في ذلك مع الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية في افتراضها للخطأ افتراضا لا يقبل إثبات العكس و لا يمكن نفيه إلا بواسطة السبب الأجنبي، حكم دائرة العرائض بتاريخ 1914/01/17 نشر في سيريه 1914 عدد -1- رقم 120 ، أنظرد/ محمود جلال حمزة في المرجع السابق ص 110 – د/علي علي سليمان المرجع السابق ص 92.

و لقد صح القول في هذا الشأن بأن المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية هي من صنع القضاء و الفقه لا من صنع المشرع الفرنسي و حتى أن المشرع الفرنسي قد انساق و راء تفسير الفقه و القضاء لهذه العبارة فاصدر قانونا بتاريخ 1922/11/07 أيد فيه تفسير الفقه و القضاء و افتراض الخطأ فأضاف إلى الفقرة الأولى من المادة 1384 فقرة ثانية تستثني من افتراض الخطأ كل من حاز عقارا أو جزءا من عقار أو أموالا منقولة شب فيها حريق فلا يكون مسؤولا عما يحدثه، امتداد الحريق من ضرر للغير إلا إذا أثبت المضرور خطأه أو خطأ الأشخاص الذين يسأل عنهم، فهذا يدل بإضافة هذه الفقرة على أنه يعترف بأن الشطر الثاني من الفقرة الأولى من المادة 1384 ينص على خطأ مفترض أنظر: د/ علي علي سليمان المرجع السابق ص 93.

[28] - و من ضمن هذه الانتقادات التي تعرضت لها نظرية الخطأ ما يلي :

(+) إن الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية تجاهلت في الحكم الصادر عنها بتاريخ 1930/02/13 تعبير الخطأ المفترض وأحلت محله افتراض المسؤولية.

(+) كما أن افتراض الخطأ الذي لا يمكن نفيه إلا بواسطة السبب الأجنبي لمن شأنه أن يجعل من غير الإمكان للحارس للشيء غير الحي و منها السيارة ليجعل من غير الإمكان له من إثبات أنه لم يخطئ، ومن ثم إذا قامت المسؤولية على أساس افتراض في جانب الحارس و لم تمكنه بأن ينفي عن نفسه الخطأ افتراض في جانبه ، تكون قد جافينا المنطق، و أصبنا الحارس للشيء بنوع من الحيف إذ لم يخطئ فعلا و عليه فإن من المنطق أن افتراض الخطأ تقابله إمكانية نفيه، إذ أن الافتراض الذي لا يمكن ، إدحاضه لا يعتبر افتراضا و إلا كنا أمام تناقض أو أمام مسؤولية قائمة على أساس الضرر و ليس على أساس الخطأ كما سنرى لاحقا .

(+) كما لا يمكن أن نؤسس المسؤولية عن حوادث السيارات بصفة خاصة على أساس الخطأ المفترض الذي لا يقبل إثبات العكس، ونجاري محكمة النقض الفرنسية إلا إذا كانت قرينة الخطأ قاطعة منصوصا عليها في القانون صراحة، و القانون في مثل هذه الحالة لم ينص على اعتبار أن المسؤولية عن فعل الشيء غير الحي هو من ضمن الحالات التي تكون فيها القرائن قاطعة و هذا ما ورد في المادة 1352 من القانون المدني الفرنسي و المقابلة لنص المادة 337 من القانون المدني الجزائري إذ هذه الأخيرة نصت على أن " القرائن القانونية تقضي من تقررت لمصلحته من أي طريقة أخرى من طرف الإثبات على أنه يجوز نقض هذه القرينة بالدليل العكسي ما لم يوجد نص يقضي بغير ذلك " .

فإذن لا توجد مسؤولية قائمة على أساس خطأ مفترض افتراضا غير قابل لإثبات العكس ، و لا يمكن دفعها إلا بواسطة السبب الأجنبي و هذا بالنسبة للمسؤولية الناجمة عن فعل الشيء غير الحي و خاصة ما يتعلق منها بحوادث السيارات.

إذ أن ذلك القول هو لقول يخالف نص قانون صريح (337 ق م ج) و ما قرينة عدم إمكان دفع الخطأ إلا حيلة من تدبير أنصار المنادين من للإبقاء على فكرة الخطأ كأساس للمسؤولية في حين أن المسؤولية لا تقوم على أساس الخطأ في جانب الحارس.

و أمام وجاهة هذه المادة (1352 ق م ف، 337 ق م ج) ذهب أنصار الخطأ بغية الإبقاء عليه إلى القول بأن الحارس للشيء غير الحي بإمكانه أن ينفي عنه المسؤولية القائمة على أساس الخطأ المفترض افتراضا لا يقبل إثبات العكس، و ذلك بإثبات أنه لم يخطئ بواسطة السبب الأجنبي، و ما إثبات عدم الخطأ بواسطة السبب الأجنبي عندهم إلا بمثابة قرينة على الخطأ لا تزال بسيطة و هي من القرائن التي يمكن نفيها بواسطة الدليل العكسي، فهي إذن ليست من الحالات التي تكون فيها القرائن قاطعة.

غير أن إثبات عدم الخطأ بواسطة السبب الأجنبي لا يعد قرينة بسيطة كما نصت على ذلك المادة 337 ق م ج إذ أن عكس قرينة الخطأ هو انتفاؤه و ليس إثبات السبب الأجنبي، ثم أن إثبات السبب الأجنبي لا يعني إثباتا لعدم الخطأ، إذ أن هناك حالات كثيرة قد اجتمع فيها السبب الأجنبي مع خطأ الحارس و خاصة في بعض حوادث السيارات.

استعمال هذا الاصطلاح، و أمام هذه الانتقـــادات عدلت محكـــمة النقـــض الفرنـــسية من اصطـــلاح افتـــراض الخطـــأ « présomption de faute » إلى اصـــطلاح افتراض المسؤولية « présomption de responsabilité » و عممت فيه تطبيق المادة 1/1384 دون تفرقة، و ذلك بصدد حادث سيارة صدمـــت أحد المـــارة أثناء قيادتها و هي ما تعرف بقضـــية جان دير الشهيـــرة « Jand'heur »، حيث قضـــت فيها الدوائر المجتمعة لمحكـــمة النقض الفرنسية بتاريخ 1930/02/13 [29] بافتراض المسؤولية الواردة في المادة 1/1384 التي لا يمكن دحضها إلا بواسطة السبب الأجنبي و بذلك نقضت الحكم الصادر من محكمة بيزانسون « Besançon » [30] و قد جاء في حكم النقض بأن " ... **حيث أن الحكم قد رفض تطبيق المادة 1/1384 بحجة أن السيـــارة كانت وقت الحادث بقيادة سائقها، و إنه بالتالي يلزم لحصول المضرور عن تعويض الضرر الذي أصابه إثبات خطأ السائق وفقا للمادة 1382، و لكن حيث أن القانون في تطبيق القرينة الواردة في المادة 1/1384 لم يميز بين ما إذا كان الشيء الذي أحدث الضرر محركا بيد الإنسان أو غير محرك، و أنه يكفي أن يكون الشيء الذي سبب ضررا خاضعا للحراسة بسبب الخطورة التي يحدثها بالغير ... فلهذا يكون الحكم المطعون فيه قد خالف القانون ويتعين نقضه** " و بذلك قررت الدوائر المجتمعة بمحكمة النقض تطبيق المادة 1/1384 على حوادث السيارات دون أن تفرق بين ما إذا كانت السيارة التي أحدثت الضرر يقودها شخص أم لا، كما أنه ليس من الضروري أن يكون بها عيبا داخليا قابلا لإحداث الضرر، إذ المادة المذكورة تربط المسؤولية بالحراسة و ليس بالشيء ذاته.

و هكذا فقد استقرت الأحكام القضائية في تقرير مبدأ خضوع المسؤولية عن حوادث السيارات دون تفرقة للمادة 1/1384 و التي أقامت المسؤولية عنها على أساس افتراض

و هكذا أمام هذا التناقض الحاصل بين تأسيس المسؤولية على الخطأ المفترض و بين عدم إثبات الحارس للشيء بأنه لم يخطئ حاول بعض الشراح نفي ذلك التناقض، و ذهبوا إلى أن عدم إثبات العكس، بالنسبة للحارس يقوم على اعتبار أن نفي الخطأ لا يعتبر نفيا نهائيا لأي خطأ لأنه أمر مستحيل "Négation Indéfinie " فإذا كان من الممكن أن يثبت الشخص بأنه لم يرتكب خطأ، فإنه من غير الممكن أن يثبت أنه لم يرتكب أي خطأ .
غير أن الحارس للشيء كثيرا ما يقوم بكل ما يلزم لمنع الشيء من إيقاع الضرر بواسطة السيارة مثلا فهو بهذا لم يرتكب خطأ ومع ذلك لاشيء يمنع من أن يحكم عليه بالتعويض إذا لم يستطع نفي ذلك بواسطة السبب الأجنبي، وحتى وإن استطاع نفي ذلك بواسطة السبب الأجنبي كما سنرى.
وأمام هذه الانتقادات التي تعرضت لها نظرية الخطأ المفترض التجأ الفقه إلى البحث على أساس آخر تقوم عليه المسؤولية، فعمد إلى إقامتها على أساس الخطأ في الحراسة كما سنرى:
أنظر في كل ذلك:
(1)- د. محمود جلال حمزة- المرجع السابق- المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري صفحة 358 وما يليها.
(2)- كذلك الدكتور: علي علي سليمان- المرجع السابق- دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري صفحة 93 وما يليها

[29] - تتخلص هذه القضية في أن سيارة بضائع مملوكة لشركة "Bumsel" المسماة بشركة Galeries belfortaines دهست الطفلة "Lise Jand heur' بتاريخ : 1925/04/02 فجرحتها بجروح خطيرة ، فرفعت أمها دعوى أمام محكمة بلفور ، طالبت فيها الشركة بالتعويض عما أصابها و أصاب ابنتها من ضرر ، و أقامت الدعوى على أساس المادة 1/1384 و احتياطيا على أساس إثبات خطأ السائق طبقا للمادة 1382 ، فيما إذا لم تقبل المحكمة تطبيق المادة 1/1384 فقبلت المحكمة في حكمها الصادر بتاريخ : 1925/07/07 تطبيق المادة 1/1384 أنظر د/ علي علي سليمان،المرجع السابق ، ص 94.

[30] نشر في د اللوز سنة 1930 عدد 1- برقم 57 مع التعليق لريبير ، و نشر في سيريه سنة 1930-عدد1- برقم 121 مع التعليق لأسمان

المسؤولية بالرغم من وجود معارضة من بعض محاكم الاستئناف لمحاكم الدرجة الأولى[31] التي أصرت على التمسك بالقضاء القديم الذي لا يطبق أحكام المادة المذكورة على حوادث السيارات أثناء قيادتها. ومنذ ذلك التاريخ (1930/02/13) أخذت محكمة النقض الفرنسية تستعمل في أحكامها اللاحقة اصطلاح افتراض الخطأ[32] و مرد ذلك أن افتراض المسؤولية لا يمكن إدحاضه إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد لحارس الأشياء فيه ، كما أن إثبات عدم الخطأ أو أن سبب الضرر ظل مجهولا لا يكفيان لدفع المسؤولية عن نفسه[33].

غير أن اصطلاح افتراض المسؤولية التي ظلت محكمة النقض الفرنسية تستعمله كان محل ترحاب من بعض الفقه[34] و مثار نقد الكثير منه[35] مما حدا بالمحكمة المذكورة إلى أن تعدل عن استعمال هذا المصطلح (افتراض المسؤولية) و الإستعاض عنه بمصطلح جديد.و هو المسؤولية بقوة القانون،أو المسؤولية القانونية حيث أصدرت الدائرة المدنية الثانية بها

---

[31] ـ عدلت محكمة بيزاسون Besançon الحكم الابتدائي الصادر عن محكمة بلفور ، و بذلك رفضت تطبيق المادة 1/1384 ، و كان ذلك في تاريخ 1925/12/29 غير أنه لما رفع نقض عن هذه المحكمة إلى الدائرة المدنية رفضت هذه الأخيرة الحكم أي حكم محكمة استئناف Besançon و ذلك بتاريخ :1925/02/21 و مما جاء في منطوق حكمها " بأن افتراض المسؤولية طبقا لنص المادة 1/1384 لا يدحض إلا بواسطة السبب الأجنبي و لا يكفي المسؤول أن يثبت أنه لم يرتكب خطأ أو أن سبب الضرر ظل مجهولا، و حيث أن القانون لم يميز في تطبيق القرينة التي نص عليها، بين ما إذا كان الشيء الذي أحدث الضرر خاضعا للحراسة بسبب خطورته، فلهذا يكون الحكم المطعون فيه قد خالف القانون و يتعين نقضه " أنظر ، د/ علي علي سليمان المرجع السابق، صفحة 95.

و قد أحيل النظر في الدعوى من جديد إلى محكمة استئناف ليون Lyon و التي أصدرت فيها حكما بتاريخ 1927/07/07 قضت فيه برفض تطبيق المادة 1/1384 و سارت في ذلك محكمة استئناف بزانسون "Besançon " و مما جاء في الحكم " أنه لم يثبت أنه كان بالسيارة التي أوقعت الحادث عيبا فلا يسأل حارسها ما لم يثبت خطؤه ، و بما أن المدعية لم تثبت خطأ فيرفض طلبها " .نشر هذا الحكم في د اللوز الأسبوعي سنة 1927 رقم 423.

[32] ـ وقد حاول أنصار نظرية الخطأ أن يقدموا تبريرا للتعديل الذي أقدمت عليه محكمة النقض الفرنسية بدوائرها المجتمعة في 1930/02/13 " أن محكمة النقض التي جعلت أساس المسؤولية في المادة 1/1384 يقوم على افتراض المسؤولية، و ذلك لتتجنب ما وجه إليها من نقد إذا أن المادة 1352 من القانون المدني الفرنسي و المقابلة للمادة 337 ق م ج التي ذكرت القرائن التي لا تدحض بالدليل العكسي لم تتعرض لقرينة الخطأ و لذلك فإذا قيل بأن المادة 1/1384 تقوم على قرينة المسؤولية فكيف أن يثبت الحارس عدم مسؤوليته و هو أمر ممكن بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد للحارس فيه، و بذلك تتجنب محكمة النقض مخالفة المادة 1352 ق م ف 337 ق م ج، و لمزيد من الشرح أنظر المرجع السابق د/ محمود جلال حمزة ص 114، و إلى رأي كابتان في د اللوز الأسبوعي 1931 ص 53.

[33] - La présomption établie par l'article1384/1 à l'encontre de celui qui a sous sa garde la chose inanimée qui a causé un dommage à autrui ne peut être détruite que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable : il ne suffit pas de prouver qu'il n'a commis aucune faute ou que la cause du fait dommageable est demeurée inconnue .

[34] ـ و قد تلقف أنصار نظرية تحمل التبعة حكم الدوائر المجتمعة في قضية "Jand'heur" بحماس شديد و اعتبروه نصرا حافلا بالذكر كما يقول " مازو " كما أعلن جوسران في تعليقاته " أن محكمة النقض قد خطت بهذا الحكم نحو المسؤولية الموضوعية عن فعل الأشياء غير الحية و أحلت محل فكرة الخطأ التقليدية فكرة الخطر، ذلك أن فكرة الخطأ أصبحت هرمة، و لم تعد تكفي لحمل العبء الثقيل الملقى على عاتق المسؤولية في الوقت الحاضر.

ـ كما اعتبر أنصار نظرية تحمل التبعة استعمال مصطلح افتراض المسؤولية ثورة و انقلابا لأساس المسؤولية عن الأشياء غير الحية .....بل ذهب البعض منهم إلى أن استعمال تعبير افتراض المسؤولية ما هو إلا إشارة مستورة إلى الأخذ بنظرية تحمل التبعة ....."

غير أن هذه النظرية لم تلق قبولا حسنا، و أعلن الكثير من الشراح رفضها و عدل عنها عدد ممن تبنوها، و ما الأحكام اللاحقة لحكم الدوائر المجتمعة أظهرت أن محكمة النقض لم ترد أن تؤسس المسؤولية عن الأشياء غير الحية على نظرية تحمل التبعة لمزيد من التوضيح أنظر في : د جلال محمود حمزة المرجع السابق صفحة 114-115-116 و هوامشها.

[35] ـ انتقد الكثير من الفقهاء حكم الدوائر المجتمعة لعام 1930/02/13 لاستعمال مصطلح افتراض المسؤولية، و قالوا بأن المسؤولية لا تفرض افتراضا، إذ أن المسؤولة نتيجة تترتب على وقائع، و هذه الوقائع القانون هو الذي يحددها، سواء كانت وقائع قانونية أو مفترضة ،فإذن المسؤولية نتيجة تستنتج من الوقائع، و عليه فالنتيجة لا تفترض، إنما الذي تفترض هي الوقائع التي تستخلص منها النتيجة و عليه فإن القول بأن شخصا تفترض مسؤوليته، و هذا الشخص إما أن يكون مسؤولا فعلا أو غير مسؤول.

و يذهب البعض من الفقه إلى القول بأن القضية التي استعمل فيها هذا المصطلح ليست المسؤولية فيها مفترضة، بل المسؤولية موجودة ما دامت شروطها متوفرة، و ما افترض المسؤولية إلا اصطلاح فارغ و متناقض مع نفسه أنظر في ذلك : د/ محمد لبيب شنب – المسؤولية عن الأشياء – رسالة دكتوراه – الحقوق – القاهرة 1957 ، صفحة 210 .

لذلك فإنه يكاد يختص في الوقت الحاضر (إصلاح افتراض المسؤولية) حيث أن المرء قد يرتكب فعلا ضارا أو خطأ ينتج عنه ضرر، فتنتج عنه مسؤولية، أما قبل ذلك فلا يمكن أن نفترض في شخص المسؤولية و هي غير موجودة أصلا فيه .

أنظر في :

ـ د/ علي علي سليمان – المرجع السابق : دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري – صفحة 98 و ما يليها .

ـ د/ محمود جلال حمزة : المرجع السابق : المسؤولية الناشئة عن الأشياء غيرا لحيه في القانون المدني الجزائري صفحة 119.

حكما بتاريخ (1956/10/18) جاء فيه "... **و حيث أن حارس الأشياء غير الحية يعتبر مسؤولا بقــوة القانون** « de plein droit » **عن الضرر الذي سببه الشيء الذي تحت حراسته، ما لم يثبت قيام سبب أجنبي لا يد له فيه و لم يستطع توقعه** "[36].

و هكذا ابتعدت محكمة النقض الفرنسية عن فكرة الخطأ، و أصبح هناك ما يشبه الإجماع على أن المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية لا تقوم على فكرة الخطأ، و إنما هي مسؤولية قانونية وضعها القانون على عاتق الحارس بصرف النظر إن كان هذا الحارس مخطئا أو غير مخطئ، و منذ ذلك التاريخ بدأت محكمة النقض الفرنسية تستعمل اصطلاح المسؤولية بقوة القانون[37] غير أن المحكمة المذكورة لم ترتب على هذا المصطلح الجديد أي أثر جديد أيضا[38]، و بذلك لم يؤد هذا المصطلح إلى تعديل في الوسائل التي تسمح للحارس بأن يتخلص من مسؤوليته بقدر ما أدى إلى حصر عبء الإثبات ، حيث أن المضرور ليس عليه أن يثبت خطأ في جانب الحارس بقدر ما أن الحارس ملزم بأن يثبت القوة القاهرة أو أي سبب أجنبي لا يد له فيه للتخلص من مسؤوليته.

ومن ثم فقد أضحى هذا التطور من طرف القضاء الهدف منه تيسير التعويض للمضرور و بخاصة ما يتعلق بالحوادث التي تنجم عن السيارات، حيث ما فتئت محكمة النقــض منذ ذلك الحين تطــبق اصطلاح المسؤولية بقــوة القــانون « de plein droit » أو المسؤولية القانونية « la responsabilité de droit » على مثل تلك القضايا المعروضة للفصل فيها[39].غير أنه و بالرغم من التطور الذي حصل في أساس المسؤولية عن فعل الشيء غير حي، و خاصة منذ اكتشاف الفقرة الأولى من المادة 1/1384 ق م ف أولا من طرف القضاء و ما تبع ذلك من تطورات حول أساس المسؤولية الناجمة عن

---

[36] ـ الدائرة المدنية 18 أكتوبر 1956 – غازيت دي باليه 1956-02 رقم 365 أنظر في كل ذلك د/محمود جلال حمزة ،هامش المرجع السابق ص 118-119 د/علي علي سليمان المرجع السابق ص 98 .

[37] ـ الدائرة المدنية 24 نوفمبر 1959 الأسبوع القانوني 1959-2- 935 تعليق روديير .
الدائرة المدنية 17 جانفي 1962 د اللوز 1962-533
الدائرة المدنية 16 جوان 1965 // 1965-662
الدائرة المدنية الثانية 15 فيفري 1967 -2- 72 صفحة 51 ، أنظر د/ محمود جلال حمزة هامش المرجع السابق صفحة 119.

[38] ـ و بالرغم من أن محكمة النقض الفرنسية لم ترتب على هذا المصطلح أي أثر جديد فإنها أرادت منه تحريك الميكانيكية في المادة 1/1384 حتى يتم صنعها كما يقول الفقيه لوتورنو " و تتجنب ما يوجه إليها من لوم للتناقض في الأحكام التي تصدر عنها كما يقول " مازو " للمزيد في ذلك أنظر : المسؤولية المدنية – لوتورنو ص 617 ف 1782.
مازو ج 2+ ص 408 ف 1297 : عن د/جلال محمود حمزة المرجع السابق ص 120.

[39] ـ أنظر في ذلك : الدائرة المدنية 18 أكتوبر 1956 السابق الإشارة إليه في المتن الدائرة المدنية 28 نوفمبر 1957 و غيرها من الأحكام ، أنظر في كل ذلك إلى المجلة المدنية 1957-2-482 المجلة المدنية 1959-2-10935 تعليق روديير ، المجلة المدنية 1959-2-292 ، هامش د : جلال حمزة المرجع السابق صفحة 120.

حوادث السيارات منذ قضية Jeand'heur الشهيرة، و ما تبعها من تطور في افتراض المسؤولية إلى المسؤولية بقوة القانون.

و بالرغم من هذا التطور الكبير في الفقه و القضاء إلا أن هناك فئة من الفقه تتبنى المسؤولية عن فعل الشيء غير الحي على أساس الخطأ في الحراسة، فهل تصلح فكرة الخطأ في الحراسة كأساس لقيام المسؤولية خاصة فيما يتعلق بالحوادث الضارة الناجمة عن تدخل السيارات و هذا ما أتعرض له في المبحث الثاني.

المبحث الثاني

نظرية الخطأ في الحراسة

يوجد إلى جانب نظرية الخطأ المفترض ، نظرية أخرى تجعل من الخطأ كأساس وحيد تقام عليه المسؤولية عن الأشياء غير الحية أيضا، و منها المسؤولية عن حوادث السيارات .و تقع المسؤولية على عاتق الحارس هنا في جميع الأحوال على فكرة الخطأ في الحراسة ،أو الخطأ الضار، أو الثابت ، و هذا ما أتعرض له في المطالب التالية :

المطلب الأول

مفهوم الخطأ الضار في الحراسة

يعتبر الحارس للسيارة ملتزما التزاما بتحقيق غاية ، و هو ألا يلحق ضررا بالغير، فإذا فلتت السيارة من يده و أوقعت ضررا بالغير، يعتبر ذلك خطأ ضارا تترتب عليه مسؤولية في مفهوم هذه النظرية .

أولا-الإخلال بالالتزام في الحراسة

إلى جانب ما سبق ذكره آنفا يوجد جانب آخر من الفقه المؤيد لفكرة الخطأ كأساس وحيد لقيام المسؤولية عن الأشياء بصورة عامة، و منها المسؤولية عن حوادث السيارات، و هؤلاء يرون بأن الالتزام بالتعويض الذي يقع على عاتق الحارس يستند في كل الحالات إلى فكرة الخطأ الثابت أو الخطأ في الحراسة[40]« Faute dans la garde » و على رأس هؤلاء الفقيه الفرنسي " هنري مازو"[41]، الذي يرى حسب مفهومه لهذه النظرية : " بأن

[40] - أول من عرض لهذه النظرية "هنري مازو" في بحث له في المجلة الفصلية للقانون المدني سنة 1925 صفحة 792 ه و ليون و جان مازو دروس في القانون المدني ف 539 ثم تبناها من بعده أندري بيسون سنة 1927 رسالته صفحة 42 ورد كل ذلك في المرجع السابق – د/ محمود جلال حمزة صفحة 361 و ما بعدها ، و كذلك ورد ذلك في المرجع السابق للدكتور/ علي علي سليمان صفحة 99.

[41] - يذهب الأستاذ هنري مازو من خلال عرضه لنظرية الخطأ في الحراسة بأن المادتين 1385/1384 ق م ف تنصان على التزام خاص و محدد Déterminée ضد بعض الأشخاص ، و الالتزام الذي تنصان عليه هو التزام بتحقيق غاية ما بمعنى هو التزام قانوني يتعلق بحراسة الشخص للشيء غير الحي بما فيه الحيوان ، و الإخلال بذلك الالتزام يعتبر خطأ كالشأن في الالتزام القانوني المحدد ، و عليه فإذا وقع من ذلك الشيء ضررا أصاب الغير فإن الالتزام الذي تفرضه المادة 1/1384 لم يتحقق و يعني ذلك الشيء ، قد فلت زمامه من يد حارسه ، وما إفلات الزمام إلا نتيجة خطأ في الحراسة .أنظر في ذلك : المجلة الفصلية للقانون المدني – المرجع السابق و أنظر أيضا المسؤولية المدنية ف 1312 الجزء الثاني طبعة 6 سنة 1970

المسؤولية المدنية عن فعل الشيء غير الحي تقوم بمجرد وقوع الضرر، و من ثم يكون الحارس للشيء قد أخل بالالتزام في الحراسة الذي يقع على عاتقه طبقا للمادة 1/1384 ق م ف . فإذا تولى شخـــص حراســـة شيء غير حي، و كانت له عليه سلطة الاستعمال و التسيير و الرقابة ، يكون ملتزما بالتزام قانوني محدد غايته أن يمنع الشيء الذي تحت حراسته من أن يسبب للغير ضررا، فإذا لم تتحقق تلك الغاية[42] ، فإن الالتزام بذلك لا يكون قد تحقق و من ثم يكون قد أخطأ كحارس يترك زمام الشيء يفلت من يده و عليه يكون مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء الذي تحت سيطرته، و لا داعي للمضرور في هذه الحالة بأن يثبت الخطأ في جانب الحارس كما كان في السابق طبقا للمادتين 1382-1383 ق م ف، إنما للحارس في هذه الحالة لكي يتخلص من مسؤوليته أن يثبت بأن الضرر لا يرجع إلى خطإ في الحراسة إنما مرده إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.

و على ضوء ذلك فإن المسؤولية الناجمة عن حوادث السيارات، باعتبار السيارة شيء غير حي و خطر، يعتبر الحارس لها ملتزما التزاما يختلف عن الالتزام الوارد في المسؤولية الشخصية، حيث أن الحارس للسيارة يكون ملتزما بتحقيق غاية[43]، و هو منعه للسيارة من أن تحدث ضررا بالغير باعتبار أن له عليها سلطة إصدار الأوامر في قيادتهـــا و استعمالها و رقابتها و توجيهها كيف ما شاء، و طبقا لهذه السلطات التي تكون للحارس على السيارة فإنه يكون ملتزما بموجبها التزاما قانونيا محددا، و هو الالتزام بعدم ترك زمام السيارة يفلت من يده ، فإن خرج زمام السيطرة عليها من لدن الحارس لها يكون هذا الأخير قد ارتكب خطأ لإخلاله بالالتزام المحدد للحراسة، و هو التزام قانوني خاص مفاده تحقيق غايـــة أو نتيـــجة و هو عدم إلحاق السيارة الأضرار بالغير[44].

صفحة 426.ورد ذلك د/ محمود جلال حمزة المرجع السابق ص 362 ـ د . عماري فتيحة السبب الأجنبي المعفي من المسؤولية التقصيرية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري ، دكتوراه دولة في الحقوق ،كلية الحقوق ،جامعة الجزائر 2004 من صفحة 331-336 .

[42] ـ يذهب أنصار هذا الرأي من أجل ذلك إلى المقارنة بين المسؤولية العقدية و المسؤولية التقصيرية، بأنه يوجد في المسؤولية العقدية التزام ببذل عناية و التزام بتحقيق غاية، و حيث أن الغاية لا تتحقق إلا ببذل عناية، فكذلك يوجد في المسؤولية التقصيرية التزام ببذل عناية، والتزام بتحقيق غاية، بحيث أن الشخص يكون مسؤولا عن عمله الشخصي طبقا للمادة 1382 ق م ف – 124 م ج – 164 ق م س فيكون بالتالي ملتزما ببذل عناية، فيتخذ جانب الحيطة و الحذر حتى لا يلحق ضررا بالغير، فإذا ما وقع ذلك الضرر فإن على المضرور أن يدلل بأن المدعي عليه لم يتحر في مسلكه سلوك الرجل العادي الحريص على أعمال أسرته ، فإن اثبت ذلك كان المدعي عليه مسؤولا مسؤولية شخصية طبقا للمادة 1382 ق م ف -124 ق م ج 164 ق م س.
أنظر في ذلك :
ـ هنري مازو – المسؤولية المدنية – 1313 صفحة 426 طبعة 6 ج 2 سنة 1970.
ـ روبير " القاعدة الخلقية في الالتزامات المدنية ، طبعة 4 ف 124 و تعليق له في د اللوز -1930-1-57 .
ـ بيسون – رسالته صفحة 42 و ما يليها .كل ذلك ورد في: د/ محمود جلال حمزة المرجع السابق ، صفحة 363.

[43] ـ إن وضع الحارس هنا لا يختلف عن وضع المدين بالتزام عقدي محدد فبمجرد عدم تنفيذ المدين يعتبر المدين في هذه الحالة مخطئا و لا يتخلص بالتالي من خطئه إلا بإثبات السبب الأجنبي طبقا للمادة 1147 ق م ف القابلة للمادة 337 م ج، و المادة 371 م س، و بالتالي فإن القضاء الفرنسي قد طبق في مجال المسؤولية عن فعل الشيء غير الحي نفس الأحكام.

[44] ـ د/ عماري فتيحة – المرجع السابق صفحة 331 و ما يليها .

و يرى " مازو " طبقا لهذا المفهوم المؤسس على فكرة الخطأ، بأنه قد ساعد على إيجـــاد كثـــير من الحلـــول القضائية كما كان الحـــال في قضية " جـــان ديـــر " « Jeand'heur » و المتعلقة بحادث سيارة، كما أن هذه النظرية تتفق مع إقرار مسؤولية الحارس عن العيب في الشيء طالما أن ما ينسب إلى الحارس ليس الإهمال أو التقصير، إنما لمجرد أن له سلطة إصدار الأوامر على السيارة في هذا الشأن فيكون إذن مسؤولا عن الضرر الذي تحدثه السيارة التي تحت حراسته و لو كان في السيـــارة عيب، و لا يمكنه نفي المسؤولية عنه إلا بواسطة السبب الأجنبي، و كما سنرى سواء كان بالسيارة عيب ، أو لم يكن بالسيارة عيب، و سواء وجد السبب الأجنبي أو لم يكن كذلك ، فإن هناك مسؤولية سوف ترتب في كل الحالات التزام بضمان التعويض للمضرور أو ذوي حقوقه.

و بالعودة إلى الرأي الذي قال به " مازو" حيث يذهب البعض من الفقه إلى أن ذلك رأيا به خلطا حول أساس هذه المسؤولية الناجمة عن حوادث السيارات كشيء غير حي، إذ أن أنصار هذه النظرية قالوا بعدم وجود الخطأ كشرط من شروط قيام المسؤولية و بالتالي فإنهم قد تغاضوا عن الأحكام الواردة في المـــادة (1382 ق م ف) كما كان عليه الأمر في السابق مع بداية ظهور السيارة و المسؤولية الناجمة عنها، و بالتالي عن فعل الشيء غير الحي بصورة عامة في بداية ذلك العهد، و خاصة منذ حادثة " جان دير " و ما تلتها من أحكام قضائية حتى 1930 و هم الذين هللوا لتلك الأحكام القضائية بالقبول، و بذلك فقد أسسوا لهذه المسؤولية بالرغم من إرادتهم و دون أن يشعروا بذلك على أساس نظرية تحمل التبعة و بذلك خلطوا بين المسؤولية الشخصية و المسؤولية الموضوعية.

غير أن " مازو " قد استدرك ذلك بالقول " بأنه لا يوجد التزام بألا يرتكب الإنسان ضررا للغير إلا في المسؤولية عن فعل الشيء و منه في هذا الشأن السيارة (المادة 1384 ق م ف) و في المسؤولية عن الفعل الشخصي (المادة 1382 ق م ف)[45]، غير أنه يوجد هناك التزام قانوني محدد بألا يرتكب الإنسان خطأ ضارا.

---

[45] ـ أنظر في ذلك :
ـ د/ محمود جلال حمزة – المرجع السابق صفحة 363.
ـ د/ عماري فتيحة – المرجع السابق صفحة 331.

لكن ما المقصود بالا يرتكب الإنسان خطأ ضارا ؟ بمعنى هل هذه المسؤولية على ضوء هذه الفكرة قائمة على أساس الضرر أم على أساس الخطأ في الحراسة المؤدي إلى الضرر؟

ثانيا- المقصود بالخطأ الضار

إن من شأن هذا الرأي أن يؤدي إلى الغموض حول مفهوم أساس قيام هذه المسؤولية ، فهل هي قائمة على أساس الخطأ الثابت في الحراسة أم على أساس الضرر ؟ و ذلك حين القول بقيامها على أساس " خطأ ضار " و هو الرأي الذي نادى به الفقيه هنري الفرنسي " مازو".

أم أن اجتماع الخطأ في الحراسة في المســؤولية موضــوع البحث، و الضرر الناتج عن ذلك الخطأ في آن معا هما الأساس المزدوج الواحد " خطأ ضار"؟

إن طرح هذا التساؤل الأخير لمن شأنه أن يؤدي بنا إلى القول بأن هذه المسؤولية في أخر نطاقها هي مسؤولية موضوعية، و المسؤولية الموضوعية قوامها الضرر،2 و إلا ما معنى القول الذي ذهب إليه الفقيه " هنري مازو " بأنه يوجد هناك التزام قانوني محدد بألا يرتكب الإنسان خطأ ضار، و إذ لولا الضرر لما كنا بصدد القول بقيام المسؤولية أصلا بمعنى أن الخطأ الذي يرتكبه الشخص و لا يرتب ضررا لا تنتج عنه مسؤولية مدنية[46]. إلاّ أن " مازو" يدلل على ذلك بالقول بأن الخطأ في الحراسة المنصوص عليه في المادتين 1385/1384 اللتان تضعان على حارس الشيء ، و هنا السيارة التزاما محددا بتحقيق غاية ، و هو عدم ترك الحارس للسيارة التي له عليها سلطة إصدار الأوامر" Un pouvoir de commandement"، زمامها يفلت من يده، فإن حدث أن فلت زمامها من يده و سبب ضررا للغير يكون الحارس لها قد ارتكب خطأ في الحراسة.

و ما وضع الحارس هنا في قول " مازو " بصدد وضع حارس السيارة إلا كوضع المدين الذي يتراخى في تنفيذ التزاماته العقدية المحددة في العقد بمقتضى الاتفاق بينه و بين الدائن، و لا شك في هذه المقارنة بأن كل إخلال بذلك الالتزام إنما مرده افتراض خطأ المدين، و على هذا الأخير لكي يفلت من مسؤوليته العقدية إلا أن يثبت بأن ذلك الخطأ في

---

[46] ـ د: فتيحة عماري – المرجع السابق ، ص 333.

عدم تنفيذ الالتزام المحدد في العقد كان بسبب أجنبي لا يد له فيه[47]. و ما الالتزام العقدي المحدد بين الدائن و المدين و الذي تترتب عليه مسؤولية في مثل هذه الحالة أن أخطأ المدين في عدم تنفيذ التزاماته العقـدية المترتبة على عاتقه إلى كمثل الالتزام القانوني المحدد الذي يقع على عاتق الحارس للسيـارة الذي يفـترض فيه أنه أخطأ في حراستها لمجرد إفلات زمامهـا من يده، و سببت بذلك ضررا للغير، و ليس على المضرور أن يثبت أي شيء خلاف ذلك، غير أن المدين في الحراسة له أن يدلل طبقا لهذا الرأي بأن سبب إفلات زمام السيارة من حراسته مرده سبب أجنبي لا يد له فيه[48]. إلا أن مازو في الأخير رجع في القول بأنه ليس في كل الحالات التي يحدث فيها الشيء ضررا للغير نكون بصدد خطأ الحارس في الحراسة، إنما هناك خطأ في الحراسة في كل مرة يفلت زمام الشيء فيها من الرقابة المادية للحارس[49] إلا أن تفسير قيام المسؤولية على أساس إفلات زمام الشيء من الرقابة المادية للحـارس، ما هو إلاّ نتيجة واحـدة رجع إليها "مازو" كما بـدأها و انتهى إليها[50]، إذ الالتزام بتحقيق غاية لا يتحقق إلاّ إذا تحققت الغاية منه، فإذا لم تتحقق الغاية بمعنى إذا فلت زمام السيارة مثلا من يد حارسها و أحدثت ضررا للغير، هذا الضرر كان سببه الخطأ في الحراسة، و ما هذه النظرية في الأخير سوى نظرية تؤسس أو تحمل بذرة الفكرة للنظرية الموضوعية و المتخفية في بدايتها وراء فكرة الخطأ، "خطأ ضار"، و من ثم فهذه الفكرة الأخيرة تؤدي بنا إلى النظرية الموضوعية القائمة على فكرة الضرر".

ولكن ألا يؤسس معـيار الرقابـة الماديـة للحارس " خطأ الضار " الذي جـاء بها " مازو " و أنصار النظرية إلى القول بقيام المسؤولية الموضوعية/ الشخصية؟.

المطلب الثاني

المعيار المادي لنظرية الخطأ في الحراسة

---

[47] ـ مازو دروس في القانون المدني ف 538 – ص 563 ، أنظر في ذلك . د محمد جلال حمزة المرجع السابق ص 364

[48] ـ و بذلك يرى مازو بهذا المفهوم لفكرة الخطأ، بأنه قد وجد تفسيرا لعدة حلول قضائية، و منه قوله بأن القضاء في نطاق هذه المسؤولية قد طبق نفس الأحكام/ ، طالما أن هذه الأحكام تتفق مع إقرار مسؤولية الحارس عن العيب في الشيء إذ أن ما ينسب إلى الحارس في هذه المسؤولية ليس الإهمال أو التقصير، إنما لمجرد أن له سلطة إصدار الأوامر على الشيء غير الحي الذي تمت حراسته، و بالأحرى فإن السيارة شيء غير حي، طالما أنها لم تزل حين بحث مازو"، لأساس المسؤولية عن فعل الشيء غير الحي لم تنفصل عن الأشياء غير الحية.

[49] ـ في هذا المعنى روبير في تعليق له في اللوز ، 1942 - 1 - 25 ،د/ محمود جلال حمزة ، المرجع السابق، ص 364.

[50] ـ لم يختلف مازو عما ذهب إليه أنصار نظريته و بالتالي فالنتيجة واحدة كما بدأها انتهى إليها.

يعتبر الحارس مسؤولا متى فلت زمام السيارة من تحت يده ، و سببت ضررا للغير و لذلك فإن الفعل الضار ينسب إلى السيارة لا إلى حارسها، و الذي يبقى مسؤولا عن ذلك بسبب خطئه في الحراسة هو الحارس .

أولا – الفرق بين فعل السيارة و خطأ الحارس

إذا فلت زمام الشيء غير الحي "السيارة" من يد حارسه و سبب ضررا للغير فإن ذلك يعد إخلالا بالالتزام يقع على عاتق الحارس باعتباره مخطئا في حراسته على الشيء غير الحي، و للمضرور في هذه الحالة أن يتمسك بنص(المادة 1/1384 ق م ج/179 ق م س-138 ق م ج) لأن الفعل الضار هنا ينسب للسيارة، أو الشيء غير الحي، فيكون إذن الحارس مسؤولا عن الضرر الذي نتج هنا عن السيارة. و هذا المعيار المادي هو ما أسس أصحاب نظرية الخطأ في الحراسة نظريتهم عليه، بمعنى أن الفعل الضار المنسب إلى السيارة ــ أو أي شيء غير حي آخر ــ سببه أن السيارة هنا لم تطع صاحبها طاعة عمياء و من ثم ينسب الضرر إلى فعلها لا إلى فعل الحارس لها، فما معنى هذا إذن و كيف تتصور الطاعة العمياء و غير العمياء لهذه السيارة أو ذاك الشيء، و بالتالي نفرق بين فعلها و خطأ الحارس و المتسبب أي منهما في أحداث الضرر للغير، و الإنسان كائن حي و السيارة شيء غير حي؟ و لعل الفرق بين فعل الإنسان كحارس و فعل السيارة المحروسة من قبله فرق في طبيعة المسؤولية. لذلك يرى أنصار هذه النظرية بأنه إذا أطاع الشيء حارسه طاعة عمياء، فإن الفعل لا ينسب إلى الشيء، إنما ينسب إلى الفعل الخاص بالمسؤول، ومن ثم تكون المسؤولية شخصية[51]، و تطبق عليها المادة 1382 و ليس المادة 1384 ق م ف .

لكن هل في طاعة السيارة لحارسها طاعة عمياء تنفي المسؤولية المترتبة عنها؟ و بالتالي نكون أمام مسؤولية شخصية يتحملها الحارس المطاع القائمة مسؤوليته على أساس المادة 1382 ق.م.ف و هل هذه المسؤولية تحقق الإنصاف بالنسبة للمضرور؟.

إن فعل السيارة أو أي شيء آخر، ليس مستقلا في كل الحالات عن فعل الإنسان، إلا إذا كانت هناك قوة لا يستطيع الإنسان ردها أو التنبؤ بها، و حيث أن الشيء لا يمكن أن

[51] ـ د محمود جلال حمزة المرجع السابق ص 245 و كذلك ص 348-364.

يسبب ضـــررا للغير دون أن يكـــون من ورائه إنسانا يحركـــه و يعطيه الحياة التي تنقصه[52]، هذه الحياة هي القوة في الشيء و هذه القوة تتجاوز قوة الإنسان و قدرته ، فيصبح فعل الشيء و بالأحرى السيارة هنا فعلا مستقلا عن فعل الإنسان الذاتي، ويظهر ذلك في الحوادث التي تحدثها السيارات خاصة المقودة منها بحيث أن قوتها قابلة لأن تفوق قوته على الرغم من أن قوتها مستمدة منه أي من الإنسان الذي يقودها.

ولا أدل على ذلك من أن قائد السيارة التي يسير بها بسرعة فائقة، وحين يرى مارا في الطريق، ويحاول تحاشيه، فيقوم بكل ما أمكن للسيطرة التامة على السيارة، محاولا إيقافها، فإنه لا يقدر أن يتحكم فيها وبالتالي إيقافها في الوقت المناسب، حيث أن السائق لها هنا قد فلت زمام السيارة من يده وفقد السيطرة عليها لأنه كان يسير بسرعة فائقة أعطاها السائق للسيارة فنتج عن ذلك أن أصبح للسيارة قوة تتجاوز قوة الإنسان الذي يقودها، وتلك السرعة هي التي تسببت في عدم إيقاف السيارة في الوقت المناسب[53]. فلو أن السائق للسيارة كان منتبها و حذرا و مراعيا في ذلك القوانين المتعلقة بالمرور، لما حدث من السيارة أضرارا بالنسبة للغير ، و مادام السائق لها قد تجاوز ذلك فإن السيارة تصبح غير مطيعة له، إذ أن حينها تكون مندفعة اندفاعا لا يمكن السيطرة عليها تمام السيطرة، إلا بعد فوات الأوان وإحداثها للضرر،أما إذا راعى الحارس سلوك التبصر و الحذر و بالتالي طاعة السيارة له فإنه يكون مسؤولا عن ذلك الخطأ وعليه يكون في هذه الحالة مسؤولا عن ذلك الخطأ والتسبب في الضرر(الخطأ الضار).

ولكن متى نفرق ما بين اعتبار أن السيارة قد فلت زمام السيطرة عليها من يد حارسها وبالتالي تطبيق المادة 1/1384 وبين اعتبارها بأن زمامها لم يفلت من يد حارسها ومن ثم تطبق المادة 1382/ و هذا ما يحتمل أن يحدث في كلا الحالتين؟

في هذا المجال استدل الإخوة "مازو" بأن محكمة استئناف بواتيه ميزت بين ذلك في حكمها الصادر بتاريخ 1925/02/18[54] والذي جاء فيه« بأن قائد السيارة فوجئ وتجاوزت

---

[52] ـ د محمود جلال حمزة المرجع السابق ص 245 و كذلك ص 348-364.
[53] ـ مازو-المرجع السابق ف 1248-ص.251

[54] ـ د اللوز 1985-2-41 تعليق سافاتيه – مازو المرجع السابق- 1246 ص. 350

حركة الآلة(السيارة) سيطرته وأفلت زمامها من يده، فأصبحت سببا في إحداث الضرر... وفي هذه اللحظة القصيرة جدا... فإنه يمكن الانتقال من المسؤولية عن الفعل الشخصي (طبــقا للمادتيــن 1382-1383 ق م ف) إلى المسؤولية المفترضة الواردة في المادة 1/1384 ق م ف. إن الانتقال من تلك اللحظة القصيرة جدا، والتي لا يكاد الإنسان أو قائد السيارة هنا إدراكها، من المسؤولية عن الفعل الشخصي إلى المسؤولية المفترضة، هو أمر يجعلنا لا نقدر على أن نحدد ولا نستطيع حتى من أن نتحقق من ذلك، إذ كيف لنا ذلك إذا كانت قدرة التحكم في السيارة قد تختلف من سائق إلى آخر، ومن ظرف إلى آخر، أي حسب الظروف والعناصر الذاتية في هذا الإنسان أو ذاك. ثم إذا سلمنا بأن هذا التحديد ممكنا فإلى من ينسب الفعل إذا وقع خلال تلك اللحظة، فهل ينسب الفعل إلى سائق السيارة، أم ينسب إلى فعل السيارة ؟

ثانيا – نقد المعيار المادي لنظرية الخطأ في الحراسة :

السيارة محتمل منها أن توقع الأضرار بالغير، فإذا ما أوقعت هذه الأخيرة بتدخلها في الحادث ضررا بالغير فإن الضرر ينسب إليها، لأن السيارة هي السبب المنتج والفعال في إحداث الضرر، إذ لا فائدة من الالتفات فيما إذا كان قد فلت زمامها من يد حارسها أو لم يفلت من يده، وسواء كان يقودها أو لم يكن كذلك، أي لا فائدة هنا من الفصل بين فعل السيارة أو فعل الذي كان يقودها، وتطبق في هذه الحالة الفقرة الأولى من المادة 1/1384[55] ، كما أن القول بأن السيارة إذا أطاعت حارسها طاعة عمياء، غير أنه أحدث بها ضررا للغير، فإنه في هذه الحالة يكون الحارس لها قد أوفى بالتزامه بالحراسة ومن ثم تستبعد تطبيق المادة 1/1384، إنما تطبق عليه في هذه الحالة المادة 1382- ق م ف.

وعليه فكيف نتصور بأن السيارة مطيعة لحارسها وهي في الأصل شيء غير حي قابل لإحداث الضرر في أي وقت، لا يمكننا تصور ذلك إلا في حالة واحدة فقط، وهي الحالة

أنظر - د/محمد جلال حمزة- المرجع السابق صفحة 346.

[55] - مازو المرجع السابق 1249 ص 354، أشار إليه الدكتور محمود جلال حمزة ، المرجع السابق ص 365

إن المادة 138 ق م ج تمثل القاعدة التي يمكن تطبيقها على جميع الأشياء الغير الحية التي تحدث ضررا للغير فيما عدا ما ورد منها على سبيل الاستثناء لحوادث السيارات

(2)- ستارك-رسالته ص. 108- بانت(Panet).

د. محمد لبيب شنب- رسالته- جامعة القاهرة ، ص 126. 148 وما بعدها.

التي يستعمل فيها الحارس هذه السيارة، ويقودها بسرعة فائقة إلى الهدف الذي يريد مادام يملك زمامها بيده، قاصدا بذلك إلحاق الأذى بالشخص الذي أراده، إذ السيارة ما هي إلا وسيلة لإلحاق الأذى بهذا الشخص أو غيره، وبالتالي فإن السيارة قد أطاعته على تحقيق ذلك[2]، لأنه كان يقودها ويوجهها بسرعة قاصدا إحداث الفعل الضار. أو أنه كان يقودها بسرعة ويوجهها ولم يقصد ذلك إنما كان وراء السرعة الفائقة التي قصدها فبسبب السرعة لم يستطع التحكم فيها بالرغم من أن السيارة قد أطاعته في المرة الأولى فسرعت ولم تطعه في المرة الثانية نتيجة عدم تحكم السائق في السيارة الذي كان هو وراء السرعة الفائقة لها، فإذن أيجوز القول بأن السائق في كل هذه الأحوال قد أوفى بالتزامه بالحراسة؟ بدعوى أن

السيارة قد أطاعت حارسها طاعة عمياء . إن من شأن هذه النتيجة المجحفة وغير المنصفة بالمرة في حق المضرور، ولا حتى في حق الحارس للسيارة غير المتعمد، إذ أن الحارس للسيارة المتعمد بواسطتها إحداث الضرر يكون أوفر حظا وأحسن حالا من الحارس غير المتعمد الذي أحدث بالسيارة التي كان يقودها ضررا بالغير وهو غير متعمد، إنما الأقدار والصدف هي التي جعلت المضرور يسير بالقرب من السيارة المحدثة الضرر، بسبب انفجار عجلتها أو تعطل مكابحها مثلا. فكيف من العدل في هذه الحالة أن نطبق على السائق الأول المتعمد إحداث الضرر بسيارته إحكام المسؤولية الشخصية المنصوص عليها في المادة (1382ق م.ف) طبقا للمعيار الذي جاء به أنصار هذه النظرية ومن ثم نيسر له الإفلات من المسؤولية في هذه الحالة، والقائمة على أساس وجوب إثبات الخطأ من طرف المضرور في جانبه– أي في جانب الحارس – وهذا ما يضع على عاتق المضرور عبء قد لا يستطيع في غالب الأحيان أن يثبته في جانب الحارس. كما أن الحارس في هذه الحالة وهو المتعمد، له أن ينفي عن نفسه الخطأ بكافة الطرق بالرغم من أن الخطأ في جانبه خطأ عمدي. وهذا في غير صالح المضرور، إنما يصب في مصلحة المسؤول وبينما السائق الثاني بالرغم من أن خطأه غير عمدي تطبق عليه الأحكام الواردة في المادة 1/1384 ق م ف، وهي المتشددة بمقارنتها مع الأحكام الأولى، وهي القائمة على أساس الخطأ المفترض الذي لا يقبل إثبات العكس إلا إذا استطاع أن ينفي ذلك بواسطة السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه[56]، وهذه

[56] ـ فأي عدل هذا الذي جاء به أنصار هذه النظرية ينصف المضرور من جهة ثم في صالح الحارس غير المتعمد إحداث الضرر،من جهة أخرى ، إذ الحقيقة أن الخطأ العمدي في جانب السائق الأول أبلغ دليل من الخطأ المفترض افتراض لا يقبل إثبات العكس في جانب السائق الثاني، فكيف نيسر للمسؤول في الخطأ العمدي حتى يفلت من الالتزام بالتعويض إزاء المضرور ونرهق كاهل المضرور من أن يثبت هو الخطأ في جانب المسؤول، بينما الأصلح للمضرور في هذه الحالة هو تطبيق المادة 1/1384 ق م ف-

الأحكام في صالح المضرور نسبيا بمقارنتها مع الأحكام السابقة مرحليا. لكن ماذا يجب على المضرور من حوادث السيارات إن يثبته طبقا لهذه النظرية؟.

المطلب الثالث

ثبوت إفلات زمام السيارة من يد حارسها

يجب على المضرور طبقا لهذه النظرية أن يثبت بأن زمام السيارة قد أفلت من يد حارسها، فإن استطاع المضرور إثبات ذلك، كان السائق في هذه الحالة قد ارتكب خطأ، ولا يمكن أن ينفي السائق هذا الخطأ عن نفسه، إلا إذا أثبت أن الضرر قد حدث بسبب أجنبي لا يمكن توقعه[57]. غير أن هذا الرأي الذي جاء به أصحاب هذه النظرية... من جهة قد سهل للمضرور ولم يلزمه بأن يثبت الخطأ في جانب الحارس كما كان الشأن عليه طبقا للمادة 1382، 1383ق م ف ، إنما من جهة أخرى قد صعب عليه الأمر حين ألزمه بإثبات الشروط التي تتحقق بها هذه المسؤولية[58]، بالإضافة إلى وجوب إثبات المضرور بأن زمام السيارة هنا قد أفلت من يد الحارس لها من الناحية المادية وهو هنا السائق لها.

إن هذا أمر من شأنه أن يرهق كاهل المضرور إذا طولب منه ذلك، ثم إن إثبات إفلات زمام السيارة من يد حراسة سائقها المادية طبقا لهذه النظرية، ما هو في الحقيقة إلا

---

[57] ـ مازو- المرجع السابق 1319 ص 431- 432 حيث قال:

«La victime qui se prévaut des articles 1384/1 et 1385 doit établir que la chose a échappé au contrôle matériel, a la direction au sens matériel de son gardien»

ـ أنظر د/محمود جلال حمزة المرجع السابق- ص. 367

والحقيقة أن هؤلاء يؤسسون لنظريتهم قيام المسؤولية على أساس موضوعي وهو وقوع الضرر، دون أن ينتبهوا أو يشعروا بذلك تحت وطأة تأثير الخطأ على أذهانهم، وإلا ما معنى القول بأن الخطأ في الحراسة يثبت لمجرد حصول الضرر، إذ لولا وقوع الضرر لما كنا بصدد هذه المسؤولية، ومادام قد وقع الضرر فلا حاجة للمضرور لأن يثبت بأن زمام السيارة أو الشيء بصورة عامة- قد فلت من رقابة سائقها ومن ثم وطبقا لهذا الرأي نكون أمام تحصيل حاصل.

[58] ـ الدكتور عبد الرزاق السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني- مصادر الالتزام،ج1 طبعة2-1964 فقرة 734 صفحة 1240..

إثبات للخطأ في جانب الحارس لها، وهذا ما يعود بنا إلى تطبيق القواعد العامة الواردة في المادتين (1382–1383 ق م ف) – والتي هجرت في هذا المجال خاصة منذ التطور الذي حدث بظهور السيارة – وليس تطبيق المادة 1/1384 الذي أعقب ذلك.غير أن "مازو" يستدرك القول حين يذهب ليقول[59] بأنه

« **حينما يكون الالتزام بتحقيق غاية فإن المضرور في هذه الحالة يكفيه أن يثبت بأن الغاية لم تتحقق، حيث أن القانون يفترض بأنه إذا لم تتحقق الغاية فإن ذلك يرجع إلى فعل المدين" وهو هنا الحارس للسيارة"– ويكون على هذا الأخير أن يثبت السبب الأجنبي لكي يتخلص من مسؤوليته»** ويستدل في ذلك بالقضاء الذي طبق المادتين 1384، 1385 في مثل هذه الحالات[60]، أي أن إفلات زمام السيارة في مثل هذه الحالة من يد حارسها هو إخلال بالتزام قانوني ومحدد والإخلال به يفترض فيه أنه راجع إلى خطأ السائق، وليس له أن ينفي ذلك إلا بواسطة نفي العلاقة السببية بين الخطأ الثابت والضرر أي أن ذلك مرده سبب أجنبي، وبذلك نكون أمام افتراض السببية وليس افتراض الخطأ، وهذا الافتراض لا يمكن دفعه إلا بواسطة السبب الأجنبي. وبهذا المفهوم يقيم أنصار هذه النظرية المسؤولية عن فعل الشيء غير الحي، ويرون بأن الخطأ في الحراسة يثبت لمجرد حصول الضرر، ولا حاجة للمضرور في أن يثبت بأن إفلات زمام السيارة أو الشيء غير الحي من رقابة حارسه[61].

كما أن القضاء قد ساير هذه النظرية وطبقها ونوه بها في الكثير من حيثيات أحكامه التي ترى في معظمها أن " **قرينة المسؤولية التي نصت عليها المادة 1/1384 ضد حارس**

---

[59] - "مازو" دروس في القانون المدني ج 2ط 1978 الالتزامات. 538 ص. 563 و. ف/451 ص. 439 و. ف/394 ص. 364.
ويذهب مازو بأن الخطأ في الحراسة، يكفي لانعقاد مسؤولية الحارس، إذ وضعه يماثل وضع المتعاقد الذي يلتزم بالتزام محدد ولا ينفذه ، فعدم تنفيذ الالتزام المحدد يعتبر خطأ وكاف لقيام المسؤولية المدنية طبقا للمادة 1147 من القانون المدني الفرنسي، و المادة 178 من م.ج« يجوز الاتفاق على أن يتحمل المدين تبعة الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة.
- وكذلك يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدي، إلا ما ينشأ عن غشه أو عن خطئه الجسيم، غير أنه يجوز للمدين أن يشترط إعفاءه من المسؤولية الناجمة عن الغش، والخطأ الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزاماته .
- ويبطل كل شرط يقضي بالإعفاء من المسؤولية الناجمة عن العمل الإجرامي».
أنظر في ذلك "مازو" المرجع السابق.1318 ص.431- كابيتان، ودالوز الأسبوعي 1930 ص 30- بيسون رسالته 178.

[60] - " مازو" المرجع السابق ف/538 ص 563، واورد في الاستدلال على ذلك: محكمة باريس في جانفي 1932 د. اللوز 1932-22 – 2-69 تعليق لالو"إن على المضرور أن يثبت أن الشيء قد أحدث الضرر، غير أنه يكفي لإثبات ذلك أن يثبت أنه تدخل الشيء فقط إذ أن تدخل الشيء تدخلا إيجابا مفترض ».
أنظر في ذلك" مازو" ف 1315 هامش 1-ص 431 وكذلك د. عبد الرزاق الشهوري المرجع السابق ف/734 ص 1239.

[61] - ليسون- رسالته ص 46 حيث يقول: يثبت الخطأ في الحراسة لمجرد وقوع الضرر
La faute dans la garde est prouvée par la seule réalisation du danger.
- روبير في تعليق له في داللوز 1942 -1-25- دافيد- رسالته ص 171.
- د سليمان مرقس المسؤولية المدنية- الأحكام الخاصة ف/ 191 ض 189 وما يليها.
د/ حكمت أبو ستيت ،نظرية الالتزام ف 559 ص 515- د/ عبد الرزاق السنهوري – المرجع السابق ف /733 ص 1229 وما يليها.

الشيء غير الحي قائمة على أساس الالتزام بالحراسة التي تقابلها سلطات الاستعمال والرقابة والتسيير التي تميز الحارس[62] ".

غير أن الدوائر المجتمعة لمحكمة النقص الفرنسية في حكمها الصادر بتاريخ 1930/02/13 في قضية جان دير Jand'henr السابقة الذكر كانت متحفظة من هذه النظرية التي قال بها"مازو" إلا أن"مازو" يرى بأن الدوائر المجتمعة لمحكمة النقص الفرنسية قد أخذت بنظرية الخطأ في الحراسة بشكل ضمني حين قررت أن المادة 1/1384 تربط المسؤولية بحراسة الشيء لا بالشيء نفسه ومن ثم غيرت لهذا السبب اصطلاح افتراض الخطأ وأحلت محله افتراض المسؤولية[63].

إلاّ أن محكمة النقض الفرنسية في الحقيقة كانت متأثرة بنظرية تحمل التبعية[64] وليس بنظرية الخطأ في الحراسة الذي يقول بها "مازو" وحتى أن أنصار نظرية تحمل التبعة في هذا المقام راحوا يهللون لبداية النهاية لنظرية الخطأ التي تجاوزها العصر ولم تعد أساسا صالحا لقيام المسؤولية عن الأشياء غير الحية[65]، غير أن محكمة النقص الفرنسية لم تكن لديها الشجاعة الكافية لأن تذكر في حكمها ذلك ولا بعده بأنها تأخذ بنظرية تحمل التبعة في مثل تلك الحالات[66]، إلا أنها تنتهي في كثير من أحكامها إلى النتائج التي تنتهي إليها هذه النظرية، خاصة منذ أن بدأت تستعمل مصطلح المسؤولية بقوة القانون بدل استعمال مصطلح افتراض المسؤولية .

---

[62] ـ حكم الدائرة المدنية بتاريخ 24 نوفمبر 1941- داللوز -1943-1-2- غازيت دي باليه 1943-1-103- وآخر في 3 نوفمبر1942 داللوز الأسبوعي 1947-1-145- تعليق تونك
Tonc وآخر في 8 ماي 1944 داللوز 1945-1-29
كما وردت مثل تلك الحقيقة أعلاه في كثير من الأحكام الخاصة:
حكم الدائرة المدنية بتاريخ 29 ديسمبر 1947 داللوز الأسبوعي 1948-1-127- حكم الدائرة المدنية الثانية بتاريخ 1956/01/05 داللوز 1957-261 تعليق روبير وقد جاء في هذا الحكم« إن ذلك الشيء يظل مسؤولا عنه ولا تنتفي مسؤوليته إلا إذا أثبت أن الذي عهد به إليه قد تلقى منه كل إمكانية توقع الضرر الذي يمكن أن يحدثه، وعلى قضاة الموضوع أن يبحثوا إذا كان الحائز الذي انتقلت إليه الحراسة ، كانت له سلطة الاستعمال على الشيء الذي سبب الضرر وسلطة رقابته في كل عناصره.
ـ محكمة بوردو 29 جوان 1953 داللوز الأسبوعي 1954- تعليق رودبير وقد جاء في حيثيات الحكم أن« المسؤولية المنصوص عليها في المادة 1/1384 تنتج عن الإخلال بالتزام قانوني بالحراسة».

[63] ـ أنظر في نقد افتراض المسؤولية سابقا من هذا البحث ص26 و كذلك في المرجع السابق د/ علي علي سليمان ص 98

[64] ـ د. علي علي سليمان- المرجع السابق ص.88 وما يليها ... 97

[65] ـ د. علي علي سليمان – المرجع السابق ص. 97-98- أنظر كذلك: جوسران في تعليق داللوز الأسبوعي 1930-25.
ويل و تيري الالتزامات ف/ 695 ص. 740- ولمزيد أنظر كذلك محمود جلال حمزة المرجع السابق 369-370-371.

[66] ـ ذلك أن هذه المحكمة قد تنازعتها تيارات فكرية متناقضة ، منها من تأخذ بيد المضرور لتحقيق العدالة، ومنها من تجامل الطبقة البرجوازية الرأسمالية المتشبعة بالمذهب الفردي و بالتالي المسيطر على الاقتصاد والصناعة ومن تم فهي الحارسة للآلة الاقتصادية والصناعية المتسببة في الأضرار للعمال.
وهذه الطبقة تفترض من القضاء أن يدافع على مصالحها الرأسمالية، لذلك فإن أحكام القضاء وإن سايرت ظاهريا مبدأ العدالة، إلا أنها في قرارة نفسها تعارض بشكل أو بآخر الأخذ بنظرية تحمل التبعة من جراء الضغوط عليها من طرف الطبقة الرأسمالية المسيطرة على الصناعة والإقتصاد كل ذلك جعل القضاء في موقف لا يسمح له بالإفصاح عن الاعتراف بهذه النظرية، التي تحقق شيئا من العدل في ذلك الوقت بالنسبة للمضرور وعلى الأقل أفضل من النظريات السابقة عليها.

ومما لاشك فيه بأن المسؤولية المدنية أو غيرها تتطور بالتطور الحاصل في المجتمع، وأخص بهذا التطور في المسؤولية الأساس في المسؤولية عن حوادث السيارات و الذي نبحث من خلاله دوما عن فكرة العدل الذي يحقق التوازن والإنصاف ما بين المسؤول في حوادث السيارات وما بين المضرور الذي يكون في أمس الحاجة إلى العدل والإنصاف في مثل هذه الحوادث. ومازال كل من الفقه والقضاء ثم التشريع يبحثون عن الصور التي يحققون بها هذا العدل في مثل هذه الحوادث، مادام أن هناك مجتمع فيه حركية وتطور في كل عصر ومصر، وخاصة وأن العدل والإنصاف بين المسؤول عن الضرر والمضرور نسبي يتطور أيضا حسب درجات الوعي والتضامن في المجتمع، وإلا كنا أمام أساس جامد لا يتغير حسب الظروف والتطور الذي يحدث في المجتمع في كل المجالات. وهذا لا يتلاءم وسنن الكون. ومن أجل ذلك، وعلى سبيل المثال، فلا يزال التطور حاصلا حول أساس المسؤولية الناجمة عن الضرر الذي تحدثه السيارة بصورة خاصة، منذ أن ظهرت هذه الأخيرة ، و هو ما دفع بالفقه و القضاء أن يبحث على أساس سليم لهذه المسؤولية كما سبق، إلى أن توصلت محكمة النقض الفرنسية إلى استعمال مصطلح قيام المسؤولية الناجمة عن مثل تلك الحوادث بقوة القانون ومنذ ذلك الحين تهاوت النظريات السابقة، ومنها نظرية الحراسة والتي ذهبت بنا من حيث تحليلها إلى أنها في الحقيقة نظرية موضوعية قائمة على أساس الضرر، ولكنها كانت متخفية وراء فكرة الخطأ، ولا أدل على ذلك أكثر، مما تدلل بأن مؤسسها نفسه راح بمناسبة الحديث على ضرورة العنصر المعنوي أو الأخلاقي في الخطأ ، ليثبت دون أن ينتبه إلى ذلك بأن هذه المسؤولية القائمة على أساس الخطأ الثابت في اعتقاده ما هي في الأخير إلا مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الضرر، وليس على الخطأ الثابت في الحراسة، وللتوضيح أكثر فإن"مازو" يرى ضرورة توافر العنصر المعنوي أو الأخلاقي في الخطأ، بمعنى أن خطأ الحارس هنا للسيارة لا يختلف عن سلوك الشخص العادي إذا وجد في نفس الظروف الخارجية حين ارتكابه للضرر[67].فإذا ما حكمنا في هذه الحالة على حارس السيارة دون أن نوازن سلوكه بسلوك الرجل العادي، لكنا قد جردنا الخطأ من كل عنصر معنوي أو أخلاقي، إذا قلنا بوجود خطأ في الحراسة كلما أفلت زمام الشيء أو السيارة من رقابة سائقها.

[67] ـ مازو- المسؤولية المدنية ج 1 ف 439 ص 504

إن قول ذلك يعادل تماما القول بأن السائق يكون مسؤولا كلما أحدثت السيارة ضررا للغير[68]، وبذلك سنكون أمام التأسيس لنظرية موضوعية لطالما اختفت وراءها فكرة الخطأ في الحراسة[69] . والتي انتقــدت من طرف الفقه وهجــرت كما هجرت النظــريات السابــقة عليها والتي كانــت تسعى إلى إقحــام فكــرة الخطأ[70] في هذه المسؤولية بعد أن استقر القضاء على قيام هذه المسؤولية بقوة القانون، وذلك منذ سنة 1956 حيث أصدرت الدائرة المدنية الثانية بها حكما بتاريخ 1956/10/18 ورد فيه "**أن حارس الأشياء غير الحية يعتبر مسؤولا بقوة القانون de plein droit) عن الضرر الذي سببه الشيء الذي في حراسته ما لم يثبت قيام سبب أجنبي لا يد له فيه ولم يستطع توقعه.....**". وهكذا ابتعدت محكمة النقض عن كل الخطأ وأصبح هنالك ما يشبه الإجماع على أن المسؤولية عن فعل الشيء غير الحي لا تقوم على فكرة الخطأ، وإنما هي مسؤولية قانونيــة وضعها القانون على عاتق الحارس بصرف النظر عما إذا كان مخطئا أو غير مخــطئ، ودأبت محكمة النقــض الفرنســية منذ ذلك الحين تردد اصطلاح بقــوة القانــون de plein droit أو المسؤولية القانونــية " la responsabilité de droit".

لكن ما العمل إذا استطاع الحارس للسيارة إثبات السبب الأجنبي إزاء المضرور و من ثم تنتفي مسؤوليته ولا يعوض المضرور طبقا لهذه النظرية القائمة على أساس الخطأ في الحراسة؟ والأمر هنا معقود على وجوب حماية المضرور والبحث عن حقه في التعويض؟ أو لذوي حقوقه من بعده؟.

---

[68] ـ د. محمد لبيب شنب- المرجع السابق- المسؤولية عن الأشياء- رسالة دكتوراه حقوق القاهرة 1957 ص 279 .

[69] ـ روبير بحث له في الأسبوع القانوني . 1942-1-257

[70] ـ)- إضافة إلى ما تطرقنا إليه فيما يخص هذه النظرية من اعتراضات وبالتالي لا يمكن التسليم بها ولا إقامة المسؤولية الناجمة عن حوادث السيارات عليها لأنها:

1- تفترض أن السيارة وهي شيء غير حي قد فلت زمامها من يد سائقها لمجرد أن تحدث هذه الأخيرة للضرر، وهذا يعني أن المسؤولية هنا لا تقوم على فكرة الخطأ إنما تقوم على أساس الضرر، متل ذلك قائد السيارة الذي ينام فوق المقود، فإن زمام السيارة قد أفلت من رقابة حارسها المادية بدليل وقوع الضرر وعليه فإن هذه المسؤولية لا تقوم على الخطأ.

2- إن القول بأن هذه النظرية تقوم على التزام بتحقيق غاية مقتضاها عدم ترك زمام الشيء يفلت من رقابة حارسه المادية وذلك لا يمكن الوفاء به دائما، إذ كيف يمكن إرجاع الضرر إلى خطأ قائد السيارة. إذا لم يستطع هذا الأخير أن يمنع عجلتها من الانفجار والتي بسببها وقع الضرر لهذا الشخص ، إذ كيف عليه إرجاع الضرر إلى خطأ قائد السيارة إذا لم يستطع هذا الأخير أن يمنع عجلتها من الانفجار والتي كانت سببا في إحداث الضرر بحيث لو وجد شخص أخر غير قائد السيارة في نفس الظروف لما كان باستطاعته أن يتجنب الحادث

- كما أن هناك حالات طبق فيها القضاء الفرنسي المادة1/1384 دون أن يبحث فيها عن الخطأ مادامت السيارة هي السبب في حدوث الضرر ومثل ذلك حكم الدائرة المدنية الثانية في 02ماي 1968 التي قضت بتطبيق المادة 1/1384 في الحالة التي فتح بها باب السيارة من ناحية المرور ونزل منها شخص فأحدث ضررا لراكب دراجة تصادف مروره، وحيث أن باب السيارة هنا لم يفلت زمامه من يد حارسه، بل أن الباب قد أطاع حارسه طاعة عمياء، أفلا يحق إذن أن نقول بأن المسؤولية المدنية قائمة على أساس الضرر في هذه الحوادث الضارة دون قيامها على أساس الخطأ وهي في كل الأحوال أصلح للمضرور من قيامها على أساس الخطأ

أنظر في ذلك الدائرة المدنية الثانية 2 ماي 1968 المجلة الفصلية للقانون المدني 1968-721.

لذلك يجب البحث على أساس أخر لهذه المسؤولية يجب تعويض المضرور من خلاله وحمايته في كل الأحوال، ولعل ذلك ما يمكن أن تؤسس له النظرية الموضوعية التي نتطرق إليها في الفصل الثاني.

الفصل الثاني

أساس المسؤولية المدنية وفق النظرية الموضوعية

بنيت المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في بدايتها على أساس الخطأ المفترض أولا كخطأ قابل لإثبات العكس، ثم على أساس خطأ غير قابل لإثبات العكس إلا بإمكانية دحضه بواسطة السبب الأجنبي، إلا أنها في مرحلة لاحقة قد أقيمت هذه المسؤولية على أساس الخطأ الثابت المتمثل في الالتزام بالحراسة، ومجمل ذلك أن هذه المسؤولية قد قامت على أساس الخطأ وهذا وفقا للنظريات الشخصية بصفة عامة، إلى أن الخطأ وحده لا يكون كافيا كأساس لتفسير قيام هذه المسؤولية، ولا يقدم ضمانات ولا حماية كافية للمضرور، حيث أن إثبات الخطأ في غالب الأحيان كان يضع المضرور أمام استحالة حصوله على التعويض وبالتالي فإن تلك المحاولات لم تفلح كليا في إنصاف المضرور خاصة مع بداية ظهور هذه المسؤولية الناجمة عن حوادث السيارات.

الأمر الذي جعل كل من الفقه والقضاء يميلان إلى البحث على أساس أخر تقوم عليه هذه المسؤولية أو يكون على الأقل سندا يسند الأساس السابق (الخطأ) كما سنرى من خلال البحث، ومن ثم وطبقا لهذا الأساس الذي نبحث عنه، والذي مؤداه إلى أن كل فعل نشأ عن شيء غير حي بصفة عامة، وتسبب عنه ضررا يجب أن يسأل عنه حارس ذلك الشيء سواء كان هذا الأخير مخطئا، أو غير مخطئ، وعليه يترتب على هذا الأساس في أن المضرور يعوض في كل الحالات على أساس الضرر الذي أصابه، وهذا وفقا للنظرية الموضوعية بصورة عامة وليس على أساس الخطأ طبقا للنظرية الشخصية كما سبق.

فإذا هل الأسس التي جاءت بها النظرية الموضوعية تصلح لأن تقوم عليها المسؤولية عن حوادث السيارات، ومن ثم توفر الضمانة الكافية لحماية المضرور؟

أم أن الأمر نسبي في البعض منها فقط، ومن ثم ينبغي البحث على أساس أخر تستقيم به المسؤولية على ساقين هما الخطأ الضار.

من سرد هذه النظريات وتحليلها ومناقشتها يتبين ما نود الوصول إليه من رأي في هذا الموضوع، ولعل أول نظرية نتطرق إليها في هذا هي نظرية تحمل التبعة و نتبعها بنظرية الضمان:

المبحث الأول

نظرية تحمل التبعة

أقامت النظرية الشخصية المسؤولية المدنية على أساس الخطأ ، إلا أن هذه النظرية قد تعرضت إلى جملة من الانتقادات ، مؤداها أنها لا تحقق المصلحة المرجوة للمضرور ، خاصة مع ظهور الآلات الميكانيكية و الكهربائية ، و منها في هذا المقام السيارة ، و بالتالي أستعيض عن فكرة الخطأ كأساس لقيام المسؤولية بفكرة الضرر ، و فكرة الضرر لقيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات تتضمنها عدة نظريات موضوعية و منها نظرية تحمل التبعة[71] .

المطلب الأول

أساس النظرية

إذا كانت المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات تقوم عن الخطأ طبقا للنظرية الشخصية ، و ما يترتب عن ذلك من ضياع لحق المضرور في التعويض فإنه في نظرية تحمل التبعة تقوم المسؤولية عن ذلك على أساس الضرر .

و عليه و وفقا لهذه النظرية فإن حارس السيارة يسأل عما تحدثه سيارته التي تحت حراسته ويلزم بتعويض الغير عن الأضرار التي أصابت هذا الأخير من هذه السيارة، دون الحاجة إلى البحث عن فكرة الخطأ، حيث أن السيارة مرتبطة بمخاطر قد تنشأ عنها، ومن ثم فإن حارسها يتحمل مسؤولية المخاطر المرتبطة بها، كما يتحمل مسؤولية المخاطر المرتبطة بشخصه [72] في سبيل القيام بمصالحة المختلفة بواسطة سيارته وهذه المصالح لا

-[7171]أنكرت المدرسة الواقعية الإيطالية ضرورة الخطأ في المسؤولية الجنائية ، و ما تقدير العقوبة في هذا المفهوم سوى ضرورة اقتضتها الظروف الإجتماعية ، و التي تعود بالفائدة أساسا على المجتمع . غير أن هذا المفهوم قد أرخى بضلاله على المسؤولية المدنية أكثر مما هو على المسؤولية الجنائية ، حيث يرى بعض أنصار هذه الفكرة بأن التعويض في المسؤولية المدنية ليست له صفة العقوبة و عليه يجب إسقاطه على المسؤولية المدنية ، و بالتالي استبعاد قيامها على فكرة الخطأ و من هذه الفكرة استمدت نظرية تحمل التبعة أساس وجودها.

أنظر : مازو ، المسؤولية المدنية ، ج 1 ف 64 ص 75-76 و ما يليها

و كذلك أنظر في د/ علي بوقرة المسؤولية المدنية لحارس السيارة ، دراسة مقارنة في القانونين السوري و الجزائري ، رسالة دكتوراه في الحقوق 1998 جامعة دمشق ص 252 و ما يليها و كذلك أنظر : دفوس هند ، الأخطار الاجتماعية ، رسالة ماجستير العقود و المسؤولية ،كلية الحقوق جامعة يوسف بن خدة الجزائر ، 2006/2005 ص 25 و ما يليها

[72]- إن الحارس الذي يقود السيارة ويتسبب في وقوع حادث نتيجة لإصابته باختلال جسدي أو عقلي يجب أن يتحمل مسؤولية المخاطر المرتبطة بشخصيه، كما يتحمل مسؤولية المخاطر المرتبطة بالسيارة أو بالشيء غير الحي بصورة عامة

- أنظر في ذلك: د/ عماري فتيحة المرجع السابق –صفحة 338.

تنحصر في الفائدة المادية التي يجنيها الحارس أو القائد للسيارة في مثل هذه الحالة، إنما تشمل كل الطاقات التي يستعملها هذا الحارس

أو الإنسان بصورة عامة في سبيل تحقيق مصالحه المعنوية[73]، وقد تجمع حول هذه النظرية أنصار ومعارضون، ودار النقاش المحتدم فيما بينهم إذ يرى أنصارها في وجوب تأسيسها على أساس فكرة العدالة التي تقتضي تعويض المضرور عما أصابه من ضرر، سواء كان الفاعل وهنا الحارس للسيارة مخطئا أو غير مخطئ[74]، وكان أول من تلقفها من هؤلاء الأنصار هما الفقيهان الفرنسيان "سالي Sallier " و"جوسران Josserant ".

وفي هذا المعنى يذهب سالي " sallier" إلى القول بأن عبارة الخطأ " Faute " في المادة 1382ق م ف لا تزيد ولا تنقص من المعنى الذي ورد في عبارة عمل[75] وبذلك استبعد فكرة الخطأ وأقام المسؤولية فيها على أساس فكرة المخاطر بوجه عام. و عليه توسع الفقيه "سالي" في مضمون هذه النظرية وصارت عنده تشتمل حتى على الأضرار الناجمة عن الفعل الشخصي للمسؤول كما سبق الكلام والذي يصيب به الغير[76].

كما أسس الفقيه الفرنسي "جوسران Josserand" هذه النظرية وأقامها على أساس موضوعي بحت[77]. ورأى بأن الفقرة الأولى من المادة 1/1384 والتي تنص "على مسؤولية المرء عما في حراسته من أشياء" هي الدالة على ذلك، وبذلك عزل هذه الفقرة في الجملة الأخيرة من المادة1/1384 عن النصوص الأخرى في المادتين1382- 1383ق م ف[78]. وبذلك فإن المسؤولية المدنية عنده تقوم على أساس الضرر ولا تمت بصلة إلى النظرية

- أنظر كذلك : د/ علي بوقرة – المرجع السابق ، صفحة 252 و ما يليها ر

[73] - أنظر في ذلك الفقيه سفاتيه"savatier " القواعد العامة للمسؤولية المدنية، المجلة الإنتقاديه 1934 رقم 29 ، أشارت إليه الدكتورة عماري فتيحة، المرجع السابق صفحة 338.

[74] - كما أن الاتجاه الاشتراكي في القانون قد صب في هذا المنحى وأعطى لهذه النظرية بعدا سياسيا خاصة فيما يتعلق بالطبقة العاملة في المجتمع، حيث يرى بأن للأفراد حقوق وما هذه الحقوق إلا وظائف يجب تأديتها لتحقيق مصلحة الجماعة ولتحقيق مصلحة الجماعة يجب على المسؤول على الضرر أن يعوض المضرور سواء كان المسؤول فيه مخطئا أو غير مخطئ.

أنظر في كل ذلك : حسين عامر و عبد الرحيم عامر، المسؤولية المدنية، التقصيرية والعقدية- الطبعة الثانية 1979 ، دار المعارف القاهرة – فقرة 178 صفحة 151، 132.

[75] - عرض سالي" sallier" أفكاره تلك في كتاب خاص تحت عنوان "حوادث العمل والمسؤولية المدنية عام 1897.

salieller : les accidents des travail et la responsabilité civile 1897.

وقد إنطلق سالي" sallier " من وحي حكم محكمة النقض الفرنسية الصادر بتاريخ1896 والذي أقام فيه المسؤولية المدنية على حراسة الشيء غير الحي على أساس الخطأ الذي لا يقبل إثبات العكس، بعد أن كان القضاء في السابق يخضعها للقواعد العامة عن الفعل الشخص طبقا للمادة 1382- 1383 ق م ف

Voir - jean carbonnier- théorie des obligations presse universitaires de France 1ére édition Paris 1963 n°192 p.418

[76] - أنظر: سليمان مرقس: الوافي في شرح القانون المدني- الفعل الضار، المسؤولية المدنية القسم الأول- الأحكام العامة- الطبعة الخامسة 1988، مطبعة السلام القاهرة صفحة 120

[77] - عرض "جوسران Josserand" أفكاره في كتابه "المسؤولية عن الأشياء غير الحية" الذي نشره عام 1897

Josserand : la responsabilité du fais des choses inanmees 1897

[78] - أنظر : دكتور محمد التلتي: النظرية العامة للالتزام بسلامة الأشخاص، دكتوراه، حقوق جامعة القاهرة 1989 صفحة 64

الشخصية القائمة على أساس الخطأ ويذهب "جوسران" إلى أن الحلول التي لجأ إليها القضاء تحت ستار فكرة الخطأ ما هي إلا مجرد حلول مؤقتة لا تفي بالغرض المطلوب في المسؤولية وهو إنصاف المضرور وضمان حقه في التعويض ، من جراء الضرر الذي أصابه من فعل الشيء غير الحي. ولا يحل ذلك المشكل إلا إذا أقمنا المسؤولية تلك على أساس نظرية تحمل التبعة بدل نظرية الخطأ[79].

وبذلك أسس الفقيه جوسران للمسؤولية عن الأشياء وأقامها على أساس قانوني طبقا لنص المادة 1/1384 [80]، غير أن جوسران لم يشأ أن يتوسع في هذه النظرية إنما أقامها على أساس الأضرار الناجمة عن فعل الشيء غير الحي ولم يعممها لتشمل الأضرار الناجمة عن الفعل الشخصي كما ذهب إلى ذلك سالي.

وبصورة عامة فقد دلل فقهاء نظرية المخاطر لنظريتهم بما هيئ لهم في نظرهم بأن القضاء ما فتئ يصدر في أحكامه المقررة منذ 1919 بأن قرينة الخطأ التي تفرضها الفقرة الأولى من المادة 1/1384- لا يمكن استبعادها، وإذ لا يكفي أن ينفي الحارس الخطأ عن نفسه، ولا أن يثبت بأن سبب الضرر بقي مجهولا، غير أنه يمكن استبعادها بواسطة إثباته وجود السبب الأجنبي الذي لا يدله فيه و أنه المتسبب في الحادث. كما أن هؤلاء الأنصار قد تهيأ لهم بأن حكم الدوائر المجتمعة في قضية

الطفلة "جان دير Jean d'heur" والصادر في 1930/02/13 [81] السابق الإشارة إليه، قد استبدل عبارة افتراض المسؤولية بافتراض الخطأ، وقالوا بأن ذلك اعتراف من المحاكم بوجود مسؤولية مفترضة بغير خطأ[82]، وهذا ما شجع أنصار هذه النظرية إلى القول بأن هذه المسؤولية التي أقرها القضاء ما هي إلا تطبيق لنظريتهم[83].

---

[79] ـ محمد نصر الرفاعي: الضرر كأساس للمسؤولية المدنية في المجتمع المعاصر، دكتوراه –حقوق- جامعة القاهرة 1978 صفحة 446

[80] ـ وقد استجاب المشرع الفرنسي في حدود استثنائية إلى هذه النظرية وأصدر قانون حوادث العمل في 09 أفريل 1898 الأمر الذي لم يثلج صدور أنصار هذه النظرية الذي كان هدفهم أن يجعلوا من هذه النظرية مبدأ عاما صالحا لأن يطبق على جميع المسائل المتعلقة بالحوادث الضارة.
غير أن هذا الاستثناء الذي خص به المشرع الفرنسي العمال، وذلك حين أقام مسؤولية رب العمل على أساس موضوعي (العمل الضار) وليس على أساس الخطأ، زاد ذلك من إصرار أصحاب هذه النظرية (تحمل التبعة) من أن يواصلوا مطالبتهم ويلحون على المشرع لافتكاك المزيد من الحماية بالنسبة للمضرور في بقية مجالات المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية.

[81] ـ أنظر في ذلك: صفحات البحث24-25

[82] ـ د/عماري فتيحة- المرجع السابق ، صفحة 338.

[83] ـ وقد تعرض اصطلاح افتراض المسؤولية لانتقادات مريرة من الفقه غير المؤيد لهذه النظرية حيث في اعتقادهم بأن المسؤولية لا تفترض، فأما أن توجد هذه المسؤولية أو لا توجد وهذا بحسب توافر شروط هذه المسؤولية.

غير أن هؤلاء الأنصار أن كانوا قد اتفقوا فيما بينهم على هدم فكرة الخطأ باعتباره ركنا في المسؤولية عن فعل الشيء غير الحي إلا أنهم اختلفوا حول تحديد المعيار الذي يجب الاستناد إليه من خلال هذه النظرية أهو معيار فكرة الربح في استغلال الشيء وتحقيق المصلحة؟ أم هو معيار فكرة الخطر المستحدث الناجم عنه؟

فأي من المعيارين إذن يكون أصلح فتقوم عليه المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات، باعتبار أن السيارة من جهة تحقق المصلحة والفائدة لمالكها أو حارسها في استعمالها واستغلالها من أجل نشاطاته اليومية المختلفة، وما قد ينتج عن هذه الأنشطة المختلفة أثناء استعمال السيارة من أجل تحقيقها من أضرار تصيب الغير؟.

كما أن السيارة من جهة أخرى شيء غير حي، وما قد ينجم عنها من مخاطر قد تحدث في أي ظرف وتصيب الغير بأضرار باعتبارها شيء خطر.

أم أن المسؤولية المدنية على حوادث السيارات تستند إلى معيار أخر خاص تقوم عليه غير هذين المعيارين؟ ذلك ما أتناوله في:

المطلب الثاني

معيار النظرية

حين بدأت الثورة الصناعية في الانتشار مند منتصف القرن 19 نشأت عنها أوضاع خاصة كالحوادث الضارة التي أصابت العامل أو الغير بصورة عامة، فكان أن تدخل كل من الفقه والقضاء لمعالجة هذه الظاهرة الجديدة في حينها، فرأيا أنه ليس من العدل أن يطلب من المضرور في مثل تلك الحوادث الضارة من فعل أي شيء غير حي، أن يثبت الخطأ في جانب المدعي عليه (الحارس للشيء) طبقا للقواعد العامة في المادتين المذكورتين سابقا 1382-1383 ق م ف، إنما المسؤولية تكون على عاتق الحارس للشيء المتسبب للضرر بفعل الشيء سواء كان ذلك الحارس مخطئا أو غير مخطئ ، ومن ثم يتحمل الحارس تبعة ذلك، غير أن تحمل التبعة في ذلك اختلف حولها الفقه المناصر لنظرية تحمل التبعة، فمنهم من يراها تقوم على أساس تحمل التبعة المقابلة للربح، ومنهم من يراها تقوم على أساس تحمل تبعة الخطر المستحدث . فما مدى إذن إسقاط ذلك في المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات؟.

أولا- نظرية تحمل التبعة المقابلة للربح

لا شك في أن هذا المعيار قد أقام المسؤولية على أساس المنفعة التي يجنيها الشخص في استعماله لذلك الشيء غير الحي، ومنها السيارة، فإذن على ذلك الحارس للسيارة أن يتحمل ما تسببه سيارته من مخاطر تصيب الغير، إذ أن من العدل لكي يجني الشخص ثمرة عمله أن يقدم مقابلا فيما جناه من عمله، لأنه يجب عليه أن يغرم بقدر ما يغنم[84] " A chacun selon son fait".

و طبقا لهذا المعيار يجب أن نستبعد الخطأ كأساس للمسؤولية الناجمة عن حوادث السيارات الضارة، ويكون الشرط الأساسي في هذه المسؤولية هو وقوع الضرر من تلك السيارة أو هذه التي تقع تحت الحراسة ولا تنقضي مسؤولية حارس السيارة هنا إلا إذا استطاع أن ينفي بأن هذه السيارة لم تكن تحت حراسته أثناء وقوع الضرر ، أو ينفي علاقة السببية بين السيارة وبين الضرر[85] ، و هذا وفقا لهذه النظرية، و لعل ذلك ما اقتضته الفقرة الأولى من المادة 1/1384 ق. م ف، إذ ترى بأن الحارس مسؤولا عن فعل الشيء الذي تحت حراسته سواء كان مخطئا أو غير مخطئ، و من ثم كان أساس هذه المسؤولية هو الضرر و ليس الخطأ و عليه فإن الحارس للسيارة ،أو الشيء بصورة عامة، و الذي يستمد منه الفائدة أو المنفعة وفقا لهذا المعيار يجب أن يتحمل الأضرار أو المخاطر الناجمة عنها، لأن ذلك مقابل الربح و الفائدة المجنية منه، وهذا ما قضت به بعض المحاكم في فرنسا[86]،و قضى البعض الآخر من المحاكم بأن الضرر الذي يسببه الشيء غير الحي بصورة عامة، يجب ألا يتحمله المضرور أو ورثته الذين هم أجانب عن أسباب الحادث، ولكن يجب أن يتحمله من يستفيد من الشيء[87].

---

[84] ـ د/ سليمان مرقس ،المرجع السابق ،صفحة226
ـ جوسران Josserand ،النقل ط 2 ف/879،المسؤولية عن الأشياء غير الحية،صفحة 103
ـ جوسران مقال«التطور و الحاضر»تحت عنوان"حوادث السيارات" حكم 1930/03/13 صفحة65 و ما يليها
[85] ـ د/ محمد لبيب شنب،المرجع السابق،-صفحة283.
[86] ـ محكمة شامبيري ،13جويلية1905 سيريه1906-2-46،ود اللوز1905-2-417 تعليق جوسران.
ـ محكمة دوي 9ديسمبر1929مجلة دوي-341، وهناك أحكام أخرى أيدت تأييدا أخر صريحا نظرية تحمل التبعة المقابلة للربح، محكمة باريس 22 أفريل 1902 د/ اللوز1909-5-54 حيث قضت بأن المسؤولية الناشئة عن الأشياء تقوم على أن من يجني منفعة من شيء يجب أن يتحمل ما يسببه من ضرر.
ـ محكمة لانيو في 5 ديسمبر 1905 داللوز 1909-249 حيث قضى بأن من العدالة و المنطق أن من ينتفع من شيء أن يتحمل المخاطر التي تلازم استعماله، وكذلك حكم محكمة(Pagy sureure). في 6 ماي 1943 – غازيت دي باريه 1943-2-76 حيث قضى صراحة بأن مضمون المادة 1/1384 يفسر بفكرة أن من يجني منفعة من شيء يجب أن يتحمل المخاطر التي تنشأ عنه،وكذلك محكمة السين في أفريل 1949-2-196 إذ قضت بأن حارس الشيء عليه أن يتحمل تبعة الضرر الذي قد يحدث من هذا الشيء لأنه مقابل المنفعة التي يجنيها منه.
[87] ـ حكم محكمة استئناف باريس في 15 مارس 1910داللوز 1922 -1-25 وكذلك حكم محكمة فيين في 05 مارس 1926 داللوز 1922-2-21 التي قضت بأن الركوب في السيارة و السير بها يخلق المخاطر،و يجب قانونا و عدالة أن يقع عبء هذا الخطر على مستعمل السيارة الذي يستفيد منها. و انظر في كل ذلك هامش ، د. محمود جلال حمزة، المرجع السابق صفحة 383

و السؤال الذي يطرح هل تصلح هذه النظرية لأن تكون أساسا تقام عليه المسؤولية الناجمة عن حوادث السيارات كأساس وحيد ، خاصـــة حين تبين لنا بأن نظـــرية تحمل التبعة المقابلة للربح تقيم المســـؤولية على المنفعـــة الاقتصادية الغرم بالغنم ، و ليس على الحراسة المنصوص عليها في كل من المواد 1/1384 ق.م.ف، 138 ق.م.ج ، 179 ق.م.س و غيرها « كل من تولى حراسة شيء و كانت له عليه سلطة الاستعمال و التسيير و الرقابة يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء....».

و حيث أنه في كثير من الأحوال قد لا يكون الحارس للسيارة نفسه هو المنتفع بها[88]، كما إن السيارة هي أصلا شيئا غير حي و تشكل خطرا في حد ذاته، إذ هذا الخطر يحتمل لأن يقع في أي لحظة، خاصة إذا كانت السيارة يتولى حراستها شخص يقودها و يسيرها و يراقبها و يوجهها ، بمعنى أنه يسيطر عليها ويعطيها الأوامر[89] . و تعطي هذه الصيغ القانونية معاني لوجود هذه المسؤولية التي مناطها الحراسة و ليس المنفعة الاقتصادية، وإن كان لهذه السيارة أو تلك في كثير من الأحيان منافع اقتصادية سواء أكانت هذه المنافع للأفراد أم للمجتمع ككل[90]، إلى أن المسؤولية التي تقع من جراء حوادثها قد نص عليها القانون بنصوص خاصة وأناطها بفكرة الحراسة و ليس المنفعة الاقتصادية، و حيث أن هذه النصوص القانونية سواء الواردة في المواد السابقة الذكر و التي تنص على المسؤولية المدنية الناجمة عن فعل الشيء غير الحي بصـــورة عامة، أم الأمـــر رقم 74-15 المعدل و المتمم بقانون رقم 88-31 الخاص بالمسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات ، و كل تلك النصوص في مجملها تقيد من هذا الرأي القائل بنظرية تحتمل المخاطر المقابلة للربح ، خاصة في مجال الحوادث المتعلقة بالسيارات ، حتى وإن طبقها القضاء في السابق كما أشرت ، إلى ذلك ، إلا أنه في الوقت الحاضر لم يعد لفكرة معيار المنفعة شأن يذكر في مجال المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات. خاصة وأنها تعرضت لانتقادات[91].

---

[88] - د.محمد لبيب شنب،المرجع السابق، المسؤولية عن الأشياء،...فقرة 261 صفحة 286 .
- د.سليمان مرقس، المسؤولية المدنية-الفعل الضار ف 170 صفحة 227
- و أنظر مازو، المرجع السابق ج2، فقرة 1306 صفحة 419، و كذلك ستارك"Starck " – رسالته صفحة 18.

[89] - أشارات إلى ذلك المواد 1/1384 من ق م ف – 138 من ق م ج، 179 من ق م س ، ثم أن القوانين اللاحقة لم تشير إلى مثل هذا المعيار و خاصة الأمر رقم 15/74 المعدل و المتمم بقانون رقم 31/88- و المتعلق بالحوادث الناجمة عن السيارات ثم من بعده القانون الفرنسي الخاص بحوادث السيارات و الصادر بتاريخ 05 جويلية 1985.

[90] - كان يستغلها مالكها أو حارسها للنقل العام، و لنقل البضائع، كالشاحنات و الحافلات...التي تدخل ضمن المركبات التي تشملها المادة الأولى و الثانية من الأمر رقم 15/74.المقابلة للمادة الأولى من قانون السير و المركبات السوري الصادر بتاريخ 2004/6/15.

[91] - من ضمن الاعتراضات التي عرقلت نظرية تحمل التبعة المقابلة للربح ما يلي:
- أن نظرية تحمل التبعة المقابلة للربح تقيم المسؤولية على المنفعة الاقتصادية التي يغنمها الحارس بواسطة سيارته التي تحت حراسته في حين أن النصوص القانونية تقيم المسؤولية المدنية فيها على أساس الحراسة و ليس المنفعة الاقتصادية المواد 1/1384 ق م ف-138 ق م ج - 179 ق م س.

غير أن فكرة نظرية تحمل التبعة المقابلة للربح، ما هي إلا فكرة جزئية ، لا ترقى كأساس وحيد تقوم عليه المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات إلا إذا تداخلت و تقاطعت معا و في آن واحد مع فكرة تحمل تبعة الخطر المستحدث، أو مع غيرها من الأسس التي سأتطرق إليها فيما بعد من خلال هذا البحث. حيث أن السيارة تشكل وسيلة نقل هامة لا يمكن الاستغناء عنها أبدا سواء تعلق الأمر بالنسبة للأفراد و حاجاتهم المادية أو المعنوية أو تعلق الأمر بالنسبة للمجتمع ككل في سبيل تحقيق حاجاته المختلفة، الاقتصادية و الاجتماعية، لكن السيارة ، وبواسطتها و من أجل تحقيق تلك المنافع للأفراد أو للجماعات في المجتمع قد تشكل خطرا على الغير، و هنا قد تداخلت المصالح النفعية مع الخطر، فإذا ما أمسكنا عن فعل ذلك كان الأمر تخلف الأفراد ومن ثم المجتمع، و نواميس التطور توجب الحركية سواء في الشؤون الاقتصادية أو الاجتماعية أو غيرها من المصالح المختلفة، و في سبيل ذلك التطور الذي يجب على المجتمع ككل أن يتبناه و بما فيه أفراده كذلك،أن يتحمل و يتحملون تبعة ذلك، و ذلك بوضع الحماية الكافية للمضرور منظورا إليه وحده في كل الأحوال و الظروف من أجل تحسين أحواله و هذا بمجرد إلحاق هذه السيارة أو تلك الأذى بجسمه، لأن هذا المضرور يعتبر في تقديري قد ضحى في سبيل استعمال حارس السيارة أو مالكها سيارته من أجل تحقيق مآربه الاقتصادية و الاجتماعية و غيرها من المنافع، و ما المجتمع إلا مجموع أولئك الأفراد كانوا حارسين أو مستعملين لسياراتهم أو كانوا أولئك الأشخاص المتضررين منها.

-أن التعويض الناجم عن هذه المسؤولية القائمة على أساس نظرية تحمل التبعة المقابلة للربح ليس تعويضا كاملا إنما هو تعويض جزافي بحسب طبيعة الإصابة حيث لا يصل إلى الحد الذي يستحقه المضرور،في حين يفترض من القوانين أنها تحسن من حالة المضرور لا أن تزيده إرهاقا، و يلاحظ أن المشرع لم يحدد التعويض في المسؤولية عن الأشياء و ذلك يعني أن التعويض يكون كاملا مما يدل دلالة واضحة أن هذه المسؤولية لا تقوم على تحمل التبعة إنما تقوم على الخطأ.

- أن نظرية تحمل التبعة المقابلة للربح من شأنها أن تقتل في الإنسان روح المبادرة و السعي و بذلك تعرقل النشاطات الاقتصادية و الاجتماعية في المجتمع لإحجام الناس عن استعمال سياراتهم خوفا من تحملهم مسؤولية الأضرار الناجمة عن أخطارها بالنسبة للغير،و إلا كان ملزما بالتأمين على جميع حياة الناس ضد الأضرار التي يسببها لهم بسيارته و هذا غير ممكن إلا ضمن صيغة قانونية أخرى سأتعرض لها في البحث.

- كما أن الحالات التي يسأل فيها حارس السيارة عن الأضرار أو عن المسؤولية عن فعل الشيء بصورة عامة و طبقا لهذه النظرية يجب أن يتولى التشريع توضيحها، فالحالات التي وضحها التشريع و أسسها قيامها على أساس هذه النظرية نخضعها لهذه النظرية،أما الحالات التي لم يتدخل فيها التشريع ولم يبين أساس قيامها فإنها تقوم على أساس الخطأ.

- أن المحاكم كلما أرادت مساءلة الحارس عن فعل الشيء الذي يقع تحت حراسته، يسبب به ضررا للغير و هذا في غيرا لأحوال التي لم ينص فيها المشرع على مسؤولية موضوعية ومن ثم تضطر إلى البحث في هذا الشأن عن فكرة الربح و هذا لا يحل المشاكل بل يزيد في تعقيدها.

أنظر في كل هذه الانتقادات

- د/ محمد لبيب شنب-المرجع السابق-المسؤولية عن الأشياء-فقرة 262 صفحة 286.
- د/ سليمان مرقس-المرجع السابق- صفحة 206
- حسين عامر،عبد الرحيم عامر- المرجع السابق-صفحة 134.
- د/ محمود جلال حمزة – المرجع السابق، -صفحات 383-384-385.
- مازو- المرجع السابق 22 - ف. 1306، صفحة 419-

- Mazaund :la responsabilité civile T2 op- ert n°1306 p 419

و عليه فيجب على المجتمع ومن خلال هؤلاء الأفراد المستعملـــين لهذه الآلة الخطرة أن يتضامنوا جميعهم في سبيل حماية المضرور و تحسين ظروفه و أحواله في جميع الأحوال، و ذلك بأن يحفظوا له حقه أو لذويه من بعده في التعويض كاملا دون إرهاق أو تقصير، وذلك بإصدار المشرع تنظيم خاص بهذه الحوادث يحمي المضرور كاستثناء كما سنرى دون غيرها من المسؤولية المدنية عن فعل الشيء غير الحي، والتي تبقى كقاعدة عامة، و من هنا يجب البحث في كل المعايير التي جاء بها الفقه و حاول القضاء تطبيقها لعلها حين التقريب فيما بينها منظورا إليها من حيث التداخل و الترابط لجعلها تحقق لنا فيما بينها الضمانة الكافية في الالتزام بضمان التعويض بالنسبة للمضرور و حمايته حماية يتولاها المجتمع ككل.

و لعل من ضمن المعايير الواجب البحث عنها، و محاولة تأسيس المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات على أساسها هو معيار الخطر المستحدث في نظرية تحمل التبعة، الذي قلت عنه حسب رأيي بأنه متداخل و متقاطع مع المعيار السابق المشار إليه في نظرية تحمل التبعة. و عليه فما معيار الخطر المستحدث في نظرية تحمل التبعة؟ وما مدى تطبيقه على المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات؟ أم هناك أساس آخر غيره؟

ثانيا – نظرية تحمل تبعة الخطر المستحدث

أخفقت نظرية تحمل التبعة المقابلة للربح من أن تكون هي الأساس الوحيد الذي تقوم عليه المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية ،و من باب أولى المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، مما جعل الفقه يبحث على أساس آخر يقيم عليه تلك المسؤولية، فاهتدى إلى نظرية الخطر المستحدث، و التي أقامت المسؤولية فيها على أساس الالتزام بالتعويض عن كل فعل ضار يحدثه النشاط الذي يقوم به الإنسان في سبيل تحقيق مصالحه، ومهما تكن هذه المصالح سواء كانت مصالح مادية أو معنوية[92]، و لا يمكن حصرها في المصالح المادية فقط كما ذهب إلى ذلك أصحاب نظرية تحمل التبعة المقابلة للربح. و من العدل في سبيل تحقيق تلك المصالح التي أضحى مجالها يتسع في هذه النظرية أن يتحمل الإنسان تبعة هذه الأضرار الناجمة عن الأشياء التي تحت حراسته وعليه فإن المسؤولية وفق

[92] - سفا تيه-المجلة الاقتصادية- 1934-29 تحت عنوان:القواعد العامة للمسؤولية المدنية جوسران- المسؤولية عن الأشياء غير الحية- صفحة 124.

هذه النظرية لا تتعلق بالفوائد الخاصة التي تعود على الحارس من استعمال السيارة أو الشيء غير الحي بصورة أشمل، إنما يترتب على نتائج النشاط بصورة عامة[93]، و هذا ما رتب للمضرورين فرصة مقبولة للوصول إلى حقهم في التعويض نظرا لم لمفهوم هذه النظرية من مجالات واسعة حين تطبيقها، و خاصة في مجال حوادث السيارات، و هذا عندما استبعدت هذه النظرية شرط الخطأ كأساس لهذه المسؤولية و إقامتها بالتالي على شرط وقوع الضرر فقط عن الأشياء غير الحية الذي تحت حراسته(الحارس) .و لا يعفى الحارس من المسؤولية كأن يثبت بأنه لم يخطئ ما دام قد وقع الضرر فعلا، كما لا يطالب المضرور بإثبات أي خطأ في جانب الحارس، كما كان في السابق، إنما يكتفي منه بإثبات الضرر الذي أصابه و علاقة السببية بين الضرر والشيء غير الحي، و لتكن السيارة هنا، و بذلك يعتبر كل من مالك السيارة، أو حارسها أو مستأجرها أو مستعيرها مسؤولين عن الفعل الضار التي تحدثه السيارة و هي تحت الحراسة، كما أن عديم التمييز ، و بالأحرى المميز يعد مسؤولا طبقا لهذه النظرية.

و بذلك استبعد الخطأ كأساس لهذه المسؤولية، و يكون الشرط الأساسي في تحققها هو وقوع الضرر من السيارة التي تقع تحت الحراسة، ولا يعفى الحارس من المسؤولية إلا إذا أثبت أنها لم تكن تحت حراسته أثناء وقوع الضرر، أو ينفي علاقة السببية ما بينها وبين الضرر[94].وبذلك قضت بعض المحاكم بأن المسؤولية المنصوص عليها في المادة 1/1384 أساسها الضرر و ليس الخطأ ،و عليه فإن الحارس للشيء غير الحي و الذي يستمـــد منه فائدة يجب عليه أن يتحمل الأضرار و المخاطر الناجـــمة عنه و المقابلة لهذه الفائدة المجنية منه[95]. غير أن السؤال الذي يمكن طرحه. هل يصدق تطبيق معيار هذه النظرية(أي نظرية

---

[93] راجع - .. A Tunc La responsabilité civile n° 180 p. 29

راجع.. B starck. Les Obligations n° 46-1- p. 29

- د. محمد لبيب شنب، المرجع السابق، صفحة 283.
- د. سليمان مرقص. المرجع السابق- صفحة 225 وما يليها.

[94] - د. محمد لبيب شنب-المرجع السابق- صفحة 283.

[95] - قضت محكمة استئناف ليون Lyon بتاريخ 18 جانفي 1908 بأن المسؤولية المنصوص عنها في المادة 1/1384 م ف تقوم على أساس الخطر المستحدث.

- أصدرت محكمة"لانيو" حكما بتاريخ 1905/12/05 قضت فيه بأنه «يبدو من العدالة و المنطق أن الضرر الناتج عن شيء يجب أن يتحمله من يجني منفعة من هذا الشيء، ومن يعرف المخاطر الملازمة لاستعماله.

- كما أصدرت محكمة" ليكتور" حكما بتاريخ : 10 أفريل 1925 قضت فيه « بأن نظرية تحمل التبعة التي تقضي بأن كل شخص يكون مسؤولا عن الشيء الذي تحت حراسته و أحدث ضررا، فيعتبر مسؤولا عن أولئك الضحايا بمجرد حدوث الضرر.

أنظر : د. محمد لبيب شنب- المرجع السابق، صفحة 283 وما يليها.

- د اللوز- 1909-2-245

- د اللوز- 1909-2-249

الخطر المستحدث) على الحوادث الضارة الناجمة عن السيارات خاصة في عصرنا الحالي، و خاصة وأن السيارة أضحت تشكل خطرا فعليا يذهب ضحيتها يوميا عشرات الأشخاص ؟

إذا صح تطبيق هذا الأساس الذي تضمنته نظرية تحمل تبعة الخطر المستحدث في المسؤولية الناجمة عن حوادث السيارات في وقت سابق في فرنسا، حيث قضت بعض المحاكم بتطبيق هذه النظرية بصورة عامة إذ ذهبت من خلال أحكامها إلى أنه من العدل أن يتحمل من تعود عليه منفعة استعمال الشيء، و الذي يعرف المخاطر الملازمة لاستعماله، و بالتالي يكون مسؤولا عن الضرر الناجم عنه، و من هذه الأحكام و على سبيل المثال ما ذهبت إليه محكمة ليون"Lyon"، بأنه مادام في حكمها الصادر في: 1929/04/18 بأنه ما دام الخطر نتج عن فعل مالك السيارة فهذا يؤدي بالضرورة إلى أن تكون النتائج الناجمة عن الحادث على عاتقه[96]. كما أن أنصار هذه النظرية راحوا فهللوا لها، و اعتبروا أن محكمة النقض الفرنسية قي حكمها الشهير في قضية جان دير "Jean heur" أنها حكمت على أساس هذه النظرية[97].

غير أنه إذا كان هذا المعيار صالحا نتيجة للظروف المحيطة به في ذلك الوقت حيث لم تكن الحوادث الناجمة عن السيارات قد استفحلت بالشكل الذي عليه في وقتنا المعاصر، و هذا بسبب أن هذه الوسيلة لم تكن منتشرة، ولم تكن تستعمل إلا قي مجالات ضيقة و محدودة، و بالتالي فإن الأضرار الناجمة عنها كانت قليلة نسبيا و لم ينتبه لها الفكر القانوني المتمثل في الفقه و القضاء ومن بعدهما التشريع، إلا بعد استفحال أضرارها و تزايد مخاطرها نتيجة للتطورات السريعة التي حدثت مع ازدياد النشاط الاقتصادي و الصناعي و الاجتماعي، و لا يخفى ما كان لهذه الوسيلة المستحدثة من دور تقوم به في تلك المجالات الضرورية ، فأضحت السيارة من ذلك وسيلة ضرورية منافعها كثيرة لا يمكن حصرها، غير أن استعمالها و استغلالها في سبيل ذلك قد أدت إلى أن تولدت عنها أضرارا. متفاقمة أصابت الغير في نفسيته و جسمه أو ذويه من بعده، فكان لا بد من تقرير حق معين و خاص به يكلفه له حارس السيارة المتسببة في الحادث الذي أصابه بضرر، و بالتالي جبر

- د اللوز 1925-2-105 تعليق جوسران ، و قد أشار إلى كل ذلك د. محمود جلال حمزة، المرجع السابق صفحة 383.

[96] - د اللوز الأسبوعي 1930-8- Voir. Dalloz 1930.8.somm

- كما أن محكمة غوينغام قد أصدرت في 05 فيفري 1936 حكما قضت فيه بأن المسؤولية المنصوص عليها في المادة 1/1384 م ف هي مسؤولية موضوعية مبنية على فكرة المخاطر المستحدثة.

أرجع إلى الأحكام العديدة التي ذكرها " مازو" في كتابه –المسؤولية المدنية صفحة 84-85 هامش 8 مكرر الجزء الأول ط. 8 .

[97] - أنظر المطلب الثالث من المبحث الثاني من الفصل الأول

خاطره المكسور، علنا نخفف عنه بعض الشيء، ما أصاب جسمه الطري و نفسيته المرهفة الرقيقة، دون أن نكلفه عناء إثبات شيء من ذلك حتى لا نزيده إرهاقا على إرهاق و هو المضرور المصاب. و بالتالي فإن حارس السيارة يكون مسؤولا مسؤولية كاملة و تلقائية و بقوة القانون عما أصاب المضرور من ضرر نتيجة سيارته التي كانت تحت حراسته.لكن كيف ذلك و على أي أساس؟ هل نقيم مسؤوليته على أساس نظرية تحمل تبعة الخطر المستحدث التي لم تعد هي بدورها كافية و تعرضت إلى انتقادات وجيهة من الفقه [98] و من ضمن هذه الانتقادات الموجهة إلى تطبيق معيار نظرية تحمل تبعة الخطر المستحدث أن تجعل الشخص في كل الأحوال مسؤولا عن الأضرار التي يحدثها بواسطة شيء غير حي تحت حراسته، و بالتالي يكون من شأن ذلك أن يعوض عن كل نشاط كان وراءه ضرر للغير، سواء كان هذا الضرر بسبب النشاط مباشرا أو غير مباشر، و هذا مدعاة لتثبيط العزائم و خوارها، و بالتالي الامتناع عن أي نشاط يقومون به، و بالتالي تخلف الجماعة والمجتمع.

إن هذه النظرية تستبعد صعوبة و تستبدلها بصعوبة أخرى أكبر منها، فحين أبعدت الخطأ واعتمدت على إحداث الضرر، فإن الضرر حين تتعدد أسبابه التي تساهم في وقوع الحادث، فمثلا الأضرار الناجمة عن اصطدام سيارتين قد تلعب في أحداثها عوامل عديدة، فاقتناء السيارة، والسير بها في الطريق و قيادتها، بالإضافة إلى السيارات الأخرى الكثيرة وفعل سائقيها، و انشغال قسم من الطريق بها و عدم تمكين السيارتين من تفادي الحادث بسبب ذلك. كل هذه العوامل متضافرة أتاحت الفرصة و ساعدت على وقوع الضرر، فكيف يمكن حصر أسباب الحـــادث جميعا، و بالتالي مطالبة كل المتسببين في إيقاع الضرر بالتعويض؟

و ما هذه العيوب التي تتعلق بنظرية تعادل الأسباب التي تقوم عليها هذه النظرية لا يخففها إلا جعل أساس هذه المسؤولية يقوم على فكرة الخطأ بدل الضرر. ولكن لم لا نتصور

---

[98]- أنظر في كل تلك الانتقادات المراجع التالية:
- د/ محمد لبيب شنب المرجع السابق فقرة 262 صفحة 286 و كذلك
- د/ سليمان مرقص-المرجع السابق فقرة 170- صفحة 227
- د/ حسين عامر عبد الرحيم عامر، المرجع السابق فقرة 185- صفحة 134
- د/ محمود جلال حمزة- المرجع السابق فقرة 332- صفحة 388-389
- د/ علي بوقره- المرجع السابق، صفحة 256 .

قيامها على أساس فكرة الالتزام بضمان تعويض المضرور أي اجتماعية المخاطر كما سنرى.

كما أن نظرية تحمل تبعة الخطر المستحدث قد عيب عنها أنها ترتب المسؤولية على مجرد تملك الشيء غير الحي و الانتفاع به، في حين أن المادة1/1384 ق م ف، و المقابلة للمواد 138 ق م ج، 179 ق م س،و المادة 178 ق م م ترتبها على وجوب حراسة الشيء غير الحي، و ما الضرر حين يقع إلا دليل على عدم الالتزام ووفاء الحارس بالحراسة.

إن الخطر المستحدث ليس خطرا فرديا فقط ، بقدر ما هو خطر جماعي كذلك، حيث في سبيل تحقيق المصلحة الاجتماعية و الاقتصادية، و غيرها من المجالات النفعية المختلفة سواء كانت مادية أو معنوية ، و ذلك كله لفائدة المجتمع ككل، إذ الناس حين ينطلقون بسياراتهم في الطريق العام، إنما يقصدون تحقيق ذلك،و حيث أن السيارة في سبيل ذلك قد غدت وسيلة المواصلات الضرورية في هذا العصر، و هي التي تلائمه دون غيرها ولا بديل لنا عنها على اليابسة، و عليه فليس من العدل أن يقابل هذا الخطر الاجتماعي واجب فردي بالتعويض، بالإضافة إلى ذلك أنه عبء ثقيل على كاهل الفرد لا يستطيع الفرد وحده تحمله ، و هو جزء فقط من الكل الذي يفترض فيه أنه مسؤول أيضا، و هو المجتمع في سبيل تحقيق تطوره وتنميته، و لذلك ينبغي جعل المسؤولية جماعية(اجتماعية المخاطر) حتى يكون العقاب المدني متكافئا مع الخطر المستحدث، و جعل هذا النقد الوجيه في رأيي بداية لتأصيل أساس آخر تقوم عليه مثل هذه المسؤولية على حوادث السيارات و هو الالتزام بضمان تعويض المضرور في كل الحالات، بصفة قانونية و تلقائية يتكفل به كل من حارس السيارة و المجتمع و ذلك حسب إحدى الحالتين كما سنرى لا حقا ومن ثم فإن نظرية تحمل التبعة لم تعد كافية لطمأنة المضرور، و لا حتى ما يعود على المجتمع من فوائد في استعماله لهذه المركبات إن حاولنا تطبيق هذا المعيار على جميع هذه الحوادث، ثم أن المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات[99]. قد تطورت تطورا رهيبا من حيث الأساس الذي تقوم عليه في وقتنا المعاصر، و اكتنف أساسها القائمة عليه نوع من التنظيم الاجتماعي الدقيق، و ذلك

---

[99]أنظر نفس المراجع السابقة :
- د/ محمد لبيب شنب المرجع السابق فقرة 262 صفحة 286 و كذلك
- د/ سليمان مرقص-المرجع السابق فقرة 170- صفحة 227
- د/ حسين عامر عبد الرحيم عامر، المرجع السابق فقرة 185- صفحة 134
- د/ علي بوقره- المرجع السابق، صفحة 256
- د/ محمود جلال حمزة- المرجع السابق فقرة 332- صفحة 388-389

بتدخل المشرع الذي أضفى عليها فكرة طابع التضامن الاجتماعي فيما بين أفراده المستعملين لهذه الآلة الخطرة وهي السيارة، كما لا يزال الفكر القانوني يتلمس باحثا دوما على تحقيق المصلحة الكلية للمضرور، وهي الغاية المثلى من ذلك التطور الذي يحدث في هذه المسؤولية.

و أمام تلك الانتقادات التي وجهت إلى نظرية تحمل التبعة ذهب البعض من الفقه[100] إلى القول بأنه يمكن أن تقوم المسؤولية في هذا الشأن على أساس مزدوج، فهي من جهة تقوم أصلا على فكرة الخطأ، ومن ثم فالتعويض عن الضرر لا يمكن أن يطلب إلا من الذي كان قد ارتكب الخطأ، إلا في الحالات التي لا يمكن أن يثبت فيها ثبوت الخطأ من المضرور، فإنه من العدل حينئذ أن نرجع إلى نظرية تحمل التبعة ليس كأصل إنما يكون ذلك كأساس احتياطي بضرورة تعويض المضرور في حالة تمكنه من إثبات الضرر، و بذلك فقد توهم هذا الفريق[101] من الفقه بأن لهذه المسؤولية أساس مزدوج تقوم عليها ومن ثم يمكن الجمع ما بين فكرتي الخطأ كأساس أول ، و نظرية تحمل التبعة كأساس احتياطي[102]، ومن ثم نكون أمام عود على بدء من حيث أساس المسؤولية المدنية خاصة على حوادث السيارات ، و التي عرفت تطورا منذ صدور القانون المدني الفرنسي سنة 1804 ، وما انجر عن ذلك من نتائج وما ترتب أيضا على ظهور الثورة الصناعية وما تبعها من حوادث ضارة بالنسبة للعمال وغيرهم من الأفراد وخاصة منذ بروز استعمال السيارة وما نجم عنها من حوادث ضارة، من كل ذلك عرف نظام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بصورة خاصة تطورات هامة، حيث كان كل من الفقه والقضاء وكذا التشريع وما يزالون يبحثون عن المصلحة التي تحقق الحماية الكاملة للمضرور من هذه الحوادث التي تقع بفعل السيارة.وحين

---

[100] ـ سفاتيه- المسؤولية المدنية ج 1 ف 280 ط.1 سنة 1939،ط.2- سنة 1951.

[101] ـ و قد تعرضت هذه الفكرة إلى أنها لا تحل مشكلة أساس المسؤولية وما أولوية الخطأ كأساس للمسؤولية على نظرية تحمل التبعة إلا و هما و غلالة رقيقة تحجب وراءها نظرية تحمل التبعة، و طبقا لهذا المفهوم فإن القضاء يطلب من المضرور إثبات الخطأ في جانب المسؤول، وقد سبق أن لاحظنا بأن الفقه والقضاء قد رفعا عبء إثبات الخطأ عن كاهل المضرور، كما أن المضرور سوف يعمد مدعيا أمام القضاء بأنه لم يتمكن من إثبات الخطأ مادام يعرف أنه سيعوض طبقا لنظرية تحمل التبعة في كل الأحوال التي يصيبه فيها ضررا دون أن يثبت ذلك الخطأ.

انظر في ذلك: شارك .رسالته ص 25 و أنظر في الأحكام التي استند إليها لدعم انتقاده إلى هذه الفكرة

- 1- دائرة الفرائض 13 أفريل 1934 – 1- 41 تعليق سفاتيه، وآخر في 7 ماي 1934 غاريت دي باليه 1934

- 2-85 الدائرة المدنية ديسمبر1936 د اللوز الأسبوعي 1937-86 و آخر في 31 جانفي 1941 د اللوز 1941-1-101

و في ما يتعلق بخطأ الغير أنظر الأحكام : دائرة العرائض 19 مارس 1934 د اللوز الأسبوعي 1934-363 الدائرة المدنية 19 جوان 1934 د اللوز-409 وآخر في 3 مارس 1936 د اللوز 1936-81.

كل ذلك أشار إليه د. محمود جلال حمزة- المرجع السابق- هامش صفحة 392.

[102] ـ و يكون ذلك أسلم نسبيا لو أن المضرور لا يثبت الخطأ في جانب المدعى عليه(المسؤول عن الضرر)، و يكون بذلك الخطأ لا يقبل إثبات العكس إلا بواسطة نفيه بالسبب الأجنبي حسب رأي آن ذاك يمكن الرجوع حين نفي الخطأ بواسطة السبب الأجنبي من طرف المسؤول، إلى نظرية تحمل التبعة كأساس لقيام المسؤولية و من ثم ضرورة تعويض المضرور، و هذا الرأي لا يكون أكثر حماية أيضا بالنسبة للمضرور إنما يكون أحسن من سابقه إذا يسرنا إجراءات التقاضي أو التعويض ومنها التعويض الكلي و التلقائي و الملزم سواء استطاع المدعي عليه أن ينفي عنه الخطأ أو لم يستطع، لأن القصد هو حماية المضرور وعدم إرهاق كاهله بإجراءات التقاضي،

و لعل في مثل هذا التشدد التقليل من حوادث المرور عبر الطريق من جراء كثير من الأخطاء التي يرتكبها بعض السائقين المتهورين دون الإكثرات بحق الفرد أو هذه الضحية.

العودة إلى ما سبق ذكره نجد أن فكرة قيام المسؤولية المدنية على الخطأ بسبب الأضرار التي تحدثها السيارات، قد نبذها كل من الفقه والقضاء وحتى التشريعات المختلفة في هدمها منذ أمد بعيد حتى أضحت فكرة الخطأ في هذا الشأن تكاد تنعدم كأساس لقيام المسؤولية المدنية على حوادث السيارات،وحلت محله في قيامها على أساس الضرر والضرر وحده، وهذا في مرحلة من مراحل تطور هذه المسؤولية[103]، بل إن أساسها ما يزال يتطور باستمرار ولم يعد حتى الضرر معيارا وحيدا للمسؤولية في هذا المجال بقدر ما يترتب على ذلك معيار آخر هو معيار القوة القانونية ،والغاية من كل ذلك هو المضرور ومصلحته، ولعل نظرية الضمان ومدى تطبيقها على حوادث السيارات الضارة تجيبنا على مثل تلك التساؤلات.

المبحث الثاني

[103] - و لا أدل على ذلك من أن فكرة قيام المسؤولية المدنية على حوادث السيارات ومنها نظرية تحمل تبعية الخطر المستحدث إذ هذا الأخير ليس خطرا فرديا فقط بقدر ما هو خطر جماعي في سبيل تحقيق المصالح الاجتماعية والاقتصادية وغيرها من المجالات النفعية المختلفة سواء كانت مادية أو معنوية وذلك كله لفائدة المجتمع ككل، إذ الناس حين ينطلقون بسياراتهم على الطريق العام إلا بغية تحقيق ذلك، وإن السيارة في سبيل ذلك قد غدت وسيلة المواصلات الضرورية في هذا العصر وهي التي تلائمه دون غيرها ولا بديل لنا عنها، وعليه فليس من العدل إذن أن يقابل هذا الخطر الاجتماعي واجب فردي فقط بالتعويض، بالإضافة إلى ذلك أنه عبء لا يستطيع الفرد وحده تحمله وهو جزء فقط من الكل وهو المجتمع، لذلك ينبغي جعل المسؤولية جماعية (اجتماعية المخاطر) حتى يكون العقاب المدني متكافئا مع الخطر المستحدث .
وبالرغم من الانتقادات التي وجهت إلى هذه النظرية وبخاصة إلى نظرية تحمل تبعية الخطر المستحدث، فإن هذه النظرية تبقى هي الأفضل من سابقاتها، ولعل هذا الذي سبق (فكرة اجتماعية المخاطر) المستنبطة من فكرة تحمل تبعية الخطر المستحدث هي بداية لتأصيل أساس آخر تقوم عليه مثل هذه المسؤولية على حوادث السيارات وبالتالي الالتزام بضمان التعويض بالنسبة للمضرور في كل الحالات وبصفة تلقائية وقانونية يتولاها المجتمع بتنظيم خاص.

نظرية الضمان

أمام الانتقادات الفقهية الموجهة لنظرية تحمل التبعة ، و اعتبار بعض الفقه بأن هذه النظرية لا يعتمد عليها في التأسيس لقيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ، إذ أن هذه الأخيرة قد تطورت تطورا كبيرا ، و اكتنف أساسها القائم عليه في وقتنا الحالي نوع من التنظيم الاجتماعي ، فهل نظرية الضمان[104] تؤسس لهذه الفكرة ،منظورا إليها من حيث حماية المضرور و مصلحته ، ثم ما مفهوم هذه النظرية طبقا للفقه الفرنسي و فقه الشريعة الإسلامية ؟

المطلب الأول

مفهوم نظرية الضمان في الفقه الفرنسي

تتجلى هذه النظرية في أن المسؤولية المدنية عن فعل الشيء غير الحي وكأهم تطبيق لها المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات وأن هذه الأخيرة لا تقوم على التأرجح على أساس الخطأ طبقا للنظريات الشخصية، أو القائمة على أساس نظرية تحمل التبعة في المذاهب الحديثة، أو أن تقوم عليهما معا، وذلك موقف غير سليم حين حصر المسؤولية من جهة واحدة فقط، هي جهة المسؤول عن الحادث. بينما المسؤولية في هذه الحالة لا تقوم على أي من الفكرتين ولا على الفكرتين معا، حيث أنه في كل الأحوال تصب هذه الأفكار في منطقة واحدة هي منطقة المسؤول عن الحادث الضار، دونما الاعتماد بالأسباب التي يعتمد عليها المضرور بغية الحصول على التعويض[105].

وعليه فإن قيام المسؤولية المدنية طبقا لهذه النظرية (الضمان) يجب التركيز فيها على جهة المضرور من الحادث الذي وقع له، وهذا بغض النظر عن الظروف النفسية والعقلية

---

[104]- صاحب هذه النظرية هو الفقيه الفرنسي بوريس ستارك" BORIS STARCK " حيث حاول أن يضع نظرية عامة للمسؤولية المدنية باعتبار أن وظيفتها مزدوجة ضمان وعقوبة خاصة، أنظر في ذلك: رسالة دكتوراه – بوريس ستارك- باريس 1947 ص17 وما يليها

Voir : Boris Starck. Essai d'une théorie générale de la responsabilité considérée en sa double fonction de garantie et de peine privé thèse paris 1947.

[105] - وقد اعترض " ستارك" على كل من نظرية الخطأ ونظرية تحمل التبعة، حيث أن أنصار نظرية الخطأ ينطلقون من الشخص المسئول ويشترطون لقيام مسؤوليته اثبات الخطأ في جانبه، كما أن أنصار نظرية تحمل التبعة يذهبون إلى أن قيام مسؤولية المسؤول تقوم على أساس المنفعة التي جناها من الشيء الموضوع تحت حراسته.

-وإن كلا من النظريتين السابقتين يهملان المضرور ومصلحته دون أخذه في الحسبان وذلك لتأمين حقه في التعويض.

- voir Starck Thèse pricite p 37

voir Starck les obligations op cet No 59 p 35

Starck op cit No 60 p 35 et N 67 p 37 et suivi

التي يكون فيها المسؤول عن الضرر، إذ من المنطق ضمان الحق في الحياة، وفي السلامة الجسمية وحمايتها من الحوادث المفاجئة التي يحدثها نشاط الغير، سواء كان مخطئا أو غير مخطئ، أي ضد كل ما هو عادي في هذا النشاط، حيث لكل شخص الحق في الأمن " La Sécurité " فإن اعتدى على هذا الحق فإنه يعتبر عملا ضارا غير مسموح به قانونا ،وبالتالي غير مشروع وتستلزم التعويض عنها بقوة القانون.

ولذلك فإن على حارس السيارة أن يتقيد بالأنظمة والقوانين حين تصرفه وقيادة سيارته وحراستها، ويجب عليه أن يحافظ على حقوق الآخرين وسلامتهم، ومتى كان تصرفه عكس ذلك ،وألحق بتصرفه ضررا للغير يكون قد أخلّ بالثقة المشـــروعة وأخلّ بحق الغـــير في استقراره وأمنه وسلامة جسمه من الأذى.

و راح الفقه في شأن التأسيس لهذه النظرية وانقسم إلى آراء، فمن الفقه من يرى بأن نظرية الالتزام بالضمان تصلح كقاعدة عامة أساسا للمسؤولية المدنية ومنهم من يرى وجوب اقتصارها فقط كأساس لقيام المسؤولية المدنية على الأشياء الخطرة، فمن هذا الرأي الفقهي أو ذاك، هل يمكننا استخلاص رأيا علّه يساعدنا في التأسيس للقيام المسؤولية على حوادث السيارات؟

و يرى هذا الرأي الأول بأن نظرية الالتزام بالضمان تصلح كقاعدة عامة أساسا للمسؤولية المدنية و على رأس هؤلاء الفقهاء الفقيه الفرنسي"Starck" غير أن ستارك ميز بين نوعين من الأضرار التي تشملها نظرية الالتزام بالضمان وهي:

ــ الأضرار المادية المحضة[106]، و الأضرار التي تصيب جسم الإنسان وماله وهذه أضرار غير مشروعة في حد ذاتها، وتمس بالحق في الأمن والسلامة،فلا يجوز لأي أحد أن يرتكبها أصلا، ويجب ضمانها، وعلى مرتكبها أن يعوض للمضرور بقوة القانون[107]، بصرف النظر عن إثبات الخطأ في جانبه، أو افتراضه أو اعتباره ثابتا، ولا يمكن للمسؤول

---

[106] ـ الأضرار المالية المحضة وهي التي تظهر شرعيتها أو عدم شرعيتها من خلال فحص حقوق المسؤول من أنه إذا كان في بعض الحالات يكون الضرر الذي ارتكبه مشروعا كحق الدفاع الشرعي، وحق المنافسة المشروعة وحق النقد والحق في الإضراب والحق في حجر وتجميد أموال المدين، وهذه الأضرار أي الأضرار الاقتصادية أو المادية المحضة ليس لها علاقة بالبحث المراد.

ـ والأضرار التي اعتبرها"Starck" غير مشروعة في ذاتها هي الأضرار التي تمس أمن الأشخاص وسلامتهم الجسمية وهذه ما يدخل معظمها ضمن الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور وهي بالتالي موضوع البحث المراد.

[107] Voir lahlou khiar Ghenima (le droit l'indemnisation entre responsabilité et réparation systématique –thèse pour le doctorat d'état faculté de droit université d'Alger -2006 p258 -259

حيث ترى بأن للفرد في المجتمع الحق في سلامة جسمه من الأذى و كذا عدم المساس بحقوقه المعنوية إذ يجب ضمان ذلك مثلما تضمن له الحقوق الأساسية الأخرى ، مثل الحق في إحترام الحياة الخاصة و الحق في الإسم على جهة المضرور الحادث و من ثم لا يعتد في هذا الشأن بسلوك المسؤول سواء أن كان مخطأ أو غير مخطئ ص 258 و ما يليها

أن ينفي المسؤولية عن نفسه بإثبات أنه في الوقت الذي أحدثها كان يستند إلى حقه[108] و باختصار لا يجب البحث في هذه النظرية على كل من فكرتي كل من الخطأ ولا فكرة تحمل التبعة كأساس لقيام المسؤولية المدنية، ويجب في هذه الحالة على مرتكب الضرر أن يعوض المضرور بقوة القانون.

ومن هنا يرى"Starck" بأن الحق في السلامة الجسدية والحقوق المادية الأخرى تعتبر الحد الأدنى من الحقوق التي يجب أن تصان في المجتمع ويتكفل هذا الأخير بضمانتها دون أن نبحث في صراع المصالح لتغليب مصلحة على أخرى[109] لذلك يجب التضحية بحرية الشخص المسؤول أثناء قيامه بنشاطاته المعهودة أو غير المعهودة في سبيل حماية أمن الأشخاص واستقرارهم ، إذ في مواجهة هذه الأخيرة أي الفكرة الأخيرة وحرية الشخص في نشاطه واستثمار مركبته، يكون حق المضرور في أمنه واستقراره أولى من ذلك، و تقدم على مصالح المسؤول عن الضرر في كل الأحوال وعلى هذا الأخير تعويضه بقوة القانون.إلا أن "Starck " لا يستبعد فكرة قيام المسؤولية على أساس الخطأ إطلاقا بل يرى ذلك من الضروري إذا ثبت الخطأ في جانب المسؤول، وعلى القاضي في هذه الحالة أن يذهب إلى أبعد من التعويض الكامل للمضرور، كما له أن يتخذ من الإجراءات ما يحول دون وقوع مثل هذا الخطأ[110]، وهذا ما يسميه"Starck" بفكرة العقاب الخاص[111]. و بالرجوع إلى نظرية تحمل التبعة كأساس لقيام المسؤولية المدنية ومقارنتها بنظرية الالتزام بضمان التعويض بقوة القانون التي جاء بها ستارك في هذا المجال أيضا نجد:

أن كلا من النظريتين تؤسس لقيام المسؤولية على أساس النشاط الضار وبذلك يكون الحارس في كليهما مسؤولا عن الضرر الذي يستوجب التعويض فالمسؤولية واحدة ولا فرق بين النظريتين من حيث الأساس القائمة عليه هذه المسؤولية[112]، ولا يمكن نفي ذلك أي المسؤولية إلا بواسطة السبب الأجنبي كما أن كلا من النظريتين لا تشترطان لقيام المسئولية

---

[108] ـ د. علي بوقرة، المرجع السابق صفحة 262

[109] ـ د. علي بوقرة، المرجع السابق صفحة 262

[110] ـ ويرى ستارك"Starck" بأن الخطأ ينحصر في عدم مراعاة قواعد حسن النية والحرص والواجب، وهذه هي الأخطاء التي كثيرا منها ما كانت وراء الحوادث الضارة بفعل السيارات وسائقيها غير الواعين بحسن سير السيارات.

[111] ـ د. فتيحة عماري-المرجع السابق صفحة 344

[112] ـ غير أن ستارك يرى في نظرية تحمل التبعة بأنها تركز وتنطلق من المسؤول دونما أن تضع في كل الأحوال مصالح المضرور وتركز عليه وهذا ما جاء به في نظريته (ضمان الالتزام بالتعويض) حيث انطلق من المضرور.

- والفرق بين فكرة الضمان La garantie و فكرة المسؤولية La responsabilité هو أن الضمان يبدأ حيث تنتهي المسؤولية، وتشترط في المسؤولية إثبات الخطأ في جانب المسؤول، أما في فكرة الضمان لا تشترط الخطأ في جانب المسؤول وإنما يجب على الضامن (المسؤول) أن يلتزم بدفع التعويض للمضرور لمجرد إصابة المضرور بضرر، أنظر:

د. إبراهيم الدسوقي-المرجع السابق الملتزم بضمان التعويض الناجم عن حوادث السيارات- صفحة 110.

وقوع الخطأ من جانب المسؤول ولو ثبت أنه لم يرتكب خطأ طالما أن الشيء غير الحي وبالتالي السيارة نجم عنها ضررا أصاب الغير في جسمه أو ماله، وبالتالي فأن النظريتين في هذا المجال لا تختلفان، من حيث النتيجة إلا أن نظرية الضمان ترتب على ثبوت الخطأ في جانب المسؤول (الضامن) أثارا تضاف إلى الالتزام بضمان التعويض، وتجعل تعويض الضرر أكثر شدة وهذا ما يسمى بالعقاب الخاص[113].

و عليه يذهب البعض إلى القول بأن نظرية الالتزام بضمان التعويض ما هي إلا صورة من صور نظرية تحمل التبعة[114]، وإن كنت أرى بأن نظرية الالتزام بضمان التعويض أكثر توسعا ورحابة في حماية المضرور من الأخرى، لأنها جعلت ضمان تعويض المضرور يقع عبؤه على كاهل المجتمع، و ليس فقط على مرتكب الفعل الضار، حيث يكون أمام المضرور ذمة مالية مليئة تلتزم بتعويضه لمجرد حدوث الضرر الجسماني له، إضافة إلى مرتكب الفعل الضار أو بدلا منه، وهذا ما يسمى بالأنظمة الجماعية للتعويض، التي تضمن للمضرور أو ذويه من بعده حقه في التعويض، على عكس النظام الفردي للتعويض الذي قامت عليه نظرية تحمل التبعة، إذ من شأن ذلك أن يعرض المضرور أو ذوي حقوقه إلى عدم حصوله على التعويض الكامل و التلقائي ، كما في حالة إعسار المسؤول عن الضرر، أو إذا كان غير قادر على تغطية كل الضرر الذي أصاب المضرور[115].

و هذا الرأي الأخير يصلح لأن يؤدي بنا إلى الرأي الثاني الذي جاء به بعض من أنصار فكرة الضمان قبل "ستارك " في محاولاتهم للتأسيس لهذه المسؤولية عن الأشياء غير الحية و من هؤلاء الفقهاء « Maurice Bicard »، الذي اقتصر في ذلك على بعض الأشياء الخطرة دون تعميمه على جميع أنواع المسؤولية المدنية كمبدأ عام كما ذهب إلى ذلك ستارك. و من ثم فإن الرأي الذي جاء به"Starck" في نظرية الالتزام بضمان تعويض المضرور في كل أنواع المسؤولية المدنية كمبدأ عام، يختلف عن الرأي الذي جاءت به محكمة النقض الفرنسية حين استعملت صيغة أن المسؤولية تقوم بقوة القانون، ومن ثم

---

[113] ـ د. فتيحة عماري-المرجع السابق، صفحة 345 .

[114] ـ إن نطاق المسؤولية المدنية واسع و عليه ففي هذا النطاق يتمتع الإنسان بحماية قانونية مطلقة، أي بضمان ضد أعمال الغير الضارة وهذا بغير حاجة إلى وجود خطأ ثابت أو مفترض، غير أن ثبوت الخطأ تترتب عليه آثار خاصة تضاف إلى الضمان و تجعل تعويض الضرر أكثر قسوة، وعليه فإن نظرية الالتزام بتعويض المضرور تنظر إلى المضرور وحقوقه ممثلة في سلامة جسمه وماله، ينتج من جراء الاعتداء على ذلك ضمان التعويض، على عكس ما ذهب إليه أنصار نظرية تحمل التبعة وأنصار نظرية الخطأ من تركيزهم في المسؤولية على الأساس الذي يحمل المسؤول وإثباته من طرف المضرور دونما النظر إلى المضرور وحماية حقه أو ذويه من بعده في التعويض، كما جاءت به نظرية الالتزام بضمان التعويض له في كل الحالات، وعليه فإن المسؤولية طبقا لهذه النظرية تقوم بقوة القانون« De plein Droit » .

[115] ـ د. علي بوقرة-المرجع السابق صفحة 265 وانظر كذلك، د. محمود جلال حمزة-المرجع السابق صفحة 399.

أصبحت نظرية الضمان ضيقة جدا وحيث أن المسؤولية القائمة على أساس المادة 1/1384 ق م.ف لا تخص إلا الأضرار الجسمية أو المادية وهي وحدها التي يمكن لفعل الشيء أن يحدثها، فإذن المسؤولية بقوة القانون لا تثقل إلا عاتق الحارس للشيء غير الحي ومنه السيارة كآلة خطرة.

و يتفق رأي"Starck" وغيره من بعض الفقه الغربي، مع فقه الشريعة الإسلامية من أن كلا منهم قد أقام المسؤولية المدنية على أساس موضوعي، وهو حدوث الضرر الذي ينجم عنه الالتزام بضمان التعويض فيه، كمبدأ عام في جميع أنواع المسؤولية المدنية إلا أن "Starck" قد ضمن بعض أنواع المسؤولية بعقوبة خاصة إن كان الفعل الضار ناجما عن خطأ.

ومن الفقه الغربي من أراد حصر هذه النظرية كأساس لقيام المسؤولية المدنية على فعل الشيء غير الحي الخطر، دون تعميمها على جميع أنواع المسؤولية كما ذهب إلى ذلك الرأي السابق لدى كل من ستارك وفقهاء الشريعة الإسلامية، وهذا ما أراه صالحا كأساس لقيام المسؤولية على حوادث السيارات باعتبارها شيئا غير حي وخطر كمبدأ ويجب التأمين الإلزامي فيه كما سنرى في البحث. و قبل ذلك يجدر التعرض إلى نظرية الضمان في الفقه الإسلامي .

المطلب الثاني

مفهوم نظرية الضمان في الفقه الإسلامي

سلكت الكثير من الأنظمة القانونية بعض الطرق المختلفة فيما يخص أساس المسؤولية المدنية حول حوادث السيارات، والهدف من وراء ذلك هو البحث على مصلحة المضرور وتعويضه عما لحق به من ضرر، وذلك دون أن يتحمل المضرور عبء إثبات المسؤولية على عاتق المسؤول عن الضرر ولجأت تلك الأنظمة إلى طرق مختلفة سبق الكلام عنها. و السؤال المطروح ، ما هو موقف الفقه الإسلامي من المسؤولية المدنية المترتبة على حوادث السيارات؟

إن مصدر المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بصفة خاصة وعن فعل الشيء غير الحي وغيره من أنواع المسؤولية المدنية في معظم قوانيننا العربية هو القانون الفرنسي، وهذا بعد أن طور القضاء الفرنسي نصوصه خاصة على النحو الذي عرضنا له فيما يخص المسؤولية الناجمة عن حوادث السيارات.

ومن هنا فإن الفقه الإسلامي ليس هو المصدر التاريخي فيما يخص هذه الأخيرة، إلا أن ذلك لا يعني بأن الفقه الإسلامي لا يعرف مثل هذه الأنواع من المسؤولية المدنية بصفة عامة، والذي أسس قيامها على أساس موضوعي يقوم على الضرر، في الوقت الذي لم يكن فيه للسيارة كآلة خطرة يحتمل منها الضرر شأن يذكر حيث وجدت هذه الأخيرة (السيارة) مع نهاية القرن19 عشر، ولم يكن يدور بخلد المشرع الفرنسي حين أصدر القانون المدني سنة1804 فكرة أحكام المسؤولية المدنية على حوادث السيارات، ولا في الفقه الإسلامي من قبل، إلا بعد تقدم الصناعة وظهور السيارة وبعد ردح طويل من الزمن، ومع بداية ظهور مخاطرها وازديادها بصورة مطردة ، هنا بدأ كل من الفقه والقضاء يتباريان في البحث على إيجاد أسس لقيام هذه المسؤولية الناجمة عن السيارات، وهذه الأخيرة التي أضحت ظاهرة وآلة خطرة، لكن لا يمكننا الاستغناء عنها حتى في الوقت الحاضر.

فاختلف الفقه فيما بينه حول أساس هذه المسؤولية، وتباينت الحلول القضائية أيضا حول أساسها إلى أن أرست هذه المسؤولية نسبيا في القرن الماضي (20) وأقيمت على أساس موضوعي، كما أقامها الفقه الإسلامي من قبل، إذ لم يعرف هذا الأخير فكرة الخطأ كركن في قيام المسؤولية المدنية بصفة عامة، ولذلك فإن المسؤولية فيه تقوم لمجرد حدوث الضرر متى كان الضرر مباشرا سواء كان بفعل الشخص نفسه أو وقوعه بفعـــل الشيء كان هذا الشيء حيا أو كان غير حي.

و لذلك فإن المسؤولية على حوادث السيارات وفقا للفقه الإسلامي أيضا تقوم على أساس موضوعي قوامه الضرر المباشر. و قياسا على ذلك «**إذا تسبب الحيوان في إيقاع الضرر بالغير، وكان هذا الحـــيوان تحت سيطرة من يركبه أو يقوده، فيسأل الراكب أو القائـــد عن هذا الضرر مسؤولية شخصـــية، ويعتبر كأنه هو وليس الحيوان هو الذي سبب**

الضرر... »[116]. ومن باب أولى في هذا المقام مسؤولية حارس السيارة سواء كان مالكها أو قائدها أن يكون مسؤولا عن الأضرار التي تحدثها السيارة بالنسبة للغير، غير أن المسؤولية هنا هي مسؤولية عن فعل السيارة التي تحت سيطرته وقيادته فهو الذي يعطي لها الأوامر ويوجهها باعتبارها وسيلة وآلة خطرة[117].

غير أن كلا من الأستاذين الجليلين، الأستاذ علي الخفيف، و الدكتور علي علي سليمان ومن قبلهما الفقه المالكي، يذهبون إلى أن الشريعة الإسلامية لا تقر بمبدأ مسؤولية الإنسان عن فعل غيره[118] لما ورد في كثير من الآيات في القرآن الكريم تبين ذلك[119]، إلا في حالة الإكراه حيث« **إذا ارتكب شخص فعلا ضارا تحت سلطان إكراه معدم لإرادته، فإن المكره يكون هو المسؤول، لأن المكره يعتبر كأنه آلة في يده ارتكب بواسطتها الفعل الضار»** .

أفلا يصدق ذلك على حارس السيارة سواء كان مالكها أو قائدها أو حتى سارقها باعتبار السيارة هي فعلا آلة خطرة في يد حارسها الذي ارتكب بواسطتها الفعل الضار بالنسبة للغير، ومن هنا يكون حارسها مسؤولا عن الفعل الضار دون اعتبار لفكرة الخطأ كأساس، وهذا ما ذهبت إليه كثير من الأنظمة الحديثة في المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بصورة عامة، وما ذهب إليه الفقه الإسلامي كذلك من اعتبار قيامها بصورة عامة على أساس موضوعي، قوام هذا الأساس الضرر الحاصل للمضرور، ولم يذكر بذلك الخطأ كركن في الإتلاف المباشر، وهذا ما أكده الأستاذ وهبة الزحيلي من أن« **الفقه الإسلامي قد أقام المسؤولية المدنية بصورة عامة على أساس موضوعي وهو حدوث الضرر بالنسبة للغير»**[120].

---

[116] ـ أنظر في ذلك، الدكتور علي علي سليمان- المرجع السابق ، صفحة 85/84.

[117] ـ أنظر في كل ذلك: الفكرة التي جاء بها الفقه في المطلب الأول من المبحث الثاني من الفصل الثاني في الباب الأول من البحث .

[118] ـ – الأستاذ: علي الخفيف- الضمان في الفقه الإسلامي- القسم الأول- دراسة لأهم مسائل الضمان فيما يتلف من الأموال مع الموازنة بين آراء الفقهاء- محاضرات: ألقاها الأستاذ علي الخفيف على[طلبة قسم البحوث و الدراسات القانونية والشرعية] 1971- معهد البحوث والدراسات العربية صفحة 238-240.

- الدكتور علي علي سليمان- المرجع السابق ،صفحة 07.

[119] ـ قال تعالى: " و لا تزر وازره وزر أخرى "

(واخشوا يوما لا يجزى والد عن ولده و لا مولود هو جاز عن والده شيئا)

(أنا كنا لكم يبعا فهل أنتم مغنون عنا نصيبا من النار)

(تلك أمة قد خلت لها ما كسبت و لكم ما كسبتم و لا تسألون عما كانوا يفعلون)."

[120] ـ الأستاذ/ وهبة الزحيلى- نظرية الضمان،أ وأحكام المسؤولية المدنية والجنائية في الفقه الإسلامي دراسة مقارنة الطبعة الأولى - 1970.دار الفكر ص 235 و ما يليها.

ومن باب أولى أن يسأل حارس السيارة أو مالكها على الأضرار التي أحدثها بفعل سيارته ولو كان صبيا غير مميز أو مجنون، وهؤلاء في مفهوم الفقه الإسلامي يعتبرون مسؤولين ويضمنون الأضرار الناجمة عن الأفعال التي يرتكبونها بواسطة السيارة التي قد يقودها أحد أولئك ويرتكب بها ضررا للغير[121]، وهذا ما نصت عليه بعض القوانين الحديثـــة[122]، وما ذهـــبت إليه القاعـــدة الشهـــيرة في الفقه الإسلامي من أن : « **المباشر ضامن و إن لم يتعمد، وأن المتسبب لا يضمن إلا بالتعدي**». فما المقصود بذلك ؟ وما مدى تطبيقها في المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات ؟

أولا – فكرة الضرر المباشر

لمعرفة ذلك يجب أن نميز بين ما إذا كانت هذه الأضرار الناجمة عن حوادث السيارات قد حدثت مباشرة أو حدثت عن طريق المتسبب فيه (الضرر) طبقا للقاعدة الفقهية السابقة و كلا المعنيين يترتب عنهما ضمان التعويض للمضرور، غير أنهما يفترقان في الأساس الذي تقوم عليه هذه المسؤولية على حسب ما إذا كان المسؤول عن الحادث الضار الذي ارتكبه مباشرا ، أو كان الحادث الذي ارتكبه عن طريق المتسبب في الضرر، ولذلك أتعرض إلى هذين المفهومين طبقا للقاعدة الفقهية المذكورة آنفا.

– مفهوم مباشر الضرر

إن المقصود بمباشر الضرر في الفقه الإسلامي، هو إحداث الضرر مباشرة، ودون تدخل فعل آخر في إحداثه، وبذلك يكون الضرر المباشر هو منفذ الضرر ومحدثه ومباشره، وحينئذ يكون الفعل مباشرة والفاعل مباشر[123] (المسؤول عن الضرر). و تتحقق المباشرة بمجرد إتيان وإحداث المباشر للضرر شريطة أن تكون تلك العلاقة السببية مباشرة تنعدم معها أي وساطة بين فعل المباشر والضرر ولذلك يشترط لتحقق هذه المسؤولية المباشرة ثلاثة شروط:

1–فعل المباشر

---

[121] ـ د. علي علي سليمان- المرجع السابق، صفحة 07.
القانون المدني الفرنسي ف.م 2/489 وقبل صدور هذه المادة سنة 1968، كان القضاء الفرنسي مصرا على ضرورة توافر التمييز لدى المسؤول عن الحراسة، واعتبار فاقد التمييز غير مسؤول إذ لا ينسب إليه خطأ- ثم قرر لأول مرة في الحكم الصادر في 1964 في قضية ترشار"TRICHARD " مسؤولية فاقد الوعي باعتباره حارسا و كان هذا الحكم هو الذي دفع بالمشرع الفرنسي إلى إصدار قانون 1968 وإدخال المادة السابقة الذكر في القانون الفرنسي(2/489) وأصبح القضاء الفرنسي من بعد ذلك يعمم مسؤولية عديم التمييز في كل أنواع المسؤولية.
أنظر في كل ذلك د. فتيحة عماري- المرجع السابق . صفحة 360.

[123] ـ الدكتور إبراهيم الدسوقي أبو الليل- الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات- المرجع السابق. صفحة 28-29.

ولا يتصور هنا بأن المقصود هو أن يصدر الفعل الضار من المباشر نفسه، بل من الممكن كذلك أن يصدر الفعل الضار من شيء تحت يد المباشر كالسيارة مثلا، لكن يشترط ألا يستقل فعل السيارة عن فعل المباشر الذي هو حارسها في مثل هذا، والذي يمكن إضافته إليه أي الضرر لذلك فالمباشرة تتوافر حتى ولو كان الفعل الضار ليس فعل المباشر ذاته، طالما أن الفعل الضار لم يكن مستقلا بذاته وإنما كان مضافا إلى حارس السيارة في هذا المثال.

وعلى الرغم من أن الشريعة الإسلامية لم تعترف بمسؤولية الشخص عن الضرر الذي يحدثه الشيء كنوع من أنواع المسؤولية القائمة بذاتها كما نصت عليه كثيرا من الأنظمة الحديثة[124]، إنما الشريعة الإسلامية أقامت في ذلك جميع أنواع المسؤولية المدنية على أساس الضرر، و ما فعل الشيء المرتكب للضرر في هذه الحالة، إلا فعل الشخص نفسه وليس للشيء دورا في ذلك، إنما هو مجرد وسيلة وآلة سلبية في يد الشخص، على عكس ما ذهب إليه كل من الفقه والقضاء وكذا التشريع لقاعدة المباشرة، والذي لم ينسبها إلى فعل الشخص ذاته بل أمدها لتشمل فعل الشيء ذاته أيضا[125].

بيد أنه يمكن تطبيق قاعدة المباشر ضامن وأن لم يتعمد على حوادث السيارات[126]، خاصة وأن القاعدة شملت جميع أنواع المسؤولية المدنية وإقامتها على أساس الضرر المرتكب، سواء من طرف الأشخاص أنفسهم ، أو من الآلات التي تحت حراستهم، ثم أن فقهاء الشريعة الإسلامية لا يمانعون في قيام المسؤولية عن الفعل الضار الذي يصدر من شيء تحت يد المباشر طالما أن الفعل الضار لم يكن مستقلا بذاته وهذا ما ذهب إليه الفقه الفرنسي الحديث في بعض مراحل تطور المسؤولية المدنية عن فعل الشيء غير الحي[127].

2- تحقيق المباشر

---

[124] ـ المواد. 138 من ق.م ج - 179 ق م. س- 178 ق م. م- 1/1384 ق م. ف ... الخ.

[125] ـ أنظر: المطلب الثاني من المبحث الأول في الفصل الأول من الباب الأول و المتعلقة بأحكام القضاء الفرنسي منذ قضية جان دير1930.

[126] ـ وهذا ما أخذ به القانون في الكويت رقم (42) لسنة 1967 وذلك بإضافة المادة (19) التي قررت مساءلة مباشر الضرر الناجم عن حوادث السيارات وغيرها من الأشياء غير الحية وفقا لقواعد الدية الشرعية في حدود وشروط معينة، واستمر الحال كذلك إلى أن صدر القانون المدني الكويتي في 25 فبراير1981 الذي استحدث حكما جديدا وهاما يتعلق بضمان الدولة للأضرار الناتجة عن السيارات، وهذا إذا تعذرت معرفة المسؤول عن تعويضه وفقا لضمانة الملتزم المباشر.

ـ وهذا ما طبقه القضاء في الكويت في حالات كثيرة أمكن فيها اعتبار الضرر إنما نتج عن السيارة ضررا مباشرا ويكون محدثه بالتالي مباشرا ويسأل عن تعويض الأضرار التي يحدثها بالغير دون حاجة إلى إثبات خطئه استنادا إلى قاعدة« **أن المباشر ضامن وإن لم يتعمد**».

[127] ـ لم تفرد الشريعة الإسلامية قواعد خاصة تطبق على الأضرار الناتجة عن الأشياء غير الحية والآلات الخطرة، خاصة منها السيارة حيث لم تكن خطورتها قد ظهرت بعد، مما يستدعي أن يخصص لها قواعد خاصة بها، ولذلك كانت تطبق على المسؤولية على الأشياء والقواعد العامة التي تحكم المسؤولية أو الضمان في الشريعة الإسلامية، وهي نفس القواعد التي طبقت أيضا على الأضرار الناتجة عن استعمال السيارات في فرنسا كما سبق أن بيناه في البحث، وهذه القواعد هي«1382-1383-1384-1/1385-1386...» ق م ف.

هو أن يكون فعل المباشر هو الذي أحدث الضرر حقا وفعلا، وذلك بأن يكون الضرر قد ترتب على فعل المباشر، وذلك لا يتأتى إلا بتوافر علاقة السببية بين فعل المباشر والضرر، وهذا المفهوم لا يختلف مقصوده عن المفهوم الحالي لعلاقة السببية، ويمكن تطبيقه في المسؤولية المدنية المترتبة على حوادث السيارات، ما دام أن الفعل الضار عن السيارة التي تحت يد المباشر (الحارس لها) غير مستقلة عن فعل المباشر.وهذا بالنسبة لبعض الأنظمة الحديثة التي تخضع المسؤولية المدنية على حوادث السيارات فيها إلى أحكام القواعد العامة الواردة في المسؤولية المدنية عن فعل الشيء غير الحي بصورة عامة[128]. غير أن هذه الأنظمة تفترض قيام المسؤولية تلقائيا بمجرد حدوث الضرر كما ذهب إلى ذلك الفقه الإسلامي- ولا يمكن نفي ذلك إلا بواسطة السبب الأجنبي، وهذا عكس بعض الأنظمة الحديثة التي خصت المسؤولية المدنية على حوادث السيارات بقواعد خاصة[129] والتي تعتبر المسؤولية المدنية على تلك الحوادث الضارة قائمة تلقائيا وبقوة القانون بمجرد حدوث الضرر، ولو استطاع حارس السيارة نفي ذلك بواسطة السبب الأجنبي .

3- علاقة السببية

بالإضافة إلى ما سبق، فإن علاقة السببية هنا ينبغي أن تكون مباشرة بمعنى أن يتولد الضرر عن الحادث مباشرة، وبمعنى آخر ألا يتدخل بين فعل المباشر والضرر فعل آخر لاحق وهذا لا يعني أن يظهر ويترتب الضرر على الفور، بل قد يتراخى في ظهوره فترة ما، فإذا دهست سيارة شخصا وأصابته بجروح، ثم توفي أثناء نقله إلى المستشفى.أو أثناء تواجده به، فإن تراخي الوفاة لا يؤثر في توافر وتحقق علاقة السببية المباشرة[130].

وعليه إذا وجد فعل آخر وكان لاحقا وتاليا للفعل الأول، كان هذا الفعل الآخر (الثاني) هو المباشر- كقاعدة عامة. ووقف الفعل الأول عند حد المتسبب، كأن كانت سيارة تسير بالطريق العام فاحتكت براكب دراجة، فأسقطته أرضا، وكانت سيارة من خلفها تسير بسرعة، مما اضطر قائد هذه الأخيرة إلا أن يحاول إيقاف سيارته التي لم تطعه بسبب السرعة، مما ألحق بواسطتها بصاحب الدراجة قبل أن يقوم أضرارا جسمانية، فإن الفعل

---

[128] - م 179 ق م س ، المادة 178ق م م

[129] - الأمر رقم 15/74 ، قانون 5 جويلية 1985 الفرنسي

- قانون السير والمركبات رقم 31- لعام 2004 غير أن هذا الأخير قد أعطى للمسؤول إمكانية نفي المسؤولية بواسطة السبب الأجنبي على عكس ما هو عليه الحال في الأمر رقم 15/74 .

[130] - أنظر في ذلك : بدر جاسم اليعقوب المسؤولية عن استعمال الأشياء الخطرة في القانون الكويتي رسالة دكتوراه ، جامعة القاهرة 1977 ص 105

- ذكره: الدكتور: إبراهيم الدسوقي أبو الليل- المرجع السابق صفحة 32.

الآخر هنا هو فعل السيارة الثانية الذي كان لاحقا وتاليا لفعل السيارة الأولى، فإن فعل السيارة الثانية التي ألحقت بالشخص ضررا هو المباشر وفعل السيارة الأولى هو المتسبب.

وعلى العكس من ذلك فيمكن أن يكون الفعل الأول هو المباشر كاستثناء على القاعدة الأولى، إذا كان الفعل الثاني اللاحق مبنيا على الفعل الأول وناشئا عنه، ففي هذه الحالة رغم أن الفعل الثاني يعد هو المباشر والفعل الأول مجرد سبب إلا أن الفعل الثاني المباشر يكون مضافا إلى المتسبب. كاصطدام شاحنة بسيارة سياحية كانت تسير أمامها، ومن شدة الصدام خرجت هذه السيارة إلى الرصيف وألحقت ضررا جسمانيا بإحدى المارة، فإن الفعل المباشر هنا هو فعل الشاحنة، بالرغم من أن السيارة في الفعل الثاني هي التي ألحقت ضررا بإحدى المارة حين خروجها إلى الرصيف إليه، غير أن الضرر الذي لحق به كان ناشئا عن فعل الشاحنة الأول وهو المتسبب في الحادث الضار الذي نجم عن السيارة.

وهذا ما ذهب إليه كل من الأستاذين، الأستاذ علي الحفيف، والدكتور إبراهيم الدسوقي أبو الليل[131] من أنه إذا كان الفعل اللاحق مبنيا عن الفعل الأول وجب الضمان على الفعل الأول (فعل الشاحنة) بالرغم من عدم اعتباره مباشرا للضرر بل مجرد متسبب فيه وذلك تطبيقا وإعمالا بالقاعدة الفقهية التي تقرر من أن المتسبب في المباشرة حكمه حكم المباشرة، وهذا ما أراه مع الأستاذين الجليلين.بيد أن المتسبب الأول(الشاحنة) يضمن تعويض المضرور على سبيل الاستثناء باعتباره متسببا وليس مباشرا. فإذا توافرت هذه الشروط الثلاثة المذكورة– في المباشرة، فإن المباشر يضمن الضرر الذي باشره دون حاجة إلى إثبات خطأ في جانبه باعتبار أن مناط الضمان في الشريعة الإسلامية هو التعدي، وقد ثبت هذا التعدي بمجرد مباشرة الفعل الضار، وهذا ما نادى به الفقه الحديث ونصت عليه معظم التشريعات المعاصرة في أنظمتها القانونية على المسؤولية المدنية وطبقه القضاء في الكثير من القضايا المطروحة عليه للحل وخاصة في المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات. وهذا مفهوم مباشر الضرر في الفقه الإسلامي، فما المقصود بالمتسبب فيه، في حوادث السيارات الضارة.

ثانيا– المتسبب في حوادث الضرر

---

[131] ـ الأستاذ- علي الخفيف المرجع السابق، صفحة 85
- د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل- المرجع السابق، صفحة 33

التسبب هي الطريقة الثانية لوقوع الضرر وفقا لمفهوم الفقه الإسلامي، حيث أن المتسبب لا يباشر الضرر بنفسه بل يقف عند دوره عند حد التسبب فيه فقط، وعليه يجب أن يكون لهذا الضرر فعل آخر أحدثه مباشرة وعندئذ يكون هذا الفعل الأخير هو المباشر للضرر، والفعل الأول مجرد متسبب فيه. وعلى الرغم من أن المتسبب ساهم بقدر في إحداث الضرر، إلا أن الضمان يقع على المباشر للضرر إعمالا بقاعدة تقديم المباشر على المتسبب« **إذا اجتمع المباشر والمتسبب يضاف الحكم إلى المباشر**» ولكن هذه القاعدة ليست مطلقة في الفقه الإسلامي إنما هناك استثناء وارد كما سبق أن بينا، يضمن فيه المتسبب منفردا تعويض المضرور، وذلك في الحالات التي يكون فيها المباشر غير مسؤول، كأن ثبت خطأ المتسبب في إحداث الضرر، ولم يستطع أن ينفيه بواسطة السبب الأجنبي، أو أن المتسبب غير موجود أو غير معروف[132]. ولا يكفي هنا مجرد تسبب المتسبب في إحداثه للضرر إنما يتعين ثبوت خطئه وإهماله إعمالا بقاعدة «**أن المتسبب لا يضمن إلا بالتعدي**».

ويلاحظ من خلال هذه القاعدة بأن على المضرور أن يثبت خطأ المدعى عليه في التسبب، وهذا لا يمكن العمل به، وإلا عدنا من حيث بدأ الفقه والقضاء رحلة البحث على مصلحة المضرور، وهو أنه لا يجب على المضرور إثبات خطأ المسؤول، لأن ذلك يرهق المضرور ويتعبه، ثم أنه في غالب الأحيان لا يتمكن المضرور من إثبات ذلك، وفي أحيان أخرى قد يكون إثبات ذلك من المستحيل عليه كما سبق الكلام عنها في البحث. لذلك أرى من أن المتسبب في الحادث الضار يظل مسؤولا عن هذا الحادث الذي ارتكبه مباشر الضرر بصفة استثنائية، ما لم يثبت المتسبب بأن ذلك مرده السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه، ومن هنا فالخطأ مفترض في المتسبب في الضرر افتراضا لا يقبل إثبات العكس ، إلا إذا أنفاه بواسطة السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه، وهذا طبقا للقواعد العامة الواردة في المادة 138 ق م ج على الأقل إلى حين الكلام عن ذلك في القانون الخاص بالمسؤولية المدنية على حوادث السيارات طبقا للأمر رقم 15/74 والذي له أحكام أخرى متشددة في هذا الشأن.

وعند العودة إلى القاعدة السابقة مرة أخرى«المتسبب لا يضمن إلا بالتعدي» نجد أن المتسبب يضمن تعويض المضرور، ويكون في معنى المباشرة هنا، إذا كانت المباشرة مضافة إلى السبب بمعنى لولا خطأ المتسبب لما ارتكب المباشر الضرر بواسطة سيارته،

---

[132] ـ الأستاذ: بدر جاسم اليعقوبت المرجع السابق- صفحة 121.
- الدكتور: إبراهيم الدسوقي أبو الليل- المرجع السابق- صفحة 36.

وتلك هي قاعدة المباشرة الملجئة التي يستقل فيها المتسبب بالضمان طالما أن المباشرة لا تنطوي على عدوان[133] وأؤكد ما سبق بأن المتسبب في هذه الحالة ضامن لتعويض المضرور ما لم ينف ذلك بواسطة السبب الأجنبي[134].

و بالرجوع أخيرا إلى القاعدة الفقهية ككل من أن«المباشر ضامن وإن لم يتعمد، وأن المتسبب لا يضمن إلا بالتعدي» فوفقا لهذه القاعدة التي أقرها القانون الكويتي في بعض مراحل تطوره وطبقها القضاء فيه على حوادث السيارات[135]، فإنه طبقا للشرط الأول منها، نجد أن حارس السيارة أو قائدها يظل هو المسؤول المباشر على الضرر الذي تحدثه السيارة التي تحت حراسته لمجرد حدوث الضرر و بالتالي فهو ملزم بتعويض المضرور.أما إذا وقف دور حارس السيارة أو قائدها عند حد المتسبب في ارتكاب حارس السيارة الأخرى المباشرة لارتكاب الضرر، فهنا لا يمكن مساءلة المتسبب إلا إذا ثبت خطؤه، وهذا ما يعنيه الشطر الثاني من القاعدة الفقهية من« **أن المتسبب لا يضمن إلا بالتعدي**».

و لم سبق يتبين لنا بأن أساس هذه المسؤولية، وبخاصة المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات الضارة كانت تتنازعه تيارات فقهية واتجاهات قضائية مختلفة، إذ منهم من أقامها على أساس الخطأ سواء كان هذا الخطأ قابلا لإثبات العكس، أو غير قابل لإثبات العكس، لذا كان على المضرور من حادث السيارة أن يقيم الدليل على خطأ قائد السيارة للمطالبة

---

133 ـ د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل-المرجع السابق المسؤولية المدنية بين التقيد والإطلاق، صفحة 315-317.

134 ـ إن المتسبب في الضرر، لا يسأل إلا وفق القواعد العامة في المسؤولية، فإن كانت هذه المسؤولية هي مسؤولية عن الفعل الشخصي فإن المضرور يتعين عليه إثبات خطأ قائد السيارة(124ق م ج-164ق م.س- 1382-1383ق م. ف. وهذه في غير مصلحة المضرور كما سبق أن بيناه.
أما إن كانت المسؤولية عن فعل الشيء غير الحي، ومنها السيارة، وهنا حارس السيارة يسأل لمجرد حدوث الضرر الذي أحدثته السيارة التي تحت حراسته، وما على المضرور إلا إثبات الضرر، وأن الضرر ناجم عن فعل السيارة، أي عن تدخل السيارة، ولا يثبت الخطأ في جانب حارس السيارة، إذ الخطأ هنا مفترض ولا يقبل إثبات العكس إلا بواسطة السبب الأجنبي(138-179-178-1384/1).
لكن ما حال المضرور إذا استطاع الحارس للسيارة إثبات السبب الأجنبي وبالتالي نفي عن نفسه الخطأ كما أشرت إلى ذلك بمناسبة التعليق على قاعدة «أن المتسبب لا يضمن إلا بالتعدي» هنا يجب على التشريعات أن تتدخل لحماية المضرور والحفاظ على حقه في التعويض في جميع الحالات وهذا ما أشار إليه المشرع الجزائري و ضمنه بأمر خاص يتعلق بالمسؤولية على حوادث السيارات يحمل رقم 15/74 وسيأتي الكلام عنه لاحقا.

135 ـ قبل صدور القانون رقم 6 لسنة 1961 ، كان تنظيم قواعد المسؤولية المدنية يخضع لقواعد الشريعة الإسلامية المقننة بمجلة الأحكام والمدونة بالكتب الفقهية والمعروفة بقواعد الضمان، وأخص بالذكر بها هنا ضمان الأضرار التي تصيب الشخص في نفسه، فكانت تنظم وفقا لقواعد الشريعة الإسلامية.
ـ وقد أخذ القضاء الكويتي بقاعدة المباشرة في حالات كثيرة، أمكنه فيها اعتبار الضرر الناتج عن السيارة ضررا مباشرا ويكون محدثه بالتالي مباشر ويسأل عن تعويض الأضرار التي يحدثها بالغير دون حاجة إلى إثبات خطئه استنادا إلى قاعدة أن المباشر ضامن ولم يتعمد، كما في حالة اصطدام السيارة بالمضرور مباشرة .
ـ وفي مرحلة لاحقة أصبحت المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بمقتضى نص المادة 19 من القانون رقم 6-1961 تقام لمجرد تدخل السيارة في الحادث تدخلا إيجابيا وفعالا أي بمجرد حدوث الضرر بواسطتها، ولا يستطيع الحارس لها درء هذه المسؤولية إلا بواسطة السبب الأجنبي، ثم تدخل المشرع الكويتي ليضيف حماية أكثر للمضرورين من حوادث السيارات فأصدر في 11 نوفمبر1967 القانون رقم"42" مضيفا إلى القانون رقم 6-161- إلى المادة 19- السابقة فأصبحت المادة19 مكرر والتي أصبحت تقتضي بأن"المباشر يكون مسئولا عن هذا الضرر وفقا لقواعد الدية الشرعية.
ـ وبذلك أصبح للمضرور من حوادث السيارات الذي أصابه ضرر الحق في التعويض وفق لقاعدة الضمان في الفقه الإسلامي دون أن يكون للحارس نفي ذلك بواسطة السبب الأجنبي، شريطة أن يكون الحادث قد وقع عن طريق المباشرة وليس التسبب، وإلا يكون راجعا إلى تعمد المضرور إصابة نفسه أو سوء سلوك منه ويكون ذلك السلوك فاحشا مقصودا من جانبه.
ـ وقد حصر المشرع الكويتي ذلك في أذى النفس فقط دون المال، وفي مرحلة لاحقة أصدر المشرع الكويتي قانون رقم 67 لسنة 1980 حيث اعتنق هذا القانون في المادة "356" مبدأ ضمان الدولة للضرر الذي يقع على النفس بسبب حوادث السيارات حيث يستوجب الدية وفقا لأحكام المشرع الإسلامي وهذا إذا تعذرت معرفة المسئول عن تعويضه، والملتزم بضمانه وفقا لقاعدة مباشر الضرر.
ـ للمزيد أنظر د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل-المرجع السابق، الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات صفحة 13 وما يليها.

بالتعويض أمام القضاء، وعند محاولة المضرور إثبات خطأ قائد السيارة اعترضته في ذلك صعوبات جمة كانت حائلا دون إثباته للخطأ، وهذه الأحكام طبقا للقواعد العامة قي المسؤولية التقصيرية كانت في غير صالح المضرور.

ومنهم من أقامها على أساس حدوث الضرر حتى يعتبر الشخص مسؤولا عن فعل الشيء الذي تحت حراسته، وبذلك فقد أعفت هذه الأحكام الواردة في هذه المسؤولية المضرور من حوادث السيارات من إثبات خطأ المدعي، بل يكفي تدخل السيارة في إحداث الضرر تدخلا إيجابيا و فعالا، وبذلك فقد أحيط المضرور بضمان وحماية من هذه الحوادث وبالتالي الحصول على حقه في التعويض عما لحقه من ضرر أو لذوي حقوقه من بعده. وهذا الذي توصل إليه كل من الفقه والقضاء على ضوء تفسيرهم وتحليلهم للفقرة الأولى من المادة 1/1384 من القانون المدني الفرنسي، وكما ذهب إلى ذلك أيضا الفقه الإسلامي.

و السؤال المطروح هو كيف يكون حال المضرور، إذا تعذر عليه إقامة دعواه على أساس المسؤولية عن الأشياء غير الحية، أو تمكن المضرور من ذلك ولكن حارس السيارة نجح في دفع هذه المسؤولية بواسطة السبب الأجنبي؟ أو كان المباشر غير مسؤول وفق الفقه الإسلامي كأن ثبت خطأ المتسبب في إحداث الضرر، أو كان المتسبب فيه غير موجود، أو غير معروف، أو كان موجودا ومعروفا ولكنه استطاع أن ينفي عن نفسه الخطأ سواء كان خطأ قابلا لإثبات العكس أو غير قابل لإثبات العكس كقرينة قاطعة على افتراض ذلك في الفقه الإسلامي .

و ماذا لو ثبت خطأ المتسبب ولم يستطيع نفيه ولكن كان معسرا، ولم يستطيع أن يدفع كامل مبلغ التعويض للمضرور؟

و ماذا لو كان مباشر الضرر مسؤولا ولكنه كان معسرا، أو لم يستطيع دفع كامل مبلغ التعويض لجسامة وخطورة الأضرار الناجمة عن حادث السيارة التي تحت حراسته ؟

من هذه التساؤلات وبغيه حماية المضرور وإسعافه والبحث له عن حقه في التعويض دون إرهاق له، استحدث الفقه وكذا القضاء في بعض تطبيقاته نظريات موضوعية مختلفة ترى في مجملها أن المسؤولية على حوادث السيارات تقوم لمجرد حدوث الضرر، وفي هذا هناك من الفقه من أقامها على أساس تحمل التبعة، وهناك من الفقه من أقامها على أساس

الضمان ، لكن حتى هاتان النظريتان قد شاب كل منهما القصور و تعرضت إلى انتقادات من قبل الفقه، ولعل الفقه الإسلامي في هذا المقام قد شابه أيضا بعض النقص حين جعل أساس الضمان أساسا عاما لجميع أنواع المسؤولية المدنية. ولم يخص المسؤولية المدنية عن فعل الشيء غير الحي بالذكر، ولا حتى المسؤولية على حوادث السيارات من باب أولى، وما يشفع له في ذلك أن السيارة لم تكن في ذلك الوقت موجودة ولا حتى لتذكر، غير أن الفقه الإسلامي لا يمنع تطبيق ذلك على حوادث السيارات في وقتنا الحالي، مادامت أن نظرية الضمان فيه تصلح كقاعدة عامة أساسا لجميع أنواع المسؤولية، كما ذهب إلى ذلك"starck"، في الفقه الحديث من جعله لنظرية الالتزام بالضمان صالحة كمبدأ عام لأساس المسؤولية المدنية.

وإذا كان ستارك، قد اتفق مع الفقه الإسلامي، في أنهما عمما قيام المسؤولية المدنية على أساس الالتزام بضمان التعويض إلى أن ستارك وفي عهده وجدت السيارة" قد عمم ذلك على جميع أنواع المسؤولية، غير أنه لا يستبعد قيامها على أساس الخطأ إطلاقا، بحيث إذا ثبت الخطأ في جانب المسؤول فإنه يترتب عليه آثارا خاصة تضاف إلى نظرية الالتزام بضمان التعويض، وتجعل تعويض الضرر أكثر شدة وقسوة. كما أن فكرة قيام المسؤولية المدنية على أساس الخطأ في حوادث السيارات غير مستبعدة إطلاقا في الفقه الإسلامي ، إلا أن الفقه الإسلامي قد حصر ذلك في خطأ المتسبب في إحداث الضرر.

وأخيرا ومن هذين الفكرتين وغيرهما كما سبق نلاحظ أنهما جعلا من قيام المسؤولية على حوادث السيارات مسؤولية فردية ومباشرة وتقوم على أساس الضمان، وهذه ما تتلاءم مع القوانين العامة 138ق م ج 179ق م س 1/1384 ق م ف والتي تخضع الأحكام فيها إلى التأمين الاختياري للأفراد.في حين أن المسؤولية المدنية على حوادث السيارات هي مسؤولية جماعية لا تحكمها القواعد العامة السابقة ، إنما تخضع إلى أحكام قوانين خاصة يقرأ منها أن المجتمع يلتزم بضمان التعويض في المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات، ولكن ذلك لا يتأتى إلا من خلال التأمين الإلزامي للمؤمنين على الأضرار التي تصيب الغير بسبب سياراتهم حين استعمالها والسير بها في الطريق العام أو غيره وسواء كانت متحركة أو ساكنة. و في الحقيقة فإن كلا من النظريات السابقة سواء كانت النظرية الشخصية، أو النظرية الموضوعية، لا يعول على أي منها منفردة من تحقيق المرغوب

بالنسبة للمضرور من حوادث السيارات، لذلك اتجه فريق من الفقه الحديث إلى القول، برأي آخر يرون فيه قيام المسؤولية المدنية على أساس مزدوج واحد وهذا ما أتعرض له في المطلب الموالي :

المطلب الثالث

الأساس المزدوج الواحد لقيام المسؤولية

يجدر أن أتعرض إلى هذا الرأي و ذلك قبل التعرض إلى موقف كل من الفقه والقضاء الجزائري حول أساس هذه المسؤولية، وبالرجوع إلى هذا الرأي في الفقه نجده قد اختلف هو أيضا حول هذا الأساس المزدوج الواحد لقيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، إذ منهم من يرى بأن هذا الأساس المزدوج الواحد يشمل الخطأ والضمان، ومنهم من يرى بأن الأساس المزدوج الواحد يشمل فكرتي الخطأ والمخاطر.

أولا – الخطأ و الضمان كأساس مزدوج واحد

و يتزعم هذا الرأي الفقيهان « Carbonnier – A.Tunc » اللذان يريان بأن المسؤولية التي تقرها المادة 1/1384 ق م ف هي مسؤولية مزدوجة[136] تقوم على أساس قرينة الخطأ من جانب الحارس للسيارة، وإلى جانب قرينة الخطأ وفي أن واحد تقوم على أساس التزام الحارس للسيارة بضمان عيوب السيارة التي تحدث ضررا للغير، ولا يستطيع الحارس في مثل هذه الحالة أن يدفع المسؤولية عن نفسه بإثبات أن سبب الحادث يعود إلى عيب خفي في السيارة كان يجهله، أو أن سبب الضرر ظل مجهولا ، وعليه فإن حارس السيارة هنا ملزم بالضمان[137]. غير أن « tunc » قد جعل الالتزام بالضمان كأساس أول، إذا كان الأمر يتعلق بعيب في الشيء، ويذهب في هذا الصدد من أنه إذا كان الأمر لا يتعلق

---

[136] ـ تونك« tunc » ، مازو-المسؤولية المدنية- H.L Mazeund et Tunc صفحة 5
أنظر في ذلك: د. عماري فتيحة – المرجع السابق – صفحة 351 وما يليها

[137] ـ وهذا الالتزام أي الالتزام الحارس للسيارة الذي يحدث ضررا للغير هو ما نجد له تطبيقا وتفسيرا في الأمر رقم 15/74 القاضي بضرورة الالتزام بالتأمين الإلزامي على السيارات لفائدة المتضررين منها مهما كان بالسيارة عيب أو لم يكن بها عيب .

بعيب في الشيء أو في السيارة هنا، فإن مسؤولية الحارس للسيارة عندئذ تقوم على افتراض الخطأ كأساس احتياطي، ولا يمكن لحارس السيارة في أن ينفيه عن نفسه إلا بواسطة السبب الأجنبي.

وقد ذهب فقه الشريعة الإسلامية كقاعدة عامة من أن المباشر ضامن وأن لم يتعمد، غير أنه كاستثناء يمكن للمتسبب في الضرر الناجم عن حادث السيارة أن يكون مسؤولا كالمباشر تماما للضرر، وبالتالي يضمن تعويض المضرور جراء ذلك بالرغم من أن المتسبب كما سبق أن بيناه كقاعدة عامة لا يكون مسؤولا إلا في الحالات التي يكون فيها المباشر غير مسؤول، وتكون مسؤولية المتسبب هنا مبنية على أساس الخطأ القابل لإثبات العكس أعمالا بقاعدة "أن المتسبب لا يضمن إلا بالتعدي" بمعنى على المضرور هنا أن يثبت الخطأ في جانب المدعي عليه وهو المتسبب في الضرر.وكان يمكن لفقه الشريعة الغراء في هذه الحالة أن يجعل من قرينة الخطأ المتسبب في الحادث الضار بسبب السيارات، كقرينة قاطعة لا يمكن دحضها من طرف المتسبب في الضرر إلا بواسطة السبب الأجنبي، بالإضافة إلى ضمان الالتزام بالتعويض طبقا لنظرية الضمان التي يكفلها التأمين الإلزامي على حوادث السيارات.

ويمكن أن يكون افتراض الخطأ كأساس لقيام المسؤولية المدنية على حوادث السيارات كأصل، ومن ثم لا يمكن نفيه إلا بواسطة السبب الأجنبي، وكأساس احتياطي لقيام هذه المسؤولية، الالتزام بضمان التعويض للمضرور، و هذا ما يتطابق مع الفكرة الذي نادي بها بيكارد " Bicard "والذي يرى بأن الإلتزام بالضمان ما هو إلا مجرد أساس احتياطي الهدف من ورائه تقديم المساعدة والإغاثة للمضرور، وبذلك يبقى بيكارد متأثرا بفكرة الخطأ كأساس أصلي للمسؤولية المدنية عن فعل الشيء غير الحي[138] ويدلل مع غيره من الفقه على ذلك من أن القضاء قد أخذ بقرينة الخطأ حين راح يبحث في إنتقال الحراسة إلى من كان يملك أثناء وقوع الحادث سلطة إصدار الأوامر على السيارة، حيث يفترض في جانبه الخطأ. كقرينة قاطعة لا يمكن نفيها إلا بواسطة السبب الأجنبي، كما أن القضاء من جهة أخرى قد أبقى على مسؤولية الحارس عندما رتب الضرر على العيب في الشيء، وبذلك حصر"بيكارد"

[138] ـ د/ بوقرة علي- المرجع السابق - صفحة269

قيام الالتزام بالضمان بوجود العيب في الشيء، وهنالك من يرجع فكرة قيام الالتزام بالضمان إلى ما هو غير عادي حتى بالنسبة إلى حارس الشيء .

فإذا كان بالسيارة عيبا خفيا وسببت السيارة بذلك ضررا أصاب الغير، فإن السيارة تعتبر في هذه الحالة غير عادية سواء في تكوينها أو في استعمالها. وعليه فإن على حارسها أن يتحمل في جميع الحالات ما ينتج عنها من مضار قد تصيب الغير دون أن يكون له الحق في التملص من هذه المسؤولية بدعوى أن العيب خفي في السيارة ولا يمكنه العلم به، وهذا ما ينسجم مع الرأي القائل بأن أساس الالتزام بضمان التعويض ، إنما يستمد من مفهوم الحراسة الواردة في المادة 1/1384 بمعنى أن المسؤولية هنا مرتبطة بحراسة السيارة لا بالسيارة ذاتها[139]. وعلى هذا الأساس فإن الحارس لها يسأل عن عيوبها ولو لم يكن بإمكانه معرفتها[140].

غير أن الأمر يدق عندما يتعلق الأمر بضمان عيوب الحارس للسيارة والذي ليس بإمكانه دفعها أو توقعها، كما لو فقد في حالة القيادة لها قدرته العقلية أو الجسمية فارتكب الحادث الضار بواسطتها[141]، فيكون من الحرج تطبيق نظرية الالتزام بضمان التعويض هنا، إلا إذا نظرنا إليها من حيث حماية المضرور وسلامته وضمان حقه في التعويض أو لذوي حقوقه من بعده، وذلك هو الهدف الذي يكفله الضمان، وهذا ما طبقه القضاء الفرنسي أثناء تطبيقه للمادة 1/1384ق م ف على حوادث السيارات.

ثانيا – الخطأ و المخاطر كأساس مزدوج واحد

وعلى رأس هؤلاء الفقيه Essmein حيث يرى بأن المسؤولية المدنية عن فعل الشيء غير الحي، هي خليط مزدوج بين افتراض الخطأ طبقا للنظرية الشخصية، وبين حدوث الضرر الناجم عن فعل الشيء غير الحي طبقا للنظرية الموضوعية . ويظهر ذلك حسب رأيه بأن القضاء قد أخذ بنظرية المخاطر حين ارجع وقوع الضرر إلى عيب في الشيء،

---

[139] ـ وقد رأينا فيما سبق أن القضاء الفرنسي في قضية "جان دير"-1930- لم يفرق بين الشيء المعيب وغير المعيب والشيء الخطر وغير الخطر بطبيعته، واستقر القضاء على إلزام حارس السيارة بتعويض المضرور بمجرد حصول الضرر بفعل السيارة ولو كان يعود سبب الضرر إلى عيب خفي أو بقي مجهولا.

[140] ـ د/ عماري فتيحة –المرجع السابق- صفحة 349

[141] ـ إن القضاء الفرنسي قد سأل المجنون وعديم التمييز، إلا أن المادة 125 ق م ج لا تجعل من المتسبب في الضرر الذي يحدثه بفعله أو امتناعه أو بإهمال منه أو عدم حيطته إلا إذا كان مميزا . و بمفهوم المخالفة لا تجعل من غير المميز مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ، فإذا ذلك مقبولا في تطبيقه في القواعد العامة ، فإن الأمر في المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات يختلف عن ذلك طبقا لما ورد في الأمر رقم 74-15 ، حيث يجب تعويض المضرور أو ذوي حقوقه في كل الحالات .

وعلية فإن المسؤولية تقع على عاتق الحارس له، حتى ولو كان الحارس لا يتوقع الضرر ولا يمكنه دفعه.كما أن القضاء حسب رأي "Essmein " قد أخذ بقرينة الخطأ عندما أقر بعدم وجود مسؤوليات مجتمعة وبذلك استبعد اعتماد نظرية المخاطر وراح يبحث في انتقال الحراسة إلى من يملك وقت الحادث سلطة إصدار الأوامر على الشيء، كما في حالة إيجار السيارة أو إعارتها، ففي هذه الحالة ترتبط المسؤولية بالحارس وتسندها إليه ولو لم يكن مستفيدا من الشيء الموضوع تحت حراسته، و قد أقر إسمان"Essmein " في هذه الحالة بأن إنتفاء الخطأ يمكن للحارس دفعه بواسطة السبب الأجنبي[142].

وهذا ما يراه ميشال انطوان" Michel Antoine" [143] من أن أساس المسؤولية عن الأشياء غير الحية طبقا للمادة 1/1384 ق م ف تقوم على أساس مزدوج بين الخطأ وفكرة تحمل التبعة ، وتوصل إلى هذه الفكرة من خلال أحكام القضاء الفرنسي أيضا، وجعل "ميشال انطوان" في الغالب فكرة الخطأ كأساس أول في المسؤولية وهذا ما طبقه القضاء في كثير من الأحوال المعروضة عليه، إلا أن القضاء يقيمها في بعض الأحيان على أساس المخاطر، وهذا عندما لا يوجد ما يثبت بأن فعل الشيء لا ينسب إلى الحارس، أو وجود عيب في الشيء أدى إلى حدوث الضرر، وبذلك يتحمل الحارس فعل الشيء ولا يمكن نفي المسؤولية عنه ولو بقي سبب الضرر مجهولا.

ويقترب رأي "ميشال انطوان" من رأي سفاتيه"savatier " حين حاول هذا الأخير من أن يوفق بين فكرة الخطأ وفكرة تحمل التبعة[144] وأبقى على الخطأ كأساس أول للمسؤولية، وعلى المدعي وهنا المضرور إثبات الخطأ في جانب المدعي عليه[145] (المسؤول)، أما في الحالات الأخرى التي لا يتمكن فيها المضرور من إثبات الخطأ في جانب المدعي عليه، فإن

---

[142] ـ د/ فتيحة عماري –المرجع السابق- صفحة 353
د/ بوقرة علي – المرجع السابق صفحة 369

[143] ـ ميشال انطوان –رسالته- المقدمة إلى جامعة مون بوليه Monpolier عام 1956.
Voir Michel Antoine de la dualité des fondements légaux de la responsabilité du fait des choses et de la responsabilité des faits personnel Monpoleir 1956 p 148- 149

[144] - Voir R.Savatier. Traite de la responsabilité civile 1.n°280 et suive

[145] ـ كان يمكن أن يكون هذا الرأي مقبولا ومساعدا للمضرور وحماية حقوقه وضمانها أكثر، حين لا تلزمه بإثبات الخطأ في جانب المسؤول عن الضرر الذي أصابه بفعل السيارة التي تحت حراسة المسؤول عنها، وهذا لو أسسنا المسؤولية عنها على أساس الخطأ كأصل، ولكن ليس على المضرور أن يثبت ذلك الخطأ في جانب المسؤول، إنما الخطأ هنا يكون مفترضا افتراضا لا يقبل إثبات العكس، إلا بواسطة نفيه بالسبب الأجنبي، فإن تأتي للمسؤول عن الضرر ذلك وجب الرجوع إلى قواعد العدالة التي تقتضي ذلك، أما إذا لم يستطيع المسؤول عن الضرر الناجم من فعل السيارة التي تحت حراسته، فمن ذلك يكون مسؤولا مسؤولية كاملة وأصلية على أساس الخطأ كأصل، دون الرجوع إلى الأساس الاحتياطي كما سنرى.

العدالة حينئذ تقتضي بضرورة تعويض المضرور، ويجب الرجوع في هذه الحالة إلى نظرية تحمل التبعة كأساس وبصفة احتياطيه بهدف تقديم المساعدة للمضرور[146].

وهناك من الرأي في الفقه من حاول أن يؤسس لهذه المسؤولية على أساس موضوعي وفق المادة 1/1384ق م ف، ومن هؤلاء Roubier [147]، الذي يرى بأن أساس المسؤولية موضوعي، ويكمن في سلطة إصدار الأمر والرقابة والتوجيه التي يمارسها الحارس، على الشيء الموجود تحت حراسته، وعلى هذا الأخير أن يعوض الأضرار التي تحدثها الأشياء التي تحت حراسته. ولكي يسأل ذلك الشخص الذي يملك هذه السلطة لا بد من توافر عامل شخصي ، وهو إثبات الخطأ في جانبه، وحاول هذا الرأي أن يوفق بين الخطأ والضرر كأساس للمسؤولية.

و في الأخير نتساءل عن أي من هذه النظريات السابقة أخذ المشرع الجزائري بها كأساس لقيام المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات، ثم ما موقف كل من الفقه والقضاء الجزائري من ذلك كله؟ ذلك ما أخصص له فصلا كاملا، وقبل التعرض إلى ذلك يجدر أن أتبع خطوات تطور المسؤولية عن حوادث السيارات في الجزائر بشيء من الإيجاز.

---

[146] ـ و هذا ما رآه " Bicard» أيضا، حين جعل الخطأ كأساس أصلي للمسؤولية عن فعل الشيء غير الحي، والالتزام بالضمان كأساس احتياطي بهدف تقديم المساعدة للمضرور.

[147] ـ أنظر في ذلك : د/ إبراهيم الدسوقي أبوالليل - المرجع السابق الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات - فقرة67 صفحة 95

الفصل الثالث

مراحل تطور المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر

بعد أن تعرضت إلى الآراء الفقهية المختلفة، وكذا إلى بعض الأحكام القضائية المتباينة حول أساس المسؤولية عن فعل الشيء غير الحي بصورة عامة وعن السيارة بصورة خاصة، وذلك منذ صدور القانون المدني الفرنسي سنة 1804 وما تبع ذلك من تطورات في أحكام المسؤولية المدنية خاصة في مجال حوادث السيارات، وذلك منذ اكتشاف الفقرة الأولى من المادة 1384/1ق م ف.

ولا يخفى على أحد من دارسي القانون في الجزائر، بأن القانون المدني الجزائري الصادر سنة1975 مصدره كل من القانون المدني الفرنسي وكذا القانون المدني المصري، وعليه فإذا حاولنا أن نؤسس لتطور هذه المسؤولية عن حوادث السيارات في الجزائر، ينبغي إتباع نفس الخطوات التي مرت بها التطورات في المسؤولية عن فعل الشيء غير الحي، على ضوء كل من الفقه والقضاء الفرنسيين، وهذا قبل استقلال الجزائر عن فرنسا، ولنرى تطور أساس المسؤولية على ضوء كل من الفقه والقضاء الجزائريين بعد الاستقلال، ولذلك يمكن إرجاع تطور المسؤولية المدنية عن فعل الشيء غير الحي بصفة عامة وعن حوادث السيارات بصفة خاصة في النظام القانوني الجزائري إلى المراحل التالية :

المبحث الأول

تطور المسؤولية المدنية من خلال التشريع

تجدر الملاحظة بأن القانون المدني الجزائري في معظمه مصدره القانون المدني الفرنسي ، و قد سبق بيان ذلك، أنه منذ اكتشاف الفقرة الأولى من المادة 1384 /1 ق م ف ، و ما تلى ذلك من تطورات حول أساس المسؤولية المدنية عن فعل الشيء غير الحي ، و كأهم تطبيق لها المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، و لذلك فإن تطور هذه الأخيرة في القانون الجزائري يمكن إرجاعه إلى مرحلتين ، مرحلة ما قبل الاستقلال ، و مرحلة الاستقلال وما بعده ، و لذلك أخصص لكل مرحلة مطلبا

المطلب الأول

مرحلة تطبيق القواعد العامة الواردة في القانون الفرنسي

في هذه المرحلة طبق الاستعمار الفرنسي نظامه القانوني وخاصة منه القانون المدني الصادر سنة 1804 وأخص بالذكر ما يتعلق بالقواعد العامة الواردة في المادتين 1382-1383ق م ف، ثم بعد ذلك الفقرة الأولى الواردة في المادة 1/1384ق م ف حيث طبقت هذه القواعد الواردة في المواد المذكورة على المجتمع الجزائري الرازخ تحت نير الاستعمار آنذاك، خاصة ما يتعلق منها بالمسؤولية الناجمة عن حوادث السيارات شأنه في ذلك شأن النظام القانوني في فرنسا وهو ذاته في تلك الحقبة 132 سنة والتي تخللتها مراحل مختلفة.

وهي أن المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات قد خضعت في البداية إلى أحكام القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية ،وهي التي توجب على المضرور أن يثبت الخطأ في جانب المسؤول للحصول على حقه في التعويض، واستمر الحال على ذلك المنوال إلى أن اهتدى القضاء الفرنسي مع بداية القرن العشرين إلى اكتشاف الفقرة الأولى من المادة 1/1384 ق م ف التي تجلت للقضاء بأنها تتعلق بالمسؤولية المدنية عن فعل الشيء غير الحي ، واختلف القضاء حول افتراض الخطأ المؤسسة عليه، أهو خطأ قابل لإثبات العكس أم غير قابل لإثبات العكس إلا بواسطة نفيه عن طريق السبب الأجنبي، إلى أن استقر هذا الأخير خاصة فيما يتعلق بالمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، ومنذ أن صدر قرار الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1930/02/13 و المتعلق بقضية الطفلة جان دير" Jean d'heur" حيث أقيمت المسؤولية على أساس افتراض المسؤولية أو

افتراض المسؤولية بقوة القانون في جانب حارس السيارة، إذ في هذه الحالة لا يمكن لحارسها أن ينفي عنه المسؤولية إلا بواسطة السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه.

و استمر الحال في الجزائر على ما عليه الحال في فرنسا طوال تلك الحقبة الاستعمارية التي استمرت من 05 جويلية1830 إلى غاية استقلال الجزائر في 05 جويلية 1962، حيث كان ذلك النظام القانوني في فرنسا يطبق على المجتمع الجزائري في مجال المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات[148].

بيد أنه مابين هاذين التاريخين قد تخللت المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بعض المحاولات من طرف الفقه والتشريع الفرنسي، ومن هذه المحاولات قانون 1951 والمتعلق بالحوادث الناجمة عن السيارات، وقد أنشئ بموجب هذا القانون صندوق ضمان السيارات، وهذا الصندوق يتولى تعويض ضحايا حوادث المرور ثم الرجوع على المتسبب في الحادث في حالة قيام وثبوت مسؤولية الحارس للسيارة[149].

---

[148] ـ أنظر في الأحكام الواردة في المرجع السابق –د/ محمود جلال حمزة- المرجع السابق صفحة 132 ومن هذه الأحكام ما يلي:
الجزائر: 23 جويلية 1926 – د اللوز الأسبوعي- 1928.1.457
1926/01/12 –غازيت دي باليه- 1928.1.308

[149] ـ وقبل ذلك التاريخ (1952-1958) ونظرا لتزايد عدد حوادث السيارات وما ترتب عنها من أضرار جسمانية ألح بعض الفقه في فرنسا ومنهم الفقيه موريس بيكار " Mourice Bicard " منذ سنة 1930 بأهمية سن قانون يتعلق بحوادث المرور، ولم يكن لهذا الطلب من صدى يذكر وبقي الحال على ما هو عليه يطبق الأحكام الواردة في الفقرة الأولى من المادة 1/1384أي منذ 1930 غير أنه فيما بعد أنشئت لجنة تحت وزير العدل في سبتمبر 1964 كلفت بدراسة مشروع القانون المتعلق بحوادث السيارات ومنهم الفقيه أندري تونك " Andre tunc" الذي رأى بأن تعويض ضحايا حوادث المرور يظهر حاليا في شكل بناء لم يتم إنجازه ومن تم نشر مؤلفه أمان الطريق « La sécurité routière, Esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation. Paris 1966 »، والذي حمل مشروع حوادث المرور وهكذا استمرت عبر تلك الحقبة في فرنسا مجهودات الفقهاء وبعض القضاة و عدد من البرلمانيين، حيث لاحظوا جميعهم بأن المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عند حوادث المرور في القانون المطبق (1/1384) يمر بمراحل وإجراءات معقدة لا تفي بمصلحة المضرور لذلك طالبوا بتطبيق نظام عدم الاعتداد بعنصر الخطأ كأساس لهذه المسؤولية وهذا لا يتأتى إلا بإلغاء قانون المسؤولية القديم ، وطبقا لنظام المسؤولية في هذا المفهوم الجديد والذي يقتصر فيه على عنصرين لا غير في التعويض عن الضرر الناجم عن حوادث السيارات وهي:
1. وجود ضرر من جهة السائق
2. وجود عقد تأمين ساري المفعول وقت الحادث بحيث يضمن عقد التأمين ضمان تلك الآثار، أو عند غياب ذلك العقد فيتدخل صندوق ضمان السيارات (FGA).
ـ ومن ضمن المشاريع الأخرى قانون شازال " CHAZELLE" الذي نص في مادته الأولى على أن الأضرار الجسمانية والمادية والتي تصيب أي شخص ماعدا السائق للسيارة فإنها تعوض، باستثناء الخطأ العمدي أو الجسيم الذي يرتكبه هذا السائق ومن أحكام هذه المادة فإن هناك ما يتفق مع أحكام المادة 8 من الأمر رقم 15/74 "كل حادث سيارة نتجت عنه أضرارا جسمانية تفتح الحق في التعويض للضحية" المادة الأولى من قانون " CHAZELLE".
ـ غير أن تلك المشاريع قد لاقت فشلا في وقت ما من طرف عدم قبول شركات التأمين بها نظرا لسيطرة الرأسمال الخاص بدعوى الزيادة في الأعباء المالية التي اقترحها هذا النظام الجديد المقترح، وهذا ما جعل الوزير الفرنسي للعدل " BADINTER " إلى أن يقترح مشروعا أخر يأخذ بعين الاعتبار مصالح كل الأطراف المعنية من ضحايا وشركات التامين وهيئات وصادق على ذلك المشروع مجلس الوزراء الفرنسي في 1984/10/17 ثم تم التصويت عليه في 1984/12/17 وأضحى بذلك قانون جديدا يعطي الحق في التعويض التلقائي للضحايا الراجلين أو المنقولين أو سائقي الدراجات ولو كانوا مخطئين باستثناء حالة الخطأ العمدي أو الخطأ الجسيم ويمكن أن يستفيد من ضحايا حوادث المرور التي تقل أعمارهم عن 16 سنة وتزيد عن 70 سنة من التعويض مهما كانت درجة الخطأ.
د/ الغوتي بن ملحة مقال ، نظام التعويض على الأضرار الناجمة على حوادث المرور في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية- - الجزء33 رقم 4 -1995 صفحة 1001-
وكذلك: أحمد طالب: مقال نظام تعويض الناجمة عن حوادث المرور في الجزائر، المجلة القضائية- الجزء الأول- العدد الأول- 1991 – صفحات 20-23-وكذلك: عبد العزيز بوذراع:مقال النظام القانوني لتعويض ضحايا حوادث المرور- مجلة الفكر القانوني – إتحاد الحقوقيين- العدد2 ديسمبر 1985 صفحة 90-91

كما صدر في فرنسا قانون 1958 أي قبل استقلال الجزائر بأربع سنوات، ذلك القانون الذي ألزم كل مالك على أن يؤمن على سيارته ليضمن المسؤولية المدنية عن الحوادث التي تنتج بفعل السيارة وتسبب فيها ضررا للغير، ويكون المالك في هذه الحالة مسؤولا أيضا، بمعنى أن المالك للسيارة (المؤمن له) يقوم في هذه الحالة بإبرام عقد تأمين مع شركة تأمين ، لتأمين الأضرار التي يحدثها للغير بواسطة فعل السيارة المؤمن عليها بمقتضى المسؤولية العقدية، بالإضافة إلى هذه المسؤولية فإن السائق لهذه السيارة المؤمن عليها والمحدثة للضرر مفترض فيه أنه أخطأ ويكون بذلك مسؤولا مسؤولية تقصيرية.

وفي كل من المسؤولية التقصيرية والعقدية يفترض من سائق المركبة المؤمن عليها إرتكاب خطأ يقبل إثبات العكس، وذلك ينفي المسؤولية عنه، فإذا ثبت خطأ السائق فإن المسؤولية تترتب عليه ويكون ملزما بتعويض المضرور، وتحل محله في هذه الحالة شركة التأمين في تسديد مبلغ التعويض للمضرور، وذلك بمقتضى عقد التأمين المبرم بينهما.

أما إذا أنتفت مسؤولية السائق لعدم توافر ركن الخطأ فإن المتضرر يحرم من التعويض، وهذا ما يفيد الإجحاف والظلم بالنسبة للمضرور إذا طبقنا عليه مثل الأحكام الواردة في المواد (1382–1383 ثم 1/1384 من م ف) مثلما سبق بيانه، وهي التي يتمتع فيها القاضي بسلطة تقديرية واسعة فيما يتعلق بتعويض الأضرار الناجمة عن الحادث ، ولا يخضع فيها القاضي لمحكمة النقض في ذلك الوقت إلا فيما يتعلق بالعناصر المكونة للمسؤولية من وجود خطأ وضرر وعلاقة سببية ما بينهما[150].

واستمرت المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات على هذه الحالة من تطبيق القضاء فيها أحكام القانون الفرنسي الصادر في ذلك الشأن وذلك حتى بعد استقلال الجزائر عن فرنسا حيث اضطرت الجزائر إلى أن تصدر قانون رقم 62–157 الصادر بتاريخ 1962/12/31 [151] يقضي بتمديد العمل بالتشريعات النافذة ما لم تكن تتنافى والسيادة الوطنية. وبذلك أبقى هذا القانون بمقتضى التمديد الوارد فيه على نظام المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات إلى حين صدور القانون الجزائري في هذا الشأن. وبذلك ساير

[150] ـ بن قارة بوجمعة –النظام القانوني للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر مطبوعة دون تاريخ صفحة 4 ويليها
[151] ـ قانون رقم 62-157 المؤرخ في 1962/12/31 و المتعلق بتمديد العمل بالتشريعات القائمة ـ الجريدة الرسمية 6 الصادرة بتاريخ 1963/01/10-

القضاء الجزائري تلك المرحلة الانتقالية وأخضع فيها هذه المسؤولية إلى أحكام المادة 1/1384 [152]والتي اكتشفها القضاء الفرنسي من قبل.

غير أنه ما بين هذه المرحلة الانتقالية وصدور كل من الأمر رقم 15/74 والمتعلق بحوادث السيارات الضارة والتأمين عليها سنة 1974 والقانون المدني الجزائري سنة 1975، وأمام تزايد حوادث المرور، استحدث المشرع الجزائري نظاما جاء فيه بإصلاحات الهدف منها التقليل من هذه الظاهرة ومنها على سبيل المثال، إلزامية التأمين على السيارات الأجنبية التي تدخل على الحدود الجزائرية ابتداء من عام 1969 [153]. ثم استحدث فيما بعد بموجب قانون المالية الصادر بالأمر رقم 69-07 لعام 1970 [154]، الصندوق الخاص بالتعويضات حيث ضمن فيه الأضرار الجسدية الناجمة عن حوادث المرور والتي تلتزم فيها الدولة بالتعويض.

وقد نصت على المواد الواردة فيه من المادة 70- إلى 74، ولا سيما المادة 70 منه حيث نصت على أن "ينشأ صندوق خاص بتعويض ضحايا حوادث المرور المسببة من السيارات ذات محرك،ويكلف هذا الصندوق بتحمل كل أو جزء من التعويضات الممنوحة لضحايا الحوادث الجسمانية أو لذوي حقوقهم عندما تكون هذه الحوادث التي يستحقون عنها التعويض قد تسببت فيها السيارات، وفي الحالة التي يكون فيها المسؤول عن الأضرار مجهولا أو غير مضمون لحد الكفاية أو يكون معسرا بصفة كلية أو جزئية".

المطلب الثاني

مرحلة صدور كل من الأمر رقم 15/74 والقانون المدني

ظل الأمر كما سبق الذكر آنفا، إلا أنه أمام التطور الحاصل في نظام المسؤولية عن حوادث السيارات، ارتأى المشرع الجزائري إلى أن يأخذ من المدى الذي وصل إليه اجتهاد

---

[152] ـ نقض مدني جزائري بتاريخ 1968/05/29 –مجموعة الأحكام، المجموعة الأولى، ج11-الجزائر- دون الإشارة إلى السنة ، صفحة 324

[153] Arrête du 17/03/1969

Voir Boualem Tafiani : les assurances en Algérie OPU Alger et A.N.A.P 1987.P97

[154] ـ قانون المالية الصادر عام 1970 تحت رقم 69-07 الجريدة الرسمية عدد 110 السنة السادسة صفحة 1807

كل من الفقه[155] والقضاء الفرنسيين، وبذلك أخذ بضرورة مصلحة المضرور، وضمن له حقه التلقائي في تلقي التعويض أو لذوي حقوقه من بعده، بمجرد تدخل السيارة في الحادث، دون أن يثقل كاهله بعبء الإثبات، وبذلك استبعد فكرة قيامها على أساس الخطأ، و أقامها على أساس موضوعي قوامه الضرر، الذي يترتب عنه الالتزام بضمان تعويض المضرور في كل الحالات تعويضا تلقائيا ودون إلزامه بضرورة إتباع إجراءات قضائية معقدة قد تطول معها مدة تلقيه للتعويض، وجعل تقدير التعويض يتم طبقا للجدول الوارد في القانون، ولا سلطة للقاضي بالتالي في تقدير التعويض في مثل هذه المسؤولية، وبذلك أضحت الأحكام الواردة فيما سبق في المادة 1/1384 والمؤسس عليها فكرة قيام المسؤولية المدنية على حوادث السيارات غير كافية إلى أنها مهدت الطريق لظهور نظام جديد لهذه المسؤولية، حيث تعد هذه الأخيرة من أهم التطبيقات في المسؤولية المدنية، ولذلك خصها المشرع الجزائري بقانون خاص تضمنه الأمر رقم 15/74 والصادر بتاريخ 1974/01/30 والمتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض للضحية أو ذوي حقوقه، وهذا قبل صدور القانون المدني الجزائري سنة 1975 والمتضمن للمادة 138ق م ج التي تنص على المسؤولية المدنية عن فعل الشيء غير الحي، والمقابلة للمادة 1/1384 ق م ف وعليه فقد كان لصدور الأمر 15/74 أسباب ودوافع.

أولا- أسباب صدور الأمر رقم 15/74

بالإضافة إلى ما أشرت إليه من أسباب ودوافع قد استخلصت من الاجتهادات الفقهية ، و بالإضافة إلى الأحكام القضائية السابق الكلام عن كل منهما، حيث يرى أولئك بأن الأحكام الواردة في المواد (1382-1383- 1/1384ق م ف) لم تعد تتلاءم مع المفاهيم والتطورات الاقتصادية والاجتماعية الحديثة، منظورا إليها من حيث تطبيقها على حوادث السيارات الضارة، هي مما جعل الكل معرضا إلى الخطر بسببها في كل لحظة هذا من جهة، ومن جهة أخرى إذا طبقنا الأحكام العامة الواردة في المواد السابقة على مثل تلك الحوادث الضارة ،فلسوف يتحتم الرجوع إلى القضاء، وذلك برفع دعوى المسؤولية المدنية للمطالبة

[155] - يتضح فيما سبق بأن المشرع الجزائري عندها حينما استحدث هذه النظم فيما يتعلق بحوادث المرور الناجمة عند فعل السيارة، أراد أن يقيم المسؤولية في ذلك على أساس فكرة الالتزام بضمان التعويض لضحايا حوادث المرور، ولا أدل على ذلك من إلزامية التأمين على السيارات الأجنبية الواردة في قانون 1969، وكذلك قانون المالية الصادر سنة 1970 ولا سيما المادة 70 منه ، وهذا ما سنراه في الأمر رقم 15/74.

بالتعويض، ولكي يحدد القاضي المسؤولية فلا بد عليه من أن يعتمد على العناصر الأساسية التي يقوم عليها التعويض طبقا للنظام القانوني القائم على النظرية التقليدية التي تقوم عليها المسؤولية المدنية –الخطأ– الضرر– العلاقة السببية ما بين الخطأ والضرر،ووفقا لذلك فإنه يجب على المضرور أن يثبت الخطأ في جانب المدعي عليه، ولهذا الأخير إمكانية أن ينفي عن نفسه الخطأ.

كما يكون للمدعي عليه في الفعل الضار الناشئ عن الشيء غير الحي، وهي هنا السيارة أن ينفي عن نفسه المسؤولية بواسطة السبب الأجنبي، فمهما يكن إذا فإن إثبات الخطأ أو نفيه ضروري في كلا الحالتين، وينتج عن ذلك بأنه يجب على القاضي أن يناقش المسؤولية المدنية بين المسؤول والمضرور، وأن يفصل في النزاع القائم بينهما وفق سلطته التقديرية فيما يخص مبلغ التعويض للمضرور[156]. و بالتالي يترتب على هذا النظام القانوني حرمان جزء هام من ضحايا حوادث المرور أو ذوي حقوقهم من الاستفادة بالتعويض، إما بسبب عدم تمكنهم من إثبات الخطأ في جانب المدعي عليه، أو أن المدعي عليه قد استطاع نفي ذلك بواسطة السبب الأجنبي ، أو بسبب مسؤولية الضحايا في الحادث، و هذا في غياب تشريع يحمي ضحايا حوادث المرور أو يحمي ذوي حقوقهم في حالة الوفاة.

كما أن المحاكم على مستوى كل درجات التقاضي قد تتأخر في الفصل في المنازعات المتعلقة بحوادث المرور نتيجة حجم القضايا و الملفات ، و بالتالي الإجراءات القضائية الطويلة نسبيا و المعقدة و التي ينجم عنها التأخر في صدور الأحكام بعد سنوات من وقوع الحادث مما يقلل من قيمة القصد في التعويض بالنسبة للمضرور ، و قد لا يتلقاه هو شخصيا من بعد وفاته قبل صدور الحكم الذي طال أثناء حياته.

كما أن ارتفاع مبلغ التعويض التي كانت تحكم به المحاكم ما بعد عام و الذي يخضع إلى السلطة التقديرية إلى قاضي الموضوع، أثقل في غالب الأحيان عبء شركات التأمين التي تضطر إلى أن تدفع تعويضات تفوق الأقساط التي حددتها في العام الذي وقع فيه الحادث[157] . و بالتالي ترتب عن عدم وجود معايير تحدد مبلغ التعويض حيث كان الاعتماد الكلي على السلطة التقديرية للقاضي ، و هذا ما أظهر اختلاف كبير في أحكام القضاء و

[156] ـ بوزيدي محمد: رئيس قسم حوادث المرور، غرفة الجنح والمخالفات للمحكمة العليا الجزائر مقال –المصالحة في مجال تعويض ضحايا حوادث المرور –بحوث ودراسات –المجلة القضائية العدد 02-1992 صفحة 237

[157] ـ بن قارة بوجمعة المرجع السابق صفحة 5-6

أخل بمبدأ العدل و المساواة بين ضحايا حوادث المرور في مبلغ التعويض ، و كذا اختلال التوازن المالي للمؤمن[158].

و في كل الأحوال فإن الأحكام الواردة في قوانين ما قبل 1974، هي أحكام لم تعد تتلاءم و مصلحة المضرور من حوادث السيارات، سواء تعلق الأمر من حيث الأساس وإثباته في المسؤولية بالنسبة للمضرور أو المسؤول، أو من حيث طول الإجراءات المعقدة في التقاضي، أو من حيث تقدير مبلغ التعويض الذي تطول طريق المطالبة به من قبل المضرور، ومن ثم فقد أثقلنا عليه وهو المضرور الذي لا يتحمل كاهله وخاطره المكسور[159]، وهذا لا يتفق مع مبدأ ضرورة توفير الحماية للمتضرر من حوادث السيارات.

وهكذا كان عليه الحال قبل صدور الأمر رقم 15/74، وبصدوره بتاريخ 1974/01/30 أصبح الحق في التعويض عن الأضرار الجسمانية الناجمة عن فعل السيارة، غير مرتبط بأحكام المسؤولية المدنية سواء كانت الواردة في القانون المدني الفرنسي قبل 1962 أو بعدها ، كما لم تعد مرتبطة بأحكام المسؤولية المدنية الواردة في القانون المدني الجزائري الصادر سنة 1975. وخاصة منه المادتين (124-138)، وأصبح الأمر المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض للضحية أو ذوي حقوقه من بعده واجب التطبيق، ضامنا بذلك التعويض التلقائي بمجرد تدخل السيارة في الحادث. وهذا طبقا للمادة 8 منه[160]، كما يتم تقدير التعويض وفق الجدول القانوني الملحق به ولا سلطة للقاضي في تقدير ذلك[161]، وبذلك استبعدت تطبيق أحكام المادتين 124-138 في القانون المدني

---

[158] - بن قارة بوجمعة – المرجع السابق ، صفحة 5-6

[159] - مثلا المسؤولية المدنية المترتبة عن الجرح الخطأ في المسؤولية الناجمة عند حادث سيارة قد تمر بإجراءات معقدة ومراحل متعددة، حيث ترفع الشكوى أمام المحكمة، ومن تم قد تعين المحكمة خبيرا لتقدير مبلغ التعويض، ثم يعاد بعد الخبرة لتقدير مبلغ التعويض، ثم قد يستأنف الحكم أمام المجلس القضائي، ثم قد يطعن بالنقص في القرار الصادر عن المجلس أمام المحكمة العليا، ثم تحال إلى نفس المجلس مشكلا من جديد من نفس القضاة أو من قضاة آخرين يعينهم المجلس، وقد تحال إلى مجلس أخر غير المجلس الذي أصدر القرار، وقد تحال القضية على المحكمة العليا بالطعن بالنقص من جديد وهكذا....

فإن المتضرر من هذه الطريقة هي الضحية من حوادث المرور الذي قد يتحصل على التعويض بعد مدة طويلة قد تستغرق بعض السنين من وقوع الحادث، حيث يتحمل فيها الضحية أو ذوي حقوقه من بعد وفاته مصاريف كثيرة منها دفع أتعاب المحامي والخبير، ثم المصاريف القضائية، ومصاريف العلاج والتنقل وهذه كلها تخصم من المبلغ المحدد من قبل القاضي في النهاية، وقد لا يكفي ذلك المبلغ، ثم إن الضحية من حوادث المرور ليس بمقدوره أن يقوم بتلك الأعباء المثقلة، هذا إن استطاع أن يثبت المسؤولية على عائق المدعي عليه وان لم يستطع المدعي عليه أن ينفيها بواسطة السبب الأجنبي.
و عليه فان المضرور لا يمكن أن ينتظر سنوات حتى يأخذ مبلغ التعويض، إن بقي مبلغا للتعويض !

[160] - تنص المادة 8 من الأمر رقم 15/74 على أن "كل حادث سير سبب أضرارا جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها وأن لم يكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث، ويشمل هذا التعويض كذلك المكتتب في التأمين ومالك المركبة ، كما يمكن أن يشمل سائق المركبة ومسبب الحادث ضمن الشروط المنصوص عليها في المادة 13"
المادة: 16 من الأمر رقم 15/74
المادة: 10مكرر من القانون 88/31

[161] - إن التعويض في المسؤولية المدنية المنصوص عليه في المادتين 124-138 ق م ج يخضع في السلطة تقديرية إلى قاضي الموضوع طبقا للفقرة الأولى من المادة 182 ق م ج، في حين أن تعويض ضحايا حوادث المرور مقدر في الأمر رقم 15/74 والقانون رقم 31/88، واللذان يخضعان التعويض إلى مبدأ التعويض التلقائي ولا سلطة للقاضي في تقديره.
أنظرن ذلك:

الجزائري فيما بعد، وكذا الحال بالنسبة لأحكام المادة 1/1384ق م ف من قبل من قيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات وهذا للأسباب والدوافع المذكورة.

غير أن القضاء الجزائري ظل يطبق أحكام المادة 1/1384 ق م ف بالرغم من صدور الأمر المذكور سنة 1974 والمتعلق بالمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، إلى حين صدور القانون المدني رقم 75-58 بتاريخ 1975/09/26 الذي نظم في القسم الذي أعده للعمل المستحق للتعويض والمتعلق بأحكام المسؤولية المدنية جميع أنواعها من المادة 124-140 وهي ما تسمى بالمرحلة الثانية وهي:

ثانيا - مرحلة تطبيق القانون المدني

بالرغم من صدور الأمر رقم 15/74 والمتعلق بالمسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات، إلى أن ذلك الأمر لم يطبق على الفور، وظلت أحكام القانون المدني الواردة في كل من المادتين 124-138 ق م ج هي المعمول بها . وهي التي طبقها القضاء في كثير من القضايا المطروحة عليه بسبب حوادث السيارات وهذا إلى غاية سنة 1980 تاريخ صدور المراسيم التطبيقية للأمر المذكور، وخلال هذه المرحلة فقد ظل القضاء الجزائري أيضا متأرجحا بين تطبيق أحكام 138 ق م ج بفقرتيها على المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات على ما مر بنا من ذكر أحكام المادة 1/1384 ق م ف وبين أحكام المادة 124 ق م ج والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الفعل الشخصي والمقابلة للمادة 1382-1383ق م ف على ما مر بنا أيضا، في القانون المدني الفرنسي ، مع بداية عهده في تطبيقه على المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات، وعرفنا بأن ذلك منتقد من طرف الفقه والقضاء، وإن تطبيق ذلك لا ترجى منه مصلحة للمضرور في سبيل الحصول على حقه في التعويض، إلى أن القضاء الجزائري ظل يطبق ذلك على المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، ولذلك فقد كان المجلس الأعلى للقضاء سابقا، يبطل كل قرار يعمل

بوزيدي محمد المرجع السابق صفحة 233-234 وكذلك:
د/ الغوثي بن ملحة: المرجع السابق صفحة 998

بمقتضيات هذا الأمر قبل صدور المراسيم التطبيقية له[162].وبصدور المراسيم التطبيقية للأمر رقم 15/74 [163] بتاريخ 1980/02/16 بدأت المرحلة الثالثة وهي:

ثالثا – مرحلة خضوع المسؤولية المدنية للأمر رقم 15/74

أصبح الأمر رقم 15/74 القانون الخاص الواجب التطبيق في المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات.و هذا بعد صدور المراسيم التطبيقية له، وذلك دون تطبيق غيره من القواعد العامة الواردة في المادتين (124–138)[164] ق م ج على ما مر بنا، ولذلك نصت المادة 8 منه على أن"**كل حادث سير سبب أضرارا جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها وأن لم يكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث، ويشمل هذا التعويض كذلك المكتتب في التأمين ومالك المركبة كما يمكن أن يشمل المركبة ومسبب الحادث ضمن الشروط المنصوص عليها في المادة 13**"[165]. كما نصت الفقرة الأولى من المادة الأولى منه، على إلزامية التأمين الذي يضمن تغطية الأضرار التي تسببها المركبة للغير، حيث جاء في نص الفقرة الأولى من المادة المذكورة على أن "**كل**

---

[162] - إن أحكام الأمر التشريعي رقم 15/74 لا تطبق على حوادث المرور التي وقعت قبل نشر المراسيم التطبيقية الصادرة في 1980/02/16
قرار صادر بتاريخ 1981/03/05- طعن رقم 18956- صفحة 77، الأستاذ بلخضر مخلوف النصوص القانونية والتنظيمية من الاجتهادات القضائية، مأخوذ عن الاجتهاد القضائي- الجزء الأول الأستاذ جيلالي بغدادي صفحة 334.
ومنه أيضا قرار صادر بتاريخ 1996/01/17 ملف رقم 130299 غير منشور-الاجتهاد القضائي وفقا لأحكام القانون المدني، الأستاذ عمر بن سعيد صفحة 50
حيث جاء في القرار بأن "حادث المرور الذي تضررت منه المطعون ضدها قد وقع خلال سنة 1978 وإن المراسيم التطبيقية للأمر رقم 15/74 لم تصدر إلا بتاريخ 1980/02/16، وعليه كان ينبغي على قضاء الدرجة الأولى والثانية أن يتمسكوا بأحكام المادة 124 ق م ج.
أنظر كذلك في القرار رقم 17689 الصادر بتاريخ 1981/07/14، المرجع السابق- الأستاذ جيلالي بغدادي صفحة 333-334.

[163] - 1- مرسوم 34/80 الصادر بتاريخ1980/02/16 يتضمن تحديد شروط المادة 7 من الأمر رقم 15/74
2- مرسوم 35/80 الصادر بتاريخ1980/02/16 يتعلق بالمادة 19 من الأمر رقم 15/74
3- مرسوم 36/80 الصادر بتاريخ1980/02/16 يتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بطريقة تقدير نسبة العجز ومراجعتها
4 - مرسوم 37/80 الصادر بتاريخ1980/02/16 يتضمن تحديد شروط المادتين 32-34 من الأمر رقم 15/74

[164] - نقض المحكمة العليا بإصدارها قرارا بتاريخ 86/12/30 ملف رقم 38154-المجلة القضائية عدد 3-1989 صفحة 262-163، حيث جاء في القرار بأنه "إذا كانت الدعوى تتعلق بتقدير التعويض الناتج عند حادث سير فإنه كان على قضاة الاستئناف ذكر النص القانوني المطبق والعناصر المرتكز عليها في التعويض، فإذا ما ثبت أن الحادث كان بتاريخ 1980/11/12 فإنه كان من المتعين على هؤلاء القضاة تطبيق أحكام الأمر 15/74 والذي هو من النظام العام وليس تطبيق أحكام المادة 124 ق م ج في تقدير التعويض أو الجمع بين القانونيين(74-15+124)

[165] - .قرار صادر من الغرفة الجنائية الثانية في الطعن بتاريخ 1986/12/09 رقم 41078 الإجهاد القضائي في المواد الجزائية ج 1 ، الغرفة الجنائية الثانية – الأستاذ جيلالي بغدادي صفحة 335-
حيث جاء في هذا القرار بأنه "لما كان أساس المسؤولية المدنية في حوادث المرور هو المادة 8 فإن هذا النص يوجب التعويض التلقائي مهما كان مصير الدعوى العمومية وأن القضاء الجزائي يبقى مختصا في الفصل في التعويض رقم الحكم ببراءة المتهم...."
أنظر في نفس المعنى في قرار النقض الصادر بتاريخ 1988/02/09- المجلة القضائية- عدد 4 لسنة 1990 الغرفة الجنائية صفحة 251.

مالك مركبة ملزم بالاكتتاب في عقد تأمين يغطي الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير وذلك قبل إطلاقها في السير...".

وعليه وطبقا لما ورد في الأمر المذكور وخاصة المادة الأولى والثامنة منه فإنه يجب على كل مالك لمركبة أن يؤمن عليها من الأخطـــار التي تنجم عنها و ذلك قبل أن ينطلق بها في السير، حتى يضمن للضحية أو ذوي حقوقها التعويض التلقائي عن الأضرار الجسمانية التي حدثت بسببها، ولا تخضع هذه المسؤولية وفق هذا الأمر إلى وسائل الدفع مطلقا سواء من قبل المسؤول عن الضرر، أو من طرف شركات التأمين، وهذا على العكس من المسؤولية المدنية الناشئة عن فعل الشيء غير الحي الواردة في المادة 138ق م ج بصورة عامة والتي تخضع لإرادة الأفراد الاختيارية فيما يخص التأمين من المخاطر، كما يخضع التعويض فيها لتقدير القاضي، وتخضع أيضا لوسائل الدفع في جانب المدعي عليه، والذي يكون بإمكانه دفع المسؤولية عنه بواسطة السبب الأجنبي وفق المادة 2/138 ق م ج على ما رأيناه من قبل .

ومع ذلك فقد أصدر بعض القضاء في الجزائر أحكاما طبق فيها في بعض الأحيان أحكام المادتين 124-138ق م ج على القضايا المطروحة عليه فيما يخص حوادث السيارات، بالرغم من صدور المراسيم التطبيقية للأمر المذكور. ولعل ذلك راجع إلى ما مر بنا من اختلافات فيما بين الفقه، وإلى التباين الذي حدث فيما بين أحكام القضاء في فرنسا، وهذا بدوره قد انعكس على كل من الفقه والقضاء الجزائري، وهما يبحثان على أساس المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات سواء تعلق الأمر قبل صدور المراسيم التطبيقية للأمر رقم 15/74 أم بعد صدورها، وهذا ما لاحظناه بالضبط خاصة بعد صدور المراسيم التطبيقية للأمر، حيث ظل الاختلاف الفقهي قائما. وكذلك ظلت الأحكام القضائية متذبذبة بين أخذها بالأساس الذي استقرت عليه كل من الأحكام التالية لمحكمة النقض الفرنسية في سنة 1930[166] ثم أخذه بالعناصر التي قالت بها محكمة النقض الفرنسية فيما يعرف بقضية فرانك" Frank" سنة1941 [167]. كل ذلك فيما يخص تطبيق المادة 138 [168] ق م ج المقابلة

---

[166] ـ ربطت الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية المسؤولية بحراسة الشيء، لا بما لكه على أن يكون لحارس الشيء غير الحي سلطة الاستعمال والتسيير والرقابة، وهذه العناصر المذكورة هي التي نصنف عليها المادة 138 ق م ج وطبقها القضاء الجزائري في كثير من الأحكام على حوادث السيارات، كما أن كل من القانونين المدنيين السوري و المصري في المواد 178 ق م م، 179ق م س قد أخذ بها غير أن كلا القانونين لم يذكر عناصر الحراسة وهي سلطة الاستعمال والتسيير والرقابة، كما أن مفهوم الشيء غير الحي في م 138 ق م ج جاء عاما وشاملا وسواء كان خطرا أو غير خطر على عكس القانونيين السوري و المصري اللذان قصرا مفهوم الشيء غير الحي على الأشياء الخطرة فقط .

[167] ـ نفس المرجع.

[168] ـ نقض مدني جزائري ملف رقم 24192 بتاريخ 1982/03/17، المجلة القضائية عدد 2-1989 صفحة 20-21

للمادة 1/1384 ق م ف. سواء من حيث شروطها أو من حيث الأساس القائمة عليه هذه المسؤولية، بل إن القضاء الجزائري ذهب إلى حد تطبيق أحكام المسؤولية المدنية الناجمة عن الفعل الشخصي الواردة في المادة 124 [169] ق م ج والمقابلة كما سبق الذكر للمادتين1382-1383 ق م ف واللتان طبقهما القضاء الفرنسي أي طبق أحكامها على المسؤولية الناشئة عن فعل الشيء سواء كان حيا أو غير حي، وذلك قبل اكتشافه للفقرة الأولى من المادة 1/1384 ق م ف-وبين أخذه بالأحكام الواردة في الأمر رقم 15/74 والقانون المعدل والمكمل رقم 31/88 وخاصة ما يتعلق بالمادة 8 من الأمر الذكور[170]. وهذا ما يجعلنا نتساءل حول موقف كل من الفقه والقضاء الجزائري من أساس المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في المبحثين التاليين :

نقض مدني جزائري ملف رقم 43237 بتاريخ 1986/05/14، المجلة القضائية عدد 1 صفحة 68

نقض مدني جزائري ملف رقم 21886 بتاريخ 1982/01/10، المجلة القضائية عدد 2-1989 صفحة 15

نقض مدني جزائري ملف رقم 21316 بتاريخ 1982/02/18، المجلة القضائية عدد 1985/01 صفحة 75-76

[169] ـ أنظر ذلك في القرارات الصادرة عن بعض المحاكم والمجالس منها مثلا أحكام كل من مجلس قضاء عنابة، ومحكمة الحجار مجلس قضاء عنابة إذ خضعا المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات إلى أحكام المادة 124 ق م ج وكذلك حكم محكمة باب الوادي مجلس قضاء الجزائر أنظر ذلك على الترتيب :

1- مجلس قضاء غيابه- الغرفة الجنائية بتاريخ 1986/06/04 غير منشور

2- محكمة الحجار، مجلس قضاء غيابه القسم الجزائي رقم 1076-90 بتاريخ 1990/06/12 غير منشور.

3- حكم محكمة باب الوادي مجلس قضاء الجزائر حكم بتاريخ 2005/05/28 رقم 04/1793 غير منشور حيث جاء فيه «... بأن التهمة ثابتة في حق المتهم، و يتعين بذلك التصريح بإدانته بالجرم المنسوب إليه حيث أن طلب الضحية مؤسس قانونا مما يتعين على المحكمة الاستجابة لطلبه عن الناجعة الشكلية طبقا لنص المادة 124 من القانون المدني.

[170] إلا أن المحكمة العليا كانت تقضي ذلك من خلال قراراتها الصادرة عنها وتوجب تطبيق الأمر رقم15/74 لا سيما المادة 8 منه وما خالف ذلك يعد مخالفا للقانون الواجب التطبيق، أنظر في سبيل ذلك نقض مدني جزائري ملف رقم 36643 بتاريخ 1986/03/11 المجلة القضائية عدد رقم 02 العام 1989 –صفحة 285-286 -

المبحث الثاني

موقف الفقه الجزائري من أساس المسؤولية عن حوادث السيارات

لقد تأثر الفقه في الجزائر، بما ورد في الفقه الفرنسي، حول أساس قيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ، و انقسم بدوره إلى فئتين سواء تعلق الأمر بالأساس القائمة عليه وفق المادتين 124-138 من القانون المدني الجزائري، وهذا في مرحلة سابقة من تطبيق الأمر رقم 15/74، أم كان ذلك حول أساس هذه المسؤولية وفقا للأمر المذكور، وخاصة في المادة 8 منه وبالخصوص بعد صدور المراسيم التطبيقية له.و عليه يمكننا رد موقف الفقه الجزائري إلى اتجاهين : اتجاه يأخذ بالنظرية الشخصية، و الاتجاه الآخر يأخذ بالنظرية الموضوعية .

المطلب الأول

قيام المسؤولية وفقا للنظرية الشخصية

تقوم المسؤولية المدنية طبقا للنظرية الشخصية على أساس الخطأ ، كقاعدة عامة، فقامت في مراحلها الأولى على أساس الخطأ الذي كان يجب فيها على المضرور إثباته في جانب المدعى عليه ، و في مرحلة لاحقة قامت المسؤولية على أساس الخطأ المفترض في جانب المسؤول ، غير أن الخطأ قد يكون خطأ مفترضا قابلا لإثبات العكس ، أو خطأ مفترضا غير قابل لإثبات العكس إلا بواسطة السبب الأجنبي كما سبق بيان ذلك ، و هذا ما

تأثر به الفقه في الجزائر، حيث يرى البعض منهم إلى أن المسؤولية المدنية في هذا الشأن قوامها فكرة الخطأ ، و قد انقسم هذا الرأي إلى قسمين:

ــ قسم يرى بأن أساس قيام هذه المسؤولية هو الخطأ المفترض الذي لا يقبل إثبات العكس، غير أن المدعي عليه في ذلك يمكن له أن ينفي عنه الخطأ بواسطة المسبب الأجنبي[171].

ــ أما القسم الأخر من هذا الرأي فيرى قيامها على أساس الخطأ في الحراسة على ضوء ما ورد سابقا من أن حارس الشيء يكون ملتزما قانونيا ومحددا، وهو ألا يحدث الشيء الذي تحت حراسته ضررا للغير وهو الغاية من الحراسة، فإن حدث وان الشيء غير الحي وهو السيارة قد أحدث ضررا بالغير، فإنه مفترض في هذه الحالة بأن الحارس له قد أخطأ في الحراسة، ولا يمكن له نفي ذلك إلا بواسطة السبب الأجنبي أيضا[172].و هناك من الرأي من يقيمها على أساس المسؤولية المفترضة أو المسؤولية بقوة القانون. وكل هذه الآراء السابقة قد تقاطعت فيما بينها حول افتراض فكرة الخطأ كأساس لقيام المسؤولية المدنية على حوادث السيارات أو افتراض المسؤولية أو المسؤولية بقوة القانون فيما بعد ولكل رأيه من وحي استقرائه للمادة138 ق م ج والمتعلقة بالقواعد العامة في المسؤولية عن فعل الشيء غير الحي، وقد سبق وأن تعرضت هذه الآراء إلى انتقادات فقهية[173]، مما جعل بعض الفقه في الجزائر أيضا يقيم هذه المسؤولية على أساس موضوعي.

المطلب الثاني

قيام المسؤولية وفق النظرية الموضوعية

تقوم هذه المسؤولية بمجرد أن يتدخل هذا الشيء غير الحي في أحداث الضرر، وهذا على العكس مما ورد في النظرية الشخصية، ومرد ذلك في أن النظرية الموضوعية تقوم على الضرر بدل الخطأ، غير أن الفقه هنا قد انقسم بدوره إلى قسمين حول أساس المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات، وإن كانوا قد اتفقوا حول عنصر الضرر في هذه النظرية، إلا أنهم اختلفوا حول الأساس القائم عليه هذا الضرر. ولذلك قسم رأي منهم ترجيح

---

171 ـ محمد صبري السعدي- شرح القانون المدني الجزائري- الجزء الثاني سنة 1992- صفحة 226.
وكذلك خليل أحمد قدادة- الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري – الجزء الأول- 1991- صفحة 279.

172 ـ بلحاج العربي: النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري- الجزء الثاني- 1999- صفحة 355.
وكذلك بلحاج العربي: المسؤولية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري مقال- مجلة الشرطة- العدد 49- 1992- صفحة 19.

173 ـ أنظر في الانتقادات الموجهة إلى النظرية الشخصية ، المطلب الثاني من المبحث الأول ، من الفصل الأول في الباب الأول

نظرية تحمل التبعة أو نظرية المخاطر[174] كأساس لقيام هذه المسؤولية وذلك بمجرد تدخل الشيء في أحداث الفعل الضار، ومن هؤلاء الدكتور محمود جلال حمزة[175]. حيث لا يتردد في القول "**بأن المسؤولية عن الأشياء غير الحية تقوم على أساس موضوعي لا يقيم وزنا للخطأ مهما كان نوعه وبعبارة أخرى فإنها تقوم على تحمل التبعة، إذ ليس من المنطق ولا من العدالة حتى ،ولا من الأخلاق أن يحرم المضرور من التعويض، لا لشيء إلا لأنه لم يستطع أن يثبت الخطأ في جانب الحارس عقب وقوع الضرر، فمن العدالة أن يتحمل الإنسان ما يحدث عن نشاط الشيء غير الحي من ضرر للغير.....**"[176].

كما أن الأستاذ بوزيدي محمد[177] قد رأى بأن المشرع الجزائري في المادة 8 من الأمر المذكور قد أقام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ،على أساس نظرية تحمل التبعة، وهو ما ذهب إليه كل من الأستاذين، بن قارة بوجمعة، وأحمد طالب[178]، و كذلك الدكتور جديدي معراج " **حيث يرى بأن المشرع الجزائري يميل إلى الأخذ بالمسؤولية التي تقوم على تحمل التبعة التي تسببها المركبة البرية للغير**"[179]، وقد رأينا من قبل بأن نظرية تحمل التبعة تتلاقى مع النظريات الشخصية القائمة على أساس الخطأ في نظرتهما الواحدة إلى الحق في تعويض المضرور منظورا إليه من جهة المسؤول لا من جهة المضرور، وهذا مما حدا بهذه النظرية إلى أن تتعرض للنقد من قبل الفقه هي كذلك ، ومما حدا أيضا ببعض الفقه في الجزائر إلى أن ينظر في سبيل حصول المضرور على حقه في التعويض إلى أن ينظر إليه من جهة المضرور لا من جهة المسؤول، ومن هؤلاء الأستاذان : الدكتور/ بن

---

[174] ـ بظهور نظرية تحمل التبعة (المخاطر) وانتشارها بسرعة ومع ازدياد نسبة حوادث السيارات والنتائج المترتبة عنها قامت العديد من الدول بتصنيفها ضمن الحوادث الاجتماعية"مثلها مثل حوادث العمل، لكونها لم تظهر إلا نتيجة لتطور وتقدم الحياة والعلم في المجتمع وخدمته، وأكدت على هذا التوجه توصيات بعض الندوات التي انعقدت تحت إشراف الأمم المتحدة كندوة لومي 1979 وندوة سنغافورة 1981 واعتبرت هذه الأفكار ثورة حقيقية في مجال المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ، مما حدا ببعض الدول بأن قامت بوضع تشريع خاص بتلك المسؤولية يعفي بموجبها المضرور من إقامة الدليل على خطأ المدعي عليه حتى لا يتحمل تبعة أخطار السيارة وينعم المدعي عليه بمزاياها ومن تم تمكن هذه الطريقة المضرور من الحصول على التعويضات اللازمة لإصلاح الضرر الذي لحق به جراء هذه الحوادث الناجمة عن فعل السيارة وتدخلها، وللملاحظة فإن هذا ما كان قد تعرض له كل من اجتهاد الفقه والقضاء من قبل هذه الندوات وما تفطن له المشرع الجزائري في كل من القانون المدني الصادر سنة 1975 وخاصة المادة 138 منه ثم في القانون الخاص سواء الأمر رقم 15/74 أو القانون رقم 31/88 العدل المكمل له.

[175] ـ د/ محمود جلال حمزة – المرجع السابق فقرة 354 صفحة 413.

[176] ـ د/ محمود جلال حمزة - المرجع السابق- صفحة 407 وكذلك فقرة 354- صفحة 413

[177] ـ الأستاذ بوزيدي محمد – المرجع السابق صفحة 07

وهذا الرأي يؤدي بنا إلى التناقض حيث تقييم المسؤولية عن حوادث السيارات على أساس نظرية تحمل التبعة وفي الوقت ذاته نؤكد بأن للمضرور الحق في التعويض عن أي حادث مرور، إذ أن الحق له في ذلك مضمونا قانونيا وفي كل الحالات باعتبار أن الحادث حادث اجتماعي يضمن فيه القانون لكافة الضحايا تعويضا يصرف النظر عن مسؤولياتهم في وقوع الحادث" ينطبق إذا ما ورد في هذا المفهوم للأستاذ بوزيدي محمد على نظرية الضمان كأساس لقيام هذه المسؤولية أكثر مما ينطبق على نظرية تحمل التبعة وذلك ما يستفاد من نص المادة8 من الأمر المذكور والذي ارتكز عليه الأستاذ بوزيدي محمد في التأسيس لقيام المسؤولية عن حوادث السيارات وهذا ما تفطن إليه الأستاذان دكتور الغوثي بن ملحة ودكتور نور الدين تركي.

[178] ـ أحمد طالب – المرجع السابق صفحة 228

و كذلك:

بن قارة بوجمعة: النظام القانوني للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر. ص 5

[179] ـ د/ جديدي معراج، النظام القانوني للتأمين في الجزائر، في ضوء التحولات الاقتصادية الجديدة، رسالة دكتوراه دولة، كلية الحقوق، جامعة بن يويسف بن خدة، 2006، صفحة 112.

ملحة الغوثي، والدكتور/ تركي نور الدين[180] اللذان رأيا في قيام المسؤولية عن حوادث السيارات بأنها تقوم على أساس نظرية الضمان، وذلك حين رجوعهما إلى مضمون الأمر رقم 15/74 والقانون رقم 31/88 المعدل له، وخاصة المادة 8 من الأمر المذكور. وفي هذا الشأن يذهب الأستاذ الدكتور/ الغوثي بن ملحة في القول بأن المشرع الجزائري قد صاغ أحكام المسؤولية المدنية الناجمة عن الأضرار التي تحدثها السيارات على أساس فكرة المخاطر الاجتماعية[181] le risque social ويستدل على ذلك بالمادة 8 من الأمر رقم 15/74 وهي التي جعلت كقاعدة عامة الحق في التعويض للمتضرر تلقائيا وإلزاميا وثابتا ولا مجال للسلطة التقديرية فيه للقاضي سواء كان قاضيا مدنيا أو جزائيا على عكس الحال في أحكام كل من المادتين 124-138ق.م.ج [182]، وبذلك فإن هذا النظام القانوني المتعلق بالمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات أصبح لا يعتمد على العناصر الأساسية والتقليدية التي يقوم عليها التعويض في المسؤولية المدنية وفقا للعناصر التالية: الخطأ – الضرر – العلاقة السببية.

كما أن المشرع الجزائري في المادة 8 من الأمر المذكور لم يأخذ على رأي الدكتور بن ملحة الغوثي بنظام المسؤولية المدنية في مجال حوادث السيارات والقائمة على أساس فكرة المخاطر، ولأن هذه الأخيرة هي كنظرية الخطأ، إذ أن كلا النظريتين تبحثان عن أسباب الحق في التعويض من جهة المسؤول، فكان يجب البحث عن الحق من جهة المضرور وهو الذي مست حقوقه بالفعل وهي المعترف بها حيث لا يجب المساس بجسمه ومن ثم يجب أن تكون محمية وأن يكون القانون ضامنا لها، وعليه فقد اعتمد المشرع الجزائري وفق المادة 8 من الأمر المذكور نظرية الضمان كأساس لقيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات.[183]

و أعتقد بأن هذا الرأي هو الذي قصده الدكتور علي فيلالي حين يعلق على ذلك بالقول : " **إن انشغال المجتمع بتعويض الضحايا و تمكينهم من الحصول على تعويض فعلي في جميع الحالات ، يعني حتما أن النظام التعويضي يتجاهل تماما الشخص المتسبب في الضرر ، فليس هناك علاقة قانونية – أي كانت مباشرة و غير مباشرة – بين سلوك**

[180] - D. Nour eddine Terki : Les obligations, Responsabilité civile et régime générale, 1992, OPU, p. 158.

[181] ـ الدكتور الغوثي بن ملحة – المرجع السابق صفحة 1001

[182] ـ د/ الغوثي بن ملحة – المرجع السابق- صفحة 997

[183] ـ د/ الغوثي بن ملحة – المرجع السابق- صفحة 994-997

الشخص المتسبب في الضرر و الاستفادة من التعويض، و هذا ما يجعلنا نتساؤل هل التعويض يقوم على نفس الأساس في الحالتين ؟ إن الإجابة تكون بالنفي ، ذلك لأن الأساس الذي يستند إليه نظام التعويض يختلف كليا عن أساس نظام المسؤولية فتكون استفادة الضحية في نظام المسؤولية مرتبطة بسلوك المسؤول ، فالعبرة تكون بمساءلة الفاعل عن فعل أتاه أو عن نشاط قام، و ليس بتعويض الضحية كهدف أساسي ، إنما التعويض في هذه الحالة يظهر كأثر لسلوك الشخص المسؤول .

و أما النظام التعويضي فإنه ينطلق من منطلق آخر ،فالعبرة فيه تكون بتعويض الضحية ، و جبر الأضرار التي لحقتها بغض النظر عن أي اعتبار آخر ..."[1] و قد تأكد هذا الحق من خلال مختلف التشريعات المتتالية و الخاصة بتعويض الأضرار الجسدية المترتبة عن حوادث المرور[184] ". و هذا بالضبط ما تضمنته المادة 8 من الأمر رقم 15/74 التي تضع في الاعتبار تعويض المضرور أو ذوي حقوقه بغض النظر عن أي اعتبار آخر ، حيث أن التعويض مضمونا في كل الحالات بصفة مسبقة و محددة و فورية وفق جدولا معد لذلك، حتى و لو كان الفعل الضار بسبب خطأ الضحية ، إذ أن المؤمن يقوم بدفع التعويض ، إلا أنه في بعض الحالات له حق الرجوع بما دفعه من تعويض على المسؤول طبقا للمادتين 28-31 من الأمر رقم 15/74 .

و بذلك فإن التعويض المترتب عن المسؤولية عن حوادث السيارات مضمونا وفق المادة 8 من الأمر المذكور ، و الذي يتولى ذلك المؤمن ممثلا للمجتمع في هذا الشأن و الذي عليه تحمل مثل هذه الأضرار الجسدية الناجمة عن حوادث السيارات في هذا المقام. و لذلك يرى الدكتور علي فيلالي بأن: " **المراد بالضمان الذي يتحمله المجتمع هو توفير أمان و حماية أكبر للضحية الدائن بالتعويض ، و ذلك بإلزام المدين بالتعويض و لو أنه لم يرتكب خطأ، و لو كان الضرر يرجع إلى حادث مفاجئ أو قوة قاهرة ، فالضمان يعني تعويض الضحية في كل الحالات ، حيث يتحمل المدين كل الأخطار التي لا تتعلق بسلوكه "[185]**. وفي هذا المعنى ترى الدكتورة لحلو خيار غنيمة بأن المشرع الجزائري لا يحصر المسؤولية الناجمة على الأضرار المترتبة عن حوادث السيارات من جهة واحدة ، إنما ينظر في قيام هذه

---

[184]- د/ علي فيلالي ، التزامات ، فعل المستحق للتعويض ، الطبعة الثانية ،2007 ،موقم للنشر ، الجزائر ص 356-357-359-360

[185]- د/ علي فيلالي ، الالتزامات المرجع السابق ص 361

المسؤولية إلى جهة المضرور من تدخل السيارة في الحادث، و هذا بغض النظر على الظروف التي يكون فيها المسؤول عن الضرر سواء أن كان مخطئا أو غير مخطئ ، وبذلك يستفيد المضرور من التعويض تلقائيا وفقا للمادة 8 من الأمر رقم 15/74 ولو كان المسؤول عن الضرر ظل مجهولا[186] .

وأعتقد أن نظرية الضمان قامت على هذه الفكرة ،و من ثم فقد أسس عليها بعض الفقه في الجزائر قيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات و هذا وفقا للمادة الثامنة من الأمر المذكور كما ذهبت إلى ذلك الدكتورة لحلو خيار غنيمة حين تؤكد بأن حق الشخص في أمنه وسلامة جسمه مضمونا بقوة القانون ، وفي جميع الأحوال و مهما كانت الظروف التي وقع فيها الحادث[187]

و لا ترى الدكتورة لحلو خيار غنيمة مانع من قيام المسؤولية المدنية في حوادث السيارات في بعض الحالات كإستثناء على أساس الخطأ و هذا الرأي يعني بأنها تقوم على أساس الضمان كأصل و على أساس الخطأ كاحتياط ، في بعض الحالات كالأخطاء التي تترتب عن سلوكات قائد السيارة أو مالكها في حالة السكر، أو تعاطي المخدرات، أو سياقة دون حيطة و تبصر وهذا ما ذهب إليه بعض الفقه الفرنسي و على رأسهم بوريس ستارك .و كما ذهب إلى ذلك فقه الشريعة الإسلامية من قبل، وبذلك تكون الدكتورة لحلو خيار غنيمة قد زرعت فكرة الأساس المزدوج الواحد لقيام المسؤولية الناجمة عن حوادث السيارات. و أرى ذلك لكن أحبذ قيامها على أساس الخطأ كأساس أصلي ، و الضمان كأساس إحتياطي، ولا يمكن للمسؤول في هذه الحالة أن ينفي عنه الخطأ إلا بواسطة السبب الأجنبي، غير أن المؤمن يبقى ضامنا في كل الحالات للتعويض،و له أن يعود على المسؤول عن الضرر بما دفعه من تعويض ، إن لم يستطع المسؤول نفي ذلك بواسطة السبب الأجنبي .

و بالرجوع إلى المادة 8 والفقرة الأولى من المادة الأولى من الأمر رقم 15/74 نجد أن المادة 8 تنص على أن "كل حادث سير سبب أضرارا جسمانية يترتب عليه التعويض لكل

---

[186]--د/ لحلو خيار غنيمة المرجع السابق ص 258 و ما يليها
[187]- د/لحلو خيار غنيمة المرجع السابق ص259

ضحية أو ذوي حقوقها، وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث.

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

حيث يستفاد من ذلك كقاعدة عامة بأن السيارة آلة خطرة يحتمل منها أن تصيب الغير بضرر جسماني في أي لحظة تكون فيها هذه السيارة في حالة حركة وهي تسير أو في حالة سكون وهي متوقفة في الطريق العام أو في غيرها من الوضعيات ، سواء كانت هذه الوضعيات طبيعية، أو غير طبيعية، وبالتالي ينتج عنها ضررا جسمانيا يصيب الغير ، أو ذويه من بعده، وهذا عندما تتدخل السيارة في ارتكاب الحادث تدخلا فعالا وإيجابيا وحتى وإن كان تدخلها سلبيا، هي إذا من جهة مصدر ذلك الضرر الذي أصاب الغير، وبالتالي تقوم المسؤولية المدنية بسببها على أساس الضرر، وليس على أساس الخطأ، لأننا نكون أمام مضرور قد مست حياته أو أن حياته قد تعرضت للخطر عندما تعرضت له السيارة وأصابته بضرر في جسمه فيجب أن نسارع له للبحث عن حقه في التعويض ونحميه.

ثم ما مقدار هذا التعويض مهما بلغ فإنه لا يساوي في القيمة لحظة ما يعانيه المضرور من ألم، أو ذوي حقوقه من بعده من ألم اللوعة والفراق. ولذلك يجب أن نؤسس لهذه المسؤولية على أساس الضرر الجسماني منظورا إليه في البحث من جهة الحق في التعويض للمضرور، و ليس النظر فيه من جهة المسؤول عن الضرر، كما ورد في المادة 8 من الأمر المذكور، بحيث لا يشترط في قائد المركبة، أو سائقها أو حارسها أن يكون مخطئا أو غير مخطئ، غير أنه في حقيقة الأمر إذا ثبت خطؤه ولم يستطع أن ينفيه بواسطة السبب الأجنبي، يجب تشديد العقوبة عليه مثلما ذهب إلى ذلك بعض الفقه على أن يبقى حق المضرور في التعويض مضمونا قانونا و بصفة تلقائية ، وعليه فإن الحق في التعويض وفق المادة8 لم يعد مرتبطا بأحكام المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، خاصة في المادتين 124-138ق م ج ، حيث تقوم المسؤولية المدنية في المادة 124 ق م ج على أساس الخطأ القابل لإثبات العكس، في حين تقوم المسؤولية المدنية وفق المادة 138 ق م ج على أساس الضرر غير أنه يمكن نفي ذلك بواسطة السبب الأجنبي2/138 ق م ج وكلا المادتين منظورا إليها في حق حصول المضرور على التعويض من جهة المسؤول لامن جهة

المضرور. ثم إن المسؤولية المدنية فيها لا تخضعان للتأمين الإلزامي وإنما للتأمين الاختياري من قبل الأفراد، ثم ماذا يكون عليه حال المضرور إن استطاع المسؤول أو المدعي عليه نفي المسؤولية عنه في الحالتين، أو كان المسؤول غير مؤمن على مسؤوليته أو كان معسرا .

لذلك نص في الأمر رقم 15/74 الخاص بهذه المسؤولية و أمن للمضرور الحق في التعويض نتيجة الحادث الضار التي سببته السيارة له أو لذويه من بعده، بصفة فورية وتلقائية وثابتة ولا تخضع في ذلك إلى سلطة القاضي ولا إلى إجراءات رفع الدعوى والانتظار مدة قد تطول حتى صدور الحكم ومن يضمن للمضرور في ذلك عدم الاستئناف ،أو الطعن ،وما قد ينجر عن ذلك من طول المدة ومن متاعب ومصاريف باهظة للمضرور على ما سبق أن ذكرنا في أسباب ودوافع صدور الأمر المذكور. وبالتالي نزيد المضرور إرهاقا، هذا إذا لم يتوف نتيجة الأضرار المتفاقمة من ذلك الحادث، كل ذلك ليس في صالح المضرور من حوادث السيارات. ولذلك فحصوله على التعويض مضمونا قانونا وذلك وفق جدول معد لذلك، إلا إذا تطلب الأمر أن يرفع المضرور دعواه إلى القضاء حيث له الحق في ذلك.

وعلى كل فإن كل المجتمع قد تكفل بالمضرور، نتيجة حوادث المرور وأضحى التعويض عن الأضرار الجسمانية تلقائيا لكل شخص وقع ضحية حادث مرور، على ما ورد في المادة 8 من الأمر المذكور. ومن ذلك نستنتج بأن المشرع في المادة المذكورة قد تبنى نظرية الضمان في قيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات وهو الأمر نفسه الذي أحبذه للأسباب والدوافع الذي ذكرتها. ثم إن الفقرة الأولى من المادة الأولى من الأمر المذكور، تؤكد ذلك من حيث أنها تلزم على كل مالك مركبة أن يخضع قبل السير بمركبته إلى الاكتتاب في عقد التأمين ،حتى يضمن مع غيره من مالكي المركبات المؤمنين عليها، الأضرار التي تسببها مركبته أو أي مركبة أخرى مؤمن عليها وسببت الحادث، وبذلك أسس المشرع هذه المسؤولية على فكرة الضمان، ولو بقي المسؤول عن الأضرار مجهولا،أو سقط حقه في الضمان وقت الحادث، أو كان ضمانه غير كاف، أو كان غير مؤمن عليه، أو ظهر بأنه غير مقتدر كليا أو جزئيا ، بل حتى خطأ الضحية نفسه يعطيه الحق في التعويض، ولا يهم معرفة مسؤوليته أثناء الفصل في الدعوى المدنية إلا في حالات استثنائية نصت عنها

المواد13-14-15 من الأمر المذكور وخلاصة ذلك أن ما ورد. في المواد (1/1) (8) (24) من الأمر المذكور، يدل على أن المشرع قد أقام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات على أساس الضمان، والذي يفهم من صياغتها أنها من النظام العام الذي لا يمكن مخالفته إطلاقا، وللقاضي أن يثير ذلك من تلقاء نفسه مهما كانت المراحل التي كانت عليها الدعوى.

ولكن هل فكرة الضمان كأساس وحيد لقيام المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تحدثها السيارات يبقى كافيا على ضوء ما ورد في المادة8 من الأمر المذكور، أم أن الأمر لم يعد كذلك ويجب البحث على أساس أخر يسنده في مثل هذه الحوادث الناجمة عن السيارة، وذلك ما كان قد أسس له الفقه في السابق من أن المسؤولية عن حوادث السيارات تقوم على أساس مزدوج واحد.

المطلب الثالث

الأساس المزدوج الواحد لقيام المسؤولية عن حوادث السيارات

إن هذه الآراء التي تعرض لها الفقه الجزائري فيما يخص أساس المسؤولية عن حوادث السيارات، كانت قد مرت بنا أثناء البحث في تطور المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات، لدى كل من الفقه والقضاء الفرنسي، ومن هذه الآراء ما بقي منها صامدا في سبيل التأسيس لقيام هذه المسؤولية، وخاصة منها الآراء الفقهية التي وردت في النظرية الموضوعية ومنها نظرية الالتزام بضمان التعويض عن حوادث السيارات. ومن الآراء الفقهية من اختفت في هذا المجال ولكنها ظلت تعود على ألسنة بعض الفقهاء على ما مر بنا أيضا وأخص بالذكر هنا فكرة الخطأ كأساس لقيام المسؤولية عن حوادث السيارات التي ما فتئ ينادي بها أصحاب النظرية الشخصية.

لذلك أراد بعض الفقه أن يوفق بين النظرية الموضوعية والنظرية الشخصية كأساس مزدوج واحد يربط ما بين الخطأ كأساس لقيام المسؤولية وما بين الضرر منظورا إليه من حيث المسؤول أو من حيث المضرور.و من هنا اختلف هذا الاتجاه فيما بينه أيضا، فمنهم من جعل كأساس مزدوج واحد للمسؤولية فكرة الضمان كأصل، وفكرة الخطأ كأساس احتياطي. ومنهم من رأى عكس ذلك، أي أن فكرة الخطأ كأصل، وفكرة الضمان كأساس احتياطي. ومنهم من جعل كأساس مزدوج واحد للمسؤولية فكرة تحمل التبعة كأصل، وفكرة الخطأ كأساس احتياطي. ومن هؤلاء من رأى عكس ذلك، أي فكرة الخطأ كأساس أول وفكرة تحمل التبعة كأساس احتياطي. وقد تعرض هذا الاتجاه التوفيقي هو أيضا للنقد، مما جعل الأستاذ الدكتور علي علي سليمان في حيرة من الأمر، وتلك الحيرة هي التي حدت به إلى القول بأن أساس هذه المسؤولية هو أساس من نوع خاص ومن العبث البحث على أساس لا يسلم من النقد[188].

بيد أنه بالرجوع إلى هذه الآراء الفقهية التي حاولت التوفيق بين هاتين النظريتين أو بالأحرى ما بين الخطأ والضرر منظورا إليه في التعويض من جهة المسؤول، أو من جهة المضرور. وما مدى وجاهتها في التأسيس لقيام المسؤولية عنها في النظام القانوني الجزائري فيما يخص حوادث السيارات.

نلاحظ حسب رأيي بأن هذه الآراء الفقهية كلها قد تقاطعت فيما بينها عند فكرة الخطأ كأساس لقيام المسؤولية المدنية الناشئة عن فعل الشيء غير الحي، ومنها حوادث السيارات، حيث أن من الفقه من يجعل منه أساسا أصليا، ومنهم من يجعل منه أساسا احتياطيا. وبالتالي فإن فكرة الخطأ غير مستبعدة إطلاقا من المسؤولية عن حوادث السيارات، وكما سبق وأن رأينا بأن الفقيه بيكاردBicard يراها بصورة عامة تقوم على أساس الخطأ كأصل، وأنه لا يستبعد فكرة الالتزام بضمان التعويض ويجعلها أساسا احتياطيا، في حين أن ستارك Starck جعل من الضمان كأصل تقوم عليه المسؤولية وحاول أن يتخلص من فكرة قيامها على أساس الخطأ ولكن عاد إليه بصفة استثنائية وذلك إذا ثبت هذا الخطأ في جانب المسؤول، ويتفق رأي ستارك Starck خاصة و رأي بيكاردBicard بعض الشيء مع فقه الشريعة الإسلامية من أن كلا منهم قد أقام المسؤولية المدنية على أساس الضمان كأصل وعلى أساس

---

[188]- دكتور علي علي سليمان –المرجع السابق، ، صفحة 154

الخطأ كاستثناء، سوى أن Bicard قد جعل من الضمان أساسا احتياطيا والخطأ كما بينا هو الأصل العام. كما أن أولئك الفقهاء يتقاطعون مع هؤلاء الفقهاء مع فكرة الخطأ إما الخطأ كأساس أول، وإما كأساس احتياطي، حيث يرى سفاتيه" Savatier" أن المسؤولية المدنية عن فعل الشيء غير الحي تقوم على أساس الخطأ كأصل ونظرية تحمل التبعة كأساس احتياطي. والهدف من هذه الأخيرة تقديم المساعدة، وهكذا فقد اتفق مع Bicard حين أقاما المسؤولية على أساس الخطأ كأصل واختلفا في الأساس الاحتياطي، فالأول أقامه على أساس تحمل التبعة والثاني أي Bicard أقامه على أساس الضمان، وكل من فكرة الضمان وفكرة تحمل التبعة كأساس احتياطي لدى الفقيهين الهدف منها هي إغاثة المضرور.

والملاحظ على هؤلاء الفقهاء جميعهم، ومنها فقه الشريعة الإسلامية، أنهم لم يستبعدوا فكرة الخطأ إطلاقا، وحاولوا التوفيق بين النظرية الشخصية والنظرية الموضوعية كأساس مزدوج واحد، لقيام هذه المسؤولية، وبذلك حاولوا أن يربطوا ما بين الخطأ كأساس لقيام المسؤولية، وما بين الضرر. وعليه فإن قيام المسؤولية على أساس الخطأ لا يمكن استبعادها مطلقا عن فكرة الضرر الذي يحدث للغير بسبب السيارات، ومن ثم فإن المسلم به مع بعض الفقه في الجزائر وكذلك مع المشرع في المادة 8 من الأمر رقم 15/74، بأن نظرية الضمان تبقى نظرية صالحة لقيام المسؤولية.

غير أن ذلك يبقى غير كاف لأن تقوم عليها المسؤولية وحدها حيث بات من المؤكد مثلما تذهب إليه الدكتورة فتيحة عماري مع كل من الفقيهين"Well et terre " **بأنه قد أضحى من المؤكد حتى ولو جمعنا كل ما يتعلق بنظرية المخاطر أو الضمان من جهة، والخطأ المفترض أو على أساس الخطأ في الحراسة من جهة أخرى فإن هذا الجمع يبقى مجرد وصف يترك دوما بعض الغموض طالما أن نفس الأحكام قد فسرت من طرف الفقه وفقا للرأي الذي يرجحه الأمر الذي يستخلص منه.. إنه لا توجد في الواقع نظرية ثابتة وقاطعة... وإن اعتماد نظرية واحدة لا تعطي تفسيرا لكل الحلول القضائية وأنه لا يمكن ردها إلى أساس واحد**"[189].و قد حبذت الدكتورة فتيحة عماري إقامة المسؤولية المدنية الناجمة بصورة عامة عن فعل الشيء غير الحي على أساس مزدوج واحد، حيث أقامت في جانب منها على أساس الالتزام بضمان التعويض، وذلك لما تسببه السيارة مثلا والتي تحت

[189] ـ د/ فتيحة عماري- المرجع السابق – صفحة 357-358

حراسة حارسها من أضرار للغير، مهما كان هذا الحارس، ومهما كانت طبيعة هذا الشيء الذي تحت حراسته. وتدلل على ذلك بأن المادة 138 ق م ج تكشف لنا الأساس المزدوج سواء كانت الأولوية فيه لنظرية المخاطر، أو لنظرية الضمان، وأن في كلتا النظريتين الموضوعيتين لا يعني انتقاء فكرة الخطأ إطلاقا[190]. ويتطابق هذا الرأي مع الآراء الفقهية السابقة التي نادي بها بعض الفقه في فرنسا من أن المسؤولية التي تقرها المادة 1/1384 ق م ف والمقابلة للمادة 138 ق م ج هي مسؤولية مزدوجة تقوم على أساس قرينة الخطأ في جانب الحارس، ويكون فيها للحارس نفي الخطأ عنه بواسطة السبب الأجنبي، وفي الآن نفسه تقوم على أساس ضمان تعويض المضرور[191].

ثم إن مفهوم الحراسة وما تخوله لصاحبها من إمكانية سلطة السيطرة ومراقبة الشيء والمحافظة عليه تقتحم بصورة مباشرة وغير مباشرة فكرة الخطأ وتنسبه لشخص ما، يمكن الرجوع عليه فيما بعد. وما وقوع الحوادث الضارة بفعل السيارة في الغالب ما يكون نتيجة خطأ وإهمال من حارسها وهذا ما لاحظته الكثير من الأحكام القضائية في الجزائر، وكذلك إحصائيات حوادث المرور المعدة من طرف الأمن والدرك الوطني[192]، أفلا يمكن إذا أن نؤسس لقيام المسؤولية طبقا لهذا الأساس المزدوج الواحد. من باب أولى على حوادث السيارات على أن يكون فيها الخطأ كأساس أصلي، والضمان كأساس احتياطي، ومن ثم تكون مسؤولية حارس السيارة قائمة على أساس الخطأ الثابت المفترض، أو الخطأ في الحراسة كما سبق أن قال بها الفقيه "مازو" حيث يجب على حارس السيارة في هذا المقام أن يلتزم التزاما خاصا ومحددا يحقق غاية ، هذه الغاية هو إلا يسبب حارس السيارة بها ضررا

---

190 ـ د فتيحة عماري- المرجع السابق – صفحة358 وما يليها.

191 ـ د فتيحة عماري- المرجع السابق – صفحة 364.

192 ـ حيث ما فتئت حوادث السيارات تزداد يوميا في الجزائر بسبب عدم احترام قانون المرور وقواعد السياقة، وهذه في حد ذاتها أخطاء فادحة تنتج عنها حوادث مضرة وتنجم عنها خسائر مادية وبشرية حيث تذهب الإحصائيات إلى أن عدد ضحايا حوادث السيارات في ظرف 30سنة السابقة قد كلفت 100 ألف قتيل أو يزيد ناهيك عن المشلولين والمعطوبين حركيا، وما كلفته من خسائر مالية واقتصادية كلفت الدولة 100مليار دينار في ظرف30 سنة، وهذا بسبب سهو بسيط أو تهور ورعونة أو أخطاء متعمدة دون أن يكون هناك تبصر وحيطة وحذر في استعمال وقيادة المركبة ولا أدل على ذلك من تصريح وزير النقل الجزائري بتاريخ 2006/11/13 في نشرة الثامنة للأخبار للتلفزيون الجزائري بضرورة تعديل قانون المرور حيث أصبح لا يتلاءم ومصلحة المضرور ، ومن أن 80% من حوادث السيارات هي ناجمة عن أخطاء ، وهي التجاوز الخطر، والسرعة المفرطة ، و السياقة في حالة سكر ،وفي حالة تعاطي المخدرات بشتى أنواعها، وفي حالة استعمال الهواتف النقالة أثناء قيادة السيارة، وفي حالة النرفزة والغضب و السياقة في حالة الإرهاق والتعب وغيرها وهذا ما أكدته إحصائيات كل من الدرك الوطني والشرطة الجزائرية من أن الأسباب التي تقف وراء كثرة حوادث المرور هو عدم احترام قوانين المرور بسبب تهور السائقين وعدم مبالاتهم بإشارات المرور وتعمد التجاوز الخطر و السياقة في حالة سكر والسير في الاتجاه الممنوع..أنظر في جريدة الشروق اليومي- الأحد 2006/12/17- العدد 1869

وعليه يجب التشديد في قواعد المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات والتي أصبحت حربا غير معلنة نظرا لما تكلفه من خسائر بشرية واقتصادية، كما سبق القول بسبب تلك الأخطاء التي يرتكبها السائقون، وحتى لا يدعى مثل هذا السائق المسؤول عن الضرر أو يضع في حسبانه بأن شركات التأمين في مثل هذه الحالة هي الضامنة للتعويض ولا يبالي بالأخطاء التي تصدر منه، ومن ثم يجب أن يتحمل مثل هذا السائق المسؤولية المدنية نتيجة تلك الأخطاء في حراسته للسيارة كما ورد في المضمون وذلك ما ذهب إليه الفقه بالرغم من وجود عقد التأمين ما بين المسؤول عن الضرر بفعل السيارة وشركات التأمين، ولأن هذا الضمان من لدن شركات التأمين أضحى غير كاف أمام تفاقم الحوادث الضارة واستفحالها بسبب أخطاء السائقين المذكورة أيضا، والتي ازدادت ازديادا مطردا.

للغير، أما إذا وقع ضرر للغير بسبب فعل السيارة فإن الالتزام لم يتحقق ويعني بأن السيارة قد فلت زمامها من حارسها التي له عليها سلطة الاستعمال والتسيير والرقابة، وإن إفلات الزمام يعد خطأ في الحراسة، وما على حارس السيارة هنا لكي يتخلص من المسؤولية إلا أن يثبت السبب الأجنبي الذي لا يدله فيه، بالإضافة إلى الضمان كأساس احتياطي.

لكن هذا الأساس المزدوج الواحد، ليس القصد فيه التوفيق ما بين النظريتين فقط، بقدر ما هو أيضا البحث على مصلحة المضرور في سبيل حصوله على التعويض، من جهة أخرى البحث على طريقة وقائية منها الوقاية والحماية وهو عدم إلحاق الضرر بالغير، ومن ثم اتخاذ قائد المركبة جانب الحيطة والحذر والتبصر في قيادتها، بموجب أن له عليها سلطة الاستعمال والتسيير والرقابة والتوجيه- وإلا كان بموجب خطئه الضار الناتج عنها مسؤولا- و أرى ذلك زيادة في الالتزام بحيث لو أخطأ حارس السيارة ولم يستطيع نفي ذلك بواسطة السبب الأجنبي عد مسؤولا ، غير أن شركة التأمين هنا تبقى كضامن احتياطي يضمن التعويض للمضرور أو ذويه، ثم تعود على ما دفعته من تعويض على المسؤول عن الحادث بسبب خطئه الضار بواسطة سيارته. ومن ثم نكون قد شددنا على حارس السيارة حتى يضع في حسبانه قبل الانطلاق بها بأنه لو يخطئ فإنه يكون مسؤولا، خاصة إذا كان متعمدا، وما السياقة في حالة تهور وغيرها إلا كالخطأ العمدي تماما[193] وهذا الرأي هو ما ذهب إليه كل من الفقهاء-" tunc – bicard - starck - savatier " وكذلك فقه الشريعة الإسلامية في خطأ المتسبب المؤدي إلى الحادث الضار بسبب السيارة وهذا ما نلاحظه اليوم بسبب الحوادث الضارة المتزايدة والمطردة عبر الطرقات[194] وعليه وقطعا لدابر ما يتفوه بعض

---

[193]- يرى الدكتور علي فيلالي بأنه (قد يعتد بخطأ الضحية في حوادث المرور و ذلك في حدود ضيقة و محددة ، حيث لا يعتد إلا بخطأ سائق المركبة أو سارقها إذا تضرر ، أما من ناحية الحالات التي يعتد بخطأ السائق هما في حالة تحمله جزء من المسؤولية أو المسؤولية الكاملة عن الحادث بسبب حالة السكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات ، و حالة تحمله جزء من المسؤولية عن الأخطاء الآخرى و هذا لرضع السلوكات الجنحية يقتضي إبقاء دور الخطأ في حدود ما يقتضيه تشريع أمن الطرقات) د/ علي قيلالي ، المرجع السابق ص 367 .

[194] - تشير الإحصائيات إلى أن الجزائر تحصى يوميا ما لا يقل على 118 حادث مرور يخلف175 بين قتيل وجريح، كما يتم إحصاء 10حوادث كل ساعتين تخلف 14بين قتيل وجريح وأن هذه الحوادث تخلف في السنة 3000 معوقا بمعدل 10معوقين يوميا وهو ما يكلف 65 مليار دينار جزائري من خزينة الدولة.
-أنظر في الإحصائيات الصادرة عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، جريدة الشروق –التاريخ 2006/08/18 العدد 1776
-كما أن الجزائر تحتل المرتبة الرابعة بعد الولايات المتحدة وإيطاليا وفرنسا بالنسبة لحوادث السيارات بوفاة 10 أشخاص يوميا، ففي سنة 2005 توفي بسبب حوادث المرور 3711و 58082 جريح و 3000 معاق كل هذا يكلف الدولة 65 مليار دينار ، و يكلف كل قتيل 560 مليون سنتيم تدفعه الخزينة و 75 مليون سنتيم لكل معاق و حسب النفقات التي تنفقها الدولة في الحوادث فإن الأرقام تشير إلى ما يعادل بناء 30 وحدة سكنية، و22مستشفى ب240 سرير وانجاز 1300مركز صحي وتكوين 32ألف طبيب و81250 ممرض شبه طبي، وأهم أسباب تلك الحوادث هي الإنسان بنسبة84%
أنظر في ذلك جريدة الشروق اليومي، حسب تقارير مصالح الدرك الوطني- الأربعاء 20 ديسمبر 2006 –العدد 1871- صفحة 29

السائقين في تبرير مسؤولياتهم عن أخطائهم الضارة بأن شركات التأمين هي المسؤولة عن تعويض المضرور في الأخير.

إن شركات التأمين في مثل هذه الحالات تبقى كضامن احتياطي، وهي ما تمثل فكرة قيام المسؤولية على أساس الضمان، أو غيرها من الصناديق المعدة لذلك، وأن لها في كل الحالات تعويض المضرور بصفة فورية وتلقائية طبقا للجدول المعد لذلك سلفا، لأن المضرور يكون في حاجة ماسة إلى التعويض، ثم بعد ذلك لها الحق في الرجوع على ما دفعته إلى المضرور من تعويض على المسؤول.

وقد يقول البعض بأن شركات التأمين هي الضامنة بمقتضى العقد المبرم بينها وبين المؤمن عن الأضرار التي تحدثها السيارة (المسؤول) ومن ثم فالتعويض يدفع من الأقساط المؤمن بها من تغطية الأضرار على مجموع السيارات المؤمنة لدى الشركة، ولا حق في المطالبة بالتعويض من قبل المضرور على المسؤول، إنما المضرور يطالب شركات التأمين في ذلك، ولا حق لشركات التأمين في العودة بما دفعته من تعويض على المسؤول.

ولكن ماذا يمنع المشرع الجزائري من تشديده في الالتزام وجعله غاية وهو ألا يرتكب الحارس للسيارة المؤمن عليها خطأ ضارا بفعل سيارته التي تحت حراسته، ومن ثم يضع في حسبانه واجب الحيطة والتبصر في قيادة السيارة واستعمالها وتوجيهها ورقابتها، وهنا في الغالب لا يحدث الخطأ الضار من قبل الحارس للسيارة، إلا إذا كان هناك سبب أجنبي يجب على الحارس لها إثباته، حتى تتولى شركات التأمين ضمان التعويض للمضرور بدله وعليه فإن شركات التأمين تحل محل هؤلاء في تغطية الأضرار الناجمة عن استعمال سياراتهم دونما ارتكابهم لأخطاء في سبيل استعمالها وتوجيهها توجيها سليما وعقلانيا فيه من التبصر والحيطة والحذر ،ما يمنعهم من ارتكابهم للأخطاء الضارة، غير أنهم ارتكبوا أضرارا بواسطتها لأسباب لا يد لهم فيها،و تلك الأقساط هي في مقابل هذه الحالات الضارة، و ليس في مقابل الحالات التي تنتج عن الأخطاء الضارة من قبل من يتولى حراسة السيارة ،ومن ثم فالمجتمع ممثلا بشركات التأمين يتضامن فيما بينه في سبيل استعمال السيارة حيث أضحت ضرورة اجتماعية واقتصادية وحتى ترفيهية، لكنها قد تحدث أضرارا غير متعمدة من حارسها هنا يضمن المجتمع من خلال أفراده المؤمنين من أجل تغطية هذه الأضرار.

أما الأخطاء العمدية الضارة فيجب أن يتحملها حارس السيارة المخطئ في استعمالها وتوجيهها ورقابتها، لأنه بذلك يكون قد أخل بالتزامه وهو تحقيق الغاية القانونية والمحددة وهو عدم ارتكابه للخطأ في حراسة السيارة التي أضر بواسطتها الغير.

ماذا يمنع المشرع من إضافة هذه الفكرة كبند في عقد التأمين باعتباره عقد إذعان، والهدف منها توفير الحماية والأمن للغير من حوادث السيارات التي تفاقمت وازدادت بازدياد الأخطاء العمدية المرتبكة في حق سلامة الغير في جسمه وأمنه ولعل بهذا التشديد في الالتزام بتحقيق تلك الغاية نجنب الغير ولو نسبيا من حوادث السيارات الضارة التي في غالبيتها ناجمة عن أخطاء السائقين التي لا تغتفر وهذا ما لاحظته كثير من الأحكام القضائية[195].

أما إذا كان الفعل الضار الناجم عن السيارة لم يكن لحارسها فيه يد كما سبق الكلام، أو كان مرتكب الفعل الضار بواسطة السيارة مجهولا.... فإن ذلك تلتزم به شركات التأمين كضامن احتياطي تتولى دفع التعويض من ضمن تلك الأقساط المؤمن بها أصحاب السيارات عن سياراتهم قبل السير بها أو صناديق الضمان المعدة لذلك.

ولذلك أرى أن يتجه المشرع الجزائري إلى تأسيس قيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات على أساس مزدوج واحد قوامه الخطأ الثابت المفترض في جانب الحارس للسيارة وهذا كأساس أول، وبالإضافة إلى ذلك وفي الآن نفسه أن يجعل من فكرة ضمان التعويض الوارد في المادة 8 من الأمر رقم 15/74 أساسا احتياطيا يضمن حق المضرور في الحصول على التعويض بصفة فورية وتلقائية في جميع الحالات، طبقا للجدول المعد لذلك، على أن تعود شركة التأمين على المسؤول بما دفعته من تعويض، إذا ثبت عنه أنه أخطأ ولم يستطع له نفي ذلك بواسطة السبب الأجنبي. وهذا ما ذهب إليه بعض الفقه على ما مر بنا.

---

[195] - لقد ارتأى المشرع في بعض الحالات تشديد العقوبة التي يستحقها سائق المركبة في قتل أو جرح خطأ وهو سكران وفقا لأحكام المادة 290 من قانون العقوبات والتي تضاعف المسؤولية إذا كان مرتكب الجنحة في حالة سكر أو حاول الهروب من المسؤولية المدنية والجنائية بالفرار أو تغيير حالة الأماكن أو بأي طريقة أخرى، أنظر في ذلك الأحكام القضائية.
قراران الطعن صادر بتاريخ 1981/02/19 رقم 19731- الاجتهاد القضائي ج ، بغدادي جيلالي صفحة 208
- قرار بتاريخ 1975/01/21 الطعن رقم9895 الاجتهاد القضائي ج 2 ، بغدادي جيلالي صفحة 163
- قرار بتاريخ 1987/02/08 الطعن رقم 46257 الاجتهاد القضائي ج 3 ، بغدادي جيلالي صفحة209
- قرار بتاريخ 1999/02/16 الطعن رقم 196300 المجلة القضائية سنة 1999 صفحة 199

المبحث الثالث

موقف القضاء الجزائري من أساس المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات

لقد ظل القضاء الجزائري يطبق أحكام القواعد العامة ،بالرغم من صدور الأمر رقم 15/74 ، حيث إستمر يطبق أحكام الفقرة الأولى من المادة 1/1384 ق م ف ، إلى أن صدر القانون المدني الجزائري سنة 1975 ، وظل كذلك يطبق الأحكام الواردة فيه ، و لاسيما المادتين 124-138 ق م ج في المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ، و في هذا الشأن ظل مرة يطبق أحكام المادة 124 ق م ج و مرة أخرى يطبق أحكام المادة 138 ق م ج ، و هذا حتى بعد صدور المراسيم التطبيقية للأمر رق 15/74 إلا أن تدخلت المحكمة العليا بإعتبارها محكمة قانون و ألزمت المحاكم المعروض عليها مثل هذه الحوادث على تطبيق الأمر المذكور و لاسيما المادة الثامنة منه ،و عليه أتناول هذه المراحل ضمن المطالب التالية :

المطلب الأول

تطبيق القضاء للأحكام العامة

الواردة في المادتين 124-138 ق م ج

لقد ظل القضاء الجزائري متأرجحا في تطبيقاته المختلفة سواء كان الأمر بالنسبة للمادة 138 ق م ج المتعلقة بالمسؤولية المدنية الناشئة عن فعل الشيء غير الحي، وتطبيقها على حوادث السيارات، أم كان الأمر بالنسبة للأمر رقم 15/74 ،إن كان ذلك قبل صدور المراسيم التطبيقية له، أم كان بعدها، و هذا التأرجح في موقف القضاء يصل في بعض الأحيان إلى حد التناقض مع أحكام ذلك الأمر، خاصة فيما يتعلق بالأساس القائمة عليه تلك المسؤولية عن حوادث السيارات، حيث طبق القضاء في بعض أحكامه أحكام المادة 124 ق م ج، والقائمة المسؤولية فيها على أساس الخطأ المفترض والقابل لإثبات العكس، وهي التي تتعلق بالمسؤولية المدنية عن الأعمال الشخصية، وليس على المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات والقائمة على أساس الضرر الذي يترتب عنه ضمان تعويض المضرور من حوادث السيارات مهما كان حارس السيارة مسؤولا أو غير مسؤول، وهذا وفقا للمادة 8 من الأمر الذكور والذي هو من النظام العام الذي لا يمكن مخالفته البتة.

وبذلك فقد كان في الغالب محل نقض مثل هذه القرارات من طرف المحكمة العليا ومنها القرار الصادر عنها بتاريخ 1986/12/30 حيث جاء في مدلوله أنه " **إذا كانت الدعوى تتعلق بتقدير التعويض الناتج عن حوادث سير فإنه كان على قضاة الاستئناف ذكر**

النص القانوني المطبق والعناصر المرتكز عليها في تحديد التعويض، وإذا ما ثبت أن الحادث كان بتاريخ 1980/11/12 فإنه كان من المتعين على هؤلاء القضاة تطبيق أحكام الأمر رقم 15/74 والذي هو من النظام العام وليس تطبيق أحكام المادة 124 ق م ج في تقدير التعويض أو الجمع بين النظامين القانونيين"[196]. ومن ذلك أيضا فلقد استبعد القضاء الجزائري،في قضايا حوادث المرور العمل بمقتضيات الأمر المذكور[197] واشترط بذلك على الضحية إثبات الخطأ المرتكب من قبل السائق، وأن هذا الخطأ هو الذي كان سببا في الضرر الذي أصابهم ويفهم من ذلك أنه طبق أحكام المادة 124ق م ج على حوادث السيارات.

كما أقام القضاء الجزائري في أحيان أخرى المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات على أساس الخطأ المفترض الذي لا يقبل إثبات العكس، غير أنه يمكن للمدعى عليه أن ينفيه بواسطة السبب الأجنبي، وأقامها مرة أخرى على أساس الخطأ في الحراسة ومرة يقيمها على أساس المسؤولية بقوة القانون.

ولعل هذه الأحكام أو القرارات القضائية التي أوردتها على سبيل المثال تبين مدى التأرجح الذي كان عليه القضاء في هذا الصدد والذي يصل إلى حد التناقض في موقفه من أساس المسؤولية المدنية الناجمة على حوادث السيارات، ومنه مثلا ما صدر عن المجلس الأعلى سابقا قرارا بتاريخ 1980/12/31 جاء في حيثياته ما يلي"**حيث أن قضاة المجلس بهذا قد أغفلوا القرينة المطلقة التي لا تقبل إثبات العكس الوارد في المادة 138 ق م ج على أساس حراسة الشيء، وحيث أن الحارس الذي له سلطة الاستعمال والتسيير والرقابة وغالبا ما يكون هو المالك لا يعفي من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر حدث من عمل الضحية أو الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة.**

وحيث أن قضاة المجلس أخطأوا الصواب عندما ألغوا الحكم المستأنف على أساس حجية الحكم الجنحي القاضي ببراءة المطعون ضدهما دون أن يؤسسوا قضاءهم على أن

---

[196] - قرار صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 1986/12/30 ملف رقم 38154، المجلة القضائية عدد 3 سنة 1989 صفحة 263/262
- قرار صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 1997/01/17 ملف رقم 130299، الاجتهاد القضائي وفقا لأحكام القانون المدني، الأستاذ عمر بن سعيد صفحة 50 أشار إليه الأستاذ بلخضر مخلوف، النصوص القانونية والتنظيمية مع الاجتهادات القضائية – دون طبعة-2004- دار الهدى الجزائر صفحة 11

[197] - قرار صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 1981/07/14 ملف رقم 17689، الغرفة الجنائية الثانية – الاجتهاد القضائي في المواد الجزائية- الجزء الأول – الأستاذ جيلالي بغدادي صفحة 333-334، أشار إليه الأستاذ بلخضر مخلوف المرجع السابق صفحة 18
- قرار صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 1986/03/11 ملف رقم 36649، المجلة القضائية عدد 2 سنة 1989 صفحة 285
قرار صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 1988/02/09 ملف رقم 48561، المجلة القضائية عدد 4 سنة 1990 صفحة 251

المدعي عليهما حارسان أو تابعان لحارس الأشياء والحكم عليهما بموجب المادة المذكورة دون البحث عن فكرة الخطأ"[198].

وفي التعليق على هذا القرار يذهب الأستاذ الدكتور محمود جلال حمزة[199] بأن "**قضاء المجلس الأعلى يتحدث في حيثيات الحكم عن القرينة المطلقة التي لا تقبل إثبات العكس الواردة في المادة 138 ق م ج والحديث عن القرائن المطلقة والتي عني بها القرائن القاطعة يخفي وراءه افتراض الخطأ في جانب الحارس الذي له على الشيء قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة، فهل يعني هذا أن المجلس الأعلى قد أقام المسؤولية عن الأشياء على افتراض الخطأ في جانب الحارس؟ وإذا كان الأمر كذلك فلم يتحدث في الوقت نفسه عن أساس قيام المسؤولية دون فكرة الخطأ...".**

ويذهب الأستاذ محمود جلال حمزة في القول " **بأن الأحكام القضائية الصادرة عن المجلس الأعلى سابقا لا توضح لنا معالم الطريق الذي سلكه القضاء في أساس المسؤولية الناشئة عن الأشياء، بحيث أن المجلس الأعلى لم يكد يستقر على تعبير موحد في سبيل التأسيس لقيام المسؤولية عن فعل الشيء غير الحي بصورة عامة ، ومنها حوادث السيارات بصفة خاصة ، حيث تارة في سبيل التأسيس لذلك يستعمل القرينة المطلقة، ومرة أخرى يستعمل القرينة القاطعة كما ورد في القرار السابق ومرة أخرى يستعمل القرينة القانونية**[200] [201]**، وهو ما طبقه القضاء بالفعل في أحكامه وقراراته اللاحقة والصادرة عن المحكمة العليا حتى بعد صدور المراسيم التطبيقية للأمر رقم 15/74 حيث جاء في إحدى قراراتها "بأن المسؤولية قائمة على أساس حراسة الشيء غير الحي في جانب حارسه على أساس المسؤولية المفترضة قانونا والتي لا يمكن دحضها إلا بواسطة السبب الأجنبي 2/138 ق م ج"**[202] وهو ما جاء أيضا على سبيل المثال في القرار الصادر عنها بتاريخ

---

[198] ـ نقض المجلس الأعلى "سابقا" بتاريخ 1980/12/31 لقرار مجلس قضاء سطيف رقم 159 أشار إليه الدكتور محمود جلال حمزة- المرجع السابق، صفحة 414

[199] ـ د/ محمود جلال حمزة- المرجع السابق صفحة 414-415

[200] ـ أنظر في الأحكام الواردة عن المجلس الأعلى للقضاء على سبيل المثال وقد أشار إلى ذلك محمود جلال حمزة المرجع السابق صفحة 414
- قرار 1981/02/25 رقم 35، -قرار 1981/03/25 رقم 57، -قرار 1980/12/31 رقم 159

[201] ـ غير أن الدكتور محمود جلال حمزة يستدرك الموقف بالقول بأن هذا القضاء قد أقام المسؤولية على فكرة تحمل التبعة، وما قيل ويقال عن افتراض الخطأ ليس إلا وهما في أذهان قائليه و يستدل على ذلك بقرار صادر عن ذات القضاء أسس فيه المسؤولية على الضرر في جانب حارس الشيء بسبب تدخل ذلك الشيء في أحداث الضرر والذي كان تحت حراسته ولا يعفى حارس الشيء من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن ذلك الضرر قد حدث بسبب أجنبي لا بد له فيه قرار المجلس الأعلى المصادر بتاريخ 25 فيفري 1981- الغرفة المدنية القسم الثاني رقم 35، أشار إليه الدكتور محمود جلال حمزة في المرجع السابق صفحة 415.

[202] ـ نقض مدني جزائري صادر بتاريخ 1982/03/17 ملف رقم 24192 المجلة القضائية العدد 2-1989 صفحة 20-21
نقض مدني جزائري الصادر بتاريخ 1986/05/14 ملف رقم 43237

1982/01/20، حيث قضت فيه بأن مسؤولية حارس الشيء تقوم بقوة القانون ومما جاء فيه " **متى نص قانون على أن كل من تولى حراسة شيء أعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء**" [203].

يتضح مما سبق من أحكام وقرارات من أن القضاء الجزائري ظل متذبذبا بالفعل، وغير مستقر على أساس واحد لتأسيس المسؤولية عليه وخاصة منها المسؤولية عن حوادث السيارات، حيث مرة يقيمها على أساس أحكام المادة 124 كما سبق ومرة أخرى يقيمها على أساس أحكام المادة 138 ق م ج وحتى وفق هذه الأخيرة مرة يقيمها على أساس الخطأ المفترض الذي لا يقبل إثبات العكس، ومرة على أساس الخطأ في الحراسة، ومرة أخرى يقيمها على أساس افتراض المسؤولية أو المسؤولية بقوة القانون كما سبق بيان ذلك.

غير أن هذه الأسس والذي اختلف القضاء على ما لاحظنا من أحكام وقرارات في شأن أي منها يكون صالحا كأساس لقيام المسؤولية عليه حسب درجات التقاضي، إلا أن هذه الأحكام أو تلك القرارات قد اتفقت على أن لحارس السيارة في وقت من الأوقات خاصة قبل صدور المراسيم التطبيقية للأمر المذكور، وفي بعض الأحيان حتى بعد صدورها كما رأينا، حيث يكون لمالك السيارة أو حارسها أو قائدها نفي المسؤولية عنه طبقا لأي أساس من الأسس المذكورة، ولا يكون له ذلك إلا بواسطة السبب الأجنبي وهذا ما يتوافق خاصة مع أحكام المادة 138ق م ج وخاصة وأن هذه المادة لم تشأ أن تبين لنا هذا الأساس التي تقوم عليه هذه المسؤولية شأنها في ذلك شأن المادة 1/1384 ق م ف ، والتي إليها يرجع تذبذب القضاء الفرنسي في السابق من حيث تأسيسه لقيام المسؤولية خاصة فيما يتعلق بحوادث السيارات الضارة، ولعل مرد القضاء الجزائري أيضا في ذلك الاختلاف في مفهوم المادة 138ق م ج من أساس المسؤولية إلى هذه المسؤولية الواردة في المادة 1/1384 ق م ف.

و في الحقيقة أن كل ذلك لا ينسجم مع أحكام الأمر رقم 15/74 وخاصة بعد صدور المراسيم التطبيقية له منذ 1980 [204]. إذ ما مصير حق المضرور في التعويض مقابل الأضرار التي أصابته وأصابت ذوي حقوقه من بعده، إذا استطاع مالك السيارة أو حارسها

---

[203] ـ نقض مدني جزائري الصادر بتاريخ 1982/01/20 ملف رقم 21288، المجلة القضائية العدد 2 لسنة 1989 صفحة 15 وما بعدها أشار إليه الأستاذ الدكتور علي بوقرة- المرجع السابق صفحة 295

[204] ـ وعلى الرغم من صدور الأمر رقم 15/74 فقد بقي بعض القضاء يرفضون تطبيق الأمر المذكور صراحة كون أن التعويضات المحددة بهذا الأمر ضعيفة جدا ولا تفي بالغرض المطلوب من حق الضحايا في حوادث المرور بالتعويض، وبذلك استبعد تطبيق الأمر لأنه لا يراعي حالات الضحايا الإنسانية والاجتماعية وحقهم في التعويض المادي والمعنوي وبذلك طبقوا أحكام القواعد العامة.

أو قائدها نفي المسؤولية عنه بواسطة القرينة البسيطة، أو بالقرينة القاطعة، أي وفقا لأحكام أي من المادتين 124-138 م ق ج، وسواء كان مؤمنا على تغطية تلك الأضرار الناجمة عن فعل السيارة أو لم يكن مؤمنا عنها، باعتبار أن التأمين وفق رأي من المسؤولية المدنية الواردة في المادة 124ق م ج أو المادة 138 ق م ج هو تأمين اختياري على ضوء ما ورد في المادة 12 من قانون التأمين.

وبالرغم من هذا التساؤل فقد استمر القضاء على ذلك الحال من تطبيقه لأحكام مرة المادة 124 ق م ج ومرات أحكام المادة 138 بفقرتيها في المسؤولية الناجمة عن حوادث السيارات، سواء قبل صدور المراسيم التطبيقية للأمر أو بعد صدورها فالأمر عنده سواء، بل وصل به الأمر حتى برفضه لتطبيق الأمر رقم 15/74 صراحة[205].

.غير أن البعض من القضاء طبقه فيما يتعلق بالشق المادي للتعويضات والحكم بمقتضيات المادة 124 فيما يتعلق بالتعويضات الأخرى ومنها الضرر المعنوي، وكان ذلك في أغلب الأحيان محل نقض من طرف المحكمة العليا حيث لا يمكن لقاضي الموضوع أن يبني حكمه على نظامين قانونيين متباينين[206] " وبالرغم من صدور هذا القرار من المحكمة العليا إلى أن بعض المجالس وكذلك بعض المحاكم قد استمرت في الحكم بها.

المطلب الثاني

تطبيق القضاء لنظرية المخاطر كأساس لقيام المسؤولية

ما فتئت المحكمة العليا تنقض تلك الأحكام والقرارات المستبعدة لتطبيق القانون الخاص بالمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في كثير من القرارات الصادرة عنها[207] ،وما تزال تلزم بذلك قضاء الموضوع لتطبيقهم الأمر المذكور في مثل هذه المسؤولية وخاصة المادة 8 منه، وبذلك أقامت المحكمة العليا من خلال الكثير من قراراتها المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات على أساس نظرية المخاطر واستبعدت بذلك فكرة الخطأ، ومن

---

[205] - أنظر في ذلك – بن قارة بوجمعة – المرجع السابق صفحة 24

[206] - قرار صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 1997/01/17 ملف رقم 130299 لاجتهاد القضائي- الأستاذ عمر بن سعيد صفحة 50 أشار إليها الأستاذ بلخضر مخلوف -المرجع السابق صفحة 21

[207] - نقض مدني جزائري بتاريخ 1986/03/11 ملف رقم 36643 –المجلة القضائية عدد 2 لعام 1989 صفحة 285-286

ضمن القرارات الصادرة عنها في هذا المجال وعلى سبيل المثال فقط القرار الصادر بتاريخ 1986/03/11.

حيث جاء فيه "**متى كان من المقرر في تشريع حوادث المرور بأن كل حادث سير سبب أضرارا جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها، فإن القضاء بما يخالف أحكام هذا القضاء يعد خرقا لأحكام هذا القانون الواجب التطبيق في مجال حوادث المرور**"[208]. ورتب في بعض قراراتها أيضا بأن المسؤولية عن حوادث السيارات تقوم على أساس نظرية المخاطر، ومن ذلك القرار الصادر عنها بتاريخ 1988/02/09 حيث جاء فيه بأنه " **متى كان من المقرر قانونا أن نظام تعويض ضحايا حوادث المرور أو ذوي حقوقهم يخضع لنظرية الضرر والمخاطر، وليس لنظرية الخطأ، فإن خطأ الضحية في ارتكاب حادث المرور، لا تمنع القضاء من الفصل في الدعوى المدنية ومن ثم فإن القضاء بما يخالف هذا المبدأ بعد خرق للقانون رقم 15/74**"[209].وهذا ما أكده القرار الصادر عنها أيضا بتاريخ 1998/12/15 القاضي بنقض قرار مجلس قضاء باتنة الذي قضى بعدم اختصاص الغرفة الجزائية للفصل في الدعوى المدنية لعدم ثبوت الخطأ الجزائي"**لكن وبموجب الأمر رقم 15/74 أصبح نظام تعويض ضحايا حوادث المرور أو ذوي حقوقهم يخضع إلى نظرية الخطر وليس لنظرية الخطأ، وهذا عملا بالمادة 8 من الأمر المذكور، والتي تسمح بمنح تعويض ضحية حادث المرور أو ذوي حقوقها.... إذ أن براءة المدعي عليه في الطعن لا يمنع قضاة الموضوع من الفصل في الدعوى المدنية ومنح المضرور تعويضا لجبر الأضرار اللاحقة به كون التعويض مضمونا في كل الحالات**"[210].

---

[208] ـ أنظر في القرار السابق الصادر عن المحكمة العليا بتاريخ 1986/03/11

[209] ـ نقض مدني جزائري بتاريخ 1988/02/09 ملف رقم 48481 غير منشور

وأنظر كذلك في بعض القرارات الأخرى والصادرة عن المحكمة والتي أوردها على سبيل المثال

- قرار بتاريخ 1998/12/15 ملف رقم 197248، المجلة القضائية عدد 01 سنة 1999 صفحة 202
- قرار بتاريخ 2001/03/27 ملف رقم 239441، المجلة القضائية عدد 01 سنة 2002 صفحة 396

[210] ـ قرار صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 1998/12/15، الغرفة الجزائية بدون رقم – غير منشور.

ووردت في قرارات أخرى نفس الأحكام الواردة في القرار السابق (1998/12/15) فمثلا :

- قرار صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 1986/12/09 رقم 41078- الغرفة الجنائية الثانية – الاجتهاد القضائي- الجزء الأول ، الأستاذ جيلالي بغدادي صفحة 335 والمشار إليه في المرجع السابق للأستاذ بلخضر مخلوف صفحة 19
- قرار صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 1988/02/09 ملف رقم 48561 – المجلة القضائية عدد 4 لسنة 1990، الغرفة الجنائية صفحة 251 وجاء فيه "حيث أن قضاة مجلس قضاء مسيلة قضى براءة المتهم من تهمة القتل الخطأ وفي الدعوى المدنية قضى بعدم الاختصاص بالرغم من أن تعويض الضحية أو ذوي حقوقها قانونيا وتلقائيا بموجب المادة 8 من الأمر رقم 15/74 وهذا بغض النظر عن ادانة المتهم أو تبرئته"

وبذلك استقر قضاء المحكمة العليا في كثير من القرارات الصادرة عنه على أن المسؤولية الناجمة عن حوادث السيارات تقوم على أساس فكرة المخاطر وبالتالي وجوب استبعاد فكرة الخطأ المنصوص عنه في المادة 124 ق م ج .

و تجدر الملاحظة في الأخير من أنه بالرغم من الانتقادات الموجهة إلى نظرية تحمل التبعة بشقيها من طرف الفقه وخاصة منها نظرية تحمل الخطر المستحدث إلى أنها تبقى بحق أفضل النظريات السابقة المقترحة بالنسبة للمضرور، كأساس تقام عليه مسؤولية حارس السيارة مدنيا، إذ ليس من العدل في شيء أن نعطي لحارس السيارة الحق في أن يدفع عن نفسه مسؤولية ارتكاب الحادث بواسطة السيارة التي تحت حراسته، بدعوى عدم ارتكابه للخطأ في حادث المرور ومن ثم يجب ألا ننظر إلى حارس السيارة في أنه أخطأ أو لم يخطئ فإنه في كلا الحالتين مسؤول على أساس الضرر الذي أحدثته السيارة بالغير.

ولذلك فإن قضاة المحكمة العليا قد أسسوا من خلال قراراتهم العديدة والمتلاحقة قيام المسؤولية عن حوادث السيارات على أساس نظرية المخاطر واستبعدوا فكرة الخطأ كأساس لقيام هذه المسؤولية. إلا أن نظرية المخاطر تتلاقى مع فكرة الخطأ في أن كليهما يبحثان على حق المضرور في سبيل حصوله على التعويض من جهة المسؤول لا من جهة المضرور، وبذلك فإن نظرية المخاطر تختلف على نظرية الضمان بالرغم من أن كليهما قائمتين من خلال الضرر المرتكب هنا بواسطة السيارة، حيث أن نظرية الضمان الذي نادى بها بعض الفقه في الجزائر وأسس وفقها المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، وتبناها المشرع الجزائري في الأمر رقم 15/74 والقانون المعدل والمكمل له رقم 31/88 ولا سيما المادة الأولى، والثامنة من الأمر المذكور، إذ أن هذه النظرية تضع حق المضرور في سبيل حصوله على التعويض محلا للاعتبار في جميع الحالات ومن ثم فهي تنظر من أجل ذلك إليه لا إلى المسؤول عن الضرر.

بيد أن القضاء في الجزائر وخاصة قضاء المحكمة العليا قد أسس ذلك كما رأينا على نظرية المخاطر دون نظرية الضمان وهذا بالرغم من أن القانون الخاص بحوادث السيارات يفهم منه ذلك، ولذلك نتساءل ماذا يقصد قضاة المحكمة العليا في هذا الشأن بإخضاعهم المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات إلى نظرية المخاطر وفي الوقت ذاته يعمل بمقتضى

المادة 8 من الأمر رقم 15/74 كما تبين في الكثير من القرارات الصادرة عنه. و المادة 8 من الأمر المذكور حسب اعتقاد بعض الفقه في الجزائر مفادها أنها تنص على ضمان تعويض المضرور في كل الحالات، حتى ولو كان الضحية هو المتسبب في حادث السيارة الضار به، ولا ينطبق هذا المفهوم إلا على حوادث السيارات بينما نظرية المخاطر القائمة على الضرر هي أيضا، حتى وإن كان القضاء قد طبقها في كثير من الحالات على حوادث السيارات، إلا أنه لم يتأخر كذلك في تطبيقها على كثير من الحالات المختلفة الناجمة عن فعل الشيء غير الحي وهو المنصوص عليه وفق القواعد العامة الواردة في المادة 138 ق ج والذي يمكن فيها للمدعي عليه أن ينفي عن نفسه المسؤولية بواسطة السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه ومنها عمل الضحية ، وهذا كله مستبعد من الأمر رقم 15/74 والخاص بحوادث السيارات الضارة وخاصة المادة 8 منه.

أم تراه ماذا يقصد بالقول بأن المسؤولية في هذه الأحوال تقوم على أساس المخاطر عملا بمقتضيات المادة 8 من الأمر المذكور، وحسب رأيي هنا فإني أرى فيه جمعا لنظريتين موضوعيتين قائمتين على الضرر في آن واحد هي نظرية المخاطر، ونظرية الضمان ،والمكان هنا في المسؤولية عن حوادث السيارات لا يتسع إلا لإحداها أما نظرية المخاطر، أو نظرية الضمان بحكم أن كليهما قائما على الضرر، فبأيهما إذا نأخذ بها كأساس لقيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات؟

في الحقيقة أن الأمر سهل وبسيط وهو اختيارا صلحهما للمضرور باعتبار أن المضرور هو محل الاعتبار في كل الحالات من أجل استفاء حقه في التعويض دون إلحاق الإرهاق به أبدا، ثم أن العمل بقاعدة أن القانون الخاص يقيد القانون العام، وما دام القانون الخاص هو الأمر رقم 15/74، فيجب إذا العمل بمقتضى المادة 8 منه، والتي تفيد حسب رأيي بأن أساس المسؤولية عن حوادث السيارات هي نظرية الضمان وليست نظرية المخاطر حتى وإن كانت هذه الأخيرة تلتقي مع نظرية الضمان في النتيجة إلا أنهما يختلفان من حيث الجهة في سبيل حصول المضرور على حقه في التعويض دون إرهاق له، وبالتالي فهنا نظرية الضمان نراها أصلح له من غيرها.

ونلاحظ أخيرا في هذا المجال لو أن القضاء قد ذهب إلى تأسيس المسؤولية على أساس مزدوج واحد طبقا لإحدى النظريات الشخصية ونظرية الضمان القائمة إحداها على الخطأ والأخرى على الضرر لكان الأمر يبدو غير غريب وهو بالضبط ما نادى به بعض الفقه، وأراد حسب رأيي بعض قضاة الاستئناف في الجزائر زرع بذرته الأولى من أجل إيجاد أساس مزدوج واحد في قيام المسؤولية عن حوادث السيارات في آن واحد طبقا لأحكام الأمر المذكور والأحكام الواردة في المادة 124 ق م ج.غير أن مثل هذه القرارات الصادرة عن المجالس القضائية وئدت قبل نضجها ولم تبين أو تشرح أو تمحص من قبل اجتهاد المحكمة العليا على ضوء ما سعى إليه بعض الفقه، وكذا فقه الشريعة الإسلامية، وكان هذا الاتجاه في غالب الأحيان محل نقض من طرف المحكمة العليا بدعوى أنه لا يمكن لقاضي الموضوع أن يبني حكمه على نظامين قانونيين متباينين[211].

ولكن لا ضير في ذلك أن كان كلا النظامين القانونيين إحداهما يسند الأخر ويكمله ويلتقيان في النتيجة، لأنهما يهدفان معا وفي الآن نفسه إلى توفير الحماية للمضرور من مضار السيارة المحدقة به ولضمان حقه في الحصول على تعويض واحد في كل الأحوال التي يكون عليها المضرور عن الضرر الذي أصابه، نتيجة فعل السيارة مع الأخذ بعين الاعتبار عدم إرهاق المضرور أصلا، ودون أن يترتب على الأساس المزدوج الواحد في هذا المجال تعويضين عن ضرر واحد، إنما الأساس المزدوج الواحد في هذه الحالة ينتج عنه تعويض واحد فقط للمضرور عن حوادث السيارات.

وأمام هذا الموقف يمكن أن يذهب البعض إلى القول بأن التوازن قد اختل من جديد ما بين المسؤول عن حادث السيارة الضار وما بين المضرور منها وذلك حين العودة من جديد إلى تأسيس المسؤولية على أساس فكرة الخطأ من جهة. حين يجب إثبات خطأ حارس السيارة من طرف المضرور، وقد يعجز المضرور في سبيل إثبات ذلك على ما مر بنا في السابق، ومن ثم تترجح الكفة لصالح حارس السيارة المرتكبة للحادث الضار على حساب مصلحة المضرور الذي يحتاج إلى تعويض.

[211] ـ نقض مدني جزائري بتاريخ 1997/01/17 ملف رقم 130299 من كتاب الاجتهاد القضائي وفقا لأحكام القانون المدني للأستاذ عمر بن سعيد صفحة 50، أشار إلى ذلك الأستاذ بلخضر مخلوف – المرجع السابق صفحة 21

إن القصد هنا من تأسيس المسؤولية على أساس فكرة الخطأ من جهة ليختلف عن الخطأ في المفهوم الأول، إذ الخطأ هنا لا يجب على المضرور إثباته، إنما هو خطأ ثابت ومفترض على عاتق حارس السيارة، والذي يفترض فيه ألا يضر بواسطة سيارته الغير فإن حدث وإن فلت زمام أمرها من تحت سلطة يده عد مخطئا في حراستها، وبذلك لم يحقق الغاية المحددة والمرجوة منه في حراسته للسيارة، ولا يمكن له نفي ذلك إلا بواسطة السبب الأجنبي.وهذا الإثبات للسبب الأجنبي في الغالب يحرج المسؤول، وقد لا يستطيع أن ينفيه عن نفسه، ومن ثم فإن المقصود من تأسيس المسؤولية على أساس الخطأ كأساس أول، حسب رأيي هو صمام أمان الهدف منه وقاية وحماية للغير، حين نوجبه كالتزام على حارس السيارة وهو وجوب عدم الخطأ في استعمال السيارة وتوجيهها ورقابتها لأنها مصدر خطر. و إلا عد مخلا بهذا الالتزام و يثبت ضده الخطأ، فلعل حارس السيارة في مثل هذه الحالة أن يكون محترزا أو متنبها قبل الإقدام على السير بها، وأثناء السير بها، ومتبصرا في أي وضعية كانت عليها السيارة.

غير أنه إذا أخل الحارس للسيارة بالتزامه القانوني المحدد بتحقيق غاية، وهو عدم الأضرار بواسطة سيارته الغير، فإن شركة التأمين المؤمن لديها كاحتياط تتولى تلقائيا تعويض المضرور، في كل الحالات وتعود على ما دفعته من تعويض للمضرور، ومن باب أولى تقوم بتعويض المضرور إذا استطاع المدعي عليه في الحادث نفي ذلك بواسطة السبب الأجنبي، وذلك بموجب ضمان التعويض حسب الأمر رقم 15/74، وبذلك نكون قد أخذنا بما يفيد المضرور أو الغير من ضرورة توفير الحماية والوقاية حسب رأيي، وهو أن يضع الحارس للسيارة في حسبانه على السير بها بأنه قد يكون مسؤولا عن أي خطأ ضار قد يرتكبه بواسطة سيارته التي له عليها سلطة الاستعمال والتسيير والرقابة، وبذلك يكون متنبها وغير مقصر في حراستها هذا من جهة، ومن جهة ثانية نضمن تعويض المضرور في كل الحالات بصوره تلقائية وفقا للمادة 8 من الأمر المذكور.

وعليه فبمجرد تدخل السيارة المؤمن عليها في الحادث الضار الذي يصيب الغير في جسمه، ينجم عنه التعويض الفوري والتلقائي من لدن شركات التأمين إلى المضرور أو ذويه من بعده، وذلك وفق جدول معد مسبقا. ولذلك فإن هذه المسؤولية تختلف من حيث أساسها حسب رأيي، وكذا من حيث شروطها على نظام المسؤولية الخاضعة للقواعد العامة في

المادتين 124-138 ق م ج، حيث يشترط لقيامها ثلاثة عناصر أساسية هي الخطأ- الضرر- العلاقة السببية بينهما ومن ثم فإن التعويض في هذه المسؤولية يخضع في تقديره إلى قاضي الموضوع، ومن أجل ذلك يجب رفع دعوى أمام القضاء، لكي يتلقى المضرور التعويض يجب عليه إثبات خطأ المدعي عليه وفي هذه الحالة تزيد المضرور إرهاقا، وقد لا يستطيع إثبات خطأ المدعي عليه، وقد لا يتلقى المضرور التعويض، إلا بعد وقت طويل يصبح التعويض فيها لا معنى له، وقد يتوفى المضرور دون أن يتلقى التعويض وهذا نتيجة لإجراءات التقاضي التي تتطلب ذلك كما سبق أن بيناه.كما أن المدعي عليه من جهة أخرى قد يستطيع نفي المسؤولية عن نفسه بواسطة إثبات السبب الأجنبي، وهنا لا يتلقى المضرور حقه في التعويض، ومن ثم فإن هذه القواعد العامة الواردة في كل من المادتين السابقتين لا تكفي ولا توفر الحماية للمضرور من حوادث السيارات .

ولعل هذه الأسباب والدوافع المذكورة سابقا هي التي حدت بالمشرع الجزائري إلى أن يصدر الأمر رقم 15/74 نص فيه على أن المسؤولية عن حوادث السيارات، تقوم بمجرد تدخل السيارة المؤمن عليها، وتسبب بذلك التدخل ضررا جسمانيا بالغير، وبذلك تحاشي المشرع الشروط التقليدية في المسؤولية المدنية التي لا تحقق الحماية الكافية للمضرور من حوادث السيارات. وتقوم هذه الأخيرة على أساس موضوعي قد تطور وفقا لصالح المضرور في حصوله على حقه في التعويض عن حوادث السيارات كما سبق بيان ذلك. وبالتالي فإن التطور الحاصل في شروطها قد ارتبط ارتباطا وثيقا بالتطور من حيث أساسها على خلاف المسؤولية التقليدية وهذا ما نجد له معنى في كل من نص الفقرة الأولى من المادة الأولى[212]، وكذلك من نص المادة 8 [213] من الأمر المذكور وبذلك تتحقق مسؤولية حارس السيارة بمجرد تدخلها في أحداث الضرر الجسماني للشخص.بالإضافة إلى إلزامية التأمين عليها حتى يغطي الأضرار الناجمة عنها .و هذا ما أتعرض له في الباب الثاني .

---

[212] - تنص المادة الأولى فقرة أولى (1/1) على أن " كل مالك مركبة ملزم بالاكتتاب في عقد التأمين، حتى يغطي الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير وذلك قبل إطلاقها في السير" – الأمر رقم 15/74
-وتعني كلمة مركبة من النص كل مركبة برية ذات محرك وكذلك مقطوراتها ونصف مقطوراتها وحمولاتها، ويفهم بمقطوراتها ونصف مقطوراتها ما يلي:
1- المركبات البرية المنشأة بقصد ربطها بمركبة برية ذات محرك، وتكون تلك المركبات مخصصة لنقل الأشخاص أو الأشياء
2- كل جهاز برى مرتبط بمركبة برية ذات محرك.
3- كل آلية أخرى يمكن أن تكون مشابهة للمقطورات أو نصف المقطورات بموجب مرسوم.

[213] - نص المادة 8 من الأمر رقم 15/74 "كل حادث سير سبب أضرارا جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها، وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث.
ويشمل هذا التعويض كذلك المكتتب في التأمين ومالك المركبة كما يمكن أن يشمل سائق المركبة ومسبب الحادث ضمن الشروط المنصوص عليها في المادة 13 بعده".

الباب الثاني

المسؤول عن تدخل السيارة في الحادث

قبل التعرض إلى تدخل السيارة في الحادث يمكن التذكير بأن السيارة ما هي إلا آلة جامدة وراءها إنسان يتولى قيادتها واستعمالها في الاتجاه الذي يريد والغرض الذي يريد، ومن ثم فإن هذا الشخص هو ما يسمى بالحارس ويعتبر هو المسؤول عن الحادث الذي يرتكب بفعل السيارة، غير أن هذه السيارة قد يكون مالكها هو قائدها وبالتالي هو الحارس لها في الأصل، وقد تنتقل هذه الحراسة من المالك إلى غيره سواء كان برغبة وإرادة من مالكها، كأن تنتقل الحراسة إلى المستأجر لها، أو إلى مستعيرها، أو إلى الواقع تحت الرقابة أو إلى المتبوع، أو تنتقل الحراسة بدون رغبة من مالكها أو بدون إرادة منه كأن يكون حارسها هو مغتصبها أو هو سارقها، فمن يكون إذن المسؤول عن تدخل السيارة في الحادث الضار في أي حالة من تلك الحالات؟

و قبل تحديد تدخل السيارة في الحادث الجسماني الضار بالغير كشرط أول، يمكن أن أتعرض إلى مفهوم الحراسة على السيارة وانتقالها من المالك إلى غيره حتى يمكنني تحديد المسؤولية عن الضرر الذي يصيب الغير والناجم عن تدخل السيارة المؤمنة في الحادث، فإذن ما المقصود بفكرة حراسة السيارة والسيطرة عليها؟ ذلك أتناوله في الفصل الموالي.

الفصل الأول

المقصود بفكرة حراسة السيارة

لعل مرد ظهور المسؤولية عن الأشياء غير الحية هي الأضرار الناجمة عن حوادث السيارات، وذلك منذ اكتشاف الفقرة الأولى من المادة 1/1384ق.م. ف حيث ورد في المادة المذكورة بأن " الشخص لا يسأل فقط عن الضرر الذي يحدثه بفعله الشخصي، بل يسأل أيضا عن الضرر الذي يحدث بفعل الأشخاص الذين يسأل عنهم أو بفعل الأشياء التي تكون تحت حراسته." وبذلك تلقف القضاء الفرنسي فكرة الحراسة الواردة في 1/1384 وبني عليها صرحا للنظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية، وجعل من الحارس على الشيء غير الحي مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء الذي تحت يده.

وبالرغم من انعقاد الاصطلاح في فرنسا على أن المسؤولية المدنية عن الأشياء غير الحية تقع على عاتق حارسها، إلا أن كلا من الفقه والقضاء في فرنسا لم يتفقا على رأي واحد في تحديدهما لمعنى الحراسة ومن هو الحارس إلا بعد حكم الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية في قضية فرانك الصادر في 1941/12/02، وهكذا فقد اقتبس المشرع الجزائري فكرة الحراسة والحارس بنفس المعنى والمفهوم الذي انتهى إليه تطور القضاء الفرنسي فيما يتعلق بتحديد الحارس الذي يتحمل المسؤولية ووفقا لذلك المفهوم نصت المادة 1/138ق م ج على أن "كل من تولى حراسة شيء وكانت له عليه سلطة الاستعمال والتسيير والرقابة يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء" كما وردت عبارة الحراسة بالنسبة للمركبة في الأمر رقم 15/74 ولا سيما المادتين الثانية و الرابعة منه ، غير أن المشرع الجزائري كغيره من التشريعات الأخرى وخاصة منها العربية[214]، وكذا التشريع الفرنسي لم يشأ أن يحدد المقصود بفكرة الحراسة والحارس سواء في المادة 138 كقاعدة عامة أم في الأمر رقم 15/74 [215] حيث نجد الأمر المذكور لم يحدد لنا من هو الحارس ولا معنى الحراسة على السيارة، ولعله قد ترك الأمر في ذلك إلى القواعد العامة

---

[214] ـ ينص القانون المدني السوري في المادة 179 " كل من تولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية يكون مسؤولا عما تحدثه .
تنص المادة 178 ق م م (كل من تولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية يكون مسؤولا عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه ، هذا مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة) .

[215] ـ .و هذا ما تضمنه قانون السير السوري رقم 31 الصادر 2004/07/11، حيث لم يشأ هذا الأخير أن يبين لنا ما المقصود بفكرة الحراسة على السيارة وترك الأمر في ذلك للمادة 179 ق م س.

الواردة في المادة 138ق م ج حيث تنص على أن الحراسة على الشيء غير الحي تكون لمن كانت له سلطة الاستعمال والتسيير والرقابـــة، أي من له السيطرة على السيارة فإذا متى تتوافر هذه السيطرة على السيارة ؟ وما طبيعـــتها؟ ولمن تثبـــت؟

المبحث الأول

تحديد فكرة السيطرة على السيارة

لمعرفة ذلك يجب تحديد طبيعة وأحكام المسؤولية التي تقرر من يتولى الحراسة على السيارة[216]. وللتذكير فإن كلا من القضاء في فرنسا وكذلك بعض الفقه قد استبعدا قيام المسؤولية الناجمة عن حوادث السيارات، على أساس الخطأ بصورة عامة، وكذلك على أساس نظرية تحمل التبعة المقابلة للربح، وكذا الحال بالنسبة للقضاء والفقه في الجزائر. غير أن هؤلاء جميعهم لم يحددوا المقصود بفكرة السيطرة على السيارة نهائيا والتجأوا إلى عبارات غامضة وردت مثلا في المادة 138 ق م ج و كذلك في المادة 1/1384 ق م ف مفادها أن من يملك على الشيء سلطات الاستعمال والتسيير والرقابة يكون مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء الذي تحت سيطرته، وبذلك ربطوا فكرة الحراسة على الشيء أو السيارة بالسيطرة عليها بمعنى أن الحارس للسيارة هو من له عليها سلطة الأمر بالاستعمال والتوجيه والرقابة فما معنى ذلك إذن؟ هل سلطة الحارس على السيارة وفق تلك الحالات قانونية أم فعلية، وهل تكفي هذه السلطة في حد ذاتها دون النظر في حالة ما إذا كان الحارس يباشرها لحساب نفسه أم لحساب الغير؟

المطلب الأول

فكرة السلطة القانونية في الحراسة

اتجه الفقه في قياس فكرة الحراسة الواردة في المادة 1/1384 ق م ف والمتعلقة بالمسؤولية عن فعل الشيء غير الحي على الحراسة الواردة في المادة 1385 ق م ف[217]. والمتعلقة بحراسة الحيوان حيث ذهبوا إلى أن الأشخاص لا يكون مختلفين في النصين المذكورين. و ذهبوا في ذلك إلى أن المسؤولية عن فعل الشيء غير الحي هي مسؤولية مرتبطة بالحراسة القانونية وليست الحيازة المادية التي لا تكفي لتوضيح المقصود من الحراسة، وقد اكتفى كل من الفقه و القضاء في البداية بذلك ولو لم يكن له عليها (السيارة)،

---

[216] ـ إذا كانت المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات تقوم على أساس الخطأ سواء كان ثابتا أو مفترضا ، فإن الحارس للسيارة هو الذي يكون مسؤولا حيث صدر منه الخطأ عند استعماله للسيارة، وعليه تكون له مثل هذه السيطرة والحراسة المادية أثناء قيادته لها.
أما إذا كانت المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات قائمة على أساس نظرية تحمل التبعة فإنه يتعين تحديد السيطرة على السيارة بالسيطرة أو الحراسة الاقتصادية عليها فمن له الغنم عليه الغرم "أي بصرف النظر عما إذا كان هذا الذي له السيطرة على السيارة هو مالكها أو غيره، قائدها أو غيره أيضا.
غير أن فكرة الحراسة الاقتصادية قد يترتب عنها كثرة تعدد الحراس على السيارة ما دام أن كل هؤلاء يستفيدون منها اقتصاديا فمن المسؤول إذن عن الأضرار التي تحدثها السيارة؟

[217] ـ المادة 139 ق م ج و المادة 177 ق م س

السيطرة فعليا وواقعيا، ومن ثم ارتبطت هذه الحراسة بالسلطة والحراسة القانونية على الشيء الذي تستند إلى حق أو إلى سند من القانون[218].

غير أن الاختلاف بقي في تحديد معنى الحراسة إذ يذهب البعض من الفقه في هذا المجال بأن الحارس هو من كانت له على الشيء أو السيارة سلطة قانونية سواء كانت هذه السلطة آيلة إليه عن طريق الملكية ،أو عن طريق حق الاستعمال، أو حق الانتفاع، أو تترتب له عن طريق حق شخصي يتعلق بالشيء بموجب تصرف إرادي، كالإعارة ،أو البيع، أو الهبة، أو التنازل أو الإرث، وعليه فإن المالك للسيارة وفقا لهذا الرأي يفترض فيه أنه هو الحارس للسيارة إلا أن يثبت العكس، كأن يثبت انتقال السيارة إلى يد أخرى انتقالا قانونيا ،فتنتقل الحراسة للمالك الجديد[219].ولكن من جهة أخرى إذا انتقلت السيارة إلى شخص أخر غير مالكها فإن هذا الشخص لا يكون له على السيارة سلطة، وتبقى السلطة في يد مالكها على الرغم من حيازة هذا الشخص للسيارة حيازة مادية، ويبقى المالك هو حارسها، وهو المسؤول عن الأضرار التي تحدثها بالغير دون الحائز للسيارة حيازة مادية، وبالتالي فإن المالك هو الحارس للسيارة من الناحية القانونية، وبذلك فإن هذه الأخيرة تحمي التابع من تحمل مسؤولية الأضرار الناجمة عن السيارة المسلمة له من المتبوع، حيث يبقى المتبوع طبقا لهذا الرأي محتفظا بالحراسة القانونية على السيارة، وبذلك يكون مسؤولا عن الأضرار الناجمة عنها دون التابع، كما أن مالك السيارة يبقى مسؤولا بحكم أنه الحارس القانوني لها، لو أودعها لدى مراقب يكلف بمراقبة السيارات، حيث أن المالك هنا لا يكون قد تنازل عن حراسة السيارة القانونية، ولكن عن حراستها المادية، ومن ثم يظل المالك كحارس قانوني مسؤولا عن الأضرار التي تحدثها السيارة بالغير بالرغم من أنها تحت رقابة المكلف برقابتها.

وتطبيقا لذلك أيضا فإن مالك السيارة المسروقة، أو المغتصبة يظل محتفظا بالحراسة القانونية، وعليه إذا ألحق السارق بواسطة تلك السيارة ضررا بالغير فإن المسؤول عن ذلك الضرر هو مالك هذه السيارة حيث أن السارق في مثل هذه الحالة تكون له الحراسة الفعلية وليست الحراسة القانونية.

---

[218] ـ د/إبراهيم الدسوقي أبو الليل- الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات- المرجع السابق صفحة 123

[219] ـ المادة 6 من الأمر رقم 15/74 والمقابلة للمادة 192 من القانون السير والمركبات السوري
أنظر كذلك في د/ محمود جلال حمزة، المرجع السابق، صفحة 124-258

إن هذه الفكرة أي الحراسة القانونية لا تتماشى والمنطق في الحوادث الناجمة عن السيارات إذ "ولا تزر وازرة وزر أخرى"[220] وأن ذلك لمدعاة لارتكاب أضرار تمس بالغير بواسطة السيارة من بعض سائقيها وهم يضعون في الحسبان بأنهم غير مسؤولين عن تلك الحوادث الضارة، لأن مالكها هو الحارس لها، وبالتالي هو المسؤول في الأخير حسب هذه الفكرة، كما أن السارق وفقا لمفهوم الحراسة القانونية يكون في منأى من تحميله للمسؤولية الناجمة عن فعل السيارة التي سرقها إذا ارتكب بها حادث مرور، سبب بها ضررا للغير، وبالتالي فإن إلقاء مسؤولية الأضرار التي تحدثها السيارة بواسطة السارق لها على عاتق المسروق منه السيارة يعد ظلما و إجحافا، حيث نكون بذلك قد ساعدنا السارق وأرهقنا كاهل كل من المضرور ومالك السيارة المسروقة[221]. ومن ثم فإن هذا المعيار لا يحقق المصلحة المرجوة من حراسة السيارة وبالتالي المسؤولية المدنية الناجمة عنها.

وعليه فقد صادف هذا الرأي المجحف في حق المالك للسيارة انتقادا لأنه يجافى المنطق والعدالة، وخاصة في الحالة التي يسرق الشيء فيها أو يغتصب ولذلك اتفقت معاول الهدم على هدمها وخاصة من طرف أنصار نظرية الحراسة المادية[222]، إلى أن حسمت الدوائر المجتمعة الاختلاف بتاريخ 1941/12/02، وهي ما تعرف بقضية فرانك frank الشهيرة[223]، ومنذ ذلك التاريخ أصبح المالك الذي سرقت منه سيارته غير مسؤول عن الحادث الذي يقع من سيارته أثناء قيادتها من طرف سارقها، لأن مالكها أثناء سرقتها لا يكون له سلطات الاستعمال والتسيير والرقابة على سيارته، واستقر القضاء الفرنسي على

---

[220] ـ سورة الإسراء الأية رقم 14

[221] ـ لقد برر أنصار نظرية الحراسة القانونية مسؤولية المالك الذي سرقت منه السيارة بأنه يكون بدون شك قد أمن من مسؤوليته مما يسمح له بتعويض المضرور بواسطة شركة التأمين في حين أن السارق للسيارة لا يكون مؤمنا ولا هو بموسر وهذا في الحقيقة قول عار من الحقيقة وغير مقنع وتتيح المجال للسارق لأن يتمادى في غيه مادام لا يسأل عن الأضرار التي تحدث بفعل السيارة التي سرقها، بالإضافة إلى عدم استحسان الفكرة ، أو قبولها من شركات التأمين .

[222] ـ أنظر د/إبراهيم الدسوقي-المرجع السابق الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات صفحة 123-124/، د/ محمود جلال حمزة المرجع السابق 260-261 / د/ علي بوقرة المرجع السابق صفحة 175.

[223] ـ قضية فرانك "كان فرانك قد عهد بسيارته إلى ابنه لقضاء سهرة عيد الميلاد في بلدة أخرى، أوقف الابن السيارة خارج إحدى الملاهي العامة والتي نوى قضاء السهرة بها، سرقت السيارة من مجهول، والذي ارتكب بها حادثا ذهب ضحيته أحدى المارة، رجع ورثه المتوفى على الأب "Frank " صاحب السيارة باعتباره حارسا لها حراسة قانونية، ومتوليا الرقابة على ابنه القاصر نقضت محكمة أول درجة برفض الدعوى وأيدت محكمة نانسي الحكم استنادا إلى أن حراسة السيارة وقت الحادث كانت لسارقها وليس لمالكها، وفي النقض ألغت الدائرة المدنية حكم الاستئناف مقررة أن حراسة السيارة تظل لمالكها "Frank " بالرغم من سرقتها وأحالت الدعوى إلى محكمة استئناف بزا نسوا لتحكم فيها من جديد، بيد أن هذه المحكمة الأخيرة قد انضمت إلى حكم استئناف نانسي، مخالفة رأي الدائرة المدنية لمحكمة النقض، فاستدعى ذلك الخلاف عرض النزاع على الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض التي حسمت الموضوع لصالح "Frank " رافضة بذلك فكرة الحراسة القانونية وأيدت فكرة الحراسة الفعلية.

- د اللوز 1942 – 25 تعليق روبير ، سيري 1941 -0-217- تعليق هنري مازو – جازيت باليه 1942-2-467

وهذا ما نجد له نفس المعنى في المادة 138 ق م ج –وكذلك في القضاء الجزائري أنظر على سبيل المثال في :

- القرار الصادر بتاريخ 1989/05/17 ملف رقم 53009 المجلة القضائية عدد 02 سنة 1991 صفحة 23

- القرار الصادر بتاريخ 1992/01/19 ملف رقم 79579 المجلة القضائية عدد 03 سنة 1993 صفحة 124

هذا المفهوم الجديد. وهكذا أصبح القضاء الفرنسي يأخذ بمفهوم جديد للحراسة أطلق عليه الحراسة المادية. فماذا يقصد بمفهوم الحراسة المادية؟.

المطلب الثاني

الحراسة المادية والفعلية

بعدما تبين أن فكرة الحراسة القانونية لا تتماشى مع فكرة العدل في الحوادث الناجمة عن السيارات ، سواء بالنسبة للمضرور، أو لمالك السيارة الأصلي، خاصة إذا سرقت السيارة وارتكب بها حادثا ضارا، من هنا بدأ الفقه يبحث عن مفهوم آخر للحراسة، هو الحراسة المادية أو الفعلية.

أولا – الحراسة المادية

وهي تعني السيطرة الفعلية على السيارة في هذا المقام، وعليه فالحارس هو من تكون له حيازة السيارة ماديا فإذا فقد حيازتها لا يعد حارسا لها، وهذا بغض النظر عما إذا كانت هذه الحيازة المادية تستند إلى حق شرعي أم لا تستند إلى حق شرعي، إذ السارق أو المغتصب يكون مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه بواسطة السيارة التي سرقها أو التي اغتصبها وفقا لهذه النظرية[224]. وهذا على العكس من نظرية الحراسة القانونية.

غير أن نظرية الحراسة المادية تحمل في الوقت نفسه، الخدم والتابعين مسؤولية ما يقع من أضرار بواسطة السيارة، حيث أنهم في الغالب هم الحائزون لها باعتبار الحراسة حراسة مادية، ومن ثم فإن هذا المعيار أيضا غير عادل ولا يحدد لنا الشخص المسؤول،غير أنه منذ حكم الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1941/12/02 والتي قضت فيه بعد الخلاف المستمر بين المحاكم الدنيا ومحكمة النقض حول تحديد الحراسة أهي قانونية أم مادية؟ وهي ما تعرف بقضية frank الشهيرة كما سبق الكلام عنها، حيث قضت بأن فرانك لم يكن له على سيارته سلطات الاستعمال والتسيير والرقابة، ومن ثم فلا يعد حارسا على سيارته المسروقة، وبالتالي لا يخضع للقرينة المنصوص عنها في الفقرة الأولى من المادة 1/1384 ق م ف، وبذلك استبعدت الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية معيار الحراسة القانونية، وأخذت بمعيار الحراسة المادية، ولكن ليس بمفهوم الحراسة المتعلقة بالحيازة المادية على السيارة، إنما الحراسة بمعنى السيطرة الفعلية والمعنوية على الشيء أو السيارة، إذ أن الحراسة الفعلية أشمل من الحراسة المادية، ففي الحراسة الفعلية يجب أن

---

[224] ـ محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري- الطبعة الأولى ، دار الحداثة بيروت ، لبنان 1990 – صفحة 86

يكون للحارس سلطة فيها على الشيء موضوع الحراسة وما تخول له هذه السلطة من سلطة الاستعمال والتسيير والرقابة فما المقصود من هذه العناصر الأخيرة ؟.

ثانيا ــ الحراسة الفعلية وعناصرها

هي تلك الحراسة التي ترتكز على الجانب المعنوي في حراسة السيارة بالإضافة إلى الجانب المادي، وترتبط بعناصر الاستعمال والتسيير والرقابة.

ــ المقصود بسلطات الاستعمال والتوجيه والرقابة

ما فتئ القضاء الفرنسي منذ حكم فرانك frank (1941/12/2) يطبق فكرة الحراسة الفعلية والمرتبطة بسلطة استعمال الشيء بصورة عامة أو السيارة في هذا المقام من استعمال و توجيه ورقابة[225]. فطبقا للحراسة الفعلية أن المدعي عليه هو من يحوز سلطة إعطاء الأمر على السيارة محدثة الضرر فيكون مسؤولا باعتباره حارسا لها حراسة فعلية، أما إذا كان لا يحوز وقت الحادث الضار هذه السلطات فلا يكون حارسا لها، وبالتالي غير مسؤول عن الضرر المحدث بواسطة هذه السيارة. ويكون المدعي عليه مسؤولا عن الضرر الناجم عن السيارة متى كان حارسا لها حراسة فعلية سواء تجمعت لديه كل السلطات، أو بعضها فقط، إذ لا يعني أن يقوم الحارس نفسه بهذه السلطات والعبرة هنا بالسلطة ذاتها لا بمباشرتها إذ بمجرد توافر السلطة تقوم الحراسة بصرف النظر عن مباشرتها أو عدم مباشرتها[226]، فقد يقوم الغير بممارسة سلطة أو أكثر من هذه السلطات، خاصة سلطة الاستعمال ولا يغير ذلك من صفة المدعي عليه كحارس، طالما كان الغير يقوم بممارسة السلطة لصالح ولحساب الحارس، لذلك فالحراسة تثبت لمن له سلطة إعطاء الأمر على الشيء وقت الحادث وليس لمن يستعمله وقت الحادث، فالشخص يعد حارسا للسيارة ولو لم يكن يقودها وقت الحادث، وإنما كان قد عهد بقيادتها إلى شخص أخر طالما أن ذلك الشخص قد احتفظ بسلطته على السيارة[227]. وللقاضي في ذلك مطلق التقدير فيما يستنتجه من ظروف كل دعوى من أجل معرفة ما إذا كانت للمدعي عليه سلطة الأمر، أو السيطرة على السيارة وقت الحادث أم لا، وسواء من تلك السلطات أو من غيرها، ولا رقابة على القاضي في مثل ذلك من المحكمة العليا، غير أن سلطة القاضي في مثل هذه الحالة تقتصر على استخلاص

---

[225] ـ د/ إبراهيم الدسوقي أبوالليل – المرجع السابق- الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات، صفحة 126

[226] ـ د/ إبراهيم الدسوقي أبوالليل – المرجع السابق- الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات، صفحة127.

[227] ـ د/ محمد لبيب شنب –المرجع السابق - صفحة 84.

- د/ عبد الفتاح عبد الباقي،المسؤولية التقصيرية عن حوادث السيارات، وغيرها من الأشياء الخطرة تأسيسا على حراستها، وعلى مباشرة الضرر أثناء استعمالها، محاضرات في القانون المدني- كلية الحقوق والشريعة جامعة الكويت -1972-1973

وجود العناصر والسلطات التي يملكها الشخص على السيارة، أما تكييف هذه السلطات أي سلطة الأمر على السيارة أو عدمه، فإن ذلك مسألة قانون يجب أن تخضع في تكييفها لرقابة المحكمة العليا.

وخلاصة لما سبق فإنه لا أهمية لوجود السيارة أو عدم وجودها تحت يد الحارس إذ العبرة بالحراسة هي السلطة على السيارة وليس بمباشرة هذه السلطة ولا عبرة بالسلطة المادية إنما بالسلطة الأدبية أو المعنوية، و لذلك يشترط في الحراسة الفعلية وجود عنصرين هما: العنصر المادي والعنصر المعنوي.

أولا- العنصر المادي للحراسة الفعلية

يقوم العنصر المادي للحراسة الفعلية على سلطات الاستعمال والتسيير والرقابة من قبل الحارس على سيارته.

1 ــ سلطة الاستعمال: و يعنى بها استخدام السيارة لتحقيق غرض معين مهما كانت طبيعة هذا الغرض، سواء كان عائليا، أو تجاريا، أو مهنيا، وليس شرطا أن تكون السيارة بين يدي المالك نفسه بل قد يعهد بسياقتها إلى شخص أخر على أن
تبقى الحراسة بين يدي المالك نفسه، إذ أن المتبوع الذي يكلف تابعه بنقل البضائع في سيارته يعتبر مستعملا للسيارة ولو لم يكن واضعا يده عليها لأنه هو وحده الذي يمكن أن يصدر الأوامر بشأنها[228]. ولا يشترط الفقه أن يكون الغرض من استخدام الشيء بصورة عامة هو تحقيق الربح المادي فقط. بل يكفي تحقيق الأغراض المعنوية كالنقل مجاملة أو مجانا[229].

ويجب أن تتوافر سلطة الاستعمال للشخص في الوقت الذي يحصل فيه الحادث الضار بواسطة السيارة، كما لا يشترط أن تصدر سلطة الاستعمال من المالك فقط، بل قد تصدر سلطة الاستعمال من المالك ذاته، أو يكون للمستعمل حق شخصي عليه كالمستعير، أو المستأجر، اللذان لهما سلطة استعمال السيارة نابعة من العقد المبرم مع المالك. كما قد تكون سلطة الاستعمال نابعة عن عمل غير مشروع كالسرقة، أو من جراء عملية السطو أو الغصب، حيث أن سلطة الاستعمال قد انتقلت إلى السارق بواسطة السرقة، بل قد تثبت سلطة

---

[228] ـ د/ محمود جلال حمزة – المرجع السابق صفحة 168

[229] ـ أحمد شوقي محمد عبد الرحمن، مسؤولية المتبوع باعتباره حارسا طبعة 1976 القاهرة صفحة 64

الاستعمال دون أن تستند إلى حق ما، كالحائز إذا لم يكن بيده سندا صحيحا، وكان سيء النية[230].

وتعتبر سلطة الاستعمال مظهرا من مظاهر سلطة الأمر التي تثبت للحارس على سيارته، حيث لا يشترط في الحارس أن يقوم باستعمال السيارة فعلا. بل يكفي أن يكون باستطاعته استعمالها لتحقيق أغراضه متى أراد ذلك فكما لو أن شخصا ترك سيارته في المكان المعد لوقوف السيارات في المطار مثلا ليستعملها عند عودته من السفر، يكون حارسا لها أثناء مدة غيابه، لأن له القدرة على استعمالها دون عائق، إذ المقصود هنا بسلطة الاستعمال ليس الاستعمال المادي إنما الاستعمال المعنوي[231].

2 ــ سلطة التسيير والتوجيه: إن سلطة توجيه الشيء وتسييره يحتمل المعنيين، فتوجيه الشيء بمعناه المادي معناه أن يكون الشيء بين يدي شخص يتولى استعماله كالسائق الذي يقود السيارة له عليها سلطة التوجيه حيث ما شاء استعمالها في الاتجاه الذي يريد، لأنه هو المالك بزمام قيادتها، وهذا هو التوجيه
من الناحية المادية. أما التوجيه في معناه المعــنوي فهو على ما مر بنا هو سلطة إصــدار الأوامــر في توجيــه الســيارة، و تسييرها وهذا الأخير أي التوجيه هو ما قصدته الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية، فلا يشترط إذن أن يكون الحارس حائزا للسيارة بل يكتفي أن تكون له عليها سلطة الأمر le pouvoir de commandment فالتابع حائز مادي للسيارة التي سلمت له من طرف المتبوع الذي تبقى له سلطة التسيير المعنوية، أي سلطة إصدار الأوامر ولو وكل سائقا لقيادتها.

غير أنه يمكن أن تكون للسارق سلطة التسيير والتوجيه في حالة سرقته للسيارة، على الرغم من عدم ثبوت حق له عليها، ومن ثم يكون مسؤولا عن الضرر الذي يرتكبه بواسطة السيارة المسروقة[232]. وكما أن المالك للسيارة أو سائقها تبقى له سلطة التسيير المادية على السيارة وهي تسير، كما أن له سلطة التسيير وهي متوقفة ولو ابتعد عنها مادام له عليها سلطة الأمر[233]. وسلطة التسيير والتوجيه مرتبطتان بسلطة الاستعمال، إذا الذي له سلطة

---

[230] ـ د/ محمود جلال حمزة- المرجع السابق- صفحة 269 وما يليها
[231] ـ د/ محمد لبيب شنب – المرجع السابق- صفحة 85
- د/علي بوقرة- المرجع السابق صفحة 163
[232] ـ المادة 15 من الأمر رقم 15/74
[233] ـ د /علي بوقرة المرجع السابق صفحة 163

الاستعمال للسيارة يكون له في آن واحد سلطة توجيه السيارة وإدارتها، فهو الذي يسمح له بإخراجها من المرآب أو إيداعها فيه، وهو الذي يحدد الغرض الذي تستعمل فيه، والأماكن التي تذهب إليها، وغير ذلك مما توفره له سلطة الاستعمال، لذلك عمد بعض الفقه إلى التغاضي عن فكرة التوجيه والتسيير مكتفين بسلطة الاستعمال، وهذا لارتباط التعبيرين بسلطة الاستعمال[234] .لكن ما المقصود بسلطة الرقابة؟

3 ــ سلطة الرقابة: يرى بعض الفقه بأن مفهوم سلطة الرقابة في حراسة السيارة وفق ما تضمنه قضاء الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية سنة 1941 هو تعهد الشيء غير الحي، وفحص أجزائه واستبدال ما تلف منها وجعله صالحا للاستعمال الذي أعد له[235]. إلا أن البعض لا يرى في مثل ذلك رقابة، إذ لا يؤخذ بعين الاعتبار الرقابة المعنية هنا، بل يؤخذ بمفهوم الرقابة بمعناها القانوني وعليه تعني سلطة الحارس في استخدام السيارة، أو أي شيء غير حي، بطريقة مستقلة توحي للغير بأنه هو سيد السيارة أو مستعملها، فإذن الرقابة هي سلطة الحارس على الشيء واستعماله، وعليه فإن عبارة الاستعمال الواردة في المادة 138ق م ج وغيرها هي شرط من شروط الحراسة على السيارة، أو غيرها. غير أن استعمال السيارة لا يتطلب دائما أن تكون السيارة بين يدي صاحبها، بل يكفي أن يكون باستطاعته إعطاء الأوامر بخصوص السيارة، وما إضافة عبارة الرقابة إلى عبارة تسيير إلا لتجنب الخلط الحاصل بين التسيير والحيازة، ولإظهار أن المراد بالتسيير هو التسيير المعنوي للسيارة أو الشيء، أي سلطة إصدار الأوامر على الشيء موضوع الحراسة وهذا ما ذهب إليه الفقيه "هنري مازو".

وفي الأخير إن هذه العناصر المادية المذكورة، والمكونة للحراسة الفعلية إذا اجتمعت في يد شخص واحد، كالمالك للسيارة يكون حارسا لها ما دامت في حيازته، ولا يجد المضرور من الحوادث الضارة الناجمة عن السيارة حينئذ أي صعوبة حيث يرفع دعواه ضد المالك للسيارة بصفته حارسا لها ويمارس عليها سلطاته.

وعليه فإن ما قيل عن فكرة الحراسة في القانون الفرنسي، يقال عنها في قوانين بعض البلاد العربية، حيث اقتبست هذه الأخيرة منه هذه المسؤولية بنفس المعنى والمفهوم الذي

---

[234] ـ د / محمود جلال حمزة –المرجع السابق صفحة 271- 272
د / لبيب شنب –المرجع السابق صفحة 89
[235] ـ د/ علي بوقرة –المرجع السابق صفحة 163

انتهى إليه تطور القضاء الفرنسي، فيما يتعلق بتحديد الحارس الذي يتحمل المسؤولية عن الحوادث الضارة الناجمة عن فعل السيارة ولقد قنن المشرع الجزائري المعيار الذي استقرت عليه أحكام القانون المدني الفرنسي بعد حكم 1941/12/02 في قضية فرانك في المادة 138 ق.م.ج،فجعل الحارس هو كل من تولى حراسة الشيء وكانت له عليه سلطة الاستعمال والتسيير والرقابة، و بذلك يكون مسؤولا، بالإضافة إلى الأمر رقم 15/74 حيث ذكر عبارة الحراسة لكنه لم يحدد المقصود منها، إلا أن المادة 138 ق.م.ج قد نصت على أن الحراسة كما سبق آنفا تكون للذي له على الشيء غير الحي سلطة الاستعمال والتسيير والرقابة، وبذلك يكون الحارس الذي له هذه السلطات الثلاث أو بعضها مسؤولا عن الضرر الذي تحدثه السيارة، أو غيرها من الأشياء غير الحية. وهذه هي السلطة الفعلية التي تكون للحارس على سيارته، والحراسة في مفهوم المادة 138ق.م.ج،لا تعني الحراسة المادية أنما تعني الحراسة المعنوية كما سبق البيان، والذي انتهى إليها كل من الفقه والقضاء في فرنسا والبلاد العربية[236]. وهذا ما تردد في بعض أحكام القضاء الجزائري والذي أخذ في أحكامه بمفهوم الحراسة الفعلية، حيث صدر عن الغرفة المدنية للمحكمة العليا قرارا بتاريخ 1981/07/01 جاء فيه "**أن المسؤولية لا تقع دائما على الحارس القانوني أي مالك الشيء، بل تنتقل إلى من له سلطة التسيير والتوجيه والرقابة**[237]". وبذلك ربطت الحراسة بالسلطة الفعلية لحارس الشيء بغض النظر أن كان مالكا، أو مستأجرا وغير ذلك، ولذلك فإن المحكمة العليا ما فتئت تردد في قراراتها حين تحديدها للشخص المسؤول إلى مفهوم الحراسة الفعلية، تردد دائما في حيثياتها بأن الحارس هو من يملك سلطات الاستعمال والتسيير والرقابة بصرف النظر عن كونه مالكا للسيارة محدثه الضرر أو غير مالك لها[238].

ثانيا – العنصر المعنوي في الحراسة

---

[236] ـ ومنها القانون المدني السوري في المادة 179 ق م س، والمصري في المادة: 178ق.م.م

[237] ـ قرار رقم 21313 بتاريخ 1981/07/01، نشرة القضاء عدد خاص 1982 ص 121، وتدور وقائع هذه القضية في أن شركة استأجرت من شخص آلة حفر مع سائقها الذي كان يعمل لدى مالك الآلة-بسعر معين لكل ساعة، فارتكب بها السائق ضررا للغير فادعى المضرور في مواجهة الشركة التي رفضت الادعاء الموجه ضدها على أساس أنها ليست هي المالكة للآلة التي تسببت في حدوث الضرر بل استأجرتها فقط فجاء في حيثيات القرار"... وحيث أن عقد الإيجار المذكور في هذه الحالة يجعل الآلة وسائقها تحت حراسة الشركة(المستأجرة) الطاعنة طالما أنها استأجرت الآلة من صاحبها بسعر زمني ولم تكلفه المقاولة بعمل إجمالي لاستعمالها في ورشتها وتسييرها حسب رغبتها في ساعات العمل وبالتالي رقابتها عليها الأمر الذي يجعل الوجه المثار غير مؤسس..."مأخوذ عن المرجع السابق د/ علي بوقرة ، صفحة 169.

[238] ـ أنظر في مزيد من القرارات الصادرة عن المحكمة العليا، حيث كلها تردد فكرة الحراسة الفعلية التي يكون للحارس فيها سلطة الاستعمال والتسيير والرقابة ومن هذه القرارات :

ـ نقض مدني جزائري بتاريخ 1982/12/08 ملف رقم 28316، الاجتهاد القضائي، ديوان المطبوعات الجامعية 1987 صفحة 7.

ـ نقض مدني جزائري بتاريخ 1983/03/02 ملف رقم 2310، الاجتهاد القضائي ديوان المطبوعات الجامعية صفحة 64

ـ نقض مدني جزائري بتاريخ 1986/06/14 ملف رقم 3237، المجلة القضائي عدد 01 صفحة 68 وما بعدها.

إن السلطات الثلاث السابق الإشارة إليها، ما هي إلا الجانب المادي لمعيار الحراسة، فاستعمال الشيء ورقابته وتسييره، كلها مظاهر مادية إذا توافرت لشخص كان حارسا للشيء، غير أن هذه السلطات الثلاثة لا تكفي لوحدها في تحديد من هو الحارس للشيء غير الحي، ولمعرفة الحارس لا بد من توافر العنصر المعنوي وهو الاستقلال التام في سلطة الحارس على الشيء، فيكون غير تابع ولا خاضع للغير. ومعنى ذلك أن يباشر الحارس للسيارة هذه السلطة لحسابه الخاص، أي أن الاستقلال التام في استعمال السيارة يدل على أنها في خدمة حارسها، ويجب أخذ مصلحة الحارس الذاتية هنا بمفهومها الواسع وجعلها تتسع لتشتمل حتى تلك المصالح المعنوية[239].

أما إذا كانت سلطة الحارس على حراسة السيارة غير مستقلة فهنا لا تكتمل هذه السلطة ولا تتوافر الحراسة، إلا بانتفاء التبعية والخضوع، وبانتفائها تتحقق المصلحة الشخصية ويستوي في المصلحة أن تكون مادية أو أدبية كما سبق فالعبرة باستقلال المصلحة وليس بطبيعتها[240]. ولذلك فإن مالك السيارة التي يقودها بمجرد النزهة، أو الترويح عن النفس يكون حارسا لها، وكذلك إذا قام بتوصيل قريب أو صديق مجاملة، ففي كلتا الحالتين يحقق المصلحة أو الفائدة الأدبية[241]. وباختصار فإن حراسة السيارة ويعني بها السلطـــات الفعلية التي تكون للحـــارس على سيارته و المتمتع بتمام الاستقلالية الحقيقية الممثلة في سلطة الاستعمال والتسيير والرقابة، والتي ينص عليها المشرع الجزائري في المادة 138 ق. م ج ، وكذلك المشرع السوري في م 179 ق م س و كذلك المصري في المادة 178 ق م م ، غير أن المشرع الجزائري والسوري لم يحددا ذلك بوضوح في قانون المرور، و هذا ما يحيلنا إلى القاعدة العامة في كل من المادتين،و ذلك هو المعيار الذي استقر عليه أحكام محكمة النقض الفرنسية منذ حكم 1941/12/02 في قضية فرانك، ولا شك أن القضاء الجزائري قد أخذ بذلك كما لاحظنا سابقا وبذلك فإن حارس السيارة الذي في غالب الأحيان يكون هو المالك الأصلي لها يكون مسؤولا على ضوء العناصر السابقة المخولة له على سيارته، عن تعويضه الأضرار التي تسببها سيارته للغير باعتباره هو حارسها الفعلي .ولكن متى يكون قائد السيارة التي أحدثت الضرر حارسا لها، ومن ثم يكون مسؤولا عن ذلك

---

[239] ـ فريد عقل: نظرية مسؤولية حارس الآلات الميكانيكية والأشياء الخطرة في القانون والاجتهاد القضائي المقارن والمعاصر مع تأصيلها في الشريعة الإسلامية- مطابع ألف ، باء الأديب دمشق بدون تاريخ صفحة 146

[240] ـ دكتور إبراهيم الدسوقي أبو الليل- المرجع السابق الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات صفحة 128
ـ دكتور محمد لبيب شنب- المرجع السابق صفحة 98

[241] ـ دكتور إبراهيم الدسوقي أبو الليل – المرجع السابق الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات صفحة 128

الضرر؟ و هل يمكن للسيارة الواحدة أن يكون لها أكثر من حارس؟، وهل يمكن تجزئه الحراسة فيما بينهم؟ وفي حالة انتقال الحراسة أو فقدها من المالك الأصلي، من يكون في مثل هذه الحالات مسؤولا عن الأضرار التي تحدثها السيارة وهي تحت سلطة أحد من هؤلاء.

المبحث الثاني

المسؤولية في الحراسة على السيارة وانتقالها

بعد أن عرفنا أن الحارس هو من كانت له على السيارة سلطة فعلية، تتمثل في الاستعمال و التسيير و الرقابة ، أي سلطة فعلية تتمثل في إصدار الأوامر على السيارة ، غير أن السيارة الواحدة يمكن أن يكون لها أكثر من حارس ، كما يمكن أن تنتقل الحراسة من مالكها إلى غيره ، سواء كان ذلك بإرادة منه أو بغير إرادة منه ، و ذلك ما أتعرض له ضمن المطالب التالية :

المطلب الأول

الانفراد بالحراسة و تعددها

قد يكون للسيارة حارس واحد ، و هو في الأصل مالكها . و قد تتعدد الحراسة عليها .

أولا ــ الإنفراد بالحراسة

الأصل في سلطة إصدار الأوامر على السيارة أنها تكون للمالك وحده حيث يباشر استعمال السيارة بنفسه مباشرة ومستقلا بها استقلالا حقيقيا ، هذا الاستقلال يبيح له مراقبة

السيارة وتسييرها في الوجهة التي يريد. ومن ثم تقع على عاتقه مسؤولية الأضرار التي تحدثها السيارة التي تحت حراسته الفعلية المستمدة من حق ملكية السيارة التي يستعملها لصالح نفسه[242].فمن يسافر مثلا ويترك سيارته بالموقف المعد للسيارات بالمطار، فإنه يحتفظ بسلطة استعمال السيارة بالرغم من انه لا يستطيع فعل ذلك طوال فترة سفره، إلا أنه يستطيع ذلك متى شاء بعد عودته من السفر، كما له وهو في السفر أن يصدر الأمر بنقلها أو إبعادها بحكم أن له سلطة إصدار الأمر، ومن ثم يكون مسؤولا عن الأضرار التي تحدثها سيارته بالغير، كما يكون مسؤولا عنها باعتباره حارسا لها فعليا إذا أوقفها في منحدر و انحدرت من تلقاء نفسها وسببت ضررا للغير، ولو كان حارسها بعيدا عنها، ويكون مسؤولا عنها إذا كان الحادث يرجع إلى عيب فيها ولو كان قد عهد بها إلى ميكانيكي لإصلاح هذا العيب بها ويظل المالك حارسا لها دون الميكانيكي الملتزم بالصيانة فقط وما هذا الأخير إلا مجرد أداة للسيطرة على سيارته[243].

بل أن القضاء الفرنسي قد افترض أن حارس السيارة هو مالكها[244]، وليس لحق الملكية هنا اعتبار، ما دام تتوفر في الشخص صفات الحراسة، بل ذهب إلى أبعد من ذلك وجعل من قائد السيارة هو مالكها ،ما لم يثبت هذا الأخير بأن السلطة الفعلية قد انتقلت إلى غيره، وذلك إمعانا من القضاء في حماية المضرورين من حوادث السيارات. ولكن في حالة ما إذا أثبت المالك أو الحارس الأصلي والفعلي على السيارة، انتقال حراستها إلى الغير طبقا للمبدإ القائل بأن الحراسة تبادلية وليست مجتمعة، فإن المسؤولية في مثل هذه الحالة تنتقل إلى الغير ،ولكن ما القول إذا كان للسيارة الواحدة عدة حراس، فأي منهم يكون مسؤولا عن الأضرار التي تحدثها هذه السيارة بالغير ؟

ثانيا – الحراسة المشتركة

قد يشترك في حراسة السيارة الواحدة عدة أشخاص يملكونها على وجه الشيوع، أو يستأجر السيارة عدة أشخاص لاستعمالها في التنقل أو إنجاز عمل معين، أو لأي غرض من

---

[242] - أنظر: حجازي عبد الحي – النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام- المصادر غير الإرادية 1958 القاهرة صفحة 206
د/ عبد الرزاق أحمد السنهوري- الوسيط الجزء الأول صفحة 1229
د/ جلال محمود حمزة- المرجع السابق صفحة 281

[243] - غير أن مصلح السيارة يصبح حارسا لها إذا انتقلت إليه السيطرة الفعلية عليها، وقد يكون مسؤولا وفقا لقواعد المسؤولية العقدية هذا إذا أخل بالتزامه بالصيانة والحفظ ومن ثم فإن لمالك السيارة التي له عليها الحراسة والسيطرة أن يعود على مصلح السيارة طبقا لقواعد هذه المسؤولية
أنظر في ذلك د/ إبراهيم الدسوقي الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات المرجع السابق صفحة 134 وكذلك د/ عبد الفتاح عبد الباقي المرجع السابق صفحة 191

[244] - نقض مدني فرنسي 13 أكتوبر 1971 د اللوز 1972- 39 المجلة الفصلية للقانون المدني 1972 . 606 تعليق ديري

الأغراض، فإن كان في هذه الحالة اتفاق بين هؤلاء المشتركين في الحراسة، يحدد من له حق الاستعمال والسيطرة عليها، فإن المسؤولية عن تدخل السيارة في الحادث الضار يتحملها الحارس الذي كانت له السيطرة، الفعلية في حراستها.

و في حالة عدم وجود اتفاق بين هؤلاء على أي منهم يحرس السيارة حراسة فعلية، ويكون له بذلك حق الاستعمال والسيطرة عليها، وهنا لا تثبت الحراسة على أي منهم، إلا بواسطة الدليل الذي يثبت أن الحارس لها هو من كانت له وقت الحادث سلطات الاستعمال والتسيير والرقابة، وبذلك فقد تثبت لهم جميعا[245]، إذا كان كل واحد منهم يتمتع بالسلطة الفعلية على السيارة وكانوا في نفس المركز القانوني بالنسبة للسيارة كالورثة الذكور فقط، أو الإناث فقط، وإلا حسب نصيب كل منهم في الميراث، ومن ثم تكون مسؤوليتهم عن العمل الضار الذي تحدثه السيارة فيما يخص التعويض تضامنية[246]. وقد تكون سلطات الاستعمال والتسيير والرقابة لأحدهم أو للبعض منهم، وهذا وفقا للمادة138 ق م ج باعتبارها قاعدة عامة، لكن الأمر يختلف فيما يخص التعويض عن حوادث السيارات طبقا للأمر15/74 ولا سيما المادة 8 منه، حيث يكون التعويض إلزاميا وتلقائيا ومحددا في جدول معد مسبقا وحيث أن الأمر هنا لا يثير أشكالا بالنسبة لتحديد المسؤولية إذ في كل الحالات أن المتضرر من حوادث السيارات يتلقى التعويض حتى ولو كان الحارس المسؤول عن الضرر الذي أحدثته السيارة مجهولا.

أما إذا كانت السيارة مملوكة لجماعة تتمتع بالشخصية المعنوية كالدولة والبلدية، والولاية، وكذا المؤسسات، والشركات العمومية والخاصة وغيرها، فإن المسؤولية عن الحوادث الناجمة عن هذه السيارة التابعة لذالك الشخص المعنوي الذي له سلطة إصدار الأوامر على تلك السيارة التي يحقق بها مصالحه وأغراضه[247]، شريطة أن يكون الذي ارتكب الحادث قد ارتكبه أثناء تأدية وظيفته أو بسببها أو بمناسبتها. أما إذا أستغل السيارة واستعملها لقضاء مصالحه الخاصة وبالتالي يكون مسؤولا عن الضرر الذي أحدثه بواسطتها، ويختص بالفصل في مثل هذه الحالات التي تكون الدولة، أو الولاية، أو البلدية،

---

[245] ـ المادة 181 من قانون السير والمركبات السوري رقم 31 -2004 أنظر أيضا د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل الملتزم بتعويض الضرر عن حوادث السيارات المرجع السابق صفحة 129 وما يليها وكذلك د/ علي بوقرة المرجع السابق صفحة 172

[246] ـ نصت المادة 126 من قانون مدني جزائري المقابلة للمادة 170 م س "إذا تعدد المسؤولون عن عمل ضار كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر وتكون المسؤولية فيما بينهم بالتساوي، إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم في التعويض"

[247] ـ د/ محمود جلال حمزة المرجع السابق صفحة 320

أو الشركات العمومية، القانون الإداري، بينما الأخرى تكون من اختصاص المحاكم المدنية للفصل فيها طبقا لقواعد المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات، وفق الأمر رقم 15/74 ، في الدعاوي المتعلقة بالمسؤولية التي تهدف إلى التعويض عن الأضرار ولكن هل تعدد الحراسة هي ذاتها تجزئة الحراسة؟.

ثالثا ــ تجزئة الحراسة

أما الحراسة المجزأة فتعني انقسام الحراسة الفعلية على السيارة والممثلة بسلطة الاستعمال والتسيير والرقابة، و بذلك تتوزع هذه السلطات وتتجزأ ليملك أحدهم سلطة الاستعمال فيكون له (حراسة الاستعمال)، ويملك الأخر سلطة الرقابة والإشراف، فتكون له حراسة السيارة من حيث الرقابة والإشراف(حراسة الهيكل) وهذا يختلف عن تعدد الحراس والذي يملك كل واحد منهم كل السلطات الفعلية للحراسة وليس جزء منها فقط[248].فمن يكون إذن مسؤولا عن الحادث الضار الذي تحدثه السيارة في حالة الحراسة المجزأة؟

رابعا ــ حراسة الهيكل وحراسة الاستعمال

قسم بعض الفقه حراسة السيارة إلى نوعين من الحراسة وتكون فيها سلطة استعمال السيارة لشخص[249]، وتكون فيها سلطة الرقابة والتوجيه إلى شخص أخر وهو في الغالب المالك للسيارة، وهي ما تسمى بالحراسة الداخلية[250]. فإذا وقع الحادث الضار من السيارة إثناء استعمالها فالمسؤولية تقع على الحارس ومثل ذلك المستعير للسيارة ،أو المؤجر لها يكون مسؤولا عن الأضرار الناشئة عن استعماله للسيارة هذا من جهة ومن جهة أخرى يكون المعير، أو المؤجر، هو غالبا المالك مسؤولا عن السيارة إذا كان بالسيارة عيب أدى إلى وقوع الضرر.فكل من هذين الحارسين وهما المعير، والمستعير مسؤولين عن السيارة كل في الجانب الذي يعنيه دون أن يسأل عن هذا الجانب المعين لكل حارس الحارس الأخر[251]، حسب رأي الإخوة مازو اللذان رأيا وجوب التمييز بين نوعين من الحراسة هي حراسة الاستعمال وحراسة الهيكل، ولاقت هذه الفكرة في بدايتها رواجا حيث أخذ بها

---

[248] ـ د/ علي بوقرة المرجع السابق صفحة 172

د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات المرجع السابق صفحة 131

[249] ـ أنظر في قولدمان في رسالة له بعنوان –تحديد الحارس المسؤول عن فعل الأشياء غير الحية عام 1946 ذكرها د/ بوقرة في رسالته صفحة 174

[250] ـ د/ أحمد شوقي عبد الرحمان المرجع السابق صفحة 99

[251] ـ د علي علي سليمان المرجع السابق صفحة 113 ، أحمد شوقي عبد الرحمان المرجع السابق صفحة 99

القضاء وطبقها في كثير من الأحكام الصادرة عنه[252] حيث قضى بأن الشخص الذي يطلب منه إصلاح مولد كهرباء السيارة، فإنه لا يعد حارسا لباقي أجزاء هذه السيارة ،إنما الحراسة تبقى على الباقي من الأجزاء التابعة للسيارة على عاتق مالك السيارة نفسه بموجب سلطة تسيير والتوجيه المتبقية بين يديه على هذه الأجزاء التابعة للسيارة ،وبذلك فقد أظهرت المحاكم تقبلا في التمييز بين حراسة الهيكل، وحراسة الاستعمال ، وأصدرت بذلك عدة أحكام ميزت فيها بين حراسة الاستعمال وحراسة الهيكل، غير أن الدوائر المدنية لمحكمة النقض الفرنسية ظلت غير متفقة حول تقسيم الحراسة إلى حراسة الهيكل، وحراسة الاستعمال[253]. غير أن محكمة النقض الفرنسية لم تشأ أن تأخذ بهذا التمييز في الحراسة ما بين حراسة الاستعمال وحراسة الهيكل، وذلك قبل تلك الأحكام المختلفة فيما بين الدوائر المدنية لمحكمة النقض الفرنسية، حيث قضت هذه الأخيرة في بعض الأحكام الصادرة عنها، بأن الذي يستأجر السيارة يعتبر حارسا لها بموجب السلطة الفعلية عليها، وبذلك يكون مسؤولا عن الأضرار التي تحدثها هذه السيارة حتى ولو كانت هذه الأضرار ترجع إلى عيب في السيارة[254]. وحكمت نفس المحكمة بمسؤولية صاحب السيارة واعتبرته حارسا، بالرغم من أن الراكب هو المتسبب في الضرر عندما فتح الباب لينزل من السيارة[255].

وقد سبق الإشارة من أن محكمة النقض الفرنسية بالنسبة للأضرار الناجمة عن حوادث السيارات، بسبب العيوب الخفية، تقيم المسؤولية فيها على الحارس الذي له السلطة الفعلية على السيارة دون تمييز بين حراسة الهيكل وحراسة الاستعمال. وذلك منذ قضاء الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية في حكم "Jean d'heur جان دير" بتاريخ 1930/02/13 وبذلك اعتبر هذا الحكم العيب الخفي في الشيء لا يعفي حارس السيارة من المسؤولية، وقد استقر غالبية الفقه والقضاء ما خلص إليه هذا الحكم ومنها بعض القوانين العربية ولاسيما القانون المدني السوري في المادة 179 ق م س و القانون المدني الجزائري في المادة 138ق م ج ، ولا سيما كذلك الأمر رقم 15/74 المتعلق بحوادث السيارات في الجزائر، وكذا قانون السير السوري المعدل في 2004، وقد طبق ذلك القضاء الجزائري في كثير من أحكامه

---

[252] ـ محكمة Ameins 1933/01/04 (Gaz pal) 1936-2-413 أنظر في ذلك د محمود جلال حمزة المرجع السابق صفحة 327 وكذلك المرجع السابق دعلي بوقرة صفحة 175

[253] ـ فقد رفضت الدوائر المدنية الثانية التمييز بين الحراستين في حكم لها صادر بتاريخ 11/ديسمبر/1968 ، بينما أخذت به الدوائر المدنية الثالثة حيث رفضت التمييز ما بين الحراستين في حكم لها 1969/06/12 إلا أن الدائرة المدنية الأولى أخذت بالتمييز بين الحراستين في حكم لها بتاريخ 1975/11/12، وهكذا عادت الدائرة المدنية الثالثة وأخذت بهذا التمييز في حكم لها بتاريخ 1971/06/05 وأخر لها في 1976/04/07

[254] ـ الدائرة المدنية الثانية 1953/06/11

[255] ـ الدائرة المدنية الثانية 1962/05/17

العديدة، والغاية من كل ذلك هي تحقيق مصلحة المضرور وحمايته، وخاصة و أن المشرع لم يكلفه عناء رفع الدعوى أمام القضاء ولا حتى إثبات الضرر، إذ بمجرد حدوث الحادث الذي سبب له ضررا يتلقى هذا المضرور مبلغ التعويض المحدد سلفا، وهذا لا تحققه له نظرية تجزئة الحراسة ما بين حارسين يكون للأول حراسة الهيكل وللثاني حراسة الاستعمال. إذ من شأن ذلك أن يضع المضرور الواجب حمايته ورعايته أمام صعوبات جمة حيث يلزم وفق هذه النظرية أن يحدد أسباب الحادث وما إذا كان الحادث الضار به ناتجا عن استعمال السيارة أم ناتجا عن عيب خفي فيها فيلزمه حينئذ أن يعود على حارس الاستعمال ويعود في الحالة الثانية على المالك باعتباره حارسا للهيكل.ومن ثم فقد لا يوفق في إثبات ذلك بل وقد يكون من المستحيل عليه إثبات ذلك، لأن العيب الخفي يتطلب فيها متخصصا في كل الحالات، بالإضافة إلى ما يلحق المضرور من إرهاق وتعب هذا إذا بقي على قيد الحياة أو لم يتعرض إلى عجز دائم. لذلك يكون من الأيسر على المضرور بناء على هذه النظرية أن يعتبر مستعمل السيارة حارسا لها وبالتالي يكون مسؤولا عن الضرر الذي أحدثه به، على أن يكون لمستعمل السيارة حق الرجوع على صاحبها (حارس الهيكل)، إذا كان الحادث ناشئا عن عيب في السيارة بشرط أن يثبت المستعمل للسيارة ذلك، إذ أن سلطة الاستعمال هي العنصر الأساسي في فكرة الحراسة على السيارة حتى ولو انفصلت سلطة الاستعمال عن سلطة التسيير أو سلطة الرقابة، وعليه فإن كثيرا من الفقه[256] وكذلك الأحكام القضائية وبعض التشريعات ومنها التشريع الجزائري في الأمر رقم 15/74 يميل إلى عدم الأخذ بتجزئة الحراسة، وهذا وفق المادة 8 من الأمر المذكور، حيث أن المضرور وفقا لنظرية الضمان القائمة عليها المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، يكون له مبلغ التعويض مضمونا مسبقا ومحددا وفق جدول معين إذ له حق تلقي التعويض لمجرد حدوث الضرر الواقع بسبب السيارة حتى ولو كان محدث الضرر أو الحارس لها مجهولا.

المطلب الثاني

انتقال الحراسة

[256] ـ د/ محمود جلال حمزة المرجع السابق صفحة 335
د /علي بوقرة المرجع السابق صفحة 178

سبق أن رأينا أن حراسة السيارة تثبت لمن له السلطة الفعلية عليها بصرف النظر عما إذا كان يملك ذلك بصفة شرعية أم غير شرعية، غير أن السيطرة الفعلية في الأصل تثبت في الغالب لمالك السيارة، لكن لا يمنع من تحقق السيطرة الفعلية على يد شخص أخر على السيارة سواء قد انتقلت هذه السيطرة برغبة من المالك وإرادته، كما هو الحال بالنسبة لمشتري السيارة من مالكها أو مستأجر السيارة، أو مستعيرها. وقد تنتقل السيارة من غير موافقة ولا إرادة من مالكها، وهذا ما يعبر عنه بفقد الحراسة، كما في حالة السرقة للسيارة أو اغتصابها بالقوة، أو مصادرتها من قبل السلطات العمومية.فإذا متى يكون محدث الضرر في هذه الصور السابقة حارسا للسيارة، وبالتالي يكون مسؤولا عن الأضرار التي تحدثها؟

أولا – انتقال الحراسة بموافقة المالك

إن مالك السيارة هو حارسها في الأصل، ومن ثم تقع مسؤولية العمل الضار المحدث بواسطة السيارة على عاتقه، ولمالك السيارة أن يثبت بأن الحراسة قد انتقلت إلى شخص آخر، فيصبح هذا الأخر حارسا للسيارة، ويسأل عن الأضرار التي تحدثها السيارة حتى ولو كان بها عيبا خفيا لا يعرفه هذا الشخص الأخير الذي انتقلت إليه الحراسة ولانتقال الحراسة صور نذكر منها:

1ـ انتقال الحراسة بمقتضى عقد البيع

عقد البيع هو من العقود الناقلة للملكية من البائع إلى المشتري، ويتم إما بإرادة صريحة أو بإرادة ضمنية متى توافقت إرادتي كل من الطرفين، وبالتالي ينتج أثاره بمجرد تحريره ولو لم يتسلم المشتري الشيء من البائع. غير أن الأمر في حراسة السيارة يختلف عن ذلك بحيث لا تترتب مسؤولية الحادث الضار على المشتري إلا بعد يتسلم السيارة من البائع، ولو لم يحرر عقد البيع، أو عقد الانتفاع ويكون المشتري مسؤولا عن الأضرار التي تحدثها السيارة وهي تحت حراسته الفعلية، حين يتسلم السيارة من مالكها القديم حتى ولو لم تتوافر أركان العقد وشروط صحته، وحتى ولو كان العقد باطلا، أو قابلا للإبطال، أو كان العقد موقوفا على شرط ما دامت السيارة قد تسلمها المشتري وأصبح حارسا لها وله عليها سلطة إصدار الأوامر ولذلك فالبائع قبل التسليم هو الحارس الفعلي للسيارة، أما بعد التسليم

فالمشتري هو الحارس الفعلي للسيارة، ولو لم تنتقل إليه الملكية[257] حيث أن العبرة في تسليم السيارة والسيطرة الفعلية عليها.

أما في حالة تجربة السيارة قبل البيع، فإن تحديد الحارس يتوقف على مدى السلطات التي يتمتع بها المشتري على السيارة، فإذا كانت له عليها سلطة فعلية اعتبر هذا الشخص هو حارسها الفعلي، فإن لم تكن للمشتري هذه السلطة، ظل البائع حارسا للسيارة و مسؤولا عن مخاطرها[258]، والحقيقة فإن المشتري مادام قد تسلم السيارة وأخضعها للتجربة من خلال قيادته لها فإنه يكون مسؤولا عن الضرر الذي تحدثه هذه السيارة سواء تم العقد أو لم يتم وسواء كان صحيحا أو باطلا.وما تسليم السيارة من البائع إلى المشتري إلا واقعة مادية تتمثل في انتقال السلطة الفعلية إلى المشتري وبذلك يكون هذا الأخير مسؤولا عن أي ضرر تحدثه السيارة وهي تحت سلطته الفعلية لأنه أضحى مالكها ولو لم تتم إجراءات العقد، وفي هذا المعنى قضت المحكمة العليا في حكم لها بتاريخ 1968/05/29 بمسؤولية المستعير باعتباره حارسا و مسؤولا مدني عن الحادث وبذلك نقضت الحكم القاضي، بأن مالك السيارة مسؤولا مدنيا مع أن مسبب الحادث لم يكن يؤتمر بأوامره ولا في خدمته، إذ أن مستعير السيارة في هذه الحالة كانت له عليها سلطة الاستعمال والتسيير والرقابة ولأجل ذلك وجب اعتباره المسؤول الأخير عن الحادث"[259]، وهذا ما يمكن تطبيقه على مثل هذه الحالة.

كما قضت محكمة النقض السورية بأن من يشتري السيارة بعقد غير رسمي ويستحوذ عليها يصبح مسؤولا مدنيا بالتضامن مع الشخص الذي لا تزال السيارة مسجلة باسمه[260]، إن عبارة الاستحواذ الواردة في منطوق القرار الصادر عن محكمة النقض المذكورة يدلل على انتقال الحراسة الفعلية من مالك السيارة إلى مشتريها، ولو لم يتم العقد أو كان العقد باطلا حيث بمجرد استلام المشتري للسيارة وكان له عليها سلطة الاستعمال والتسيير والرقابة، أي مستحوذا عليها يعتبر حارسا فعليا عليها،وبالتالي يكون مسؤولا عن الضرر الذي تحدثه هذه السيارة وهي تحت سلطته، ولا داعي لمساءلة المالك، إذ السيارة قد تسلمها المشتري وما

---

[257] ـ عاطف النقيب- النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء في مبادئها القانونية و أوجهها العملية ، الطبعة الثانية ،1981، منشورات عويدات بيروت ص 45
-د/جلال محمود حمزة المرجع السابق ص186

[258] ـ عاطف النقيب المرجع السابق ص46
-فريد عقل المرجع السابق ص186

[259] ـ نقض مدني الجزائري بتاريخ 1968/05/29– مجموعة الأحكام – المجموعة الأولى ، الجزء الثاني، بدون تاريخ نشر صفحة 322 مأخوذ من المرجع السابق للدكتور علي بوقرة صفحة 186.

[260] ـ محكمة النقض السورية- قرار رقم 718 بتاريخ 1959/12/31 مجموعة المبادئ التي أقرتها محكمة النقض السورية صفحة 226

على المضرور إلا مقاضاة هذا المالك الجديد الذي يعتبر هو الحارس الفعلي على السيارة بعد تسليمها إياه[261].

إن القضاء السوري لم يستسغ الحكم السابق حين أقام المسؤولية على أساس التضامن بين البائع والمشتري بالرغم عن انتقال الحراسة عن طريق تسليم السيارة إلى مالكها الجديد، وبالتالي أضحى هذا الأخير هو الحارس الفعلي لها حيث أصدرت الدائرة المدنية الثانية لمحكمة النقض السورية حكما بتاريخ 1964/12/01 رأت فيه بضرورة العدول عن الحكم السابق غير أن الهيئة العامة لمحكمة النقض السورية رفضت ذلك وجاء في منطوق قرارها "أن الاجتهاد السابق أقيم على دعائم تتوافق مع الآثار التي رتبها المشرع على التسجيل"[262].

إلا أن القضاء السوري في وقت لاحق تدارك هذا الإجحاف في حق البائع الذي انتقلت ملكية الشيء منه إلى المشتري وأصبح هذا الأخير هو المسؤول عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء وهو تحت سلطته بحكم انتقال الحراسة أي عن طريق ملكيته للشيء وتسليمه إياه سواء استندت ملكيته إلى حق مشروع أو لم تستند على حق مشروع[263] وهذا يتلاءم ومنطق العدل في مجال المسؤولية الناجمة عن حوادث السيارات.

غير أن المشرع الجزائري في الأمر رقم 15/74، و المعدل بالقانون رقم 88-31 ، قد أخضع في هذا المجال المسؤولية الناجمة عن حوادث السيارات إلى نظام التأمين الإجباري على السيارة وذلك قبل انطلاقها في السير[264]، وبذلك يكون التعويض على الأضرار الجسمانية التي تصيب الغير من جراء حوادث السيارات تلقائيا ومحددا مسبقا وفق جدول معد لذلك، حتى ولو كان المباشر للضرر بواسطتها مجهولا، وبذلك تتولى شركات التأمين المؤمن لديها مالك السيارة تعويض المضرور أو ذوي حقوقه من بعده، بصرف النظر عن الشخص الذي كان يقود السيارة لحظة وقوع الحادث، كما تبقى شركات التامين ملزمة بدفع التعويض للمضرور في حالة بيع السيارة المؤمن عليها وتسلمها من طرف مشتريها والتي

---

[261] - غير أن القضاء السوري في مثل هذه الحالة لم يخرج على نص المادة 198 من قانون السير السوري قبل التعديل والتي تقابلها المادة 182 من قانون رقم 2004/31 وهي تشتمل على نفس الأحكام الواردة في المادة 198 حيث تنص المادة 182 المذكورة بأنه "إذا انتقلت المركبة الآلية من مالك إلى أخر فإن المالك السابق يبقى مسؤولا مدنيا إلى جانب المالك الجديد وضمن حدود المبالغ المذكورة في عقد التأمين العائد له حتى يتم انتقال رخصة السير إليه بصورة رسمية وللمالك الجديد الذي يعوض الضرر حق الرجوع ضمن حدود المبلغ المؤمن عليه على المالك القديم أو على مؤمنه"

[262] - قرار رقم 3 –الصادر بتاريخ 1965/05/15 مجموعة القواعد القانونية التي قررتها الهيئة العامة لمحكمة النقض السورية مند عام 1964 إلى 1972 صفحة 195، أشار إليها الدكتور/ علي بوقرة المرجع السابق صفحة 182 عن وحيد الدين سوار – المرجع السابق هامش صفحة 181

[263] - أنظر في ذلك نقض مدني سوري 535 أساس 164 تاريخ 1979/4/3 مجلة المحامون لعام 1979 صفحة 410

[264] - المادة الأولى والمادة 8 من الأمر رقم 15/74

يضحى حارسا لها، حيث يستفيد هذا الأخير من مدة عقد التامين المتبقية على السيارة إلى حين انتهاء مدة عقد التأمين، حيث يتوجب عليه تجديده، لكن لكي يستفيد من ذلك، يجب عليه أن يعلم شركة التأمين المؤمن لديها السيارة في مدة لا تتجاوز 30 يوما من تاريخ انتقال ملكية السيارة إليه[265]، وهذا ما أقره القضاء الجزائري في الكثير من أحكامه من أن المشتري يستفيد من عقد تامين السيارة حتى انتهاء مدة العقد بشرط أن يعلم المؤمن[266] خلال 30 يوما من تاريخ انتقال الملكية ومن ثم فإن القضاء بما يخالف ذلك يعد مخالفا للقانون".

كما تنتقل حراسة السيارة برضا المالك إلى حراسة الغير عليها، وهذا الانتقال في الحراسة لا يتعلق بنقل ملكية السيارة، إنما يتعلق بحق الانتفاع، أو الاستغلال بالنسبة للشخص الذي انتقلت إليه السيارة عن طريق الإعارة أو الإيجار.

2 ــ انتقال الحراسة من المعير إلى المستعير

الإعارة في هذا المجال، هي عقد تنتقل بموجبه السيارة من المعير إلى المستعير، وتخول لهذا الأخير حق استعمالها واستغلالها لمنفعته الخاصة بلا عوض على أن يعيد المستعير السيارة المعارة للمستعير بعد الاستعمال، وتكون السيارة عادة معارة لمدة معينة، ولغرض معين[267]، ولذلك يصبح المستعير المنتفع بها حارسا لها، نظرا لما يخوله له حق الانتفاع من سلطات تجعله مسيطرا على السيارة ومستقلا عن مالكها، وبالتالي يكون حارسا لها و مسؤولا عن الضرر الذي تحدثه السيارة للغير، وهي تحت حراسته. وتكفي لانتفاع المستعير بالسيارة إذا اقتصر على استعمالها فقط دون استغلالها فإنه بالرغم من ذلك فإن المستعير في هذه الحالة يعد حارسا لها وبالتالي مسؤولا عن الضرر الذي تحدثه.

غير أنه إذا أخذ المنتفع السيارة مجاملة من مالكها دون أن يكون المستعير مستقلا في استعمال السيارة فلا يعد حارسا لها، لأنه لا يتمتع بالسلطة الفعلية عليها وتبقى الحراسة

---

[265] ـ تنص المادة 1/25 من قانون التأمين رقم 07/95 على أنه "إذا انتقلت ملكية سيارة ما، يستمر التأمين عليها قانون لفائدة المشتري حتى انتهاء العقد بشرط أن يعلم المؤمن في مدة أقصاها ثلاثون (30) يوما ويدفع زيادة القسط المستحق في حالة تفاقم الخطر.
ـ وإذا لم يصرح المشتري في أجل ثلاثين (30) يوما ابتداء من تاريخ تملك السيارة يجب عليه دفع قسط إضافي يقدر ب5% من القسط الإجمالي على أن يصب ناتج هذا الدفع في الصندوق الخاص بالتعويضات.

[266] ـ نقض مدني جزائري قرار بتاريخ 1989/12/20 ملف رقم 63982 المجلة القضائية العدد 11 لعام 1992 صفحة 17.
ـ وفي هذا المعنى نص قانون السير والمركبات السوري رقم 31 لعام 2004 في المادة 182 "إذا انتقلت المركبة الآلية من مالك إلى أخر فإن المالك السابق يبقى مسؤولا مدنيا إلى جانب المالك الجديد وضمن حدود المبالغ المذكورة في عقد التامين العائد له حتى يتم انتقال رخصة السير إليه بصورة رسمية وللمالك الجديد الذي يعوض الضرر حق الرجوع ضمن حدود المبلغ المؤمن عليه على المالك القديم أو على مؤمنه".

[267]ـ تنص المادة 538 ق.م.ج(العارية عقد يلتزم بمقتضاه المعير أن يسلم المستعير شيئا غير قابل للإستهلاك ليستعمله بلا عوض لمدة معينة أو في غرض معين على أن يرده بعد الإستعمال).

للمعير في هذه الحالة، والذي يمكنه استرداد السيارة في الوقت الذي يريد باعتباره صاحب السلطة والسيطرة عليها، وبالتالي يكون المالك (المعير) هو المسؤول عن الضرر الذي تحدثه السيارة المعارة وهي عند المستعير[268]، ونفس الحكم ينطبق على الحالة التي يعير فيها المالك سيارته لزميله ليؤدي بها مهمة معينة ورسم له حدودها والزمن الذي يجب أن تدوم فيه هذه المهمة، فإنه في هذه الحالة يبقى المعير هو الحارس الفعلي على سيارته ولا تنتقل بذلك الحراسة إلى المستعير[269]، غير أن هذا الأخير شأنه شأن التابع إذا خرج عن التعليمات التي اشترطها المعير فإنه يصبح هو الحارس وبالتالي هو المسؤول عن الأضرار التي تحدثها السيارة بشأن الغير[270].

إلا أنه بالرجوع إلى الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88 كما

سبق البيان نجد أن المضرور من حوادث السيارات مهما يكون الحارس الفعلي ولو كان مجهولا، فإنه يتلقى التعويض التلقائي الملزم والمحدد وفق جدول معد لذلك من قبل شركات التامين المؤمن لديها السيارة، أو صناديق التعويض المعدة لذلك في حالة ما إذا كان الحارس للسيارة مرتكب الحادث الضار مجهولا. كما أن القضاء الجزائري قد اعتبر المستعير حارسا على السيارة المعار إليه وبالتالي يكون مسؤولا مسؤولية مدنية عن الحادث الذي ارتكبه بواسطتها، حيث قضت المحكمة العليا في إحدى قراراتها بأن المستعير يعتبر مسؤولا عن السيارة التي تحت حراسته الفعلية وما دام يستعملها المستعير لخدمته هو[271]. و مما جاء في قرارها بان "**الحكم الذي صرح بأن مالك السيارة مسؤولا مدنيا مع أن مسبب الحادث لم يكن يؤتمر بأوامره ولا في خدمته، وبما أن هذا الأخير استعار السيارة وكانت له عليها سلطة الاستعمال والتسيير والرقابة ولأجل ذلك وجب اعتباره المسؤول الوحيد عن الحادث**".

---

[268]-نقض مدني فرنسي ، الدوائر المجتمعة 20 ديسمبر 1941 سيوي 1941-1-17

[2-] Cass civ 2e civ 1/10/1975 d 1975 . 247 cit/p/ph le Tourneau . op cit n° 1823

- عاطف النقيب- المسؤولية الناشئة عن الأشياء – المرجع السابق صفحة 49

غير أن المستعير إذا أصيب من الشيء يبقى متمسكا بالمادة 1/541 ق م ج ، ولكن المعير لا يسأل عن ذلك إلا إذا كان بالسيارة عيب خفي ولم يخبر المستعير به.

- نص المادة 541 ق م ج "لا ضمان على المعير في استحقاق الشيء المعار إلا أن يكون هناك اتفاق على الضمان أو يكون المعير قد تعمد إخفاء سبب نزع اليد.

- و لا ضمان عليه كذلك في العيوب الخفية، غير أنه إذا تعمد إخفاء العيب أو إذا ضمن سلامة الشيء منه لزمه تعويض المستعير كل ضرر يسببه ذلك".

[3] - د/ علي علي سليمان دراسات في المسؤولية المدنية المرجع السابق صفحة 123

د/ علي بوقرة المرجع السابق صفحة 185.

[271] - نقض مدني جزائري بتاريخ 1968/05/29 مجموعة الأحكام –المجموعة الولى –الجزء الثاني بدون تاريخ صفحة 322

3) ــ انتقال الحراسة من المؤجر إلى المستأجر

إن الإيجار هو من العقود المتعلقة بالانتفاع بالشيء، وما السيارة إلا شيء، ومن ثم فإن المستأجر لها يحوزها بمقتضى عقد الإيجار للانتفاع بها طيلة مدة الإيجار مقابل عوض[272]، فإذا ما تسلم المستأجر السيارة من المؤجر، فهل تنقضي مسؤولية المؤجر؟ ومن هو الحارس المسؤول في هذه الحالة؟.

إن الحراسة تنتقل من المؤجر إلى المستأجر وذلك بمقتضى عقد الإيجار المبرم بينها[273]، غير أنه في هذه الحالة يجب لكي تنتقل الحراسة إلى المستأجر أن يسلم المؤجر السيارة له ومن حين تسلمها يعتبر حارسا لها وله عليها السلطة الفعلية التي تتيح له أن يستعملها مستقلا في ذلك عن مؤجرها ويصبح بذلك مسؤولا عن الأضرار التي تسببها السيارة للغير حتى ولو كان بالسيارة عيبا داخليا لم يعرفه المستأجر وهذا إذا كان المستأجر هو الذي يقوم بنفسه بقيادة السيارة[274]، غير أنه يجب التأكد من أنه إذا كانت السيطرة الفعلية على السيارة تثبت للمستأجر أم لغيره لذلك يجب التمييز بين ما إذا كان إيجار السيارة بسائقها أو بدون سائقها وفي هذا الصدد نفرق بين حالتين فيما يخص من تثبت له الحراسة على السيارة.

ــ الحالة الأولى: يرى الفقه بإمكانية نقل حراسة السيارة من مالكها إلى مستأجرها إذا كان إيجارها بدون سائق لها، فإذا أحدثت السيارة ضررا بالغير وكان سبب الحادث يرجع إلى عدم السياقة الجيدة أو عدم مراعاة قواعد المرور فإن مستأجرها باعتباره حارسا لها يتحمل كل المخاطر التي تحدث للغير، غير أن ذلك مشروطا بانتقال سلطات الاستعمال والتسيير والرقابة[275].

و في جانب أخر رأى بعض الفقه في سبيل التفرقة بين حراسة الاستعمال وحراسة الهيكل إذ أن حراسة الاستعمال تستند إلى المستأجر بينما حراسة الهيكل أو التكوين فتقع على

---

[272]- تنص المادة 467 /1 ق م ج (ينعقد الإيجار بمقتضى عقد بين المؤجر والمستأجر)
وكذلك المادة 470 ق م ج (يجوز أن تكون أجرة الإيجار إما نقودا، وإما تقديم أي عمل آخر).

[3] ـ حراسة السيارة تنتقل من المؤجر إلى المستأجر بمجرد عقد الإيجار وهذا ما أكده كل من بعض الفقه والقضاء ممثلا في القرار الصادر عن محكمة النقض الفرنسية في 11/يونيو 1953.
civ- 11 juin 1953 bill civ. 11 N 188. P 115. D 195421 Note .R RODIERE .JCP 7825 . OUS . A WEILL et REV. Trim dr civ 1954. P95 N° 20 OBS .NOT 1 MAZEAUD

[274] ـ دكتور إبراهيم الدسوقي أبو الليل – المرجع السابق الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات، صفحة 137

[275] ـ كولمار 3 أكتوبر 1956 ، داللوز 1957 مختصر 102

عاتق المؤجر للسيارة، غير أن محكمة النقض الفرنسية قد قررت في أحكامها بأن المستأجر هو من يتحمل كافة مخاطر السيارة ولو كان بالسيارة عيبا خفيا على المستأجر، فإذن الحراسة تنتقل إلى المستأجر كاملة بما فيها حراسة الهيكل وليس فقط حراسة الاستعمال[276]، غير أن للمستأجر حق الرجوع بما دفعه من التعويضات على المؤجر.

ـ **الحالة الثانية:** و هي الحالة التي يؤجر فيها المؤجر لمستأجر السيارة مع سائقها وبقاء هذا الأخير خاضعا لتعليمات المؤجر[277]، فإن الغالب في هذه الحالة أن تبقى الحراسة على السيارة المؤجرة مع سائقها للمؤجر، ولا تنتقل إلى المستأجر، لأن للمؤجر بواسطة تابعه (السائق) له سلطة الأمر التامة على السيارة وخاصة من حيث الإشراف والتوجيه، وبمعنى النواحي الفنية وصيانة السيارة ورعايتها.

أما إذا انتقلت العلاقة التبعية ما بين المتبوع والتابع إلى المستأجر وأصبح بذلك السائق للسيارة المؤجرة يعمل تحت أمرة وتوجيه المستأجر فإن السائق يعتبر حينئذ تابعا عرضيا له[278]، وبذلك تنتقل حراسة السيارة إلى المستأجر و يكون مسؤولا عن أي ضرر يحدث بسبب السيارة. وهذا استثناء" من القاعدة في علاقة التبعية ما بين المؤجر والسائق للسيارة، وعلى المؤجر حينئذ أن يثبت بأن الحراسة وعلاقة التبعية قد انتقلت إلى المستأجر ويمكنه إثبات ذلك من خلال الرجوع إلى الالتزامات المتقابلة فيما بين المؤجر والمستأجر، غير أنه في الغالب في العقد المتعلق بإيجار السيارات ما نجد أنها تتضمن شروطا تقضي بتحمل المستأجر الأضرار التي تحدثها السيارة بالغير، بشرط أن تكون للمستأجر السلطة الفعلية على السيارة[279]، وهذا ما طبقه القضاء في كثير من أحكامه المختلفة[280]، ومنها على سبيل التدليل ما ورد عن المحكمة العليا بأن " **المسؤولية لا تقع على الحارس القانوني أي مالك الشيء بل تنتقل إلى من له سلطة الاستعمال والتسيير والرقابة**"، ويدخل في هذا المعنى كل من المستعير والمستأجر وغيرها[281].إذ في حالة ما إذا كان سبب الحادث يعود إلى عيب

---

[276] ـ حكم محكمة النقض الفرنسية في قضية Bouchard الصادر 11-06-1953

[277] ـ د/ علي علي سليمان –المرجع السابق- صفحة 124

[278] ـ باريس 26 أفريل 1960،داللوز 1960 -1965 نقض مدني فرنسي 29 يونيو 1961 المجموعة المدنية رقم 157 صفحة 367.

[279] ـ أنظر في ذلك:

د/ إبراهيم الدسوقي المرجع السابق الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات، صفحة 140

د/ محمود جلال حمزة المرجع السابق، صفحة 299 –د/ بوقرة علي -المرجع السابق- صفحة 184-185

[280] - cass civ 11 juin 1954-21- cit par stark op cit N° 506 p 196

نقض مدني سوري 535 أساس 164 بتاريخ 1979/04/03 مجلة المحامون لعام 1979 صفحة 46 أشار إليه كل من –شفيق طعمه- أديب استامبولي- ، التقنين المدني السوري جزء 11 المرجع السابق صفحة 1344- 1345

[281] ـ نقض مدني جزائري ملف رقم 1313 بتاريخ 1981/07/01 نشرة القضاء- عدد خاص – بدون تاريخ صفحة 121.

خفي في السيارة فإن المستأجر لها أن يعود على المؤجر بما دفعه من تعويض إلى المضرور.

غير أن في الأمر رقم 15/74 يكون مالك السيارة أو حارسها هو المسؤول مدنيا عن الأضرار التي تحدثها سيارته التي له عليها سلطة إصدار الأوامر، سواء قد انتقلت إلى المستأجر مع سائقها أو لم ينتقل معها إلى السائق، غير أن شركات التأمين تحل محله في إسداء مبلغ التعويض إلى المضرور. لكن هل ما رأيناه في حراسة كل من المستعير والمستأجر للسيارة ينطبق على المودع لديه السيارة ومصلحها ومعلم القيادة؟.

المطلب الثالث

حراسة المودع لديه السيارة ومصلحها ومعلم قيادتها

أتعرض في هذا المطلب إلى حراسة المودع لديه السيارة (أولا) ثم إلى حراسة مصلحها (ثانيا) وإلى حراسة معلم القيادة (ثالثا)

أولا- حراسة المودع لديه السيارة

الوديعة عقد يسلم بمقتضاه المودع شيئا منقولا إلى المودع لديه على أن يحافظ عليه لمدة و على أن يرده عينا المادة (590 ق م ج) و الوديعة عقد من عقود الأمانة ، وبذلك فإن مفهومها لا يخول للمودع لديه حق استعمال السيارة هنا .إلا بإذن من المودع أي مالك السيارة[282]، ولكن يجب على المودع لديه السيارة أن يحافظ عليها ويقوم على صيانتها[283]، ومن أجل ذلك يتطلب استعمال السيارة من طرف المودع لديه للانتقال بها من مكان إلى أخر سواء كان ذلك بإذن من المودع أو بدون إذن منه، لكن إن استعمل المودع لديه السيارة بقصد المحافظة عليها ومن ثم يثار عما إذا كان استعمال المودع لديه للسيارة يكفي لانتقال الحراسة أم لا يكفي؟.

1-تنص المادة 591 ق م ج (على المودع لديه أن يتسلم الوديعة و ليس له أن يستعملها دون أن يأذن له المودع في ذلك صراحة أو ضمنيا) .

[283]- تنص المادة 592 ق م ج (إذا كانت الوديعة بغير أجر وجب على المودع لديه أن يبذل من العناية في حفظ الشيء ما يبذله في حفظ ماله . و إذا كانت الوديعة بأجر فيجب دوما أن يبذل في حفظها عناية الرجل المعتاد)

قد اختلف الفقه[284] في هذا ، غير أن الرأي الأرجح فقها و قضاء في مثل هذه الحالة ، فإن الحراسة تنتقل من المودع إلى المودع لديه السيارة و من ثم يكون مسؤولا عن أي ضرر يحدث بواسطة السيارة المودعة لديه مادامت قد انتقلت السلطة الفعلية له على السيارة[285].

ثانيا - حراسة مصلح السيارة

مصلح السيارة هو من يعهد إليه من طرف المالك للسيارة لتبديل أو إصلاح ما تلف منها من أجزاء في هيكلها، أي يقوم على فحصها وصيانتها وما انتقال الحراسة في مثل هذه الحالة ،إلا كمثل انتقال الحراسة على السيارة إلى المودع لديه، ويصبح بذلك مصلح السيارة حارسا لها منذ أن يتسلمها من مالكها إلى حين إعادتها إليه، ومن ثم يضحى مسؤولا عن أي ضرر تحدثه السيارة بواسطته أو بواسطة تابعه. إلا أنه يتعين في مثل هذه الحالة على مصلح السيارة المستثني من الانتفاع بالتأمين الضامن للمركبة المعهود بها إليه لإصلاحها أن يؤمن لنفسه بالنسبة لمسؤوليته الخاصة، ومسؤولية الأشخاص العاملين تحت استغلاله ،أو الذين توكل إليهم حراسة المركبة أو سياقتها بإذنه، أو إذن أي شخص أخر معين لهذا الغرض في عقد التأمين، وذلك عن الأضرار المسببة للغير من تلك المركبة أو المركبات المعهود بها إليه[286] .وهذا ما أخذ به القضاء في الكثير من أحكامه من أن صاحب المرآب الذي يصلح السيارة يعد مسؤولا عن الأضرار التي تحدثها أثناء فترة إصلاحها وتجربتها دون مالكها[287]. وبذلك فإن مالك السيارة إذا أودعها عند صاحب مرآب لإصلاحها تخرج عن حيازته ولا يعد مسؤولا عن الأضرار التي يحدثها مستخدم صاحب المرآب[288]. هذا

---

[284]- يذهب بعض الفقه إلى التمييز بينما إذا كانت الوديعة بأجر أو بدون أجر ، و يرى أن العبرة في الحراسة بالسيطرة الفعلية على السيارة كما سبق سواء كانت الوديعة بأجر أو بدون أجر ، و إذا لم تتوافر السيطرة الفعلية على السيارة فلا يكون المودع لديه حارسا . -غير أن بعض من الفقه يرى بأنه إذا كانت الوديعة بأجر فتنتقل الحراسة إلى المودع إليه ، أما إذا كانت دون أجر فلا تنتقل الحراسة إلى المودع لديه .
- و يذهب إتجاه من الفقه إلى القول بأن المودع لديه كما يكون له على السيارة من السيطرة إلا ما يتطلبه حفظها حيث أنه يمنع عليه بحسب الأصل من استعمالها من غير ما يتطلبه الحفظ من استعمالها ، أما حراسة الهيئة أو التكوين فتبقى على عاتق المودع . -أنظر عبد الفتاح عبد الباقي المرجع السابق ص 211 و كذلك د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل ، الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات المرجع السابق ص 145

4- عطف النقيب المرجع السابق ، ص 47

[286] - تنص المادة 4 من الأمر رقم 15/74 على ما يلي "إن إلزامية التأمين يجب أن تغطي المسؤولية المدنية للمكتتب بالعقد ومالك المركبة وكذلك مسؤولية كل شخص آلت إليه بموجب إذن منهما حراسة أو قيادة تلك المركبة، ما عدا أصحاب المرائب والأشخاص الذين يمارسون عادة السمسرة أو البيع أو التصليح أو المرآب أو مراقبة حسن سير المركبات وكذلك مندوبيهم وذلك فيما يتعلق بالمركبات المعهود بها إليهم نظرا لمهامهم.
- ويتعين على الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الأولى والمشمولين بالاستثناء من الانتفاع بالتأمين الضامن للمركبة المعهود بها إليهم، أن يؤمنوا أنفسهم بالنسبة لمسؤوليتهم الخاصة ومسؤولية الأشخاص العاملين تحت استغلالهم أو الذين توكل إليهم حراسة المركبة أو سياقتها بإذنهم أو إذن أي شخص أخر معين لهذا الغرض في عقد التأمين، وذلك عن الأضرار المسببة للغير من تلك المركبات المعهود بها إليهم والتي يستعملونها في دائرة نشاطهم المهني".

[287] - نقض جزائي سوري قرار 1161 بتاريخ 1968/05/27 المحامون عدد 10-11 لعام 1968 صفحة 336

[288] - نقض جزائي سوري قرار بتاريخ 1968/01/18 المحامون عدد 1-2 لعام 1968 صفحة 41.
- نقض الجزائي سوري قرار رقم 432بتاريخ 21-05-1969 المحامون عدد 6 لعام 1969 صفحة 232

بالنسبة لحراسة مصلح السيارة. أما بالنسبة لمعلم قيادتها فيما يتعلق بالمسؤولية الناجمة عن الأضرار الناجمة عنها فأتناوله فيما يلي:

ثالثا – حراسة المعلم للقيادة

يظل معلم قيادة السيارة حارسا على السيارة التي يتم التعليم عليها، سواء باشر التعليم بنفسه، أو بواسطة تابعيه بصرف النظر عن ملكية السيارة التي يتم تعليم السياقة أو القيادة بواسطتها، وبخاصة إذا كانت السيارة المستخدمة في ذلك مملوكة لمعلم القيادة، وكذلك لا يهم إذا كان تعليم القيادة لقاء أجر أو بدونه، إذ في كل تلك الحالات يبقى معلم القيادة هو الحارس وهو المسؤول عن أي حادث ضار يقع من السيارة أثناء تعلم القيادة عليها. وهذا ما أخذ به القضاء في فرنسا في بعض من قراراته وأحكامه[289].

أما الحادث الذي يرتكبه الممتحن بواسطة السيارة ويسبب به ضررا للغير، وهذا أثناء خضوعه للاختبار ليبرهن على مدى تحكمه وجدارته في قيادة السيارة، فإن مسؤولية الحراسة حينئذ تقع على الطالب الممتحن وليس على معلم القيادة[290].

وفي الأخير تجدر الملاحظة بأن التامين على حوادث السيارات قد أصبح إلزاميا خاصة بعد صدور القانون بتاريخ 1958/01/27 وهذا في فرنسا مما جعل القضاء يعدل عن المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات بالنسبة للغير الذي يلحق بالمنقول مجانا (المادة 1382 ق م ف) وجعل له من ذلك أو من غيره من الأشخاص حق التمسك بالمادة 1/1384 ق م ف وذلك بأحكام قد صدرت عن الدوائر المختلفة بتاريخ 1968/12/20 قررت فيه إخضاع الناقل المجاني لأحكام المادة 1/1384 ما لم يوجد نص يقضي بغير ذلك، ومادام قد صدر قانون 05 جويلية 1985 والمتعلق بالمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات

وفي هذا المعنى كذلك أخد كل من القضاء الجزائري والقضاء الفرنسي بهذه الأحكام وفيها على سبيل المثال:
- نقض جزائري في 1981/02/19 ملف رقم 19870 نشرة القضاء عدد خاص 1982 صفحة 193
- نقض جزائري في 1992/01/19 المجلة القضائية عدد 3 سنة 1993 صفحة 124
- نقض مدني فرنسي 9 نوفمبر 1966 المجموعة المدنية 2- رقم 895
- نقض مدني فرنسي 10 أكتوبر 1968 المجموعة المدنية 2 – رقم 239

[289] - نقض مدني فرنسي 22-07-1955 - د/ اللوز- 1956 - 48.
نقض مدني فرنسي 20-01-1960 - د/ اللوز- 1960/01/20 - 45.
أنظر في ذلك كل من :
- د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات ، المرجع السابق ، صفحة 148 – 151
- د/ عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط الجزء الثاني، الفقرة 726، ص 1088.
- د/ حسين عامر و عبد الرحيم عامر، المسؤولية المدنية، المرجع السابق، فقرة 921 ص 728.

[290] - عاطف النقيب، المسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء، المرجع السابق ص 100-101.

فإن القانون الواجب التطبيق هو القانون الخاص المذكور، وكذلك الحال في الجزائر بالنسبة للأمر رقم 15/74 الخاص بحوادث السيارات والصادر سنة 1974.

المطلب الرابع

حراسة كل من المغتصب والسارق للسيارة

إن انتقال الحراسة من مالك السيارة إلى الغير ليست دائما برضاه، وللذكر فإن الحراسة على السيارة تنتقل بالتسليم ويكون للحارس عليها سلطة إصدار الأوامر من استعمال وتسيير وتوجيه، أي أن الحراسة ممارسة فعلية يمكن أن تنتقل هذه الأخيرة من المالك إلى الغير بدون رضاه كاغتصاب السيارة منه أو سرقتها.

أولا- حراسة المغتصب

و يقصد به من انتزع السيارة عنوة بدون رضا المالك وحازها بالقوة وبذلك كانت حيازته لها لا تستند على وجه يقرره الحق ،وبالتالي يخول له قيادتها واستعمالها،ينطبق ذلك على من يستولي على السيارة غير مملوكة له بقيادتها فترة من الزمن ثم يعيدها مرة أخرى إلى حيث استولى عليها. كما يعد المحتـــال مغتصبا،و كذا من يخون الأمانة. كل أولئك إذا استولى أحدهم على سيارة الغير بدون وجه حق ، فإنه يعد حارسا لها طيلة حيازته لها وعليه إذا ارتكب حادثا ضارا بها فإنه لا يسأل مالكها وإنما يسأل مغتصبها بحكم أنه هو من يملك عليها السلطة الفعلية[291]، والشيء نفسه يقال في حالة سرقة السيارة.

ثانيا- حراسة السارق للسيارة

في بداية الأمر كان يسأل مالك السيارة عن الأضرار التي تحدثها السيارة المسروقة على ما مر بنا من تطبيق للحراسة القانونية، غير أن لصدور قرار محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1941/12/02[292] فيما يخص قضيةFrank قد قلب مفاهيم الحراسة من الحراسة القانونية التي كانت قبل ذلك تقع على عاتق مالك السيارة وأضحت بعد هذا القرار تعتمد على الحراسة الفعلية، أي بمعنى أضحت السرقة ناقلة للحراسة بحكم أن السارق يمارس السلطة

---

[291] ـ د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات ، المرجع السابق، ص 148-158
د/ علي بوقرة، المرجع السابق، ص 188

[292] - 2 décembre 1941 D C 1942 -25 note reberts 1941 -1-217 note H Mazeaud J- C- P 1942 -11 -1766 .note. M. Mchura

الفعلية على السيارة التي تسببت في إحداث الضرر وبذلك أصبح السارق هو المسؤول عن الضرر الذي تحدثه السيارة المسروقة للغير[293].

وهذا ما استقر عليه الفقه والقضاء منذ ذلك التاريخ 1941/12/02، وقبل ذلك يجدر أن نشير إلى أن المشرع الجزائري في الأمر رقم 15/74 قد ضمن الحماية للمضرورين ولو كان المتسبب في الحادث ظل مجهولا، ومن ثم يتم تعويضه طبقا للمادة 24 من الأمر المذكور، والتي نصت في الفقرة الثانية منها على ما يلي "يكلف الصندوق الخاص بالتعويضات بتحمل كل أو جزءا من التعويضات المقررة لضحايا الحوادث الجسمانية أو ذوي حقوقهم وذلك عندما تكون هذه الحوادث التي ترتب عليها حق في التعويض مسببة من مركبات برية ذات محرك، ويكون المسؤول عن الأضرار يبقى مجهولا...".

---

[293] ـ أنظر في المادة 15 من الأمر رقم 15/74 :
ـ نقض جزائي سوري، قرار48 غرفة الجنح بتاريخ 1968/01/18 المحامون عدد 1-2 لعام 1968 صفحة 41 جاء فيه "مالك السيارة إذا سرقت منه...تخرج من حيازته ولا يعود مسؤولا عن الأضرار التي يحدثها السارق" أشار إليه فريد عقيل- المرجع السابق ، صفحة 202 وكذلك أشار إليه د/ علي بوقرة، المرجع السابق، صفحة 188

ـ وأنظر كذلك في هذا المجال أيضا : عاطف النقيب- النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن فعل الشيء غير الحي المرجع السابق صفحة 60 وما بعدها.
كما يفقد حارس السيارة سلطة الأوامر عليها إذا تم الاستيلاء على السيارة ومصادرتها من قبل السلطات العامة لأغراض معينة فإن الحراسة على السيارة تنتقل إلى هذه الجهة المخول لها حق الاستيلاء أنظر في ذلك عاطف النقيب، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء صفحة 97
ـ أنظر لبيب شنب المرجع السابق صفحة 120 ، عاطف النقيب المرجع السابق صفحة 64-65

المبحث الثالث

مدى مسؤولية كل من المتبوع ومتولي الرقابة عن حوادث السيارات

إن المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، تتحقق على حارس هذه الأخيرة لمجرد تدخلها في الحادث الضار. فهل تتحقق هذه المسؤولية أيضا على عاتق كل من المتبوع أو متولي الرقابة، في حالة ارتكاب كل من التابع أو الخاضع للرقابة فعلا ضارا بسبب السيارة التي يقودها أي منهما؟

المطلب الأول

مدى مسؤولية المتبوع عن حوادث السيارات

سبق معرفة من هو الحارس الفعلي على السيارة، والتي تكون في الغالب لمالكها، وتنتقل الحراسة منه إلى غيره، سواء كان ذلك بموافقته أو دون موافقته، وذلك على ضوء الأمر رقم 15/74، وكذلك المادة 138ق.م.ج،ومن هنا تكون المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات على عاتق الحارس الفعلي لها، غير أن السؤال الذي يطرح هنا هو مدى مسؤولية المتبوع عن أفعال تابعه الضارة الناجمة عن السيارة المملوكة للمتبوع، وهذا حال تأدية التابع لوظيفته أو بسببها أو بمناسبتها؟

لم ينص الأمر رقم 15/74 على شروط مسؤولية المتبوع عن أفعال تابعه الضارة، فيما يتعلق بمسؤوليته عن حوادث السيارات، وترك الأمر في ذلك إلى أحكام القواعد العامة حيث تنص المادة 136ق.م.ج[294] (القانون رقم 05-10)"**يكون المتبوع مسؤولا عن الضرر**

[294] ـ المادة 179 القانون المدني السوري وكذا المادة 5/1385 من القانون المدني الفرنسي وكذلك المادة 174 ق.م.م.

الذي يحدثه تابعه بفعله الضار متى كان واقعا منه في حالة تأدية وظيفته أو بسببها[295] أو بمناسبتها.

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

وعليه فمن خلال المادة المذكورة يتبين أن شروط مسؤولية المتبوع عن أفعال تابعه عن حوادث السيارات تتمثل في:

أولا- العلاقة التبعية

لكي تقوم مسؤولية المتبوع عن أفعال تابعه الضارة التي يحدثها بواسطة السيارة التي يملكها المتبوع، ينبغي أن تكون لهذا الأخير على تابعه سلطة إصدار الأوامر في الرقابة والتوجيه من أجل استعمال السيارة لصالحه(أي المتبوع)،ولو كان التابع يخدم المتبوع مجانا،حيث لا يشترط في علاقة التبعية أن يتقاضى التابع أجرا، وإن كان في الغالب يتقاضي أجرا، بل و لا يشترط أن يكون بينهما عقدا[296]، أو أن يكون العقد موجودا بينهما و لكنه غير صحيح، كأن يكون باطلا، أو قابلا للإبطال. وتتحقق علاقة التبعية ولو صدفة لحساب المتبوع إلا أن ذلك يجب أن يكون تحت سلطة المتبوع الفعلية. غير أن العلاقة التبعية فيما بين المتبوع والتابع غالبا ما تنشأ عن عقد عمل، وهذا بالنسبة لسائقي سيارات الأجرة والحافلات والشاحنات حيث تبرز هذه العلاقة.

و كان الفقه والقضاء في السابق يقيم العلاقة التبعية ما بين التابع والمتبوع على أساس الاختيار، إلى أن تطور مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه أصبحت لا تأخذ بهذه الفكرة، ورتبت العلاقة التبعية حتى ولو لم يكن المتبوع حرا في اختيار تابعه متى كانت له عليه سلطة فعلية ممثلة في سلطة التوجيه والرقابة، و لا يشترط في هذه السلطة معرفة المتبوع للأمور الفنية على سيارته، حتى أنه لا يعرف السياقة وقواعدها، إنما تكفي في ذلك السلطة الإدارية والتنظيمية. وقد لا يكون المتبوع قادرا على ذلك إداريا كالصغير، فينوب عنه نائبه

---

[295] - تنص المادة 4/12 من قانون التأمين على أن المسؤولية يلتزم بتعويض الخسائر والأضرار التي يرتكبها أشخاص يكون المؤمن له مسؤولا مدنيا عنهم طبقا للمواد 134 -136 من القانون المدني كيفما كانت نوعية الخطأ المرتكب وخطورته.
د/ التي تسببها أشياء أو حيوانات يكون المؤمن له مسؤولا مدنيا عنها بموجب المواد: من 138-140 ق.م.ج.
قانون التأمين: الأمر رقم 07/95 المؤرخ في 25 يناير 1995 الصادر بالجريدة الرسمية عدد 13 سنة 1995

القانوني وبذلك تقوم مسؤولية المتبوع، ولو كان غير مميز، متى كانت له سلطة فعلية ممثلة في شخص وليه أو وصيه[297] وبذلك تعتبر العلاقة التبعية ما بين مالك السيارة كمتبوع وسائقها كتابع هي الشرط الجوهري، و هذا ما قضت به المحكمة العليا في إحدى قراراتها حيث "**لا مسؤولية لمالك الشيء المعار إلا إذا وجد بين المعير وبين مسبب الحادث (المستعير) رابطة التبعية[298] وقد أنقضت رابطة التبعية ما بينهما بانقضاء سلطة الرقابة والتوجيه من طرف مالك السيارة حيث أن السائق الذي كان يقود السيارة استعملها لحسابه الخاص وليس لحساب مالكها**"[299].

كما تنتفي العلاقة التبعية إذا أذن المتبوع لتابعه بأن يستعمل السيارة لتأدية مصالحه، أي تأدية مصالح التابع الخاصة،ولو كان الإذن ضمنيا، وبذلك يكون قد تنازل عن سلطة إصدار الأوامر على السيارة لتابعه، فلا نكون حينئذ بصدد تابع ومتبوع، ولا يعود المتبوع حارسا وتنتقل بذلك الحراسة إلى التابع وتصبح المسألة مسالة معير ومستعير وتطبق عليها قواعد الإعارة، ويصبح المستعير هو المسؤول عن الأضرار التي تنشأ عن فعل السيارة التي تحت سلطته الفعلية وليس المتبوع، ووفقا لنص المادة 136 ق.م.ج فإن العلاقة التبعية ما بين التابع والمتبوع لا تكفي وحدها لقيام المسؤولية على عاتق المتبوع عن الفعل الضار الناجم عن حادث السيارة، بل يجب أن يكون حدوث الضرر قد وقع حالة تأدية الوظيفة أو بسببها أو بمناسبتها .

ثانيا ــ وقوع الفعل الضار حال تأدية الوظيفة

بالإضافة إلى وجود علاقة التبعية أو رابطتها فإن المتبوع لا يسأل إلا عن الفعل الضار الذي يسببه تابعه للغير، وهنا بواسطة سيارة المتبوع. ويكون ذلك غالبا في الأوقات المخصصة للعمل، دون الاهتمام بمكان وقوع الحادث، كأن يقع الحادث الضار بالمكان المعد للعمل فيه، أو أثناء نقل العمال، أو أثناء نقل البضائع، أو أثناء نقله للمتبوع،وغير ذلك من الحالات. وينطبق ذلك أيضا على نقل السيارة لإصلاحها، أو إيداعها في المكان المخصص لها، ولو كان خارج أوقات العمل، فإن المتبوع في كل الحالات يكون مسؤولا عن الأضرار التي

---

[297]- بل تستمد العلاقة التبعية من غير أن يكون هناك عقد، أو أن يكون العقد غير صحيح باطلا أو قابل للإبطال طالما أن المتبوع يباشر سلطته الفعلية على التابع، أنظر السنهوري، الوسيط ، 1، فقرة 678 ، ص 1016.

[298]- د/ علي بوقرة- المرجع السابق- صفحة 212

د/ علي فيلالي- المرجع السابق-الالتزامات صفحة 134

[299]- نقض مدني جزائري بتاريخ 1968/05/29، مجموعة الأحكام ،صفحة 322، أشار إليها د/ علي بوقرة- المرجع السابق-صفحة 211

يحدثها التابع بواسطة السيارة وهذا حال قيامه بالوظيفة المسندة إليه[300]. ويسأل المتبوع أيضا عن الأفعال التي يحدثها تابعه عند خروجه عن حدود وظيفته غير أن ذلك لا يمكن إلا إذا كانت هناك علاقة ما بين الوظيفة والفعل الضار، كأن يكون فعل التابع الضار قد حدث بسبب الوظيفة ،وقد يكون فعل التابع الضار قد حدث بمناسبة الوظيفة.

ثالثا- وقوع الفعل الضار بسبب الوظيفة

يتحمل المتبوع تعويض المضرور أو ذوي حقوقه عن الأضرار الناجمة عن فعل تابعه من السيارة التي تحت حراسته الفعلية، إذا كانت الوظيفة المسندة إلى التابع هي السبب الرئيسي والمباشر في إحداث الضرر،بحيث لولاها لما تمكن التابع من القيام بالفعل الضار، ولما ألحق ضررا بالغير، ولما فكر فيه أصلا. ويحدث ذلك في حالة تولي التابع مباشرة العمل أو الوظيفة المسندة إليه، غير أنه لم يتقيد بحدودها، حيث يبالغ في أداء مهامه، فيخرج عن الحدود المادية لوظيفته فيلحق ضررا بالغير، أو أن ما يقوم به التابع لا يدخل ضمن الصلاحيات العادية لوظيفته أو عمله، كأن يستعمل الحارس سيارة المتبوع دون تكليف منه، وفي كلا الحالتين إذا ارتكب التابع فعلا ضارا بالغير، يعتبر المتبوع مسؤولا عن أفعال تابعه الضارة التي ارتكبها بسبب الوظيفة ما دامت رابطة التبعية ما تزال قائمة، وهي العمل لحساب المتبوع[301]. غير أن وقوع الفعل الضار حال تأدية التابع لوظيفته أو بسببها أو بمناسبتها قد أثار نقاشا واختلافا ما بين القضاء الفرنسي حسب تأويله للمادة 5/1384، وكذلك فيما بين الفقهاء الفرنسيين، حيث يرى بعض الفقه بأن الفقرة الخامسة من المادة 1384 لا تشتمل إلا على الأضرار التي يرتكبها التابع أثناء تأدية الوظيفة أو بسببها[302] وكذلك الحال بالنسبة للقضاء الفرنسي بمناسبة تأويله للفقرة المذكورة آنفا.

ومن الفقه في فرنسا من رأى بأن هذه الفقرة تتوسع لتشمل جميع الأفعال التي يحدثها التابع، ولو كان ذلك بمناسبة الوظيفة، وكان القضاء الجنائي في فرنسا يقضي بمسؤولية المتبوع ، ولو أن الضرر الذي تسبب فيه التابع قد حصل بمناسبة الوظيفة فقط.

أما في الجزائر وعند الرجوع إلى المادة 136 ق.م.ج قبل التعديل نجدها لم تتوسع في ذلك، واكتفت بمسؤولية المتبوع عن أفعال تابعه الضارة فقط حين تقع حال تأدية الوظيفة أو

---

[300] د/علي فيلالي المرجع السابق –ص 153-154
[301] د/علي فيلالي – المرجع السابق ص157
[302] د/علي فيلالي المرجع السابق ص51

بسببها دون ذكرها لمناسبة الوظيفة. كما أن قضاء المحكمة العليا أيضا لم يتوسع في مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه الضارة، وقررت بذلك بأن" **المتبوع لا يكون مسؤولا إذا ارتكب التابع عملا ضارا ، وأصاب به الغير بواسطة السيارة، إذا كان استعمال السيارة يهدف من ورائه التابع إلى تحقيق مصالحه الشخصية**"[303]. وكان التابع في هذا الحادث الضار قد استغل غياب المتبوع وأحذ السيارة من المستودع وسبب بها أضرارا للغير. إلا أن المشرع الجزائري قد أخذ بمسؤولية المتبوع عن أفعال تابعه الضارة التي ارتكبها بمناسبة الوظيفة، وهذا وفق المادة 136(قانون 10/05) في صيغتها الحالية.

رابعا- وقوع الفعل الضار بمناسبة الوظيفة

إن ارتكاب الفعل الضار من قبل التابع ضد الغير، والذي لم يكن للوظيفة فيه من دور رئيسي أو ضروري، إلا أن للوظيفة في هذه الحالة دورا ضئيلا وهو تسهيل وتيسير إتيان الفعل الضار من قبل التابع حيث أتاحت له فرصة إحداثه للضرر فقط، ولم تكن الوظيفة ضرورية، إذ أن بإمكان التابع أن يقوم بارتكاب الفعل الضار الممكن بغض النظر عن الوظيفة، وبذلك يكون الفعل الضار نتيجة عرضية فقط وليس نتيجة حتمية[304]. وبذا يختلف وقوع الفعل الضار

من التابع بسبب الوظيفة عن وقوع الفعل الضار بمناسبة الوظيفة، غير أن كليهما في المادة 136(قانون 10/05) و التي تنص على أن المتبوع في هذه الحالة يكون مسؤولا عن أعمالهما الضارة بالغير،سواء كان الفعل الضار قد إرتكبه التابع بسبب الوظيفة أو بمناسبتها.

إلا أن معيار التفرقة بين الأفعال الضارة التي يرتكبها التابع ضد الغير بسبب الوظيفة وبين الأفعال الضارة التي يرتكبها التابع بمناسبة الوظيفة، ليس بالأمر الهين.وذلك ما جعل أحكام القضاء تصدر في شأنها أحكاما متضاربة ومنها على سبيل المثال ما ورد في القضاء

---

[303]- نقض مدني جزائري بتاريخ 1983/05/25، ملف رقم 32817، مجلة الاجتهاد القضائي، صفحة 41-42
نقض مدني جزائري بتاريخ 1983/03/30، ملف رقم 30958، مجلة الاجتهاد القضائي، صفحة 7-8.

[304]- نقض جنائي فرنسي صادر بتاريخ 01/27/ 1960
- أنظر كذلك الحكمين الصادرين ب1979/05/03 – 1979/06/18
- د/ علي علي سليمان المرجع السابق صفحة 51-55
- د/ علي بوقرة المرجع السابق هامش صفحة 217

الفرنسي من أحكام جعل فيها المسؤولية تقع على عاتق المتبوع تارة، وتارة أخرى تقع على عاتق التابع، ومن ضمن هذه القرارات الواردة عنه، ما قضت به محكمة النقض الفرنسية في حكم لها بتاريخ 1960/01/27 من اعتبار المتبوع مسؤولا عن الأضرار التي سببها التابع بمناسبة الوظيفة، كما يسأل أيضا حتى عن الأعمال الضارة التي يتجاوز فيها التابع حدود وظيفته، غير أن الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية قبل ذلك قد التزمت بتطبيق الفقرة الخامسة من المادة 5/1384ق م ف ولم تحد عنها بواسطة التفسير أو التأويل، وهذا ما قضت به الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية وقررت عدم مسؤولية المتبوع عن الأعمال الضارة التي يرتكبها التابع بمناسبة الوظيفة، أو في حالة إساءة استعمالها[305]. وفي هذا كذلك يذهب القضاء العربي في هذا الشأن إلى التوسع في مفهوم علاقة المتبوع بالتابع، حيث يرى القضاء المصري وكذلك القضاء السوري في بعض أحكامهما بأن المتبوع يكون مسؤولا عن أعمال تابعه الضارة إذا حدثت منه وهو بمناسبة الوظيفة[306].غير أن ذلك لم يدم طويلا وأضحى كل من القضـــاء المصـــري والســـوري يلتزمان في العـــديد من أحكامهما بنـــص كل من المادتين 175 م. س، و 176 م.م، أي يقضيان بمسؤولية المتبوع في حالة تأدية الوظيفة أو بسببها إذا ارتكب التابع الحادث الضار، وبذلك لم يعد يتوسعان في مسؤولية المتبوع وأضحى التابع مسؤولا إذا ارتكب الحادث الضار بمناسبة الوظيفة أو خرج عن حدود الوظيفة[307] وهذا على العكس مما ذهب إليه المشرع الجزائري في المادة 136(قانون 10/05) من أن المتبوع يكون مسؤولا عن أفعال تابعه الضارة متى كانت واقعة منه حال تأدية وظيفته، أو بسببها ، أو بمناسبتها حيث توسع في مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه الضارة. وفي كل الحالات فإن المؤمن هو من يتولى تعويض المضرور أو ذوي حقوقه، طبقا لما ورد سابقا في نص المادة 8 من الأمر رقم 15/74، وهذا عند تدخل أي سيارة في الحادث الضار سواء كان يستعملها أو يقودها التابع أو غيره، وسواء كان حال

---

[305] - voir Starck .op .cit n°621 p 228
civ 14 juin 1957 d 1958 -53 voir : les grands arrêts de la responsabilité civiles p 478
- أنظر كذلك : حكم الجمعية العامة لمحكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1977/06/10 وكان ذلك بصدد قضية تتعلق بحادث مرور سببه أن التابع كان يقود سيارة متبوعة خارج أوقات العمل، فقضت محكمة النقض الفرنسية بمسؤولية التابع
- حكم الجمعية العامة – منشور في د اللوز 1977 صفحة 446 أشار إليه د/ علي علي سليمان المرجع السابق صفحة 54

[306] - نقض جزائي مصري بتاريخ 1960/11/20 مجموعة أحكام النقض السنة 13 صفحة 753
- نقض جزائي مصري بتاريخ 1963/12/07 مجموعة أحكام النقض السنة14 صفحة 954
- نقد مدني سوري رقم 237 بتاريخ 1975/03/24 صفحة 663 أشار إليه صبحي سلوم- المسؤولية المدنية والجزائية في حادث المرور فقرة 262 صفحة286

[307] - نقض مدني سوري بتاريخ 1957/06/09 رقم 326 مجلة القانون عدد 8 لعام 1957 صفحة 444

تأديته للوظيفة، أو كان بسببها أو بمناسبتها، أو كان خارجا عن حدود الوظيفة، وبالتالي إنتفاء رابطة التبعية بينه وبين المتبوع.

ويذهب الدكتور علي فيلالي في شأن التأسيس لمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه، بأن الأساس القانوني لذلك هو تحمل تبعة الأخطار التي استحدثها نشاط التابع لحساب المتبوع.و يرى بأن المشرع في تعديله للمادة 136 قد أقام مسؤولية المتبوع على أساس تحمل تبعة الأخطار حيث استبدل عبارة(بعمله غير مشروع) بعبارة(بفعله الضار)[308].ومن باب أولى حسب رأيي بأن تقام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بصورة عامة، بما فيها مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه الضارة، والتي يحدثها بواسطة سيارة متبوعه على أساس الالتزام بضمان التعويض للمضرور أو ذوي حقوقه، في كل الحالات طبقا للمادة 8 من الأمر المذكور. وما الأحكام الواردة في المادة 136ق.م.ج السالفة الذكر إلا أحكاما عامة، والقانون الخاص في مثل هذه الأحوال يقيد القانون العام، وشأن أحكام هذه المادة كشأن الأحكام السابقة والواردة ضمن المادتين 124-138 ق.م.ج. ومن ثم يجب تطبيق القانون الخاص والمتعلق بالمادة 8 من الأمر رقم 15/74، وبالتالي يكون التعويض للمضرور من حوادث السيارات أو ذوي حقوقه في جميع الأحوال مضمونا، ولو كان الضرر قد حدث بسبب خطأ المضرور، ولو كان المسؤول عن الضرر مجهولا.

غير أنه إذا ارتكب التابع فعلا ضارا بسيارة متبوعه، سواء كان الفعل الضار حال تأدية الوظيفة، أو بسببها، أو بمناسبتها، فإن على المتبوع أن يقوم بأداء مبلغ التعويض إلى المضرور أو ذوي حقوقه،وعلى المتبوع فيما بعد أن يعود على التابع إذا ارتكب هذا الأخير خطأ جسيما وهذا طبقا للمادة 137ق.م.ج[309] غير أن هذا لايستقيم ومصلحة المضرور أو ذويه من حوادث السيارات، إذ يجب على المؤمن أن يقوم بتسديد مبلغ التعويض إلى المضرور أو ذوي حقوقه، ولها أن تعود بما دفعته من تعويض على المتبوع أو التابع إذا ارتكب خطأ جسيما، وفقا للمادة 137 ق.م.ج وكذلك طبقا للمادة 38 من قانون التأمين رقم 07/95.

---

[308]- د/ علي فيلالي –المرجع السابق- صفحة 151

[309]- تنص المادة 137ق م ج (للمتبوع حق الرجوع على تابعه في حالة ارتكابه خطأ جسيما).

هذا عن الأفعال الضارة التي يرتكبها التابع حال الوظيفة أو بسببها، أو بمناسبتها، أثناء قيادته لسيارة متبوعه. فماذا تكون عليه مسؤولية الخاضع للرقابة عندما يرتكب فعلا ضارا، سواء كانت السيارة مملوكة له، أو ملك لمتولي رقابته؟

المطلب الثاني

مدى مسؤولية المميز وغير المميز

تنص القواعد العامة في القانون المدني إلى أن القاصر الذي يكون في حاجة إلى الرقابة،قد يكون مميزا أو غير مميز، ومن ثم يكون المكلف برقابته سواء كانت هذه الرقابة رقابة اتفاقية، أو رقابة قانونية،يكون مسؤولا عن الأضرار التي يحدثها هذا القاصر بالغير، ولكن هل يعتبر المميز والغير مميز مسؤولان عن لحوادث الضارة بفعل السيارة؟ أم أن المسؤولية تعود على متولي الرقابة؟

أولا- مسؤولية متولي الرقابة

طبقا للمادة 134 من القانون المدني المعدل والمتمم(بقانون 10/05)[310] والتي وردت كمبدأ عام على أن المسؤولية المدنية المترتبة عن الأضرار التي يقومون بها من هم تحت الرقابة، تكون على عاتق متولي الرقابة، ومن ثم يكون على هذا الأخير تحمل مسؤولية أي فعل ضار يكون الخاضع لرقابته قد أوقعه بالغير، وتقوم المسؤولية في هذا الشأن على أساس الخطأ المفترض في جانب متولي الرقابة، غير أن افتراض الخطأ هنا هو افتراض قابل لإثبات العكس[311].

ومتولي الرقابة طبقا للمادة 134 ق.م.ج قد يكون الأب سواء كانت الأم منفصلة عن الأب أو غير منفصلة ما دام المكلف برقابته هو الأب، وقد تكون المكلف بالرقابة هي الأم، كأن كان الخاضع للرقابة تحت رقابتها سواء كان الأب ميتا أم حيا، وتقتصر الرقابة على

[310]- تنص المادة 134ق.م.ج" كل من يجب عليه قانونا أو اتفاقا رقابة شخص في حاجة إلى الرقابة بسبب قصره أو بسبب حالته العقلية أو الجسمية، يكون ملزما بتعويض ذلك الضرر الذي يحدثه ذلك الشخص بفعله الضار..ويستطيع المكلف بالرقابة أن يتخلص من المسؤولية إذا أثبت أنه قام بواجب الرقابة أو أثبت أن الضرر كان لابد من حدوثه ولوقام بهذا الواجب بما ينبغي من العناية"

[311]- قضت المحكمة العليا بأن مسؤولية الأب تقوم على أساس خطأ مفترض فيه أنه أهمل مراقبة وتربية ولده، ولا تسقط هذه القرينة إلا إذا أثبت أنه قام بواجب الرقابة والتوجيه. قرار بتارخ 1983/03/2 ، ملف رقم 30064 الاجتهاد القضائي 1987،صفحة 27.

الوالدين أو غيرهما.إذ أن المادة 134ق.م.ج قد وردت عامة ولم تحصر من هو المكلف بالرقابة كما كان واردا في المادة 135ق.م.ج الملغاة[312]. غير أن الرقابة قد تكون قانونية أو اتفاقية و أقتصر هنا على الرقابة القانونية والمتعلقة بمسؤولية الوالدين على الأعمال الضارة التي يقوم بها من هم تحت رقابتهم من الأبناء ضد الغير، وأخص هنا بالأضرار الناجمة عن حوادث السيارات.

ويذهب الدكتور علي فيلالي في هذا الشأن إلى القول" **بأن المسؤولية في ذلك تقتصر على الأبوين الشرعيين، ومن ثم فلا يسأل بمقتضاه من ليست له مثل هذه الصفة...كالأم العازبة والأب غير الشرعي نحو ولدهما...**"[313].

وأعتقد أن نص المادة 134ق.م.ج جاء عاما، ومن ثم فهي تشمل الأبوين الشرعيين ، وكذلك الأم العازبة والأب غير الشرعي حيث يعتبران مكلفين بالرقابة ويكونان مسؤولين عن الأفعال الضارة التي يقوم بها أبناءهما ضد الغير، شأنهما في ذلك شأن الوالدين الشرعيين، حيث لا يجب أن يكون الوالدين بالنسبة لابنهما غير الشرعي ما لا يكون للوالدين الشرعيين بالنسبة لابنهما الشرعي وخاصة وأن المادة 134ق.م.ج جاءت كمبدأ عام، كما أن الولد أو الابن غير شرعي ينسب إلى أمه في الشريعة الإسلامية ويتلقى منها الحق في الميراث.

إلا أن الدكتور علي فيلالي يستدرك ذلك حين يقول"**فطالما أن المطالبة بمسؤولية متولي الرقابة وهو الأب أو الأم سواء كانت البنوة شرعية أو غير شرعية...فواجب الرقابة على عاتق هؤلاء مفترض أو تقضي مثل هذه الصفات حتما واجب الرقابة بحكم القانون**"[314]. وعليه فإن متولي الرقابة يسأل وفقا لأحكام المادة 134 ق.م.ج عن الأضرار التي يلحقها الخاضع لرقابته بالغير.

ويرفع المضرور دعواه على متولي الرقابة إذا كان الخاضع للرقابة غير مميز، باعتبار أن مسؤولية متولي الرقابة على عديم التميز في هذه الحالة هي مسؤولية أصلية

---

[312]- نص المادة 135 ق.م.ج الملغاة(يكون الأب وبعد وفاته الأم مسؤوليين عن الضرر الذي يسببه أولادهما القاصرون الساكنون معهما...)

[313]- د/ علي فيلالي- المرجع السابق- صفحة 103.

[314]- د/ علي فيلالي –المرجع السابق- صفحة 104

وليست تبعية أو احتياطية[315]. وفي هذا الشأن يذهب الدكتور علي فيلالي بأنه"**...لا حرج في مطالبة متولي الرقابة بكل فعل ضار يصدر من قاصر، بما في ذلك الأضرار التي تكون بفعل الشيء أو الحيوان اللذان يكونان تحت حراسة القاصر، طالما يستطيع متولي الرقابة دفع المسؤولية الملقاة على عاتقه طبقا للفقرة الثانية من المادة 134ق.م.ج**"[316].

أما إذا كان مرتكب الفعل الضار الخاضع للرقابة مميزا فعلى المضرور في هذه الحالة أن يثبت خطأ المميز حتى تقوم مسؤولية متولي الرقابة، لأن المميز. أصبح يتوافر على ركن الإدراك، وبالتالي تكون مسؤولية المميز هنا مسؤولية أصلية عن الضرر الذي ارتكبه، ومسؤولية متولي الرقابة هنا احتياطية[317]، ويمكن للمضرور في هذه الحالة أن يعود على الخاضع للرقابة المميز مباشرة.على أساس المسؤولية عن العمل الشخصي أي طبقا للمادة 124 من م ج[318]، كما يمكن أن يعود على كل من الخاضع للرقابة ومتولي الرقابة معا للمطالبة بالتعويض على وجه التضامن[319].

ولكن وبالرغم من أن مسؤولية متولي الرقابة على الأعمال الضارة التي يرتكبونها ممن هم تحت رقابته،على الرغم من أنها تهدف إلى التيسير على المضرور للحصول على حقه في التعويض، لأن المكلف بالرقابة غالبا ما تكون ذمته المالية مليئة على العكس من الخاضع لرقابته إذ في الغالب ما يكون معسرا، وهذا مما يسهل على المضرور استيفاء حقه في التعويض[320]، لكن ذلك يبقى غير كاف، ويسبب للمضرور التعب والإرهاق ولا يحقق له الحماية المرجوة في سبيل تلقيه التعويض، نظرا لإلزامه بثبوت خطأ المميز حتى يمكنه مطالبة متولي الرقابة بالتعويض هذا من جهة ومن جهة أخرى فقد يستطيع متولي الرقابة أن ينفي الخطأ المفترض بجانبه، أو أنه استطاع أن ينفي المسؤولية عن نفسه،و ذلك بقطع العلاقة السببية بين خطئه و واجب الرقابة و العمل غير المشروع الذي أتاه الخاضع للرقابة.

---

[315]- كان قبل إلغاء الفقرة الثانية من المادة 125 ق.م.ج، يجوز للمضرور أن يرفع دعواه على عديم التميز إذا استطاع متولي الرقابة أن ينفي عن نفسه المسؤولية مثلا، وتكون مسؤولية عديم التميز في هذه الحالة مسؤولية جوازيه ومشروطة ومخففة، وعلى القاضي في ذلك أن يراعي مركز الخصوم في تقديره لمبلغ التعويض

[316]- د/ علي فيلالي- المرجع السابق- صفحة 120.

2- المادة 125(القانون رقم 10/05)(لا يسأل المتسبب في الضرر الذي يحدثه بفعله أو امتناعه أو بإهماله منه أو عدم حيطته إلا إذا كان مميزا)، وسن التميز أصبح 13 سنة بدل 16 سنة طبقا للمادة 42 / 2 القانون رقم 10/05 (يعتبر غير مميز من لم يبلغ 13 سنة).

[318] - المادة 124 (القانون 10/05) " كل فعل أي كان يرتكبه الشخص بخطئه، و يسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض".

[319] - د/ علي علي سليمان- المرجع السابق- ص 29

[320] - حسين عامر، عبد الرحيم عامر- المرجع السابق- ص 606

فماذا يكون عليه حال المضرور من حوادث السيارات المرتكبة من قبل الخاضعين للرقابة،سواء كان مميزا أو غير مميز، إذا كانت أحكام المادة134ق.م.ج، لا تحقق الحماية الكافية للمضرور، ولا تضمن له التعويض في كل الحالات؟ إذن ما هو القانون الواجب التطبيق في هذه الحالة إذا كان القاصر هو الحارس للسيارة المرتكبة للحادث الضار، أو إذا كان متولي الرقابة هو الحارس للسيارة التي ارتكب بها الخاضع للرقابة الحادث الضار بالغير.

ثانيا ــ مدى مسؤولية الخاضع للرقابة

إذا كان متولي الرقابة هو الحارس للسيارة في آن واحد ففي هذه الحالة يسأل متولي الرقابة باعتباره مسؤولا مدنيا عن فعل الخاضع للرقابة طبقا للمادة 134 ق.م.ج، غير انه يجوز للمضرور أن يرفع دعواه على متولي الرقابة باعتباره حارسا للسيارة طبقا للمادة 138 ق.م.ج والمتعلقة بالمسؤولية المدنية الناتجة عن فعل الشيء غير الحي، وهذه الأخيرة أنسب وأصلح للمضرور من لو رفع دعواه على أساس المادة 134 السابقة، حيث لا يمكن لمتولي الرقابة في هذه الحالة أن ينفي عن نفسه المسؤولية إلا بواسطة السبب الأجنبي، وحتى في هذا الشأن فإن هذه المسؤولية وإن كانت للمضرور أحسن من سابقتها إلا أنها أيضا لم تعد كافية ولا تحقق الحماية الكافية للمضرور، فماذا لو استطاع المكلف بالرقابة في هذه الحالة أن يثبت السبب الأجنبي فمن يعوض المضرور إذا على حوادث السيارات؟. وهل للمضرور في هذه الحالة أن يرجع على الخاضع للرقابة والمحدث للضرر بواسطة السيارة خاصة إذا كان هو الحارس لها؟

كان الفقه والقضاء في فرنسا على ما مر بنا، يقيم المسؤولية بجميع أنواعها على أسا الخطأ، ومن ثم يجب أن يتوافر التمييز في مرتكب الحادث الضار، وإلا فلا يكون مسؤولا حيث لا يستند إليه خطأ و كان بمقتضى هذا المعيار لا يسأل المجنون لارتكابه الفعل الضار كما لا يسأل الصغير القاصر وقد مرت مسؤولية عديم التميز بمرحلتين هما:

1ــ عدم مسؤولية عديم التميز

وكان ذلك قبل حكم 1964/12/18 حيث كان القضاء الفرنسي يصر على ضرورة توافر التمييز، وبذلك فإن المجنون والقاصر لا يسألان عن الأضرار التي تسببها الأشياء التي يملكانها، و قد برر القضاء ذلك بأن هؤلاء الأشخاص لا يتمتعون بتوازن التفكير و لا بحرية الإرادة[321].

غير أن هذه الفكرة الأخيرة التي قال بها القضاء يجانبها الصواب لو أن مسؤولية حارس الشيء غير الحي و منها السيارات أساسها الخطأ في حين أن هذه المسؤولية أساسها موضوعي، وهو قيامها على أساس الضرر كما سبق بيان ذلك، و خاصة إذا كان المجنون أو عديم التمييز ذمتهما المادية مليئة و المضرور معدما أو فقيرا ، فليس من العدل أن يحرم المضرور من التعويض عما أصابه من أذى، خاصة في مجال حوادث السيارات التي تحت حراسة المجنون أو القاصر أو حراسة المكلف برقابتهما.

وعليه فقد رفض الفقه إعفاء المجنون و عديم التمييز من المسؤولية في مثل هذه الأحوال، و لكن بالرغم من ذلك فقد بقيت محكمـــة النقـــض الفرنسية و من ورائها المحاكم الدنيا ترفض إقامة المسؤولية على المجنون و عديم التمييز، إلى أن بدأت في وقت لاحق تتساهل في مبدئها ذلك و تخفف من وطأته بقولها " **إذا كان المجنون فقد قواه العقلية بخطئه فإنه يكون مسؤولا، كأن يتناول المخدرات مع علمه بها، أو إذا لم يكن عديم التمييز الذي فقد قواه العقلية تماما أي يسأل إذا لم يكن الجنون مطبقا، بمعنى يسأل إذا كان لديه ولو شعاع من التمييز**[322]، وهذا ما يوصلنا إلى المرحلة الثانية.

2ـــ مسؤولية عديم التمييز:

بعد أن كان القضاء الفرنسي مجمعا على أن المادة 1/1384 لا تطبق على الحارس المجنون، تراجع عن ذلك وبدأ يخفف الوطء على أن عديم التمييز بما فيها المجنون إذا دخل في غيبوبة مؤقتة التي تصيب الشخص في قواه العقلية سواء كان جنونا مطبقا، أو كانت تلك الغيبوبة ناجمة عن أي عرض جسمي كالصرع، فإن حدث ضرر من هذا الشخص استلزم

---

[321] ـ د/ محمود جلال حمزة – المرجع السابق ص 313-314

[322] ـ أنظر د/ محمود جلال حمزة- المرجع السابق 314-315، د/عماري فتيحة- المرجع السابق صفحة 360-361.
إن التعريف الذي كان القضاء يعرف به الحارس كان لا يتضمن أبدا المجنون إذ المجنون لا يكون حارسا فالمجنون الذي يقود سيارته له عليها سلطات الاستعمال والتسيير والرقابة سواء كان واعيا أو غير واع بالنتائج التي تترتب على نشاطه...

تطبيق المادة 1/1384 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن فعل الشيء غير الحي[323]، وقد استوحى القضاء هذه الفكرة والتي بدأت معها فكرة أن عديم التمييز لا يسأل لأنه لا يتمتع بالإدراك كركن معنوي للخطأ، بدأت في التقهقر ابتداء من الحكم الصادر في قضية تريشار"Trichard" بتاريخ 1964/02/18، حيث قضت محكمة النقض الفرنسية في قضائها المؤيد لقضاة الموضوع بأن مسؤولية حارس السيارة الذي أصابته نوبة صرع ترتب عليه أنه برئ من الناحية الجنائية[324]، غير أنه من ناحية المسؤولية المدنية يظل مسؤولا عن الضرر الجسماني الذي ألحقه بالغير أثناء قيادته للسيارة.

وظل الحال كذلك حتى أصدر المشرع الفرنسي قانونا بتاريخ 03 جانفي 1968 قضت الفقرة الثانية من المادة 2/489 منه بمسؤولية من لا يتمتع بقواه العقلية، وعلية فقد أضحت هذه الفئة مسؤولة عن أي ضرر تحدثه بما فيها الأضرار الناجمة عن حوادث السيارات، بل ورأى بعض الفقه ومعه بعض القضاء بضرورة تطبيق الفقرة الثانية من المادة المذكورة وتعميمها حتى تشمل الطفل عديم التمييز، وبضرورة تطبيقها حتى على القاصر المجنون وهذا ما قضت به الدائرة المدنية الأولى في محكمة النقض الفرنسية في حكم لها بتاريخ 1976/07/20

وهذا ما يجب الأخذ به في المسؤولية عن حوادث السيارات في الجزائر، وفق الأمر 15/74 غير أنه بالرجوع إلى المادة 125(القانون رقم 10/05) نجدها تنص على أنه«لا يسأل المتسبب في الضرر الذي يحدثه بفعله أو امتناعه أو بإهماله منه أو عدم حيطته إلا إذا كان مميزا».والمعنى الوارد في المادة المذكورة يوحي بأن عديم التمييز لا يكون مسؤولا عن أعماله الضارة متى صدرت منه وهو كذلك، بمعنى أن المسؤولية هنا قوامها الخطأ ومادام عديم التمييز لا يدرك فإنه لا مسؤولية عليه، غير أن المسؤولية المدنية على حوادث السيارات الضارة قد أقامها المشرع الجزائري على أساس موضوعي قوامه الضرر، ومن ثم فقد أوجب الالتزام بضمان التعويض للمضرور في كل الحالات، مهما كان الشخص المرتكب للفعل الضار بواسطة هذه السيارة سواء كانت ملكيتها تابعة لعديم التمييز، أو كانت للقاصر المميز، أو للرجل المجنون، أو تابعة لمتولي رقابة أي منهم، فإن الحارس لها منهم يكون

[323] ـ تطبيق المادة 1/1384 خاصة في المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في فرنسا كان ذلك قبل صدور القانون رقم 1985/07/5 في فرنسا والمتعلق بذلك.

[324] ـ الدائرة المدنية الأولى بتاريخ 20 جويلية1976، الأسبوع القانوني ـ 1978 – 2 – 18793، تعليق ديجان دي باتي.

مسؤولا بقوة القانون، وفقا للمادة 8 من الأمر رقم 15/74 لمجرد تدخل السيارة في الحادث، غير أن شركة التأمين تحل محل المسؤول عن الضرر في تعويض المضرور بصفة إلزامية وتلقائية... وبذلك فإن القانون الخاص الوارد في الأمر رقم 15/74 يقيد القانون العام الوارد في أحكام المواد 134ق.م.ج. وكذلك المادة 125(القانون رقم 10/05)،حيث أن القواعد العامة لا توفي بحق المضرور في التعويض وحمايته، وما الحماية الأنسب للمضرور إلا في الأمر المذكور، ولاسيما المادة 8 منه، حتى ولو كان المسؤول عن الضرر مجهولا المادة 24 من الأمر رقم 15/74[325].

وللتذكير أخيرا فإن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن السيارات تقوم على أساس السلطة الفعلية التي تتيح للحارس استعمال السيارة والاستقلال بها لقضاء مصالحه الشخصية، وهذه السلطة الفعلية يمكن أن تكون لأي شخص يستعمل السيارة ولو كان غير مميز، فالصغير والمجنون وغيرهما من فاقدي الأهلية وبالأحرى ناقصها يمكن لأي منهم استعمال السيارة مستقلا لصالح نفسه، ومن ثم يكون مسؤولا عن أي تدخل للسيارة في الحادث الضار، طبقا للمادة 8 والفقرة الأولى من المادة من الأمر رقم 15/74 وهذا ما أتناوله في الفصليين الموالين، حيث أخصص الفصل الثاني من هذا الباب إلى تدخل السيارة في الحادث وأخصص الفصل الثالث منه إلى التأمين الإلزامي على السيارة، وبذلك تكتمل شروط المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات.

[325]- تنص المادة 140 مكرر 1 (القانون رقم 10/05)(إذا انعدم المسؤول عن الضرر الجسماني، و لم تكن للمتضرر يد فيه تتكلف الدولة بالتعويض عن الضرر). ويمكن القول بأن العبارة الأصح هي عبارة" تتكفل" وليست "تتكلف".

الفصل الثاني

تدخل السيارة في الحادث الضار

إن مسؤولية حارس السيارة تقوم على أساس الفعل الضار الذي ارتكبه بواسطة السيارة محل الحراسة ، سواء استخدم السيارة شخصيا أو استخدمها أحد تابعيه للإيفاء بأغراضه الخاصة، أو من أجل تنفيذ عقد نقل، فمن خلال ذلك يتبين بأن المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات قد تكون تقصيرية إذا كان المضرور من الغير وهي القاعدة العامة، حيث أن المسؤولية التقصيرية هي إخلال بالتزام قانوني سابق، مقتضاه ألا يلحق الشخص بشخص آخر ضررا بسبب تقصير أو إهمال أو رعونة أو عدم انتباه في قيادة السيارة وحراستها، ومن ثم فهذه المسؤولية مصدرها القانون.كما قد تكون المسؤولية المدنية عقدية كما في حالة سيارة الأجرة وهذه المسؤولية هي استثناء من القاعدة العامة، وهي المسؤولية التقصيرية، ومقتضى المسؤولية العقدية هي تحقيق غاية وهي سلامة الركاب وإيصالهم سالمين.

ويمكن أن تجتمع المسؤوليتان في آن واحد في حادث كما لو ارتكب قائد السيارة حادث مرور أصيب فيه أحد المارة وبعض الركاب ،غير أن ذلك لا يخول للمضرور المطالبة بتعويضين، تعويض عن المسؤولية العقدية، و تعويض عن المسؤولية التقصيرية، وتقوم المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات وفقا لما سبق و هذا لمجرد تدخل السيارة في الحادث.

المبحث الأول

تحديد المقصود بتدخل السيارة في الحادث

إن فكرة قيام المسؤولية المدنية على حوادث السيارات طبقا للقواعد العامة 138/124 ق.م.ج أصبحت غير كافية لحماية المضرور، فوفقا لذلك قد يجد المضرور نفسه محروما كليا أو جزئيا من التعويض بسبب أجنبي لا يد له فيه، أو لمجرد خطأ عادي من جانبه، خاصة وأن ذلك في الظروف المعاصرة أصبحت أمرا عاديا أمام تعقد حركة المرور وتزاحم السيارات واندفاعها.مما حدا بالمشرع الجزائري في الأمر رقم 15/74 المعدل بالقانون رقم 31/88 وكذا غيره من التشريعات الأخرى، و منها التشريع الفرنسي في القانون الصادر بتاريخ 05 جويلية 1985 على أن يخرج فيه عن قواعد المسؤولية الواردة في كل من المادة 138 ق.م.ج أو المادة 1/1384 ق.م.ف.وبذلك أصبح مجرد تدخل السيارة في الحادث[326] كافيا لتلقي المضرور التعويض تلقائيا، ويكون الحارس لها مسؤولا مدنيا عن ذلك ولو لم توجد علاقة السببية ما بين فعل السيارة والضرر، أي حتى ولو استطاع الحارس أن ينفي ذلك بواسطة السبب الأجنبي، فإن مسؤوليته قائمة في إطار حوادث السيارات تلقائيا بموجب المادة 8 من الأمر المذكور. وهذا مؤداه الخروج من نطاق المسؤولية التقليدية في المادتين 124 والمادة 138 ق.م.ج ليأخذنا إلى نطاق الضمان[327] المتعلق بهذه المسؤولية. فما المقصود بتدخل السيارة في الحادث؟

لا نتصور فعل السيارة أو تدخلها في الحادث الضار في الغالب إلاّ عن طريق حركتها وتصادمها مع سيارة أخرى بها أشخاص، أو احتكاكها مع المضرور، ويمكن للسيارة أن

---

[326]- إن استعمال مصطلح التدخل أو التورط"Implication" التي وردت في المادة الأولى من القانون الفرنسي المتعلق بحوادث المرور والصادر بتاريخ 5 جويلية1985 كانت مقصودة من طرف واضعي القانون للسماح بتعويض المضرورين في أكثر الحالات.
غير أن هذا المصطلح قد أثار تعليق الكثير من الفقه والقضاء، وبذلك فقد القسم إلى قسمين قسم يأخذ بالمفهوم الضيق لتدخل المركبة في الحادث وقسم يأخذ بالمفهوم الواسع لتدخل السيارة في الحادث، فأما الرأي الذي يأخذ بالمفهوم الضيق لتدخل المركبة في الحادث فيتطلب لذلك فكرة السببية بحيث يصل عند بعضهم إلى حد التطابق بينه وبين فكرة الدور الإيجابي للشيء كشرط لأعمال المادة 1/1384 م ف المقابلة للمادتين 138 م ج، 179 م س بحيث تظهر المركبة كأداة للضرر، وهذا الرأي يجد تطبيقا له في الدول التي تطبق قواعد المسؤولية عن الأشياء غير الحية باعتبار السيارة شيء يخضع لعناية خاصة، غير أنه يجوز لحارسها التخلص من هذه المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي، بالرغم من إخضاع المركبات إلى التأمين الإلزامي مثلما هو الشأن في قانون السير والمركبات السوري الصادر تحت رقم 31 لعام 2004 بتاريخ 2004/07/11 وذلك في المادة 180-186 ق السير والمركبات السوري.
أما الرأي الذي يأخذ بالمفهوم الواسع لتدخل المركبة في الحادث فينم عن وجود ارتباط بين السيارة والحادث لحظة وقوعه حيث يفترض تورط المركبة فيه ولا يمكن نفي هذا التورط ولو بواسطة السبب الأجنبي، وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري في الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بقانون رقم 31/88 وكذلك القانون الفرنسي الصادر بتاريخ 5 جويلية 1985 على عكس قانون السير والمركبات السوري.
لمزيد من الإيضاح أنظر : د/عماري فتيحة- المرجع السابق - ص 386 وما يليها

[327]- و يقصد بالضمان إلزام الشخص بتعويض الضرر بالرغم من عدم توافر شروط المسؤولية في جانبه، غير أنه في هذه الحالة تحل محله شركة التأمين المادة (8) من الأمر رقم 15/74

"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 juillet1985 J.C.P. 1985.11.3205

تتسبب في ذلك بالرغم من انفصالها عن المضرور، هذا في حالة السيارة المتحركة أو التي تسير.كما أن السيارة الواقفة أو الساكنة يمكنها إحداث الضرر عن طريق احتكاكها بالمضرور،أو إلحاقها بالغير ضررا، بالرغم من انفصالها عنه، ذلك ما أتناوله في المطلب التالي:

المطلب الأول

تدخل السيارة وهي في حالة سير

لمساءلة حارس السيارة أو قائدها فلا بد من تدخل السيارة في الحادث الضار، سواء كان تدخلها تدخلا إيجابيا أو سلبيا، وفي هذا المقام لا يعني أن تدخل السيارة يتطلب أن يكون الضرر، قد وقع من احتكاك السيارة واتصالها بالمضرور، بل قد يحدث الضرر نتيجة قذف أو تطاير جزء من السيارة،كإطارها وإحداثه للضرر[328].

أولا- اصطدام السيارة المتحركة بالمضرور والاتصال به

في هذه الحالة قد يحدث التصادم بالمضرور من خلال السيارة الواحدة أو يحدث التصادم من خلال أكثر من سيارة واحدة.

1- تدخل السيارة الواحدة والمتحركة في الحادث

و يتمثل ذلك في الغالب في انقلاب السيارة أو اصطدامها بعقبة مادية أو بأحد المارة وألحقت بذلك أضرارا بالركاب أو المارة، بحيث يحدث الاحتكاك المادي بين السيارة والمضرور.وهذا ما يسمى بالتدخل المباشر للسيارة بمعنى لا يوجد ما يفصل بين السيارة و الضرر الذي نتج عن الحادث فعل آخر، فإن وجد هذا الأخير كان دور السيارة في الحادث دور المتسببة في الحادث و كان المباشر للضرر هو الفعل

الآخر[329]، غير أنه مهما كان دور السيارة إيجابيا أم سلبيا فإن على حارسها المسؤولية[330] في الحادث.

---

[328] ـ أنظر في ذلك د/ محمد حسين .منصور المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، والتأمين الإجباري منها، بدون طبعة 2000 ، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر ص.17

ـ د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل- الالتزام بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات- المرجع السابق- ص.41

ـ د/ فتيحة عماري- المرجع السابق- صفحة 391.

[329] ـ د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل- المرجع السابق- صفحة 45-46

غير أن دور السيارة الواحدة في الحادث الضار هو ما يمثل الغالبية العظمى من حوادث السيارات سواء تلك التي تقع للمارة، أو التي تقع للركاب مادامت السيارة في حالة حركة، ويكفي أن يثبت المضرور في هذه الحالة التلامس أو الاحتكاك[331]، وبالتالي فإن التعويض الكامل مضمونا للمضرور دون أن يكون عليه تقديم الدليل على وجود الرابطة السببية بين فعل السيارة والضرر، و يستوي في ذلك أن تكون حركة السيارة تلقائية أم مدفوعة بواسطة مركبة أخرى، وبالتالي فإن حارس السيارة المرتكبة للحادث الضار يكون مسؤولا في كل الأحوال. حيث جاء مضمون الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88 [332] بأنه ليس بوسع الحارس للسيارة في كل الأحوال التخلص من المسؤولية قبل المضرور بواسطة السبب الأجنبي، حيث ورد في المادة 8 على أن التعويض يكون لكل ضحية حادث سير[333] أو ذوي حقوقها وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث وهذا على العكس من المادة 138 ق .م. ج. التي تتناول المسؤولية المدنية عن الأشياء غير الحية التي يكتفي فيها بتدخل السيارة تدخلا إيجابيا فقط دون الاعتداد بالتدخل السلبي لها، في حين أن الأمر رقم 15/74 ولا سيما المادة المذكورة منه قد أخرجت المسؤولية عن حوادث السيارات من نطاق المسؤولية ليدخلها في نطاق الضمان[334] من خلال استبعاد الرابطة السببية بين فعل السيارة والضرر، وبذلك أصبح الحارس لها مسؤولا في كل الحالات، سواء كان تدخل السيارة في إحداث الضرر تدخلا إيجابيا أو تدخلا سلبيا، فالالتزام بتعويض المضرور مضمونا في كل الحالات بحكم القانون،

---

[330] ـ محكمة النقض الفرنسية ، "حيث يتعلق الأمر بدراجة بخارية تسير بجانب صبية تعلق منديلها بالعجلة فسقطت على الأرض وأصيبت، رفضت محكمة الموضوع طلب تعويض الفتاة لأن الدراجة لم يكن لها سوى دور سلبيا في وقوع الضرر... أدانت محكمة النقض الحكم وقضت بتدخل الدراجة في الحادث ولو لم تكن هي السبب في ذلك".

[331] - CIV.2,10 avr.1991,d 1991 I.R.P 159

حيث قضى بتعويض أحد المارة الذي سقط جريحا إثر مرور السيارة، حيث ثبت احتكاكها به وبالتالي تدخلها في الحادث.

أنظر في ذلك: د/ محمد حسين منصور- المرجع السابق- صفحة 18.

[332] ـ المقابل لقانون السير السوري رقم 19 الصادر بتاريخ 1974/03/30 المعدل بالقانون رقم 6 الصادر بتاريخ 1979/2/7 والمعدل بمقتضى قانون رقم 31-2004، و كذا القانون الفرنسي رقم 85-677 الصادر بتاريخ 5 جويلية 1985.

[333] ـ حيث وردت عبارة "Implique" في المادة الأولى من قانون 5 جويلية 1985 التي تحدد نطاق تطبيق قواعد التعويض حيث ورد في الأعمال التحضيرية لقانون 5 جويلية 1985 بأنه يجب أن تؤخذ كلمة التدخل"Implique" بمعناها الأكثر اتساعا، حيث يكتفي لتطبيق القانون :

- أن تتدخل المركبة في الحادث تحت أي شكل وفي أي وقت، ومن ثم لا ينبغي البحث عما إذا كان لها دورا مسببا إيجابيا أو سلبيا في وقوعه. أنظر في ذلك د/ فتيحة عماري- المرجع السابق ص 390-391.

[334] ـ المحكمة العليا بتاريخ 1986/03/11 ملف رقم 36649، المجلة القضائية عدد 2 سنة 1989 صفحة 285.

أشار إليه الأستاذ لخضر مخلوف- المرجع السابق صفحة 18 حيث جاء في القرار المذكور« متى كان من المقرر في تشريع حوادث المرور أن كل حادث سير يسبب أضرارا جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها، و لو لم تكن للضحية صفة الغير اتجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث، فإن القضاء بما يخالف هذا المبدأ يعد خرقا لأحكام القانون الواجب التطبيق في مجال حوادث المرور...» وهذا ما نصت عليه المادة 8 من الأمر المذكور بالضبط.

ـ الغرفة الجنائية الثانية قرار في الطعن الصادر بتاريخ 1986/12/09 رقم 41078 – الاجتهاد القضائي- الجزء الأول صفحة 335.

ـ قرار صادر بتاريخ 98/12/15 ملف رقم 197248، المجلة القضائية عدد 01 سنة 1999 صفحة 202.

وهذا ما طبقه القضاء من خلال استبعاد إمكانية الاحتجاج على المضرور بوجود السبب الأجنبي[335].

2- تدخل أكثر من سيارة متحركة في الحادث

أما إذا كان الحادث الضار ناتجا عن أكثر من تصادم سيارة واحدة متحركة، حيث يلاحظ أن المبدأ السابق في قضايا حوادث السيارات والمتعلق بإلزامية التعويض للمضرور دون الاعتداد بقيام رابطة السببية، يظل قائما على إطلاقه سواء كانت حادثة التصادم وملامسة السيارة للمضرور واتصالها به اتصالا ماديا ومباشرا من سيارة واحدة متحركة،أو من تصادم عدة سيارات متحركة قد اشتركت في الحادث الضار وهذا بصرف النظر كما إذا كان لها دورا مسببا في وقوع الحادث من عدمه، أي بغض النظر عما إذا كان دورها سلبيا أم إيجابيا، فالأمر سيان حينئذ.

ففي حالة تصادم أكثر من سيارة واحدة متحركة في الحادث، فإن التدخل يثبت في جانب كل سيارة اشتركت في الحادث ماديا، وبالتالي فإن كل حارس لأي من السيارة المشتركة في الحادث يكون مسؤولا عن الضرر الذي أحدثه بصفته حارسا على سيارته تلك، ومن ذلك ما جاءت به محكمة النقض الفرنسية بحكم لها بتاريخ 16 ديسمبر 1987[336]، حيث رفضت في حكمها طلب التعويض المقدم ضد قائد ومؤمن سيارة النقل لأنها لا تلعب أي دور مسبب في الحادث.وبالتالي نقضت محكمة النقض ذلك الحكم لاستناده إلى رابطة السببية في حين كان يجب على محكمة الموضوع في هذا الشأن أن تحكم بما يتوافق والقانون الجديد الخاص بحوادث السيارات، والذي يكتفي فقط بمجرد التدخل المادي للسيارة في الحادث.

وقد انتقد الفقه بعض الأحكام القضائية التي كانت لا تقضي بتعويض المضرور، إلا بتوافر علاقة السببية بين السيارة والضرر طبقا للقواعد العامة في المسؤولية[337] المنصوص

---

[335] - المحكمة العليا – الغرفة الجنائية، قرار صادر بتاريخ 1988/02/09، ملف رقم 48561- المجلة القضائية – عدد 4 سنة 90 صفحة 251 حيث جاء فيه« متى كان مقررا قانونا، أن نظام تعويض ضحايا حوادث المرور أو ذوي حقوقهم يخضع لنظرية الضرر (الخطر) وليس لنظرية الخطأ فإن خطأ الضحية في ارتكاب حادث المرور لا يمنع القضاة بالفصل في الدعوى المدنية فقط ».
- قرار صادر بتاريخ 1990/07/09 ملف رقم 66203 – الاجتهاد القضائي- الجزء الأول. صفحة 334.
- قرار صادر بتاريخ 2001/03/27 ملف رقم 239441 – المجلة القضائية. عدد 01 – سنة 2002- صفحة 396.
- د/ عماري فتيحة – المرجع السابق، صفحة 393-394.

[336] - Civ. 2.16. décembre 1985. Bill civ , n° : 196.24 oct. 1990,R.T.D.1991.131

[337] - رفضت المحكمة العليا طلب التعويض المقدم من راكب سيارة ضد قائد السيارة الأخرى، لأن السيارة الأخيرة لم تتدخل في الحادث، لأنها كانت تسير في طريقها الطبيعي بصورة عادية، فاصطدمت بها السيارة التي كان يستقلها المضرور، فانقلبت به إلى الطريق الموازي واصطدمت بالسيارة المقابلة ومن ثم تقع المسؤولية بكاملها على عاتق صاحب السيارة المقلوبة.

T. correct de Dijon.26 mai 1986,gaz.pol.2,3 jan 1987,note chabas

عليها في المواد 1/1384 ق. م. ف – 138 ق. م. ج – 179 من م. س – بالرغم من أن القانون الخاص يقيد القانون العام، والقانون الخاص بهذا الصدد هو القانون الجديد الخاص بحوادث المرور[338]، حيث يجب الملاحظة هنا وجود أمرين مرتبطين بهذا القانون وهما:

أ ــ تعويض المضرور

حيث لمجرد تدخل السيارة في الحادث يكون للمضرور الحق في التعويض ويلتزم بذلك المؤمن حتى ولو لم يكن قائد السيارة هو المسؤول عن وقوع هذا الضرر وهذا ما نجد معناه في الأمر رقم 15/74 ولاسيما المادة 8 منه. ويطبق نفس المبدأ أي عدم الاعتداد بقيام رابطة السببية سواء كانت حادثة التصادم بين السيارة والمضرور من سيارة واحدة متحركة، أو أكثر من سيارة واحدة متحركة، و يعتبر في هذه الأخيرة حادث مرور واقعة واحدة لا تقبل التجزئة، فيلتزم بتعويض المضرورين فيها كل حارس من حراس السيارات المتدخلة في الحادث الضار، وبذلك لا يرتبط الحق من الالتزام بضمان تعويض المضرور من حوادث السيارات بالقواعد العامة في المسؤولية المدنية (124–138 م.ج)، بل يستمد من فكرة الضمان، وعكس هذه الفكرة الأخيرة مرفوض من قبل القضاء بشدة على ما مر بنا[339].

وبذلك يكون تعويض المضرور من حوادث السيارات إلزاميا وتلقائيا ومحددا وفق جدول معد لذلك[340]، ويجوز للمضرور أو ذوي حقوقه أن يعود على أي من الحارس أو المؤمن على أي سيارة من تلك المشتركة في ارتكاب الحادث الضار لاستفاء حقه في التعويض حتى ولو كانت السيارة العائد المضرور على حارسها لمطالبته بالتعويض لم تكن هي السيارة التي أوقعت به الضرر[341]، وهذا كله ضمانا لمصلحة المضرور وتسهيلا له،

---

[338] ـ أنظر في الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بقانون رقم 31/88، وكذلك القانون الفرنسي الصادر بتاريخ 5 جويلية 1985، بالإضافة إلى قانون السير والمركبات السوري رقم 31 لعام 2004 ولاسيما المادة 1/180 منه غير أن هذا القانون يعفي المدعى عليه من المسؤولية إذا كان الحادث يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه على العكس ما عليه الأمر في القانون الجزائري والفرنسي المشار إليهما.

[339] ـ أنظر مثلا في القرار السابق الإشارة إليه: المحكمة العليا قرار بتاريخ 1986/03/11 ملف رقم 36649 ، المجلة القضائية عدد 2 – سنة 1989 صفحة 285 .

[340] ـ المادة 16 معدلة (قانون رقم 31/88- 19 يوليو 1988) تحدد التعويضات الممنوحة بالتراضي أو قضائيا في إطار حوادث المرور الجسمانية على أساس الجدول الملحق بهذا القانون

ـ و تنص المادة 10 مكرر (قانون رقم 31/88 إلى أنه « لا يلتزم مؤمن السيارات إزاء الضحايا أو هيئات الضمان الاجتماعي والدولة والولايات والبلديات التي تحل محله إلا بتسديد التعويضات التي وضعها الجدول على عاتقه.

تمتد الطعون المرفوعة من طرف هيئات الضمان الاجتماعي أو الدولة أو الولايات أو البلديات التي تحل محل الضحايا في حقوقها إلى كامل الأداءات الممنوحة ما عدا رأسمال الوفاة».

ـ قرار بتاريخ: 11-02-86 ملف رقم 36647 نشرة القضاة عدد 46 صفحة 98.

ـ المادة 16 مكرر(قانون رقم 31/88) « إذا كان الحادث ناجما عن مركبة مؤمنة يستدعي المؤمن أمام الجهات القضائية الجزائية في الوقت الذي يستدعي فيه الأطراف طبقا لقانون الإجراءات الجزائية ويستدعي الصندوق الخاص بالتعويضات فيما يخصه ضمن نفس الأشكال» .

ـ المحكمة العليا قرار بتاريخ 1999/07/06 ملف رقم 217996 مأخوذ عن، المرجع السابق- النصوص القانونية والتنظيمية من الاجتهادات القضائية، الأستاذ بلخضر مخلوف، هامش صفحة 29.

[341] - CIV. 2.14. Oct. 1987, Bull.cov-11.n.199.

غير أن الصندوق الخاص بالتعويضات أو صندوق ضمان السيارات فيما بعد، هو الذي يحل محل مسبب الحادث أو الشخص المسؤول مدنيا في تعويض ضحايا الحوادث الضارة الجسمانية الناجمة عن تصادم أكثر من سيارة واحدة متحركة، وهذا طبقا للمادة 11 من الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88 [342] كما أن الهيئات العمومية بصفة عامة في حالة تعرض أعوانها لحادث مرور جسماني أن تقوم بتسديد التعويض لأي من أعوانها الذين أصيبوا بأضرار في حوادث المرور[343]، وذلك لأن الدولة في مثل هذه الحالة معفاة من الالتزام بالتأمين، ولذلك تقع عليها التزامات المؤمن بالنسبة للمركبات التي تملكها أو الموجودة تحت حراستها[344].

غير أن كلا من هذه الهيئات السابقة المتمثلة في الدولة أو البلدية أو الولاية، وكذا المؤمن وهيئات الضمان الاجتماعي التي تحل محل الحارس المسؤول عن الحادث الضار الذي أوقعته سيارته بالمضرور، إلا في حدود التعويضات التي وضعها الجدول المحدد للتعويض على عاتقه[345]، وهذا ما نجد له تطبيقا في بعض الأحكام القضائية في الجزائر[346].

ب ــ توزيع التعويض فيما بين الحراس

إن الأمر في توزيع التعويض يتم فيما بين الحراس أو مؤمني السيارات المتدخلة في الحادث طبقا للقواعد العامة في المسؤولية المدنية، حيث من خلال ذلك يتبين الحارس النهائي المسؤول عن الحادث الضار انطلاقا من الخطأ المنسوب إليه في إحداثه بواسطة سيارته للضرر، ومدى مساهمة الحراس الآخرين معه في إحداث الضرر، وفي حالة عدم الوصول إلى معرفة كل واحد منهم في إحداث الضرر فإن التعويض يقسم بنسب متساوية فيما بينهم. ويتم توزيع عبء التعويض حين رجوع المؤمن الذي قام بتغطية الضرر من خلال دفعه

---

[342] ـ تنص المادة 11 من الأمر رقم 15/74 المعدل لقانون رقم 31/88 على أنه « في حالة اختلاط الحوادث أو ملازمتها أو تعددها والمؤدية إلى أضرار جسمانية يتحمل التعويض للضحية أو الضحايا الصندوق الخاص للتعويضات الذي يحل في حقوق الضحايا تجاه مسبب الحادث أو الشخص المسؤول مدنيا» .

[343] ـ تنص المادة 12 لقانون رقم 31/88 على أن « تحل الدولة أو الولايات أو البلديات وبصفة عامة كل هيئة عمومية تسدد تعويضات أو منافع أخرى لأعوانها الذين كانوا ضحية حادث جسماني لحركة مرور السيارات محل هؤلاء الأعوان في حقوقهم في حدود المبالغ التي تدفع لهم أو تقيد من الاحتياط لهذا الطرف وذلك حسب الجدول الوارد في الملحق».

[344] ـ المادة 2 من الأمر رقم 15/74 « إن الدولة وهي معفاة من الالتزام بالتأمين، فإنه تقع عليها التزامات المؤمن بالنسبة للمركبات التي تملكها أو الموجودة في حراستها».

[345] ـ المادة 1/10 مكرر(قانون 31/88)« لا يلتزم مؤمن السيارات إزاء الضحايا أو هيئات الضمان الاجتماعي والدولة والولايات و البلديات التي تحل محله إلا بتسديد التعويضات التي وضعها الجدول على عاتقه».

[346] ـ الغرفة المدنية قرار بتاريخ 1992/05/11 ملف رقم 76892- المجلة القضائية عدد 01 سنة 1994 صفحة 25.

لمبلغ التعويض إلى المضرور أو ذوي حقوقه على الآخرين المشتركين معه في الحادث[347]، ويتم رجوع المؤمن أو الحارس على المشتركين معه في الحدث بإحدى الدعويين:

أما عن طريق الدعوى الشخصية، أو بدعوى الحلول محل المضرور الذي تم تعويضه من قبل العائد على بقية الحراس المشتركين معه في الحادث، وهذا طبقا لإحكام المادة 124، 138 من م ج لا على أساس الأمر رقم 15/74 المعدل بقانون 31/88 الذي جاء ليقر بمصلحة المضرور وحده. سواء كانت السيارة المتدخلة في الحادث متحركة واحدة، أو متحركة متعددة، غير أن أي واحدة من هذه السيارات تكون قد تدخلت في الحادث الضار تدخلا ماديا ومباشرا لكن ماذا يكون الحال إذا كانت السيارة المتحركة قد انفصلت عن المضرور؟ هذا ما أتعرض له في المطلب الثاني.

المطلب الثاني

عدم احتكاك السيارة المتحركة بالمضرور

إن مسؤولية حارس السيارة ثابتة مهما كان دورها في الحادث الضار إيجابيا أم سلبيا، إذ لمجرد الاحتكاك المادي بالمضرور وهي تتحرك تقام المسؤولية، وإن ذلك يعد قرينة لا تقبل إثبات العكس، والصعوبة هنا لا تثار لتوافر عنصري الاحتكاك والحركة، لكن ماذا يكون عليه الحال إذا ما تخلف عنصر حركة السيارة أو احتكاكها بالمضرور؟ أي انفصال السيارة المتحركة عن المضرور[348] في هذا يذهب بعض الفقه بصدد تفريقه بين ما إذا تدخلت السيارة المتحركة تدخلا ماديا واحتكاكها بجسم المضرور، وما إذا لم يقع احتكاك بين السيارة المتحركة وجسم المضرور، وهنا حسب رأي هذا الفقه فإنه في الصورة الأولى يخضع حارس السيارة لقواعد المسؤولية عن الأشياء غير الحية (138 ق.م.ج)، غير أنه في هذه الحالة وبالنسبة لقواعد المسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء غير الحية، أضحت لا تحقق الحماية الكافية ومصلحة المضرور في التعويض ومن ثم يجب تطبيق القانون الخاص بحوادث السيارات وهو الأمر رقم 15/74- المعدل لقانون رقم 88-31.

347_ تنص المادة 126(قانون رقم 10/05)" إذا تعدد المسؤولون عن فعل ضار كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر، وتكون المسؤولية فيما بينهم بالتساوي، إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم في الالتزام في التعويض" وكانت المادة 126 ق.م.ج قبل تعديلها تنص عن العمل الضار وليس الفعل الضار كما هي حاليا.

348- أنظر د/محمد حسين منصور المرجع السابق ص 36-37

أما في حالة ما إذا لم يكن هناك احتكاك مادي ما بين السيارة المتحركة وجسم المضرور فتنطبق عليه قواعد المسؤولية عن العمل الشخصي أي طبقا للمادة 124 ف.م.ج [349]. حيث يكلف المضرور بإثبات خطأ حارس السيارة[350]، هذا ما نجد له صورة في حالة السيارة المتحركة التي يمكنها أن تحدث ضررا بالشخص وهي متحركة، لكن دون أن تحتك أو تلمس جسمه ومع ذلك تلحق به ضررا كمثل المركبة التي تسير ثم تتوقف فجأة، مما يضطر معها صاحب المركبة التي كانت تسير وراءها إلى الانحراف عنها لتفادي الاصطدام بها، فإذا بها تدهس شخصا كان يمشي بجانب الطريق.

إن المركبة الأولى قد تدخلت في الحادث الذي سبب ضررا لذلك الشخص الذي بجانب الطريق يمشي أو واقفا سيان، وهذا بالرغم من عدم وجود احتكاك مادي بينها وبين المضرور، إنما الاحتكاك المادي بين السيارة والمضرور قد حدث بفعل السيارة الثانية التي كانت تسير خلفها، وهذا ما يسمى بفعل المتسبب في الحادث الضار كما سبق البيان في فقه الشريعة الإسلامية وهذا ما نجد له معنى في الأمر رقم 15/74 حيث أن في كل الحالات يجب الالتزام بضمان تعويض المضرور من حوادث السيارات، ولو كان حارسها المتسبب في الحادث مجهولا.

كما يمكن في هذه الحالة تصور الحادث الضار من السيارة المتحركة دون أن تحتك بجسم المضرور، وهذا على العموم ما يقع في بعض الحالات والمتمثلة في الخوف الذي ينتاب أحد المارة من السيارة المسرعة أو المفاجئة له، أو استعمال منبهها على حين غرة من الشخص المار، فيفقد السيطرة على نفسه فيقع على الأرض ويصاب بضرر، دون أن تحتك به السيارة المتحركة التي كانت سببا في إحداثها للضرر، وكذا ضوء السيارة القوي المنبعث منها تجاه السيارة المعاكسة لها، وبالتالي تجعله لا يرى الأشياء التي أمامه جيدا ويحدث أن يلحق بسبب ذلك ضررا بالغير، أو يصاب هو شخصيا بأضرار وغيرها من الصور الكثيرة التي لا تلمس فيها السيارة المتحركة المتسببة في الحادث جسم المضرور، إنما السيارة الأخرى المتصلة به اتصالا ماديا وهكذا يسأل صاحب السيارة الأولى المتسببة في الضرر

---

[349] ـ المقابلة للمادة(164) م. سوري 1382-1383ق م ف،

[350] ـ وكما سبق وأن أوردنا في البحث بأن هذه القواعد العامة لم تعد تساير و تطور المسؤولية المدنية عن فعل الأشياء غير الحية، المسؤولية عن حوادث السيارات، حيث أخضعها المشرع الجزائري وغيره من التشريعات الأخرى إلى قواعد موضوعية خاصة الهدف منها حماية المضرور من حوادث السيارات لاسيما المادة 8 من الأمر المذكور.

طبقا لأحكام المسؤولية المدنية عن حوادث المرور[351].هذا موقف كثير من الفقه وبعض التشريعات الحديثة من انفصال السيارة المتحركة عن المضرور فما موقف القضاء في هذا المقام؟

كان القضاء يرفض في هذا المجال الاعتراف بدور القرائن في إثبات التدخل ويطلب من المضرور إقامة الدليل مباشرة على تدخل السيارة في الحادث كما جعلها بعض الفقه الذي أشرنا إليه، إلا إذا كان هناك احتكاك، ماديا مباشرا بين السيارة والمضرور، وقد مر القضاء في فرنسا من حيث التطور في هذه المسألة بمراحل ثلاثة:

أولا- **إلزام القضاء للمضرور بتقديم الدليل على تدخل السيارة**

وهي المرحلة التي أوجب فيها القضاء على المضرور تقديم الدليل على تدخل السيارة في الحادث، وكان ذلك بصدد قضية تتلخص وقائعها كالآتي:« الحادث وقع ليلا من سيارة كانت تسير بطريق مبللة وعند محاولة السائق التوقف أفلتت عجلتها فارتطم بشجرة، فأصيب هو ومن بجانبه، فعزى السائق هذه الأضرار إلى فعل سيارة أخرى فاجأته قاطعة بذلك عليه الطريق، مما تسببت في ارتطام سيارته بالشجرة وبالتالي أصابته ومن بجانبه بأضرار،أقام السائق دعوى طلب فيها التعويض من حارس السيارة المفاجئة له، رفضت المحكمة طلبه بالتعويض لعدم توافر العلاقة السببية بين السيارة والضرر طبقا للمادة 1/1384 ق.م.ف، والفعل ذاته أصدرته محكمة النقض الفرنسية طبقا للقانون الجديد(85/7/5) حيث اشترطت لقبول طلب تعويض السائق أن يقدم الدليل على تدخل السيارة في الحادث[352] وقد طبقت محكمة النقض ذلك في كل الحوادث التي لا تثبت فيها وجود تلامس بين السيارة والمضرور.

غير أن هذه الأحكام التي تشدد فيها القضاء على المضرور، لمن شأنها أن تزيده إرهاقا ويصعب عليه بالتالي حتى تصور الوقائع التي يظل معظمها غير معروف ومحل جدل وخلاف ما بين المضرور وحارس السيارة المتسببة في الحادث الضار له، وهذا ما يعود بالمسؤولية عن حوادث السيارات إلى بداياتها الأولى قبيل ظهور الثورة الصناعية، وما

---

[351] - عاطف النقيب- النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء- المرجع السابق- صفحة 196.
كذلك: د/ علي بوقرة- المرجع السابق- ص. 65-66

[352] - CIV. 2 ,28 mai 1986,d. 1987.160 note Groutel

كان المضرور يلاقيه من صعاب في إثباته لخطأ المدعي عليه، ثم لماذا نطبق القواعد العامة مع وجود القانون الخاص بذلك وخاصة الأمر رقم 15/74 المعدل بالقانون 31/88 – وهو الأكثر اتساعا ورحابة في حماية المضرور ولو كان محدث الضرر بواسطة هذه السيارة مجهولا.

ثانيا– تطبيق القضاء لمعيار اضطراب حركة المرور

أما في المرحلة اللاحقة عن الأولى، فإن القضاء قد غير من تشديده على المضرور، وأضحى قضاء متساهلا في إثبات تدخل السيارة في الحادث فيما يتعلق بتعويض الضرر الجسماني[353]. بل وأنها لا تشترط أن يكون تدخلها له دور إيجابي في وقوع الحادث، بل يكفي أن تلعب بطريقة أو بأخرى دورا في إحداثه[354] وهذا ما يوصلنا إلى الفكرة التي يساءل عليها حارس السيارة حتى ولو كان تدخل السيارة في الحادث الضار تدخلا سلبيا، و التي بدأ فيها القضاء يرى بأن السيارة المتوقفة أو المتحركة وهي في الحالتين سواء، والتي تؤدي بسبب ذلك إلى اضطراب حركة المرور بالنسبة للمركبات أو المارة، فإذا حدث وأن نتج عن اضطراب حركة المرور ضرر للغير جراء تدخل هذه السيارة المتحركة، أو تلك المتوقفة فإنه في كلا الصورتين تعتبر السيارة متدخلة في الحادث ، ولو لم يكن بينها وبين المضرور احتكاك[355]، وهذا ما قضت به بعض محاكم الموضوع وأيدته محكمة النقض الفرنسية بأخذها لمعيار اضطراب حركة المرور[356].

غير أن القانون الجزائري وفي كل الأحوال يضمن تعويض المضرور عن حوادث السيارات، مهما كانت الطريقة التي تدخلت بها السيارة في الحادث سواء كان تدخلا ماديا

---

[353] ـ أنظر ذلك:

CIV.2,14 Décembre 1987, Gaz. Pal 21. Juin 1988, p.22, obs., F.C.

[354] - Crim, 3. Mai 1989, R.T.D.CIV.1989. 763, obs. p. Jourdan

وتتلخص وقائع كل من القضيتين الصادر بشأنهما الحكمين السابقين كالآتي/ حيث يلاحظ التساهل الذي أبداه القضاء بتعويض المضرور

ـ حيث ورد في الحكم الأول بأن المضرور ربما يكون قد فوجئ بقدوم السيارة مما أدى إلى رد فعل عنيف من جانبه أفقده توازنه فسقط على الأرض.

ـ وفي القضية الثانية حكمت المحكمة بتدخل السيارة في الحادث بسبب استعمال السائق لأنوار السيارة المبهرة التي حجبت الرؤيا عن المضرور. أشار إليها الدكتور محمد حسين منصور- المرجع السابق- صفحة 46.

و لمزيد من التوضيح أنظر في ذلك كل من المرجعين السابقين على التوالي:

د/ بوقرة علي- المرجع السابق- صفحة 66

د/ محمد حسين منصور- المرجع السابق- صفحة 45-46.

[355] ـ د/ محمد حسين منصور- المرجع السابق، صفحة 47

[356] - CIV. 2,3 Octobre 1990, Resp. CIV .Et ass. 1990 comm, 4/4

CIV.2,7. Nov. 1990. R.T.D.CIV.1991, p 355 note Jourdan

أشار إليها في هامش المرجع السابق للدكتور محمد حسين منصور ص 48

وكان ذلك بالنسبة للقرار الأول بصدد سيارة كانت تسير عكس الاتجاه ففوجئ بها سائق وحاول تفاديها وذلك بالابتعاد عنها إلا أن سقط في أسفل الطريق، وقد أكد ذلك سائق آخر حاول تفاديها بالتزامه أقصى يمين الطريق فقضت محكمة الموضوع بتدخل السيارة في الحادث وأيدته محكمة النقض.

ـ أنظر د/ فتيحة عماري- المرجع السابق- صفحة 388 ومايليها.

ومباشرا ما بين السيارة والمضرور، أم كان تدخل السيارة منفصلا وذلك بعدم احتكاكها بجسم المضرور، أي سواء كان تدخلها إيجابيا أو سلبيا فإن شركة التأمين تضمن التعويض للمضرور في المسؤولية عن حوادث السيارات[357].

هذا من جهة السيارة المتحركة والمتدخلة في الحادث، لكن ماذا يكون عليه الوضع حين يكون الحادث الضار ناجما عن تدخل سيارة متوقفة أو ساكنة هذا ما أتناوله في المبحث الموالي.

المبحث الثاني

تدخل السيارة المتوقفة في الحادث

كيف يمكن مساءلة الحارس لسيارة متوقفة عن الحركة في الحادث الضار الناجم عن هذا التوقف ؟

لمعرفة ذلك يجدر أن نتعرض إلى ثلاث حالات غالبا ما تحدث في واقع الحوادث الناجمة عن فعل السيارة الساكنة:

المطلب الأول

احتكاك السيارة وهي في حالة سكون بالمضرور

كان الفقه من قبل يرى بأن الأشياء المتحركة هي التي يمكن تدخلها في إحداث الضرر، أما الأشياء الساكنة فلا يمكن منها حدوث الضرر، كما في حالة السيارة الساكنة أو المتوقفة التي تصطدم بها سيارة أخرى، فإنه في هذه الحالة الأخيرة حسب رأي هؤلاء الفقهاء بأنه لا جدوى من تطبيق قواعد المسؤولية عن فعل الشيء غير الحي عن الأضرار

---

[357] - المادة 56 من قانون التأمين 07/95 يضمن المؤمن التبعات المالية المترتبة على مسؤولية المؤمن المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير" المادة 57 من قانون التأمين أيضا تنص« ويتحمل المؤمن المصاريف القضائية الناجمة عن أي دعوى تعود مسؤولياتها على المؤمن له إثر وقوع حادث مضمون".
أنظر في ذلك الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995، الصادر بالجريدة الرسمية، عدد 13 لسنة 1995.

التي تسببها حوادث السيارات في حالة توقفها. ويرون بأنه إذا تم تأسيس هذه المسؤولية على أساس الخطأ فالغالب أن يكون الخطأ صادرا من المضرور الذي هو الذي اصطدم بالسيارة المتوقفة. هذا من جهة ومن جهة أخرى إذا تم قيام هذه المسؤولية على أساس الضرر وتقرر فيها حماية المضرور فإن لهذه الحماية حدود لا يمكن إطلاقها حتى تشمل اصطدام المضرور بسيارة متوقفة، ومن جهة ثالثة يرى هذا الجانب من الفقه بأن قيام مسؤولية حارس السيارة على فكرة المخاطر لا تتحقق إلا إذا كان الضرر ناجما عن سيارة متحركة لا عن سيارة ساكنة أو متوقفة[358].

كما أن القضاء الفرنسي قد تضاربت أحكامه فيما يخص المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الأشياء الساكنة والأشياء المتحركة حتى صدر حكم عن الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية سنة 1941 قرر فيه قيام المسؤولية عن كل الأضرار الناجمة عن ذلك سواء كانت الأشياء ساكنة أم متحركة[359]، ومنذ ذلك الحين درج القضاء على عدم التفرقة ما بينهما[360]. إلا أن القضاء في ذلك فرق بين ما إذا كانت السيارة المتوقفة أو الساكنة، متوقفة تماما في مكان معين، أم كانت متوقفة أثناء السير توقفا مؤقتا بسبب اضطراب حركة المرور.

أولا- السيارة المتوقفة في مكان ثابت

جعل القضاء الفرنسي من اضطراب المرور معيارا لتدخل السيارة في الحادث، إذ أن توقفها إذا كان يؤدي إلى اضطراب حركة مرور السيارات، فإن الأضرار الناجمة عن تدخل السيارة المتوقفة في الحادث يعد حارسها مسؤولا عنه، وفي هذه الحالة فإن لقاضي الموضوع التحري من أنه إذا كان توقف السيارة يؤدي إلى اضطراب المرور أم لا يؤدي إلى ذلك، وهذا بخلاف ما إذا كان توقفها منتظما أو غير منتظم[361]، ويقدر القاضي ذلك على

---

[358] ـ د/ بوقرة علي- المرجع السابق- صفحة 70
د/ عماري فتيحة- المرجع السابق- صفحة 387 وما يليها.

[359] ـ محكمة النقض الفرنسية- الدائرة المدنية-1941/02/19 المنشور في داللوز 1941-85 أشار إليه د/علي بوقرة المرجع السابق ص71.

[360] - Cass. Civ. .24 février 1941 s 1941.1.201 note Esmein Dg 1941-1,85 Flout.
-Cass. Civ. 30 octobre 1957 D. 1958. 218 note Esmein.
وللمزيد أنظر في كل ذلك د/علي بوقرة، المرجع السابق ص. 72، كما أشار إلى ذلك د/ إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق ص. 462.
-Civ. 2,21 juillet 1986(3 Arrets) J.C.P 1987.11.20769. obs.G.DURRY Cazz,pall 1986.651 note F.Chabas et 1987,98. conc. Charbonnie.
-CIV.2.7 octobere1987. D1987.1.R. 206.JCP.1986..IV.382.
ـ وذلك بالرغم من أن وقوف السيارة في الاتجاه المعاكس، إلا أن المحكمة لم تعتبرها متدخلة في الحادث.

[361] - CIV, 2,21 juill. 1986 gaz pal.1986.2.652 note f. Chabas.
حيث حكمت برفض طلب تعويض سائق دراجة اصطدم بمؤخرة سيارة نقل كانت واقفة بطريقة منتظمة فطلب من مؤمن السيارة المتدخلة في الحادث التعويض، أيدت محكمة النقض الحكم و اعتبرته متفقا وأحكام كل من القانون 5 جويلية 1985 أو 1/1384 ق. م ج – المرجع السابق ، د/ محمد حسين منصور ص. 53-54.

ضوء الظروف الواقعية للحادث، وهي كثيرة وغير محصورة، وعلى سبيل ما أورده القضاء في أحكامه من أن وقوف السيارة التي تحجب عن المارة الرؤيا، أو عن بقية السيارات الأخرى، أو تحجب الطريق المقابل، وكذا وقوفها الذي يجبر المارة أو السيارات الأخرى على تغيير الطريق أو المسار الطبيعي الآمن لهم، وغير ذلك من صور توقف السيارة المتسببة في الحادث الضار ويعتبر حارس السيارة المتوقفة هنا مسؤولا عن ذلك. غير أنه إذا كانت السيارة متوقفة توقفا صحيحا في شارع مضيء والرؤيا فيه واضحة فإن توقفها لا يعد عاملا يجعل من حركة المرور مضطربة وبالتالي لا تعد السيارة هنا متدخلة في الحادث الضار[362] و لا يسأل عن ذلك حارسها.

أما إذا كانت السيارة المتوقفة تحجب المكان حتى وإن كانت على جانب الطريق وتسببت في إحداث اضطراب حركة في المرور فإن حارسها يكون مسؤولا عن الضرر الذي تحدثه وفقا لمعيار اضطراب حركة المرور وهذا ما أقرته محكمة النقض وهذا إذا كانت السيارة متوقفة في مكان ثابت، وماذا يكون عليه الحال إذا كانت السيارة متوقفة توقفا مؤقتا أثناء السير.

ثانيا- السيارة المتوقفة خلال السير

أما إذا كانت السيارة متوقفة مؤقتا خلال السير فإن القضاء في هذه الوضعية لا يأخذ بما كان يأخذ به فيما سبق، أي بمعيار اضطراب حركة المرور في حالة توقف السيارة توقفا ثابتا، إنما يأخذ بمعيار الوضع غير العادي في توقف السيارة توقفا مؤقتا أثناء السير، وتعتبر هذه الأخيرة متدخلة في الحادث، غير أن للمضرور في هذه الحالة إثبات وضع السيارة المتوقفة مؤقتا في وضع غير عادي أو غير طبيعي[363]، وأنها بذلك تدخلت في إحداث الضرر له، وللمدعي عليه أن ينفي هذا التدخل، غير أن للمحكمة أن تبين مدى تدخل السيارة في الحادث من عدم تدخلها.

ولمعيار الوضع غير العادي أو غير الطبيعي في توقف السيارة مؤقتا أثناء السير صور كثيرة، نورد صورة منها على سبيل المثال ما قضت به بعض المحاكم في فرنسا من مسؤولية صاحب السيارة حيث كشفت لها ظروف الحادث عن وضع السيارة غير الطبيعي،

---

[362] - civ.2,9 Mai 1990.D.1991,p.123 note J.L. Aubert.
[363] - civ.2.11 avril 1986. j. c.p 1986.11.20672 note j. f

وفي هذا المقام يسأل السائق الذي كان يسير بسرعة فائقة لم يتحكم فيها على السيارة حين أراد التوقف ما بين حركة السيارات التي تليها إثر رؤيته لإشارة الضوء الأحمر فأدى ذلك بسيارة أخرى إلى الاصطدام بسيارته[364].

أما إذا كانت السيارة المتوقفة مؤقتا أثناء السير، وبانتظام على الجانب المخصص في الطريق السريع لحالات الطوارئ، فإن في هذه الوضعية لا يكون حارسها مسؤولا عن الأضرار التي تحدثها بسبب ذلك التوقف الطارئ، والمضرور في هذه الحالة لا يستطيع أن يدلل على أن السيارة كانت متوقفة توقفا غير عادي، وعلى كل فالأمثلة عن صور الوضع العادي وغير العادي لتوقف السيارة كثيرة وعلى القاضي في مثل هذه الحالات وجوب التحري، من إذا كانت السيارة متوقفة أثناء السير في وضعها العادي أم غير العادي، غير أنه في تطور لاحق نجد أن محكمة النقض الفرنسية قد وحدت بين المعيارين السابقين أي معيار اضطراب حركة المرور في توقف السيارة توقفا ثابتا، ومعيار الوضع العادي في توقف السيارة توقفا مؤقتا أثناء السير.و بذلك أصبح المعيار واحدا في الحالتين سواء كان توقف السيارة توقفا ثابتا أم مؤقتا هذا المعيار هو معيار اضطراب حركة المرور[365].

ومن كل ما سبق فيما يتعلق بالسيارة المتوقفة سواء كان توقفها توقفا ثابتا، أم توقفا مؤقتا أثناء السير، نلاحظ أن القضاء لم يراع الحماية فيما يخص المضرور من ذلك، خاصة وأنه يقع عليه عبء إثبات تدخل السيارة في الحادث من خلال إثبات معيار التدخل سواء كان المعيار في ذلك اضطراب حركة المرور، أو كان معيار الوضع غير العادي في توقف السيارة، وهذا أمر من الصعوبة بمكان على المضرور أن يثبته وهذا ما يعرض المضرور أو ذوي حقوقه من بعده إلى أن يضيع حقهم في التعويض، وهذا ما يتعارض مع الأحكام الواردة في الأمر رقم 15/74 أو يماثله من القوانين الخاصة بحوادث السيارات [366]، ولاسيما المادة 8 الواردة في الأمر المذكور، حيث أن التعويض على حوادث السيارات مضمونا بمقتضى الالتزام الوارد في القانون سواء كان للسيارة دورا إيجابيا أم سلبيا في إحداث

---

[364] - civ.2.27 avril 1988, bull.civ.11 n°101

[365] - civ. 2,7 Juin 1990, Resp. civ. Et ass.1990,n 290

وكان ذلك بصدد قضية تتعلق بمركبة جمع القمامة كانت متوقفة على جانب الطريق، ليلا، مضيئة أنوارها القوية وفي مكان واضح لأداء عملها، فقضت المحكمة بعدم تدخلها في الحادث لأن توقفها ذلك لم يؤد إلى اضطراب حركة المرور"، د/ محمد منصور، المرجع السابق، ص 56 .

[366] ـ قانون السير والمركبات السوري رقم 31-2004

- قانون 5 جويلية 1985

الضرر بمقتضى نظرية اجتماعية المخاطر وهذا ما نجد له تطبيقات في كثير من الأحكام القضائية المتعلقة بالقضاء الجزائري.

المطلب الثاني

عدم إحتكاك السيارة المتوقفة بالمضرور

ويتمثل ذلك في تدخل السيارة المتوقفة دون أن يحدث احتكاك بينها وبين المضرور، أي يكون دور السيارة هنا دورا سلبيا فما مدى مسؤولية حارسها في هذا المجال؟.

يرى الفقه بأن الأمر في ذلك يتسم بصعوبة إيجاد معيار فاصل يقضي بحماية المضرور في نطاق تطبيق القانون الخاص بحوادث السيارات،إلا بالاعتماد على بعض العناصر التي لها دخل في وقوع الحادث،ومن ذلك يتحتم الرجوع إلى معيار اضطراب حركة المرور، والتي تصلح كمعيار عام للحكم على تدخل السيارة في الحادث في الحالات التي يكون فيها انفصال السيارة المتحركة عن المضرور، وكذلك في انفصال السيارة الساكنة عن المضرور، وفي احتكاك السيارة الساكنة بالمضرور دون تطبيق هذا المعيار في حالة ما إذا كانت السيارة متحركة قد احتكت بالمضرور[367]. وعلى ضوء هذا المعيار فإنه إذا كان وقوف السيارة قد أدى إلى الاضطراب في حركة المرور، وبسبب هذا الاضطراب قد وقع من السيارة المتوقفة ضررا بأحد المارة، أو ركاب بإحدى السيارات، فإن السيارة المتوقفة تعتبر هي المتدخلة في الحادث الضار طبقا للحالات الثلاثة المذكورة[368] والتي طبقت بصددها محكمة النقض الفرنسية معيار اضطراب حركة المرور، غير أنها لم تقتصر عليه منفردا بل هو أحد أوجه تدخل السيارة في الحادث والتي هي كثيرة.

---

[367] ـ د/ محمد حسين منصور- المرجع السابق- ص 67

[368] - civ. 2,11 Avril 1986.J.C.P. 1986. 20672 obs. j .f. Barbieri

وكان ذلك بصدد حادثة دراجة بخارية حاول قائدها تجاوز سيارة متوقفة بالممر الأيسر من الطريق من جهة اليمين فصعد على اليمين واصطدم بشجرة وأصيب بجروح، رفضت المحكمة طلب التعويض المقدم من قائد السيارة المتوقفة نظرا لأن الحادث لم يقع بفعل تلك السيارة .

لم تقر محكمة النقض الفرنسية بهذا الحكم وبالتالي نقضته لتجاهله حكم القانون الجديد القاضي بوجوب بيان ما إذا كانت السيارة متدخلة في الحادث أم لا.

وعلى النقيض من ذلك قضت المحكمة بتدخل السيارة في الحادث، حيث كانت تقف في مكان مخالف، وفي محاولة من قائد دراجة بخارية تفاديها اصطدم بسيارة أخرى كانت تمر بجانبه في طريقها الصحيح.

T. G. I. Rodez 21Fev. 1986. gaz. Pal. 1986 2,659 note f. chabas.

كما قضت المحكمة في حكم آخر لها يتمثل في سقوط أحد المارة إثر اضطرابه المفاجئ بسبب تشغيل سيارة متوقفة بجانبه، حيث قضت المحكمة بتدخل السيارة في الحادث.

Paris 18 Mars 1986. Gaz. Pal. 1986. 1.275.

كل دلك أشار إليها د/ محمد حسين منصور- المرجع السابق- ص 66.

ويرى بعض الرأي في الفقه بأن مجرد وجود المركبة في مكان الحادث، يعد ذلك دليلا على تدخلها في الحادث، غير أن الحارس المدعي عليه بإمكانه نفي ذلك بحيث أنه ليس لسيارته دورا في إحداث الضرر. وهذا الرأي يصب في مصلحة المضرور خاصة إذا كانت الوقائع مجهولة أو محل خلاف بين الحارس للسيارة والمضرور حيث أن الشك في مثل هذه الأحوال يفسر لمصلحة المضرور، وهذا ما يسهل له أيضا عملية تلقيه التعويض من لدن شركات التأمين كمؤمن لديها انطلاقا من فكرة التضامن الاجتماعي.إلا أن هذا الرأي الفقهي الأخير قد جاء مخالفا لما استقرت عليه محكمة النقض الفرنسية من إلزامها للمدعي في هذه الحالة من إثباته لتدخل السيارة في الحادث، وكذا من وجوب قيام علاقة ضرورية بين السيارة والضرر.

أما إذا كان الفصل بين تواجد السيارة ووقوع الضرر، كأن كان التواجد مجرد صدفة حينئذ لا نكون بصدد تدخل السيارة في الحادث، وبالتالي فلا يستفيد المضرور من قاعدة أن الشك يفسر لمصلحته، إنما عليه أن يثبت تدخل السيارة في الحادث بالإضافة إلى ربط الضرر بالسيارة، وخاصة في حالة عدم وجود تلامس بين السيارة والمضرور، وهذا ما أقرته محكمة النقض الفرنسية في بعض أحكامها، حيث رفضت هذه الأخيرة اعتبار الحافلة متدخلة في الحادث بحيث لم يكن لها أي دور في وقوعه[369]. غير أن لقاضي الموضوع في هذه الحالة التحري من خلال الظروف المصاحبة للحادث وتبيان مدى تدخل السيارة في إحداث الضرر من عدمه، سواء كانت السيارة المتدخلة متوقفة في مكان ثابت، أم كانت متوقفة مؤقتا خلال السير، وللمضرور في هذه الأحوال وخاصة في الحالة الأخيرة أن يثبت تدخل السيارة في الحادث الضار الذي أصابه، وللمدعي عليه أن ينفي ذلك وللقاضي أن يفسر الشك إلى مصلحة المضرور، لأنه هو في الأخير من تبحث العدالة عن إنصافه وحمايته. لكن كيف يمكننا حماية المضرور من حادث فتح باب السيارة ؟ هذا ما أتناوله في المطلب الموالي.

المطلب الثالث

[369] ـ محاولة سيدة الركوب في الحافلة وقبل الركوب اصطدمت بلافتة مثبتة على الرصيف فأصيبت بأضرار، قضت المحكمة بعدم تدخل الحافلة في الحادث.

- civ. 2, 10 Avril. 1991 D 1991. S.R.P. 166.
- civ. 2 ,10 Mai. 1991 D 1991, I.R.P. 159

المضرور نتيجة فتح باب السيارة

يمكن أن يؤدي فتح باب السيارة إلى إصابة سائقها أو أحد ركابها، كما يمكن أن يكون المضرور من ذلك هو من الغير، فهل تعتبر السيارة في هذه الحالات قد تدخلت في الحادث، وبالتالي مطالبة المضرور من تدخلها، شركة التأمين أو حارسها بتعويض الأضرار الناجمة عن ذلك ؟ وهذا ما أتعرض له تبعا.

أولا- السائق المضرور أو أحد الركاب

1- فإذا كان المضرور من ذلك هو أحد الركاب، فإن الأمر لا يختلف فيما بينه وبين الغير المضرور، ونكون بذلك بصدد حادث مرور قد تدخلت فيه السيارة وأحدثت الضرر، ومن ثم يكون حارسها أو مؤمنها مسؤولان عن ذلك بمجرد تدخل السيارة في الحادث، سواء أثناء وجود الركاب بها، أو خلال صعودهم فيها أو هبوطهم منها، ومن ذلك يضمن مؤمنها تعويض المضرور وفقا للمادة 8 من الأمر المذكور.

2- أما إذا كان المتضرر من فتح باب السيارة هو السائق للسيارة ذاته ومن ذلك نتصور حالتين :

ـ **الحالة الأولى** : إذا كان الحادث الضار من فتح باب السيارة قد وقع للسائق لها وحده أثناء هبوطه، أو خلال صعوده من باب السيارة، فإن السائق في هذه الحالة يتحمل عبء الضرر الذي أصابه، حيث لا يشمل هذا النوع من الأضرار التأمين الإلزامي، إنما للسائق أن يؤمن من ذلك بواسطة التأمين الاختياري، ومن ثم فلا يجوز له التمسك بتدخل سيارته في الحادث الذي يقع بدعوى الاستفادة من التأمين الإلزامي[370].

ـ **الحالة الثانية:** وهي التي يصاب فيها السائق نتيجة ارتطام الباب بسيارة أخرى، فإن السائق هنا يعد من الغير الذي أصابه ضرر، وبالتالي يحق له المطالبة بالتعويض من مؤمن السيارة الأخرى، وفقا للمادة 2/8 من الأمر المذكور حيث يشمله التأمين الإلزامي، وبالتالي ضمان التعويض له في مثل هذه الحالة، لكن إذا ثبت خطأ السائق في مثل ذلك فإن ذلك لمن شأنه، إما أن ينقص له من مبلغ التعويض المقرر أو المحدد له أو حرمانه من مبلغ التعويض كلية إذا كان هو السبب في حدوثه[371]. و هو ما نصت عنه المادة 13 من الأمر

[370] - civ. 2,19 Nov. 1986 Gaz. P b, 13 Mars 1987, p. 3 note F. Chabas

[371] - المواد 13-14 من الأمر رقم 15/74

رقم 15/74 حيث جاء فيهـــا« **إذا حمل سائق لمركبة جزء من المسؤولية عن جميع الأخطاء ما عدا الأخطاء المشار إليها في المادة التالية فإن التعويض الممنوح له يخفض بنسبة الحصة المعادلة للمسئولية التي وضعت على عاتقه إلا في حالة العجز الدائم المعادل ل 50 % فأكثر ولا يسري هذا التخفيض على ذوي حقوقه في حالة الوفاة»**[372].

ثانيا- الغير المضرور من حادث فتح باب السيارة

والغير هنا عامة قد يكون أحد المارة أو راكب دراجة أو سيارة ، ونذكر في هذا الشأن الحالات التالية.

ـ **الحالة الأولى :** ويكون السائق فيها هو من فتح الباب، فإن حدث ذلك فإننا نكون أمام تدخل السيارة في الحادث الضار، غير أن ذلك يتصور من أحد فرضين وهما:

1- فرض احتكاك السيارة المتحركة بالمضرور كما سبق إلى ذلك الكلام، وما فتح باب السيارة إلا جزء منها، ومن ثم فإن المسؤولية تقع على حارسها وعليه الالتزام بضمان التعويض للمضرور، وفقا للمادة 8 من الأمر المذكور.

2- فرض احتكاك السيارة الساكنة بالمضرور، فحين يكون بابها مفتوحا ويحتك به المضرور، فإن للمضرور الحق في مطالبة حارس السيارة بالتعويض لقيام مسؤوليته إثر تدخل السيارة في الحادث جراء وضعها غير العادي في ترك بابها مفتوحا وهذا ما سبق أيضا أن تطرقنا إليه .

ـ **الحالة الثانية :** وهي التي يفتح فيها أحد الركاب باب السيارة، ويلحق بالغير ضررا جراء ذلك[373]، حيث أن السيارة كتلة واحدة لا يمكن تجزئتها ومن ثم لا يمكن تجزئة الحراسة عليها، وعليه وطبقا للمادة الأولى فقرة أولى من الأمر المذكور فإن التأمين عليها يكون إلزاميا، وهذا ليغطي الأضرار التي تسببها هذه[374] السيارة للغير ففي هذه الحالة بالضبط فإن التأمين الإلزامي يغطي الضرر الناجم عند فتح باب السيارة، ويعتبر ذلك حادث مرور تدخلت فيه السيارة واحتكت بالمضرور، وبذلك تقوم مسؤولية القائد لها أو حارسها ومؤمنها

---

[372] ـ المقابلة للمادة: 4 من قانون 5 جويلية 1985

[373] ـ ذهب بعض الفقه إلى القول بمسؤولية الراكب إذا فتح باب السيارة وهذا قبل صدور قانون 5 جويلية 1985 المقابل للأمر رقم 15/74 حيث أن الراكب لا هو بقائد للسيارة و لا بحارسها ومن ثم فإن التأمين الإجباري لا يغطيه إلا بنص إضافي في الوثيقة، د/ محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص 73.

[374] - civ. 2 Mai 1968, GAZ. PAJ, 1968 z p. 102.

قبل المضرور. ومن ذلك فإن للمؤمن الحق في الرجوع على الراكب بما يعادل مسؤوليته عن وقوع الضرر، إذا ثبتت مسؤوليته مع الحارس في حادث فتح باب السيارة الضار بالغير. وللتذكير فإن التأمين الإلزامي على السيارة يغطي كل المتضررين من حوادث فتح الأبواب 1/8 م. باستثناء السائق المصاب نتيجة فتحه لباب السيارة دونما تدخل من مركبة أخرى مؤمن عليها م 13 من الأمر المذكور.

و يجدر أن نلاحظ في الأخير بأن تطور المسؤولية المدنية في حوادث السيارات قد وصلت بالمضرور وحمايته في الوقت الحالي إلى المصاف الذي يريده من الحماية نسبيا، أما الحماية المطلقة فلا يمكن تحقيقها إذ السيارة آلة خطرة بما تحمله هذه الكلمة من معنى حيث يحتمل منها أن تحدث أضرارا في أي وقت إذا لم يصاحب ذلك الحرص والانتباه. غير أن تكاتف جهود كل من الفقه والقضاء وكذا التشريع وانطلاقا من فكرة التضامن الاجتماعي القائمة عليها هذه المسؤولية، وذلك بالالتزام بضمان تعويض المضرور في كل الحالات، وهذا ما ذهب إليه الأمر رقم 15/74، حتى ولو كان تدخل السيارة في الحادث الضار سلبيا، وحتى ولو كان الحارس للسيارة ظل مجهولا، وبذلك توسع المشرع الجزائري في حماية المضرور وضمن له مبلغ التعويض وجعله محددا قانونيا وملزما وتلقائيا وفق ملحق معد لذلك في الأمر رقم 15/74 والمعدل بالقانون رقم 31/88، وهذا ما طبقه القضاء في كثير من الحالات غير أن أساس هذه المسؤولية وكذا التعويض الحاصل أي المحدد للمضرور منها يبقى غير كافين كما سبق في ذلك وأن تعرضت إليها في الأساس من ضرورة قيامها على أساس مزدوج واحد، يستمد من فكرة الضمان كأساس احتياطي ومن فكرة الخطأ كأساس أصلي، بالإضافة إلى الرفع من مبلغ تعويض المضرور أو ذويه من بعده.

ويكاد الأمر رقم 15/74- أن يتفق مع جانب كبير من الفقه الإسلامي فيما يخص حوادث السيارات لو أن هذا الأخير قد أقر بالمسؤولية في تدخل السيارة المتوقفة أو الساكنة سواء كان المتصلة اتصالا مباشرا بالمضرور أو المنفصلة عنه، كما لو أن الأمر المذكور، كان قد أقام المسؤولية عن حوادث السيارات على أساس مزدوج واحد يتضمن الخطأ كأساس أصلي والضمان كأساس احتياطي على ضوء ما سبق الكلام عنه. وعليه فما مدى المسؤولية عن تدخل السيارة في الحادث وفق الفقه الإسلامي ؟

المبحث الثالث

مدى المسؤولية عن تدخل السيارة في الفقه الإسلامي

يرى الفقه الإسلامي بأن المسؤولية عن حوادث السيارات تقوم بمجرد تدخل السيارة في الحادث تدخلا إيجابيا مباشرا، ويترتب على ذلك التدخل الضرر، ومن ذلك يمكن استخلاص شروط تحقق هذه المسؤولية عن حوادث السيارات في الشروط الآتية وهي :

1- تدخل السيارة في الحادث.

2- أن يكون تدخل السيارة في الحادث إيجابيا.

3- أن يكون تدخل السيارة الإيجابي في الحادث مباشرا، فإذا توافرت هذه الشروط كان وقوع الضرر من السيارة مباشرة، وهذا ما يترتب عنه تطبيق القواعد الخاصة بضمان التعويض، وبالتالي مساءلة قائد السيارة أو حارسها باعتباره مباشرا للضرر، وهذا دون

الاعتداد بفكرة الخطأ أو إثباته في جانبه من قبل المضرور[375]، ولمزيد من توضيح ذلك يجدر إلى أن أتعرض إلى تلك الشروط في المطالب التالية:

المطلب الأول

تدخل السيارة في الحادث تدخلا إيجابيا

لكي تترتب المسؤولية المدنية في فقه الشريعة الإسلامية ، ينبغي أن تتدخل السيارة في الحادث الضار ، و أن يكون ثانيا هذا التدخل تدخلا إيجابيا .

أولا ــ تدخل السيارة في الحادث

ما لم تتدخل السيارة في الحادث والضرر فلا نكون بصدد البحث عن المسؤولية، وبالتالي فلا التزام بضمان التعويض بالنسبة لقائدها أو الحارس المسؤول عنها، وقد عرف الفقه الإسلامي ما عرفه الفقه المعاصر من أن تدخل السيارة قد يكون تدخلا وهي في حالة سيرها في الحادث وبالتالي احتكاكها وجسم المضرور احتكاكا ماديا ومباشرا سواء كان بواسطة السيارة الواحدة، أو كان الحادث الضار ناتجا عن أكثر من تصادم سيارة واحدة متحركة وهذا ما يسمى بالفقه الإسلامي بمباشر الضرر وكذا المتسبب في الضرر. إذ ليس بالضرورة أن يكون الضرر قد حدث مباشرة من السيارة نفسها عن طريق احتكاكها واتصالها ماديا بالمضرور، بل قد يكون الضرر ناجما عن تطاير جزء من السيارة أو إطار منها.

لكن و طبقا للفقه المعاصر وكذلك التشريعات الخاصة بالقواعد التي تحكم المسؤولية المدنية في حوادث السيارات ومنها التشريع الجزائري في الأمر المذكور نجده يعتبر ذلك حادثا من حوادث المرور، نجم عن تدخل السيارة في الحادث تدخلا ماديا ومباشرا عن طريق احتكاك ذلك الجزء المتطاير، والذي هو كالسيارة كلها ومن ثم فلا يمكن تجزئة حراسة السيارة، بل الحراسة عليها كل متكامل كما سبق أن عرفنا في المسؤولية عن فتح باب السيارة حتى وإن كان تدخل السيارة في الحادث الضار تدخلا سلبيا.

ثانيا ــ التدخل الإيجابي للسيارة

[375] ـ و هذا ما ورد في مضمون الأمر رقم 15/74 المعدل بقانون رقم 31/88 ولاسيما المادة 8 منه

غير أن الفقه الإسلامي يشترط في التدخل أن يكون تدخلا إيجابيا على خلاف ما ورد في مضمون الأمر المذكور، من أن المسؤولية تقام حتى وإن كان للسيارة دخلا سلبيا في إحداث الضرر، بينما لا يتحقق الالتزام بضمان التعويض في تدخل السيارة إلا إذا كان تدخلها إيجابيا وفعالا ومنتجا للحادث أي بتوافر علاقة السببية بين السيارة والضرر، وتوافر علاقة السببية بين السيارة والضرر هي مسألة واقع يترك تقديرها لقاضي الموضوع[376]، وفي ذلك فقد يتساهل القضاء بافتراضية تدخل السيارة الإيجابي ما لم يثبت قائد السيارة عكس ذلك ، أي هو افتراض قابل لإثبات العكس، فإذا ثبت قائد السيارة أو حارسها بأن تدخلها في الحادث لم يكن إيجابيا بل تدخلا سلبيا وبالتالي فلا يعد مسؤولا عن الضرر[377].

غير أن تدخل السيارة في الحادث يتحقق سواء كانت السيارة متحركة أم ثابتة أو ساكنة على ما أوردناه في السابق و كذلك ما يراه فقهاء الحنابلة الذين لا يشترطون أن يكون الفعل الذي تحققت معه مباشرة السيارة واحتكاكها بالمضرور إيجابيا، بل يمكن أن يتحقق ذلك حتى ولو كان تدخلها في إحداث الضرر سلبيا.

المطلب الثاني

التدخل المباشر للسيارة في إحداث الضرر

أي احتكاك السيارة بالمضرور واتصالها به اتصالا ماديا. كما سبق وأن تطرقنا إليه وفق الأمر رقم 15/74- بحيث لا يفصل بين السيارة والضرر الذي أنتجه حادث تدخل هذه السيارة فعل آخر، لو وجد هذا الفعل الآخر لكان دور هذه السيارة يقف عند دور حد المتسبب فقط. أي عدم احتكاك السيارة المتحركة بجسم المضرور، ويكون بالتالي دور السيارة المتحركة هي الأخرى الفاعلة المباشرة للضرر ، حيث بتدخلها قد احتكت ولامست جسم المضرور ملامسة مادية مباشرة، ولذلك يعتبر التدخل المباشر للسيارة في الفقه الإسلامي هو الفصل الذي يبين لنا بين المباشرة والتسبب، إذ لو تدخلت السيارة في الحادث وترتب على تدخلها حدوث الضرر، ولكن كان هناك فاصل بينه وبين تدخل السيارة، لما كنا بصدد المباشرة بالنسبة للسيارة، وبالتالي يقتصر دور هذه الأخيرة فقط على دور التسبب في

---

[376] ـ د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل- الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات المرجع السابق - صفحة 41
ـ و كذلك د. إبراهيم الدسوقي- المقصود بمباشر الضرر في حوادث السيارات مقال- مجلة الحقوق- العدد الثالث السنة الثانية ص. 27

[377] ـ يذهب فقهاء الحنفية في القول بأن الضمان يتحقق حين تتدخل السيارة في إحداث الضرر تدخلا إيجابيا وفعالا، أشار إلى ذلك في الهامش د/ إبراهيم الدسوقي في كل من المرجعين السابقين على التوالي الملتزم بتعويض الضر الناجم عن حوادث السيارات ص. 42-43 وكذلك المقصود بمباشرة الضرر في حوادث السيارات صفحة 27

الحادث الضار وكان قائدها متسببا في الضرر و ليس مباشرا له، غير أن هذا القائد أو هذا الحارس لهذه السيارة يكون مسؤولا وفقا لنظرية ثبوت الخطأ في جانبه في الفقه الإسلامي[378]، كما يكون مسؤولا وفقا لنظرية الضمان وفقا للأمر رقم 15/74 ولاسيما المادة 8 منه. وغالبا ما يثار في الحقيقة هذا الأمر كما سبق وأن تعرضنا له وفق التشريع الحديث الخاص بحوادث السيارات، و ذلك بالنسبة لحوادث التصادم بين أكثر من سيارة واحدة، حيث تشتركن في وقوع الحادث الذي يترتب عنه ضررا، وفي هذا المجال يتحتم تحديد دور كل من السيارات المتصادمة لمعرفة من باشر منها الحادث ومن اقتصر دورها على مجرد التسبب.

ولقد سبق أن عرفنا في هذا الشأن من أن التدخل يثبت في حق كل سيارة قد اشتركت في الحادث الضار ماديا، وبالتالي فإن كل قائد لأي سيارة من تلك السيارات المشتركة والمتصادمة والتي نتج عن تصادمها أضرارا للغير، يكون مسؤولا عن الضرر الذي أحدثه بصفته حارسا على سيارته، ويجوز للمضرور من أجل استفاء حقه في التعويض أو ذوي حقوقه من بعده، أن يطالب أي حارس لأي واحدة من هذه السيارات، حتى ولو كانت السيارة العائد فيها المضرور على حارسها للمطالبة بالتعويض لم تكن هي السيارة التي أوقعت الضرر ويعتبر حادث المرور في هذه الحالة حادث مرور واحد لا يقبل التجزئة، وبهذا المعنى نص الأمر رقم 15/74 لاسيما المادة 11 منه، حيث يستمد هذا الأمر الالتزام بضمان تعويض المضرور من أساس اجتماعية المخاطر أي الضمان.

و أعتقد أن ذلك ما أقره الفقه الإسلامي عندما قسم الالتزام بضمان التعويض إلى فكرتين تقوم عليها المسؤولية على حوادث السيارات هي فكرة الضمان إذا كان تدخل السيارة في الحادث تدخلا إيجابيا وفعالا ومباشرا، وتقوم على الخطأ المفترض من جهة أخرى إذا كان الحادث المرتكب للفعل الضار ناجما عن دور التسبب فقط وبالتالي فإن الحارس المتسبب يكون مسؤولا ويضمن بذلك التعويض للمضرور.

و لكن ماذا يكون عليه الشأن في حالة ما إذا كانت مباشرة السيارة للضرر ماديا يرجع في ذلك إلى سبب أجنبي عن السيارة وقائدها ؟ ذلك ما يسمى في الفقه الإسلامي بالمباشرة

[378] - راجع أساس قيام المسؤولية وفق النظرية الموضوعية في المطلب الثاني من المبحث الثاني في الفصل الثاني من الباب الأول من البحث.

الملجئة، أو ما يسمى في الفقه المعاصر باحتكاك السيارة المتحركة ماديا بالمضرور بسبب تصادمها مع سيارة أخرى كانت هي السبب في تدخل السيارة تدخلا ماديا و هذا ما أتعرض له في المطلب التالي.

المطلب الثالث

المباشرة الملجئة عن حوادث السيارات

إن القاعدة في الفقه الإسلامي تقتضي عند اجتماع مباشر الضرر، والمتسبب فيه أن يتعلق الضمان بالمباشر للضرر كقاعدة عامة دون المتسبب فيه، ولتقريب ذلك نورد المثال التالي، لو أن شخصا دفع شخصا آخر نحو سيارة أثناء سيرها، فسقط تحت عجلاتها فدهسته، فإن السيارة في هذه الحالة هي التي باشرت الضرر من الوجهة المادية فطبقا لهذه النظرية أن المسؤولية تقع على قائد السيارة باعتباره مباشرا دون مساءلة الشخص الدافع والمتسبب في مباشرة السيارة للضرر من الوجهة المادية، إلا أن الفقه الإسلامي قد قيد من هذه القاعدة في مثل هذه الحالة بقيود عدة منها :

إن المتسبب في تدخل السيارة وإحداثها للضرر المادي، لا يكون مسؤولا مشتركا مع حارس السيارة أو قائدها المباشر، إلا إذا كان المسبب هو السبب الوحيد في تدخل السيارة واحتكاكها بالمضرور، لكن يكون كلاهما ملتزمان بالتعويض إزاء المضرور إذا كان الضرر جاء نتيجة اشتراكهما في إحداثه[379].

أما إذا كان الفعل المباشر مبنيا على السبب وناشئا عنه(أي تدخل السيارة في الحادث واحتكاكها بجسم المضرور ناجما عن المتسبب فيه سواء كان شخصا أو كانت سيارة أخرى، فإن المتسبب في الحادث الضار هو الذي يكون مسؤولا ولا مسؤولية على قائد السيارة المتحركة المحتكة بالمضرور، أما إذا اشترك كل من المتسبب والمباشر كانا مسؤولين إزاء المضرور ويلزمهما تعويضه[380].

ولتحميل حارس السيارة تعويض المضرور نتيجة مباشرة السيارة للضرر واحتكاكها به، فإنه وفقا للفقه الإسلامي يجب أن يكون مباشرة السيارة للضرر مباشرة ذاتية، أي من

---

[379] - علي الخفيف – المرجع السابق- الضمان في الفقه الإسلامي ص. 83
- د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل ،- المرجع السابق المقصود بمباشر الضرر في حوادث السيارات ص 36
- د/إبراهيم الدسوقي أبو الليل ، المرجع السابق ، الملتزم بتعويض الضرر عن حوادث السيارات - ص. 52

[380] - علي الخفيف- المرجع السابق- ص . 85

فعل واحتكاك السيارة وتدخلها في الحادث الضار تدخلا ماديا ومباشرا ومستقلا عن غيره من الأسباب. و يتحقق ذلك فيما إذا كانت السيارة هي السبب الوحيد في الحادث، أما إذا وجد إلى جانبها أسباب أخرى فيجب التحري وتبيان ما إذا كان تدخل السيارة ومباشرتها للضرر قد تم تلقائيا و ذاتيا ومستقلا عن هذه الأسباب أم جاء نتيجة فعل آخر ألجأ السيارة إلى مباشرة الحادث. وفي هذا الصدد لا نكون بصدد مسؤولية القائد للسيارة المحدثة للضرر وعليه يكون المتسبب هو المسؤول عن ذلك إلا إذا اشتركا معا في وقوع الحادث، حينئذ يكون للمضرور أو ذوي حقوقه من بعده جواز مطالبة أي منهما في التعويض، ويكون لمن دفع التعويض إلى المضرور حق الرجوع بما دفعه من تعويض على المشترك معه في إحداث الضرر، وهذا ما تعرضت له سابقا وكذا ما يعرفه الفقه الحديث في شأن حق رجوع المؤمن بما يدفعه من تعويض على المسؤول عن الضرر في بعض الحالات الناجمة عن حوادث السيارات والمنصوص عليها على سبيل الاستثناء في التنظيم القانوني للتأمين الإلزامي عن حوادث السيارات. و السؤال الذي يطرح عن مدى وجوب التنظيم القانوني للتأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات ؟ ذلك ما أتناوله في الفصل الموالي :

الفصل الثالث

التنظيم القانوني للتأمين الإلزامي من المسؤولية عن حوادث السيارات

لكي يتقاضى المضرور أو ذوي حقوقه التعويض، جراء تدخل هذه السيارة ينبغي أن يكون مؤمنا عليها قبل انطلاقها في السير وفقا للفقرة الأولى من المادة الأولى من الأمر رقم 15/74.

وقبل التطرق إلى الأضرار التي يغطيها التأمين الإلزامي، يجدر في البداية أن أتعرض إلى التأمين الإلزامي على حوادث السيارات ومجالاته، وكذا إلى التزام المؤمن بتعويض الضحايا أو ذوي حقوقهم وذلك في المبحثين المواليين :

المبحث الأول

التأمين الإلزامي عن حوادث السيارات

تدخل المشرع الجزائري كغيره من التشريعات الحديثة وجعل التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات والمركبات إلزاميا، حيث تنص الفقرة الأولى من المادة الأولى من الأمر 15/74 على أن « **كل مالك مركبة ملزم بالاكتتاب في عقد تأمين يغطي الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير وذلك قبل إطلاقها في السير**»[381]. وإلزامية التأمين في هذه المادة تحقق نوع من الحماية للمضرور من حوادث السيارات، وبذلك يلتزم المؤمن بضمان تعويض المضرور منها، ولأن المؤمن يكون أكثر ملاءة من المسؤول عن الضرر، وعليه فلا يخشى من عدم إستفائه لحقه في التعويض أو ذوي حقوقه، بسبب إعسار المسؤول عن الحادث، ونظرا لأهمية التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات، فقد تعرض له المشرع الجزائري في تنظيم قانوني خاص نص عليه في كل من الأمر المذكور المعدل والمتمم بقانون رقم 31/88 [382] وكذلك في قانون التأمين رقم 07/95[383] ، وعليه فما التأمين على

---

[381] ـ الأمر رقم 15/74 ، المتعلق بإلزامية التأمين وبنظام التعويض عن حوادث المرور الصادر 1974/01/30 الجريدة الرسمية عدد 15 لسنة 1974
ـ القانون السير والمركبات السوري رقم 31-2004 ولاسيما المادة 186 منه، حيث تنص الفقرة الأولى على أن« يلزم مالك المركبة الآلية بإبرام عقد تأمين يغطي المسؤولية المدنية التي تترتب عليه أو على أي حائز لها أو على سائقها بموجب القوانين النافذة عن الأضرار الجسدية والمادية التي بسببها استعمال هذه المركبة وذلك لدى جهات التأمين المرخص لها بالعمل في أراضي الجمهورية العربية السورية.
ـ القانون الفرنسي الصادر في 5 جويلية 1985 .

[382] ـ القانون رقم 31/88 المؤرخ في 5 ذو الحجة عام 1408 الموافق لـ 19 جويلية 1988 – الجريدة الرسمية عدد 29 لسنة 1988.

[383] ـ أمر رقم 07/95 المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق لـ 25 يناير 1995 يتعلق بالتأمينات –الجريدة الرسمية عدد 13 سنة 1995، و المعدل و المتمم بموجب قانون رقم 04 – 06 المؤرخ في 20 فبراير 2006، غير أن المواد المذكورة في هذا البحث لم يشملها التعديل، الجريدة الرسمية، عدد 15 ، السنة 2006.

حوادث السيارات وما طبيعته ومزاياه، هذا ما أتناوله في المطالب التالية قبل أن أتعرض إلى السيارة أو المركبة موضوع التأمين الإلزامي.

المطلب الأول

طبيعة التأمين الإلزامي

يذكر المشرع الجزائري في الأمر رقم 07/95 والمتعلق بالتأمين ولاسيما في مادته الأولى بأن هذا الأمر يعد قانونا خاصا وذلك في مفهوم المادة 620 من القانون المدني[384]، بالإضافة إلى أن المادة 612 من القانون المدني الجزائري قد أوردت تعريف للتأمين نصت فيه على أن« **التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه بأن يؤدي إلى المؤمن له أو الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أداء مالي في حالة تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابل أقساط أو أي دفوع مالية أخرى يؤديها المؤمن للمؤمن**»[385]. كما أن الفقرة الأولى من المادة الأولى المشار إليها آنفا قد ألزمت كل مالك مركبة بالاكتتاب في عقد التأمين والغاية من ذلك هي تغطية الأضرار الناجمة عن هذه المركبات وذلك قبل إطلاق هذه الأخيرة في السير.

ويتضح من ذلك أن نظام التأمين عن حوادث السيارات هو نظام لا خيار فيه للمؤمن له على سيارته عن الأضرار التي قد تنجم عنها، ومن ثم فهو مجبر على إبرام عقد التأمين مع المؤمن، ومن ثم فإن هذه القواعد القانونية هي قواعد آمرة متعلقة بالنظام العام [386]، ولا يمكن التنصل منها مهما كانت الأسباب في جميع الأحوال، ولا الاتفاق على ما يخالف ذلك، كما لا يمكن الإعفاء منها مهما كانت ملاءة ويسار صاحب السيارة، كما لا يغنى عنها أي ضمانات أخرى[387]، غير أن سيارات الدولة مستثناة من ذلك وفق المادة الثانية من الأمر رقم

ـ أنظر: فيما يخص المسؤولية المدنية المتعلقة بالسيارات المادتين 190-191 من الأمر رقم 07/95.
ـ أنظر كذلك : هند دفوس، المرجع السابق ص 48 و ما يليها، و كذلك ص 56.

[384] ـ المادة 620 من م. ج «تنظم القوانين الخاصة عقد التأمين بالإضافة إلى الأحكام التي يتضمنها هذا القانون»

[385] ـ أنظر في : التعريفات المذكورة في المراجع التالية:
ـ د/ عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، الجزء الأوّل، التأمينات البحرية، الطبعة الثالثة، مطبعة ردكول، الجزائر، ص 11 - 12 و ما يليها.
ـ أحمد شرف الدين: أحكام التأمين في القانون والقضاء- دراسة مقارنة: مطبعة حسان القاهرة 1987/86 صفحة 16.
ـ أحمد عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، المرجع السابق، فقرة 656 ، ص 983 .

[386] ـ أنظر المادتين 190-191 من قانون التأمين رقم 07/95.

[387] ـ سعد واصف، التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات مع دراسة لنظام صندوق الضمان دراسة مقارنة المطبعة العالمية 1963 القاهرة صفحة 22 .
ـ د/ عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة، المرجع السابق، ص 218 – 221.

15/74. ويعتبر عقد التأمين من العقود ذات الاعتبار العيني[388]، إذ هو يتعلق بالأضرار التي تنتج عن استعمال السيارة، ومن ثم فهو يغطي كل الأضرار التي تترتب على تدخل السيارة في الحادث دونما النظر إلى قائدها وسواء كانت تساق من طرف مالكها أو غيره وسواء كانت برضائه، أو بغير رضائه، كما سبق أن تطرقت لها في مجال حراستها، فإذا ثبتت مسؤولية قائد السيارة المقادة فإن التأمين يغطي هذه المسؤولية ولو كان الذي يقودها غير مالكها، ولو كان بدون رضائه أو بدون إرادته كما في حالة السارق أو الغاصب لها، ولأن التأمين الإلزامي يتعلق بحوادث السيارات، وما ينجر عنها من أضرار، ولأن هذا التنظيم جاء به المشرع لحماية المضرور واستفاء حقه في التعويض، ومن طبيعة هذا التأمين أنه ينتقل ويظل باقيا على السيارة إذا انتقلت ملكيتها إلى شخص آخر، وهذا ما جاء في نص المادة 6 من الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بقانون رقم 31/88 بأنه في حالة وفاة المؤمن له أو بيع المركبة يستمر أثر التأمين بحكم القانون لصالح الوارث أو المشتري إلى حين انقضاء عقد التأمين طبقا للمادتين 24-25 . من الأمر رقم 07/95، ولاسيما المادة 25 منه، حيث أن المشتري يستفيد من عقد تأمين السيارة المشتراة حتى انتهاء مدة العقد بشرط إعلام المؤمن خلال 30 يوما[389]، وكذا الحال إذا انتقلت ملكية السيارة إلى الورثة[390]، وفي هذا الصدد قضت المحكمة العليا في قرار صادر عنها بتاريخ 1989/12/20[391] بأنه "**من المقرر قانونا أن المشتري يستفيد من عقد تأمين السيارة المشتراة حتى انتهاء عقد التأمين بشرط**

---

[388] ـ محمد محمود الكاشف مع د/ سعد السعيد عبد الرزاق- تأمين السيارات- الأصول العلمية والتطبيقات العملية- مع دراسة سوق التأمين في جمهورية مصر العربية والإمارات العربية المتحدة ودولة الكويت- الطبعة الأولى 1989 دار القلم- الإمارات العربية- دبي- صفحة 254.
ـ د/ عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، الجزء الأوّل، التأمينات البرية، الطبعة الثالثة، 2006، مطبعة ردكول، الجزائر، ص 7 و ما يليها.

[389] ـ المادة 25 من الأمر رقم 07/95 تنص:«إذا انتقلت ملكية سيارة ما، يستمر التأمين عليها قانونا لفائدة المشتري حتى انتهاء العقد بشرط أن يعلم المؤمن في مدة أقصاها 30 يوما ويدفع زيادة القسط المستحق في حالة تفاقم الخطر.
ـ وإذا لم يصرح المشتري في أجل (30) يوما ابتداء من تاريخ تملك السيارة يجب عليه دفع قسط إضافي يقدر بـ 5% من القسط الإجمالي على أن يصب ناتج هذا الدفع في الصندوق الخاص بالتعويضات.
ـ غير أنه يحق للمتصرف أن يحتفظ بالاستفادة من عقد تأمينه بغية نقل الضمانات إلى سيارة أخرى شريطة أن يعلم المؤمن بذلك قبل التصرف ويعيد له شهادة تأمين السيارة المعنية»

[390] ـ المادة 1/24 من الأمر رقم 07/95 تنص على« إذا انتقلت ملكية الشيء المؤمن عليه إثر وفاة أو تصرف، يستمر أثر التأمين لفائدة الوارث أو المشتري شريطة أن يستوفي جميع الالتزامات المنصوص عليها في العقد و يتعين على المتصرف أو الوارث أو المشتري أن يصرح للمؤمن بنقل الملكية». أنظر كذلك المادة 6(القانون رقم 88-31)
وقد نصت المادة 192 من قانون السير والمركبات السوري رقم 31 لعام 2004 على أن« تنقل إلى المالك الجديد الحقوق والالتزامات الناشئة عن عقد التأمين ويحل محل التعاقد حكما في علاقته مع جهة التأمين ولا يحق للمالك السابق أو اللاحق أن يطلب إلغاء عقد التأمين عند نقل الملكية ولا تلتزم جهة التأمين بإعادة أي جزء من بدل التأمين إلى المالك السابق».

[391] ـ .المحكمة العليا قرار في الطعن بتاريخ1980/12/20 ملف رقم 63982 المجلة القضائية عدد 02 سنة 1992 صفحة 17.

أن يعلم المؤمن في خلال (60) يوما ــ وهذا قبل تعديل المادة إلى 30 يوما[392] ــ من تاريخ انتقال الملكية، ومن ثم فإن القضاء بما يخالف ذلك يعد مخالفا للقانون".

كما أن للمضرور من حوادث السيارات أو لذوي حقوقه، الحق في المطالبة بالتعويض من المؤمن مباشرة دون مطالبة المؤمن له أولا، إذ قد لا تفي الدعوى غير المباشرة بالحماية الكافية للمضرور، حيث يزاحمه الدائنون الآخرون للمؤمن له في مقدار مبلغ التعويض، وهذه ميزة أسداها المشرع في المادة 17 من الأمر رقم 15/74 وكذلك المادة 17 مكرر، و المادة 17 مكرر 2 من القانون رقم 31/88 المعدل والمتمم للأمر رقم 15/74 ، حيث تتضمن ذلك المفهوم جملة[393]، حيث أن المضرور وفقا للقواعد العامة يعد من الغير بالنسبة لعقد التأمين المبرم بين المؤمن والمؤمن له، ومن ثم فإن المضرور في هذه الحالة لا يملك سوى أن يلتجئ إلى الطرق المعتادة للتنفيذ والتي تكون لأي دائن إزاء مدين مدينه، وهي الحجز ما للمدين لدى الغير، والحصول على حوالة حق من المؤمن له، وهذه طريقة عادية لا تحقق للمضرور الحماية الكافية، ومن ثم أقر المشرع الحق للمضرور في الدعوى ضد المؤمن مباشرة دون أن يحتاج إلى تدخل أو توسط المؤمن له[394].

كما لا يمكن للمؤمن في هذه الحالة أن يدفع بالقول بعدم التنفيذ بحق المضرور في التعويض، أو يفسخ العقد أو يغيره، كما لا يمكن الاعتداد تجاه المضرور بعيوب الإرادة، وبالتالي القول ببطلان العقد أو قابليته للإبطال أو الفسخ، وبذلك استعاض المشرع عن هذه الجزاءات التقليدية بجزاءات أخرى تتماشى مع طبيعة التأمين الإلزامي وحق المضرور المباشر تجاه المؤمن، ومن هذه الجزاءات غير تلك الجزاءات التقليدية المتمثلة في البطلان والإبطال للعقد، تحلل المؤمن تجاه المؤمن له من التزامه بالتعويض، كجزاء على إخلال

---

[392] ـ القانون رقم 01/80 ألغي بالمادة 278 من الأمر رقم 07/95 والمتعلق بالتأمينات، حيث ألغيت جميع الأحكام المخالفة لهذا الأمر ومنها المادتين 23-24 واستبدلتا بالمادتين 24-25 من الأمر رقم 07/95... وحسب المادة 25 من الأمر المذكور آنفا فإن المشتري يستفيد من عقد تأمين السيارة المشتراة حتى انتهاء مدة العقد بشرط إعلام المؤمن خلال(30) يوما بعد أن كانت 60 يوما حسب المادة 24 من قانون التأمين القديم رقم 07/80 .

[393] ـ قرار بتاريخ 1990/03/28- طعن رقم 66183- الاجتهاد القضائي- الجزء الأول صفحة 334- جيلالي بغدادي أشار إليه الأستاذ بلخضر مخلوف- النصوص القانونية مع الاجتهادات القضائية، المرجع السابق، دار الهدى 2004- صفحة 30.

ـ و لمزيد من التوضيح، أنظر في كل ذلك :

د/ عبد الرزاق بن خروف، المرجع السابق، التأمينات الخاصة، ص 161 و ما يليها.

[394] ـ الدكتور إبراهيم الدسوقي أبو الليل . الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات –المرجع السابق- صفحة 221

ـ الدكتور عبد الرزاق أحمد السنهوري – الوسيط- الجزء السابع، صفحة 1672 .

ـ أنظر في التعريف الوارد في المادة 619 من القانون المدني الجزائري وكذلك المادة 12 من قانون التأمين رقم 07/95.

المؤمن له بشروط عقد التأمين، كقيادة السيارة بدون رخصة أو قيادتها في حالة سكر[395]، وهذه العلاقة مقتصرة فقط ما بين المؤمن والمؤمن له دون التأثير على حق المضرور في التعويض من حوادث السيارات، كما لا يتأثر حق المضرور بالدفوع التي يجوز للمؤمن أن يتمسك بها قبل المؤمن له[396].

غير أن الدفوع التي تتعلق بعقد التأمين ذاته فإن للمؤمن أن يتمسك بها ومن هذه الدفوع عدم وجود عقد التأمين بالنسبة للسيارة مرتكبة الحادث، وانقضاء حق المضرور في التعويض بالتقادم، وان المضرور هو المؤمن له أو غيره[397] من المستثنين من الاستفادة من التأمين كما نرى لاحقا[398].

المطلب الثاني

المركبات الخاضعة للتأمين الإلزامي

يشمل التأمين الإلزامي من المسؤولية عن حوادث السيارات مجالين ، المجال الأول و يتعلق بالسيارات أو المركبات الخاضعة له[399] ، و المجال الثاني و يتعلق بالأشخاص الملتزمين به . ففي مجال التأمين الإلزامي من حيث المركبات الخاضعة له ، نجد لها موردا في كل من الأمر رقم 15/74 ولاسيما الفقرة الثانية من المادة الأولى منه[400]، وكذلك المادة الأولى من قانون رقم 31/88 [401] نجد أن هذه الأصناف من المركبات قد شملها التأمين الإلزامي[402] وعادة ما تكون هذه المركبات في سيرها سريعة.

---

[395] ـ أنظر المادة 14 من الأمر رقم 15/74 «إذا كانت المسؤولية الكاملة أو الجزئية عن الحادث متسببة من القيادة في حالة سكر، أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة فلا يحق للسائق المحكوم عليه لهذا السبب المطالبة بأي تعويض ولا تسري هذه الأحكام على ذوي حقوقه في حالة الوفاة ».

[396] ـ أنظر في ذلك:
د/ عبد الرزاق أحمد السنهوري- الوسيط- الجزء السابع- المرجع السابق- صفحة 1693-1696.

[397] ـ الدكتور إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات صفحة 223 .

[398] ـ أنظر في المواد: 3-4-5 من المرسوم رقم 34/80.

[399] ـ د/ عبد الرزاق بن خروف ، المرجع السابق التامينات الخاصة ، ص 221 و ميليها
د/ جديدي معراج المرجع السابق ص 107و 108

[400] ـ نص الفقرة الثانية من المادة الأولى من الأمر رقم 15/74 فيما يخص مفهوم المركبة بأنها« كل مركبة برية ذات محرك و كذلك مقطوراتها أو نصف مقطوراتها وحمولاتها».
و يفهم بمقطورات أو نصف مقطورات ما يلي:
1- المركبات البرية المنشأة بقصد ربطها بمركبة برية ذات محرك، وتكون تلك المركبات مخصصة لنقل الأشخاص أو الأشياء.
2- كل جهاز بري مرتبط بمركبة برية ذات محرك.
3- كل آلية أخرى يمكن أن تكون مشابهة للمقطورات أو نصف المقطورات بموجب مرسوم.

[401] ـ نص قانون رقم 31/88 مع أن السيارة أي المركبة مجهزة بجهاز ميكانيكي للدفع تسير في الطريق بوسائلها الخاصة غير الوسائل التي تنتقل بها على السكك الحديدية ، أو التي تتصل بموصل كهربائي و تستعمل عادة لنقل الأشخاص أو البضائع، أنظر في ذلك أيضا المادة 3/6 من المرسوم 34/80.
إن مصطلح المركبة أوسع من مصطلح السيارة ،إذ المركبة هي كل ما أعد للسير على الطرق العامة .

أولا ــ مركبات النقل السريع

وتشمل السيارات، والمقطورات، ونصف المقطورات، و الجرارات والدراجات النارية، وكل آلية أخرى، يمكن أن تكون مشابهة للمقطورات، أو نصف المقطورات، و غير ذلك من الآلات المعدة للسير على الطرق[403]. وما السيارة في هذا المقام إلا مركبة برية ذات محرك آلي تسير بواسطته و يشمل مصطلح السيارة السيارات الخاصة، وتشمل أيضا سيارة الأجرة، و سيارة نقل الركاب ، والنقل العام للركاب، والنقل الخاص للركاب ، والسيارات المعدة لنقل السواح والرحلات، وسيارة النقل المشترك، وهي المعدة لنقل الأشخاص و الأشياء معا، كما تشتمل سيارات نقل الحيوانات أو البضائع ، أو غيرها من أنواع السيارات المستعملة في كثير من الأغراض المختلفة ، وهي التي شملها نص المادة (2/1) كل مركبة برية ذات محرك وتكون تلك المركبات مخصصة لنقل الأشخاص أو الأشياء(المادة 2/1-1) من الأمر المذكور. أما المقطورة فهي مركبة بدون محرك يجرها جرار أو سيارة أو أي آلة أخرى(المادة 1/1-2)، من الأمر رقم 15/74 كل جهاز بري مرتبط بمركبة برية ذات محرك. أما المركبات التي تسير بمحرك آلي ولها عجلتان أو ثلاثة ، ولا يكون تصميمها على شكل سيارة وهذه لنقل الأشخاص أو الأشياء وقد يلحق بها صندوق كالدراجة البخارية وكذا الدراجة الآلية المعدة لنقل الأشخاص(المادة 2/1-3) من الأمر المذكور ، كل آلية أخرى يمكن أن تكون مشابهة للمقطورات أو نصف المقطورات. وتخضع كل هذه الأنواع السابقة الذكر من المركبات إلى التأمين الإلزامي طبقا للفقرة الأولى من المادة الأولى من الأمر رقم 15/74 « كل مالك مركبة ملزم بالاكتتاب في عقد التأمين يغطي الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير وذلك قبل إطلاقها للسير". لكن هل يخضع الجرار الزراعي للتأمين الإلزامي ؟

دعا بعض الفقه إلى استبعاد الجرار الزراعي من نطاق التأمين الإلزامي بدعوى أنه معد للعمل في المزارع والحقول وليس معدا للسير في الطرقات العامة[404]، غير أن الجرار

- نظر المادة 20/2 من قانون المرور رقم 14/01 المعدل والمتمم بالقانون رقم 16/04.

[402] - إن عدم الانتقال لإلزامية التأمين يعاقب عليه بمقتضى المادة 190 من الأمر رقم 07/95، أما في المادة 191 من نفس الأمر فقد ألزمت المسؤولين عن الحوادث غير المؤمنين بدفع مساهمة لحساب الصندوق الخاص بالتعويضات الذي أصبح يسمى فيما بعد بصندوق ضمان السيارات -"وهذا طبقا للمادة 32 من الأمر رقم 15/74 قدرها 10% من المبلغ الإجمالي للتعويضات المستحقة .

[403] - د.إبراهيم الدسوقي أبو الليل –المرجع السابق الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات - صفحة 223 وما يليها

- محمد حسين منصور-المرجع صفحة 114.

- د/ فايز أحمد عبد الرحمان-التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات طبعة 2006 دار المطبوعات الجامعية-الإسكندرية- صفحة 9-10-11 .

-د د/محمد محمود الكاشف، و د. سعد السعيد عبد الرزاق- تأمين السيارات- المرجع السابق صفحة 255.

[404] - سعد واصف شرح قانون التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات 1963 – ص 28

في حقيقة الأمر ما هو إلا آلة خطرة كالسيارة ويتسبب في الكثير من الحوادث خاصة حين سيره في الطرقات العامة، ولقد ذكر المشرع الجزائري بوضوح في الفقرة الثانية من المادة الأولى في الأمر المذكور، كل مركبة ذات محرك وكذلك مقطوراتها أو نصف مقطوراتها وهذا بصفة عامة دون تخصيص ودون أن يستثني الجرار من بين المركبات النقل السريع ومن ثم فإن الجرار الزراعي يخضع للتأمين الإلزامي وفق الأمر المذكور. وكذا الآلات والمعدات الأخرى[405]، والتي لا يمكن لأحد أن يقودها في الطريق العام دون أن يكون مرخصا له من قسم المرور المختص بذلك، ولا يتم منح ذلك الترخيص إلا بعد التأمين من المسؤولية المدنية الناشئة من حوادث تلك المركبة، كما بينت ذلك الفقرة الثانية من المادة الأولى السابقة الذكر الذي يفهم منها ضمنيا أنها تلزم إخضاع هذه الآلات التي تسير في الطريق العام ولو مؤقتا بالتأمين الإلزامي عليها حتى تغطي المخاطر المتزايدة التي تنجم عنها للغير وهذا عين الصواب.

غير أن المركبات السريعة والمتحركة على قضبان حديدية لا يشملها التأمين الإلزامي كالقاطرات حيث تسير على طرق معدة لها خصيصا وهذا ما ورد في المادة الثالثة من الأمر المذكور حيث تنص على "**أن إلزامية التأمين المنصوص عليها في هذا الأمر لا تسري على النقل بالسكك الحديدية**".

و تعفي الدولة من الالتزام بالتأمين بالنسبة للمركبات التي ذكرناها آنفا والتي تملكها أو هي تحت حراستها بمقتضى المادة الثانية من الأمر المذكور.ولكن هل مركبات النقل البطيء تخضع للتأمين الإلزامي ؟

ثانيا_ مركبات النقل البطيء

ويقصد بها الدراجات غير النارية أي العادية وهي التي تسير بقوة راكبها، والعربات المختلفة التي غالبا ما تسير بقوة الحيوان، أو تسير بقوة الإنسان إذا كانت عربة يد، فهل يتضمن مثل هذه المركبات الأمر رقم 15/74 وبالتالي تخضع إلى التأمين الإلزامي؟

---

405 ـ آلات ومعدات الضغط والحفر والتنقيب- آلات ومعدات الرفع والتحويل والتفريغ والنقل- آلات ومعدات البناء والهدم- آلات شق وتسوية ورصف التربة- آلات تعبيد الطرق ومستلزماتها- آلات رسم الخطوط بالطلاء على الطرق- آلات قطع الأشجار ومعداتها – آلات ومعدات المكابس و المناشر والموازين والمقاييس- آلات والمعدات الخاصة بالمناجم والمحاجر – آلات ومعدات التسخين والغلي والكسارات والصقل والطلاء- آلات ومعدات توليد الكهرباء والهواء المضغوط والبخار المجهزة بمحركات إضافية – آلات والمعدات الخاصة بصنع وتغير شكل الرمال والأتربة والحجارة والرخام وغير ذلك من الآلات الأخرى والتي أوردنا هذه على سبيل المثال لا الحصر، أنظر في ذلك د/ محمد حسين منصور –المرجع السابق- ص 119.

ـ و في هذا المعنى يذهب د/ معراج جديدي في رسالته إلى أن المشرع الجزائري لم يوضح الحالات التي تستخدم فيها المركبة البرية ذات المحرك كالجرارات التي تستعمل في مجال النشاط الزراعي و آلات الأشغال العمومية و البناء، و ما دام لم يحدد المشرع ذلك فإن الأمر في نظرنا يخضع للتأمين الإجباري، مثلها مثل المركبات البرية أثناء سيرها بالطرق العمومية و حتى داخل المزرعة و الورشة، و ذلك باعتبار أن التأمين الإجباري لا يكون محله المركبة في حد ذاتها، بقدر ما هو تأمين لحارس المركبة و مالكها من رجوع الغير عليه بالمسؤولية المدنية، و هذا عين الصواب في نظري أيضا. د/ معراج جديدي، رسالة الدكتوراه، المرجع السابق، ص 107.

إن الفقرة الثانية من المادة الأولى لم تذكر مثل هذه الأنواع من المركبات واشترطت على كل مالك مركبة لكي يؤمن على مركبته من الأضرار التي تحدثها بتدخلها أن تكون تلك المركبة، مركبة ذات محرك، وهي الأصناف التي ذكرت في مجال مركبات النقل السريع، وهي في الغالب ذات محرك يدفعها للسير، أما خلاف ذلك فلا أعتقد أن التأمين الإلزامي يشملها[406]، لأنها في غالب الأحيان لا تشكل خطرا على الغير، مثلما يترتب على المركبات السريعة ذات محرك طبقا للمادة 2/1 من الأمر المذكور. وعليه فإن المركبات ذات النقل البطيء هي شيء كباقي الأشياء غير الحية وتخضع في ذلك إلى الأحكام العامة المنصوص عليها في المادة 138 من القانون المدني الجزائري" كل من تولى حراسة شيء وكانت له عليه سلطة الاستعمال والتسيير والرقابة يكون مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء".

المطلب الثالث

التأمين الإلزامي من حيث الأشخاص الملتزمين به

كما سبق وأن تطرقت إلى المركبات التي يشملها التأمين الإلزامي والتي لا يمكن السير بها في الطريق، إلا إذا كان مؤمنا عليها، وهذا لتغطي الأضرار التي تنجم عنها سواء كانت متحركة أو ساكنة وبذلك يلزم الأمر رقم 15/74 كما سبق بيان ذلك أصحاب هذه المركبات في الاكتتاب لدى شركة التأمين.

أولا –الاكتتاب في عقد التأمين بالنسبة لمالك السيارة

إن الملتزم بالتأمين على السيارات وغيرها من المركبات غالبا ما يكون في الأصل هو مالكها، سواء كان المالك شخصا طبيعيا، أو شخصا معنويا كشركة أو مؤسسة أو جمعية وسواء كان الشخص مميزا أو غير مميز،وفي هذا الشأن للمالك أن يكتتب في عقد التأمين بنفسه إذا كان شخصا طبيعيا، أو من ينوب قانونا عن الشخص المعنوي، كما للمالك أن ينوب عنه نائبه للقيام بإجراءات التأمين. وإذا تعدد المالكيين للمركبة، فإن لهم الاتفاق على

---

[406] ـ د/ محمد حسين منصور- المرجع السابق- صفحة 128

J.F. Barbiere. o.b .s. J.C.P. 1986, 11.20672

- د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات - المرجع السابق- صفحة 224 .

- د/ فايز أحمد عبد الرحمان – المرجع السابق- صفحة 9 وما بعدها.

وفي هذا شأن نص المشرع الجزائري في المادة 20/2 من قانون المرور رقم 01/14 المعدل والمتمم بالقانون رقم 04/16 بأن" السيارة هي كل مركبة تستعمل لنقل الأشخاص أو البضائع وتكون مزودة بمحرك للدفع وتسير على الطريق".

أن ينوب أحد منهم بإبرام عقد التأمين بدلهم عن المركبة[407]، أما إذا انتقلت الملكية للمركبة إلى الغير فإن على المالك الجديد أن يلتزم بالتأمين وفقا لما ورد في المادة السادسة من قانون رقم 31/88 والتي تفيد بأنه في حالة وفاة المؤمن له، أو بيع المركبة يستمر التأمين بحكم القانون لصالح الوارث والمشتري إلى حين انقضاء عقد التأمين[408]، لكن على شرط أن يعلم المالك الجديد المؤمن خلال (30) يوما حسب المادة 25 من قانون التأمين الجديد 07/95[409].

ثانيا ــ الاكتتاب في عقد التأمين بالنسبة للدولة

أما ما يخص الدولة أو الولاية أو البلدية[410]، فإن الأمر رقم 15/74 و لاسيما المادة الثانية منه قد أعفى الدولة صراحة من الالتزام بالتأمين بالنسبة للمركبات التي تملكها أو الموجودة تحت حراستها. غير أن الدولة تتكفل بذلك ويقع عليها عبء التزامات المؤمن فيما تحدثه هذه المركبات التابعة لها من أضرار بالغير، فهي ضامنة للتعويض كالمؤمن تماما، بمجرد تدخل أي مركبة تابعة لها في الحادث بصرف النظر عن من كان يقود هذه المركبة. و بذلك تلتزم الدولة أو الولاية أو البلدية بتسديد مبلغ التعويض للمضرور الذي حدد سلفا بمقتضى الجدول الملحق بالأمر رقم 15/74.

والجهة التي تتولى القضاء في ذلك حسب قانون الإجراءات المدنية«**إن المنازعات المتعلقة بالمسؤولية المدنية للدولة و الولاية والبلدية والمؤسسات العمومية ذات الصيغة**

---

[407] ـ المادة 3/24 من قانون رقم 07/95 "إذا تعدد الورثة أو المشترون يجب عليهم دفع الأقساط مجتمعين ومتضامنين ".
ـ محمد جمال الدين زكي- مشكلات المسؤولية- مطبعة جامعة القاهرة، الجزء 11، صفحة 399
ـ د. فايز أحمد عبد الرحمان –المرجع السابق- صفحة 13-14-15-16-17 .

[408] ـ ولقد أشارت إلى ذلك المادة 192 من قانون السير والمركبات السوري السابق الإشارة إليها.
ـ و في كل ما ذكر أنظر :
ـ د/ عبد الرزاق بن خروف، المرجع السابق، ص 223 ـ 224.
ـ د/ معراج جديدي، المرجع السابق، ص 109.

[409] ـ نقض القرار الصادر بتاريخ 1989/12/20 ملف رقم 63982- المجلة القضائية عدد 2- سنة 1992 صفحة 17.

[410] ـ المادة 10 مكرر وكذلك المادة 12 من القانون 31/88 المعدل والمتمم للأمر رقم 15/74، تذكر إلى جانب الدولة، الولاية، البلدية فيما يخص تسديد مبلغ التعويض.
ـ و حيث تنص المادة 8 من المرسوم رقم 34/80 «على أن تضع السلطة الإدارية المختصة شهادة ملكية فيما يخص استعمال مركبات تملكها الدولة ولا تكون مضمونة بعقد تأمين، أو موضوع تسجيل خاص».

الإدارية، والرامية إلى تعويض الأضرار تعود إلى الجهات المختصة بالنظر في القضايا الإدارية[411] ». غير أن هذا قد ورد عليه استثناء بموجب المادة السابعة مكرر من نفس القانون " **تكون دعاوى الأضرار الناجمة عن السيارات التابعة للدولة أو لإحدى الولايات أو البلديات أو المؤسسات العمومية ذات الطابع الإداري من اختصاص المحاكم المدنية**[412] ". كما أن المادة الثالثة من قانون الإجراءات الجزائية تجيز مباشرة الدعوى المدنية أمام القضاء الجزائي بطريقة التبعية للدعوى العمومية أيا كان الشخص الطبيعي أم المعنوي المسؤول عن الضرر، وكذا يكون عليه الحال بالنسبة للدولة أو الولاية أو البلدية أو إحدى المؤسسات العمومية ذات الطابع الإداري في حالة ما إذا كانت دعوى المسؤولية ترمي إلى تعويض الضرر الذي سببته المركبة التابعة لهذه الجهات المعنية[413].

ولكن في حالة الحكم بالتعويض لصالح المضرور وفق المادة الثامنة من الأمر المذكور، وهو في هذه الحالة يكون على عاتق الدولة أو الولاية أو البلدية أو أي هيأة عمومية، فمن يقوم إذن مقام المؤمن بالنسبة للدولة ؟.

ثالثاــ الوكالة القضائية للخزينة

حيث تمثل الدولة في أي قضية تكون الدولة طرفا فيها عن أي حادث مرور سببته أي مركبة تابعة لها أو لأي دائرة من الدوائر التابعة للحكومة وكذلك مصالح الحكومة على مستوى الولايات. كما تحل الدولة أو الولاية أو البلدية أو أي هيأة عمومية– من جهة أخرى حين تسدد تعويضات أو منافع أخرى لأعوانها الذين كانوا ضحية حادث جسماني لحركة مرور السيارات محل هؤلاء الأعوان، في حقوقهم في حدود المبالغ التي تدفع لهم أو تقيد في هذا الاحتياط لهذا الغرض[414] وذلك حسب الجدول الوارد في الملحق" المادة 12 من قانون رقم 31/88 "[415]. و يخرج من نطاق الوكالة القضائية للخزينة في عدم تمثيلها للجماعات المحلية والهيئات العمومية ذات الطابع الإداري، وكذلك المؤسسات العمومية ذات

---

[411] - تنص المادة 07 قانون رقم 23/90 " تختص المجالس القضائية بالفصل إبتدائيا بحكم قابل للإستئناف أمام المحمة العليا في جميع القضيا أيا كانت طبيعتها التي تكو الدولة أو الولايات أو أحدى المؤسسات العمومية ذات الصبغة الإدارية طرفا فيها ..."

[412] - قرار صادر بتاريخ 19 يناير 1969 الاجتهاد القضائي- في المواد الجنائية- الجزء الثاني- جيلالي بغدادي صفحة 54.

[413] - قرار صادر بتاريخ 1986/02/11 في الطعن رقم 36647 – الاجتهاد القضائي- الجزء الأول – جيلالي بغدادي صفحة 336
المادة 7 مكرر (القانون رقم 90 -23 المؤورخ في 18 أوت 1990 خلافا لأحكام المادة 7 من إختصاص.
1- 2- المحاكم التي تعقد جلساتها بمقر المجالس القضائية : المنازعات المذكورة بالمادة الأولى الفقرة الثالثة .

[414] - المحاكم : مخالفات الطرق ... المنازعات المتعلقة بكل دعوى خاصة بالمسؤولية و الرامية لكلب تعويض الأضرار الناجمة عن سيارة تابعة للدولة أو لأحد الولايات أو البلديات أو المؤسسات العمومية ذات الصبغة الإدارية

[415] - قرار بتاريخ 1986/07/18 رقم 416 – الاجتهاد القضائي- الجزء الأول- جيلالي بغدادي صفحة 331.
- الغرفة المدنية- قرار رقم 76892 بتاريخ 1992/05/11، المجلة القضائية عدد 01- سنة 1994 صفحة 25.

الطابع الاقتصادي، حيث أن هذه المؤسسات المذكورة لها صفة التمتع بالشخصية المعنوية المستقلة عن الشخصية المعنوية للدولة ، أو البلدية، أو الولاية، ولتلك المؤسسات حق تمثيل نفسها أمام الجهات القضائية، فيما يخص حوادث السيارات، أو غيرها، عن طريق ممثلها القانوني دونما تدخل من الوكالة المذكورة في هذا الشأن.

غير أن الوكالة القضائية للخزينة لها حق التدخل في مجال المنازعات المتعلقة بحوادث المرور باعتبارها المسؤول المدني عن تعويض الأضرار الجسمانية خاصة والمتسببة فيها إحدى السيارات أو المركبات التابعة للدولة[416]، وتتولى هذه الوكالة تنفيذ الأحكام الصادرة من المحكمة والقاضية بتعويض المضرور. وهذا طبقا للأمر المذكور- وهذا عن طريق إصدار أمر بالدفع يوجه على الجهة التابعة لها المركبة المتدخلة في الحادث، وفي حالة امتناع الجهة المسؤولة عن حادث تدخل السيارة الضار عن الإيفاء بمبلغ التعويض المذكور في الحكم للمضرور، تتولى الوكالة القضائية للخزينة تنفيذ ذلك جبريا طبقا لأحكام القانون رقم 91-02- الصادر بتاريخ 1992/01/18[417].

هذا عن السيارة أو المركبة بصفة عامة في حادث المرور الضار مهما تكن السيارة أو المركبة تابعة لأي مالك فإنه يكون ملزما بأداء مبلغ التعويض المحدد سلفا بطريقة أو بأخرى وفقا لأحكام الأمر رقم 15/74 وكذلك قانون التأمين رقم 07/95 تلقائيا بمجرد ارتكاب المركبة لحادث المرور أوالسير فما مفهوم حادث المرور ؟.

المطلب الرابع

مفهوم حادث المرور

بالرغم من الصورة الغالبة من الحوادث التي تقع من تدخل السيارة تقع أثناء مرورها بالطريق العام، إلى أن مفهوم حادث السيارة يبدو أوسع بكثير من ذلك حيث يشمل كل أنواع الحوادث في أي مكان كانت فيه السيارة أو المركبة المرتكبة للضرر، ويبدو ذلك من خـــلال مضمون المادة الثامنة من الأمر المذكور حيث تنص على (أن كل حادث سير سبب أضرارا

416- المادة 49 من ق.م.ج « الأشخاص الاعتبارية هي- الدولة-الولاية-البلدية - المؤسسات والدواوين العامة ضمن الشروط التي يقررها القانون...» .

417 - لمزيد من الإيضاح أنظر د/ علي بوقرة – المرجع السابق- صفحة 448 .
و كذلك : د/ عبد الرزاق بن خروف، المرجع السابق، ص 225.
- د/ جديدي معراج، رسالته، ص 108.

جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها). وبذلك لم يحصر الحوادث الناجمة عن فعل السيارات في الطريق العام، بل تعداه إلى أي مكان كانت فيه السيارة المرتكبة للحادث الضار وعليه يلتزم المؤمن بتغطية الأضرار الناجمة عنها إذا وقعت في الجمهورية الجزائرية دون تحديد مكان ما في الجزائر[418]، ومهما كان نوع هذه المركبة بشرط أن تكون ذات محرك تسير به كما سبق البيان. وطبقا لهذا المفهوم للحادث فإن التأمين الإلزامي يغطي كل الحوادث التي تنجم عن السيارة والتي تلحق بالأشخاص أضرارا جسمانية دون حصره في حادث المرور الذي يقع بالطريق العام. ومن ذلك تعتبر من الحوادث التي تقع على الطريق أيا كان نوع هذه الطرق وطبيعتها،ويدخل في ذلك الحوادث التي تقع في أماكن إيقاف السيارات، وفي أماكن العمل بها، طالما أن هذه المركبة التي وقع منها الحادث مؤمن عليها ويستوي في ذلك حتى الجرار الزراعي[419].

ويندرج ضمن حوادث المرور كل إصابات الأشخاص أو وفياتهم والتي تقع من أي جزء من السيارة أو المركبة أو تقع من ملحق متصل بها سواء كانت المركبة متحركة أم ساكنة، وبذلك فإن الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بقانون 31/88 والمتعلق بحوادث المرور ولاسيما المادة "8" منه ليأخذ بالمفهوم الموسع لفكرة حادث المرور[420]، ويمتد ليشمل حتى الحوادث الناجمة من انفصال أجزاء من السيارة أو تساقط بعض الأشياء التي تحملها السيارة، ونفس الحكم بالنسبة للحصى أو الحجارة المتطايرة إثر المرور السريع للسيارة، وما دام التأمين الإلزامي يغطي الحوادث الناجمة المتساقطة من السيارة، فإنه يمكن أيضا أن يغطي الحوادث الناجمة من تلك الأشياء بعد سقوطها بشرط قيام علاقة السببية بين الحادث والأشياء التي سقطت من السيارة[421].

غير أن عمليات شحن وتفريغ السيارة أو المركبة والتي ينتج عنها في بعض الحالات بعض الحوادث الضارة نتيجة ذلك اختلف في شأنها، لأنها تعتبر عمليات منفصلة عن

---

[418] ـ تنص المادة 14 من المرسوم رقم 34/80 على أنه« يتعين على الأشخاص المقيمين خارج الجزائر، الذين يدخلون إليها سيارة غير مسجلة في الجزائر أن يوقعوا التأمين المسمى" تأمين الحدود" ليمكنهم المرور بسياراتهم في التراب الوطني، باستثناء الأحكام الخاصة التي تتخذ تطبيقا لاتفاقيات ومعاهدات دولية .
ويثبت التسجيل في هذا التأمين، في مكاتب التسجيل القائمة في مراكز الحدود التابعة للشركة الوطنية للتأمين، مقابل الدفع الكامل للقسط المقابل.
وتحدد عند الحاجة، الكيفيات الخاصة والمتعلقة بالتأمين المشار إليه في الفقرة السابقة، بقرار من وزير المالية ».
أنظر كذلك المادة 15 من المرسوم رقم 34/80، وكذلك المادة الثالثة من الأمر رقم 15/74.

[419] ـ تعرض الفقه الفرنسي إلى مفهوم حادث المرور، ووصف الحوادث التي تقع في الحقول بحوادث المرور وطبق عليها قانون 5 جويلية 1985 الخاص بحوادث المرور في فرنسا، وقد قضت محكمة النقض الفرنسية في دعوى تتعلق بحادث سببه جرار في المزرعة ووصفته بحادث مرور.
CASS.CIV 5/8/1986 Bull CASS n° 28 cite par M.A Lacabarats. La loi n° 85.677 du 5 Juillet 1985.

[420] ـ د. عماري فتيحة- المرجع السابق- صفحة 391 .

[421] ـ د. محمد حسين منصور- المرجع السابق- صفحة 132.

السيارة، و بالتالي فهي مرتبطة بفعل الإنسان، أو بآلات أخرى، وإذا كان الحال ذلك في السابق، فإن الأمر اليوم أصبحت فيه عمليات الشحن و التفريغ مرتبطة مع السيارة في حركاتها و سكناتها، ومن ثم يصعب الفصل بينهما بسهولة، مما يصعب أن التوصل للتمييز بين ما إذا كانت عملية الشحن و التفريغ مرتبطة بالسيارة أم لا، وهذا ما يعرض حقوق المضرور أو ذوي حقوقه للضياع للاختلاف فيما بين الحالتين فيما يخص التأمين عليهما، هذا وقد يقع الحادث بسبب سوء الشحن على ظهر المركبة مما يعرض المارة أو السيارات المجاورة و ركابها للمخاطر ومن أجل ذلك أخضع المشرع الفرنسي في قانون 5 جويلية 1985 المقابل للأمر رقم 15/74 كل حوادث الشحن و تفريغ المركبة إلى التأمين الإلزامي عليها، وهذا ما يمكن العمل به في الجزائر لأن الصياغة العامة في النصوص القائمة تسمح بذلك[422]. و تنطبق الأحكام نفسها في حالة انفجار أو حريق السيارة أو ملحقاتها أو الأشياء التي تحملها سواء وقع الحريق أو الانفجار أثناء سير السيارة أو أثناء توقفها وبذلك يضمن التأمين الإلزامي التعويض عن الأضرار التي تنجم عن ذلك طبقا للفقرة الأولى من المادة الأولى من المرسوم رقم 34/80 إذ تنص على أن "تنطبق إلزامية التأمين التي تأسست بالأمر رقم 15/74... على تعويض الأضرار الجسمانية و المالية التي تحصل بسبب المرور أو بغيره، وهي:

1- الحوادث و الحرائق و الانفجارات التي تسببها المركبة و التوابع و المنتجات التي تستعملها و الأشياء والمواد التي تنقلها.

2- سقوط التوابع أو الأشياء أو المواد أو المنتجات المذكورة أعلاه"[423].

غير أن نقل المواد أو الأشياء الخطرة التي قد تتضاعف الأضرار في شأنها حين ينجم ذلك عن حادث مرور، ولذا يجب تغطية هذه المخاطر الناجمة عن الأشياء المحمولة على المركبة

---

[422] - تنص المادة 3/4 من المرسوم رقم 34/80، وهي تستثني الأضرار من الضمان إلا إذا جرى حولها اتفاق مخالف.
تنص المادة 3/4 ... الأضرار التي تلحق البضائع والأشياء التي تنقلها المركبة المؤمن لها ما عدا تلف ألبسة الأشخاص المنقولين الناجم عن إصابة جسمية في حادث مرور" ومن باب أولي الإصابة الجسمية في هذا الشأن و بالتالي فهي غير مستثناة تحت أي ظرف من الظروف جميع الأموال طبقا للمادة 8 من الأمر رقم 15/74 .
كما تنص المادة 4/4 من المرسوم رقم 34/80 في استثنائها لضمان الحوادث التي تتسبب فيها عمليتا شحن المركبة المؤمن لها أو تفريغها.

[423] - أثارت هذه المسألة صعوبات في بادئ الأمر أمام القضاء الفرنسي، حيث رفضها القضاء بدعوى أنه يتطلب أن تكون السيارة في حالة حركة أو على وشك التوقف، و بذلك قضت محكمة القضاء في حكم لها بتاريخ 8 نوفمبر1988.
غير أن هذا القضاء قد تراجع عن هذا الموقف واستقر على الأخذ بالمفهوم الواسع لحادث المرور وقبل بتطبيق قانون 5 جويلية 1985 على حالات الحريق الناجم عن السيارة وهي في حالة توقف أو في حالة حركة وهذا ما يقابل المادة الأولى من المرسوم 34/80 في نصه... على تعويض الأضرار الجسمانية أو المادية التي تحصل بسبب المرور أو بغيره...».
ومن الأحكام القضائية في فرنسا القاضية بهذا الشأن مايلي :
1)- civ. 2eme 22 Nov. 1995. Bull.civ.H.N° 285 a 287.D.1996.p 164,note P.Jourdain. J.C.P,1996-II-22656.note.J.Mouly,Resp.civ. et assur.1996,com.et assur.1996, com,n°11 et 53.
2)- civ.2eme ,8 Jan. 1992, Bull.civ.II. n°3.
3)- Cass.civ.2eme, 18 Mars 2004-n° 994, BCCC 601- 1Juill.2004.
أنظر في كل ذلك د. عماري فتيحة- المرجع السابق- صفحة 394 وما يليها.

نظرا لطبيعة الخطورة فيها، ولذلك أخرجها المشرع من نطاق التامين الإلزامي عن حوادث السيارات وفقا للأمر15/74 وأخضعها لنوع أخر من التأمين الملزم، وبذلك تخرج مسؤولية الناقل عن المخاطر المتعلقة بنقل هذه المواد من نطاق التأمين الإلزامي على السيارة على أن تدخل ضمن تأمين آخر إلزامي[424].

[424] ـ أنظر في ذلك الاستثناءات وسقوط الحق من الضمان ولا سيما المادتين3-4 بجميع فقراتهما من المرسوم رقم 34/80 المؤرخ في 26 ربيع الأول 1400ه الموافق ل 16 فبراير 1980 يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 7 من الأمر 15/74 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار-الجريدة الرسمية عدد 8 لسنة 1980 بتاريخ 1980/02/19

المبحث الثاني

مدى التزام المؤمن بتعويض الضحايا أو ذوي حقوقهم

أتعرض خلال هذا المبحث إلى التزام المؤمن بتعويض المضرورين من حوادث السيارات من حيث شخصية المضرورين المستفيدين من التعويض، وإلى نوعية الأضرار التي يضمنها هذا التعويض، وإلى قيمة الضمان الذي يقع على المؤمن. وعليه فمن خلال نص الفقرة الأولى من المادة الأولى ، والمادة الرابعة، وكذلك نص المادة الثامنة من الأمر رقم 15/74 حيث نجد أن :

الفقرة الأولى من المادة الأولى من الأمر المذكور تلزم كل مالك مركبة وذلك قبل السير بها أن يقوم بالاكتتاب في عقد التأمين حتى يضمن التعويض جراء الحادث الضار بالنسبة للغير، والذي كان بسبب تدخل سيارته في ذلك. كما أن المادة الرابعة أيضا تنص وبصيغة الأمر بأنه يجب أن يغطي هذا التأمين المسؤولية المدنية للمكتتب في عقد التأمين، وكذلك مالك المركبة، ومسؤولية كل شخص انتقلت إليه السيارة من المكتتب في العقد ، أو من مالكها كالحارس لها أو سائقها أو قائدها وغيرهم، إذ يجب أن يغطي التأمين مسؤولية هؤلاء. وذلك ما أكدته المادة الثامنة من الأمر المذكور، والتي مفادها على أن كل حادث سير مهما كان ومهما كانت طبيعة ونوع المركبة المذكورة في المادة (2/1) من الأمر المذكور والمتسببة بتدخلها في إلحاق أضرار جسمانية، سواء كان المضرور هو المكتتب في عقد التأمين المؤمن له أو كان مالكها، أو كان السائق لها هو المضرور، كما تشمل الركاب، والغير المتمثل في المشاة ، فأي ضحية من هؤلاء في حادث السيارة يستفيد من ضمان التعويض من قبل المؤمن، ولذلك أتعرض إليهم في المطالب الموالية مبينا المقصود بهؤلاء الضحايا المستفيدين من التعويض[425].

---

[425] ـ توسع المشرع الجزائري في حماية جميع المضرورين من حوادث السيارات، والتزم بضمان التعويض لهم حتى ولو كان المضرور هو من يتحمل جزءا من المسؤولية، وهذا إذا ما أصيب بعجز دائم يعادل أو يفوق 50% ويستفيد ذوي حقوقه من التعويض الكامل في جميع الأحوال، أنظر في ذلك المادة 13 من الأمر رقم15/74

ـ كما أن لذوي حقوق الضحية الذي يتحمل كل المسؤولية في الحادث بسبب القيادة في حالة سكر أو غيرها الاستفادة من التعويض الكامل – المادة 14 من الأمر رقم 15/74

المطلب الأول

مدى الاستفادة من عقد التأمين

طبقا للفقرة الأولى من المادة الأولى ، والمادة الرابعة و كذلك المادة الثامنة من الأمر رقم 15/74 فإن عقد التأمين الإلزامي من المسؤولية عن حوادث السيارات الضارة ، يستفيد منه كل متضرر و لو كان خطأ هذا الأخير له دور في إحداث الضرر ، و كذا ذوي حقوقه .

أولا ــ مدى استفادة المؤمن له من عقد التأمين

الأصل أن المالك للسيارة هو المستأمن المتعاقد مع المؤمن، وهو في نفس الوقت المؤمن له، وتقوم مسؤوليته بصفة تلقائية بمجرد تدخل سيارته موضوع حراسته عما تسببه من أضرار للغير، إلا إذا انتقلت حراستها إلى شخص أخر، ومؤدي ذلك أن المؤمن هو أول من تثور مسؤوليته عن حادث السيارة مصدر الخطر. ولا تتوافر للمالك أو المستأمن في تأمين المسؤولية من حوادث السيارات، صفه المؤمن له إلا في الحالات التي يمكن أن تثبت فيها مسؤوليته، وحيث أن هذه المسؤولية يمكن أن تثور في جانب أكثر من شخص فقد يكون المالك المستأمن في عقد التأمين وقد يكون القائد أو الحارس للسيارة.

والأصل أن مالك المركبة المؤمن له لا يشمله التزام المؤمن بالتعويض عن الأضرار التي تلحق به من مركبته ذلك أن التزام المؤمن في ذلك هو التزام بتغطية مسؤولية المؤمن له مالك المركبة تجاه الغير أو مسؤولية كل شخص آلت إليه هذه السيارة بموجب إذن من المالك أو المكتتب في عقد التأمين إلى شخص أخر بحراستها أو قيادتها[426]، وبالتالي فهم مسؤولين إزاء الأشخاص الذين يلحقهم الضرر من جراء تسيير السيارة سواء كانوا ركابا لها، أو غير ركاب[427] ولا يعتبر المالك والمستأمن و الحارس والسائق من الغير[428]، ومن ثم فلا يستفيدون من ضمان التامين.

ـ وكذلك الحال حتى بالنسبة إلى ذوي حقوق السارق السيارة إذا توفي هذا الأخير في حادث مرور بالسيارة المسروقة المادة 15 من الأمر رقم 15/74، وهذا كله دلالة على أن المشرع الجزائري قد أسس المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات على أساس نظرية الضمان كما سبق بيان ذلك.

ـ للمزيد من التوضيح، انظر : د/ عبد الرزاق بن خروف، المرجع السابق، ص 226 و ما يليها.

د/ معراج جديدي، رسالته، ص 110 و ما يليها.

[426] ـ المادة 4 من الأمر رقم 15/74

[427] ـ د/ إبراهيم الدسوقي-ابو الليل المرجع السابق الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات صفحة 241

[428] ـ د/ محمد حسين منصور –المرجع السابق صفحة 159

غير أن مالك السيارة أو غيره يمكنه أن يقع ضحية هذا الحادث بوصفه أحد الركاب أو المارة وبالتالي يستفيد من التأمين بموجب المادة الثامنة من الأمر المذكور حيث أن كل حادث سير سبب أضرارا جسمانية، يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها حتى ولو لم تكن للضحية صفة الغير، ومن ضمن المستفيدين من التعويض مالك المركبة إذا أصيب بأضرار نتيجة حادث السيارة. وكان الفضل في تلقي المؤمن له للتعويض من حادث السيارة المؤمن عليها، هو للقضاء حيث عرف هذا الأخير الغير من خلال المسؤولية عن الحادث[429] ،وليس من خلال عقد التامين المبرم بين المؤمن والمؤمن له. وعليه فإن الغير المضرور من حوادث السيارات هو ذلك الشخص غير المسؤول عن الحادث، فإذا انتقلت حراسة السيارة إلى القائد وسبب بها ضررا للمالك أو توفي في الحادث، فإن المالك هنا يعتبر من الغير ويستفيد من التامين الإلزامي حتى ولو كان هو من أبرم العقد مع المؤمن وسواء كان من ضمن ركاب سيارته التي يقودها شخص أخر، أو أثناء مروره بالطريق[430]. وبذلك تدخل المشرع الفرنسي واقر استفادة المالك أو المستأمن أو الحارس من التامين بسبب الأضرار الجسمانية التي تلحق بهم جراء حادث المرور، كأي شخص أخر من الغير. وهذا ما يستفاد أيضا من المادة 2/8 من الأمر رقم 15/74، إلا فيما يخص السائق المضرور المسؤول عن الحادث إذا تحمل جزء من المسؤولية على جميع الأخطاء فإن التعويض الممنوح له يخفض بنسبة الحصة المعادلة للمسؤولية التي وضعت على عاتقه إلا في حالة العجز الدائم المعادل ب50% فأكثر، ولا يسري هذا التخفيض على ذوي حقوقه في حالة وفاته[431] جاء في قانون 5 جويلية 1985 الفرنسي لا سيما في المادة الثالثة منه على أن المضرورين فيما عدا السائقين يتم تعويضهم بما يقع لهم من أضرار جسدية ولا يؤثر في ذلك ما قد يقع منهم من خطأ ما لم يكن ذلك الخطأ غير مغتفر وشكل السبب الوحيد للحادث، و جاء في المادة الرابعة منه : أن خطأ السائق من شأنه أن يستبعد التعويض عن الأضرار التي تقع منه".

ثانيا ــ مدى استفادة الحارس من عقد التأمين

كان الفهم السائد قبل صدور القانون رقم 5 جويلية 1985 في فرنسا و المقابل للأمر (15/74) أن الغير المضرور المستفيد من التامين يتحدد على ضوء عقد التامين، إذ الغير في هذا المفهوم هو الذي لا تربطه بالعقد المذكور أي العلاقة من أي نوع كانت سواء المؤمن له أو متعاقد أو كمالك السيارة هو موضوع التأمين.

[429] - civ 1.23 nov. 1982 R.G.A.T 1984 P 53 Dijon, 11 dec 1985 gaz pal. z Fev.1986 note F.Chabas .

[430]- civ 1.23 nov. 1982 R.G.A.T 1984 P 53 Dijon, 11 dec 1985 gaz pal. z tev.1986 note F.Chabas

[431] - civ 1.27 nov 1979, D , 1980 .p.37 note Y. LAMBERT farvre 17 juillet 1980 et 20 janv 1981 R. G A.T 1984 P52

تتحقق الحراسة بسيطرة الحارس على السيارة سيطرة فعلية في الاستعمال والتوجيه والرقابة لحسابه، والأصل في حراسة السيارة أنها تكون لمالكها حتى لو كان يقودها شخص أخر تابع له، كما يمكن أن تنتقل الحراسة إلى شخص أخر على ما مر بنا فيما يخص انتقالها للمستأجر، أو المنتفع، كل ذلك يعني أن الحارس على السيارة والذي له عليها سلطة إصدار الأوامر من استعمال وتوجيه ورقابة يكون مسؤولا عن الضرر الذي تحدثه للركاب أو غيرهم، وإذا كان للسيارة سائقا تابعا للمالك ويأتمر بأوامره في قيادة السيارة وتوجيهها فإن المسؤولية تقع على المالك كمتبوع وكحارس عن فعل السيارة، وبذلك تثبت له صفة المؤمن له، كما أن السائق التابع يمكن أن يسأل عن فعله الشخصي، إذا ثبت خطأه وبذلك تثبت صفة المؤمن له أيضا ، غير أن التأمين الإلزامي يغطي مسؤولية كل من يتولى حراسة السيارة أو قيادتها، و لو لم يكن مصرحا له بذلك، و للمؤمن حق الرجوع على المسؤول عن الأضرار بما دفعه من تعويض للمضرور.

ثالثا ــ استفادة السائق المضرور أو ذوي حقوقه من تغطية التأمين

كان المبدأ من قبل لا يخول للسائق الاستفادة من التأمين الإلزامي الذي في حقيقته يغطي مسؤوليته قبل الغير، و كان السائق لا يعتبر من الغير، مهما كان شخصه أو صفته[432]، و من ثم كان المالك بصفته حارسا هو المسؤول عن الحادث قبل الغير أو قبل السائق المضرور. غير أن ذلك المبدأ قد تحلحل قليلا من خلال التعديلات التي أجريت عليه بسبب أن السائق ظل يشكل غالبية ضحايا حوادث المرور، و بذلك أصبح السائق المضرور يستفيد من التأمين الإلزامي طبقا إلى المادتين الثالثة[433] و الرابعة[434] من قانون 5 جويلية 1985، و كذا الأمر بالنسبة للأمر رقم 15/74، حيث تذكر المادة 2/8 منه بأن السائق للمركبة المرتكبة للحادث يشمله التعويض، كذلك إذا ما أصيب بضرر جسماني نتيجة لذلك، أو توفي نتيجة هذا الحادث، إذ أن القانون يضمن للسائق المتضرر حقه من التعويض و لو تحمل السائق في ذلك جزءا من المسؤولية بسبب الأخطاء المرتكبة منه، و هذا إذا ما أصيب

---

[432] ـ د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات ص 240 – 241.
ـ د/ محمد حسين المنصور، المرجع السابق، ص 166.

[433] ـ تنص المادة 3 من قانون 05 جويلية 1985 على أن " المضرورين فيما عدا السائقين يتم تعويضهم عما يقع لهم من أضرار جسدية، و لا يؤثر في ذلك ما قد يقع منهم من خطأ ... ما لم يكن ذلك الخطأ غير مغتفر و يشكل السبب الوحيد في الحادث".

[434] ـ المادة 4 من نفس القانون تضيف " بأن خطأ السائق من شأنه أن يحد أو يستبعد التعويض عن الأضرار التي تقع منه.
غير أن السائق يأخذ حكم المارة و يستفيد من التأمين إذا هبط من السيارة لأي سبب، غير أنه يحتفظ بصفته كسائق طالما كان جالسا أمام عجلة قيادة السيارة المعطلة أثناء جرها بواسطة مركبة أخرى.
ـ د/ محمد حسين المنصور، المرجع السابق، ص 168، 169.

بعجز دائم يعادل نسبة 50% أو أكثر، حيث يتلقى التعويض، لكن بنسبة الحصة المعادلة للمسؤولية التي وضعت على عاتقه. و لا يتعلق هذا التخفيض من التعويض بالنسبة للسائق المتوفى من جراء حادث المرور بالسيارة التي كان يقودها، لا يتعلق ذلك بورثته من بعده، و لا تسري هذه الأحكام في حق ورثة السائق المتوفى جراء حادث السيارة التي كان يقودها و هو في حالة سكر، أو تحت تأثير الكحول، أو المخدرات، أو المنومات المحضورة، حيث يجوز لورثته المطالبة بالتعويض.

و لا يجوز للسائق في حالة مسؤوليته الكاملة أو الجزئية عن الحادث من القيادة في حالة سكر، أو تحت تأثير الكحول، أو المخدرات، أو المنومات المحضورة، أن يطالب بالتعويض إذا أصيب فيها بأضرار جسمانية، لكن بشرط أن يغطي التأمين السائق اتجاه الآخرين و ليس اتجاه نفسه، كما لو كان الحادث الذي يقع له حادثا فرديا دون تصادم مع سيارة أخرى.

أما السائق المضرور في حادث تصادم سيارته التي كان يقودها مع التصادم بسيارات أخرى، خاصة على الطرقات العامة أو السريعة، حيث يمكن أن يصاب جراء ذلك أكثر من سائق، فإذا كان الحادث بسبب خطأ عادي، ارتكبه أحد السائقين أو كلاهما وقام الدليل على ذلك[435] ، فإنه يتم خفض التعويض الممنوح له بنسبة الحصة المعادلة للمسؤولية التي وضعت على عاتقه، أي بنسبة الخطأ المنسوب إليه، وبالتالي يتم تقسيم المسؤولية بينهما بنسبة خطأ كل منهما[436]. أما إذا كان الخطأ غير مغتفر من أحد السائقين وكان هو السبب الوحيد في الحادث كحالة السياقة في حالة سكر أو غيرها، كما سبق البيان ضمن المادة 14 من الأمر المذكور، فإن المسؤولية بالتالي تقع كاملة على السائق دون أن يستفيد من تعويض إلا ذوي حقوقه إذا توفي[437] غير أن السائق الآخر الذي لحقه ضررا أو ذويه من بعده يستفاد من التعويض دون نقصان، إذا لم يتسبب هو أيضا في الخطأ، ويلتزم كل من السائق الذي ارتكب خطأ مع مؤمنه بذلك.

---

[435] ـ يقع عبء إثبات خطأ السائق في حادث التصادم على عاتق السائق الآخر الذي يرغب في التخلص من المسؤولية كلية أو جزئية J.Huet, R.T.D, civ. 1987, p 342.

[436] ـ المادة 13 من الأمر رقم 15/74.

[437] ـ إن أفراد أسرة السائق أو المؤمن له يعتبرون من الغير، ومن ثم يغطي التأمين كل الأضرار البدنية التي تحل بهم من حادث السيارة، سواء كانوا خارجها أو ضمن ركابها. إذ لا يجوز استبعادهم بسبب رابطة القرابة من ضمان التأمين الإلزامي، وهذا ما ورد في قانون 7 يناير 1981 الفرنسي وكذلك ما يستفاء من نص المواد 13-14 من الأمر رقم 15/74 .

أنظر في ذلك أيضا د/ محمد حسين منصور- المرجع السابق- صفحة 186.

أنظر في ذلك أيضا د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل –المرجع السابق الملتزم بتعويض الضرر الناجم من حوادث السيارات - صفحة 237 وما بعدها.

أما إذا لم يكن هناك دليل على وجود خطأ واضح ومحدد يثبت في جانب أي من السائقين فإن المسؤولية على الأضرار التي أصيب بها كلا من السائقين، يتولاها كل من السائقين مع مؤمنيهما كل في مواجهة الآخر.

المطلب الثاني

مدى استفادة الركاب أو الغير من التأمين

بعد التعرض إلى مدى إستفادة المؤمن له أو الحارس للسيارة من عقد التأمين و كذلك إلى السائق المضرور منها . يجدر في هذا المقام التعرض إلى المدى الذي يستفيد منه الركاب أو الغير من عقد التأمين أيضا.

أولا ــ استفادة الركاب من تغطية التأمين

يستفاد من المادة 1/8 من الأمر المذكور، الركاب كمستفيدين من التأمين الإلزامي، ويعتبر الشخص من الركاب سواء كان داخل المركبة أو صاعدا إليها أو نازلا منها[438]، مهما كان نوع هذه المركبة ويستوي في ذلك أن يكون نقل الراكب قد تم بالمقابل أو مجانا، وبالتالي فإن التأمين الإلزامي يشملهم، ويكون لهم الحق في تلقي التعويض عن الأضرار التي أصابتهم من حوادث السيارات أو ذويهم من بعدهم[439] وفق المادة "8" من الأمر السابق الذكر، بما فيهم أفراد أسرة السائق، والسارق للسيارة المرتكب بها الحادث[440]، و يستثني من أولئك المستفيدين كلهم السائق للسيارة والعامل اللذان استبعدا من نطاق ضمان التأمين الإلزامي في حدود معينة[441].

ولقد اعتبر المشرع الجزائري كشرط لقيام المسؤولية وتلقي التعويض تلقائيا هو تدخل السيارة في الحادث بأي صفة كانت متحركة أو ساكنة، منفصلة أو متصلة، أو متصادمة ، ويعتبر تدخل السيارة سببا لالتزام المؤمن بتعويض المضرور، بصرف النظر عن قيام علاقة السببية بين السيارة والضرر.

---

438 ـ د/ إبراهيم الدسوقي- المرجع السابق الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات - صفحة 237 وما بعدها.
د/ محمد حسين منصور- المرجع السابق- صفحة 186 وما بعدها.

439 ـ المادة "3" من قانون 5 جويلية 1985 الفرنسي.

440 ـ المواد 13-14-15 من الأمر رقم 15/74 وكذلك المرسومين 37/80-34/80 ...«يعتبر أفراد أسرة السائق والسارق من الغير...».

441 ـ المادة 13-14 من الأمر رقم 15/74 .

وإذا كان التأمين الإلزامي يشمل الراكب بالمجان فمن باب أولى أيضا أن يشمل ركاب سيارة الأجرة، وبالتالي فإن أحكام الأمر المذكور في المادة "8" منه تطبق على مثل هذا النوع من الركاب وهم كالغير تماما، إذا ما أصيب الراكب في حادث المرور، حتى ولو كان منقولا في السيارة بمقتضى عقد، فإن التأمين الإلزامي يغطي هذا الحادث بمجرد تدخل السيارة فيه، ولا أهمية لنوع هذه المسؤولية هنا سواء كانت عقدية وهو الالتزام بسلامة الراكب أو تقصيرية وهو عدم الإضرار بالغير التزاما قانونيا مسبقا، وهكذا فإن التأمين الإلزامي يشمل الكل في هذا الأمر دون تمييز أو تحفظ إلا في الحالات المنصوص عليها في المواد 13-14-15 من الأمر المذكور وكذا في المرسومين 34/80 ، 37/80.

وللتذكير لما سبق فإن التأمين الإلزامي يغطي حتى المسؤولية المدنية للراكب التي يتسبب فيها هذا الأخير، جراء فتح باب السيارة بصورة مفاجئة أثناء تحركها فيترتب عن ذلك تصادم مع سيارة أخرى مجاورة، أو كانت تسير بجانب من السيارة المفتوح بابها، ويترتب عن ذلك إصابة الغير بأضرار.

ثانيا- استفادة الغير من تغطية التأمين

نص الأمر رقم 15/74 و كذلك قانون التأمين رقم 07/95 على أن التأمين الإلزامي يشمل الغير المستفيد من التأمين و بالتالي التعويض، و يندرج ضمن هذا المفهوم المشاة و كل ركاب السيارة أيا كان نوعها، ومن ضمن ذلك حتى المالك للسيارة إذ بانتقال حراسة سيارته إلى شخص آخر، وترتب عن السيارة حادث مرور أصاب المالك فإن المالك يعد من الغير.

وكان الاعتقاد السائد من قبل أن الغير المضرور هو من لا تربطه بعقد التأمين أي علاقة من نوع كانت، سواء كمؤمن له، أو كمتعاقد، أو كمالك للسيارة موضوع التأمين الإلزامي، إلا أن القضاء الفرنسي الحديث يرى النظر إلى مفهوم الغير من جانب المسؤولية عن الحادث وليس من خلال عقد التأمين، وبذلك اعتبر أن الغير هو كل شخص آخر غير مسؤول عن الحادث، هو من الغير الذي يستفيد من التعويض الذي يغطيه التأمين الإلزامي سواء له أو لذوي حقوقه من بعده[442] وسواء أكان المصاب من ضمن ركابها أو أثناء مروره

[442] - civ. 1,27 Nov. 1979,D. 1980 ,p. 37. Note Y. Lambert. Faivre. 17 Juillet 1980 et 20 Janvier 1980 R.G.A.T 1984. p. 52.

بالطريق[443]، فهؤلاء أضحى ينطبق عليهم مفهوم الغير ويستفيدون من غطاء التأمين الإلزامي من حوادث السيارات الضارة، سواء كان هذا المضرور متواجدا في أثناء حالة التصادم في سيارة أخرى وسواء كان سائقا أو راكبا فهو في مفهوم حكم الغير، وقد تعرضت في البحث سابقا إلى حكم السائق في حادث التصادم.

أما الراكب المضرور في حالة التصادم، فإن التعويض يثبت له وفق المادة "8" لمجرد تدخل السيارة في الحادث بأي صفة كانت كما سبق البيان . وللراكب المضرور في هذه الحالة أن يرجع على مؤمن أي سائق من السائقين المشتركين في حادث التصادم عن كل الأضرار التي لحقته ولو لم تكن سيارة السائق المطالب بالتعويض هي المسؤولة عن الضرر. ولمن قام بالتعويض في هذه الحالة أو مؤمنه أن يرجع على من ثبت ضده وقوع الحادث في التصادم بما دفعه من تعويض، أو يشتركون فيه حسب نسبة كل مخطئ منهم، والأصل هو تساوي المسؤولية فيما بينهم وعلى من يدعي منهم خطأ الآخر عبء الإثبات، إلا أن السائق المخطئ المضرور يحصل على حقه في التعويض منقوصا بنسبة الخطأ المرتكب منه، ما لم يكن هذا الخطأ خطأ غير مغتفر وهو السبب الوحيد في الحادث، إلا أن ذلك لا يحرم ورثته من التعويض المواد (13-14-15) . من الأمر المذكور .وقد يلتزم سائق في حادث التصادم أو مؤمنه بتعويض الأضرار التي حلت بالسائق الآخر، أو ركاب السيارة الأخرى، حيث يقسم عبء التعويض بالنسبة الركاب بينهم بنسب متساوية هذا إذا كان سبب الحادث مجهولا وبالنسبة للسائقين المتضررين من كل سيارة في حادث التصادم فإن على السائق أو مؤمنه الالتزام بتعويض كافة الأضرار التي لحقت بالسائق الآخر هذا إذا كان سبب الحادث في التصادم مجهولا أيضا[444].

هذا عن مدى استفادة الراكب المضرور من التأمين الإلزامي، والذي كما سبق أن اعتبر من الغير فماذا إذن عن استفادة المضرور غير الراكب من تغطية التأمين الإلزامي له من حوادث السيارات الضارة له ؟

ثالثا ــ استفادة المضرور غير الراكب من تغطية التأمين

[443] -civ. 1 ;, 23 ; Nov 1982 R.G.A.T 1984 P52 Dijon . 11Dec 1985 GAZ pat 2 Fev 1986 Not F. CHABAS .

[444] ـ لمزيد من الإيضاح أنظر في ذلك محمد حسين منصور ، المرجع السابق صفحة 251-253 .

أعطت المادة 8 من الأمر المذكور الحق في التعويض التلقائي لمجرد تدخل السيارة في الحادث وحدوث الضرر لأي ضحية مهما كانت، أو ذوي حقوقها، حتى ولو لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول عن الحادث، وما بال الأمر إذا كان للضحية صفة الغير، إذن الاستفادة لهذا الأخير من التأمين الإلزامي على حوادث السيارات مطلقة وفي جميع الأحوال. لكن ما ذا يكون الحال لو أن الضحية الذي يتمتع بصفة الغير قد أخطأ هو ذاته مما تسبب في حادث السيارة التي أصابته فهل يؤثر خطأه على حقه في التعويض ؟.

تنص المادة 138 من ق م ج ، 127 من ق م ج على أن خطأ المضرور طبقا لذلك يؤثر على حقه في التعويض سواء بصفة كلية أو جزئية إذا أثبت ذلك ضده. لكن في مجال حوادث السيارات فإن الأمر غير ذلك بتاتا حيث خرج المشرع من نطاق المسؤولية عن فعل الشيء غير الحي كقاعدة عامة، إلى مجال المسؤولية عن فعل السيارات بصفة خاصة كاستثناء من ذلك المبدأ وجعل من حق المضرور في حوادث السيارات إذا كان هذا الحادث يرجع إلى خطئه فله الحق في التعويض كاملا، غير أن هذا الخطأ من المضرور يجب أن يكون خطأ عاديا نتج عنه ضررا جسمانيا، أما الأضرار المادية فتنطبق عليها أحكام القواعد العامة طبقا للمادة(138-127) من ق م ج.

وكان ذلك للمضرور ولمزيد من حمايته أن أصبح ذلك السلوك الممثل في الخطأ العادي أمرا طبيعيا في ظل الحياة اليومية له والتي ازدادت تعقيدا وتشابكا وخاصة في مجال حوادث المرور، حيث ازدادت بازدياد عدد السيارات وتنوعها من حيث الأنواع والسرعة ومن حيث اكتظاظ الطرقات والشوارع بها خاصة في المدن، وبذلك يستفيد المضرور، حتى ولو أخطأ خطأ عاديا وسبب له ذلك هذا الضرر الذي يلتزم المؤمن بتغطيته، وبالتالي تلقى المضرور المخطئ التعويض كاملا. غير أن خطأ المضرور العمدي وغير المغتفر لمن شأنه أن يؤثر على حقه في التعويض وهذا استثناء على مبدأ خطأ المضرور العادي الذي لا تأثير له على حق المضرور في التعويض[445].

[445] ـ أو قطع سكير الطريق مترنحا وبلا تردد إثر خروجه من الحانة، أو عبر الشخص الطريق السريع المخصص للسيارات دون الالتزام أن يقطع الطريق عبر الممر العلوي المخصص للمشاة والأمثلة من ذلك كثيرة.
أنظر في المادة 14 من الأمر 15/74 وكذلك المرسومين 34/80 – 37/80 .

و عليه إذا كان خطأ المضرور العمدي هو السبب الوحيد في حدوث الضرر له من تدخل السيارة فإن ذلك يؤثر على حقه في التعويض ، كما لو أن المضرور قد رمى بنفسه أمام سيارة و هي تسير قاصدا بذلك الانتحار. فهذا خطأ عمدي غير مغتفر[446] يقع عبء إثباته على عاتق المدعي عليه في دعوى المسؤولية، وهو هنا السائق وإذا ثبت أي خطأ في جانب السائق فأننا لا نكون بصدد خطأ غير مغتفر في جانب المضرور وهذا نظرا لتخلف الشرط الوحيد في وقوع الحادث. هذا إذا كان المضرور بالغا ومدركا لعواقب الحادث الضار من خطئه العمدي غير المغتفر، فماذا عن استفادة الطفل القاصر أو العجوز، أو المعوق إن أخطأ أخطاء عمدية غير مغتفرة، فهل يؤثر ذلك على حقهم في التعويض طبقا للأمر المذكور، وبالتالي لا يشملهم تغطية التأمين الإلزامي من حوادث السيارات ؟.

لا شك أن فئة الأطفال و العجزة والمعوقين يجب معاملتهم معاملة خاصة في حالة وقوعهم ضحايا حوادث المرور، إذ هم فئة ضعيفة من حيث القدرة سواء من حيث الإدراك، أو من حيث القدرة الجسمية على حسب كل فئة ولذلك يجب تعويضهم في جميع الحالات عن كل الأضرار البدنية التي لحقت بهم أثر حادث المرور، دون الاعتداد بخطئهم غير العمدي وهو ما أقره الأمر رقم 15/74 وفق الملحق[447] المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو ذوي حقوقهم[448]. وعليه فإذا تسبب الحادث في إصابة القاصر أو وفاته فإن هذا القاصر أو هذا العجوز يستفيد من التأمين الإلزامي على حوادث السيارات[449]، فبالنسبة للقصر يعتمد في تقدير التعويض عن حوادث المرور على الحد الأدنى

---

[446] - إن إقامة الدليل على الخطأ العمدي غير المغتفر هو من الصعوبة إثباته إلا إذا كان المضرور قد أفصح عنها شخصيا وتباينت أحكام محكمة النقض الفرنسية على مفهوم ذلك إلى أن تدخلت محكمة النقض الفرنسية لتضع معيارا محددا لذلك على ضوء قانون 85/7/5 بقولها أن الخطأ المغتفر هو الخطأ الإرادي الذي يشكل درجة استثنائية من الخطورة ويعرض صاحبه دون مبرر معقول لخطر يتعين عليه إدراكه.
- محمد حسين المنصور المرجع السابق صفحة 257

civ . 2,20 Juillet 1987(11 Arrets, Gaz, Pal., 8 Janv. 1988 note
F.Chabas

[447] - المادة 3 من قانون رقم 31/88 المعدل والمتمم للأمر رقم 15/74 التي استبدلت ملحق جدول التعويضات لضحايا حوادث المرور الجسمانية حيث تنص المادة 3 استبدل جدول التعويض الممنوح لضحايا الحوادث الجسمانية أو لذوي حقوقهم الملحق بالأمر المشار إليه أعلاه بجدول يلحق بهذا القانون " أي قانون 31/88 ".

[448] - إن التعويضات المحددة بالجدول المرفقة للأمر 15/74(وكذلك فيما بعد قانون 31/88) هي من النظام العام وأن عدم مراعاتها يترتب عليه البطلان والنقض. أنظر في ذلك قرار بتاريخ 90/02/27 في الطعن رقم 62688 – الاجتهاد القضائي- الجزء الأول، جيلالي بغدادي ص. 220-
- وكذلك قرار بتاريخ 90/02/13 في الطعن رقم 58564- المرجع السابق – جيلالي بغدادي ص. 335 .

[449] - الفقرة 8 من ملحق الجدول الخاص بالتعويض: يتم التعويض في حالة وفاة ولد قاصر لا يمارس نشاطا مهنيا لفائدة الأب والأم بالتساوي أو الولي كما ورد تحديده في التشريع المعمول به كما يلي:
- إلى غاية 6 سنوات ضعف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.
- ما فوق ست سنوات وإلى غاية تمام 19 سنة ثلاثة أضعاف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى عند تاريخ الحادث.
- وفي حالة وفاة الأب أو الأم يتقاضى المتبقي منهما على قيد الحياة التعويض بكامله، لا يشمل هذا التعويض على مصاريف الجنازة.
- أنظر ذلك قرار بتاريخ 1990/03/28 طعن رقم 66183 – الاجتهاد القضائي- جيلالي بغدادي ص. 334 .
- أنظر في ذلك قرار بتاريخ 1990/05/22 – الاجتهاد القضائي- جيلالي بغدادي ص. 334 .

للأجر الوطني المضمون ابتداء من تاريخ وقوع الحادث[450]. وكذلك الحال بالنسبة للعجوز المتقاعد المستفيد من التعويض حيث يعتمد في تقدير مبلغ التعويض له من الحادث الواقع له ولو كان مخطئا على الحد الأدنى الوطني المضمون يوم ارتكاب الحادث[451]. واعتقد كذلك الحال بالنسبة للمعوق لنفس الحكمة التي توخاها المشرع من ذلك. هذا إذا كان أولئك هم الضحايا المخطئين في حادث المرور، لكن ماذا يكون عليه الأمر إذا كان هؤلاء القاصر-العجوز-المعوق أحدهم هو المسؤول عن الحادث.

فإذا كان الطفل ما بين سن (6- 19سنة)أو العجوز هو السائق للسيارة المتدخلة في الحادث الضار الذي أصيب فيه الغير، فإن الذي يلتزم بضمان تعويض هذا الأخير هو القاصر السائق للسيارة أو مؤمنه طبقا للأمر رقم 15/74 وقد سبق في هذا البحث أن تطرقت إلى أن متولي الرقابة يحل في المسؤولية محل الخاضع للرقابة طبقا للمادة 134 من القانون المدني، غير أن شركة التأمين هي من تتولى ذلك .

و في الأخير طبقا للمادة الأولى فقرة أولى والمادة الثامنة "8" من الأمر المذكور، وكما أن المميز بل وحتى غير المميز كما سبق البيان يظل مسؤولا عن حادث السيارة المرتكبة للحادث وهو يقودها[452]، فإذا أصيب هو ذاته أي العجوز أو القاصر أو المعوق، وهو يقود سيارته فإنه يخضع لنفس الأحكام الواردة في كل من المواد السابقة الذكر من الأمر المذكور[453]، وبالتالي يطبق عليه ما يطبق على السائق العادي من أحكام، ويستبعد حقه من التعويض إما كليا أو جزئيا.

ولكن إذا كان خطأ المضرور الأصلي في إحداث الضرر طبقا للمواد 13-14-15، قد ينقص التعويض كليا أو جزئيا ، فهل ينقص ذلك كليا أو جزئيا من التعويض المقرر لهم بقدر خطأ المضرور الأصلي في إحداث الضرر؟. الأمر في بدايته اختلف فيه القضاء الفرنسي بين مؤيد ومعارض لأثر خطأ المضرور على تعويض الضرر المرتد، وكذا الفقه الفرنسي، غير أن المشرع الفرنسي في قانون 5 جويلية 1985 -المقابل للأمر رقم 15/74 ولاسيما في المواد(13-14-15) منه – قد فصل في الأمر وقرر أن الضرر الذي

---

[450] - الغرفة المدنية الثانية قرار بتاريخ 1995/05/03 ملف رقم 120076 نشرة القضاة عدد 49 صفحة 228.
[451] - نفس القرار ص. 334 .
[452] - أنظر مسؤولية المميز وغير المميز عن حوادث السيارات ص169 و ما يليها من البحث
[453] - المواد 13-14-15 من الأمر رقم 15/74 .

يحل بالغير نتيجة الضرر الواقع بالمضرور المباشر في حادث المرور يتم تعويضه طبقا لما ورد من قيود في مجال خطأ المضرور على ما نرى لاحقا في البحث عن الأضرار التي يغطيها التأمين الإلزامي عن حوادث السيارات.

المطلب الثالث

مدى استفادة كل من العامل وممثل الشخص المعنوي من إلزامية التأمين

نص المشرع الجزائري في المادتين 10 من الأمر رقم 15/74[454] وكذا المادة 10 مكرر من القانون رقم 31/88 [455] على أن المؤمن في التأمين الإلزامي لا يلتزم بتغطية الأضرار التي تلحق بالعامل أو التابع من حادث السيارة أثناء العمل أو بسببه، والذي يتولى ذلك هو المؤمن له المسؤول، وذلك عن طريق التأمين الاجتماعي والمتعلق بحوادث العمل، وليس للعامل المضرور من حوادث السيارات أن يجمع كذلك بين التعويضين، التعويض المتعلق بحوادث العمل، والتعويض المتعلق بحوادث السيارات.

وعليه إذا كان حادث السيارة يعد حادث عمل فإن العامل المضرور لا يحصل إلا على تعويض جزافي من التأمين الاجتماعي، أما إذا كان الحادث حادث عمل وحادث مرور، كما لو اصطدمت سيارة الغير بالسيارة التي كان يقودها السائق العامل، وسببت سيارة الغير للعامل أضرارا، فإن صاحب السيارة الأخرى، لا يلتزم بتعويض العامل المضرور إلا في حدود مسؤوليته عن الحادث، وتتولى ذلك شركة التأمين المؤمن لديها المسؤول عن الحادث، ويتولى تكملة الجزء الباقي من التعويض صندوق التأمين الاجتماعي بطريقة جزافية. وفي هذا الشأن أصدرت الغرفة المدنية الثانية بالمحكمة العليا قرارا بتاريخ 1992/05/11[456] جاء فيه على أنه« **من المستقر عليه قانونا وقضاء، أنه لا يجوز أن يجمع المضرور بين التعويض المحدد بمقتضى التشريع المتعلق بجبر حوادث العمل، والتعويض المنصوص عليه بموجب التشريع الخاص بحوادث المرور**[457]». وحيث أن مؤمن السيارة لا يلتزم إزاء الضحايا أو هيئات الضمان الاجتماعي، والدولة، والولايات، والبلديات، التي تحل محل

---

[454] ـ المادة 10 من الأمر رقم 15/74 « أن التعويض المنصوص عليه في المواد السابقة لايمكن أن يجمع مع التعويضات التي يمكن أن يستوفيها نفس الضحايا بعنوان التشريع المتعلق بالتعويض عن حوادث العمل والأمراض المهنية.

[455] ـ المادة 10مكرر من القانون رقم 31/88 « لا يلتزم مؤمن السيارات إزاء الضحايا، أو هيئات الضمان الاجتماعي والدولة والولايات والبلديات التي تحل محله إلا بتسديد التعويضات التي وضعها الجدول على عاتقه...».
تمتد الطعون المدفوعة من طرف هيئات الضمان الاجتماعي أو الدولة أو الولايات أو البلديات التي تحل محل الضحايا في حقوقها إلى كامل الأداءات الممنوحة ما عدا رأسمال الوفاة».

[456] ـ الغرفة المدنية قرار بتاريخ 1992/5/11 ملف رقم 76892 –المجلة القضائية- عدد 1 سنة 94 صفحة 25.

[457] ـ مجلس قضاء مسيلة- الغرفة المدنية قرار بتاريخ 1997/01/14 رقم الملف 789 –نشرة القضاة عدد 54 ص. 142 .

الضحية، إلا بتسديد التعويضات التي وضعها الجدول، فإذا تواجد حادث عمل مع حادث مرور، فإنه يؤدي إلى تحويل الحق لمؤجر الضحية في المطالبة بخصم منحة حادث الشغل مع مبلغ التعويض الممنوح بسبب حادث المرور[458].

غير أن العامل سواء كان أجيرا أم تابعا[459]، فإن التأمين الإلزامي يغطي له الأضرار الناجمة عن الحادث الضار الذي أصابه هذا إذا كان خارج أداء وظيفته ولو كان داخل سيارة صاحب العمل، كما يستفيد من ذلك إذا انتقلت حراسة السيارة من صاحب العمل إلى حراسة شخص آخر المادة "8" من الأمر المذكور.

أما حادث السيارة الواقع أثناء العمل ويستوي فيه أن يكون العامل المضرور منها داخل السيارة أو خارجها، فإن التأمين الإلزامي لا يغطي له مثل تلك الأضرار، إنما الذي يغطيها هو التأمين الاجتماعي لأن العامل كان فيها أثناء العمل أو بسببه. والمسؤولية هنا تقع على صاحب العمل بوصفه حارسا للسيارة المتدخلة في الحادث الضار وهي وسيلة عمل ويأخذ العامل المضرور جراء ما أصابه من ضرر في مثل هذه الحالة تعويضا جزافيا من صندوق الضمان الاجتماعي، و قد لا يحقق له الضمانة والحماية الكافية إن كان ذلك التعويض الجزافي لا يجبر ما حل به من أضرار، هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإذا أصيب العامل بحادث مختلط حادث ضار ناجم عن حادث عمل، وحادث مرور، كما سبق البيان وفصل فيه القضاء الجزائري بتجزئة التعويض في حدود مسؤولية المؤمن، وما تبقى من ذلك يكمله صندوق الضمان الاجتماعي المتعلق بحوادث العمل جزافيا، وهنا قد يجد العامل نفسه أيضا غير مستوف حقه في التعويض كاملا بسبب الطريقة الجزافية المعتمدة من طرف صندوق الضمان الاجتماعي المتعلق بحوادث العمل. وهكذا وانطلاقا من روح العدل التي ما فتئ القضاء يبحث عنها في مجال حماية المضرور وجبر ما لحق به من أضرار ناجم عن حوادث السيارات ،راح القضاء وخاصة الفرنسي منه يلتمس لهذا المضرور بعض الحق وذلك للتخفيف عليه من حدة هذا التشريع والتمس له ذلك من خلال بعض الاجتهادات ومنها:

---

[458] - قرار بتاريخ 1986/07/18 رقم 416 –الاجتهاد القضائي الجزء الأول- جيلالي بغدادي ص. 331 أشار إليه الأستاذ لخضر –المرجع السابق ص.22 .

[459] - إن الاختلاف الذي يكمن بين الأجير والتابع يظهر في نوع العمل وكيفية تقاضي الأجر، إلا أن كلاهما يعملان لصالح ولحساب صاحب العمل ويرتبطان به برابطة التبعية الاقتصادية والفنية-أي علاقة التبع والمتبوع المادة 136 م.ج أنظر صفحات البحث المتعلقة بذلك .

1- في حالة تصادم العامل مع الغير الأجنبي عن العمل، فإن للعامل المضرور الحق في الحصول على تعويض وفق القانون الخاص بحوادث السيارات أي طبقا لقانون 5 جويلية 1985 و المقابل للأمر رقم 15/74 ولاسيما المادة الثامنة والأولى منه وهذا فقط عن الأضرار غير المغطاة بالتأمين الاجتماعي[460].

2- ومن حيث الضرر المرتد، فقد قبلت محكمة النقض الفرنسية[461] رجوع المضرور بالتبعية لضرر العامل المضرور الأصلي، بالتعويض على صاحب العمل طبقا لقانون 5 جويلية 1985 و المقابل للأمر المذكور، والمتعلق بحوادث السيارات ولاسيما مواده السابقة المتعلقة بالتأمين الإلزامي، وهذا دون التقيد بقواعد التأمين الاجتماعي المتعلقة بحوادث العمل.

3- وفي حكم آخر لها قررت محكمة النقض بعدم استبعاد الموظف العام من نطاق ضمان التأمين الإلزامي على حوادث السيارات، وبالتالي يستفيد من ضمان الالتزام بالتعويض المقرر في قانون 5جويلية 1985 و المقابل للأمر 15/74 دون خضوعه إلى قواعد التأمين الاجتماعي، ولو كان حادث السيارة قد وقع للموظف العام أثناء أو بسبب الخدمة فإن المؤمن في كل الأحوال يلتزم بضمان تغطية الأضرار التي تقع للموظف العام، ولاشك في أن المؤمن في كل الأحوال أيضا يلتزم بضمان تغطية الأضرار التي تقع من السيارات بالنسبة للممثل القانوني للشخص الاعتباري. لكن ما مدى اعتبار حوادث الطريق إصابة عمل والعكس؟

المطلب الرابع

مدى اعتبار حوادث الطريق إصابات عمل

إن التشريعات المختلفة قد نصت على تغطية كل الإصابات التي تلحق بالعامل بصرف النظر عن مصدرها، أي سواء كانت نتيجة حادث عمل، أو مرض مهني، أو حادث

---

[460] - ASS. Plen , 22 DEC. 1988(troits Arrets) J.C.P.1989.11.21236 Conc Y .monnet et note
أشار إليها محمد حسين منصور- المرجع السابق ص.196
Y. Saint Jours- R.T.D. civ.1989, p.333 Obs. Jourdan

[461] - ASS.Plen ,2FEV.1990, R.T.D civ.1990, p.294 o.b.s. p .Jourdan- RES. civ. Et ass.1990,n°60 chr
أشار إليها محمد حسين منصور، المرجع السابق ص 197.
-وكان مصدر الضرر ناجم عن حادث عمل بسبب سيارة كان يستقلها المضرور أثناء الخدمة، قبلت المحكمة دعوى التعويض التي رفعتها الراجلة على صاحب العمل وتابعيه طبقا لقانون 5جويلية1985 مما حل بها من أضرار بسبب وفاة زوجها، أنظر في ذلك محمد حسين منصور –المرجع السابق- ص. 197

طريق، وأن ما يهم في هذا المقام هو حادث الطريق الذي يتعرض له العامل أثناء ذهابه إلى العمل، أو رجوعه منه بواسطة سيارة ما، غير أنه إذا كانت التشريعات قد اتفقت في ذلك أي في تعويض الإصابات الناتجة عن حوادث العمل. إلا أنها اختلفت من حيث تكييف هذه الحوادث ومعرفة مصدرها، حيث أن لذلك أهمية خاصة من حيث التشريع الذي يجب تطبيقه على أي من الحادثين، حادث العمل أو حادث الطريق، وهل الحادثين، هما حادث لمسمى واحد ؟ وبالتالي يجب تطبيق قوانين الضمان الاجتماعي، أم هما متمايزان ؟ وبالتالي يجب في بعض الحالات تطبيق القوانين الخاصة المتعلقة بحوادث المرور فيما يخص الحوادث التي تحدث في الطريق.

أولا ــ حوادث العمل

وهي التي تقع للعامل خلال ساعات العمل الفعلية، أو في مكان العمل أو وقعت الحادثة الضارة فيهما معا، ويمتد وقت العمل ليشمل الوقت الذي يستغرقه العامل بين دخوله إلى مكان العمل، أو أثناء تناوله الطعام، ففي أثناء فترة العمل هذه يستوجب تعويض العامل المصاب من أي حادث، مهما كان سبب هذا الحادث. ويتولى ذلك صندوق الضمان الاجتماعي وفقا لقوانين الضمان الاجتماعي الصادرة في هذا المجال[462]، ولو كان الحادث الواقع أثناء العمل حادث سيارة.

فالعبرة هنا هو خضوع العامل لتبعة السلطة في الإشراف والرقابة حقيقة، أو حكما، من قبل صاحب العمل منذ دخوله إلى مقر العمل، وإلى حين خروجه منه، فإذا كان الحادث قد وقع للعامل وهو خاضع في ذات الوقت لسلطة رب العمل، اعتبر الحادث حادث عمل بغض النظر عن المكان الذي وقع فيه الحادث، إذ أن معيار التبعية هو الذي يوضح وقوع الحادث أثناء العمل من عدم وقوعه.

---

[462] ـ القانون رقم 13-83 الصادر بتاريخ 2 يوليو1983 المتعلق بحوادث العمل والأمراض المهنية- الجريدة الرسمية رقم 28 الصادرة بتاريخ 05 يوليو 1983 .
المرسوم رقم 84/28 الصادر بتاريخ 11 فيفري 1984 الذي يحدد كيفيات تطبيق الأبواب: الثالث والرابع والثامن من القانون رقم 83/13 الصادر بتاريخ 2 يوليو 1983 المتعلق بحوادث العمل والأمراض المهنية.

وقد اعتبر القضاء في حكم له أشار إليه الدكتور بدر جاسم اليعقوب[463] أن الحادث الضار الواقع من السيارة أثناء العمل، يعتبر حادث عمل يخضع التعويض فيه إلى صندوق الضمان الاجتماعي، وليس إلى القانون المتعلق بحوادث المرور، بشرط ألا يتعمد العامل إحداث الإصابة أثناء قيادته للسيارة[464]، أو تعمده بإلقاء نفسه أمام سيارة كانت تسير بالطريق، وهذه أخطاء غير مغتفرة تعفي صاحب العمل من تعويض العامل عن الإصابة، كما تعفي مؤسسة التأمينات من دفع المعونة المالية. ولم يعرف المشرع الجزائري الخطأ العمدي، ولا المشرع الفرنسي كذلك، غير أن القضاء الفرنسي قد استقر على مصطلح الخطأ العمدي حيث عرفته محكمة النقض الفرنسية« **بأنه خطأ ذو جسامة استثنائية يرجع إلى القيام بعمل أو ترك إرادي مع إدراك فاعله بخطورته ولا يكون له سبب يبرره** ».

ومن أوضح التطبيقات لهذا التعريف، تعمد السائق للسيارة العامل بالمؤسسة أثناء أو بسبب العمل عملية الانتحار، وكان هذا الفعل الأخير هو السبب الوحيد لوقوع الحادث، وبالتالي يكون من شأن ذلك السبب الوحيد أن يستبعد التعويض عن الأضرار الذي تقع له سواء كان التعويض وفق القانون الخاص بحوادث المرور، أو وفق قوانين التأمين الاجتماعي، وبالتالي حرمان السائق العامل من ذلك وسواء كان الحرمان كليا أو جزئيا. إلا أن هذا لا يتم إلا إذا أثبت المدين بهذا التعويض الخطأ العمدي غير المغتفر، والمتمثل في الانتحار، وهذا من الصعب ثبوته من الناحية العملية حيث يصعب إقامة الدليل على وجود تلك الإرادة الانتحارية إلا إذا كان المضرور قد أفصح عنها شخصيا[465]. ومن التطبيقات التي وردت عن محكمة النقض الفرنسية لفكرة الخطأ غير المغتفر قيام العامل وهو في حالة سكر، أو في حالة تعاطي المخدرات أثناء العمل أو بسببه ويصاب بضرر، وينطبق ذلك على السائق للسيارة أثناء العمل أو بسببه وهو في حالة سكر، أو في حالة تعاطي للمخدرات أو غيرها[466].

---

[463] - بدر جاسم اليعقوب، مقال ،حوادث الطريق ومدى اعتبارها إصابات عمل، مجلة الحقوق والشريعة - عدد 4 سنة5 ديسمبر 1981 صفحة 154 .
والحكم المشار إليه في هذا المقال يتعلق بإصابة عامل في رأسه من جراء حادث سير للسيارة التي خصصتها الشركة لعمالها لنقلهم إلى مقر العمل حيث كان المصاب من ضمن ركاب السيارة- محكمة الاستئناف العليا- الكويت، بتاريخ 81/3/12 قضية رقم 1980/1054 غير منشور.
وقد اعتبر القضاء أيضا الإصابة إصابة عمل لعامل دهسته سيارة أثناء توقفه مؤقتا عن العمل، أنظر أحمد محرز- المرجع السابق- صفحة 180.

[464] - بدر جاسم اليعقوب- المرجع السابق- المقال- صفحة 156 وما يليها .

[465] - د/ محمد حسين منصور- المرجع السابق صفحة 256.

[466] - بدر جاسم اليعقوب- المقال- المرجع السابق- صفحة 160 وما يليها 162.

وهذا ما اهتدى إليه المشرع الجزائري خاصة في المواد 13-14 من الأمر رقم 15/74 والمتعلق بحوادث السيارات سواء كان الحادث قد وقع أثناء العمل أو بسبب العمل ، أو خارج أوقات العمل ، هذا إذا كان الخطأ خطأ" عمديا غير مغتفر ، أما إن كان غير ذلك فإن الأمر لا يخرج من أن الحادث يكون حادث عمل كما سبق آنفا ، و قد يكون حادث طريق ، و عليه فهل يعتبر حادث الطريق حادث عمل ؟ أم تراه حادث مرور؟

ثانيا ــ حادث الطريق

و هي الحوادث التي تقع في الوقت الذي يكون فيه العامل بعيدا عن سلطة رب العمل و إشرافه و رقابته ، و بذلك يعتبر الحادث حادث طريق إذا وقع أثناء فترة ذهاب العامل إلى العمل أو العودة منه[467] مهما كان سبب الحادث ، إلا إذا كان سببه هو خطأ العامل العمدي كما سبق بيان ذلك .

و يبدأ طريق العمل عندما يغادر العامل منزله أو المكان الذي يتواجد فيه متوجها إلى عمله ، أو عندما يغادر مكان عمله متوجها إلى المكان الذي يريده أو إلى منزله ، فالحادث الذي يقع له في هذه الفترة هو حادث طريق و ليس حادث عمل . غير أن الطريق الذي يجب أن يسلكه العامل في الذهاب إلى عمله أو في مغادرته له هو الطريق الطبيعي، و هو أقرب الطرق و أكثرها سرعـــة و سهولة و أقلها خطرا[468]، و المعيار في ذلك هو معيار موضوعي لا شخصي ، و لا ضير إذا ما استبدل العامل الطريق المألوف و الطبيعي وفقا للمعيار الموضوعي ، و لا أهمية لوسيلة المواصلات التي يستعملها العامل في طريقه إلى العمل أو العودة منه ، إلا أنه يشترط أن يكون الحادث في الطريق قد وقع في الوقت الذي يفترض فيه أن العامل يذهب أثناءها إلى عمله أو العودة منه ، غير أن قرينة الوقت هذه ليست قاطعة ، إذ تستطيع هيئة التأمينات العامة أن تثبت أن العامل في مثل هذا الوقت لم يكن متوجها إلى العمل أو راجعا منه ، و في هذه الحالة حسب رأيي إذا وقع للعامل حادث بسبب تدخل السيارة في ذلك سواء كان هو القائد لها أو راكبا لها أو كان من الغير ، فالا صلح له المطالبة بحقه في التعويض على أساس المادة 8 من الأمر رقم 15/74 المتعلق بحوادث السيارات إذا التعويض عليها فوريا و تلقائيا و محددا .

---

[467] ـ محمد لبيب شنب ،مدى تغطية تأمين إصابات العمل لحوادث الطريق ، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية و الاقتصادية يوليو 1969 العدد 02 السنة 11 صفحة 04 .

[468] ـ بدر جاسم اليعقوب ، المقال السابق ص 176

و لاعتبار الحادث حادث طريق و تطبق عليه قوانين الضمان الاجتماعي، يجب ألا يكون العامل قد توقف أو تخلف أو انحراف عن الطريق. و يراد بلفظ التوقف في الطريق أن يتوقف العامل لفترة من الوقت دون أن يخرج عن الطريق الطبيعي له، كأن يتوقف لمشاهدة حادث مرور وقع لغيره، فإذا به هو يتعرض لحادث مرور مماثل. و يقصد بالانحراف، انحراف العامل عن الطريق الطبيعي و يسير بطريق آخر غيره لكن يتعرض لحادث مرور أيضا، هنا لا يستفيد العامل من التأمينات من الضمان الاجتماعي، إنما له الحق في المطالبة بالتعويض وفقا للقانون الخاص بحوادث المرور.

إلا أن الرأي الراجح في كل من الفقه و القضاء الفرنسي يذهب إلى عدم حرمان العامل من الضمان في مثل هذه الحالة طالما أن الحادث قد وقع في المكان و الزمان الطبيعيين و هذا وفقا لمبدأ العدل، و هذا ما يجب أن يؤخذ به.

و يذهب بعض الفقه في مصر[469] بأن التخلف و التوقف و الانحراف في الطريق ليس بالضرورة دائما يؤدى أحدهم أو كلهم إلى استبعاد قانون الضمان أو التأمينات الاجتماعية على الحوادث التي تلحق بالعامل ، بل يجب مراعاة الباعث الذي دفع العامل إلى هذا السلوك وفقا لمعيار الرجل العادي ، ثم إن معيار التوقف و الانحراف في القانون الفرنسي لا يحرمان العامل من الضمان، إذا كان لأسباب يثبت علاقتها بالعمل أو يبررها قضاء ضرورة من الضرورات[470].

و بصفة عامة إذا كانت الإصابة ناتجة للعامل عن حادث طريق فإن للعامل المصاب أن يطالب بتعويض تكميلي يضاف إلى ما يستحقه من صندوق الضمان الاجتماعي بشرط أن يكون المتسبب فيها صاحب العمل أو أحد أتباعه ، أما إذا كانت الإصابة غير ناتجة عن حادث الطريق فإن العامل المصاب لا يستحق التعويض التكميلي إلا إذا أثبت خطأ صاحب العمل العمدي .

و الحكمة من مطالبة العامل المتضرر في حادثة الطريق بالتعويض التكميلي بالإضافة إلى ما يستحقه من صندوق الضمان الاجتماعي هو أن قيمة الاشتراكات التي

---

[469] ـ محمد لبيب شنب – المرجع السابق – ص 3 و ما يليها

[470] - Soc. 1 Oct. 1960. 713 soc 4 Avril 1979. D 1979 1. R. 433 soc. 22 Nov. 1978. D 1979. IR. 114

يدفعها صاحب العمل تزداد بصورة طردية كلما ازدادت حوادث العمل ، في حين أن هذه القيمة لا تخضع للزيادة مهما ازدادت الحوادث التي يتعرض لها العمال في الطريق ، و لذلك فقد اهتم القضاء الفرنسي بتكييف مصدر الإصابة كما سبق بيان ذلك أي إذا ما كانت الإصابة بسبب حادث عمل أم حادث في الطريق، و لعل ذلك ما نجد له تطبيقا في القضاء الجزائري، حيث يذهب بصدد تطبيقه للمادة 10 من الأمر رقم 15/74 و المادة 10 مكرر من قانون رقم 31/88 من أن " إذا تواجد حادث عمل مع حادث مرور فإنه يؤدي إلى تحويل الحق لمؤجر الضحية في المطالبة بخصم منحة حادث الشغل مع مبلغ التعويض الممنوح بسبب حادث المرور و يذهب في ذلك إلى اعتبار الحادث المتضرر منه يكتسي طابع حادث شغل و على أساسه سدد صندوق الضمان الاجتماعي للمطعون ضده معاشا دوريا ، إلا أن الصندوق استرجع ذلك فيما بعد من الشركة المؤمنة للمركبة المتسببة في الحادث ، و من ذلك قررت الغرفة المدنية إبطال القرار بقولها : " **إن قرار القاضي بصرف المطعون ضده – تنفيذ الحكم الجزائي – للحصول على الفارق المالي المتبقي حسب دعواه – رغم استلامه على شكل معاش دوري من الصندوق يعتبر قرارا باطلا** "[471].

[471] - قرار الغرفة المدنية بتاريخ 1992/05/11 ملف رقم 76892 المجلة القضائية عدد 01 سنة 94 صفحة 25 .
مجلس قضاء مسيلة – الغرفة المدنية قرار بتاريخ 14-01-1997 نشرة القضاة عدد 54 ص 142.

الباب الثالث

الأضرار محل التأمين الإلزامي و التعويض عنها

طبقا للمادة 1/8 من الأمر رقم 15/74 "فإنه لمجرد تدخل السيارة في إحداث الضرر الجسماني، فإنه يجب التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها ، و إن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث ... "[472]و كذلك نصت الفقرة الأولى من المادة الأولى من المرسوم رقم 34/80 على أن (تطبق إلزامية التأمين التي تأسست بالأمر رقم 15/74... على تعويض الأضرار الجسمانية أو المادية التي تحصلت بسبب مرور أو غيره) و بذلك ربط المشرع وفقا لهذه النصوص الالتزام بقيام و ثبوت حق المضرور، من حادث السيارة في التعويض، بغض النظر عن سبب و مصدر هذا الحق[473] ، طالما كانت الأضرار التي لحقته نتيجة حادث سيارة مهما كانت وضعية هذه السيارة متحركة أو ساكنة ، و لو كان بخطأ المضرور و لو كان الحارس لها مجهولا ، ومن هنا ربط المشرع الجزائري أقول حق المضرور في التأمين لمجرد حدوث الضرر الجسماني الناتج عن تدخل السيارة و ليس بثبوت المسؤولية عن هذا الضرر ، إذ أن الحق في التعويض من ذلك الضرر الناجم عن تدخل السيارة يسبق دعوى المسؤولية ذاتها[474] ، و هذا ما أشارت إليه كثير من الأحكام القضائية في الجزائر حيث طبقت في ذلك مضمون المادة 8 من الأمر المذكور ، و هي بذلك من النظام العام لا يجوز الاتفاق على مخالفتها أو الإعفاء منها[475].و من ثم فإن المؤمن ملزم بتغطية الأضرار التي تحدثها أي مركبة للغير في كل الحالات ، و مهما كانت الحالة أو الوضعية التي كانت عليها السيارة أثناء تدخلها في الحادث ، و مها كانت مسؤولية المؤمن عنها سواء كانت مسؤولية تقصيرية أو تعاقدية ، و إذا كانت مسؤولية تقصيرية سواء كانت ناشئة عن الفعل الشخصي للمؤمن له، أم عن أعمال تابعيه أو الخاضعين لرقابته ، أو قامت مسؤوليته باعتباره حارسا للسيارة التي أحدثت الضرر ، بل أن المؤمن ملزم بتعويض الأضرار ، حتى و لو تعمد المؤمن له في إحداثها بالمضرور و كذلك

---

[472] ـ وكذلك المادة الأولى فقرة أولى من المرسوم رقم 34/80 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار
أنظر في هذا المعنى : د/ عبد الرزاق بن خروف، المرجع السابق، ص 206 و ما يليها.

[473] ـ د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل- المرجع السابق- الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات ، صفحة 246 .

[474] - voir. B.Starck. les obligations. o .p cit n°.924. et Suiv, p. 317 et suiv
أشار إليه د / علي بوقرة – المرجع السابق – ص 384

[475] ـ قرار بتاريخ 1986/03/11، ملف رقم 36649 المجلة القضائية عدد 02 سنة 1989 صفحة 285-286 .
ـ الغرفة الجنائية الثانية ، قرار بتاريخ 1986/12/09 ملف رقم 41078 – الإجتهاد القضائي – الجزء الأول ، جيلالي بغدادي ص 335 .
ـ الغرفة الجزائية قرار بتاريخ 1988/02/09 المجلة القضائية العدد 04 السنة 1990 ص 291 .

الأضرار التي تحدث نتيجة قيادة السيارة في حالة سكر ، و حتى الأضرار التي تحدث في حالة سرقة السيارة .

غير أن الأضرار التي يغطيها التأمين الإلزامي على حوادث السيارات وفقا للفقرة الأولى من المادة الأولى و كذلك المادة 1/8 من الأمر المذكور، هي الأضرار الجسمانية و التي تشمل الوفاة ، أو الإصابة البدنية[476] دون الأضرار المادية أو المالية مهما كان نوعها و طبيعتها ، و مهما كان وقوع الحادث من السيارة سواء كان أثناء سيرها أو بمناسبة سيرها أو في وقوفها أو في الطريق أو في و جودها في المرآب، أي مهما كان تدخلها إيجابيا أم سلبيا،بل حتى و إن كان الحادث نتيجة سقوط أو تناثر أشياء منها عند تحميلها أو بسبب انفجارها أو حريقها و إن لم تكن في حالة مرور[477]. وهذا هو المقصود من مضمون المادة 1/8 من الأمر رقم 15/74 «كل حادث سير سبب أضرار جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها...».

وهذا م أتناوله في ثلاث فصول :

[476] ـ و يؤدي المؤمن مبلغ التعويض إلى المضرور أو ذوي حقوقه من بعده ، استنادا إلى التسوية الودية بين المؤمن له و المضرور بشرط الحصول على موافقة المؤمن أو عن طريق القضاء ، و ليس للقضاء في هذا الشأن سلطة تقديرية فيما يخص تقدير مبلغ التعويض لأن تعويض الأضرار في هذه الحالة مقدرا قانونا و مسبقا وفق جدول معد لذلك، أنظر في ذلك : د/ عبد الرزاق بن خروف، المرجع السابق، ص 210 و ما يليها..

[477] ـ سعد واصف – المرجع السابق – ص 57

ـ د / إبراهيم الدسوقي – الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات – المرجع السابق صفحة 243 .

الفصل الأول

الأضرار الجسمانية و ما ينتج عنها من أضرار مرتدة

إن الأضرار التي يغطيها التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ، هي الأضرار الجسمانية فقط ، و الأضرار الجسمانية الناجمة عن تدخل السيارة ، قد تكون أضرارا بدنية ، و ما ينجم عنها من أضرار مادية أو معنوية مرتدة ، سواء بالنسبة للمصاب أو ذوي حقوقه ، وقد ينجم عن تدخل السيارة في الحادث أيضا وفاة المصاب و ما قد ينجم عن ذلك من أضرار مرتدة سواء أن كانت مادية أو معنوية لذوي حقوقه . وقد قسمت هذا الفصل إلى ثلاث مباحث حيث في المبحث الأول أتناول الأضرار البدنية والمادية الناجمة عن حوادث السيارات، وأتناول في المبحث الثاني الضرر المرتد وعلاقته بالضرر الأصلي، أما في المبحث الثالث فأتعرض إلى دعوى المضرور المباشرة.

المبحث الأول

الأضرار البدنية و المعنوية للمصاب

إن الأضرار البدنية الناجمة عن تدخل السيارات في الحادث ، هي الأضرار التي تؤذي المصاب في جسده ، وتسبب له عجزا مؤقتا عن العمل، أو عجزا جزئيا أو كليا دائما عن العمل، و ما قد ينجم عن ذلك من أضرار مادية أو معنوية للمصاب أو ذوي حقوقه الذي كان يعيلهم. لذلك وطبقا للأمر رقم 15/74 فإن الأضرار الجسمانية التي يترتب التعويض عنها والناجمة عن حوادث السيارات قد قسمها المشرع إلى:

1- الضرر الذي يترتب عنه عجز مؤقت عن العمل .

2- الضرر الذي يترتب عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي الدائم عن العمل.

3- الوفاة . بالإضافة إلى ما ينتج عن هذه الأضرار الجسدية من أضرار. مادية أخرى تنعكس ماليا على ذمة المضرور وتتمثل هذه الأضرار في نفقات وتكاليف العلاج، وكذا مصاريف الجنازة[478].و هذا ما تضمنته المادة 17 من قانون رقم 31/88 المعدل والمتمم للأمر رقم 15/74 على أنه« علاوة عن التعويضات المنصوص عليها في المادة 16 أعلاه يتعين على المؤمن أو الصندوق الخاص بالتعويضات حسب الحالة أن يدفع أو يسدد للضحية أو ذوي حقوقها.

1- المصاريف الطبية والصيدلانية وقيمة أجهزة التبديل.

2- مصاريف الإسعاف الطبي والاستشفائي تبعا للتعريفة المطبقة من طرف جميع المراكز الطبية أو الاستشفائية .

3- تعويض تفاوت الرواتب أو الإيرادات المهنية خلال مدة العجز المؤقت.

4. مصاريف النقل.

5- مصاريف الجنازة ».

---

[478] ـ أنظر في ذلك أيضا: القرار الصادر عن المحكمة العليا بتاريخ 1986/03/11 طعن رقم 36949 – الاجتهاد القضائي الجزء الأول، جيلالي بغدادي صفحة 336 .

ـ و إذا كان الأمر رقم 15/74 قد حدد مسبقا نوعية التعويضات وقيدها الجدول الملحق بالأمر فإن هذا لا يعني بأن المشرع قد أزال للقاضي صلاحية الفصل في المنازعات وممارسة حق المراقبة المخولة له قانونا على تطبيق النصوص- كما أن التعويضات المحددة بالجدول المرفقة بالأمر المذكور هي من النظام العام وأن عدم مراعاتها يترتب عليه البطلان والنقض أنظر في ذلك .

1. المحكمة العليا قرار بتاريخ 1986/02/11 ملف رقم 16647 نشرة القضاة عدد 46 صفحة 98 .

2. قرار بتاريخ 1990/02/27 طعن رقم 62688 – الاجتهاد القضائي- الجزء الأول- جيلالي بغدادي صفحة 220.

3. قرار بتاريخ 1990/02/13 طعن رقم 58564 – الاجتهاد القضائي- الجزء الأول- جيلالي بغدادي صفحة 335

ــ وحيث أن هذه المصاريف هي آثار قد انعكست عن الضرر الجسماني المحض سواء كان الضرر المحض الذي لحق بالمضرور ضررا بدنيا أم ضررا ممثلا في وفاة الضحية من حادث السيارة.

وكما أن المادة 16 المعدلة بموجب القانون رقم 31/88 على أن« تحدد التعويضات الممنوحة بالتراضي أو قضائيا في إطار حوادث المرور الجسمانية على أساس الجدول الملحق بهذا القانون ». وعيله أتعرض ضمن المطالب التالية إلى :

.

المطلب الأول

العجز المؤقت و العجز الدائم عن العمل و أثارهما المادية

قد يلحق تدخل السيارة في الحادث بجسم المصاب أضرارا تسبب له عجزا عن العمل ، قد يكون هذا العجز مؤقتا، و قد يكون دائما ، سواء كان جزئيا أم كليا ، و ما قد ينتج عن ذلك من آثار بالنسبة للمضرور .

أولا ــ العجز المؤقت عن العمل

بادئ ذي بدء ينبغي التفريق بين الضرر الجسماني المحض، وما ينعكس عليه من آثار على الذمة المالية للمضرور على ضوء ما نصت عليه المادة 17 السابقة الذكر، وعلى ما ذهب إليه بعض الفقه من التفرقة بينهما[479]، غير أن هذه التفرقة تبقى نظرية غير ذات بال، خاصة عندما انعقد الإجماع بأن الضرر الجسدي المحض في حد ذاته كاف للتعويض ما دام المضرور قد مس في حق من حقوقه الأساسية وهي حماية جسده من الأذى أو الضرر، وما دام قد مس في سلامة جسمه، فإن له الحق تلقائيا في التعويض بمجرد تدخل السيارة في الحادث، حتى وإن لم يستتبع أو يترتب على ذلك آثارا على ذمة المضرور المالية[480]، أما إذا نتج عن ذلك فإنه يتعين على المؤمن أو صندوق ضمان السيارات أن يسدد للضحية أو ذوي

[479] ـ عاطف النقيب- النظرية العامة للمسئولية الناشئة عن الفعل الشخصي- المرجع السابق- صفحة 250-260.
[480] ـ أنظر في المادة 8 من الأمر رقم 15/74.

حقوقها تلك المصاريف[481] الناجمة عن الضرر الجسماني بالإضافة إلى التعويض الوارد في المادة(16) من الأمر رقم 15/74 والمعدلة بمقتضى قانون رقم 31/88[482].

وقد ربط المشرع الجزائري في القانون الخاص بحوادث السيارات التعويض عن الأضرار الجسمانية بدخل الضحية يوم وقوع الحادث[483]، كما ربط ذلك بفداحة الضرر الجسماني، ومدى انعكاس ذلك على دخل المضرور وفقا للقاعدة التي تقرر تقدير التعويض على أساس ما فات المضرور من كسب وما لحقه من خسارة[484] ، وبذلك يكون المشرع الجزائري كغيره من التشريعات الحديثة قد أخذ بفكرة الضرر الجسماني المحض مع نتائجه المؤثرة على الذمة المالية للمضرور سواء كانت تتعلق بالمصاريف المذكورة في المادة 17 من قانون رقم 31/88 المذكورة، أم تتعلق بالخسارة التي تلحق به أم بالكسب الذي فاته سواء كان العجز مؤقتا، أو دائما عن العمل. وللزوم ذلك يجب أن يكون الضرر محققا وشخصيا، حتى يوجب التعويض، والضرر المحقق هو ما يترتب في الحال أثر تدخل السيارة في الحادث، وبذلك يكون ثابتا وينجم عنه التعويض التلقائي وفقا للجدول المعد لذلك حسب الأضرار التي أصابت المضرور في جسمه.

أما إذا لم يكن الضرر قد تحقق فيكفي أن يكون وقوعه قد تراخت آثاره إلى المستقبل، لكن يجب أن تكون هذه الآثار محققة الوقوع على خلاف الضرر الاحتمالي[485]، والضرر

---

[481] ـ أنظر في المادة 17 من الأمر رقم 15/74.

[482] ـ المادة 16 معدلة بموجب القانون رقم 31/88 نصت على ما يلي «تحدد التعويضات الممنوحة بالتراضي أو قضائيا في إطار حوادث المرور على أساس الجدول الملحق بهذا القانون.

– يدفع التعويض المستحق للضحية أو ذوي حقوقها اختياريا في شكل ريع أو رأسمال بالنسبة للمستفيدين البالغين سن الرشد وذلك حسب الشروط المحددة بالملحق.

– يدفع التعويض المستحق للقصر أيا كانت صفتهم إلزاميا في شكل ريع مؤقت عندما يتجاوز مبلغه أربعة أضعاف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون.

–يدفع التعويض المستحق للضحايا أو ذوي الحقوق البالغين السن المعترف بأنهم عجزة إلزاميا في شكل ريع عمري عندما يتجاوز مبلغه الحد الأقصى المنصوص عليه في الفقرة أعلاه».

[483] ــ قرار في الطعن بتاريخ 1990/03/28 رقم 66183 – الاجتهاد القضائي– الجزء الأول– جيلالي بغدادي صفحة 334 .

– قرار في الطعن بتاريخ 1990/05/22 رقم 66833 – الاجتهاد القضائي– الجزء الأول– جيلالي بغدادي صفحة 334.

[484] ــ المادة 182 من ق م ج «إذا لم يكن التعويض مقدرا في العقد، أو في القانون، فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب...».

[485] ــ إن الضرر الاحتمالي لا يعوض عليه، وتظهر دعاوى تعويض الأضرار الاحتمالية في حوادث المرور عندما يدعي الوالدان مثلا بإصابتهما بضرر مادي حين وفاة ابنهما في حادث مرور– وأن ذلك سبب لهما حرمانهما مستقبلا من نفقة ابنهما لهما إذ لا يمكن الجزم بأن الولد سيكمل دراسته، أو أن والديه سيبقيان على قيد الحياة إلى الوقت الذي يشعران فيه بالحاجة إليه لينفق عليهما–

المحقق الوقوع في المستقبل[486] نجد له مجالا في الحوادث الناجمة عن تدخل السيارة، حيث أن الإصابة التي تلحق بالمضرور كثيرا ما لا يمكن تحديد النتائج المترتبة عنها حين وقوع الحادث، وكثيرا ما تتطور هذه الإصابة البدنية إلى عاهات دائمة تؤدي إلى عجز المضرور كليا أو جزئيا، ولذلك ففي بعض الأحوال لا يصدر القاضي الحكم النهائي فيما يخص تقدير التعويض ويقضي للمضرور بتعويض مؤقت عما أصابه فعلا من الضرر، وإلى حين استقرار الضرر بصفة نهائية، ويتأكد القاضي من نتائج ذلك حينها يحكم بالتعويض النهائي، وذلك ما أقرته القواعد العامة الواردة في القانون المدني ولاسيما المادة 131 ق م ج[487].

والجدير بالملاحظة أنه إذا كان الضرر متغيرا يتعين على القاضي النظر فيه لا كما كان عندما وقع بل كما صار وقت صدور الحكم مراعيا التغير في الضرر ذاته من زيادة راجع أصلها إلى خطأ المسؤول أو نقص كائن ما كان سببه، ومراعيا كذلك التغير في قيمة الضرر[488]، وللقاضي أثناء تقديره لمبلغ تعويض المضرور أن يدخل ضمن ذلك ما فات المضرور من كسب، وما لحقته من خسارة، ويعتبر من قبيل الكسب الفائت أيضا تفويت الفرصة. وعليه فإن الكسب الفائت الناجم عن الآثار التي تحدثها الأضرار الجسمانية المترتبة عن حوادث السيارات ممثلة في كل الآثار الاقتصادية التي تؤثر على الذمة المالية للمضرور تأثيرا سلبيا سواء كان ذلك النشاط الذي كان يقوم به المضرور حالا، أو نشاطه في المستقبل فيما يتعلق بطبيعة عمله، وسواء تعلق ذلك بالتعطل عن ممارسة نشاط عمله خلال الفترة التي دامت لمعالجته فيها أم كان الأمر يتعلق بالعجز الدائم الجزئي، أو الكلي عن ممارسة نشاطه ذلك، أو كان الأمر يتعلق بتفويت فرصة على المضرور في تحقيق هدف معين[489].

أما لو أن الولد المتوفى أكمل دراسته بحيث يتيح له تولي وظيفة تجعله قادرا على إعالة والديه، ففي هذه الحالة ينتج عن ذلك تفويت فرصة الإفادة من مساعدة والديه المادية.

أنظر في ذلك:

- سليمان مرقص- الأحكام العامة- المرجع السابق- صفحة 142.
- عاطف النقيب- النظرية العامة- المرجع السابق- صفحة 285-286.

[486] ــ يجوز للقاضي أن يضمن حكمه بتعويض الأضرار المستقبلية طالما كانت محققة الوقوع، كما لو تعلق الأمر بنفقات سيتكبدها المضرور حتما لعلاج إصابته على فترات متباعدة. أنظر في ذلك هامش د/ محمد حسين منصور- المرجع السابق- صفحة 275.

[487] ــ المادة 131 ق م ج «يقدر القاضي مدى التعويض عن الضرر الذي لحق المصاب طبقا لأحكام المادة 182 مكرر مع مراعاة الظروف الملابسة، فإن لم يتيسر له وقت الحكم أن يقدر مدى التعويض بصفة نهائية فله أن يحتفظ للمضرور بالحق في أن يطالب خلال مدة معينة بالنظر من جديد في التقدير ».

[488] ــ د/ محمد حسين منصور- هامش المرجع السابق- ص 275.

[489] ــ د/ محمد حسين منصور- هامش المرجع السابق- ص 276.

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

في حدود وطبقا للقائمة الواردة في(رابعا)[490]، ضمن هذا الجدول يعتمد الأجر أو الدخل المهني للضحية كأساس لحساب التعويض المستحق في الحالات التالية:

1- العجز المؤقت عن العمل.

2- العجز الدائم الجزئي أو الكلي عن العمل.

3- الوفاة.

يجب ألا يتجاوز مبلغ الأجور أو المداخيل المهنية المتخذة كأساس لحساب مختلف أصناف التعويض الموالية، مبلغا شهريا مساوي لثماني مرات الأجر الوطني المضمون عند تاريخ الحادث.

تكون الأجور الواجب اتخاذها بعين الاعتبار لحساب التعويضات صافية من الضرائب والتعويضات المعفاة من الضرائب مهما كان نوعها.

يجب أن تكون المداخيل المهنية صافية من التكاليف والضرائب وأن تكون حاصلة عن ممارسة فعلية للنشاط المهني من قبل الضحية.

عندما لا يمكن إثبات هذا الأجر أو الدخل أو يكون أقل من الأجر الوطني الأدنى المضمون، يحدد التعويض على أساس هذا الأخير.

إلا أن الضحايا الحاصلين على شهادات أو المتمتعين بتجربة أو تأهيل مهني تمكنهم من شغل منصب عمل مناسب، وليس بإمكانهم إثبات أجر أو دخل يعوضون بالرجوع إلى

- إن التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي يتم على حساب النقطة وفقا للجدول الوارد بعده فيحصل على الرأس المال التأسيسي بضرب قيمة النقطة المطابقة للشطر المرتب أو الدخل المهني للضحية في معدل العجز الدائم الجزئي أو الكلي

[490] ــ (رابعا) أساس حساب التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي

ويحصل على قيمة نقطة الأجور في مختلف الدرجات المشار إليها في الجدول الوارد أدناه بتطبيق القاعدة النسبية

الحد الأدنى للأجر الأساسي لهذا المنصب و الصافي من التكاليف والضرائب وذلك في حدود وطبقا للقائمة الواردة في المقطع 4 من هذا الجدول»[491].

أما في حالة عدم تقاضي الضحية لأي أجر أو دخل وقت الحادث فيمكن للضحية أو ورثته إثبات ذلك وبالتالي مطالبته من المؤمن أو الصندوق الخاص بالتعويضات حسب الحالة، إذا كانت مدة المكوث أو العجز المؤقت تزيد عن شهر تعويضا شهريا يساوي الأجر الوطني الأدنى المضمون إلى غاية التئام الجرح[492].و في هذا الشأن أصدرت المحكمة العليا قرار بتاريخ 2001/02/06 جاء فيه " **أنه من حيث المبدأ في أن إبعاد قضاة الموضوع كشوف التقاعد لحساب التعويض واحتسابه على أساس الأجر الوطني الأدنى الساري وقت وقوع الحادث هو تطبيق سليم للقانون، ومتى كان كذلك استوجب رفض الطعن**"[493].

وعلى ضوء ما سبق يمكن تحديد مقدار الكسب الفائت بسبب التعطل عن العمل في حالة العجز المؤقت ويكون المضرور فيها أثناء فترة العلاج، على ضوء متوسط دخل المضرور خلال فترة معينة، وبذلك فإن هذا الأمر لا يثير صعوبة، غير أن الصعوبة تثار بصدد معيار تقدير الضرر في حالة الضرر الذي يترتب عن العجز الدائم الجزئي، أو الكلي عن العمل.

---

[491]– الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم تحت عنوان أولا الأجر أو الدخل القاعدي .
–قرار بتاريخ 1990/03/28– طعن رقم 66183 – الاجتهاد القضائي ج.1 جيلالي بغدادي ص.334.
وكذلك قرار بتاريخ 1990/05/28– طعن رقم 66833– الاجتهاد القضائي ج.1.جيلالي بغدادي ص.335 جاء في مضمونها«أن الأصل في حساب التعويضات المستحقة هو مرتب الضحية أو مدخولها المهني، فإن لم يثبت للضحية أي نشاط أو كان المجني عليه قاصرا اتخذ الأجر الأدنى الوطني المضمون كقاعدة لحساب التعويض».
إن الأجر الوطني المضمون الذي يعتمد عليه لحساب التعويضات المستحقة هو الذي ينطبق على الحادث يوم ارتكابه.

[492] ــ أنظر في ذلك ما ورد في المادة 17 مكرر 2 من القانون رقم 31/88.

[493] ــ إن القانون رقم 31/88 ولاسيما المواد 16 معدلة 16 مكرر وكذلك 17–17 مكرر–17 مكرر2 من القانون 31/88 لا يفي سببه على الأجر أو الدخل المهني، لا غير وأن التعويض لا يغطي إلا انقطاع قبض الأجر أو الدخل المهني..../ حيث أن المقصود بالأجر هو المقابل المدفوع لشخص عن عمل يؤديه.../ حيث أن المقصود بالدخل(السنوي) بقبض من شخص إما على سبيل الربح أو مقابل نشاط، وأن الأجر أو الدخل يفترضان تأدية نشاط..../ حيث أن التقاعد يتكون من معاش يقبض بعد انقطاع الشخص نهائيا عن تأدية أي نشاط مهني.../ حيث أن القانون رقم 31/88 يشير إلى شخص يمارس نشاط وليس شخصا انقطع عن تأدية أي نشاط وأن الشخص المتقاعد مثله مثل الشخص الذي لا يمارس أي نشاط يطبق عليها في حالة وقوع حادث مرور الأجر الوطني الأدنى المضمون/ حيث أن قضية الحال لم يقدم ذوي حقوق المرحوم أي كشف للراتب يثبت نشاطه المهني، إنما قدموا وثيقة معاش تقاعده فقط. حيث أن قضاة الموضوع بتطبيقهم للأجر الوطني الأدنى المضمون في وقت الحادث هذه القضية طبقوا القانون تطبيقا صحيحا.
و بالتالي فإن الطعن بالنقض غير مؤسس.
– قرار بتاريخ 2001/02/06 ملف رقم 240777 ، المجلة القضائية، عدد 1 ، 2002 ص. 383–384–385.

ثانيا ــ العجز الجزئي الدائم و العجز الكلي الدائم

يذهب بعض الرأي في الفقه إلى القول[494] في حالة الإصابة عن عجز دائم كلي أو جزئي فإن تقدير الضرر يجب أن يكون على ضوء ظروف المضرور الشخصية ومصادر دخله وإمكانياته الاقتصادية وأن ذلك منظورا إليه حسب تأثر درجة العجز الناجمة عن هذا الوضع، فيزداد التعويض كلما كان المضرور له مصادر دخل كبيرة وينقص التعويض كلما لم يكن للمضرور مصادر دخل وفيرة.

غير أن تقدير الضرر وفقا لهذا المعيار لمن شأنه أن يترتب عنه إجحاف و ظلين في حق المضرور سواء كان للمضرور دخل أو إمكانيات اقتصادية كبيرة، و هو في هذه الحالة أولى بالرعاية، فإذا كان للمضرور الميسور الحال مصلحة طبقا لمعيار ظروف شخصية المضرور ومصادر دخله حيث تزداد قيمة التعويض بالنسبة إليه، فإنه بمقارنته بظروف المضرور الضعيف الدخل في نفس الإصابة المشابهة نجد هذا التمايز يتنافى مع العدل هذا إذا كان المضرور ضعيف الدخل فماذا يكون عليه حال البطالين وحال المسنين وحال الأطفال الذين لا يزالون يزاولون دراساتهم؟ ألا يمكن القول بأن هذا المعيار غير سليم ويحرم فئة لا بأس بها من التعويض على حوادث السيارات الضارة التي ما فتئت تزداد خطورتها يوميا خاصة بالنسبة للأطفال والمسنين وغيرهم؟.

لذا هجر بعض الفقهاء هذا المعيار القائم على ظروف المضرور الشخصية ومصادر دخله، والأخذ بمعيار موضوعي فيما يخص تعويض المضرور منظورا إليها من خلال العجز الجسماني بغض النظر على ظروف المضرور الشخصية السابقة، وحتى هذا المعيار الموضوعي أيضا وإن كان قد حقق العدل فإنه جافى منطق العدالة حيث يهدر ظروف المضرور الشخصية بحيث إذا أصيب بناء في حادث مرور في ساقه وقطعت جراء ذلك، وهذا بمقارنته مع موظف إداري تعرض لحادث مماثل فتقطعت ساقه أيضا، إن الأمر بالنسبة للمضرورين من حيث النتائج الاقتصادية والمالية الناجمة عن قطع ساق أي منهما ليختلفان من حيث استمرار عملهما، حيث إذا كان الموظف الإداري بإمكانه الاستمرار في عمله عاديا فيما بعد إلى أن الأمر فيما بعد بالنسبة للبناء يختلف حيث يصبح عاجزا عن أداء عمله فأين العدالة في تقدير التعويض إذن؟.

---

[494] ـ محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص. 276-277.

وعليه فإذا كان معيار تقدير تعويض المضرور القائم على فكرة ظروف المضرور الشخصية ودخله الاقتصادي، يناسب المضرور الذي له دخل وإمكانيات اقتصادية كبيرة، فإنه بالمقابل لا يناسب الشخص المضرور ذي الدخل الضعيف أو المسن أو الطفل أو البطال، ومن ثم فإن هذا المعيار لا يحقق العدل كما أن المعيار الموضوعي القائم على نسبة العجز الجسماني المحض للمضرور فإن كان يحقق العدالة بين أي متضرر من حوادث السيارات على نفس الإصابات المماثلة، فإن هذا أيضا لا يحقق العدالة بالنسبة لبعض المتضررين من حيث التأثير على استمرارية أداء أعمالهم كما أشرت إلى ذلك في المثال السابق، ومن ثم فإن هذا المعيار أيضا لا يحقق العدالة .

و لذلك حسب رأيي في هذا الشأن يمكن أن يؤخذ في سبيل تقدير تعويض المضرور عن حوادث السيارات بمعيار مختلط خاصة في حالة العجز الدائم الجزئي أو الكلي، وذلك على حسب نسبة العجز الجسماني الذي تعرض لها المضرور وأي مضرور مهما كان دخل المضرور وإمكانياته الاقتصادية ضعيفة أم كبيرة، غير أن الآثار المترتبة على الذمة المالية للمضرور لاحقا والمؤثرة في استمرارية العمل وأدائه يجب أن تدخل في حساب تقدير التعويض وفي هذه الحالة تختلف الآثار من مضرور لآخر وهنا يجب تحقيق فكرة العدالة نسبيا فيما يخص الآثار المؤثرة على استمرارية أداء عمل المضرور.

وأعتقد أن هذا ما أراد المشرع الجزائري تحقيقه في مضمون الملحق للأمر رقم 15/74 والمحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم حيث تضمن:

أولاــ الأجر أو الدخل القاعدي.

ثانياــ أساس حساب التعويض عن العجز المؤقت عن العمل.

ثالثاــ المصاريف الطبية والصيدلانية.

رابعاــ والمقطع الرابع من الجدول الذي يهم في هذه الفقرة و المتضمن أساس حساب التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي إذ جاء فيه« **أن التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي يتم على أساس حساب النقطة وفقا للجدول الوارد بعده، فيحصل على الرأسمال التأسيسي بضرب قيمة النقطة المطابقة لشطر المرتب أو الدخل المهني للضحية في معدل العجز الدائم الجزئي أو الكلي.**

ويحصل على قيمة نقطة الأجور في مختلف الدرجات المشار إليها في الجدول الوارد أدناه بتطبيق القاعدة النسبية ». وهذا ما طبقه القضاء الجزائري في كثير من الأحكام الصادرة عنه ومنها القرار الصادر بتاريخ 1990/03/28[495] حيث ورد فيه« **أن الأصل في حساب التعويضات المستحقة هو مرتب الضحية أو مدخولها المهني، فإن لم يثبت للضحية أي نشاط مهني أو كان المجني عليه قاصرا اتخذ الأجر الأدنى الوطني المضمون كقاعدة لحساب التعويض**"[496]، كما أن الغرفة المدنية ــ المحكمة العليا قد أصدرت قرارا بتاريخ 1992/09/30 تضمن القول "**بأنه عند تحديد مبلغ التعويض لذوي الحقوق، يشترط ذكر الرأسمال التأسيسي للضحية الذي على ضوئه تحدد التعويضات المستحقة لذوي حقوق الضحية**»[497].

ثالثا ــ الضرر الناجم عن تفويت الفرصة

ويدخل كذلك ضمن ما فات المضرور من كسب تفويت الفرص عليه من تحقيق هدف معين كإصابة الطالب في حادث مرور بأضرار أثناء ذهابه لإجراء امتحان مما حرمه من دخوله، فإن الطالب قد فوت عليه تدخل السيارة في الحادث الذي أصابه فرصة دخوله واحتمال نجاحه في الامتحان، وعليه فإن النجاح هنا يتأرجح بين أن يتحقق وقد لا يتحقق، ومن ثم فإن الفرصة هنا أمرا محتملا وهي نتيجة من نتائج تفويت الفرصة وعليه فلا يعوض عليها لأن الضرر هنا محتمل في هذه الحالة، أما التعويض الذي يجب فهو على تفويت الفرصة في حد ذاتها، حيث تحققت من عدم دخول الطالب للامتحان نتيجة إصابته بأضرار في حادث مرور وبالتالي حرمانه مما كان يعول عليه في فرصة تتيح له الحظ في النجاح لو سارت الأمور طبقا لمجراها الطبيعي المعتاد[498]. ومن ثم فإن القانون لا يمنع من أن يدخل

---

[495] ـ قرار بتاريخ 1990/03/28- الاجتهاد القضائي- الجزء الأول – جيلالي بغدادي صفحة 334

[496] ـ الغرفة المدنية قرار بتاريخ 1995/05/03- نشرة القضاة- عدد 49 صفحة 228.« يعتمد في تقدير التعويض عن حوادث المرور بالنسبة للقصر على الحد الأدنى للأجر الوطني المضمون طبقا للمرسوم 46/90 المؤرخ في 1990/01/30 من تاريخ وقوع الحادث».
غير أن هذا المرسوم التنفيذي رقم 46/90 قد ألغي بموجب المراسيم التنفيذية اللاحقة له ولاسيما المرسوم الرئاسي رقم 467/03 كما أن الجدول في المقطع الثامن قد ضاعف التعويض بالنسبة لوفاة ضحية قاصرة حيث نص في مادته الأولى« يحدد الأجر الوطني الأدنى المضمون الذي يطبق في كل قطاعات العمل بـ 5.25 د.ج في الساعة مما يساوي 1000د.ج في الشهر قصد استعماله لضبط ما يأتي طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما.
1. المبالغ الدنيا للتعويضات والاشتراكات في الضمان الاجتماعي.
2. أجور الممتهنين
3. علاوة القفة.
الجريدة الرسمية – عدد 05- سنة 1990 الموافق لـ 1990/01/30

[497] ـ أنظر كذلك: الغرفة المدنية، قرار بتاريخ 1992/09/30 – نشرة القضاة- العدد 47 صفحة 143

[498] ـ عاطف النقيب، النظرية العامة للمسئولية الناشئة عن العمل الشخصي- المرجع السابق- صفحة 287
د/ سليمان مرقص- الأحكام العامة – المرجع السابق- صفحة 142.

في عناصر التعويض ما كان للمضرور وهو هنا الطالب من رجحان كسب فوته عليه حادث تدخل السيارة[499].

غير أن تفويت الفرصة لكي يعوض عليها يجب أن نتأكد من خلال معطيات وظروف كل قضية، فإذا حرم الشخص فيجب أن ينتج عن ذلك ضررا بالفعل وليس مجرد احتمال إصابته بضرر، والضرر الواقع بالفعل والمتحقق، والذي يجب التعويض عنه جراء تفويت الفرصة في حالة المثال السابق من خلال المعطيات التي يمكن أن نعرفها على الطالب في حالة جده واجتهاده ومواظبته على الدراسة، إلا أنه في يوم الامتحان قد أحرمه حادث تدخل السيارة الضار، من دخول الامتحان، أو المسابقة المزمع إجراؤها في ذلك اليوم من أجل التخرج في ذلك العام والموعد الذي ضرب له من أجل فرصة عمل، وهذا ما نادى به الفقه وطبقه القضاء[500]، أما إذا كان الحادث الضار الناجم عن السيارة، قد أصاب قاصرا مازال يزاول الدراسة، فإن المعطيات في تفويت الفرصة تختلف عن معطيات المثال الأول، ويمكن للوالدين في هذه الحالة المطالبة بالضرر المرتد الذي أصابهما[501]، أما الإدعاء بالضرر في المستقبل بسبب فقد نفقة ابنهما عليهما في المستقبل فيعد ذلك ضررا احتماليا لا يعوض عليه. و للملاحظة فقد ينجم عن الضرر المادي المتمثل في إصابة المضرور في بدنه ضررا معنويا بالإضافة إلى الضرر السابق.

المطلب الثاني
الأضرار المعنوية للمصاب

يذهب بعض التعريف[502] إلى أن الضرر المعنوي هو ذلك الضرر الذي يصيب الإنسان في جسمه وما يترتب عن ذلك من آلام جسدية وآلام نفسية، وآلام تصيب العاطفة والشعور والحنان وغير ذلك مما يحرص عليه كل إنسان دون أن يسبب له خسارة مالية. وتلك الآلام الجسدية والنفسية والعاطفية غالبا ما تكون أثناء فترة العلاج أو بعد ذلك بسبب ما قد ينجم عن الإصابة الجسمية من تشوهات أو عجز كلي أو جزئي.

---

499 ـ د/ محمد حسين منصور- المرجع السابق- صفحة 279.

500 ـ نقض جنائي فرنسي بتاريخ 1970/02/24 –الأسبوع الفانوني 16456-2-1970 أشار إليه في الهامش-د/.عاطف النقيب المرجع السابق صفحة 291 – د/ علي بوفرة المرجع السابق صفحة 100.

501 ـ أنظر في ذلك / الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجنائية أو لذوي حقوقهم وهذا في حالة التعويض عن وفاة ضحية قاصرة و لا سيما المقطع الثامن وكذا المقطع الخامس المادة الثالثة.

502 ـ أحمد السعيد شرف الدين، انتقال الحق في التعويض عن الضرر الجسدي، 1986 – دون ذكر مكان النشر، صفحة 13

أولا ــ الآلام الجسدية

وهي التي يعاني منها المضرور من جراء الجروح أو الكسور أو التلف الذي يصيب الجسم منذ أن يقع الحادث ، وحتى وقت وأثناء فترة العلاج، وقد تزول هذه الآلام وقد تبقى بالرغم من معالجتها أو تظهر هذه الآلام من حين لآخر وقد تشتد هذه الآلام فتؤدي إلى اضطرابات عصبية تفقد المضرور السيطرة على ذاته ويتعرض بذلك للخطر[503].

وقد نص المشرع الجزائري عن هذا الضرر في الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم حيث تضمن المقطع الخامس منه الضرر الجمالي وضرر التألم والضرر المعنوي. قسم ضرر التألم إلى قسمين:(أ) ضرر التألم المتوسط، (ب) ضرر التألم الهام وفي الحالتين يتم التعويض على ذلك بموجب خبرة طبية.

ثانيا ــ الآلام النفسية

وهي المعاناة التي يعيشها المضرور نفسيا بسبب الضرر أو التلف الذي أصابه نتيجة بتر عضو من أعضائه أو تشوهات في جسمه أو شلل كلي أو جزئي وبذلك يفقد توازنه وتكامله الجسماني ويصاب بحزن وألم وحسرة، وبذلك تشعره هذه الإصابة بانتقاصه أو حرمانه من أوجه تمتعه بحياته العادية ولعل من التطبيقات الهامة في هذا الصدد ما قد ينجم عن حادث المرور من إصابة المضرور بعجز جنسي مؤقت، أو دائم ويستوي أن يرجع ذلك إلى تلف عضوي أو صدمة نفسية ويلحق هذا الضرر المضرور شخصيا وزوجته بالتبعية، أضف إلى ذلك تفويت فرصة الإنجاب[504].

كما يعتبر من قبيل الآلام النفسية الضرر الناجم عن الحرمان من متع الحياة المشروعة الذي يؤثر على نفسية المضرور فيترك بها أسى وحسرة[505]، كأن يتسبب حادث المرور في شلل كلي للمصاب فيؤدي إلى تعطيل قدراته على الاستفادة من ملذات الدنيا وحرمانه من بعض ممارسة هواياته الرياضية والترفيهية بشتى أشكالها على الصعيد

---

[503] ـ عاطف النقيب ، المرجع السابق،، ص 314-، د/ علي بوقرة، المرجع السابق، ص 116

[504] - civ. 2,20 Mai 1978 J.C.P. 1978, IV, p.221-civ. 2,25 Fév. 1981. J.C.P. 1981.iv.p.169
-Melennec, Le préjudice sexuel, GAZ, Pal.1977.2.p 525-civ.2, 25 Juin1980 Bill. Civ.11,n 271- 13 Déc. 1978 ? Bull, civ. 11, n 271.

أشار إليها –د/محمد حسين منصور –المرجع السابق- ص. 280.

[505] ـ عاطف النقيب- المرجع السابق- ص. 320.

الاجتماعي وسواء مارس المضرور هذا النشاط من قبل، أو لم يمارسه. وفي هذا الاتجاه ذهبت محكمة النقض الفرنسية –الغرفة الجنائية حيث أصدرت قرارا بتاريخ 1978/06/14 اعتبرت فيه أن الضرر الناجم عن الحرمان من متاع الحياة يتحقق بفقدان حق طبيعي وأن لم يكن للمضرور قبل الحادث نشاطا خاصا يمارسه بعد أن أصبح بعد الحادث عاجزا لا قدرة له على ممارسة أية هواية كقيادة السيارة أو الصيد[506].

غير أن بعض الفقه يرى في هذا الصدد بأنه لا يمكن للمصاب بعجز دائم كلي أو جزئي في حادث مرور أن يطالب بتعويض عن حرمانه من متع الحياة سبق أنه لم يمارسها قبل حدوث حادث السيارة الضار له، وإنما يمكن قصر ذلك فقط على من اعتاد على ممارسة هواية معينة سبق له أن مارسها قبل الحادث وحرم منها بعد الحادث. إلا أن المعيار الذي يمكن الأخذ به في هذا الصدد هو مدى تأثير الإعاقة الجزئية أو الكلية في نفسية المصاب الذي يحز في نفسه ذلك، أو لا يحز وسواء مارس هوايته من قبل أو لم يمارسها وخاصة عند ما يرى لداته يمارسون الهواية التي يحبها.

وتجدر الإشارة إلى أنه غالبا ما يكون هذا الضرر ناجما عن إصابة بدنية أو جسدية، فيكون بذلك للمضرور أن يطالب بتعويضين عن ضررين مستقلين، الضرر الأول ضرر مادي وهو ما لحق المضرور من خسارة وما فاته من كسب والضرر الثاني هو الضرر المعنوي أي ما لحق المضرور بسبب حرمانه من ممارسة نشاطاته وبالتالي التمتع بملاذ الحياة المشروعة والمألوفة، كما أن الأضرار النفسية التي يصاب بها الأطفال والناجمة عن حوادث السيارات تكون أكثر وطأة مما هي بالنسبة للكبار خاصة إذا حرموا من الدراسة أو من بعض الألعاب التي تناسب سنهم أو بعض المهن ، و قد يحرمون من الزواج في المستقبل ولذلك يوجب التعويض على مثل هذه الأضرار.

وللملاحظة فإن الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذويهم لم يتعرض إلى مثل هذا النوع من الأضرار إلى أنه يمكن اعتباره نوعا من أنواع الأضرار المعنوية التي تصيب النفس وهو المنصوص عليها وفق الملحق بالأمر

---

[506] - أنظر في ذلك: جازيت دي باليه GAZ PAL 1978-2-55 أشار إليه د/ علي بوقرة، المرجع السابق ص. 118
وكذلك داللوز سبري 1978-285 عاطف النقيب، المرجع السابق، ص.323.
- أنظر نقض جزائي فرنسي 1978/04/05 – الأسبوع القانوني- 1979-2-19168 مع تعليق BROUSSEAU أشار إليه د/ علي بوقرة، المرجع السابق، ص. 118.

رقم 15/74 و المعدل بالأمر رقم 31/88 السابق في المقطع الخامس منه تحت عنوان الضرر الجمالي، وضرر التألم والضرر المعنوي، وهذه كلها أضرار تصيب النفس ومنها الضرر الجمالي.

ثالثا ــ الضرر الجمالي

هو صورة من صور التألم النفسي، ويختلف أثر هذا التألم بالزيادة أو النقصان حسب جنس المضرور وعمره ووضعه الاجتماعي والمهني، كما أن موضع التشوه له تأثير كبير على نفسية المصاب، فكلما كان خفيا كان أخف، وكلما كان ظاهرا في الوجه مثلا كان الإحساس بالألم أكبر، ويجب مراعاة ذلك عند تقدير التعويض في ذلك، وقد نص المشرع الجزائري بالأمر رقم 15/74 والمعدل لــ 31/88 وفقا للملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذويهم على ذلك في المقطع الخامس منه فيما يخص التعويض عن الضرر الجمالي حيث نص على أنه "**يعوض عن العمليات الجراحية اللازمة لإصلاح ضرر جمالي غير أن ذلك يجب تقديره بموجب خبرة طبية أو تسدد بكاملها**".

رابعا ــ الآلام التي تصيب العاطفة والشعور

و هذا من جراء إصابة المضرور أو ذوي حقوقه في حادث من حوادث السيارات، وبصفة خاصة في حالة وفاة ضحية الحادث، وفي هذا المجال أي في حالة الآلام التي تصيب العاطفة والشعور والحنان، فإن الفقه يذهب إلى إمكانية جواز التعويض عن مثل هذه الآلام إلى ذوي حقوق المصاب أو المتوفى، غير أنه ينبغي في هذه الحالة أن يكون ذوي الحقوق محصورين في أقرب الناس بالمصاب أو المتوفى، كالأب والأم والزوج والأبناء. والأمر في ذلك متروك في تقديره للقضاء حسب كل حالة على حدة، وما يراه القضاء مناسبا، ومستهديا في ذلك بكافة الظروف والملابسات المتعلقة بهذه الدعوى المرفوعة بشأن هذه الآلام والتعويض عنها إلى أقرب ذوي الحقوق في رأيي ولا ضير أن يحكم القضاء الجزائري بمثل هذا التعويض إلى مستحقيه من الأقارب بشرط حصرهم في الأب والأم والزوج والأبناء. ولقد توسع القضاء الفرنسي في هذا الصدد و أمد التعويض في هذا الشأن حتى إلى الأصهار

والأصدقاء، بل وإلى تعويض المالك عما يصيبه من حزن بسبب إصابة حيوانه أو من تلف سيارته[507].

المطلب الثالث

الضرر في حالة الوفاة

انقسم الفقه بهذا الصدد إلى قسمين، إذ هناك من يرى بأن الوفاة في حد ذاتها لا يترتب عنها ضرر قابل للتعويض، و هناك من الفقه من يرى عكس ذلك أي بوجود الضرر في حالة الوفاة[508] ، و بالتالي التعويض عنه.

أولا ــ انعدام الضرر في حالة الوفاة

فأما الفقهاء الذين يرون بعدم قابلية التعويض عن الأضرار التي تترتب عن الوفاة، فيعللون رأيهم بالقول بأن المضرور الذي يموت فور وقوع الحادث لا يصيبه ضرر من واقعة الموت في حد ذاتها، وبالتالي فليس له الحق ولا لورثته من بعده، ولأنه في الوقت الذي نشأ له فيه هذا الحق كان قد فارق الحياة، ولأن الموت قدر لا مفر منه، بحدوثه انتهت شخصية الإنسان من الناحية القانونية، ولا وجود حينئذ لذمة مالية تتلقى هذا الحق أو ينتقل منها بعد ذلك إلى ذويه للمطالبة بالتعويض ولا يكون للخلف أكثر مما السلف[509].

غير أن هذا القول إن كان يصح الإدلاء به في الوفاة الطبيعية لأنه لا يوجد من هو مسؤول عنها، فإنه لا يحق القول به بالنسبة للوفاة غير الطبيعية أو الأضرار المترتبة عنها والناجمة عن حوادث السيارات الضارة، أو غيرها، وما ترتبه هذه الحوادث من آثار مادية ومعنوية سواء للمضرور المتوفى أو لذويه من بعده. وأن الأخذ بهذا القول لمن شأنه أن يشجع البعض ولو كان قليلا جدا من السائقين القيادة لمركباتهم دون أخذ مزيد من الحيطة والحذر ما داموا في حل من التعويض، بدعوى إنعدام الضرر في حالة الوفاة، حتى وإن كانت شركات التأمين تحل محلهم، وعليه يجب أن يكون الكل مسؤولا عن الحوادث التي تقع

---

[507] ـ د. محمد حسين منصور- المرجع السابق- صفحة 281-283.

[508]- أحمد شرف الدين، المرجع السابق انتقال الحق في التعويض عن الضرر الجسدي - فقرة 29- 37 ص.46.
سليمان مرقص- الأحكام العامة- المرجع السابق- فقرة 72 ص.169. ومن أنصار هذا الرأي عاطف النقيب – المرجع السابق المسؤولية الناشئة عن الفعل الشخصي - ص.264

[509] ـ سليمان مرقس- المرجع السابق الأحكام العامة ص - 171
أحمد شرف الدين- المرجع السابق- فقرة 31 ص.48.

بفعل تدخل السيارة في الحادث ولو لم يكن مخطئا، ولو كان خطأ المضرور هو المتسبب في الحادث، ولو كان مرتكب الحادث مجهولا، كما نص على ذلك الأمر رقم 15/74، وهذا ما ذهب إليه الرأي الغالب في الفقه وكذا الأحكام القضائية والتشريعات الحديثة في مجال المسؤولية عن حوادث السيارات.

ثانيا :- وجود الضرر في حالة الوفاة

لقد انتبذ الرأي الأول لأنه يتعارض مع مصلحة الضحية في حوادث المرور، أو لذويه من بعده، وهذا من قبل الغالبية من الفقه حيث يذهب الرأي الثاني المعارض للرأي الأول والقاضي بقابلية التعويض عن الضرر الناجم عن الوفاة بالقول إن المجني عليه في حادث المرور يكون موته موتا غير طبيعي، وأن هذه الوفاة غير الطبيعية في حد ذاتها قد اختصرت حياة المجني عليه قبل أوانها، وهذا في حد ذاته يعتبر ضررا محققا[510]، وبذلك ينشأ الحق في التعويض في ذمة المضرور المتوفى قبل حدوث الوفاة حيث تمهله الموت للحظات ولو قليلة جدا، وفي تلك اللحظات يكون الضحية من حوادث المرور مازال أهلا لكسب الحقوق ومنها التعويض عن الضرر الذي لحقه ومن ثم ذوي حقوقه من بعده[511]، والأضرار التي تلحق بالمتوفى من حوادث المرور هي على ثلاثة أنواع وهي:

1- الأضرار التي تقع حين الإصابة في حادث المرور
2- الأضرار الواقعة قبل الوفاة بلحظات
3- الأضرار الناجمة عن الوفاة ، بالإضافة إلى مصاريف الجنازة والدفن.

1 ــ الأضرار الوقعة للمتوفي : إن الأضرار الوقعة للمتوفي من حوادث السيارات تسبق في الغالب الوفاة الفورية ولو بلحظة، فإن المضرور في هذه اللحظة يكون أهلا لتلقي الحق في التعويض ومن بعد وفاته بعد تلك اللحظة يكون لذوي حقوقه الحق في تلقي ذلك، ويحق لهم مطالبة المسؤول أو المؤمن بمبلغ التعويض المحدد مسبقا وفق الأمر 15/74 على ما سببه لهم أو لعائلهم من أضرار مادية بالإضافة إلى الأضرار الناجمة عن المضاعفات

[510] ـ أحمد شرف الدين- المرجع السابق- ص.50-51.
[511] ـ أحمد شرف الدين –المرجع السابق- ص.50-51.

التي أدت إليها هذه الجروح قبل وفاة الضحية من حادث المرور[512]، ويثبت له الحق في التعويض عنها قبل وفاته، وينتقل هذا الحق لذوي حقوقه فيما يتعلق بالضرر المادي فقط.

أما التعويض عن الضرر الأدبي الناجم عن ذلك فلا يتصور في هذه الوفاة الفورية انتقاله إلى ذوي الحقوق لأن العائل مات في الحال ولم يتسع الوقت للمطالبة به قضائيا[513]، غير أن لذويه من بعده المطالبة بذلك إذا مسهم أنفسهم الضرر المعنوي نتيجة موت سلفهم في حدود ما نص عليه القانون.

2 ــ الأضرار التي تسبق الوفاة : إن الأضرار التي تسبق الوفاة من حوادث السيارات بفترة زمنية معينة قبل ذلك فإن للضحية قبل وفاتها الحق في المطالبة بالتعويض سواء بنفسه أو من ينوب عنه كمحاميه إذ له الحق في ذلك عن كل ما لحق به من أضرار مادية ومعنوية[514]. ويدخل ضمن الذمة المالية للمضرور بمجرد وقوع الحادث الأضرار المالية الناجمة عن الإصابة الجسدية، وينتقل التعويض فيها إلى ذوي الحقوق حتى لو حكم به بعد الوفاة، ولذوي الحقوق حق المطالبة بذلك التعويض بعد وفاة المضرور ما دام أن المتوفى لم يثبت عنه أنه قد تنازل عنه، هذا على خلاف الأضرار الأدبية الناجمة عن الإصابة في حادث المرور حيث لا ينتقل الحق في التعويض عنها إلى ذوي الحقوق إلا إذا طالب بها المضرور أثناء حياته أمام القضاء أو كان قد اتفق المضرور بشأنها مع المسؤول، أما إذا لم يكن كذلك فإن الحق في التعويض عن الأضرار الأدبية ينتهي بانتهاء الشخصية القانونية للمضرور المتوفى ولا يدخل في ذمته المالية ولا ينتقل إلى ذوي الحقوق.

3 ــ فقد الحياة : إن إصابة الشخص المجني عليه بضرر المفضي إلى الوفاة هو إخلال بحقه في سلامة حياته وسلامة جسمه و هو ما يعتبر أبلغ أنواع الضرر منبعثا عن فقد

---

[512] ـ أنظر قرار محكمة النقض المصرية بتاريخ 1966/02/17 مجموعة أحكام النقض 17-337-47 أورده سليمان مرقص-الأحكام العامة - المرجع السابق ص.177 وأوردة كذلك د/ محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص.285-286 أورده د/ علي بوقرة، المرجع السابق، ص.
ـ أنظر كذلك نقض مدني مصري 7 مارس 1974 مجموعة أحكام النقض 25-60-11 أورده د/ سليمان مرقص –المرجع السابق- ص 177
ـ أنظر كذلك نقض مدني مصري 22 يناير 1980 طعن رقم 1466 سنة 48 – مجلة القضاة- عدد يناير- أبريل 1981 ص.253 أورده د/ سليمان مرقص- المرجع السابق- ص.177-178- د/علي بوقرة المرجع السابق ص 93.
ـ وكذلك نقض مدني سوري 178 أساس 243 تاريخ 1963/03/27- مجموعة المبادئ القانونية- ص.270 أورده شفيق طعمه وأديب استامبولي - التقنين المدني السوري – ج.11- المرجع السابق- فقرة 1031- ص. 1748.

[513] ـ د/ محمد حسين منصور – المرجع السابق- صفحة 286.

[514] ـ يجوز للمضرور في هذه الحالة التنازل صراحة أو ضمنا عن حقه في التعويض، ولا محل لافتراض هذا التنازل واستنتاجه من وفاة المضرور قبل أن ترفع دعوى التعويض.
نقض جنائي 1944/03/14 – المحاماة 26 ص. 565 رقم 212- تعليق سليمان مرقص- مجلة القانون و الاقتصاد 18 ص.105 أشار إليه د/ محمد حسين منصور، المرجع السابق، هامش 284.

الميت أثمن شيء مادي يملكه وهو الحياة[515]، ومن ثم يكون لخلفه العام الحق في المطالبة بالتعويض عن الضرر المادي الذي لحق بمورثهم، ويقتصر التعويض في هذا الصدد على الضرر المادي فقط بخلاف التعويض عن الضرر الأدبي الناشئ عن موت المجني عليه في الحال، إذ لا يتصور انتقال التعويض عن الضرر الأدبي إلى ذوي الحقوق في تلك اللحظة القصيرة جدا والتي تكون فيها الضحية من حادث المرور فاقدة للوعي وما لها إلا رمق ضئيل جدا معها تصعد الروح إلى بارئها، ومن ثم فلا يتصور أن تتاح لها فرصة الاتفاق مع المسؤول (أي الضحية) ولم يتسع لها الوقت للمطالبة القضائية[516].

ومن كل ما سبق بالنسبة للأضرار التي تصيب المتوفى وينشأ عنها الحق في التعويض له أو لذوي حقوقه من بعده، وهذا بالنسبة للأضرار المادية التي تصيبه على خلاف الأضرار الأدبية، إلا إذا كان هناك دعوى قد رفعها المضرور المتوفى ثم توفي، أو كان قد رفعها من ينوب عنه كالمحامي، أو غيره أمام القضاء، فحينئذ ينتقل الحق في التعويض عن الضرر الأدبي إلى ذوي حقوقه، لكن إذا مات حال حدوث الحادث الضار من السيارة فلا نتصور منه القول بذلك وهو فاقد للوعي في تلك البرهة القصيرة جدا فإذا كانت الضحية لم يدخل في ذمتها المالية ذلك حيث انقضى الحق بانقضاء الشخصية القانونية للمتوفى فكيف بذوي الحقوق أن يكون لهم مثل ذلك الحق، أما الأضرار المادية فإن الحق في التعويض عنها ينتقل إلى ذوي حقوق المتوفى من حوادث المرور وهذا ما نصت عليه المادة "8" من الأمر المذكور. وقد تضمن الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88، وهذا فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن حوادث السيارات والتي تلحق بالمتوفى بسببها سواء كان الضحايا من حوادث المرور بالغين أم قصرا، وقد نصت المادة "16" معدلة (قانون رقم 31/88 مؤرخ في يوليو 1988) على ذلك:

ــ تحدد التعويضات الممنوحة بالتراضي أو قضائيا في إطار حوادث المرور الجسمانية على أساس الجدول الملحق بهذا القانون[517].

---

[515] ـ إذا كان الموت حقا على كل إنسان إلا أن التعجيل به إذا حصل بفعل فاعل يلحق بالمجني عليه ضررا ماديا محققا إذ يترتب عليه.....حرمان المجني عليه من الحياة وهي أقل ما يمتلكه الإنسان باعتبارها مصدر طاقاته وتفكيره.
نقض مصري بتاريخ 1974/3/7 س 25 ص. 60.
نقض مصري بتاريخ 1966/2/4 س. 17 ص. 337 أشار إليها-د/ محمد حسين منصور- المرجع السابق- ص. 287.

[516] ـ د/ عبد الرزاق السنهوري ،المرجع السابق الوسيط، ج2، ص. 1283.

[517] ـ إذا كان الأمر 15/74 المعدل بقانون رقم 31/88 قد حدد مسبقا نوعية التعويضات وقدرها في الجدول الملحق به فإن ذلك لا يعني بأن المشرع قد أزال عن القاضي صلاحية الفصل في المنازعات وممارسة حق الرقابة المخولة له قانونا على تطبيق النصوص.
قرار صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 1986/02/11 ملف رقم 36647 – نشرة القضاة- عدد 46 صفحة 98

ــ يدفع التعويض المستحق للضحية أو ذوي حقوقها اختياريا في شكل ريع أو رأسمال بالنسبة للمستفيدين البالغين سن الرشد وذلك حسب الشروط المحددة بالملحق.

ــ يدفع التعويض المستحق للقصر أيا كانت صفتهم إلزاميا في شكل ريع مؤقت عندما يتجاوز مبلغه أربعة أضعاف المبلغ السنوي للأجر الوطني المضمون.

ــ يدفع التعويض المستحق للضحايا أو ذوي الحقوق البالغين السن المعترف بأنهم عجزة إلزاميا في شكل ريع عمري عندما يتجاوز مبلغه الحد الأقصى المنصوص عليه في الفقرة أعلاه".

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

ففي حالة وفاة ضحية بالغة : ينص الجدول على أنه « **يحصل على الرأسمال التأسيسي بالنسبة لكل مستفيد بضرب قيمة النقطة المقابلة للأجر أو الدخل المهني للضحية عند تاريخ الحادث طبقا للقائمة أعلاه[518] حسب المعاملة التالية:**

ــ الزوج (أو الأزواج) 30 %

ــ لكل واحد من الأبناء القصر تحت الكفالة 15 %

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

ــ الأشخاص الآخرون تحت الكفالة (بمفهوم الضمان الاجتماعي) لكل واحد منهم يستفيد الأولاد اليتامى بأقساط متساوية من شطر التعويض المقرر في حالة وقوع حادث بالنسبة لزوج الضحية.

.

لا يمكن أن يتجاوز مبلغ الرأسمال التأسيسي المدفوع لذوي الحقوق طبقا للفقرة أعلاه قيمة النقطة المطابقة للأجر أو الدخل المهني السنوي للضحية المضروب في(100)، وفي حالة تجاوز هذه القيمة ستكون الحصة العائدة لكل فئة من ذوي الحقوق موضوع تخفيض نسبي.

---

[518] ـ أنظر في القائمة الملحقة بجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو ذوي حقوقهم

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

ــ أما في حالة وفاة ضحية قاصرة : ينص الجدول الملحق بالأمر رقم 15/74 والمعدل بقانون رقم 31/88 على أنه« **يتم التعويض في حالة وفاة ولد قاصر لا يمارس نشاطا مهنيا لفائدة الأب أو الأم بالتساوي أو الولي كما ورد تحديده في التشريع المعمول به كما يلي:**

ــ إلى غاية 6 سنوات: ضعف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.

ــ ما فوق 6 سنوات وإلى غاية 19 سنة: ثلاثة أضعاف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.

ــ وفي حالة وفاة الأب أو الأم يتقاضى المتبقي منهما على قيد الحياة التعويض بكامله، لا يشمل هذا التعويض على مصاريف الجنازة.

وعلاوة على التعويضات المنصوص عليها في المادة 16 المعدلة (قانون رقم 31/88) السابق الإشارة إليها وعلاوة على الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم والمشار إليه أعلاه فيما يتعلق بالأضرار التي تصيب المتوفى وفيما يتعلق بوفاته فيما يخص التعويض في حالة وفاة الضحية البالغة، وفي حالة وفاة الضحية القاصرة وعلاه على ذلك تنص المادة 17 ووفقا للمادة 16 معدل أعلاه أنه يتعين على المؤمن أو الصندوق الخاص بالتعويضات حسب الحالة أن يدفع أو يسدد للضحية أو ذوي حقوقها مصاريف الجنازة 5/17 من الأمر المذكور المعدل بقانون رقم 31/88.

ويلاحظ على نسب تقسيم التعويض العائد إلى ذوي حقوق المتوفى أنه لم يقسم حسب قواعد الميراث المعروفة، إنما قسمها المشرع في الأمر المذكور حسب نسب تختلف عما جاء في قواعد الميراث، وهذا بالنسبة إلى الأضرار التي لحقت بالمتوفى، والأضرار الناجمة عن وفاته، كما سبق بيان ذلك، وهذا ما يسمى بالضرر المرتد، فما العلاقة بين الضرر المرتد والضرر الأصلي؟ وهذا ما أتناوله في المبحث الموالي.

المبحث الثاني

العلاقة بين الضرر الأصلي والضرر المرتد

يمكن التعرض في هذا المبحث إلى العلاقة ما بين الضرر الأصلي و الضرر المرتد بسبب حـــوادث السيارات إلى التفرقة بينهما، و إلى استقلال كل منهما عن الآخر، و لاستقلال الضرر المرتد عن الضرر الأصلي مظاهر منها ما يتعلق باستقلاله عن الضرر الأصلي، و منها ما يتعلق بالتبعية إليه.

المطلب الأوّل

التفرقة بين الضرر الأصلي والضرر المرتد

الضرر الأصلي و الضرر المرتد ضرران مرتبطان ببعضهما ، حيث لا وجود للضرر المرتد بدون الضرر الأصلي ، غير أن ذلك لا يمنع من أن نفرق بينهما بل و إلى استقلال كل منهما عن الأخر ، و عليه أتعرض إلى ذلك تبعا.

أولا ــ التفرقة بين الضرر الأصلي و الضرر المرتد

إن الضرر الأصلي هو ذلك الأذى الذي يصيب المضرور شخصيا في حادث من حوادث السيارات، وقد يتسبب في إصابته إصابة مادية سواء تعلق الأمر بالإصابة البدنية أو بوفاة الشخص في ذلك الحادث. فإذا ما أصيب المضرور بإصابة بدنية فقط كالجروح أو الكسور أو غيرها من إصابات حوادث المرور، و من ثم يتكبد المضرور بصدد ذلك نفقات تخص تكاليف العلاج وتوابعها، ومن ذلك المصاريف الطبية والصيدلانية وقيمة أجهزة التبديل، وكذلك مصاريف الإسعاف الطبي والإستشفائي، وكذلك حساب تفاوت الرواتب أو الإيرادات المهنية خلال مدة العجز المؤقت[519]، أي ما لحق المضرور من خسارة وما فاته من كسب[520]. ويدخل في ذلك أيضا تفويت الفرصة على المضرور، وهذا ما يطلق عليه بالشق المالي بالنسبة للضرر الأصلي.

أما الشق الأدبي فيتمثل فيما يعانيه المضرور من آلام جسدية ونفسية بسبب الكسور أو الجروح أو التشوهات في جمال وجه المصاب أو غيرها، وما يترتب عن ذلك من حرمان بالنسبة له من منع الحياة وملذاتها.

أما الإصابة المادية المتعلقة بوفاة الشخص في حادث المرور والتي تعتبر من أبلغ وأقسى الإصابة التي تصيب حياة وسلامة الشخص فتغيبه عن الحياة وما يترتب على ذلك من أضرار بالنسبة للمتوفى وذوي حقوقه من بعده .

فبالنسبة لوفاة المجني عليه في حادث السيارة فإن الأمر يختلف بين ما إذا كانت وفاته وفاة فورية لمجرد وقوع الحادث أم أن وفاته جاءت بعد وقوع الحادث لمدة معينة يخضع فيها للعلاج ولكنه توفي بسبب الإصابة البليغة من حادث السيارة كما سبق بيانه وعليه.

---

[519] ـ المادة 17 من الأمر رقم 15/74- المعدل والمتمم بقانون رقم 31/88

[520] ـ المادة 182 من القانون المدني الجزائري و كذلك المادة 182 مكرر من القانون المدني الجزائري

إذا كانت الوفاة بسبب الحادث وفاة فورية فإننا نكون بصدد الضرر المادي الذي أصاب المتوفى في جسمه وسلامة حياته فغيبه عن الحياة الدنيا وملذاتها[521]. أما إذا كانت الوفاة جاءت بعد مدة من وقوع الإصابة فإن الضرر آن ذاك يشمل الضرر المتعلق بالإصابة ذاتها ومن المصاريف التي تتبعها وتؤثر على الذمة المالية للمضرور وهو المنصوص عنها في المادة 17 من قانون رقم 31/88 الآنفة الذكر بالإضافة إلى الضرر الناجم عن الوفاة أيضا، وما ينجم عنها من مصاريف الجنازة المادة 05/17.

والضرر المادي الجسماني في كل الأحوال سواء كان ضررا ترتب عنه عجزا مؤقتا عن العمل أو نجم عنه عجزا دائما جزئيا أو عجزا دائما كليا أو ترتبت عنه وفاة سواء كانت الوفاة فورية أو كانت بعد مدة من الإصابة فإنه يترتب عنه التعويض للمضرور أو لذويه من بعده طبقا للملحق المحدد لجدول التعويضات لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم وعليه يمكن للمضرور الأصلي أن يطالب بحقه في التعويض أثناء حياته، وأن رفع دعوى التعويض وتوفي قبل صدور الحكم بالتعويض فإن لذويه من بعده مواصلة سير الدعوى باعتبار أن التعويض عن الأضرار التي أصابت المتوفى أصبح حقا آل إليهم قانونيا وشرعيا.

أما إذا لم يرفع المضرور دعوى التعويض عن الضرر الذي أصابه ثم مات، فإنه يجوز لذويه من بعد وفاته ذلك، إنما المطالبة بالتعويض في هذه الحالة تكون عن الضرر المادي سواء الذي نجم عن الإصابة البدنية، أو عن الوفاة سواء كانت الوفاة فور وقوع الحادث، أو بعد وقوع الحادث بفترة زمنية. كما ينتقل الحق في التعويض عن الضرر الأدبي إلى ذوي المتوفى على شرط أن يكون المتوفى قبل وفاته قد اتفق حوله مع المسؤول عن الحادث أو رفع دعوى للمطالبة به أمام القضاء، أما إذا لم يكن كذلك كأن مات إثر وقوع الحادث حالا فلا ينتقل مثل هذا الحق إلى الورثة وهذا على خلاف الضرر المرتد الذي يصيب ذوي المتوفى شخصيا سواء كان هذا الضرر ضررا ماديا أو أدبيا.

ثانيا ــ استقلال الضرر المرتد عن الضرر الأصلي

[521] ـ لا يمكن أن نتصور في حالة وفاة الشخص بصفة فورية التعويض عن الضرر الأدبي لأن الموت أجهض عليه حالا ومن ثم فلا يمكن للميت أن يبرم اتفاق مع المسؤول أو يطالب بالتعويض عن الضرر الأدبي الذي أصابه أمام القضاء لأنه باختصار قد فارق الحياة غير أن الضرر الأدبي المرتد الذي يصيب ذوي المتوفى يمكن أن يعتد به، أما إذا كان المتوفى قد رفع الدعوى أو اتفق مع المسؤول على الضرر الأدبي ثم توفي أثناء سير الدعوى فإن لورثته متابعة سير الدعوى في ذلك ولأي من الورثة أن ينوب عن باقي الورثة للمطالبة بالتعويض، على أن يقسم مبلغ التعويض كل حسب نصيبه في الميراث طبقا لقواعد الميراث في الشريعة الإسلامية

سبق معرفة أن الضرر المرتد هو ما يصيب ذوي المتوفى من أضرار سواء كانت هذه الأضرار أضرارا مادية تتمثل في الإصابة البدنية، أو الوفاة، وبالتالي فقد من كان ينفق عليهم أو تفويت الأمل في الإعالة، أو كانت هذه الأضرار أضرارا أدبية تتمثل في الألم الذي يلحق بذوي حقوق المتوفى المنصوص عليهم في الملحق المذكور وهم- الأزواج- الأبوان- الأبناء، وبالتالي فإن لهؤلاء الذين أرتد عنهم الضرر بسبب وفاة عائلهم، أو بسبب الألم الذي لحق بهم[522] أن يطالبوا في كلتا الحالتين بالتعويض عما أصابهم نتيجة فقدانهم للسلف، ولذلك فإن الضرر المرتد هو ضرر شخصي يصيب ذوي المتوفى بسبب فقدانهم له، وهو بذلك ضرر مستقل عن الضرر الأصلي الذي أصاب المتوفى.

وعليه إذا أدى حادث المرور إلى إصابة الضحية بعجز دائم جزئي أو كلي، أو تسبب في وفاته بحيث يؤدي هذا الحادث إلى حرمان المضرور، أو المتوفى،(هنا ذوي حقوقه) من الدخل المعتاد فإن ذلك ينعكس على ذوي الحقوق، بشرط أن يكون المصاب أو المتوفى في حادث المرور هو من كان يعولهم فعلا[523]، وفي هذا الصدد قضت المحكمة العليا المصرية ببيان معيار تعويض الضرر المادي بصفة عامة، حيث تشترط للحكم بالتعويض عن الضرر المادي، الإخلال بمصلحة مالية للمضرور، وأن يكون الضرر محققا، وذلك بأن يكون قد وقع بالفعل، وأن يكون وقوعه في المستقبل حتميا[524]، وقد استنبطت من هذا المعيار مقياس تعويض الضرر المرتد،« فإن أصاب الضرر شخصا بالتبعية عن طريق ضرر أصاب شخص آخر فلابد أن يتوافر لهذا الأخير حق أو مصلحة مالية مشروعة يعتبر الإخلال بها ضررا أصابه »[525].

. ويجب على الشخص أو ذوي المتوفى الذين يدعون تحقق الضرر المادي في جانبهم نتيجة وفاة عائلهم أن يثبتوا ذلك بأن المتوفى كان يعولهم فعلا على نحو مستمر ودائم، وأن فرصة الاستمرار في ذلك كانت محققة[526]، وعندئذ يقدر القاضي ما ضاع عن المضرور من

---

[522] - حيث أن الضرر الجسماني الذي يصيب المتوفى من حوادث الطرقات غالبا ما يكون مصدرا لأضرار أخرى تصيب أشخاصا آخرين تربطهم بالشخص المتوفى روابط، قد تكون روابط مادية أو روابط عاطفية، وأن المساس بهذه الروابط من شأنها أن يلحق بهؤلاء ضررا أيضا، هذا الضرر ما هو إلا انعكاس ترتب عن إصابة أو وفاة المضرور الأصلي

[523] - نقض 1985/01/27 طعن 1075 س 50 أشار إليه د/ محمد حسين منصور- المرجع السابق- صفحة 290

[524] - نقض 1983/03/23 طعن 1598 س 52 د/ محمد حسين منصور- المرجع السابق- صفحة 291.

[525] - نقض 1983/03/23 طعن 1598 س 52 د/ محمد حسين منصور- المرجع السابق- صفحة 291.

[526] - نقض 1983/03/23 طعن 1598 س 52- د/ محمد حسين منصور- المرجع السابق- صفحة 291.

فرصة بفقد عائله، ويقضي له بالتعويض على هذا الأساس، أما احتمال وقوع الضرر في المستقبل فلا يكفي للحكم بالتعويض[527].

والأشخاص الذين يستفيدون من التعويض عن الضرر المرتد هم من تشملهم الإعالة الفعلية من المضرور المقعد في حالة إصابته بإصابة تعجزه عن الكسب، أو أن حادث السيارة ذلك قد أدى بالشخص المصاب إلى الوفاة، وعليه فإنه يحق لمن كان يعولهم المقعد المصاب بعجز كلي، أو جزئي عن العمل، أو لذوي حقوق المتوفى الذي كان يعولهم، المطالبة بالتعويض عن الضرر المادي الذي أصابهم شخصيا[528] بسبب فقد عائلهم الذي كان ملزما بالنفقة عليهم أثناء حياته.

ويكون لكل شخص أيضا أن يثبت أن وفاة المجني عليه قد حرمته من نفقة مستمرة ودائمة من حيث الواقع ولو لم يلزمه القانون بذلك[529]، وبذلك يقدر القاضي ما ضاع عن المضرور من فرصة فقد عائله ويقضي له بالتعويض على هذا الأساس على أن يكون هذا الإنفاق كان في حدود المشروعية، إذ لا يمكن التعويض بالنسبة للخليلة المتضررة من وفاة خليلها في حادث المرور لأن علاقتهما كانت غير مشروعة ولا شرعية، إنما لو كانت حليلة يمكن لها ذلك.

غير أن تطبيق معيار الواقع الفعلي للإعالة في التعويض عن الضرر المرتد ليس على إطلاقه- دون حصره في القرابة الواجبة النفقة عليهم من المتوفى أثناء حياته، ولذلك فإن الأمر في هذا الشأن فيه نظر، لأن الإعالة في مثل هذه الحالات تتغير ولا تبقى مستمرة، ثم أنه لا نترك للداعين والمتباكين مجالا في مثل هذه الأحوال للمطالبة بالتعويض الذي هو في الحقيقة غير مستحق. وبذلك لا نترك الأمر على إطلاقه ويجب حصره فيما بين الأقارب الذين بينهم التزام طبيعي بالنفقة[530]، حيث آن ذلك تثبت الإعالة المستمرة والواقعة فيما بينهم والمتحققة، وهذا ما نص عليه الملحق بالأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم لقانون رقم 31/88 المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم كما

---

527 - نقض 1980/01/16 المجموعة س 31 الجزء الأول. صفحة 179 أشار إليه، د/ محمد حسين منصور، م س، صفحة 291

528 - سليمان مرقص- المرجع السابق- صفحة 149.

529 - د/ علي علي سليمان- مقال- المجلة الجزائرية، مارس 1988 عدد 1- صفحة 281

530 - محمد بعجي- الحقوق المالية للأبناء على الآباء في التشريع الجزائري- ماجستير- عقود ومسئولية- 1999. كلية الحقوق- جامعة الجزائر، صفحة 78

سيأتي في هذا البحث. هذا عن الضرر المادي المرتد على ذوي الحقوق، فماذا عن الضرر الأدبي المرتد الناجم عن الوفاة ؟

ثالثا ــ الضرر الأدبي المرتد الناجم عن الوفاة

ويتمثل في الحسرة والألم التي تلحق بذوي المتوفى بسبب حادث المرور يجب التعويض عنها في التشريع الجزائري، حيث نص في الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم أن لكل من الزوج في حالة وفاة الزوجة، أو الزوجة في حالة وفاة الزوج، أو الأب في حالة وفاة الابن، أو الأم كذلك في حالة وفاة ابنها، أو الأبناء في حالة وفاة الأب أو الأم في حادث المرور، إذ لأي من هؤلاء الحق في المطالبة بالتعويض عن الألم الذي أصابه، وقد ذكر المشرع عبارة الألم بصورة مطلقة وبالتالي فهي تشمل الألم الجسدي والألم النفسي الذي يلحق بهم، وللقاضي استخلاص ذلك إما بثبوت هذا الضرر أو نفيه من خلال الواقع. وإذا حكم القاضي بالتعويض عن الضرر الأدبي المرتد لمن طلبه، فإن ذلك لا يعنى الحكم لهم جميعا بالتعويض، ولأن القاضي لا يحكم بالتعويض في هذه الحالة إلا لمن أصابه ألم حقيقي بموت المصاب[531].

المطلب الثاني

تبعية الضرر المرتد للضرر الأصلي و الدعوى المتعلقة به

إذا تعرضت آنفا إلى مدى إستقلالية الضرر المرتد على الضرر الأصلي ، فإن ذلك لا يعني أنه غير تابع له ، بل أن للضرر المرتد تبعية للضرر الأصلي

أولا ــ مدى تبعية الضرر المرتد للضرر الأصلي

يتحدد الضرر المرتد تبعا للضرر الأصلي في زيادة التعويض أو الانتقاص منه، ولا يمكن بأي حال من الأحوال أن يتجاوز التعويض عن الضرر المرتد التعويض عن الضرر الأصلي، كما هو الحال في تحديد مسؤولية الناقل، وكذلك الحال بصدد خطأ المضرور الأصلي في إحداث الضرر، حيث يؤثر على حقه في التعويض، وبالتالي يؤثر مثل ذلك الخطأ أيضا على الحق في التعويض بالنسبة للضرر المرتد الذي يصيب ذوي حقوقه، وهذا

---

[531] ـ د/عبد الرزاق السنهوري- المرجع السابق- الوسيط - الجزء الثاني، صفحة 1216.
د/ محمد حسين منصور- المرجع السابق- صفحة 298.

ما ذهب إليه بعض الرأي في فرنسا، حيث يذهب إلى أنه لا يجب أن يكون صاحب الضرر المرتد في مركز أفضل من صاحب الضرر الأصلي، حيث أن الضرر المرتد نتيجة للضرر الأصلي فكيف يعقل أن يكون أفضل منه[532]. وقد أيدت هذا الرأي الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية، وذلك بالاحتجاج بواسطة خطأ المضرور الأصلي على الضرر المرتد على ذوي حقوقه من بعده[533]، وهذا ما أكدته الجمعية العمومية عندما تصدت إلى حكم الدائرة الثانية والتي رفضت فيها هذه الأخيرة العمل بالاحتجاج بواسطة خطأ المضرور الأصلي على الضرر المرتد على ذوي حقوقه من بعده[534]، وظل الحال عليه في المحاكم الفرنسية بين أخذ ورد إلى أن تدخل المشرع الفرنسي في قانون 5 جويلية 1985، واعتبر كمبدأ عام عدم الاعتداد بخطأ المضرور في حوادث المرور[535]، وهي الفكرة ذاتها التي أخذ بها المشرع الجزائري قبل ذلك في الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بقانون رقم 31/88 حيث نص على وجوب تعويض المضرور من حوادث السيارات، ولو كان المضرور في ذلك مخطئا طبقا للمادة (8) من الأمر المذكور، غير أن ذلك الخطأ لا يجب أن يكون خطأ عمديا أو خطأ لا يغتفر، ويكون هو السبب الوحيد في إحداث الضرر[536]. وعليه فإن التعويض يتم عن الضرر المرتد وفق القيود و الاستبعادات التي يخضع لها الضرر الأصلي وبذلك أضحى خطأ المضرور الأصلي لا يعتد به في مجال حوادث السيارات، وحتى فيما يتعلق بالتعويض عن الضرر المرتد.

غير أن السؤال الذي يمكن طرحه في حالة ما إذا استبعد الضرر الأصلي من نطاق التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات، فهل يترتب على هذا الاستبعاد استبعاد الضرر غير المباشر(المضرور المرتد عليه الضرر الأصلي) من المطالبة بالحق في التعويض، أم يعتبر من الغير المضرور، وبالتالي يستفيد من التأمين الإلزامي على حوادث السيارات،

---

[532] - Larroumet ,note D.1979,P.114,D.1981, D1981 P.161. Rodiere,Obs.R.T.D.civ.1964.P. 750

[533] - Ch.Reunies,24 Nov. 1964,D.1964.P. 733 Lonc Aydalot.

[534] - Civ.2,7 Juin 1978, . 1979. 114 Note larroumet. 25 Oct. 1978. J.C.P. 1979 .11 19193 note F.Chabas
-cass. Ass.Plen, 19 Juin 1981.. 641 note Larroumet

[535] ـ فإذا كان المضرور مسنا 65 سنة فأكثر أو كان طفلا اقل من 16 سنة أو عاجزا عجزا لا يقل عن 80% فلا يعتد بخطئه مطلقا أيا كانت جسامته ما لم يكن عمدا(المادة 3 من قانون 5 جويلية 1985).
واعتقد أن هذا الرأي الذي أخذ به المشرع الفرنسي رأيا صائبا وسديدا بالنسبة لهؤلاء كفئة ضعيفة تحتاج إلى الرعاية والحماية هي أيضا وأحبذ الأخذ بها في الجزائر.

[536] ـ ما عدا السائق في الحالات المنصوص عليها في المواد 13-14-15 من الأمر رقم 15/74- إلا أن المشرع المصري في المادة 216 من القانون المدني يذهب إلى أنه " يجوز للقاضي أن ينقص مقدار التعويض أو لا يحكم بتعويض ما، إذا كان الدائن بخطئه قد اشترك في إحداث الضرر أو اشترك فيه"

ويعوض له عن الضرر غير المباشر الذي أصابه نتيجة الضرر الذي أصاب المضرور الأصلي؟.

نص الأمر رقم 15/74 في المواد 13-14-15 على استبعاد كل من السائق المضرور من حوادث السيارات إذا كان الحادث قد وقع بسبب خطأ منه، و بذلك يتحمل هذا الأخير المسؤولية و قد تكون مسؤوليته على ذلك الخطأ مسؤولية جزائية أو مسؤولية كاملة ، و كذلك كل من السائق المضرور و أعوانه.

كما أن المادة 05 من المرسوم رقم 34/80 الصادر في 1980/02/16 [537]، قد نصت على سقوط الحق في الضمان على كل من :

1- السائق الذي يحكم عليه وقت الحادث بقيادة المركبة و هو في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول و المخدرات أو المنومات المحظورة.

2- السائق و / أو المالك لنقله وقت الحادث أشخاصا بدون عوض ، و لا إذن قانوني مسبق فيما إذا لحقت بهؤلاء الأشخاص أضرارا جسمانية.

3- عن السائق و / أو المالك الذي يحكم عليه وقت الحادث لنقله أشخاصا أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان المحددة في الأحكام القانونية و التنظيمية الجاري بها العمل ". و عليه فطبقا للمادة 1/5 من المرسوم المذكور آنفا و كذلك المواد 13-14-15 من الأمر المذكور ، فأن الأمر لا يثير صعوبة في حالة إصابة المضرور الممثل في الأشخاص المذكورين في المواد السابقة ، وبالتالي يحملهم القانون نصيب في المسؤولية قد تكون مسؤولية جزئية أو كلية ، و يكون من نتيجة ذلك إسقاط الحق عنهم في التعويض عن المسؤولية الناجمة عن حوادث السيارات تبعا لنسبة المسؤولية في ذلك[538]، و لا يكون للورثة الحق في المطالبة بتعويض الأضرار التي لحقت بمورثهم في هذا الحال ، لأن حق مورثهم في ضمان ذلك قد سقط بسبب تحمله مسؤولية الحادث ، وفقا للمواد المذكورة سابقا

---

[537] - المرسوم رقم 34/80 الصادر بتاريخ 1980/02/16 و يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 7 من الأمر رقم 15/74 و المتعلقة بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار – الجريدة الرسمية – العدد 8 سنة 1980 – المؤرخ في 1980/02/19

[538] - إن السكر العلني يشكل في حد ذاته مخالفة طبقا لأحكام التشريع رقم 26/75 المؤرخ في 29 أفريل 1975 و قد يعتبر ظرفا مشددا في بعض الحالات ، و لما كان تناول الخمور و المخدرات من الأسباب الرئيسية التي قد يؤدي في كثير من الأحيان إلى وقوع حوادث خطيرة ، ارتأى المشرع تشديد العقوبة التي يستحقها سائق المركبة التي تسبب في قتل أو جرح خطأ و هو سكران وفقا لأحكام المادة 290 من قانون العقوبات ، و المادة هذه تضاعف العقوبة ، إذا كان مرتكب الجنحة في حالة سكر و حاول التهرب من المسؤولية

- طعن بالنقض – قرار بتاريخ 1981/02/19 ملف رقم 19713 – الاجتهاد القضائي ، الجزء الثاني – جيلالي بغدادي صفحة 208.

- طعن بالنقض – قرار بتاريخ 1981/02/19 ملف رقم18284 الاجتهاد القضائي ، الجزء الأول جيلالي بغدادي صفحة 20.

- إن حالة السكر لا تنفي عن مرتكب حادث المرور مسؤوليته الجزائية حتى و لو كان قائد الشعور و كان الحادث الذي تسبب فيه غير خطير .

- قرار في الطعن صادر بتاريخ 87/12/08 ملف رقم 46257 الاجتهاد القضائي الجزء الثاني جيلالي بغدادي صفحة 209.

هذا من جهة. أما من جهة مطالبة ذوي المتوفى المذكور في المواد السابقة آنفا ، فإنه يحق لهم مطالبة المؤمن بالتعويض عن الأضرار التي حلت بهم شخصيا[539]. و بذلك لا يحتج بسقوط الحق في التعويض عن الضرر المرتد ، بسقوط الحق في التعويض بالنسبة للمضرور الأصلي في حالة وفاته ، و يشمل عدم الاحتجاج في ذلك ذوي الحقوق، أو الأشخاص الذين يعيلهم المصاب في حالة العجز الدائم الجزئي الذي يزيد على 66 % و من باب أولى العجز الدائم الكلي. ولكن كيف يمكن للمضرور أو ذوي حقوقه أن يرفع دعوى للمطالبة بالتعويض عن الضرر المرتد من الضرر الأصلي ؟

ثانيا ــ الدعوى المتعلقة بالضرر المرتد

وفي هذه الحالة قد ترفع الدعوى في حالة الإصابة البدنية ، وقد ترفع في حالة وفاة المصاب.

1 ــ في حالة الإصابة البدنية

يمكن للمضرور في هذه الحالة أن يرفع دعوى شخصية للمطالبة بحقه في التعويض عما أصابه من أضرار مادية و أدبية بسبب الحادث الواقع بسبب السيارة كما يمكن لذوى حقوق المتوفى في هذا الصدد أو أحدهم أن يرفع دعوى شخصية عن الأضرار المادية و الأدبية التي لحقتهم جراء موت مورثهم في الحادث، إذ أن كلا من دعوى المصاب في الحادث ، و دعوى الضرر المرتد بشقيه المادي و المعنوي هي دعوى شخصية لكنها تختلف في كل منها عن الأخرى من حيث المحل و الطبيعة، فمحل الدعوى الأولى تعويض الضرر الذي لحق المضرور في الحادث، أما الدعوى الثانية فالمحل فيها يتعلق بتعويض الضرر الذي أصاب عائلهم أو مورثهم. لكن يتعين على كل متضرر شخصيا من أصابه عائله أو مورثه أن يثبت الضرر الذي حل به حتى يحكم له بالتعويض عن ذلك[540]، و إذا حكم لشخص بمثل هذا التعويض فليس معنى ذلك أن التعويض يشمل الجميع، إنما التعويض هنا يشمل المتضرر فعلا، و لا يحتج ضده بمصالحة المتضرر الأصلي مع المسؤول عن الحادث.

---

[539] ـ قرار بتاريخ 1999/02/16 ملف رقم 196300 المجلة القضائية عدد 1 سنة 99 صفحة 199

[540] ـ أحمد شرف الدين – عناصر الضرر الجسدي و انتقال الحق في التعويض عنها إلى شخص آخر غير المضرور مجلة قضايا – الحكومة – صفحة 22 أشار إليها د/ محمد حسين منصور المرجع السابق صفحة 307

كما أن الدعويين تختلفان من حيث طبيعة المسؤولية المسندة إليهما حيث تستند إحداها إلى المسؤولية العقدية، و الأخرى قد تستند إلى المسؤولية التقصيرية، و مثل ذلك كأن يصاب سائق سيارة أجرة بعجز دائم كلي ، فيرفع دعواه على أساس المسؤولية للمطالبة بالتعويض ، بينما ذويه يرفعونها على أساس المسؤولية التقصيرية الناجمة عن حوادث السيارات ، بسبب الأضرار الشخصية التي حلت بهم بقعود عائلهم و عجزه عن الكسب بسبب العجز الكلي الدائم ، و ما ينجم أيضا عن ذلك من ألم نفسي و عاطفي عما لحق بهم حين يرون عائلهم مقعدا لا يستطيع الحراك .

2 ــ في حالة وفاة المصاب

في حالة وفاة المجني عليه فإن الحق في رفع الدعوى للمطالبة بالتعويض كما أشرنا سابقا يؤول إلى ذوي حقوقه مباشرة ، و بذلك تجتمع المطالبة على نوعي الضرر في ذات الشخص من أشخاص ذوي الحقوق و لكن بصفتين متغايرتين حيث تعتبر الدعوى الأولى، و المتعلقة بالأضرار المادية التي أصابت المتوفى، فإن رفعها المضرور قبل موته ثم توفي قبل الفصل فيها فإن لذوي الحقوق أو من ينوب عنهم الحق في مواصلة السير فيها. أما إذا لم يرفعها كأن مات في الحال من حادث السيارة، فإن لذوي الحقوق في هذه الحالة الحق في رفعها للمطالبة بالضرر المادي الذي أصاب المتوفى في الحادث شخصيا و هذه ما تسمى بالدعوى الموروثة[541].

أما الدعوى الشخصية[542] فتتعلق بحق ذوي الحقوق في التعويض كما أصابهم من أضرار نتيجة موت عائلهم أو مورثهم من الضرر الذي أصابه في حادث المرور و هذا ما يسمى بالنسبة لذوي الحقوق بالضرر المرتد ، سواء كان ضررا ماديا أو أدبيا ، وأن أساس هذه الدعوى هي المسؤولية التقصيرية الناجمة عن حوادث السيارات ، حتى و لو كانت الدعوى الموروثة تقوم على أساس المسؤولية العقدية[543] بالرغم من أن مصدر الضرر واحد سواء بالنسبة للضرر الأصلي أو الضرر المرتد ، و عليه فإن نظام التعويض الأصلي

---

[541] ـ تتعلق الدعوى الموروثة بالورثة و على المدعي منهم إثبات ذلك ، و إذا باشرها أحدهم فإنه يمثل باقي الورثة ، و يقسم التعويض بينهم حسب نصيب كل واحد منهم في الميراث طبقا لقواعد الميراث في الشريعة الإسلامية ، و يتعين على من رفع الدعوى للمطالبة بالتعويض أن يثبت الضرر الذي أصاب المورث

[542] ـ أما الدعوى الشخصية فيثبت الحق فيها للمطالبة بالتعويض لكل من نص عليه القانون و ارتد عليه الضرر بسبب فقدان عائله أو مورثه ، و لكل من ذوي الضحية حق مستقل عن الآخر إلى أنه يجب عليه إثبات ما أصابه من ضرر مادي أو أدبي

[543] ـ أحمد شرف الدين – نفس المقال – المرجع السابق صفحة 78

ينعكس على التعويض المتعلق بالضرر المرتد مما ينجم عنه من تبعية هذا الأخير إلى الضرر الأصلي كما سبق بيان ذلك.

المبحث الثالث
الدعوى المباشرة للمطالبة بالتعويض

التأمين عملية جماعية يتكاتف فيها مجموعة من المؤمنين بهدف مواجهة الخسائر المالية التي يتعرضون لها من جراء حوادث السيارات الضارة بالغير[544]، و ينتج عنها للمضرور أيا كان مطالبة المسؤول عن الضرر بدفع التعويض طبقا للمادة الثامنة، و كذلك الفقرة الأولى من المادة الأولى (1/1) من الأمر رقم 15/74. و في هذه الحالة إذا ما أصيب الشخص من حادث سيارة بأضرار جسمانية ، أو أن الحادث قد أدى إلى وفاته ، فإن للمضرور أو ذوي حقوقه رفع دعوى مباشرة ، هذه الدعوى قد تكون أمام القضاء المدني أو أمام القضاء الجنائي للمطالبة بالتعويض ، و في حالة رفعها أمام القضاء الجنائي فما مدى تبعية الدعوى المدنية للقضاء الجنائي و ما مدى حجية هذا الأخير على الحكم المدني ذلك ما أتعرض له ضمن المطالب التالية.

المطلب الأول
مدى تأثير الدعوى العمومية على الدعوة المباشرة

الدعوى غير المباشرة لا تخدم المضرور من حوادث السيارات، و لذلك أقر له المشرع بحق المطالبة مباشرة بالتعويض من قبل المؤمن . و لكن ما شروط هذه الدعوى ؟ و ما مدى تبعيتها للدعوة العمومية ؟ .

أولا ــ شروط الدعوى المباشرة

---

[544] ـ أحمد شرف الدين – أحكام التأمين في القانون و القضاء – دراسة مقارنة 86-87 صفحة 07
د/ إبراهيم أبو النجا – التأمين في القانون الجزائري – الجزء الأول – الأحكام العامة طبقا لقانون التأمين الجديد – طبعة 02 ديوان الم طبوعات الجامعية 1985 – الجزائر صفحة 01.

في الأصـــل لا توجد دعـــوى مباشرة بين المضرور أو ذوي حقوقه و المؤمن، إنما توجد هذه الدعوى ما بين المضرور و المؤمن له المسؤول عن الضرر و تحكمها دعوى المسؤولية التقصيرية[545].

غير أن العلاقة المباشرة توجد ما بين المؤمن و المؤمن له وفقا لعقد التأمين المبرم بينهما، و عليه فإن المضرور ليس طرفا في العقد، و بالتالي فلا تربطه بالمؤمن أي علاقة أو التزام ، و ينتج عن ذلك عدم الحصول على حق مباشر تجاه المؤمن ، كما أن المؤمن من جهة أخرى ليس شريكا في المسؤولية مع المؤمن له طبقا لقواعد التضامن[546].

من خلال ما سبق يكون للمضـــرور دعوى مباشرة تجاه المؤمن له، و يكون له على المؤمن دعوى غير المباشرة، غير أن الدعوى غير المباشرة لا تخدم المضرور، و ليست من صالحه حين يرفعها ضد المؤمن، حيث يزاحمه دائنو المؤمن له الآخرون، بالإضافة إلى الخطر الذي يهدد المضرور في حالة إعسار المؤمن له (المدين)، لذلك كان يجب البحث على صيغة قانونية تخلص المضرور من حوادث السيارات من تبعات الوضع السابق، هذا الخلاص جاء من خلال إقرار المشرع له بحق مباشر في المطالبة بحقه في التعويض قبل المؤمن مباشرة، و بذلك يلتزم هذا الأخير بضمان التعويض تلقائيا طبقا للمادة 8 من الأمر رقم 15/74، و استنادا إلى الفقرة الأولى من المادة 16 المعدلة بقانون 31/88، حيث تحدد التعويضات الممنوحة بالتراضي أو قضائيا في إطار حوادث المرور الجسمانية على أساس الجدول الملحق بهذا القانون[547]. فإذن طبقا للمادة 16 مكرر(قانون 31/88) " إذا كان الحادث ناجما عن مركبة مؤمنة يستدعي المؤمن أمام الجهة القضائية الجزائية في الوقت الذي يستدعي فيه الأطراف طبقا لقانون الإجراءات الجزائية[548].

و بذلك فقد أقر المشرع حقا مباشرا قبل شركة التأمين فيما يتعلق بالتعويض المحكوم به قضائيا حيث يضمن المؤمن التبعات المالية المترتبة على مسؤولية المؤمن له المدنية بسبب

---

[545] د/ أحمد عبد الرزاق السنهوري – عقود الغرر – عقد التأمين – المجلد 07 دار أحياء التراث العربي ، بيروت ، لبنان 1964 صفحة 1671

[546] ـ جمال الدين زكي ، مشكلات المسؤولية ، مطبعة جامعة القاهرة 1990 صفحة 419 د/ إبراهيم أبو النجا – المرجع السابق صفحة 292 –د/ عبد الرزاق بن خروف المرجع السابق ص 214-215

و في قرار آخر قضت المحكمة العليا بتاريخ 86/03/11 طعن رقم 36949 - - الاجتهاد القضائي الجزء الأول – جيلالي بغدادي صفحة 336

[547] ـ حيث لا يجوز صرف الأطراف إلى شركة التأمين للحصول على التعويض من طرف القاضي ، و يجب أن يكون التعويض في إطار الجدول و هذا ما ذهبت إليه المحكمة العليا في قرار لها بتاريخ 86/02/11 ملف رقم 36647 نشرة القضاة عدد 46 صفحة 98

[548] ـ حيث أن شركة التأمين لم تبلغ بالقرار المطعون فيه ، و هذا ما خالف قواعد إجرائية جوهرية ، لذلك أبطلت المحكمة العليا في القرار المؤرخ بتاريخ 1999/07/06 رقم الملف 217996

الأضرار اللاحقة بالغير[549]، كما يتحمل المصاريف القضائية الناجمة عن أي دعوى تعود مسؤولياتها إلى المؤمن له أثر وقوع حادث مضمون[550] و في كل ذلك لا ينتفع بهذا التعويض الواجب على المؤمن أو بجزء منه سوى المضرور أو ذوي حقوقه، و هذا عن الأضرار التي تسبب فيها المؤمن له[551].

و يرفع المضرور دعواه المباشرة ضد المؤمن بنفسه للمطالبة بالتعويض، إلا أنه يجب عليه أن يثبت بأنه هو الذي وقع عليه فعل السيارة الضار، و ألحق به أضرارا مادية أو أدبية، سواء كانت هذه الأضرار سببت له عجزا عن العمل مؤقتا، أم عجزا جزئيا دائما، أو عجزا كليا دائما، و سواء كانت الأضرار الأدبية آلاما جسدية أو آلاما نفسية أو جمالية. و للمضرور إذا كان فاقد الأهلية أن ينوب عنه في مباشرة دعواه نائبه، كأن يكون و كيله أو وصيه أو وليه و هذا ليتولى مكانه المطالبة بالتعويض[552].

كما يمكن للمضرور أن يرفع دعواه مباشرة على المؤمن له وحده فيطالبه بتعويض الضرر الذي حل به من جراء حادث السيارة، فإذا صدر حكم بتعويضه، فإن على المؤمن أن يلتزم بأدائه مباشرة للمضرور، غير أنه في هذه الحالة لا يمكن أن يحتج على المؤمن بأي اعتراف بالمسؤولية و لا بأي مصالحة خارجة عنه و لا يعد الاعتراف بحقيقة الأمر إقرارا بالمسؤولية[553].

و يمكن للمضرور أيضا أن يقيم دعواه على المؤمن و المؤمن له في نفس الوقت، و هذا إذا كان المضـــرور قد رفع دعواه المدنية بالتبعية للدعوى الجزائية، و تم الحكم بمسؤولية مرتكب الحادث، فإن القضاء الجنائي يتابع الحكم في الدعوى المدنية بالتبعية ضد مرتكب الحادث تحت التزام المؤمن. و عليه إدخال المؤمن، أو شركة التأمين، بحكم أنها ضامنة للتعويض عن حوادث السيارات في الدعوى المدنية سواء كانت الدعوى مقامة أمام

---

[549] ـ تأمينات المسؤولية : القسم الخامس من القرار رقم 07/95 المعدل و المتمم بقانون رقم 04/06 المؤرخ في 21 محرم عام 1427، الموافق 20 فبراير 2006، الجريدة الرسمية لسنة 2006 العدد 15.
ـ المادة 56 " يضمن المؤمن التبعات المالية المترتبة على مسؤولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير "

[550] ـ المادة 57 " يتحمل المؤمن المصاريف القضائية الناجمة عن أي دعوى تعود مسؤولياتها إلى المؤمن له أثر وقوع حادث مضمون "

[551] ـ المادة 59 " لا ينتفع بالمبلغ الواجب على المؤمن أو بجزء منه ، إلا الغير المتضرر أو ذوي حقوقه ، مادام هذا الغير لم يستوف حقه في حدود المبلغ المذكور من النتائج المالية المترتبة عن الفعل الضار الذي سبب مسؤولية المؤمن له ".

[552] ـ د/ علي بوقرة – المرجع السابق صفحة 386 .
ـ هناء محمد حسون ، دعوى التعويض عن الضرر الأدبي ، بحث علمي قانوني لنيل دبلوم في القانون الخاص قسم الدراسات العاليا – كلية الحقوق – جامعة دمشق – 2001 صفحة 28 و ما يليها .
ـ رزق الله أنطاك – أصول المحاكمات في المواد المدنية و التجارية طبعة 06 منشورات دمشق 92-93 صفحة 152 و ما يعدها

[553] ـ المادة 58 من قانون التأمين رقم 07/95 المعدل و المتمم بقانون رقم 04/06، الصادر سنة 2006.
" لا يحتج على المؤمن بأي إعتراف بالمسؤولية و لا بأي مصالحة خارجة عنه ، و لا يعد الإعتراف بحقيقة أمر اقرارا بالمسؤولية

المحكمة المدنية أم هي مقامة بالتبعية أمام المحكمة الجزائية و من ثم لا يمكن رفع دعوى مباشرة ضد شركة التأمين (المؤمن) وحدها أمام القضاء الجزائي في الدعوى المدنية بالتبعية، و يصدر الحكم في مواجهة المسؤول المدني ضمان التزام شركة التأمين بالتعويض[554]. أما إذا رفعت الدعوى أمام القضاء المدني فيجب تحديد مسؤولية المؤمن له قضائيا لكي يتم إدخاله في الدعوى المباشرة ضد المؤمن.

و يمكن للمؤمن في الدعوى المباشرة أن يتمسك بالدفوع تجاه الضحية، هذه الدفوع التي قد يعود سببها إلى ما قبل تحقق الخطر كانعدام التأمين لحظة وقوع الحادث، أو عدم كفايته، أو تعمد المؤمن له ارتكاب الفعل الضار، أو عدم حيازته لرخصة السياقة، أو ثبوت خطأ صادر من الضحية السائق[555]. و يجب على المؤمن له أو الضحية في هذا الشأن احترام الالتزامات التي التزم بها إزاء المؤمن و هو عدم اعترافه بالمسؤولية عن الحادث، كما لا يجب عليه القيام بالمصالحة مع الضحية إلا بمشاركة المؤمن، كما و يجب على المؤمن له أيضا أن يسلم جميع الأوراق المتعلقة بتحقق الخطر و التدخل في الدعوى المقامة من الضحية ضد المؤمن له.

و للملاحظة فإنه إذا ما كان للمضرور الحق في رفع الدعوى المباشرة تجاه المؤمن، فإنه يكون لذوي حقوقه من بعده الحق في ذلك عما لحق بهم من أضرار مادية أو أدبية نتيجة موت مورثهم أو عائلهم، أو ما لحق بمورثهم قبل مماته سواء كانت أضرارا مادية، أو أضرارا أدبية، بشرط أن يكون المجني عليه قبل وفاته قد اتفق فيها مع المسؤول عن الضرر، أو يكون قد رفع دعوى للمطالبة بها أمام القضاء، لكنه قبل الحكم فيها توفي وهو ما يطلق اصطلاحا بالدعوى الموروثة.

و يشترط لدفع دعوى المضرور المباشرة أو ذوي حقوقه تجاه المؤمن، أن يكون عقد التأمين بالنسبة للسيارة المرتكبة للحادث الضار ساري المفعول طبقا للمادة 1/1 من الأمر رقم 15/74 بالإضافة إلى مسؤولية المؤمن له المدنية . و ألا يكون المضرور أو ذوي حقوقه من بعده قد تحصل على نفس التعويض على نفس الضرر من جهة أخرى، كصندوق

---

[554] - المواد 56-57-59 من قانون رقم 07/95 المعدل و المتمم بقانون 04/06 لسنة 2006.
قرار المحكمة العليا بتاريخ 1999/07/06 – ملف رقم 217996

[555] - المواد 13-14-15 من الأمر رقم 15/74

الضمان الاجتماعي، كأن يكون الحادث حادث عمل من جهة و حادث مرور من جهة أخرى[556].

ثانيا ــ مدى تبعية الدعوى المباشرة للدعوى العمومية

ترفع الدعوى المدنية للمطالبة بالتعويض من طرف المضرور أو ذويه من بعده في الأصل أمام القضاء المدني. غير أنه قد يتاح للمضرور طريقتان[557] من خلالها يختار دعواه للمطالبة بالتعويض بصدد حوادث السيارات ، حيث يجوز له أن يرفع دعواه تبعا للدعوى العمومية أمام القضاء الجزائي، إذ في الغالب ما ينجم عن حوادث السيارات أضرارا جسمانية تكيف على أنها جريمة، كما لو لحقت بالشخص إصابات بدنية تمثلت في وفاته ، أو أصابته إصابات بليغة ، تقعده عن العمل بصفة جزئية و دائمة أو بصفة كلية و دائمة، أو إذا خالف السائق للمركبة قانون المرور التي يرتب عليها القانون جزاءا جنائيا[558]، فينتج عن الحادث حق المضرور أو ذويه في المطالبة بالتعــويض، و هو في الأصل تقام دعواه أمام المحكمة المدنية[559]، و ينتج كذلك عنه حق للمجتمع ، و تقام دعواه أمام القضاء الجنائي و هذا استثناء .

1 ــ إقامة الدعوى المدنية أمام المحاكم المدنية

على الرغم من أن الدعوى المدنية المرفوعة أمام المحاكم المدنية يطبق عليها قانون الإجراءات المدنية، من حيث إجراءاتها و موضوعها و أطرافها، إلا أنه نظرا لنشوئها عن الجريمة موضوع الدعوى العمومية، فإنها تبقى تابعة للإجراءات المطبقة في شأن الدعوى العمومية أمام القضاء الجزائي، و هذا إذا كان الحادث ناجما عن مركبة مؤمنة، فإنه يستدعي المؤمن، أمام الجهة القضائية الجزائية، و في نفس الوقت الذي يستدعي فيه

---

556 ـ د/ علي بوقرة – المرجع السابق صفحة 442

557 ـ و يشترط لنشوء حق المضرور في اختيار إحدى الدعويين شروط منها :

ـ دعوى تعويض الضرر الجزائي

ـ أن تتاح للمضرور الطريقتان الجزائية و المدنية ، و تسقط حق اختيار المضرور لإحدى الدعويين ، أما باستعمال إحداهما فعلا ، أو بسبب وفاة المسؤول عن الحادث مثلا

أنظر في ذلك : محمد سامر الخربوطلي ، أثر القضية المحكوم فيها جزائيا على الدعوى المدنية ، بحث علمي قانوني ، لنيل درجة دبلوم في القانون الخاص كلية الحقوق – قسم الدراسات العليا – جامعة دمشق 2000-2001 صفحة 31-32.

558 ـ د/ محمد حسين منصور – المرجع السابق، صفحة 327 .

559 ـ راجع المادة 07 مكرر (القانون رقم 90 /23 المؤرخ في 18 غشت 1990) خلافا لأحكام المادة 07 ، تكون من إختصاص المحاكم: مخالفات الطرق .

ـ المنازعات المتعلقة بكل دعوى خاصة بالمسؤولية و الرامية لطلب التعويض الأضرار الناجمة عن سيارة تابعة للدولة أو لإحدى الولايات أو البلديات أو المؤسسات العمومية ذات السبغة الإدارية

الأطراف طبقا لقانون الإجراءات الجزائية[560]، فإذا سبق و أن أقيمت الدعوى المدنية أمام القضاء المدني، و لم يفصل فيها بحكم نهائي و طرحت القضية أمام القضاء الجزائي، فإن الدعوى المدنية الأولى تعلق حتى يفصل القضاء الجنائي في الدعوى العامة وفقا لمبدأ " الجنائي يوقف المدني" . أما إذا كان قد فصل في الدعوى العمومية قبل الدعوى المدنية ، فإن على القاضي المدني، أن يتقيد بما جاء في الحكم الجزائي ، و إن كان على القضاء الجزائي أن يبقى مختصا بالفصل في التعويض رغم الحكم بالبراءة ، و ذلك ربحا للوقت ، و تجنبا لكثرة المصاريف و إلا عد ذلك خرقا للأمر رقم 15/74 و لا سيما المادة 8 منه[561].

و إذا كان القضاء المدني قد فصل في الدعوى المدنية المتعلقة بالتعويض بحكم نهائي قبل إقامة الدعوى العمومية أمام المحاكم الجنائية، و غالبا ما لا يحدث ذلك بحيث أن النيابة العامة تحرك دعوى الحق العام أمام المحاكم الجنائية و يترتب على ذلك أنه لا تأثير لحجية الحكم المدني القطعي القاضي بالحكم بالتعويض عن الضرر الناشئ عن الجريمة بفعل حوادث السيارات[562]، و لذلك فإن الحكم الذي يصدر عن المحكمة المدنية بثبوت أو عدم ثبوت الفعل، لا يقيد المحكمة الجزائية و لا يمنعها من الحكم بثبوته أو عدم ثبوته. أما في حالة :

2 ــ إقامة الدعوى المدنية أمام المحاكم الجنائية

تنص المادة 03 من قانون الإجراءات الجزائية على أنه " **يجوز مباشرة الدعوى المدنية مع الدعوى العمومية في وقت واحد أمام الجهة القضائية نفسها ، وتكون مقبولة عن كافة أوجه الضرر سواء كانت مادية أم جسمانية أم أدبية ما دامت ناجمة عن الوقائع موضوع الدعوى الجنائية** ".

و عليه فإن الدعوى المدنية للمطالبة بالتعويض عن الضرر الناجم عن حوادث السيارات تتأثر تبعا للدعوى الجنائية و تدور في فلكها[563]، و يطرأ عليها ما يطرأ على

---

[560] ـ المادة 16 مكرر قانون رقم 31/88

[561] ـ المحكمة العليا قرار بتاريخ 86/03/11 ملف رقم 36649 المجلة القضائية عدد 02 سنة 1989 صفحة 285 .
المحكمة العليا قرار بتاريخ 88/02/09 ملف رقم 48561 المجلة القضائية 04 سنة 1990 ، و غيرها من القرارات الصادرة في هذا الشأن ، حيث تلزم القاضي الجزائي في نفس الوقت بالحكم بالتعويض إلى المضرور أو ذوي حقوقه من بعده ربما للوقت و للمصاريف ، خاصة و أن الأمر رقم 15/74 يوجب التعويض تلقائيا وفقا للمادة 8 منه سواء حكم ببراءة الجاني ، أو باتهامه و عليه فإن القضاء بعدم الاختصاص في الدعوى المدنية نتيجة الحكم بالبراءة يترتب عنه النقض .
قرار بتاريخ 2001/03/27 ملف رقم 239 المجلة القضائية عدد 01 السنة 2002 صفحة 396

[562] ـ في هذا المعنى أنضر ، محمد سامر الخربولطي – المرجع السابق صفحة 35

[563] ـ حيث المحاكم المدنية لم توجد لإثبات الجرائم ، و من الخطر على المصلحة العامة ، أن يرتك لتلك المحاكم أمر البت في مصير الدعوى الجزائية ، و هي ليس لديها وسائل التحقيق كما هو الحال في المحاكم الجزائية التي تختص بالكشف عن الحقائق كما هو الواقع لا كما تقرره المحاكم المدنية التي

الدعوى العمومية من أحكام، و عليه فإذا ما أنقضت الدعوى العمومية[564] قبل رفع الدعوى المدنية بالتعويض، فإن القضاء الجزائي يصبح غير ملزم بالنظر في الدعوى المدنية، و يجب على المضرور في هذه الحالة إقامتها أمام القضاء المدني، كما ليس للقضاء الجزائي النظر في الدعوى المدنية، إذا كانت المحكمة الجنائية غير مختصة في النظر في هذه الدعوى اختصاصا نوعيا أو محليا أو كليهما معا[565] كما يترتب على عدم قبول الدعوى العمومية كذلك عدم قبول الدعوى المدنية، حتى و إن كانت إجراءات رفعها صحيحة، إذ ينجم على تبعيتها للدعوى العمومية تطبيق قواعد الإجراءات الجزائية.

ثالثا ــ القيود الواردة على حجية الحكم الجنائي أمام المحاكم المدنية

و إذا كانت الدعوى المدنية تتأثر تبعا للدعوى الجنائية و أن تبعيتها تلك من النظام العام[566] فإن ذلك لا يعني أن هذه التبعية مطلقة، بل أن ثمة في بعض الحالات بالرغم من انقضاء الدعوى العمومية[567] فإن ذلك لا يؤثر على استمرار سير الدعوى المدنية، التي أقيمت تبعا للدعوى العمومية أمام القضاء الجنائي الذي يبقى مختصا فيها، و هذا استثناء وارد على قاعدة تبعية الدعوى المدنية للدعوى العمومية كما يرد هذا الاستثناء أيضا في حالة ما إذا كان الحكم الواحد الصادر من المحكمة الجزائية على الدعويين العمومية و المدنية قابلا للطعن فيه أمام المحكمة العليا، فإذا كان الطعن في ذلك يتعلق بشق كل من الدعوى المدنية و الدعوى الجنائية، فإن المحكمة العليا في هذه الحالة . فإن المحكمة العليا في هذه الحالة تنظر في الطعن لكل من الدعويين معا، لكن قد يطعن المدعي في الطعن سواء كان هنا المضرور من حوادث السيارات، أو ذوي حقوقه من بعده، أو كان المسؤول عن حادث السيارة الضار أمام المحكمة العليا فيما يخص الشق المدني فقط و المتعلق بالتعويض، و ينتج عن ذلك انفصال تبعية الدعوى المدنية عن الدعوى العمومية، و بذلك تنظر المحكمة العليا بالغرفة الجنائية في الدعوى المدنية لوحدها دون النظر في الدعوى

تتقيد بما ورد في القانون المدني و الإجراءات المدنية ، و تلتزم في حدود طلبات الخصوم و أقوالهم في تكييف و إثبات الوقائع المتنازع عليها حيث أن القاضي المدني لا يقضي إلا بما طلب منه.

[564] ـ أوجب المشرع في قانون الإجراءات المدنية – بسقوط الدعوى الجنائية بوفاة المدعي عليه و عدم سماع الدعوى الشخصية ، و إن كانت قد أقيمت تبعا للدعوى العمومية قبل الوفاة .

[565] ـ د/ حسن بوخدار – ألمرجع السابق صفحة 184.

[566] ـ ينجم على تبعية الدعوى المدنية للدعوى الجنائية تطبيق قواعد الإجراءات الجزائية ، و التبعية في ذلك من النظام العام لا يجوز للقضاء مخالفتها و على المحكمة أن تقضي بها من تلقاء نفسها ، مهما كانت عليها مراحل الدعوى ، كما يمكن للخصوم أن يثيروها كذلك .

[567] ـ تسقط دعوى الحق العام بالعفو، و تبقى دعوى التعويض من اختصاص المحكمة الواضعة يدها على دعوى الحق العام حين صدور قانون العفو.

العمومية، لأنها لم يطعن فيها بالنقض، و بذلك يشكل خروجا على مبدأ تبعية الدعوى المدنية عن الدعوى الجزائية[568].

و نشير إلى أن المحكمة العليا كانت تقضي بعدم الاختصاص فيما يخص الدعوى المدنية المتعلقة بالمطالبة بالتعويض أمام المحكمة الجنائية، و هذا في حالة حكم هذه الأخيرة ببراءة المتهم في الدعوى العمومية وفقا للقواعد العامة المنصوص عليها في قانون الإجراءات الجزائية و التي ما زال يجري العمل بها في بقية مواد المسؤولية المدنية التي تقوم على الخطأ الواجب الإثبات بوجه عام، إلا فيما يخص المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، فإنه لا يطبق عليها مثل ذلك و يجب على قضاة المحكمة الجزائية الحكم بالتعويض، و لو كان المتهم بريئا، حيث جاء في القرار الصادر عن الغرفة الجنائية الثانية للمؤرخ في 1987/04/14 على أنه " **إذا كان للمجلس السلطة التقديرية لتبرئة المتهم في الدعوى الجزائية كان عليه أن يفصل في الدعوى المدنية، إذ أن نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث المرور مبنى على نظرية المخاطر و ليس على نظرية الخطأ. إن نظام التعويض الجديد عن حوادث المرور يوجب لكل ضحية أو ذوي حقوقها عند الفصل في الدعوى المدنية، حيث لا يهم معرفة مسئولية الضحية في ارتكاب الحادث لأن تعويضها مضمون مسبقا في كل الحالات**[569] ".

غير أن للحكم الجنائي حجيته أمام القضاء المدني و هذا ما أتناوله في المطلب التالي:

المطلب الثاني

حجية الحكم الجنائي أمام القضاء المدني

إن حجية الحكم الجنائي أمام القضاء المدني يتمثل في حالتين ، فإما الحكم بإدانة المتهم، أو الحكم ببراءته .

---

[568] ـ محمد سامر الخربوطلي المرجع السابق صفحة 38

[569] ـ قرار الغرفة الجنائية الثانية القسم الثالث ملف رقم 44522 بتاريخ 1987/04/14 المجلة القضائية عدد 01 – لعام 1992 صفحة 255. و قد أثارت المحكمة العليا ذلك من تلقاء نفسها وجها آخر جاء فيه " بأن المجلس القضائي قد خرق الأمر رقم 15/74 و ذلك عندما صرح بعدم الاختصاص في الدعوى المدنية مذكرا بأنه إذا كان لقضاء الاستئناف السلطة التقديرية بتبرئة المتهم في الدعوى الجزائية كان يتعين عليهم أن يفصلوا في الدعوى المدنية منذ صدور الأمر رقم 15/74 و المراسيم التطبيقية له، و هي كلها من النظام العام، فإن نظام التعويـــض عن الأضرار الجســـمانية مبني على نظرية المخاطـــر و ليس على نظرية الخطأ ..... و لا يهم عند الفصل في الدعوى المدنية معرفة مسئولية الضحية في ارتكاب الحادث..... إذ أن ضحايا حوادث المرور تعويضا تصدر مسبقا في كل الحالات، و إن قضاء الاستئناف عندما صرحوا بعدم الاختصاص في الدعوى المدنية خرقوا القانون و عرضوا قرارهم للنقض

أولا ــ في حالة الحكم بالإدانة

إن تبعية الدعوى المدنية للدعوى الجنائية هي من النظام العام، و بذلك فإن الدعوى العمومية توقف الدعوى المدنية مادام القضاء المدني، لم يفصل فيها نهائيا بحكم قطعي مشمولا بقوة الشيء المقضي فيه. فإذا لم يفصل القضاء المدني في الدعوى المدنية، و كانت قد رفعت الدعوى العمومية أمام القضاء الجنائي، و أصدر هذا الأخير حكما فيما يخص الدعــوى العمومية، فإن على القاضي المدني أن يتقيد بما جاء في الحكم الجزائي، و هذا ما يسمى بحجية الحكم الجزائي أمام القضاء المدني، و من باب أولى أن يوقف السير في الدعوى المدنية المعروضة أمامه قبل ذلك إلى حين الفصل في الدعوى العمومية المشتركة مع الدعوى الأولى، وفي الوقائع طبقا للمادة 2/4[570] من قانون الإجراءات الجزائية. و بالرجوع إلى هذا الأخير نجده ينظم سير الدعاوى و الأحكام أمام المحاكم الجنائية سواء كانت هذه الأحكام تقضي ببراءة المتهم أو تقضي بإدانته، فإن لهذه الأحكام قوة الشيء المقضي به أمام المحاكم المدنية، و ما على القضاء المدني إلى أن يتقيد بما فصــل فيه القضاء الجزائي و كان فصــله فيه ضــروريا[571]، و خاصة المتعلقة بوقائع الجريمة، و بوصفها القانوني و إسناد المسؤولية فيها إلى الجاني، و هنا لا يجب على القاضي المدني النظــر في الوقائع من جديد و مناقشتها و تكييفها و التي سبق للقضاء الجنائي أن فصل فيها، و من ثم يكون له سوى النظر فيما يتعلق بتقدير مبلغ التعويض للمجني عليه عن الضرر الناجم عن الجريمة التي كيفها القضاء الجنائي، و من تلك الأضرار الإصابات البدنية، و كذلك الوفيات الناجمة عن حوادث السيارات.

غير أن للقاضي المدني أن يستعيد ذات المسائل الضرورية أمامه، حتى يستأنس بها فقط في تقديره لمبلغ التعويض للمضرور أو ذوي حقوقه[572] دون تحويرها أو تغييرها أو تكييفها من جديد.

.أما إذا حدث أن رفع المضرور دعواه أمام المحكمة الجنائية ليطالب في نفس الوقت بحقوقه المدنية أمامها حتى يستفيد من الحكم الجنائي الصادر بإدانة المتهم مرتكب الفعل

---

[570] ـ المادة 2/4 ق ا ج ج، غير أ،ه يتعين أن ترجئ المحكمة المدنية الحكم في تلك الدعوى المرفوعة أمامها لحين الفصل نهائيا في الدعوى العمومية إذا كانت قد حركت".

[571] ـ المادة 339 ق م ج" لا يرتبط القاضي المدني بالحكم الجنائي إلا في الوقائع التي فصل فيها و كان فصله فيها ضروريا "

[572] ـ إن التعويض عن حوادث السيارات طبقا للأمر 15/74 المعدل بقانون 31/88 و لا سيما الملحق المحدد بجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور أو ذوي حقوقهم قد حدد مسبقا على حسب الحالات ، أنظر في المادة 1/16 المعدل 31/88

الضار، حيث أن للحكم الجنائي في هذه الحالة مزية ابتداء من مساعـــدة المضرور و إسعافه دون أن يرهقه في البحث عن الأدلة و الإثبات لإدانة المدعي عليه في حادث المـــرور، حيث تتولى بدله النـــيابة العامـــة في التحـــري و الإثبات، و الإتيان بالأدلة و الحجج للبحث عن الحقيقة، و إحقاق الحق في إنصاف الطرفين، و خاصة منها المضرور كطرف ضعيف في مجال حوادث السيارات، كما أن الإدعاء أمام القضاء الجنائي لما لهذا الأخير من سلطات واسعة تتجاوز فيها سلطات القضاء المدني، و هذا في الإقناع و للاستفادة بما يكون لديه من أدلة و براهين و حجج يبني عليها حكمه بالبراءة أو الإدانة التي تصدر عليه من خلال إجراءات بسيطة، و لا تأخذ من الوقت الكثير، و بذلك يتميز بسرعة الفصل في المنازعات المطروحة أمامه بين الأطراف المعنـــية، و هذا بدون إسراف للوقت و الجهد و المال، بالإضافة إلى أن اجتماع المسؤولية المدنية و الجنائية عن حوادث السيارات لمن شأن ذلك أن تجعل منهما مسؤوليتان متكاملتان في البحث عن مصلحة المضرور و تحقيق التعويض له أو لذوي حقوقه من بعده، وهذا إذا كان الحكم الجنائي قد صدر بإدانة المتهم، و لكن ماذا يكون عليه الحال بالنسبة للمضرور إذا صدر الحكم الجنائي مبرئا ساحة المتهم.

ثانيا ــ في حالة الحكم بالبراءة

إذا كان القضاء الجنائي في السابق حين يصدر الحكم بالبراءة في مجال حوادث السيارات، يؤثر على حرية القاضي المدني في الحكم بالتعويض لصالح المضرور فيها و بالتالي المساس بحقوقه، فإن حدث ذلك في السابق، فإن الوضع يختلف عنه اليوم خاصة مع صدور التشريعات الخاصة بحوادث السيارات. و كان الوضع في السابق يخص الأحكام القضائية القاضية بتعويض المضرور يطبق عليها قواعد المسؤولية التقصيرية[573] عن حوادث السيارات و أحكام هذه القواعد لا تسعف المضرور و لا تحقق له الحماية المطلوبة في سبيل اقتضاء حقه في التعويض و لذوي حقوقه من بعده.

فإذا ما استفاد المضرور من صدور الحكم الجنائي بالإدانة استنادا إلى فكرة الخطأ، فماذا يكون عليه حال المضرور لو صدر حكما جنائيا يبرئ ساحة المدعي عليه جنائيا بعدم

[573] - المواد 124-138 ق م ج

ارتكابه للخطأ. و بالتالي عدم مسؤوليته في حادث تدخل السيارة لقيام هذه المسؤولية على أساس القواعد التقليدية أيضا و هو ثبوت الخطأ.

إن من شأن الحكم ببراءة المتهم في حوادث السيارات طبقا لقواعد المسؤولية التقليدية أن يحرم المضرور من التعويض و يمس بحقه في التعويض أو ذوي حقوقه من بعده، و بذلك كان لحجية الحكم الجنائي الذي ربط حق المضرور في التعويض بثبوت الخطأ في جانب الحارس للسيارة أو قائدها الأثر السيئ بقفله لباب التعويض نهائيا إذا لم يثبت الخطأ في جانب المسؤول.

غير أنه بالرجوع إلى آخر ما توصـــل إليه كل من الفقه و القضـــاء و من تم التشريع في مجال التأسيس لقيام المسؤولية عن حوادث السيارات ، حيث أقيمت هذه المسؤولية على أساس موضوعي قوامه الضرر ممثلا في كل من نظريتي المخاطر، أو الالتزام بضمان التعويض للمضرور مستبعدا بذلك فكرة الخطأ نهائيا في مجال المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، و بذلك يلتزم المؤمن بتعويض المضرور أو ذوي حقوقه في كل الحالات مهما كانت حجية الحكم الجنائي ببراءة المتهم عن حوادث السيارات[574] إذ ذلك لا ينفي ثبوت المسؤولية المدنية أمام القاضي المدني، أو أمام القاضي الجزائي في الحكم بالتعويض للمضرور أو ذوي حقوقه، حيث يمكنهم رفع الدعوى المدنية، باعتبار أن المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات تختلف من حيث أساس قيامها على المسؤولية الجنائية، حيث هذه الأخيرة تقوم على أساس الخطأ الجنائي بركنيه المادي و المعنوي، الواجب الإثبات، فإذا لم يتوافر الخطأ الجنائي بركنيه المادي و المعنوي، الواجب الإثبات، فلا مسؤولية جنائية، و بالتالي تبرئة المتهم، في حين أن المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات تقوم على أساس الالتزام بضمان التعويض[575]، و من ثم فلا تتقيد المحكمة المدنية بالحكم الجنائي ببراءة المتهم و تحكم للمضرور أو ذويه بالتعويض، و لكن ليس للمحكمة المدنية في هذا الصدد أن تبحث في وقائع ارتكاب الجريمة و مناقشتها، و تكيفها و وصفها و

---

[574] ـ يمكن تصور الحكم الجنائي ببراءة المتهم في الحالات التالية:
أ. انتفاء الركن المادي لوقوع الجريمة
ب. انتفاء الركن المعنوي أو نية القصد
ج. عدم كفاية الأدلة، أو لعدم صحة إسناد التهمة إلى المتهم، أو أن الفعل لا يعاقب عليه القانون.

[575] ـإن الحكم الجنائي الصادر بالبراءة إذا كان مبنيا على أن الفعل لا يعاقب عليه القانون ، سواء للإنتفاء القصد الجنائي أو لسبب آخر ، لا تكون له حجية الشيء المقضي فيه أمام المحكمة المدنية ، و بالتالي فإنه لا مينع المحكمة من البحث فيما إذا كان هذا الفعل مع تجرده من صفة الجريمة نشأ عنه ضرر يصح أن يكون أساسا للتعويض – محكمة النقض المصرية بتاريخ 18-02-1985 طعن رقم 1041 س51 أشار إليه د/ محمد حسين منصور المرجع السابق ص 93 – محمد سامر الحربوطلي المرجع السابق ص49

إسنادها إلى المتهم، بقدر ما تكون لها سلطة فقط في البحث عن ثبوت الضرر و لو كان المضرور هو المتسبب في الحادث بخطئه، و حتى و لو لم يقع من الحارس للسيارة أي خطأ، حيث أنها مسؤولية ناشئة عن السيارة ذاتها و ليست ناشئة عن الجريمة[576]. و حتى و لو كان قائد السيارة المرتكبة للحادث الضار قد حدث أثناء تأدية الوظيفة أو بسببها حين أدائه لعمل لصالح متبوعه أو كان بمناسبتها، فإن حدث و إن طالب المضرور أمام المحكمة الجنائية بالتعويض، و قضت المحكمة الجنائية برفض دعواه المدنية استنادا إلى انتقاء ركن الخطأ، فإن ذلك لا يحول دون المطالبة بالتعويض أمام المحكمة المدنية باعتبار أن المتبوع مسؤولا عن عمل تابعه طبقا للمادة 136 ق م ج، و كذا الحال بالنسبة لمسؤولية متولي الرقابة على الحوادث الضارة التي يقوم بها من هم تحت رقابته من الأبناء بواسطة السيارة طبقا للمادة 134–ق م ج.

و عليه فإن الخاضع للرقابة المتمثل في عديم التمييز و الذي يقود السيارة و يسبب بها ضررا للغير، فإن كان غير مسؤول جنائيا لتخلف الركن المعنوي في الخطأ المتمثل في عدم الإدراك، فإن ذلك لا يمنع من قيام المسؤولية المدنية، إما على عاتق حارس السيارة أو متولي الرقابة على عديم التمييز(134 ق م ج) و يلتزم المؤمن بتغطية تلك الأضرار مع أحقيته في الرجوع على الحارس بالتعويض الذي دفعه للمضرور. و يجوز للمضرور بصدد ذلك كله أن يرفع دعواه على مالك السيارة باعتباره حارسا لها، و هو في هذه الحالة متولي الرقابة على عديم التمييز، كما يكون للمضرور أن يرفع دعواه على مالك السيارة باعتباره حارسا لها و لو أسند قيادتها إلى تابعه باعتباره أيضا مسؤولا عن أخطاء تابعه، بالإضافة إلى مسؤوليته كحارس على السيارة بما لحقته من ضرر للغير[577].

و بصفة عامة فإن انتفاء المسؤولية الجنائية لا يتعارض بتاتا مع ثبوت المسؤولية المدنية، بل و يجب على المحكمة الجنائية أن تفصل في الدعوى المدنية بخصوص تعويض المضرور. و قد كان القضاء الجنائي الجزائري يقضي في حالة الحكم ببراءة المتهم بعدم الاختصاص في الدعوى المدنية بالتبعية، و من ثم فلا يحكم بالتعويض لفائدة المضرور، حيث رأت المحكمة العليا بأنه " **لا يمكن للقاضي أن يفصل في الدعوى المدنية في حالة**

---

[576] ـ نقض القضاء المصري العدد- 1974/02/25 طعن 149 س 44 ق
نقض القضاء المصري العدد 1979/10/08 المجموعة س 30 صفحة 755
Civ.2, 19 , MARS 1969 Bull – civ . 11-63-3 Mai 1979 . J C P 1979 I V .P 216

[577] ـ نقض مدني مصري 1978/05/29 المجموعة س صفحة 1359.

تبرئة ساحة المتهم جنائيا .. و ذهبت إلى أن التعويض الذي يمكن أن يطالب به المضرور أمام القضاء الجزائي قائما على وجود الخطأ الجزائي، و من ثم فإن انعدام هذا الخطأ يجعل القضاء الجزائي غير مؤهل من حيث الاختصاص للفصل في الدعوى المدنية "[578].

غير أن المحكمة العليا ما لبثت أن تراجعت في كثير من قراراتها و منها القرار المؤرخ بتاريخ في 1998/02/15[579]، **حيث قضت فيه بنقض القرار الصادر عن قضاة الموضوع الذين صرحوا بعدم الاختصاص في الدعوى المدنية لعدم ثبوت الخطأ الجزائي ، و بذلك يكونون قد خالفوا أحكام المادة 8 التي تخضع التعويض إلى نظرية الخطر و ليس لنظرية الخطأ ...**".

و قضت في قرار آخر بنقض قرار صادر عن قضاة الموضوع بأنه " **إذا كان لقضاة المجلس السلطة التقديرية الكاملة لتبرئة المتهم في الدعوى الجزائية، إلا أنهم ملزمين بالفصل في الدعوى المدنية الناتجة عن حادث مرور لتكريس حق ضحية حادث مرور في التعويض على أساس الخطر لا الخطأ. و عليه فالقضاء بعدم الاختصاص في الدعوى المدنية نتيجة حكم بالبراءة يترتب عنه النقض**".

و بذلك هجرت المحكمة العليا موقف القضاء السابق الذي كان يقضي بعدم الاختصاص بالبت قي قضايا التعويض المتعلقة بحوادث المرور في حالة تبرئة المتهم، و بذلك طبقت ما أملاه المشرع في مضمون المادة 8 من الأمر رقم 15/74 و أصبح على القاضي الجنائي أن يحكم في ذات الوقت بتعويض المضرور من حوادث المـــرور أو ذوي حقوقه من بعده، مهما كان الضرر و طبيعته وفقا للمـــادة الثالثة من قانون الإجراءات الجزائية و هذا ربحا للوقت و الجهد و المال[580] .

و بذلك أولى المشرع و كذلك القضاء لضحايا حوادث المرور عناية هامة قلما نجد لها مثيلا في تطبيق القواعد العامة، إذ لم يعد للمبدأ السابق، أي عدم الاختصاص فيما يتعلق بدعوى التعويض المطروحة أمام القضاء الجنائي، في شأن الأضرار الناجمة عن حوادث السيارات، و بخاصة و أن التعويض عنها أصبح غير خاضـــع لسلطة القاضي التقديرية، بل هو تعويضا مقدرا قانونيا و ملزما و تلقائـــيا و مضمونا و لا صلة له بالدعوى العمومية، و

---

578 - قرار المحكمة العليا بتاريخ 1981/03/14 ملف رقم 21603 – الاجتهاد القضائي – وزارة العدل – ديوان المطبوعات الجامعية – 1987 ص 99.

579 - قرار بتاريخ 1998/12/15 ملف رقم 197248 المجلة القضائية عدد 01 سنة 99 ص 202.

580 - قرار بتاريخ 2001/03/27 ملف رقم 293441 المجلة القضائية عدد 01 سنة 2002 ص 396

هذا ما هو منصوص عنه في المادتين الأولى و الثامنة من الأمر المذكور. إذ أن في كل الحالات و مهما كانت نوعية الضرر و طبيعته، ومهما كان للضحية من خطإ تسبب في الحادث، بل و حتى و إن كان المسؤول عن الحادث مجهولا، فإن التعويض نتيجة لذلك مضمون و تلقائي باستثناء بعض الحالات التي يسقط فيها ضمان التعويض، و هي المنصوص عنها في المواد 13-14-15 من الأمر رقم 15/74 التي ينقص فيها مبلغ التعويض، أو يسقط المبلغ كله و هذا دون ذوي حقوقهم[581]. و أيضا كما في الحالات التي يمكن فيها للمؤمن أن ينفي المسؤولية عنه، و بذلك يسقط الحق في ضمان التعويض وفقا لما هو منصوص عنه في المرسوم رقم 34/80[582] و لاسيما في الاستثناءات الواردة في الباب الثاني منه تحت عنوان سقوط الحق في الضمان (المادة 1/3 ، 2) (المادة 1/4 -2-4-5) (المادة 1/5-2-3).

هذا عن رفع دعوى المضرور المباشرة للمطالبة بالتعويض عن حوادث السيارات، لكن ما مدد تقادم الدعوى المباشرة ضد المؤمن للمطالبة بالتعويض ذلك ما أتعرض له في المطلب الموالي.

المطلب الثالث

تقادم الدعوى المباشرة و وقفها

تتقادم دعوى مطالبة المضرور بالتعويض كقاعدة عامة في المسائل المدنية بانقضاء خمسة عشر سنة من تاريخ وقوع الفعل الضار سواء علم المضرور بالضرر و محدثه أو ذوي حقوقه من بعده أو لم يعلم، حيث تنص المادة 133 ق م ج " القانون 05-10 المؤرخ في 20 يوليو 2005 " **تسقط دعوى التعويض بانقضاء خمسة عشر سنة (15) من يوم وقوع الفعل الضار** ". غير أنه في دعوي المطالبة بالتعويض من قبل المضرور ضد المؤمن ، ومن المؤمن له ضد المؤمن فإن مدد تقادمها تختلف عن الدعوى الأولى حسب نص

---

[581] - قرار بتاريخ 99/02/16 ملف رقم 196300 المجلة القضائية سنة 1999 – ص 199 ، حيث يقضي في هذا الشأن " بأنه من المقرر قانونا أنه يسقط الحق في الضمان
- على السائق الذي يحكم عليه وقت الحادث بقيادة مركبة و هو في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو مخدرات أو منومات محظورة.
- و مع ذلك لا يحتج بسقوط هذه الحقوق على المصابين أو دوي حقوقهم ، و من تم فإن مطالبة الطاعن عن الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي بإسقاط حق الضمان بتعويض الضحايا بسبب السياقة في حالة سكر ، يعد خرقا للقانون و متى كان كذلك استوجب النقض "

[582] - المرسوم رقم 34/80 يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 7 من الأمر رقم 15/74 و المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار – الجريدة الرسمية عدد 8 – سنة 1980 – المؤرخة في 1980/02/19.

المادتين 624 [583] ق م ج و المادة 27 [584] من الأمر رقم 7/95، و المعدل و المتمم بموجب قانون رقم 04/06، حيث يبدأ سريان الدعوى كما يلي :

أولا ــ تقادم الدعوى المباشرة

1 ــ تقادم دعوى المضرور ضد المؤمن : للمضرور أن يرفع دعواه المباشرة ضد المؤمـــن لمطالبته بالتعويض، و ذلك ابتدءا من تاريخ وقوع الفعل الضار أو حادث تدخل السيارة في ارتكاب الضرر، و للمضرور في هذا أجل مدته ثلاث سنوات تنقضي بفواته الدعوى إذا لم يرفعها المعني أو ذويه خلال هذه المدة.

2 – تقادم دعوى المؤمن له ضد المؤمن : يبدأ سريان تقادم دعوى المؤمن له ابتداء من وقت مطالبة المضرور بالتعويض، حيث يمكن للمؤمن له في هذه الحالة أن يرفع دعواه في هذه الحالة تجاه المؤمن للمطالبة بالضمان خلال تلك المدة و هي ثلاث سنوات أيضا تسقط بانقضائها دعوى المؤمن له ضد المؤمن للمطالبة بحقه في الضمان ضد المؤمن.

غير أن مدة ثلاثة سنوات (3) في الأحوال السابقة لا تسري طبقا للمادتين 2/624[585] ق م ج و كذلك المادة 2/27 من الأمر رقم 67/95 إذا تعمد المؤمن له:

كتمان الحادث الضار الذي أحدثته السيارة للغير، و لم يعلم به شركة التأمين، أو أن المؤمن له أخبرها و لكنه أعطاها بيانات مخالفة و مغايرة لحادثة الفعل الضار، أو صرح لها بتصريح كاذب و غير صحيح و بالتالي فلا تسقط الدعوى على المضرور أو ذوي حقوقه.

---

[583] - المادة 624 /1 ق م ج " تسقط بالتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين بانقضاء ثلاث سنوات من وقت حدوث الواقعة التي تولدت عنها هذه الدعاوى "

[584] - المادة 27 من قانون رقم 07/95 " يحدد أجل تقادم جميع دعاوى المؤمن له أو المؤمن الناشئة عن عقد التأمين بثلاث سنوات ابتداء من تاريخ الحادث الذي نشأت عنه ، غير أن هذا الأجل لا يسري

- في حالة كتمان أو تصريح كاذب أو غير صحيح بشأن الخطر المؤمن عليه إلا ابتداء من يوم علم المؤمن به.
- في حالة وقوع الحادث من يوم علم المعنيين بوقوعه .
- و إذا كانت دعوى المؤمن له على المؤمن ناتجة عن دعوى رجوع من قبل الغير، لا يسرى التقادم إلا ابتداء من اليوم الذي يرفع فيه الغير دعواه إلى المحكمة ضد المؤمن له أو يوم الحصول على التعويض منه " .

[585]- تنص المادة 2/624 ق م ج " غير أنه لا تسري تلك المدة :

- في حالة إخفاء بيانات متعلقة بالخطر المؤمن منه ، أو تقديم بيانات غير صحيحة أو غير دقيقة عن هذا الخطر إلا من اليوم الذي علم فيه المؤمن بذلك
- في حالة وقع الحادث المؤمن منه إلا من اليوم الذي علم فيه ذوو الشأن بوقوعه "

كما أن مدة التقادم في دعوى المؤمن له ضد المؤمن لا تسرى إلا إذا رفع المضرور، أو الغير دعواه ضد المؤمن لمطالبته بتعويض الأضرار التي التزم بضمانها مع المؤمن له (م 1/1 من الأمر رقم 15/74).

ثانيا ــ مدى تبعية مدد التقادم في الدعوى المباشرة للدعوى العمومية

نص المشرع الجزائري في كل من المواد (7-8-9) من قانون الإجراءات الجزائية على مدة التقادم و سقوطها في الدعوى الجنائية، و حين استقراء المادة السابعة منه نجدها تنص " **على أن الدعوى العمومية تتقادم في مواد الجنايات بانقضاء عشر سنوات كاملة تسري من يوم اقتراف الجريمة ، إذا لم يتخذ في تلك الفترة أي إجراء من إجراءات التحقيق أو المتابعة، و إذا كانت قد اتخذت في تلك الفترة فلا يسرى التقادم بعد 10 سنوات كاملة من تاريخ آخر إجراء، و كذلك الشأن بالنسبة للأشخاص الذين لم يتناولهم أي إجراء من إجراءات التحقيق أو المتابعة** ".

فالمادة السابعة من قانون الإجراءات الجزائية إذا جاءت عامة و شاملة لجميع مواد الجنايات و التي تنقضي مدة تقادم الدعوى فيها بعشر سنوات ابتدءا من وقوع الجريمة المتمثلة في جناية القتل العمدي، أو الاشتراك فيه، و لكن غالبا مالا يحدث عن حوادث السيارات جرائم جنائية مثل القتل العمدي باستعمال السيارة كوسيلة لتنفيذ ذلك إلا نادرا. و عليه فإن الحوادث الناجمة عن السيارات فيما يخص القتل غالبا ما يكون هذا القتل قتلا خطأ، و هو في هذه الحالة يوصف بأنه جنحة، و في مواد الجنح و المخالفات تختلف مدة التقادم عنها في مواد الجنايات حيث تنص المادة 8 من قانون الإجراءات الجزائية بأن " **الدعوى العمومية في مواد الجنح تتقادم بمرور ثلاث سنوات كاملة** " و تتبع في شأن التقادم أحكام المادة 7 أعلاه من نفس القانون. كما أن التقادم في مواد المخالفات ينتهي بمضي سنتين كاملتين و يتبع في شأنه أيضا أحكام المادة 7 من نفس القانون (المادة 9 ق.أ.ج. م).

و بمقارنة المادتين (8-9) من قانون الإجراءات الجزائية نجد أن مدة التقادم في كل من مواد الجنح و المخالفات على التوالي هي مدة تتراوح بين ثلاث سنوات و سنتين و مدة ثلاث سنوات هي المدة التي تسقط فيها دعوى المطالبة بالتعويــض كما سبق ذكر ذلك آنفا في كل من المادتيــن 624 من القانــون المدني و المادة 27 من الأمر رقم 07/95 و هذا

ما تؤكده المادة 10 من قانون الإجراءات الجزائية إذ تنص على أن تقادم الدعوى المدنية بالتبعية يخضع لأحكام التقادم في القانون المدني[586] بصورة عامة، و من باب أولى أن تخضع دعوى المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث السيارات كما سبق ذكر ذلك إلى المادتين 624 ق م ج و المادة 27 من الأمر رقم 07/95.

ثالثاــ وقف التقادم

إن سريان مدة التقادم في الدعوى المباشرة للمضرور ضد المؤمن أو المؤمن له ضد المؤمن تسري عليها في وقف تقادمها أحكام القواعد العامة، الخاصة بوقف التقادم و انقطاعه طبقا لما نصت عليه المادة 28 من قانون رقم 07/95 المتعلقة بقانون التأمين إذ جاء فيها " **أنه لا يمكن اختصار مدة التقادم باتفاق الطرفين.**

غير أن قطع التقادم يمكن أن تكون في :

1- أسباب الانقطاع العادية التي حددها القانون[587].

2- و في حالة تعيين خبير.

3- و في حالة توجيه رسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام من المؤمن إلى المؤمن له بخصوص دفع القسط.

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

---

[586] ـ المادة 133 من القانون المدني الجزائري (القانون رقم 05-10 المؤرخ في 20يونيو 2005) تسقط دعوى التعويض بإنقضاء 15 سنة من يوم وقوع الفعل الضار .

ـ أنظر في كل ذلك : د/ عبد الرزاق بن خروف، المرجع السابق، ص 176 و 177 إلى 182.

[587] ـ أسباب الانقطاع العادية التي يحددها القانون ، تتخذ فيما إذا كان الفعل الضار الذي يستند إليه المضرور في إقامة الدعوى ضد المؤمن بسبب ارتكاب أو اقتراف جريمة ، و تم بذلك رفع دعوى جنائية بشأنها ضد الجاني سواء كان المؤمن ذاته أو ممن هو مسؤول عنهم فيما يتعلق بالحقوق المدنية .

ـ و عليه فإن مدة سريان التقادم بالنسبة لدعوى المضرور قبل المؤمن تتوقف طوال مدة المحاكمة الجنائية، و لا يعود التقادم إلى السريان إلا بعد صدور الحكم النهائي الذي يصدر في المحكمة الجنائية.

ـ و يسري هذا الحكم أيضا حين وقف التقادم لرفع الدعوى الجنائية على دعوى الضرر المدنية التي يطالب فيها بالتعويض قبل المؤمن.

ـ و إذا سقطت الدعوى المدنية بالتقادم فإن المانع القانوني يزول، و بالتالي يعود سريان تقادم دعوى المضرور المباشرة للمطالبة بالتعويض قبل المؤمن.

الفصل الثاني

التعويض عن حوادث السيارات

إن فكرة التأمين ما هي إلا عملية جماعية تتضامن فيها مجموعة من الأشخاص و تتآزر فيما بينها بهدف مواجهة الخسائر المالية التي يتعرضون لها من جراء خطر معين[588]، و أصبح التأمين ضروريا في عدة مجالات و منها التأمين على المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات، و حيث في هذا الشأن لا المسؤول يملك منع وقوع الأضرار من مركبته، و لا المضرور أيضا يملك تجنب المخاطر المحيطة به[589] ، لذلك لم يكن من خيار سوى التأمين من مخاطرها.

و لذلك فقد ألزم المشرع في الفقرة الأولى من المادة الأولى من الأمر رقم 15/74 على كل مالك مركبة بالاكتتاب في عقد التأمين حتى يغطي الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير، و ذلك قبل إطلاقها في السير. كما أن المادة 4 من نفس الأمر تحث على ذلك و ترى أن التأمـــين يغطي المسؤولية المدنية للمكتتـــب و مالك المركبة، و كذلك مسؤولية أي شخص آلت إليه بموجب إذن منهما حراسة أو قيادة تلك المركبة. و توجب المادة 8 منه على أن التعويض يكون على كل حادثة سير سببت أضرارا جسمانية لكل ضحية أو ذوي حقوقها، و إن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث، و عليه إذا ما تحقق الخطر من أي مركبة، و سببت بذلك ضررا ماديا للغير أو لذوي حقوقه، و سواء كان الضرر جسمانيا أو معنويا، فإن للمضرور في هذه الحالة أو ذوي حقوقه أن يرفع دعوى ضد المؤمن مباشرة للمطالبة بحقه في التعويض ، لذلك أتعرض في هذا الفصل و في المبحث الأول منه إلى تعويض المضرور أو ذوي حقوقه من قبل المؤمن و في المبحث الثاني إلى أساس حساب التعويض عن الأضرار المعنوية.

المبحث الأول

---

588 ـ أحمد شرف الدين المرجع السابق – أحكام التأمين في القانون و القضاء – دراسة مقارنة 86-87 صفحة 07
ـ محمد التليتي النظرية العامة – بسلامة الأشخاص رسالة دكتوراه – حقوق – جامعة القاهرة 1989/ صفحة 172 .
ـ د/ عبد الرزاق بن خروف، المرجع السابق، ص 5 و ما يليها.

589 ـ هديل قليون – المرجع السابق ص 31-32.
ـ د علي بوقرة – المرجع السابق ص 429.

تعويض المضرور أو ذوي حقوقه من قبل المؤمن

لكي يوفي المؤمن لمبلغ التعويض للمضرور أو ذوي حقوقه ، يجب أولا أن يكون مالك المركبة المتدخلة في الحادث الضار قد قام بالاكتتاب عليها في عقد التأمين حتى يغطي الأضرار الناجمة عنها . و يجب معاينة هذه الأضرار حتى يمكن حساب التعويض للمضرور أو ذوي حقوقه ، و هذا ما أتعرض له ضمن المطالب التالية :

المطلب الأول

إلزامية مالك المركبة بالإكتتاب في عقد التأمين

نظرا لأهمية التعويض بالنسبة للمضرور أو ذوي حقوقه، فقد أحاطه المشرع بنصوص قانونية بين من خلالها أن التعويض قد يكون تعويضا بمقتضى الاتفاق بين المتعاقدين[590]، و قد يكون قضائيا حين يترك المشرع للقاضي أمر تقدير التعويض اللازم لجبر الضرر، و قد يكون التعويض مقدرا قانونا، كما في حالة التعويض عن المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات، حيث ينشأ من يوم تدخل السيارة في الحادث، و تلتزم شركة التأمين بضمان تعويض المضـــرور، و بذلك لم يترك المشرع أمر تقديره في هذا الشأن لقضاة الموضوع، إنما جعله يخضع في تقديريه حسب المادة 16 معدل (31/88) إلى جدول معد لذلك مسبقا[591]. و في حالة تقدير التعويض عن حوادث السيارات خلافا لذلك، فإن الأمر يخضع لنقض المحكمة العليا في هذه الحالة[592]، حيث أن المشرع قد بين مسبقا نسبة تعويض كل ضرر من الأضرار الجسمانية التي تصيب الغير من حوادث السيارات حسب درجة و نسبة العجز سواء كان العجز عجزا مؤقتا عن العمل، أو كان العجز عجزا دائما، سواء كان كليا أو جزئيا عن العمل، أو أن الحادث قد ترتب عنه وفاة .

---

590 ـ قد يكون التعويض اتفاقا عندما يحدد مقداره المتعاقدين مقدما في العقد أو في اتفاق لاحق في حالة تخلف المدين عن تنفيذ التزاماته أو تأخر في تنفيذها ويسمى هذا بالتعويض الإتفاقي ، راجع المادة 183 ق م ج .

591 ـ المادة 16 معدل (31/88) " تحدد التعويضات الممنوحة بالتراضي أو قضايا في إطار حوادث المرور الجسمانية على أساس الجدول الملحق بهذا القانون "

ـ و بذلك يضمن المؤمن دون حصر المبلغ ، التبعات المالية المنجزة عن المسؤولية المدنية التي تترتب على المؤمن له عن الأضرار المادية المسببة للغير " المادة 02 من المرسوم رقم 34/80 .

592 ـ المحكمة العليا الغرفة المدنية ، قرار بتاريخ 1990/01/18 و جاء فيه " أخطأ قضاة الموضوع لما اعتمدوا في منحهم هذه التعويضات على المادة 124 و هذا خطأ لأن الأمر رقم 15/74 هو وحده الخاص بجبر الضرر ، و كل التعويضات التي تنجم عن حوادث المرور لأنه قانون خاص و الخاص يقيد العام " عبد العزيز بوذراع ـ مقال- التعويض بين التقدير القانوني و القضائي في حوادث المرور صفحة 10 .

ـ قرار المحكمة العليا – غرفة الجنح و المخالفات بتاريخ 1990/12/11 " حيث ينبغي التذكير أنه بحكم المادة 182 ق م ج لا يجوز للقاضي تقدير التعويض إلا إذا لم يكن مقدرا في العقد أو في القانون ، حيث أن الأمر رقم 15/74 يعتبر القانون الخاص بالتعويض عن الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث السيارات يستبعد مجال تطبيق القانون العام – القانون المدني – و لاسيما المادة 124 منه

و ربط كل ذلك بحسب دخل المضرور على ما لحقه من خسارة و ما فاته من كسب، فمن من هؤلاء الأشخاص المستفيدون من الاكتتاب في عقد التأمين.

أولا ــ الأشخاص المستفيدون من الاكتتاب في عقد التأمين

من خلال النصوص الواردة في الأمر رقم 15/74 و المعدل بقانون 31/88 و لاسيما الفقرة الأولى من المادة الأولى و كذلك المادة الرابعة و المادة الثامنة منه والسابق الإشارة إليها، نجد أن المشرع الجزائري قد ألزم على كل مالك لأي عربة ذات محرك بالاكتتاب في عقد التأمين، و ذلك قبل إطلاقها في السير، و هذا ليغطي الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير[593]، بالنسبة للمكتتب في العقد و مالك المركبة، و كذلك مسؤولية كل شخص آلت إليه المركبة بموجب إذن سواء من المكتتب في العقد، أو من مالكها لأجل حراستها أو قيادتها.

ثانيا ــ الأشخاص غير المستفيدين من الاكتتاب في عقد التأمين

نلاحظ أن المشرع قد استثنى بعض الأشخاص من الاستفادة من عملية الاكتتاب في عقد التأمين، و بالتالي عدم التزام المؤمن إزاءهم بضمان التعويض، و يتعلق الأمر هنا بأصحاب المرائب و الأشخاص الذين يمارسون عادة السمسرة أو البيع أو التصليح أو المرآب أو مراقبة حسن سير المركبات، و كذلك مندوبيهم و ذلك فيما يتعلق بالمركبات المعهود بها إليهم نظرا لمهامهم. غير أن هؤلاء الأشخاص إذا كانوا مستثنون من الانتفاع بعقد التأمين الذي لا يغطي الأضرار التي قد تسببها السيارة المعهود بها إليهم لإصلاحها أو مراقبتها أو غير ذلك فإن ذلك لا يعني انتفاء مسؤوليتهم عن الأضرار التي تسببها السيارة و هي تحت حراستهم و رقابتهم. و من ذلك يجب تغطية الأضـــرار الناجمـــة عنها بواسطة التعويض، و من ثم يتعين عليهم تأمين أنفسهم بالنسبة لمسؤوليتهم الخاصة، و كذلك مسؤولية الأشخاص العاملين تحت استغلالهم أو الذين توكل إليهم حراسة المركبة أو سياقتها بإذنهم، أو إذن أي شخص آخر معين لهذا الغرض في عقد التأمين، و يتعين الأمر فقط

---

[593] - إن عدم الامتثال لإلزامية التأمين يعاقب عليها في المادة 190 من الأمر 07/95 حيث تنص " كل شخص خاضع لإلزامية التأمين المنصوص عليها في المادة الأولى من الأمر رقم 15/74... يعاقب بالحبس من 8 أيام إلى 3 أشهر و بغرامة من 500 دج إلى 40.000 دج أو بإحداها فقط أن لم يمتثل لهذه الإلزامية .

أما المادة 191 من الأمر رقم 07/95 فتنص " يلزم المسؤولون عن الحوادث غير المؤمن عليها دفع مساهمة لحساب الصندوق الخاص بالتعويضات طبقا للمادة 32 من الأمر رقم 15/74 ... تحدد هذه المساهمة ب 10 % من المبلغ الإجمالي للتعويضات المستحقة من المخالف كتعويض عن الأضرار المتسبب فيها .

و تحصل هذه المساهمة عند الاقتضاء كما هو الحال في مجال الضرائب المباشرة "

أنظر في ذلك المادة 199 -200 من نفس الأمر (95-07)و المعدل و المتمم بموجب قانون رقم 04/06.

بالنسبة للمركبات أو السيارات المعهود بها إليهم و التي يستعملونها في دائرة نشاطهم المهني، و إن عدم الامتثال لذلك سوف يعرض أولئك الأشخاص لعقوبات منصوص عليها في الأمر رقم 07/95 [594]، و بالتالي فإن المضرور جســمانيا من حادث تدخل هذه السيارة المعهود بها إليهم و التي يستعملونها في دائرة نشاطهم المهني يستفيد من ضمان التعويض بسبب الأضرار التي سببتــها له هذه المركبة، و تلتزم شركة التأمين المؤمن لديها السيارة بتعويض المضرور تلقائيا بموجب الأمر رقم 15/74 وفق الجدول المعد لذلك مسبقا و حسب درجة الأضــرار الجــسمانية و خطورتها.

و بذلك فإن الالتزام بضمان تعويض المضرور من حوادث السيارات عن الأضرار الجسمانية يشمل جميع الأشخاص مهما كانت طبيعة الأضرار الجسمانية أو المعنــوية سواء كانت السيارة أو المركبــة المؤمــن عليها و المتدخلة في الحــادث الضــار تستعــمل في دائرة نشاط مهني، أو لم تكن كذلك. و عليه فإن الالتزام بضمان التعويض من قبل الشركة المؤمن لديها مضمون في الحالتين وفق الأمر المذكور، و لاسيما في المادة 8 منه حيث تنص على أن "**كل حادث سير سبب أضرارا جسمانية، يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها، و إن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث.**

و يشمل هذا التعويض المكتتب في التأمين و مالك المركبة ، كما يمكن أن يشمل سائق المركبة و مسبب الحادث ضمن الشروط المنصوص عليها في المادة 13 بعده "، و يستنتج من ذلك أن المشرع الجزائري بمقتضى هذه المادة قد التمس كل الحماية و المصلحة بالنسبة للمضرور أو ذويه من حوادث المرور، مهما كانت طبيعة هذه الأضرار الجسمانية و جسامتها و درجاتها، و مهما كان المتضررين منها سواء كانوا من الركاب أو المشاة ، أو كانت تربطهم صلة أو لا تربطهم بالمسؤول عن الحادث صلة، و بذلك ألزم مالك المركبة أن يؤمنها لدى شركات التأمين هذا من جهة، و ألزم شركات التأمين بضمان التعويض بالنسبة للمضرور أو ذويه من بعده.

غير أن ذلك لا يعني أن المادة 8 من الأمر المذكــور جاءت مطلقــة و سوت بين المسؤول عن الحادث في حالة الحذر' و رغم ذلك تدخلت سيارته في الحادث الضار تدخلا

---

[594] ـ أنظر في المواد 190-191 و كذلك 199-200 من الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتامين.
ـ أنظر كذلك : د/ عبد الرزاق بن خروف، المرجع السابق، ص 224.

سلبيا أو إيجابيا حيث أن في كلا الحالتين تلتزم شركات التأمين بالتعويض'، و بين السائق أو القائد للسيارة غير المتبصر و غير الحذر و الذي سبب بأخطائه الجسيمة غير المغتفرة كما سبق البيان، حادث نجمت عنه أضرارا جسمانية للغير، أو وفاته، كما تسبب في أضرار مادية و معنوية لذوى حقوقه من بعده ، فينبغي على هذا السائق غير الملتزم بقواعد السياقة أو غيره أن يتحمل كامل المسؤولية أو جزء منها سواء أصيب هو بأضرار جسمانية بسبب الحادث الناجم عن أخطائه . و هنا شركة التأمين لا تلتزم بضمان تعويضه إذا تحمل جزء من المسؤولية عن جميع الأخطاء، و عليه فإن التعويض الممنوح له يخفض بنسبة الحصة المعادلة للمسؤولية التي وضعت على عاتقه إلاّ في حالة العجز الدائم المعادل لـــ 50% فأكثر، غير أنه لا يجب أن يسري ذلك في حالة وفاته على ذوى حقوقه (المادة 13 من الأمر رقم 15/74).

هذا من جهة و من جهة أخرى و حسب رأيي فإن السائق المسؤول عن الحادث الضار الذي ارتكبه بواسطة السيارة التي يقودها وسبب بها ضررا للغير بسبب أخطاء منه يجب أن يكون ملتزما بتعويض المضرور أو ذويه، إلا أنه في هذه الحالة تقوم شركة التأمين بتعويض المضرور أو ذويه نظرا لملاءتها و نظرا لحاجة المضرور إلى المال للعلاج و لجبر خاطره أو لذويه من بعده، على أن تعود شركة التأمين عليه بما دفعته من تعويض إلى المضرور على السائق المسؤول عن الحادث.

و من جهة أخرى قد تكون مسؤولية السائق كاملة، أو تكون مسؤولية جزئية في ارتكابه للحادث الضار بسبب قيادته للسيارة في حالة سكر، أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة، فلا يحق حينئذ للسائق المحكوم عليه لهذا السبب المطالبة بأي تعويض، غير أن ذلك لا يسرى أيضا على ذويه في حالة وفاته و كذا الحال بالنسبة للسارق و أعوانه، و لا يسري ذلك على ذوى حقوقهم في حالة وفاة السارق أو أحد أعوانه، و لا يسرى ذلك أيضا على الأشخاص المنقولين أو ذوى حقوقهم[595].

كما أن ضمان التعويض من قبل شركة التأمين قد يسقط في بعض الحالات المذكورة في المرسوم رقم 34/80 و المتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 7 من الأمر رقم 15/74 و

[595] - راجع المواد 13-14-15 من الأمر رقم 15/74 المعدل بقانون رقم 31/88

المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض، عن الأضرار و لاسيما في البـــاب الثاني منه و المتعلق بالاستـــثناءات و سقوط الحق في الضمان .

من كل ما سبق يتضح أن المشرع الجزائري في الأمر المذكور قد توسع مقارنة ببعض التشريعات العربية في مجال حماية جميع المضرورين بضمان التعويض لهم، بل حتى مع التشريع الفرنسي الصادر بتاريخ 5 جويلية 1985 و هذا إيمانا من أن المشرع الجزائري أراد بذلك حماية و توفير الأمان لدى الأفراد من مخاطر حوادث المرور، لكن الواقع العملي ينبئ بوجود إشكال كبير فيما يخص ذهنية هذا القائد أو السائق لهذه السيارة، أو تلك المركبة، و التي ما فتئت تزداد حوادثها كل يوم و ضحايا أكثر في كل يوم و لذلك يجب طرح هذا السؤال أفلا يجب الاهتمام بالنفوس أولا ثم الاهتمام بالنصوص ثانيا؟ إن المشرع الجزائري قد نص في كثير من النصوص و أعطى فيها للمضرور أو ذويه من بعده، كل الحق في المطالبة بالتعويض، و اعتمد في ذلك على نظرية الالتزام بضمان التعويض في كل الحالات، حتى و لو كان المضرور هو المتسبب في الحادث، و حتى و لو كان المسؤول مجهولا فإن المضرور أو ذويه يتلقون حقوقهم من التعويض من طرف شركات التأمين، أو الصناديق المـــعدة لذلك كما سنرى لاحقـــا، و عليه كيف يمكن تقدير التعويض و حسابه بالنسبة للأضرار اللاحقة بالمضرور أو ذوي حقوقه.

المطلب الثاني

التعويض عن الأضرار و الإجراءات المتعلقة بمعاينتها

إن للمضرور من حوادث السيارات أو لذوي حقوقه من بعده الحق في التعويض عن الأضـــرار المادية مهما كان نوعـــها و درجتها في كل الأحوال، و هذه الأضرار التي يجب التعويض عنها هي ما وردت في الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو ذوي حقوقهم[596].

[596] - المادة 16 معدل (31/88) تحدد التعويضات الممنوحة بالتراضي أو قضائيا في إطار حوادث المرور جسمانيا على أساس الجدول الملحق بهذا القانون و تنص المادة 03 من قانون (31/88) المعدل و المتمم للأمر رقم 15/74 يستبدل جدول التعويض الممنوح لضحايا الحوادث الجسمانية أو لذوي حقوقهم بالأمر المشار إليه أعلاه بجدول يلحق بهذا القانون الجريدة الرسمية – عدد 29 سنة 1988
طبقا لهذين المادتين يجب على القاضي التقيد بما جاء في الجدول من تقرير المشرع لمبلغ التعويض حسب النسب و درجة الضرر و جسامته، و السبب الذي جعل المشرع يتدخل و يحدد نسبة تعويض المضرور حسب الأجر أو الدخل القاعدي الذي يتقاضاه مقابل الأعمال التي يقوم قبل الحادث أو الدخل المهني للضحية كأساس لحساب التعويض المستحق دون تدخل القاضـي في تقدير ذلك، و إلا كان قضـاؤه معرضا للطعن، و تعتبر النصوص الواردة في هذا الشأن من النظام العام ، لا يمكن لأي من كان مخالفتها، و هذه النصوص جاءت لتضع حدا للتباين فيما بين أحكام القضاء حين تقديره لمبلغ التعويض الناجم عن الأضرار التي كانت تحدثها السيارات قبل تطبيق الأمر رقم 15/74، مما جعل فكرة العدل و المساواة بين ضحايا حوادث السيارات تتفاوت

و هذا بمناسبة تحديد أساس حساب التعويض المستحق في الحالات التي يصاب فيها الضحية من حوادث المرور بعجز جسماني و بالتالي فقد يكون هذا العجز إما[597]:

1- العجز المؤقت عن العمل .

2- العجز الدائم الجزئي أو الكلي عن العمل.

3- الوفاة.

بالإضافة إلى التعويض عن الأضرار الطبية و الصيدلانية[598]، و قبل التعرض إلى أساس حساب التعويض عن كل ذلك يجدر أن أتعرض أو لا إلى الإجراءات المتعلقة بمعاينة الأضرار ة تقدير العجز المترتب عنها حتى يتأنى لنا حساب التعويض عن ذلك.

ـ الإجراءات المتعلقة بمعاينة الأضرار و تقدير العجز المترتب عنها

تنص المادة 19 من الأمر رقم 15/74 " يتخذ مرسوم يصدر بناء على تقرير وزير الدفاع الوطني و وزير الداخلية، و وزير العدل ، و وزير المالية تحدد بموجبه الإجراءات المتعلقة بالتحقيق و بمعاينة الأضرار ".

و بالرجوع إلى كل من المرسومين المرسوم رقم 35/80[599] و المرسوم رقم 36/80[600]، نجدهما ينصان على الإجراءات المتعلقة بمعاينة الأضرار و تقدير العجز المترتب عنها.

من حالة إلى أخرى بالرغم من مماثلة الأضرار و طبيعتها لبعضها، إذ أن الأحكام القضائية كانت لا تخلو من المبالغة و الذاتية ، فكانت تبالغ في منح التعويض و تقلل في بعضها الآخر بالرغم من تماثلها من حيث تكييفها و وصفها القانوني ، و بذلك تولى المشرع هذا الأمر بإصداره للآمر رقم 15/74 المعدل بقانون 31/88 ، و الملحق بالجدول المعد مسبقا بنسب أو بجزء منه إلا الغير المتضرر أو ذوي حقوقه مادام هذا الغير لم يستوف حقه في حدود المبلغ المذكور من النتائج المالية عن الفعل الضار و يخضع ذلك إلى رقابة المحكمة العليا " قرار بتاريخ 1990/02/12 ملف رقم 62688 الاجتهاد القضائي – الجزء الأول جيلالي بغدادي ص 335 .

هذا لا يعني أن القضاء حين حدد له المشرع في الأمر رقم 15/74 مسبقا نوعية التعويضات و قدرها الجدول الملحق بذلك الأمر فذلك لا يعني بأن المشرع قد أزال للقاضي صلاحية الفصل في المنازعات و ممارسة حق الرقابة المخولة له قانونا على تطبيق النصوص – اجتهاد المحكمة العليا – قرار بتاريخ 1986/02/11 ملف رقم 16647 نشرة القضاة عدد 46 صفحة 98.

[597] ـ الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم .

أولا : الأجر أو الدخل القاعدي : " في حدود و طبقا للقائمة الواردة في "رابعا" ضمن هذا الجدول يعتمد الأجر أو الدخل المهني للضحية كأساس لحساب التعويض المستحق في الحالات التالية : 1- العجز المؤقت عن الفعل 2- العجز الدائم الجزئي أو الكلي عن العمل 3- الوفاة،

[598] ـ تنص المادة 17 (قانون 31/88) على أنه " علاوة عن التعويضات المنصوص عليها في المادة 16 أعلاه يتعين على المؤمن أو الصندوق الخاص بالتعويضات " صندوق ضمان السيارات " حسب الحالة أن يدفع أو يسدد للضحية أو ذوي حقوقها " .

ـ المصاريف الطبية و الصيدلانية

ـ مصاريف الإسعاف الطبي و الإستشفائي تبعا للتعريفة المطبقة من طرف جميع المراكز الطبية أو الإستشفائية .

ـ تعويض تفاوت الرواتب أو الإيرادات المهنية خلال مدة العجز المؤقت.

ـ مصاريف النقل

ـ مصاريف الجنازة

و يتم تسديد هذه المصاريف بناء على الوثائق الثبوتية

[599] ـ المرسوم رقم 35/80 المؤرخ في 25 ربيع الأول في عام 1400 الموافق ل 16 فبراير 1980 يتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار و معاينتها التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر رقم 15/74 ... و المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار " الجريدة الرسمية العدد 8 سنة 1980 المؤرخ في 1980/02/19

أولا ــ الإجراءات المتعلقة بالتحقيق

إذا تعلق الأمر بحادث مرور تسببت فيه مركبة ما، و نجم عن ذلك أضرارا جسمانية لشخص ما، فإنه يستلزم أن يكون الحادث الضار الواقع من تلك المركبة موضوع تحقيق يقوم به أشخاص مؤهلين بحكم القانون، و على أثر الانتهاء من ذلك، يقومون بتحرير محضر يتضمن ظروف الحادث و أسبابه الحقيقية و إثبات مدى الأضرار التي لحقت بالضحية إلى حين نقل المصاب في الحادث إلى الخبير و هو في هذه الحالة الطبيب الشرعي المعاين للضرر لتبيان نسبة العجز إن كان مؤقتا أو عجزا جزئيا دائما، أو عجزا كليا دائما، أو إن كانت الضحية من حادث السيارة قد توفيت.

و يجب أن يتضمن التحقيق بعض البيانات المهمة و المتعلقة بأسماء مالكي السيارة و سائقها و المتعلقة بأسمائهم و ألقابهم و عناوينهم، و رخص سياقتهم بالإضافة إلى مميزات السيارة المرتكبة للحادث الذي نجم عنه أضرارا ، و كذا إسم و عنوان شركـــات التأمين المعنية بالتعويض عن الأضرار المسببة للأشخاص و السيارات، و يجب ألا ينسى في التحقيق ذكر النسب الكامل للضحية من الحادث و عند الاقتضاء لذوى حقوقهم، كما يجب ألاّ ينسى في التحقيق ذكر النسب الكامل للضحية من الحادث، و عند الاقتضاء لذوى حقوقهم، بالإضافة إلى ذكر صناديق الضمان الاجتماعي التي ينتمي إليها المصاب من ذلك الحادث إذا تطلب الأمر ذلك دون غفل ذكر أرقام تسجيل هذه الصناديق.

و يجب في الأخير أن يرسل أصل محضر التحقيق من طرف السلطة التي قامت به مع نسخة منه مصادق عليها و مصحوبا بجميع الوثائق التي تثبت المعلومات و البيانات المتعلقة بالحادث، و خاصة الخريطة المتعلقة بالحادث و ذلك خلال مدة أقصاها 10 أيام تبتدئ من تاريخ انتهاء التحقيق و ترسل إلى وكيل الدولة لدى المحكمة التابع لها مكان وقوع الحادث[601] كما ترسل خلال المدة ذاتها نسخة من المحضر إلى شركات التأمين المعنية .

---

[600] - المرسوم رقم 36/80 المؤرخ في 29 ربيع الأول من عام 1400 الموافق 16 فبراير 1980 يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 20 من الأمر رقم 15/74 و المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار " الجريدة الرسمية العدد 8 سنة 1980 المؤرخة في 1980/02/19.

[601] - إن المادة 4 من المرسوم 35/80 و المادة 4/9 من قانون الإجراءات المدنية و كذلك المادتان 37 و 40 من قانون الإجراءات الجزائية تتناول الاختصاص المحلي و غيرها في قضايا الجرائم و القضايا المرتبطة بها .
أما من حيث الاختصاص النوعي في حالة ما إذا كان الحادث مرتكب من مركبة عسكرية فإن الملف يرسل إلى وكيل الجمهورية بالمحكمة العسكرية التابع لدائرة اختصاصها مكان وقوع الحادث و هذا حسب المادة 42 من قانون القضاء العسكرية رقم 28/71.

و إذا ما تسبب في الحادث شخص مجهول، أو غير مؤمن عليه، و نجم عن الحادث أضرارا جسمانية فإنه يجب أن ترسل نسخة من المحضر في هذه الحالة إلى الصندوق الخاص للتعويض و ذلك خلال مدة أقصاها 10 أيام أيضا[602]. و كل هذه البيانات و هذه المعلومات التي يجب أن يتضمنها محضر التحقيق المذكور، سواء بالنسبة للشخص المسؤول عن الحادث و كذا الظروف التي أحاطت بالحادث و مدى الأضرار الجسمانية التي نجمت عنه و كذا المميزات المتعلقة بالسيارة و بياناتها، و شركات التأمين المؤمـــن لديها، و ذكر النسب الكامل للضحـــية أو ذوى حقوقـــها كل ذلك لتحديد المسؤولية عن الأضـــرار الجســـمانية و التعويض عنها

ثانيا ــ الإجراءات المتعلقة بمعاينة الأضرار

بالإضافة إلى تلك البيانات المتعلقة بالتحقيق الوارد في المواد 1-2-3-4 من المرسوم رقم 35/80 فإنه يستلزم إرفاق التحقيق بإثباتات طبية يسعى المصاب أو المضرور أو من ينوبه للحصول عليها من طرف الطبيب تثبت مدى الضرر الذي لحقه، و يحدد فيها مدة العجز المؤقت عن العمل، أو نسبة العجز الدائم الجزئي أو الكلي إذا كان لهذا العجز محل . و ينبغي إرسال هذه الإثباتات الطبية إلى كل من السلطة التي شرعت في التحقيق خلال 8 أيام ابتداء من تاريخ الحادث بالإضافة إلى إرسال جميع الشهادات الطبية التي يسعى المصاب للحصول عليها، ثم إرسالها إلى المؤمن بناء على طلب هذا الأخير، و كل ذلك بهدف تقدير مبلغ التعويض للمضرور الذي ثبت قانونيا و أصبح تلقائيا مجرد تدخل السيارة في إلحاق الضرر به[603].

ثالثا ــ تحديد نسبة العجز

و في هذا الإطار ذهبت المحكمة العليا بالاستناد إلى المادتين 2/25 من قانون القضاء العسكري و كذلك المادة 2/523 من قانون الإجراءات الجزائية في اجتهادها إلى أن متى كان من المقرر قانونا أن المحكمة العسكرية تختص بمحاكمة الفاعل الأصلي للجريمة إذا كانت مرتكبة من عسكري و في إطار الخدمة ، و من ثم فإن القضاء بما يخالف هذا المبدأ يعد تجاوزا في السلطة لصدوره من جهة غير مختصة .

و لما كان الثابت في قضية الحال – أن الطاعن جندي كان يقود سيارة عسكرية أثناء الحادث الذي تسبب فيه و هو في مهمة ، فإن قضاه الاستئناف بإدانتهم له و الحكم عليه بستة أشهر حبس موقوفة التنفيذ و ألفين دينار جزائري (2000 د ج) غرامة ، و بتأييد الحكم في الدعوى المدنية و بفصلهم في الدعوى التي تخضع لاختصاص المحاكم العسكرية وفقا للقانون فإنهم بذلك تجاوزا سلطتهم و عرضوا قرارهم للنقض .

- و لما كان كذلك استوجب إبطال القرار الطعون فيه تأسيسا على الوجه الثار تلقائيا من النيابة العامة لدى المجلس الأعلى للمحكمة العليا المخالفة هذا المبدأ و بإحالة الدعوى إلى الجهة القضائية المختصة قانونا للفصل فيها .

- قرار بتاريخ 1984/02/27 ملف رقم 28551 المجلة القضائية عدد 3 سنة 89 ص 328 .

[602] - أنظر المواد : 1-2-3-4 من المرسوم رقم 35/80 السابق الإشارة إليه .

[603] - المواد 5-6-7 من المرسوم رقم 35/80 السابق الإشارة إليه

تنص المادة 20 من الأمر رقم 15/74 على أن " طريقة معدلات العجز و مراجعتها تحدد بموجب مرسوم و ذلك بالرجوع إلى التشريع الجاري العمل به في مادة التعويض عن حوادث العمل و الأمراض المهنية ".

و بالرجوع إلى المرسوم رقم 80-36[604] نجده يحدد نسبة عجز المصاب من حوادث المرور، و لاسيما في المادتين الأولى، و الثانية، حيث يحدد ذلك على أساس طبيعة العاهة أو الأضرار التي أصابته و بطبيعة الحال فإن نسبة العجز تلك يحددها خبير مختص ، و هو في العادة ما يكون طبيبا شرعيا حيث يحدد نسبة العجز المؤقت أو نسبة العجز الدائم الجزئي عن العمل، أو العجز الدائم الكلي عن العمل، أو يعاين وفاة المصاب من ذلك الحادث، و بالإضافة إلى تحديد نسبة عجـــز المصاب البدنية، فإنه يستلزم أيضا فحص حالته العامـــة و تبيـــان سنة و مدى قدرته البدنية و العقلية، جراء هذا الحادث بالإضافة إلى كفاءته و مؤهلاته المهنية ، و كل ذلك من أجل تحديد مبلغ التعويض الذي يناله المضرور أو ذويه من بعده تلقائيا طبقا للمادة 8 من الأمر رقم 15/74.

و يمكن للمصاب أن يطلب مراجعة نسبة العجز بعد ظهور حالة الاستقرار أو الشفاء، و هذا في حالة ما إذا رأى أو أحس بأن تلك العاهة أو الأضرار التي أصابته جراء الحادث لم تبرأ، و ازداد تفاقمها بصورة مؤقتة من حين لآخر ينتابه منها ألم حاد، أو بصورة دائمة حيث يضره ذلك الألم دون توقف. غير أن مراجعة المصاب بنسبة العجز بعد الشفاء أو الاستقرار لا يمكن أن تتم إلا بعد مهلة ثلاث سنوات ابتداء من تاريخ الشفاء أو الاستقرار[605]. و لكن كيف يتم حساب التعويض عن العجز عن العمل سواء كان مؤقتا أو عجزا دائما، سواء كان عجزا جزئيا أو عجزا كليا، أو ما إذا كان قد ترتب عن الحادث وفاة ؟

المطلب الثالث

أساس حساب التعويض عن عجز المصاب عن العمل

---

[604] - المرسوم رقم 36/80 المؤرخ في 29 ربيع الأول عام 1400 الموافق 16 فبراير 1980 يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 20 من المر رقم 15/74 المؤرخ في 6 محرم 1394 الموافق 30 يناير 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار.
الجريدة الرسمية المؤرخة في 1980/02/19 عدد 8 سنة 1980

[605] - المادتان (1-2) من المرسوم رقم 36/80
تنص المادة 3 من المرسوم رقم 36/80 " يحدد جدول نسب العجز الدائم و الكامل أو الجزئي بقرار من وزير المالية اعتمادا على النظام العام للضمان الاجتماعي في مجال التعويض عن حوادث العمل و الأمراض المهنية "

طبقا للملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم، و المعدل بموجب قانون رقم 31/88 فإن تقدير مبلغ التعويض للمضرور في هذه الحالة حسب طبيعة الإصابة يتم وفق اعتماد الأجر أو الدخل، المهني للضحية كأساس لحساب التعويض المستحق، على ألا يتجاوز مبلغ الأجور أو المداخيل المهنية المتخذة كأساس لحساب مختلف أصناف التعويض الموالية مبلغا شهريا مساوي لثماني مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث[606].

أولاــ أساس حساب التعويض عن العجز المؤقت

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

و بالرجوع إلى الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم و الملحق بقانون رقم 31/88 نجده قد حدد في المقطع الثاني منه أساس حساب التعويض عن العجز المؤقت عن العمل بنسبة 100 % من أجر المنصب أو الدخل المهني للضحية أدناها الأجر الوطني الأدنى المضمون عند الحادث ، على ألا يتجاوز مبلغ التعويض للمضرور كسقف أعلى ثماني مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث، على أن تكون هذه الأجور أو المداخيل المهنية التي يجب اتخاذها بعين الاعتبار لحساب التعويضات صافية من الضرائب و التكاليف. هذا في حالة ما إذا كان المضرور من حوادث السيـــارات يشغـــل منصـــب أو وظيفة أو عامل بأي قطاع

---

[606] ـ الملحق المحدد لجدول التعويضات لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو ذوي حقوقهم
أولا: الأجر أو الدخل القاعدي/4 «....تكون الأجور الواجب اتخاذها بعين الاعتبار لحساب التعويضات صافية من الضرائب والتعويضات المعفاة من الضرائب مهما كان نوعها.
ـ يجب أن تكون المداخيل المهنية صافية من التكاليف والضرائب وأن تكون حاصلة عن ممارسة فعلية للنشاط المهني من قبل الضحية.
ـ عندما لا يمكن إثبات هذا الأجر أو الدخل أو يكون أقل من الأجر الوطني الأدنى المضمون، يحدد التعويض على أساس هذا الأخير.
ـ إلا أن الضحايا الحاصلين على شهادات أو المتمتعين بتجربة أو تأهيل مهني تمكنهم من شغل عمل مناسب، وليس بإمكانهم إثبات أجر أو دخل يعوضون بالرجوع إلى الحد الأدنى للأجر الأساسي لهذا المنصب والصافي من التكاليف والضرائب وذلك في حدود وطبقا للقائمة الواردة في المقطع 4 من هذا الجدول ».

من القطـــاعات و يتقاضى مقابل ذلك أجرا شهريا يجب إثباته في كشف الأجور ، أو كان المصاب من الحوادث تلك صاحب مهنة مهما كانت طبيعة هذه المهنة على أنه يجب إثبات ذلك بواسطة كشوف الحسابات و المداخيل من هذه المهنة التي يمتهنها المصاب، حيث يكشف لنا اجتهاد المحكمة العليا ويؤكد ذلك في قرار له بتاريخ 1990/05/22[607]، وكذلك في قرار آخر بتاريخ 2001/02/06[608] " **بأن الأجر الأدنى الوطني المضمون الذي يعتمد عليه لحساب التعويضات المستحقة هو مرتب الضحية أو مدخولها المهني ويكون ذلك من يوم ارتكاب الحادث.**

و بالتالي فإن استبعاد قضاة الموضوع كشوف التقاعد لحساب التعويض واحتسابه على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون الساري وقت وقوع الحادث هو تطبيق سليم للقانون، ومتى كان كذلك استوجب رفض الطعن "[609].

وعليه فإذا ما وقع حادث مرور، وتسبب في إلحاق ضرر بشخص أقعده عن العمل مؤقتا، حسب تقرير الطبيب، وكان المصاب في هذا الحادث يتقاضى لقاء عمله في منصبه كموظف أو كعامل أجرا فإما إن :

يكون هذا الأجر الذي يتقاضاه العامل أو الموظف المصاب هو الحد الأدنى للأجر الأساسي الوطني المضمون لهذا المنصب، وإما أن يكون هذا الأجر الذي يتقاضاه المصاب فوق الحد الأدنى للأجر الوطني المضمون لهذا المنصب، وإما أن يكون هذا الأجر الذي يتقاضاه الشخص المصاب مساويا لثماني مرات الأجر الأدنى الوطني المضمون عند تاريخ الحادث، حيث لا يجب أن يتجاوز مبلغ الأجور أو المداخيل المهنية المتخذة كأساس لحساب مختلف أصناف التعويض الموالية مبلغا شهريا مساويا لثماني مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.

---

[607] ـ المحكمة العليا قرار بتاريخ 1990/05/22 رقم 66833- الاجتهاد القضائي- الجزء الأول، جيلالي بغدادي ص 334.

[608] ـ المحكمة العليا قرار بتاريخ 2001/02/06 رقم 240777 –المجلة القضائية- عدد01، سنة 2002 ص.383.

[609] ـ إن القانون رقم 31/88 لاينص سوى عن الأجر أو الدخل المهني لا غير وأن التعويض لا يغطي إلا استطاع قبض الأجر أو الدخل المهني.
وحيث أن المقصود بالأجر هو المقابل المدفوع لشخص عن عمل يؤديه... وأن المقصود بالدخل(السنوي) يقبض من طرف شخص إما على سبيل الربح أو مقابل نشاط، وأن الأجر أو الدخل يفترضان تأدية نشاط.
حيث أن التقاعد يتكون من معاش يقبضه بعد انقطاع الشخص نهائيا عن تأدية أي نشاط مهني.
حيث أن القانون 31/88 يشير إلى شخص يمارس نشاط وليس شخصا انقطع عن تأدية أي نشاط وأن الشخص المتقاعد مثله مثل الشخص الذي لايمارس أي نشاط يطبق عليها في حالة وقوع حادث مرور الأجر الوطني الأدنى المضمون.
وفي قضية الحال لم يقدم ذوي المرحوم أي كشف للراتب يثبت نشاطه المهني، وإنما قدموا الوثيقة بمعاش تقاعده فقط.
وحيث أن قضاة الموضوع بتطبيقهم للأجر الوطني الأدنى المضمون في وقت الحادث قد طبقوا القانون تطبيقا سليما وبالتالي فإن الطعن بالنقض غير مؤسس» قرار بتاريخ 2001/02/06 ملف رقم 240777 – المجلة القضائية- عدد 1 سنة 2001 ص. 383-384-385.

و كذلك الحال بالنسبة للدخل المهني للضحية ، إن كان دخله من مهنته المتخذة كأساس لحساب مختلف أصناف التعويض هو الحد الأدنى للأجر الوطني المضمون عند تاريخ الحادث على ألا يتجاوز ذلك مثلما سبق دخله المهني مبلغا شهريا يكون مساويا لثماني مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث، وعليه . إذا كان دخل المصاب أو أجرته من منصبه أو مهنته كحد أدنى للأجر الوطني المضمون هو 10000 د.ج صافية من الضرائب والتعويضات المعفاة من الضرائب مهما كان نوعها، ومدة العجز المؤقت عن العمل هي مثلا 07 أشهر فإن تقدير التعويض للمصاب من حادث المرور يكون كالتالي: 10000×**7**=70000د.ج . أما إذا كان دخل المصاب أو أجرته من منصبه أو مهنته في المثال الأول يتقاضى 153000د.ج ومدة العجز المؤقت عن العمل هي كذلك 7 أشهر فإن تقدير التعويض في ذلك يكون كالتالي: 153000×**7=1071000د.ج**... و هكذا.

وهذا في حالة إثبات هذا الأجر أو إثبات هذه المداخيل المهنية، فإذا لم يثبت للضحية من حوادث المرور أي أجر أو أي دخل، أو يكون هذا الأجر أو هذا الدخل أقل من الأجر الوطني الأدنى المضمون، أو كان المجني عليه قاصرا فإن تقدير التعويض وحسابه يكون وفق قاعدة الأجر الأدنى الوطني المضمون (المادة 17 مكرر من قانون31/88)، وبهذا قضت المحكمة العليا حيث أصدرت قرارا بتاريخ 1990/09/28 جاء فيه« **أن الأصل في حساب التعويضات المستحقة هو مرتب الضحية أو مدخولها المهني، فإن لم يثبت للضحية أي نشاط أو كان المجني عليه قاصرا اتخذ الأجر الأدنى الوطني المضمون كقاعدة لحساب التعويض»**[610].

و من ثم إذا كان المصاب في حادث المرور قاصرا، أو لم يثبت الأجر أو الدخل، أو كان أقل من الأجر الأدنى الوطني المضمون، فإن التعويض يحدد على أساس هذا الأخير.

و بالإضافة إلى حساب التعويض عن العجز المؤقت عن العمل الذي يتم على أساس نسبة 100% من أجر المنصب أو الدخل المهني للضحية كما سبق، فإنه يتعين كما ورد في المقطع الثالث من الملحق المذكور بقانون31/88، وكذلك ما ورد في المادة17 من نفس القانون أنه« **علاوة عن التعويضات المنصوص عنها في المادة 16 أعلاه يتعين على**

[610] ـ المحكمة العليا قرار بتاريخ 1990/03/28 طعن رقم 66183- الاجتهاد القضائي- الجزء الأول – جيلالي بغدادي ص.334.

المؤمن أو الصندوق الخاص بالتعويضات حسب الحالة أن يدفع أو يسدد للضحية أو ذوي حقوقها:

1- المصاريف الطبية والصيدلانية.

2- مصاريف الإسعاف الطبي و الاستشفائي تبعا للتعريفة المطبقة من طرف جميع المراكز الطبية أو الاستشفائية.

3- تعويض تفاوت الرواتب أو الإيرادات المهنية خلال مدة العجز المؤقت.

4- مصاريف النقل.

5- مصاريف الجنازة.

ويتم أداء تسديد هذه المصاريف بناء على الوثائق الثبوتية ».

وفي هذا الصدد نص المقطع الثالث من الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو ذوي حقوقهم تحت عنوان المصاريف الطبية والصيدلانية[611]، ويدخل في هذا المعنى أيضا أنه في حالة ما إذا كانت حالة المضرور الصحية تستدعي معالجته بالخارج بعد التحقق من ذلك بواسطة الطبيب المستشار للمؤمن، وعليه فإن شركة التأمين تلتزم بتحمل دفع التعويضات عن مصاريف العلاج والتنقل بالخارج الناتجة عن أضرار حوادث المرور، بشرط أن يتم فحص الضحية والأمر بالعلاج في الخارج من قبل طبيب بصفته مستشارا للمؤمن وليس بصفته طبيبا عاديا، وإلا فإن شركة التأمين غير ملزمة بدفع هذه التعويضات، وهذا ما نبه إليه قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 2001/04/03[612].

ثانيا ــ أساس حساب التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي

ينص المقطع الرابع من الملحق المذكور تحت عنوان أساس حساب التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي بأن التعويض عن ذلك يتم على أساس حساب النقطة

---

[611] ـ **المقطع الثالث** من الملحق المذكور حيث نص تحت عنوان: المصاريف الطبية والصيدلانية:
« يتم دفع وتعويض المصاريف الطبية والصيدلانية بكاملها/ وتشمل هذه المصاريف على ما يلي: (1) مصاريف الأطباء والجراحين وأطباء الأسنان والمساعدين الطبيين، (2) مصاريف الإقامة في المستشفى أو الصحة، (3) مصاريف طبية وصيدلانية، (4) مصاريف الأجهزة والتبديل، (5) مصاريف سيارة الإسعاف، (6) مصاريف الحراسة النهارية والليل، (7) مصاريف النقل للذهاب إلى الطبيب إذا برت ذلك حالة المضرور- وإذا تعذر على المضرور تسبيق هذه المصاريف جاز للمؤمن منحه ضمانا بها بصفة استثنائية...»

[612] ـ أنظر الفقرة الأخيرة من المقطع الثالث المذكور بالملحق السابق وكذلك في القرار الصادر عن المحكمة العليا بتاريخ 2001/04/03 ملف رقم 247335- المجلة القضائية- عدد 1- سنة 2002 ص.392.
إن عملية حساب التعويض عن العجز سواء كان مؤقتا أو عجزا جزئيا دائما، أو عجزا كليا دائما هي عملية فنية يقوم بها عادة الخبراء في الحسابات و الذين بإمكانهم تقدير التعويض حسب ما ورد في الجدول المنصوص عنه بمقتضى المادة 3 من قانون 31/88.
ـ و لمزيد من التوضيح، أنظر في ذلك : النماذج الثلاثة الواردة في تقدير ضمان التعويض في حالة العجز المؤقت عن العمل.
د/ جديدي معراج، المرجع السابق، رسالة دكتوراه دولة 2006، ص 114.

الاستدلالية وفقا للجدول المبين لذلك والمذكور بملحق القانون رقم 31/88 المعدل للأمر رقم 15/74، إذ يحصل أولا على الرأسمال التأسيسي للضحية والذي على ضوئه يتم تحديد التعويضات المستحقة للضحية أو ذوي حقوقها، ثم يضرب قيمة النقطة المقابلة لمرتب الضحية أو دخلها المهني في معدل العجز الدائم الجزئي أو الكلي حسب درجة الحالة ونسبة العجز الدائم. وقد وردت قيمة نقطة الأجور على مختلف الدرجات لتبيان تطبيق القاعدة النسبية في الجدول الوارد بالملحق المذكور وعليه فما معنى العجز الدائم للمصاب من حوادث السيارات ؟

عندما يصاب الشخص بأضرار جسمانية بسبب حوادث السيارات فإنه يخضع لفترة معينة للعلاج من تلك الإصابات الضارة وهنا قد تطول فترة العلاج أو تقصر حسب الحالة، فإذا كانت العاهة التي لحقت بالمضرور غير قابلة للشفاء بعد الانتهاء من معالجتها، أو ما إذا كانت العاهة ممثلة في بتر جزء حساس من جسم المصاب كبتر يديه أو أحدها، أو رجليه أو أحدها، أو فقده لعينيه أو أحدها... أو إصابته بشلل جزئي أو كلي، كل ذلك يعتبر عجزا دائما كان جزئيا أو كليا، إذ أن هذا العجز لمن شأنه أن ينقص من طاقته الجسدية وكذا الحسية أو من طاقته الفكرية، كأن يتعرض المصاب في بعض الحالات أو في أغلبها إلى آلام حادة تثير أعصابه فيفقد معها تفكيره وصوابه، أو أن يصاب المضرور في رأسه فيفقد في بعض الحالات التركيز أو يفقد الذاكرة بين حين وآخر أو يفقدها كلية، كل ذلك يعتبر عجزا دائما يوجب التعويض عليه لهذا المضرور أو ذوي حقوقه وفقا للمادة 8 من الأمر رقم 15/74 وكذلك تطبيقا لما ورد في الملحق بقانون رقم 31/88 المعدل للأمر المذكور، والذي ورد في المقطع الرابع منه على أن تقدير التعويض في حالة العجز الدائم الجزئي أو الكلي، يتم على أساس حساب النقطة الاستدلالية مضروبة في الراتب أو الدخل المهني للضحية في معدل العجز الدائم الجزئي أو الكلي.

وللحصول على الدخل المهني للضحية أو راتبها نضرب قيمة الراتب أو الدخل الذي يتقاضاه المضرور في اثنا عشر شهرا(12شهر) فنحصل بذلك على الرأسمال التأسيسي للضحية أو دخلها السنوي[613] ، على ألا يتجاوز ذلك ثماني مرات الحد الأدنى للأجر الوطني

[613] ـ عند تحديد مبلغ التعويض لذوي الحقوق يشترط ذكر الرأسمال التأسيسي للضحية الذي على ضوئه تحدد التعويضات المستحقة لذوي حقوق الضحية أنظر في القرار الصادر عن المحكمة العليا بتاريخ 1992/09/30 ملف رقم 78818 نشرة القضاة العدد 47- الغرفة المدنية- ص.143.

المضمون عند تاريخ الحادث كما هو مبين في المقطع الأول من الملحق المحدد لجدول التعويضات.

أما إذا كان المصاب من حوادث السيارات، وترتب عن تلك الإصابة عجزا دائما إما جزئيا أو كليا إذا كان راتبه أو دخله المهني أقل من الدخل أو الأجر الأدنى الوطني المضمون عند تاريخ الحادث، أو إذا لم يثبت ذلك بالوثائق الثبوتية ككشف الراتب أو المداخيل، أو أن المصاب بعاهة كان بطالا أو قاصرا[614]، فإن حساب التعويض وتقديره يتم وفق حساب الدخل السنوي المؤسس على الحد الأدنى للأجر الوطني المضمون وأن يكون ذلك معفيا من الضرائب والتعويضات المعفاة من الضرائب مهما كان نوعها[615].

المطلب الرابع

أساس حساب التعويض في حالة وفاة الضحية

تنص المادة 8 من الأمر رقم 15/74 والمعدل بقانون رقم 31/88 على أن« كل حادث سير سبب أضرارا جسمانية يترتب عليه التعويض للضحية أو ذوي حقوقها...» وعليه ففي حالة وفاة الضحية من حوادث السيارات فإن الحق في التعويض التلقائي ينتقل إلى ذوي حقوق الضحية المتوفى . وفي هذه الحالة قد يكون بالغا وقد يكون قاصرا حسب الحالة وعليه فإن التعويض في هذه الحالة يختلف عما إذا كان تعويضا في حالة وفاة ضحية بالغة، أو ما إذا كان تعويضا في حالة وفاة ضحية قاصرة، و عليه أتعرض إلى حساب التعويض في حالة وفاة الضحية من حوادث المرور وتوزيع ذلك على ذوي حقوقها فيما يلي:

أولا ــ حساب التعويض في حالة وفاة ضحية بالغة

ينص المقطع السادس من ملحق قانون رقم 31/88 والمحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو ذوي حقوقهم على أن يحصل ذوي الحقوق على التعويض جراء وفاة عائلهم أو مورثهم بسبب حادث المرور، وقد ذكر المشرع الجزائري ذوي الحقوق في هذه الحالة على سبيل الحصر ويستفيد كل منهم بنسبة معينة

---

[614] ـ يعتمد في تقدير التعويض عن حوادث المرور بالنسبة للقصر على الحد الأدنى للأجر الوطني المضمون طبقا للمرسوم 46/90 المؤرخ في 1990/01/30 من تاريخ وقوع الحادث.
أنظر في ذلك قرار المحكمة العليا – الغرفة المدنية- بتاريخ 1995/05/03 ملف رقم 120076 نشرة القضاة عدد 49 ص. 228.

[615] ـ أنظر : نماذج في حساب التعويض عن العجز الجزئي أو الكلي.
د/ معراج جديدي، المرجع السابق، ، ص 114 – 115 – 116.

حددها المشرع من يوم تاريخ الحادث وعليه فذوي حقوق المتوفى البالغ الذي آل التعويض إليهم هم:

- الزوج (الأزواج) ويستفيد من التعويض بنسبة قدرها المشرع 30%.

ـ الأبناء القصر الذين تركهم المتوفى وهم تحت الكفالة يستفيد كل واحد منهم بنسبة قدرها 15% وهنا لا فرق بين ذكر وأنثى من الأبناء القصر، لأن الأمر لا يتعلق بانتقال حق الإرث إنما نحن بصدد التعويض، وهؤلاء الأبناء القصر الذين هم تحت الكفالة هم بحاجة ماسة إلى التعويض في هذه الحالة لفقد عائلهم وهم لا يزالون غضا لا يقدرون على العمل أو الكسب أو يكونون في طور متابعة دراستهم، والدليل على أنه تعويضا وليس ميراثا عدم ذكر المشرع للأبناء البالغين أو الراشدين لأن هذا الصنف من السن بإمكانه القيام بأعمال يتكسب منها رزقه وعيشه.

- الأب والأم إذ يستفيد كل واحد من الأبوين بنسبة 10% وهنا دليل آخر على أن المشرع لم يشأ أن يجعل من مبلغ التعويض جراء وفاة المصاب من حوادث المرور أن يدخل في تركته وبالتالي يقسم بين الورثة كل حسب نصيبه في الميراث، وقد يعلق بهذه التركة ديونا ووصايا ومن ثم يجب قبل توزيعها سداد الديون وتنفيذ الوصايا وهنا قد لا يبقى لورثة المتوفى أو ذوي حقوقه شيئا من هذا التعويض الذي يدخل ضمن التركة، وعليه ارتأى المشرع عدم إدخال مبلغ تعويض المتوفى من حوادث المرور ضمن التركة التي تقسم بين الورثة كل حسب نصيبه إنما حصرها على أشخاص نص عليهم في المقطع السادس من ملحق قانون رقم 31/88 ولا يجوز مخالفة ذلك وهي من النظام العام، لأن أولئك الأشخاص يكونون في حاجة ماسة إلى التعويض لفقد عائلهم، وحيث أنه تضمنت تركة المتوفى من حوادث المرور التعويض فقد لا يبقى لأولئك الأشخاص شيئا من ذلك وهم بحاجة إلى من يعولهم وقد مات من كان يعولهم، لذلك ارتأى المشرع الجزائري هذه الحكمة، ولذلك سوى بين الأبناء القصر في نسبة التعويض وبين الوالدين أيضا.

و يكون للأب أو الأم لكل واحد منهما نسبة 10% من مبلغ التعويض هذا في حالة ما إذا كان للمتوفى من حوادث المرور زوجا وأبناء، أما إذا لم يكن للمتوفى زوجا و ولدا فإن لكل واحد من الأب والأم 20% من مبلغ التعويض. و قد يكون للمتوفى من حوادث المرور بالإضافة إلى الأشخاص المذكورين سابقا أشخاصا آخرين تحت الكفالة " بمفهوم الضمان

الاجتماعي"[616]، كما لو كان لزوج الضحية يتامى تحت كفالته حيث يستفيد كل واحد منهم بنسبة 10% من شطر التعويض.

و بناء على تلك النسب الممنوحة لذوي الحقوق من وفاة الضحية في حادث المرور حيث يحصل كل مستفيد من المذكورين أعلاه وذلك بضرب قيمة النقطة المقابلة للأجر أو الدخل المهني للضحية عند تاريخ الحادث فيحصل على الرأسمال التأسيسي لكل مستفيد من هؤلاء المذكورين، غير أنه لا يمكن أن يتجاوز مبلغ الرأسمال التأسيسي المدفوع لذوي الحقوق قيمة النقطة المطابقة للأجر أو الدخل المهني للضحية المضروب في مائة(100) وإلا كانت الحصة العائدة لكل فئة من ذوي الحقوق موضوع تخفيض نسبي. كما لا يمكن في أي حال من الأحوال تجاوز القيمة الممنوحة لذوي الحقوق الأجر أو الدخل المهني للضحية أو ذوي حقوقها وهذا عند تاريخ الحادث، إلا إذا ارتفع الأجر الأدنى الوطني المضمون طبقا للقانون[617].

وكذلك يكون عليه حساب التعويض في حالة وفاة ضحية بالغة بالنسبة لذوي حقوقه من بعده وهم المذكورين سابقا في المقطع السابع في الجدول التابع لملحق قانون 31/88 في حالة ما إذا كان المتوفى البالغ يتقاضى على منصبه أو من مهنته راتبا أو دخلا يفوق الأجر الأدنى الوطني المضمون بشرط ألا يتجاوز ثماني مرات الأجر الأدنى الوطني المضمون عند تاريخ الحادث[618].

ثانيا ــ حساب التعويض في حالة وفاة ضحية قاصرة

---

[616] ـ الأشخاص تحت الكفالة بمفهوم الضمان الاجتماعي هم من غير الأشخاص المذكورين أعلاه ، ويكونون تحت كفالة الضحية ، كالأيتام أو غيره سواء كانون من أقارب الضحية أم من غير أقاربه بشرط أن يكون الضحية قد صرح بهم لدى صندوق الضمان الإجتماعي

[617] ـ أنظر : النماذج من حساب التعويض في حالة وفاة ضحية بالغة.
د/ معراج جديدي، المرجع السابق، ص 116 إلى 127.

[618] ـ د/ معراج جديدي، المرجع السابق، ص 116 إلى 127.

ينص المرسوم الرئاسي رقم 467/03 [619] الصادر في 2003/12/02 في مادته الأولى على أن« يحدد الأجر الوطني الأدنى المضمون بعشر آلاف دينار جزائري »، و أعتقد أن هذا الأجر الوطني أضحى غير كاف في ظل الظروف الاقتصادية الحالية. و بناء على ذلك فإنه في حالة وفاة ضحية قاصرة[620] إثر حادث من حوادث المرور فإن التعويض الذي يستحقه ذوي حقوقه يتم وفق ما نص عليه المشرع في المقطع الثامن من الجدول التابع لملحق قانون 31/88، حيث ورد فيه " بأن الولد القاصر المتوفى إثر حادث من حوادث المرور، وثبت أنه لا يمارس نشاطا مهنيا (كأن كان الولد القاصر سنه 13-18 سنة)- لفائدة كل من الأب والأم أو لفائدة أحد الوالدين، أو لفائدة وليه كالجد، فإن التعويض عن ذلك يتم وفق ما حدده القانون في هذا المجال كما يلي :

1- فإذا كان الولد القاصر المتوفى بسبب حوادث المرور لا يتعدى سنه 6 سنوات فإن التعويض يقدر للوالدين أو أحدهما في حالة وفاة الأب أو الأم أو يكون لوليه في حالة عدم وجود الأبوين، فإن التعويض يقدر بضعف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث، و الأجر الوطني الأدنى المضمون كما هو محدد بنص المرسوم الرئاسي رقم 467/03، بعشرة آلاف دينار جزائري، وعليه يكون ضعف هذا المبلغ شهريا هو(20000د.ج) وضعف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون هو 240000.00د.ج[621]، عند تاريخ الحادث على ألا يشمل هذا التعويض على مصاريف الجنازة، إذ علاوة على ذلك وطبقا للمادة 17 من قانون رقم 31/88، يتعين على المؤمن أو الصندوق الخاص بالتعويضات حسب الحالة أن يدفع أو يسدد للضحية أو ذوي حقوقها، والحالة في هذا المقام هي تسديد مصاريف الجنازة إلى ذوي الحقوق وذوي الحقوق في هذا الشأن هما الوالدين أو أحدهما أو الولي في حالة عدم وجود الوالدين.

---

[619] - المرسوم الرئاسي رقم 467/03 المؤرخ في8 شوال 1424 الموافق لـ 02 ديسمبر2003 يتضمن تحديد الأجر الوطني الأدنى المضمون- الجريدة الرسمية عدد 76 – سنة 2003- وقد ألغيت جميع المراسيم التنفيذية الصادرة قبله والمخالفة لما جاء به هذا المرسوم الرئاسي ولاسيما في تحديدها للأجر الأدنى الوطني المضمون ولاسيما منها المرسوم رقم 46/90 الذي حدده(1000د.ج) وغيره من المراسيم التنفيذية.
تنص المادة 87 من قانون العمل على أن " يحدد الأجر الوطني الأدنى المضمون في قطاعات النشاط بموجب مرسوم بعد استشارة نقابات العمل و المستخدمين و التنظيمات النقابية الأكثر تمثيلا.
و يراعى عند تحديد الأجر الوطني الأدنى تطور ما يأتي :
- توسط الإنتاجية الوطنية المسجلة.
- الأرقام الاستدلالية لأسعار الاستهلاك.
- الظروف الاقتصادية العامة"، و عليه فإن الأجر الوطني المضمون الوارد في المرسوم رقم 467/03 و هو (100000 د.ج) أصبح غير كاف في ظل الظروف الاقتصادية العامة و ارتفاع مستوى المعيشة و بالتالي غلاء الأسعار.

[620] - القاصر قد يكون مميزا وقد يكون عديم التمييز ومن باب أولى عديم التمييز في هذه الحالة و عديم التمييز هو من لم يبلغ سنه 13 سنة حسب نص المادة 2/42 ق م ج مما يعني أن المميز هو من بلغ 13 سنة إلى غاية 19 و هو سن الرشد حسب المادة 2/40 ق م ج

[621] - ينص المقطع السابع من الجدول السابق الإشارة إليه في الفقرة الثانية منه على أن« يعاد تقييم الريع الممنوح تطبيقا لهذا القانون لارتفاع الأجر الأدنى المضمون ».

2- أما إذا كان الولد القاصر المتوفى بسبب حادث المرور فوق سن 6 سنوات وإلى غاية 19 سنة وهي بلوغ الولد سن الرشد طبقا للمادة 40 من القانون المدني الجزائري فإن التعويض يكون مقدرا قانونيا لوالديه معا بالتساوي، أو يكون التعويض كله لأحدهما إذا كان أحدهما متوفيا قبل وقوع الحادث، أو يكون التعويض كله لوليه إذا كان الولد القاصر المتوفى يتيم الوالدين.

وقد قدر المشرع مبلغ التعويض لذوي حقوق الولد القاصر المتوفى والمذكورين بحكم القانون على سبيل الحصر(الوالدين- الولي) بثلاثة أضعاف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.

فإذا كان الأجر الوطني الأدنى المضمون هو(10000.00د.ج) كما سبق بيان ذلك فإن ثلاثة أضعاف هذا المبلغ هو(30000.00د.ج) وثلاثة أضعاف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون هو(30000.00د.ج) أي ثلاثمائة ألف دينار جزائري عند تاريخ الحادث، على ألا يشمل هذا التعويض على مصاريف الجنازة طبقا لما ورد في المادة 17 من قانون رقم 31/88 الأنفة الذكر.

المبحث الثاني

أساس حساب التعويض عن الأضرار المعنوية

الضرر المعنوي الذي قد يلحق بالمصاب من حوادث السيارات، نتيجة تعرض جسمه لإصابات بليغة، أو تشوهات جسمية، وما قد يترتب عن تلك الأضرار من ألآم جسدية حادة، بالإضافة إلى الآلام النفسية الأكثر حدة على الجانب النفسي قد تؤدي بالمضرور منها إلى الانعزال والانطواء، وما قد ينجم عن ذلك من تعرض جسمه إلى أمراض عضوية أخرى، أو إلى حدوث نوبات عصبية تشل تفكيره من حين لآخر، أو تشله بصفة نهائية وهذا بالإضافة إلى الأضرار النفسية الأخرى التي قد يتعرض لها المصاب بضرر نتيجة حوادث السيارات، وهي الآلام التي تصيب العاطفة والشعور والحنان وفقد متاع لذة الحياة الدنيا، وغير ذلك من بهرجة الحياة، وكل تلك الأضرار المعنوية التي يتعرض لها المصاب من

حوادث المرور لا تسبب للمضرور خسارة مالية بقدر ما تسبب له أضرارا معنوية بليغة، وانهيار نفسي في بعض الحالات قد لا يحمد عقباها.

وهذه الأضرار المعنوية التي يتعرض لها المصاب من حوادث السيارات، غالبا ما تكون أثناء فترة العلاج، أو بعد ذلك بصفة تبقى مرسومة آثارها و محفورة على بعض الأجزاء من جسمه كالتشوهات التي تصيب الوجه، أو بعض الأعضاء الحيوية والحساسة من جسم المصاب، كما لو أصيب بحروق أو غيرها كبتر أحد أطرافه أو انتزاع أحد حواسه... وغير ذلك من الأضرار البدنية التي تسبب للمصاب أضرارا معنوية بصفة عامة، فإذا هل لهذه الأضرار المعنوية التي تلحق بالمصاب من حوادث السيارات تعويض مقدر ومحدد لمبلغ التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو ذوي حقوقهم؟

المطلب الأول

حساب التعويض عن الضرر المعنوي للمضرور

عند الرجوع إلى مضمون المواد[622] 182مكرر-124 من القانون المدني وكذلك إلى المادة 05 من قانون الأسرة وكذلك المادة 3/3 من قانون الإجراءات الجزائية، وكذلك المادة 8 من قانون العمل نجد أن المشرع الجزائري قد أخذ بفكرة التعويض عن الأضرار الأدبية الناجمة عن الأضرار الجسمانية بصورة عامة ومن باب أولى الأضرار المعنوية الناجمة عن الأضرار البدنية بسبب حوادث السيارات، ولاسيما في المقطع الخامس من الملحق بقانون

---

[622] - المواد :
- 124 ق.م.ج : "القانون رقم 05-10 " كل فعل أيّا كان، يرتكبه الشخص بخطئه يشبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض".
- 182مكرر " القانون رقم 05-10 " يشمل التعويض عن الضرر المعنوي كل مساس بالحرية لأو الشرف أو السمعة
- المادة 2/5 من قانون الأسرة " إذا ترتب العدول عن الخطبة ضرر مادي أو معنوي لأحد الطرفين جاز الحكم له بالتعويض".
- المادة 3/3 قانون الإجراءات الجزائية " تقبل دعوى المسؤولية المدنية عن كافة أوجه الضرر سواء كانت مادية أو جثمانية أو أدبية ما دامت ناجمة عن الوقائع موضوع الدعوى الجزائية".
تنص المادة 08 من قانون العمل " يضم القانون حماية العامل أثناء ممارسة عمله من كل أشكال الإهانة و القذف و التهديد و الضغط و محاولة حمله على التشييع و التبعية ، كما يضمن له التعويض عن الأضرار المادية و المعنوية التي تلحق به "

رقم 31/88 المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم المعنون بعنوان الضرر الجمالي، وضرر التألم والضرر المعنوي.

و لفظ الضرر المعنوي يشمل الضرر الذي يصيب المضرور في جسمه وما يترتب على ذلك من آلام جسدية وآلام نفسية وآلام تصيب العاطفة والشعور والحنان، حيث أعتقد أن المشرع الجزائري يقصد في المقطع الخامس من الجدول المشار إليه هذه المفاهيم المتعلقة بالأضرار النفسية سواء كان الضرر نفسيا مباشرا أو ضررا نفسيا مرتدا على ذوي حقوقه.

أولا ــ حساب التعويض عن الآلام الجسدية

لقد ذكر المشرع الجزائري عبارة ضرر التألم في الفقرة الثانية من المقطع الخامس من الجدول المشار إليه، ذكر عبارة التألم بصفة مطلقة ولم يحصرها في نوع معين من صور التألم سواء كان تألما نفسيا أو تألما جسديا وما التألم بهذه الصورة إلا صورة من صور الضرر المعنوي الذي يصيب المضرور من حوادث السيارات، ويبدأ هذا التألم الجسماني الناجم عن الضرر بسبب الحادث من يوم وقوع الحادث، ويستمر أثناء فترة العلاج، وقد تزول هذه الآلام وقد تبقى بالرغم من معالجتها وانتهاء فترة العلاج لها كما سبق بيان ذلك، وفي هذا الشأن فرق المشرع بين ضرر التألم البسيط، وبين ضرر التألم الهام، وأعتقد أن هذا الفرق ينطبق أيضا عما إذا كان ضرر التألم البسيط جسمانيا، أو تألما بسيطا نفسيا، وكما إذا كان الضرر المتعلق بالتألم الهام جسمانيا أو تألما هاما نفسيا، وأعتقد أن ضرر التألم البسيط هو الذي يصيب جسم المصاب بسبب حوادث المرور من يوم وقوع الحادث وحتى أثناء فترة العلاج ولكنه يزول مع الانتهاء من فترة العلاج أو خلالها وقد يدوم ولكنه تنتاب جسم المصاب لفترات قليلة وبآلام متوسطة.

أما ضرر التألم الهام، فأعتقد أنه التألم الذي يصيب جسم المصاب بسبب حوادث المرور من يوم وقوع الحادث، ويستمر طوال فترة العلاج وحتى بعد الانتهاء من فترة العلاج، ويبقى من حين لآخر ينتاب جسم المصاب بفترات آلام متوسط أو حادة، وقد يسيطر هذا الألم على جسم المصاب بصفة دائمة. وبذلك فإن حساب التعويض عن ضرر الآلام الجسمية البسيطة يختلف عن حساب التعويض عن ضرر الآلام الجسمية الهامة.

1 ــ حساب التعويض عن الألم البسيط

ينص المشرع في المقطع الخامس السابق الإشارة إليه ولاسيما في المادة الثانية الفقرة الأولى منه على أن حساب التعويض عن ضرر التألم المتوسط يتم وفق ضعف قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث، والأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون قد حدده المرسوم الرئاسي رقم 467/09 السابق بعشرة آلاف دينار جزائري شهريا ابتداء من يوم وقوع حادث السيارة الضار الناتجة عن هذه الآلام الجسدية المتوسطة، غير أن ذلك لا يتم إلا بموجب خبرة طبية يحدد فيها الطبيب الشرعي المتخصص هذه الآلام ويبين مداها والمدة التي استغرقتها هذه الآلام حتى يمكن حساب التعويض للمضرور بسببها، وعليه:

فإذا كانت الآلام الجسدية المتوسطة قد حددها الطبيب الشرعي المتخصص بفترة 6 أشهر مثلا فيمكن حساب التعويض طبقا للقانون كالآتي: (10000×2)
× (6) = 120000.00د.ج

2 ــ حساب التعويض الألم الهام

نص عنها المشرع في المقطع الخامس المذكور أعلاه في المادة الثانية ولاسيما في الفقرة الثانية على أن حساب التعويض عن ضرر التألم الهام، يتم وفق أربع مرات قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث، الذي حدد وفق المرسوم الرئاسي المشار إليه آنفا، ولا يتم ذلك إلا من خلال خبرة طبية متخصصة يبين فيها الطبيب المداوي درجة ضرر التألم الهام وبالتالي يتم حساب تعويض المضرور بسببها وفق ما سبق بيانه."

ثانيا ــ حساب التعويض عن الآلام النفسية

ذكر المشرع عبارة ضرر التألم ولم يشأ أن يحدد نوع هذا التألم والمعروف عن التألم أنه قد يكون تألما عضويا أو تألما نفسيا وعليه فإن ضرر التألم تشمل النوعين، ضرر التألم العضوي والتألم النفسي، كما سبق وأعتقد كذلك أن المشرع حين فرق بين ضرر التألم المتوسط، وضرر التألم الهام في حساب تعويض المضرور عن الآلام الجسمانية، كذلك فرق بين حساب تعويض المضرور نفسيا سواء كان ضرر الألم النفسي متوسطا، أو كان الألم

النفسي هاما، وعليه فإن ضرر التألم النفسي بشقيها المتوسط والهام قد يشمل الآلام النفسية الناجمة عن بتر أحد الأعضاء البدنية من جسم المصاب، أو الآلام النفسية التي تلحق بالمصاب وتسبب له الحرمان من متع الحياة وزهوها، وقد تشمل حتى الآلام النفسية التي تصيب المضرور بسبب الحادث الضار في العاطفة والشعور والحنان، ولحساب التعويض عن هذه الأضرار المسببة لمختلف الآلام النفسية سواء كان ضرر التألم النفسي متوسطا أو هاما، حيث يجب أن يحدد ذلك طبيبا مختصا يعين درجة هذا التألم إن كان متوسطا أو هاما، وعليه يتم حسب ما يستشف من الجدول المحدد لمبلغ التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو ذوي حقوقهم، ولاسيما في المقطع الخامس منه.

حيث يرى المشرع في الفقرة الأولى من المادة الثانية بأنه يتم حساب التعويض عن ضرر التألم المتوسط بضعف قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.

وبين المشرع أيضا في الفقرة الثانية من المادة الثانية من المقطع الخامس التابع لجدول التعويضات، بأنه يتم حساب التعويض عن ضرر التألم الهام بأربع مرات قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.

ثالثا ــ حساب التعويض عن الضرر الجمالي

الضرر الجمالي هو صورة من صور التألم النفسي ويختلف أثره سواء من حيث جنس المضرور وسنه ومهنته أو من حيث موضع التشوه وتأثيره على نفسية المصاب، فكلما كان التشوه ظاهرا كلما كان الإحساس بالألم أفضع خاصة على الوجه وبصفة أخص إذا كان الجنس امرأة، وكذلك يجب مراعاة ذلك وغيره في مدى تقدير التعويض للمضرور في هذا الشأن.

ولا شك أن إصلاح هذه الأضرار أصبح ممكنا لإصلاح ما يمكن إصلاحه جماليا بصفة نسبية، وهذا بواسطة العمليات الجراحية التي يخضع لها المشوه جماليا من خلال طبيب مختص. وقد نص المشرع الجزائري في المقطع الخامس الآنف الذكر، وخاصة المادة الأولى منه على حساب التعويض عن الضرر الجمالي الذي يقدر على حساب ما صرفه المشوه من مبالغ ومصاريف العمليات الجراحية الذي رمم الطبيب المختص من خلالها مكان

تشوه المصاب، وبالتالي تسدد مبلغ العمليات الجراحية إلى المتضرر جماليا إذا كان قد دفع هذه المبالغ إلى الطبيب الذي أجرى العمليات الجراحية على شرط تقديم الوثائق الطبية الثبوتية التي تثبت ذلك.

كما يمكن أن تسدد هذه المبالغ جراء عملية تجميل المكان المشوه للمضرور جماليا إلى الطبيب المختص بذلك مباشرة من لدن شركة التأمين، وبالطبع يجب تقديم الوثائق التي تثبت ذلك وتثبت إجراء العملية الجراحية إلى الشركة حتى يتم تسديد مصاريف العملية الجراحية.

المطلب الثاني

حساب التعويض عن الضرر المعنوي المرتد على ذوي حقوق الضحية

سبق بيان حساب التعويض بالنسبة للضحية المتوفى بسبب حوادث المرور سواء كانت الضحية المتوفية بالغة أو قاصرة وهذا في كل من المقطعين السادس والثامن من الجدول المذكور.

فهل يطبق عن الضرر المعنوي في حالة وفاة ضحية بالغة أو قاصرة حساب التعويض مثلما طبق على الحالات في المقطع السادس والثامن، خاصة فيما يتعلق بنسب حساب التعويض على الأشخاص المذكورين على سبيل الحصر؟

لم يشأ المشرع الجزائري كما سبق إلى ذلك أن يجعل من مبلغ التعويض جراء وفاة المصاب من حوادث المرور، أن يكون من ضمن التركة وبالتالي يقسم حسب نصيب كل وارث، إنما قصر ذلك على أشخاص وذكرهم على سبيل الحصر في كل من المقطع السادس والمقطع الثامن من الجدول المذكور، وبين نسب مبلغ التعويض لكل واحد منهم خاصة في المقطع السادس.

وعليه أرى حسب رأيي من باب أولى تطبيق ذلك على أساس حساب التعويض عن الضرر المعنوي المرتد على ذوي حقوق الضحية المتوفى بسبب حوادث السيارات، خاصة وأن المشرع قد ذكر في المقطع الخامس من الجدول المذكور في المادة الثالثة منه نفس الأشخاص المذكورين في المقطع السادس على سبيل الحصر، ماعدا الأشخاص الآخرون

تحت الكفالة وكذا اليتامى، حيث لا يشملهم التعويض عن الضرر المعنوي المرتد، إنما يشملهم التعويض عن الضرر المادي المرتد بسبب فقد عائلهم الذي كان ينفق عليهم. وبالتالي يمكن التعويض عن الضرر المعنوي بسبب الوفاة سواء كانت الضحية المتوفية بسبب حوادث المرور بالغا أو قاصرا فالأمر سواء، غير أن المتوفى القاصر لا يتصور أن يكون له زوجا في الغالب أو أبناء، إنما له(والدين- أب- أم- أو أحدهما، أو يكون له وليا في حالة عدم وجود الوالدين، وأن التعويض عن الضرر المعنوي بالتالي يكون في هذه الحالة إلى الوالدين أو لأحدهما أو يكون للولي كما سبق بيان ذلك في المقطع الثامن.

ويكون التعويض عن الضرر المعنوي المرتد إلى الأشخاص المذكورين في المادة الثالثة المذكورة آنفا حسب رأيي وفقا للنسب المذكورة في المقطع السادس من الجدول المعدل بموجب ملحق قانون رقم 31/88 فيكون للزوج أو الزوجة نسبة 30% من حساب مبلغ التعويض عن الضرر المعنوي الذي أصابه أو أصابها، ولأي واحد من الأبناء سواء كان قاصرا تحت الكفالة أو بالغا يستطيع التكفل بإعالة نفسه أو ذويه، يكون لأي واحد من هؤلاء عما أصابهم من ضرر معنوي نتيجة وفاة والدهم أو والدتهم نسبة 10% لكل واحد منهم ذكرا كان أو أنثى، إذ الولد الوارد في المادة الثالثة المذكورة يشمل معناه الذكر والأنثى، وإذ في المادة الثالثة أيضا لم يحصر المشرع التعويض في الضرر المعنوي على الأبناء القصر تحت الكفالة فقط مثلما ورد في المقطع السادس، حيث وردت عبارة الأولاد مطلقا، ومن ثم فإن الضرر المعنوي الذي يتعرض له الشخص لا يمس الذمة المالية له بقدر ما يمس مشاعره وعواطفه وأحاسيسه، فيصيبه الأسى والألم والحزن على فقدان عزيز عليه في هذا الشأن، وتلك العواطف والمشاعر والأحاسيس وفقدان الحنان لا تمس القاصر فقط أو البالغ فقط بل قد تمس البالغ والقاصر معا أو تمس أحدهما دون الآخر.

غير أن المشرع الجزائري قد رأى أن أولى الناس بهذا التعويض هم الأقرب إليه في النسب وهم على سبيل الحصر ممثلا في الزوج أو الزوجة، والأولاد، والوالدين، وللوالدين من حساب مبلغ التعويض عن الضرر المعنوي المرتد نسبة 10% لكل واحد منهما، و 20% لكل واحد منهما في حالة عدم ترك الضحية زوج وولد. هذا بالإضافة إلى ما ينتقل إلى هؤلاء الأشخاص المذكورين من ميراث حسب نصيب كل وارث منهم طبقا لقواعد الإرث المقررة في الكتاب الكريم، وهذا لا علاقة له بالتعويض عن الضرر المعنوي المرتد،

ولا عن الضرر المادي المرتد، فهذان الضرران يدخلان ضمن التعويض المترتب عن الأضرار الناجمة عن حوادث السيارات، سواء كانت جسمانية أو معنوية مباشرة أو مرتدة، ومن ثم فلا يدخلان ضمن أصول التركة وانتقالها إلى الورثة سواء كانت الوفاة بسبب حوادث المرور أو كانت الوفاة طبيعية وسواء كان المتوفى بالغا أم قاصرا. ثم أن الضرر المعنوي المرتد قد حدد المشرع الجزائري التعويض عنه وحدد مبلغه في حدود ثلاثة أضعاف قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث، و يقسم فيما بين الأشخاص المذكورين في المادة الثالثة من المقطع الخامس، أو المقطع الثامن، وفقا للنسب الواردة في المقطع السادس حسب رأيي، وإلا كان للقاضي تقدير نسبة التعويض عن الضرر المعنوي المرتد حسب درجة الضرر المعنوي المرتد بالنسبة لأي من هؤلاء المذكورين على سبيل الحصر في المادة الثالثة آنفا.

تلك هي الأضرار التي يغطيها المؤمن، وتلك هي حساب التعويض عنها سواء كانت أضرارا جسمانية مباشرة بمختلف درجاتها، أو كانت أضرارا مالية ترتبت عما لحق المضرور من خسارة وما فاته من كسب بالإضافة إلى المصاريف الطبية والصيدلانية... كما يمكن التعويض عن الأضرار التي لحقت بالمضرور من جراء تفويت الفرصة، أو الأضرار المعنوية التي لحقت به، أو كانت الأضرار أضرارا مادية أو معنوية لحقت بذوي حقوقه... كل ذلك يغطيها التأمين الإلزامي على حوادث السيارات وتشمل جميع المتضررين وفقا للمادة 8 من الأمر رقم 15/74.

إلا أن بعض المتضررين من حوادث السيارات قد أوكل المشرع التعويض لهم من قبل الصندوق الخاص بالتعويضات، أو(صندوق ضمان السيارات) وهذا وفقا للمادة 24 من الأمر رقم 15/74 وكذا المرسوم رقم 37/80 المؤرخ في 1980/02/16

غير أن المشرع من جهة أخرى قد أسقط حق بعض المتضررين من التعويض بسبب حوادث السيارات وفقا للمواد 13-14-15 من الأمر رقم 15/74 وكذلك المرسوم رقم 34/80 المؤرخ في 1980/02/16 ولاسيما المواد 3-4-5 في الباب الثاني منه، حيث أن شركة التأمين تعفى من ضمان التعويض عن تلك الأضرار المنسوبة لبعض المتضررين من حوادث السيارات، كما أن المشرع قد أسقط الحق في التعويض عن بعض المتضررين من

حوادث السيارات، ولاسيما في المرسوم رقم 37/80 وهم في الغالب نفس الأشخاص المذكورين في المرسوم رقم 34/80 (المواد 6-7 من المرسوم 37/80).

وعليه أتعرض إلى الصندوق الخاص بالتعويضات وطريقة التعويض فيه للمصاب من حوادث السيارات ثم إلى سقوط الحق في ضمان الالتزام بالتعويض بالنسبة للمتضرر المتسبب في حادث تدخل السيارة الضار به في كل من شركة التأمين، وكذلك الصندوق الخاص بالتعويضات، وأخيرا أتطرق إلى رجوع كل من المؤمن أو شركة التأمين وكذلك الصندوق الخاص بالتعويضات على المؤمن له المسؤول عن الحادث.

الفصل الثالث

مدى تعويض المضرور من طرف صندوق ضمان السيارات

من خلال المادة 9 من الأمر رقم 15/74 التي تنص على أنه« **في حالة رفض شركة التأمين دفع أي تعويض بسبب عدم الضمان أو سقوط الحق بالضمان واللذين سيوضحان بموجب مرسوم، فإن الصندوق الخاص للتعويض يتحمل مبلغ هذه الأضرار ضمن الشروط المنصوص عليها في الباب الثالث من هذا الأمر»**[623].

وبالرجوع إلى الباب الثالث من الأمر رقم 15/74 والمتضمن للصندوق الخاص بالتعويضات، وكذا المرسوم التنفيذي رقم 103/4 المؤرخ في 5 أبريل 2004 والمتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات[624]، و بالرجوع أيضا إلى المادة 24 من الأمر المذكور نجدها تحدد الأهداف المنوطة بالصندوق الخاص بالتعويضات في تحمله لكل هذه التعويضات المقررة لضحايا الحوادث الجسمانية أو لذوي حقوقهم[625]، أو يتحمل جزء فقط من التعويض الكلي، وهذا عندما تكون هذه الحوادث التي ترتب عليها حق في التعويض، مسببة من مركبات برية ذات محرك ويكون المسؤول عن الأضرار بقي مجهولا أو سقط حقه في الضمان وقت الحادث أو كان ضمانه غير كاف أو كان غير مؤمن له أو ظهر أنه غير مقتدر كليا أو جزئيا[626].

---

[623] ـ الغرفة المدنية: المحكمة العليا قرار بتاريخ 1994/11/09 ملف رقم 111699 نشرة القضاة عدد 51- صفحة 71، حيث ورد في القرار أنه« كان يتعين على قضاة الموضوع أن يقوموا بتحليل عقد التأمين الذي كان ساري المفعول وقت وقوع الحادث، وذلك حتى يتأكدوا من معرفة الأخطار التي كان قد أمن عليها المؤمن له، ومدى التزام الشركة الجزائرية للتأمينات بموجب التعاقد بتقديم ضمان الأضرار اللاحقة».

[624] ـ مرسوم تنفيذي رقم 04-103 مؤرخ في 15 صفر عام 1425 الموافق لـ 15 أبريل 2004 يتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات ويحدد قانونه الأساسي- الجريدة الرسمية عدد 21- سنة 2004

[625] ـ أنشئ هذا الصندوق بموجب المادة 70 من الأمر 69-107 المؤرخ في 22 شوال عام 1389 الموافق لـ 31 ديسمبر 1969 والمتضمن قانون المالية 1970 .

الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 1969/12/31 عدد 110 ص. 1807

[626] ـ تنص المادة 30 من الأمر رقم 15/74 تنص على أنه« يتعين على ضحايا هذه الحوادث الجسمانية أو ذوي حقوقهم الاستفادة من تدخل الصندوق الخاص بالتعويضات أن يثبتوا ما يلي :

ـ بأنهم جزائريون أو بأن محل إقامتهم يقع في الجزائر أو بأنهم من جنسية دولة سبق لها أن أبرمت مع الجزائر اتفاق للمعاملة بالمثل.

ـ بأن الحادث يمنح لهم حقا في التعويض، ضمن الشروط المحددة في هذا الأمر، و لا يكفي أن يترتب عنه حق بالتعويض الكامل من جهة أخرى..

و إذا أمكن للضحايا أو ذوي حقوقهم المطالبة بتعويض جزئي بعنوان هذا الحادث نفسه، فإن الصندوق الخاص بالتعويضات لا يضمن إلا بالتعويض التكميلي.

ـ بأن مسبب الحادث بقي مجهولا أو إذا كان معروفا و غير مؤمن له، أو سقط ضمانه، بأنه ظهرت عدم مقدرته المالية كليا أو جزئيا بعد المصالحة أو على إثر حكم القضاء و المتضمن الحكم عليه بدفع التعويض عن الضرر.

و ثبت عدم مقدرة المدين بالتعويض بالنسبة للصندوق الخاص بالتعويضات من الإخطار الموجه للمدين بالدفع و المتبرع بالرفض، أو بقاء الإخطار بدون نتيجة خلال مهلة شهر واحد من تاريخ التبليغ".

ـ و عليه فإن صندوق ضمان السيارات لا يتحمل التعويضات عن الأضرار الجسمانية إلا إذا توافرت شروط المادة 30 من الأمر رقم 15/74.

ـ قرار النقض المحكمة العليا بتاريخ 1999/07/02، ملف رقم 197316، المرجع السابق، الأستاذ بلخضر مخلوف، ص 35.

وهذا ما يجب على الصندوق الخاص بالتعويض الالتزام به إزاء المصابين مهما كان نوع الضرر أو درجته وفقا لما ورد في المرسوم رقم 37/80 [627] الذي يؤكد في مادته الأولى على ما ورد آنفا من أن الصندوق الخاص بالتعويض يكلف بدفع التعويضات إلى المصابين جسمانيا من حوادث المرور أو إلى ذوي حقوقهم في الحالات المشار إليها في المادة 24 وما يليها من الأمر 15/74، و لا سيما الشروط الواردة في المادة 30 من نفس الأمر. وبذلك يتحمل الصندوق الخاص بالتعويض، كل أو جزء من التعويضات المقررة لضحايا الحوادث الجسمانية أو ذوي حقوقهم دون الحالات الأخرى التي يغطيها التأمين الإلزامي طبقا للمادة 8 من الأمر المذكور، والحالات التي يغطيها الصندوق الخاص بالتعويضات هي التي وردت في كل من المادة 24 أعلاه وكذلك المرسوم 34/80 ولاسيما المادة الأولى منه وهي:

1- إذا كان المسؤول عن الأضرار بسبب السيارة بقي مجهولا.
2- إذا كان قد سقط حق المسؤول في الضمان وقت وقوع الحادث[628].
3- إذا كان ضمان المسؤول عن الضرر غير كاف ولا يغطي كل التعويض.
4- إذا كان المسؤول عن الضرر غير مؤمن على مركبته.
5- إذا كان المسؤول عن الضرر غير مقتدر كليا أو جزئيا.

وبذلك يلتزم الصندوق الخاص بالتعويضات، غير أن التزامه ذلك يكون فقط مقتصرا على تعويض الأضرار الجسمانية دون الأضرار المادية التي تصيب السيارة. والأضرار الجسمانية التي يمكن التعويض عنها من قبل الصندوق الخاص بالتعويضات هي نفس الأضرار التي سبق الإشارة إليها وهي التي يتولاها الجدول المحدد للتعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم وهي:

ـ حالة العجز المؤقت عن العمل.
ـ حالة العجز الدائم الجزئي أو الكلي عن العمل.

---

[627] ـ المرسوم رقم 37/80 المؤرخ في 29 ربيع الأول 1400 الموافق لـ 16 فبراير1980 يتضمن شروط تطبيق المادتين 32-34 من الأمر رقم 15/74... والمتعلقين بقواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات والأجهزة الضابطة لتدخله- الجريدة الرسمية المؤرخة في 1980/02/19 العدد 8 سنة 1980.

[628] ـ تنص المادة 29 من الأمر رقم 15/74 قد استثنت هذا الحق من التزامات الصندوق حيث نصت على ما يلي« عدا حالة سقوط الحق في الضمان الذي يثيره المؤمن وغير المحتج به من طرف الضحايا أو ذوي حقوقهم، يتعين على الصندوق أن يتحمل في جميع الأحوال الأخرى المنصوص عليها في المادة 24 أعلاه، التعويضات المقررة لضحايا الحوادث الجسمانية للمرور، والواقعة في الأراضي الوطنية والمسببة من مركبة واحدة أو أكثر، وذلك وفقا للتعريف الوارد في المادة الأولى من هذا الأمر».

ـ الوفاة.

وكذلك تعويض المصاريف الطبية والصيدلانية وقيمة أجهزة التبديل، ومصاريف الإسعاف الطبي و الاستشفائي، وتعويض تفاوت الرواتب أو الإرادات المهنية خلال مدة العجز المؤقت، بالإضافة إلى مصاريف النقل ومصاريف الجنازة، غير أن ذلك لا يتم التعويض عنها إلا بناء على وثائق ثبوتية، بالإضافة إلى الأضرار الأخرى المرتدة على ذوي الحقوق سواء كانت أضرارا مادية أو معنوية. إذ يشرع الصندوق الخاص بالتعويضات في دفع التعويض إلى المصاب أو ذوي حقوقه في إطار الحالات الواردة في المادة 24 ما عدا حالة سقوط الحق في الضمان المستثناة بموجب المادة 29 من الأمر رقم 15/74 والحالات السابقة يدفع لها الصندوق التعويض مقابل الأضرار التي لحقتهم في حالة ما إذا لم يؤد التعويض لهم من قبل أي شخص، أو هيئة مكلفة بدفعه، طبقا للأحكام القانونية والتنظيمية[629]، وقد سبق بيان ذلك في كيفية حساب التعويض عن العجز الذي يلحق بالمصاب من حوادث السيارات وفق الجدول المعد لذلك بمناسبة التعويض عنها من طرف شركة التأمين، حيث بنفس الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل، يتم تعويض المصاب أو ذوي حقوقه ، حيث يعتمد فيه على نسبة عجز المضرور ومدى دخله بشرط ألا يقل عن الحد الأدنى المضمون للأجر الوطني أو الدخل المهني كأساس لحساب التعويض المستحق وفقا للمرسوم الرئاسي رقم 267/03، وعليه أخصص لهذا الفصل مبحثين المبحث الأول ، و أتناول فيه تعويض الصندوق للمضرور و إلتزاماته، أما المبحث الثاني فأتناول فيه سقوط الحق في التعويض ومدى الرجوع على المسؤول فيما دفع من تعويض .

المبحث الأول

تعويض المضرور من طرف الصندوق

المصاب جسمانيا من حوادث المرور لا يخرج عن كونه قد أصيب بضرر جعله عاجزا عجزا مؤقتا عن العمل أو عاجزا عجزا جزئيا دائما، أو أن العجز يكون عجزا كليا

[629] ـ تنص المادة 4 من المرسوم رقم 37/80 على أنه« يتم التعويض للمصاب أو ذوي حقوقه وفقا للأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل وطبقا لجدول التسعيرة المرفق بالأمر رقم 15/74 المؤرخ في 6 محرم عام 1394 الموافق لـ 5 يناير سنة 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار».

ودائما، أو قد ينتج عن حادث تدخل السيارة وفاة الشخص، وما يتطلب ذلك كله من مصاريف للعلاج والنقل... وغيرها وفقا للمادة 17 من الأمر 15/74 السابقة الذكر وأتناول ذلك في المطلب الموالي:

المطلب الأول

ضمان التعويض في حالة العجز عن العمل أو الوفاة

سبق معرفة الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث السيارات، و ما يترتب عنها من أضرار مادية أو معنوية للمضرور، أو ما قد يترتب كذلك عنها من أضرار مادية أو معنوية مرتدة على ذوي حقوقه.

و الأضرار المادية لا تخرج عن كون المضرور فيها يصاب بعجز مؤقت عن العمل أو عجزا قد يكون عجزا جزئيا دائما أو عجزا كليا دائما عن العمل أو قد ينتج عن الحادث وفاة المصاب. فما أساس حساب التعويض عن كل ذلك فيما يخص التعويض عنها من قبل صندوق ضما السيارات؟

أولا ــ أساس حساب التعويض عن العجز عن العمل

1 ــ عن العجز المؤقت عن العمل

عند الرجوع إلى نص المادة الرابعة من المرسوم رقم 37/80 نجدها تنص على أن طريقة حساب التعويض للمصاب أو ذوي حقوقه، يتم من قبل الصندوق الخاص بالتعويضات، والذي أصبح يسمى فيما بعد بصندوق ضمان السيارات- حيث يتم ذلك وفقا للأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل وطبقا لجدول التسعيرة المرفق بالأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بقانون 31/88، وحيث تم تعديل هذا الجدول[630] بالإضافة إلى المرسوم الرئاسي رقم 267/03.

و بمراجعة الجدول المعدل والمحدد للتعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو ذوي حقوقهم، نجده قد حدد في المقطع الثاني منه أساس حساب التعويض عن العجز المؤقت عن العمل بنسبة 100% من الأجر أو الدخل المهني للضحية، والذي لا يجب أن يقل عن(10000د.ج) طبقا للمرسوم الرئاسي رقم 267/03، كما لا يجب أن يتجاوز

[630] ـ المادة "3" من قانون رقم 31/88 السابق الإشارة إليها.

كسقف أعلى ثماني مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث، على أن تكون هذه الأجور أو المداخيل التي يجب أخذها بعين الاعتبار لحساب التعويضات من قبل صندوق ضمان السيارات[631] صافية من الضرائب والتكاليف.

2 ــ عن العجز الجزئي الدائم أو العجز الكلي الدائم

ينص المقطع الرابع من الملحق المحدد لجدول التعويضات المذكور إلى أن حساب التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي يتم بحساب النقطة الاستدلالية وفق الجدول المبين لذلك، فيحصل أولا على الرأسمال التأسيسي للضحية والذي على ضوئه يتم تحديد التعويضات المستحقة للضحية أو ذوي حقوقها، ثم تضرب قيمة النقطة المقابلة لمرتب الضحية أو دخلها المهني في معدل العجز الدائم الجزئي أو الكلي[632].

ثانيا ــ تدخل الصندوق في حالة وفاة الضحية

يتكفل صندوق ضمان السيارات بدفع التعويض إلى ذوي حقوق المتوفى سواء كان الضحية من حوادث المرور، ضحية بالغة، أو ضحية قاصرة، وهذا إذا لم يؤد التعويض لهم من قبل أي شخص، أو هيئة مكلفة بذلك وهي شركة التأمين في هذه الأحوال، وفقا للشروط المنصوص عنها في المادة 24 من الأمر رقم15/74. وعليه في حالة وفاة ضحية :

1 ــ في حالة وفاة ضحية بالغة

ذكر المشرع الجزائري ذوي الحقوق بالنسبة للمتوفى البالغ على سبيل الحصر، وذلك في المقطع السادس من الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو ذوي حقوقهم، وذوي الحقوق المحددين بنسب معينة في هذا الشأن هم:

أ- الزوج أو الأزواج ويستفيد أي منهما بنسبة من التعويض قدرها المشرع 30%.

ب- الأبناء القصر الذين هم تحت الكفالة، حيث يستفيد كل واحد منهم بنسبة 15%.

ج- ولكل واحد من الأبوين(الأب- الأم) بنسبة 10% غير أنه في حالة عدم ترك الضحية زوج وولد فإن أي من الوالدين يستفيد بنسبة 20% لكل واحد منهما.

---

[631] ـ حيث في حالة عدم وجود عقد تأمين، تتدخل هيئة خاصة وهي الصندوق الخاص لتتحمل عبء التعويض لصالح المتضررين- قرار ـ قرار صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 1997/01/17 ملف رقم 130299، الاجتهاد القضائي- الأستاذ عمر بن سعيد صفحة 50.

[632] ـ أنضر في المطلب الثالث من المبحث الأول في الفصل الثاني من الباب الثالث و كذلك في المطلب الأول من المبحث الأول في الفصل الأول من الباب الثالث .

د- أما الأشخاص الآخرون الذين هم تحت الكفالة (مفهوم الضمان الاجتماعي) فلكل واحد منهم 10% ويستفيد الأولاد اليتامى بأقساط متساوية من شطر التعويض في حالة وقوع حادث بالنسبة لزوج الضحية.

وبناء على تلك النسب الممنوحة لذوي الحقوق، حيث يستفيد كل من المذكورين أعلاه، من حساب ضرب قيمة النقطة المقابلة للأجر أو الدخل المهني للضحية عند تاريخ الحادث، فيحصل على الرأسمال التأسيسي لكل مستفيد من هؤلاء المذكورين، على سبيل الحصر، غير أنه لا يمكن أن يتجاوز مبلغ الرأسمال التأسيسي المدفوع لذوي الحقوق قيمة النقطة المطابقة للأجر أو الدخل المهني للضحية المضروب في مائة (100)، وإلا كانت الحصة العائدة لكل فئة من ذوي الحقوق موضوع تخفيض نسبي، كما لا يمكن تجاوز القيمة الممنوحة لذوي الحقوق الأجر أو الدخل المهني للضحية أو ذوي حقوقها، وهذا عند تاريخ الحادث، إلا إذا ارتفع الأجر الأدنى الوطني المضمون طبقا للقانون.

2 ــ في حالة وفاة ضحية قاصرة

في حالة وفاة ضحية قاصرة إثر حادث من حوادث المرور، فإن التعويض يتكفل به صندوق ضمان السيارات في الحالات المنصوص عليها في المادة **(24)** المشار إليها سابقا إلى ذوي حقوق الضحية القاصرة يتم وفق ما نص عليه المشرع في المقطع الثامن من الجدول المذكور، وذكر المشرع ذوي الحقوق في هذا الشأن على سبيل الحصر، وهم الأب والأم أو أحد الوالدين ، أو وليه وعليه إذا كان القاصر المتوفى من حوادث المرور لا يتعدى سنه (6) سنوات فإن التعويض يقدر بضعف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.

أما إذا كان الولد القاصر المتوفى بسبب حادث المرور يتجاوز سنه (6) سنوات إلى غاية (19) سنة فإن التعويض قد قدره المشرع للوالدين أو أحدهما، أو للولي بثلاث أضعاف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.

ثالثا ــ تولي الصندوق التعويض عن الأضرار المعنوية_

طبقا للمادة الرابعة من المرسوم رقم 37/80 السابق الإشارة إليها والتي تحيلنا إلى الملحق بقانون 31/88 المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور أو ذوي

حقوقهم، ولاسيما منه فيما يتعلق بالأضرار المعنوية، وخاصة المقطع الخامس منه، حيث ينص على كيفية حساب التعويض وتحديده فيما يتعلق بالضرر الجمالي، ضرر التألم والضرر المعنوي كما سبق الإشارة إليه سابقا والأمر سيان في التكفل بالتعويض فيما يخص هذه الأضـــرار ما بين شركة التأمين أو صندوق ضمان السيارات في دفع التعويض إلى المصاب أو ذوي حقوقه في إطار الأحكام المشار إليها سابقا، وهذا في حالة ما إذا لم يؤد التعويض في الحالات المذكورة سابقا في المادة 24 من الأمر المذكور من قبل أي شخص، أو من قبل شركة التأمين لأسباب موضوعية وقانونية.

وعليه فإن الصندوق المذكور يقوم بدفع التعويض المقرر والمحدد قانونا وفق الجدول من خلال المقطع الخامس من الملحق المبين لذلك سواء كان التعويض ناجما عن الأضرار الجسمانية التي تصيب الشخص بسبب حوادث السيارات أو عن الأضرار المعنوية بصفة عامة، حيث تطبق عليها نفس الأحكام الواردة في كيفية حساب التعويض بالنسبة لهذه الأضرار ونسب التعويض عنها سواء بالنسبة للمضرور منها مباشرة أو لذوي حقوقه من بعده كما سبق بيان ذلك.

المطلب الثاني

الالتزامات ما بين صندوق ضمان السيارات وغيره

يلتزم صندوق ضمان السيارات بتعويض المضرور أو ذوي حقوقه، إلا أن للصندوق إلتزام على المؤمن و كذلك على المسؤول غير المؤمن، بالإضافة إلى إلتزام المضرور أو ذوي حقوقه إزاء الصندوق .

أولاــ التزامات الصندوق بضمان التعويض للمضرور أو ذوي حقوقه

يتحمل الصندوق المشار إليه كل ما يتعلق بمبالغ التعويض المحددة وفق الجدول على حسب الأضرار المذكورة، حيث يتكفل بالتعويض عنها بصفة كلية، هذا إذا لم يؤد هذا التعويض للأسباب السابقة من طرف شركة التأمين أو غيرها من الأشخاص، أما إذا سبق وأن المضرور قد دفع له مبلغ التعويض المحدد من قبل أشخاص، أو هيئات مكلفة بذلك

بسبب الإصابة الجسمانية من حادث المرور، فإنه لا يجوز له بحال من الأحوال أن يقوم بمطالبة الصندوق المشار إليه، لا المضرور ولا ذوي حقوقه[633].

غير أنه إذا كان للمصاب أو ذوي حقوقه إمكانية المطالبة بالتعويض الجزئي، كما إذا كان المسؤول عن الحادث ضمانه غير كاف وقت الحادث، لتغطية التعويض عن الأضرار الجسمانية. لهذا المضرور أو ذاك وقت الحادث، إذ تتكفل شركة التأمين ما عدا في حدود الأضرار التي يمكن للتأمين الإلزامي أن يغطيها.ففي هذه الحالة لا يجب على الصندوق دفع التعويض كاملا للمضرور، إنما عليه أن يتحمل الجزء الباقي من التعويض تكملة للجزء الأول الذي تكفلت بدفعه هيئة معينة وهي شركة التأمين عادة. و هذا وفقا للمادة الثانية من المرسوم رقم 37/80 والتي تحيلنا إلى المادة 30 من الأمر رقم 15/74.

فكما يلتزم هذا الأخير بدفع مبلغ التعويض المحدد وفق الجدول حسب الأضرار الناجمة عن فعل السيارة إلى كل من المتضررين المستثنين من الانتفاع بمبلغ التعويض من قبل الصندوق وفق المادة 7 من المرسوم رقم 37/80 وهذا في حالة ما إذا أصيب المضرور بعد الانتهاء من العلاج والشفاء بعجز دائم جزئي يزيد على 66 % [634] ، وعليه فلا يجوز الاحتجاج على المضرور بما ورد من أحكام في الفقرات السابقة من المادة 7 المذكورة وهذا لاعتبارات إنسانية ارتأتها حكمة المشرع الجزائري، كما أن حكمة المشرع الجزائري قد ارتأت أن هذه الاستثناءات الواردة في المادة 7 المذكورة والتي تستثني أولئك الأشخاص من التعويض، لا تسري على ذوي حقوقهم إن في حالة العجز الدائم الجزئي 66% بالنسبة للمصاب ومن باب أولى في حالة وفاة الأشخاص المذكورين في الفقرات السابقة. وكذلك يكون الشأن بالنسبة للسائق أو مالك المركبة المتضررين بسبب المركبة غير المؤمن عليها إذا كان لأي منهما جزء من المسؤولية في ذلك، غير أن الاعتبارات الإنسانية التي يراها المشرع بالنسبة لهذه الفئة من المتضررين تفوق الاعتبارات المالية، ومن ثم فإن المجتمع يتكافل في التعويض عن الأضرار بالنسبة لهؤلاء عن الأخطاء المرتكبة من قبلهم وهي

---

633 ـ المادة 3 من المرسوم رقم 37/80 « لا يمكن في أي حال أن يلزم الصندوق الخاص بالتعويضات، بدفع ماقدمه الأشخاص أو الهيئات عن تعويض مستحق بعنوان إصابة جسمانية لحادث مرور، إلى المصاب أو ذوي حقوقه، ولا يجوز أن ترفع ضده أي دعوى رجوع في هذا الشأن »

634 ـ المادة 13 من الأمر رقم 15/74 « إذا حمل سائق المركبة جزء من المسؤولية عن جميع الأخطاء المشار إليها في المادة التالية، فإن التعويض المعادل لـ 50 % فأكثر، ولا يسري هذا التخفيض على ذوي حقوقه في حالة الوفاة »

ـ تتضمن كل من الفقرة الأخيرة في المادة 05 من المرسوم رقم 34/80 و كذلك الفقرة الأخيرة من المادة 07 من المرسوم م رقم 37/80 بأنه لا يجوز للمؤمن أو صندوق ضمان السيارات الاحتجاج بسقوط ضمان التعويض بالنسبة للسائق الذي أصيب بعجز دائم جزئي يفوق 66 % فأكثر. بينما المادة 13 من الأمر رقم 15/74 تذكر ذلك بنسبة 50 %

أخطاء غير تلك الأخطاء التي بررت الاستثناءات الواردة في كل من المادتين 6-7 من المرسوم رقم 37/80.

وفي هذه الحالة وطبقا للمادة 13 من الأمر المذكور، وكذلك المادة 8 من المرسوم المشار إليه آنفا بخفض التعويض الذي يخصص إلى كل من السائق المضرور أو مالك المركبة بنسبة الجزء المعادل للمسؤولية التي وضعت على عاتق أي من السائق أو مالك المركبة وهذا في حالة العجز الدائم الجزئي الذي يعادل 50% فأكثر، غير أن السائق أو قائد المركبة إذا توفي بسبب حادث السيارة من جراء تلك الأخطاء، فإن ذلك التخفيض لا يسري على ذوي حقوقه، وهذا جبرا لخاطر ذويه المكسور ولاعتبارات إنسانية ارتآها المشرع الجزائري مرة أخرى. غير أن الصندوق الخاص بالتعويضات (صندوق ضمان السيارات) لا يقوم بدفع التعويض لأي متضرر مما سبق إلا ضمن التزامات مقابلة منها:

ثانيا ــ التزام شركة التأمين تجاه الصندوق

لا يقوم صندوق ضمان السيارات بدفع مبلغ التعويض المحدد لأي متضرر أو ذوي حقوقه مما سبق بيانهم، إلا بإثارة المؤمن للاستثناءات التي تسقط الحق في الضمان طبقا للمادتين الثالثة والرابعة من المرسوم رقم 34/80 والتي سأتطرق إليهما بمناسبة الاستثناءات الواردة على سقوط الحق في الضمان، وعليه فإن على المؤمن وطبقا للمادة التاسعة من المرسوم رقم 37/80 أن يقدم تصريحا بذلك مقابل الإشعار بالاستلام إلى الصندوق المذكور، وفي نفس الوقت يجب عليه أن يعلم المصاب أو ذوي حقوقه مبينا له أو لهم أسباب سقوط حقه في ضمان التعويض.

وفي حالة ما إذا لم يتفق الطرفان أيهما يكفل ضمان الحادث، فإن لأي من أولئك الثلاثة سواء كان المصاب أو ذوي حقوقه، أو كان المؤمن، أو كان الصندوق المعني أن يرفع الأمر إلى وزارة المالية للبت فيه خلال مهلة لا تتجاوز الشهر ابتداء من تاريخ التسليم.

ثالثا ــ التزام المسؤول غير المؤمن له تجاه الصندوق

لكي يلتزم الصندوق بتعويض المصاب عن الأضرار الناجمة عن حوادث السيارات، وذلك في حالة ما إذا لم يؤد لهم التعويض من قبل شخص، أو هيئة مكلفة بدفعه طبقا للأحكام القانونية والتنظيمية، فإنه يجب على المدين بالتعويض إعلام الصندوق عن الحادث خلال مدة

شهر بموجب رسالة موصى عليها مع الإشعار بالاستلام يبلغ فيها الصندوق المذكور بكل مشروع اتفاق ودي، أو مصالحة ما بين المدين والمضرور، الهدف منها تحديد ودفع التعويضات المترتبة على من ارتكب الحادث الجسماني غير المؤمن له، والواقع من مركبة واحدة أو عدة مركبات، سبق أن تعرضت إلى مفهومها المادة الأولى بفقرتيها من الأمر رقم 15/74.

و لصندوق ضمان السيارات أن يعلن موقفه من ذلك خلال مدة شهرين تبتدئ من تاريخ استلام التبليغ، وفي حالة رفض الصندوق لمشروع الاتفاق الودي ما بين المدين أو المسؤول عن الحادث والمضرور أو ذويه، فإن لهذا الأخير أو ذوي حقوقه الخيار بين أن :

1ــ يرفع دعوى ضد الصندوق وهذا في حالة رغبة المضرور أو ذويه في الاحتفاظ بحقوقهم تجاه الصندوق، ومن ثم يرفع النزاع أمام المحكمة المختصة التي وقع في دائرة اختصاصها الحادث.

2ــ أما إذا رأى المضرور أو ذويه من بعده مصلحته في عدم رفع النزاع أمام المحكمة المختصة للبت فيه نتيجة طول الإجراءات وتعقيداتها وبالتالي فإن مصلحتهم تقتضي استلام مبلغ التعويض المحدد والمتفق عليه في وقت هم بحاجة إلى ذلك من المدين المسؤول المتسبب في الحادث، فإذا ما قبلوا بذلك فإن التعويض يتم ضمن هذا الخيار[635]. غير أن للمضرور أو ذوي حقوقه إذا كان لهم من خيار فيجب قبل استعمال هذا الخيار إعلام الصندوق بهذا العزم أو ذاك.

رابعاــ التزام المضرور أو ذوي حقوقه تجاه الصندوق

لكي يستفيد المصاب أو ذوي حقوقه بالتعويض من قبل الصندوق بسبب الأضرار الجسمانية الناجمة لهم من المركبات البرية ذات محرك، يشترط فيها أن المسؤول عن الأضرار التي سببها الحادث بقي مجهولا. أو أن المسؤول عن الأضرار قد سقط حقه في الضمان وقت الحادث، أو كان ضمان المسؤول عن الحادث غير كاف، أو كان غير مؤمن له، أو أن المسؤول كان غير مقتدر بصفة كلية أو جزئية، مثلما سبق ذكرها في المادة "24" من الأمر المذكور، وهذه الحالات يلزم الصندوق المذكور بالتعويض عنها عدا حالة سقوط الحق في الضمان.

[635] ـ أنظر ذلك مضمون المادة 10 من المرسوم رقم 37/80، وكذلك مضمون المادة 26 من الأمر رقم 15/74.

غير أن الصندوق بالإضافة إلى ما ورد سابقا في البحث لا يقوم بدفع التعويض إلى المصاب أو ذويه من حوادث المرور إلا إذا أثبتوا ما يلي حسب ما ورد في المادة "30" من الأمر المذكور:

1ــ أنهم جزائريون، بمعنى أن جنسيتهم جزائرية بحكم الأصل أو بحكم التجنس، أو أنهم أجانب يقع محل إقامتهم في الجزائر، أو أن هؤلاء الأجانب سبق لدولتهم أن أبرمت اتفاقية مع الدولة الجزائرية يخص هذا الشأن، حيث المعاملة بالمثل ما بين الدول ذات السيادة.

2ــ سبق بيان أن مجرد تدخل السيارة في الحادث ينتج عنه التعويض التلقائي المضمون عن الأضرار بموجب المادة "8" من الأمر المذكور، ولذلك فإن حادث السيارة المذكور يضمن للمضرور أو ذوي حقوقه الحق في المطالبة بالتعويض إزاء الصندوق غير أن التعويض من قبل الصندوق قد يكون تعويضا كليا وقد يكون تعويضا جزئيا فقط « حيث يتكفل الصندوق بتحمل كل أو جزء من التعويضات المقررة لضحايا الحوادث الجسمانية أو ذوي حقوقهم...» المادة "24" من الأمر 15/74.

أما إذا تمكن المصاب أو ذوي حقوقه من أن يحصلوا على تعويض جزئي فقط عن الأضرار التي أصابتهم من قبل أشخاص أو هيئات معينة وهي في الغالب شركات التأمين، فإنه في مثل هذه الحالة على الصندوق أن يضمن ما عدا الجزء الباقي من التعويض[636].

3ــ كما أن على المصاب أو ذوي حقوقه أن يثبتوا بأن سبب الحادث الضار بقي مجهولا، وهذا في الحقيقة لا يستطيع أن يثبته المضرور المصاب الذي يكون حينها في حالة صعبة لا يستطيع التثبت فيها أو التحقق من الشخص المسؤول عن الحادث لأنه قد يكون في حالة إغماء أو في حالة غيبوبة نتيجة الحادث الضار، أو ينتج عن الحادث ذاته وفاة المصاب، كما أن ذويه ليس شرطا أن يكونوا دائما إلى جواره. وعليه فإن التحقق من ذلك يثبته التحقيق الذي يقوم به ضباط الشرطة، أو أعوانهم أو أعوان الأمن العمومي أو كل شخص آخر مؤهل بحكم القانون كالدرك الوطني. وهذا وفقا لما ورد سابقا في المرسوم رقم 35/80 ولاسيما في المواد 1-2-3-4.

---

[636] ـ المادتان 2 من المرسوم رقم 37/80- المادة 2/30 من الأمر المذكور (15/74)
ـ قرار المحكمة العليا: بتاريخ 1999/03/02 ملف رقم 197316 أشار إليه الأستاذ بلخضر مخلوف- المرجع السابق- صفحة 35

كما إذا كان الشخص المسؤول عن الحادث أيضا معروفا وغير مجهول إلا أنه غير مؤمن له، وهذا أيضا يمكن إثباته من خلال التحقيق الذي يقوم به المعنيين بذلك، أو من خلال تدخل شركات التأمين وفق المادة "9" من المرسوم 37/80 وكذا الشأن بالنسبة لسقوط الحق في الضمان، غير أن الصندوق لا يضمن التعويض في هذه الحالة وفق المادة "29" من الأمر رقم 15/74. ويضمن عدم مقدرة المسؤول عن دفع مبلغ التعويض إلى المصاب أو ذوي حقوقه، سواء كانت عدم مقدرته المالية كليا أو جزئيا، ويبرر ذلك أو يتحقق من خلال إعلان أو تبليغ شركات التأمين إلى المصاب أو ذويه بأن مبلغ ضمان التعويض غير كاف كليا أو جزئيا بمعنى أن التأمين لا يغطي الأضرار من خلال دفعها للتعويض إما كليا أو جزئيا، كما يمكن إثبات ذلك من خلال الأحكام القضائية المتضمنة الحكم على المسؤول بدفع التعويض عن الضرر.

وتثبت عدم مقدرة المدين بالتعويض أيضا من الأخطار الموجهة إليه بالدفع غير أن المدين يقابلها بالرفض أو الإهمال، وتبقى هذه الأخطار الموجهة إليه لا تأتي بنتيجة تذكر لتسديد مبلغ التعويض، وللمسؤول عن التعويض في ذلك مدة شهر للوفاء بالتعويض تبتدئ من تاريخ التبليغ. إلا إذا كان معسرا فيتدخل صندوق ضمان السيارات لسداد مبلغ التعويض، لأن مصلحة المضرور أو ذويه، تقتضي التدخل وتعويضهم عما أصابهم من أضرار. لأن الصندوق غالبا ما يكون في ملاءة وسعة من المال[637] على أن يعود الصندوق على المدين المسؤول عن التعويض[638].

---

[637] ـ تنص المادة 31 من الأمر المذكور« تقيد العمليات المالية للصندوق في كتابات الحساب الخاص رقم302.029 المفتوح في كتابات الخزينة وهي تتناول ما يلي:

1. في باب الإيرادات:

ـ الأتاوى المؤداة من المسؤولين عن الحوادث، غير المؤمن لهم. (ب) المبالغ المحصلة من المدينين بالتعويضات.(ج) إيرادات المبالغ الموافقة من الصندوق والفوائد المترتبة له عن المبالغ المودعة في الحساب الجاري بالخزينة. (د) الغرامات الإضافية المؤداة في نطاق الجزاءات المتعلقة بإلزامية من مبلغ الأقساط الصافية لإبطال العقد ومبلغ الرسم بما في ذلك %تأمين السيارة.(هـ) مساهمة المؤمنين المستوفاة بعنوان التأمين الإلزامي والمحددة 2 التوابع. (و) مساعدة مؤسسات التأمين بنسبة مقبوضاتها في فرع السيارات الذي تستغله وذلك تسديدا للنفقات الباقية على عاتق الصندوق الخاص بالتعويضات. (ز) جميع المواد الأخرى التي يمكن أن تخصص للصندوق الخاص بالتأمينات.إن المساهمات المنصوص عليها في الفقرات (أ- و- د- ز- هـ) تكون موضوع مرسوم يصدر بناء على تقرير وزير المالية ».

[638] ـ تنص المادة 31 من الأمر رقم 15/74 « يجوز للصندوق الخاص بالتعويضات، فضلا عن ممارسة حقه في رفع الدعوى والناجم عن حلوله القانوني في حقوق المدانة بالتعويض منه بسبب الحادث، أو الشخص المسؤول مدنيا، أن يطالب المدين بالتعويض، بأداء الفوائد المحسوبة بالمعدل الرسمي عن المدة الواقعة بين تاريخ دفع التعويضات لغاية تسديدها من طرف المدين، ويمكنه فضلا عن ذلك مطالبة هذا الأخير، في حالة التنفيذ الجبري، بتسديد النفقات القضائية في حدود مبلغ لا يتجاوز ألف دينار ».

غير أن مهمة الصندوق الخاص بالتعويضات (صندوق ضمان السيارات) الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو ذوي حقوقهم قد أوكلت و أنيطت أخيرا إلى صندوق ضمان السيارات بموجب المرسوم التنفيذي رقم 103/04 المؤرخ بتاريخ 05 أبريل 2004 [639]، حيث نص المرسوم في مادته الأولى بأنه« تطبيقا لأحكام المادة 117[640] من القانون رقم 02-11 المؤرخ في 20 شوال عام 1423هـ الموافق لـ 24 ديسمبر سنة 2002 والمتضمن قانون المالية لسنة 2003 تنشأ مؤسسة عمومية تسمى " صندوق ضمان السيارات" وتدعى في صلب النص " الصندوق " وبذلك يقفل حساب التخصيص الخاص بالصندوق الخاص بالتعويضات (302.029) [641]، ويحول رصيده في الحساب إلى الصندوق الذي يدعى صندوق ضمان السيارات بموجب تعديل المادة 226 من القانون رقم 21/01 [642]، وبذلك أوكلت إلى هذا الصندوق نفس المهام التي كان يتكفل بها الصندوق الخاص بالتعويضات، الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو ذوي حقوقهم ، حيث يلاحظ أن المرسوم التنفيذي رقم 04-103 أدخل على الصندوق الخاص بالتعويضات تعديلا الهدف منه تنظيم هذا الصندوق حسب رأيي وجعله أكثر تدقيقا وتحكما وتخصصا في مسائل التعويض عن الحالات المذكورة في المادة 24 من الأمر المذكور عدا حالة سقوط الحق في الضمان، وذلك بسبب الأضرار الناجمة عن حوادث المرور الجسمانية، والتي ازداد استفحالها فخصص لها هذا المرسوم صندوقا قائما بذاته ويتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي، أطلق عليه رسميا اسم" صندوق ضمان السيارات".

فإذ أن المسألة تنظيمية وتحكمية لهذه المؤسسة المكلفة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث السيارات لا غير، وبذلك أبقى المرسوم السابق الذكر في هذا المجال على نفس الأحكام الواردة فيما يخص الالتزامات ما بين الصندوق الخاص بضمان التعويضات وغيره مما سبق ذكرهم، وبذلك تحيلنا المادة الرابعة من المرسوم رقم 04-103

---

639 - مرسوم تنفيذي رقم 04-103 مؤرخ في 15 صفر 1425 الموافق لـ 05 أبريل 2004 يتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات ويجدد قانونه الأساسي- الجريدة الرسمية عدد 21- سنة 2004.

640 - نصت المادة 117 من القانون رقم 02-11 على أن « تعدل أحكام المادة 226 من القانون رقم 01-21 المؤرخ في 07 شوال 1422 الموافق لـ 22 ديسمبر 2001 والمتضمن قانون المالية سنة 2002 ومتمم وتحرر كما يلي: صندوق التعويض الخاص ويحول رصيد هذا الحساب».

641 - المادة 1/18 من مرسوم رقم 04-103 السابق الإشارة إليه.

642 - حيث نصت المادة 117 من القانون رقم 02-11 على أن« تعدل المادة 226 من القانون رقم 01-21 المؤرخ في 7 شوال عام 1422 الموافق لـ 22 ديسمبر 2001 والمتضمن قانون المالية لسنة 2002 ومتمم وتحرر كما يلي أي المادة (226)
تنص المادة 226 بعد التعديل على ما يلي« يقفل حساب التخصيص الخاص رقم 029-302 الذي عنوانه " صندوق التعويض الخاص" ويحول رصيد هذا الحساب إلى الصندوق المسمى " صندوق ضمان السيارات" الذي سيؤسس عن طريق التنظيم».
تحول إيرادات ونفقات، صندوق التعويض الخاص، المحددة بموجب المادة 32، المعدلة والمتممة بالأمر رقم 15/74.... والمتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار إلى صندوق ضمان التعويض المذكور أعلاه » الجريدة الرسمية عدد 86 سنة 2002.

إلى تلك الأحكام بالنص عليها ضمنيا حين ترى بأن صندوق ضمان السيارات« يتولى مهمة تحمل كل أو جزء من التعويضات الممنوحة إلى ضحايا الحوادث الجسمانية أو ذوي حقوقهم، التي تسبب في وقوعها عربات برية ذات محرك، وفي حالة ما إذا ظل المسؤول عن الأضرار مجهولا، أو مسقوطا عنه الضمان، أو كانت تغطيته غير كافية، أو غير مؤمن وتبين أنه غير قادر على الوفاء جزئيا أو كليا » وهو نفس المعنى الوارد في المادة 2/24 من الأمر رقم 15/74 السابق الإشارة إليها وتؤكد ذلك المادة 19 من نفس المرسوم رقم 04-103 بأن« الصندوق يتولى التعويضات والمصاريف المدفوعة في إطار الحوادث التي تقع على عاتق الصندوق...»[643].

والحاصلة من الإيرادات والمتمثلة فيما ذكرته المادة 18 من المرسوم 04-103، حيث تعدد موارد الصندوق مما يأتي:

1ــ رصيد حساب التخصيص رقم 029-302 الذي عنوانه الصندوق الخاص بالتعويضات.

2ــ مساهمات المسئولين عن الحوادث غير المؤمنين عليها.

3ــ التحصيلات التي أجريت على عاتق أصحاب التعويضات.

4 ــ حصائل توظيف أموال الصندوق.

5 ــ الزيادة الحاصلة على الغرامات المالية في إطار العقوبات النافذة على تأمين السيارات.

6ــ مساهمات المؤمنين المحددة بـــ 03% من أقساط التأمين الصافية من الإلغاءات والرسوم بما في ذلك الضمانات الفرعية المقبوضة بعنوان تأمين السيارات.

7ــ مساهمات شركات التأمين بالتناسب مع المقبوضات في فرع" السيارات" التي تستغلها وفق حاجات الصندوق للنفقات الباقية التي تقع على عاتقه.

8ــ التخصيصات المحتملة لميزانية الدولة.

9ــ كل الموارد الأخرى التي يمكن أن تمنح للصندوق، وهذا ما ورد مضمونه تقريبا في نص المادة 32 من الأمر رقم 15/74 إلا في بعض التعديلات الطفيفة ممثلة في زيادة

---

643 ـ المادة 19 من المرسوم التنفيذي رقم 103/4 « تشمل نفقات الصندوق على ما يلي:
أ- 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...
ب- مصاريف إدارة الصندوق وتسييره وعمله.
ج- المصاريف المدفوعة في إطار الطعون»

مساهمات المؤمنين التي كانت محددة بـــ 2 % من أقساط التأمين وأصبحت بموجب التعديل 3 %[644]، لكن ما مدى تدخل الصندوق الخاص بضمان السيارات في الدعوى القضائية ؟

المطلب الثالث

مدى تدخل الصندوق في الدعوى القضائية

من خلال نص كل من المواد الواردة في شأن تدخل الصندوق الخاص بالتعويضات أو صندوق ضمان السيارات فيما بعد فيما يخص الدعوى القضائية، ولاسيما منها المواد 31 من الأمر 15/74 والمادة 11 وما يليها من المرسوم رقم 37/80 وكذلك نص المادة 3/16 من المرسوم التنفيذي رقم 103/04 من أن المدير العام لصندوق ضمان السيارات من ضمن مهامه التي يقوم بها هي تمثيله للصندوق أمام العدالة وفي كل أعمال الحياة المدنية. وعليه فإنه في حالة تحقق الشروط الواردة في المادة 24 من الأمر المذكور التي سبق الإشارة إليها وترتبت عن ذلك أضرارا جسمانية للمضرور أو ذوي حقوقه، وتحتم بذلك رفع دعوى من طرف المضرور أو ذوي حقوقه للمطالبة بحقهم في التعويض، وفقا للمادة 10 من المرسوم رقم 37/80 التي تعطي للمضرور أو ذوي حقوقه حق الخيار:

ــ إما بقبول اقتراح دفع التعويض من قبل المتسبب في الحادث.

ــ وإما برفع دعوى أمام القضاء المختص في حالة الرغبة منه في الاحتفاظ بحقه ضد الصندوق الخاص بالتعويضات أو صندوق ضمان السيارات فيما بعد على شرط أن يكون الصندوق المذكور على علم بذلك في الحالتين.

أولا ــ ففي حالة ما إذا رفع الصندوق الدعوى

حيث للصندوق الخاص بضمان السيارات عن الأضرار الناجمة عن حوادث السيارات، الحق بقصد العمل على المحافظة على جميع حقوقه، وله في ذلك أن يرفع جميع الدعاوى المتعلقة بذلك الحق حتى أمام المحاكم الجنائية[645]. وله أن يحل محل الدائن في الدعوى للمطالبة بحقه في التعويض ضد مسبب الحادث، أو الشخص المسؤول مدنيا وفضلا عن ذلك له مطالبة المدين بالتعويض وكذا بالفوائد المحسوبة بالمعدل الرسمي عن المدة

[644] ـ قارن بين المادة 32 من الأمر رقم 15/74 والمرسوم رقم 103/04 في المادة 18 منه

[645] ـ أنظر المادة 11 من المرسوم رقم 37/80

الواقعة بين تاريخ دفع التعويضات لغاية تسديدها من طرف المدين، كما له مطالبة المدين في حالة التنفيذ الجبري بتسديد النفقات القضائية المطلوبة في ذلك[646].

وللصندوق المذكور حق التدخل في الخصام للأسباب المذكورة في الدعاوى القائمة بين المصابين جسمانيا بحوادث المرور أو ذوي حقوقهم من جهة وبين المسؤولين عن الأضرار غير المضمونين بالتأمين الإلزامي على سياراتهم من جهة أخرى، أو في التأمين المتنازع فيه من قبل المؤمن والمسؤول عن الأضرار من جهة أخرى، وهذا قصد الدفاع عن حقوقه[647].

ثانيا ــ في حالة ما إذا رفع المصاب أو ذوي حقوقه الدعوى

إذا رفع المصاب أو ذوي حقوقه الدعوى ضد مرتكب الحادث عند ما لا يكون مضمونا بتأمين على السيارة، وسواء كانت الدعوى هذه أمام القضاء المدني أو أمام القضاء الجزائي بالتبعية فإنه يتعين على المصاب أو ذوي حقوقه طبقا للمادتين 12-13 من المرسوم رقم 37/80 أن يتبعوا الخطوات التالية:

1ــ في حالة رفع الدعوى أمام القضاء المدني المختص للمطالبة بالحق في التعويض من مرتكب الحادث غير المؤمن على السيارة المتدخلة في الحادث، فإنهم يجب عليهم أن يوجهوا ضمن ظرف موصى عليه مع الإشعار بالاستلام، نسخة من كل عريضة افتتاحية في الدعوى تبين فيها الوقائع والمعلومات المتعلقة بتاريخ الحادث ومكان وقوعه ومميزات المركبة ومواصفاتها وكذلك تبيان ماهية السلطة التي حررت محضر التحقيق[648]، ليرفع ذلك إلى الصندوق الخاص بالتعويضات أو إلى صندوق ضمان السيارات بموجب التعديل الأخير(المرسوم التنفيذي رقم 103/04) وهذا لتمكين الصندوق من حضور الجلسة والدفاع عن حقوقه أو حقوق الدائن المتضرر أو ذوي حقوقه عندما يحل محلهم في الدعوى للمطالبة بحقهم في التعويض من المسؤول أو شركة التأمين (المادة 11 من المرسوم 31/80).

---

[646] ـ أنظر المادة 31 من الأمر رقم 15/74

[647] ـ أنظر المادة 11 من المرسوم 37/80.

[648] ـ أنظر في المادة 12 من المرسوم رقم 37/80 وكذلك راجع المطلب الثاني من المبحث الأول من الفصل الثاني في الباب الثالث المتعلقة بإجراءات التحقيق. وقد يقوم بإعلام الصندوق الخاص بضمان التعويضات محضر قضائي يبلغه فيها.

2ـ أما في حالة رفع المصاب أو ذوي حقوقه الدعوى المدنية بالتبعية أمام القضاء الجنائي للمطالبة بحقهم في التعويض من الضرر الذي أصابهم نتيجة تدخل السيارة غير المؤمن عليها ضد المتسبب في الحادث فإنه يجب على المصاب أو ذوي حقوقه، بمجرد أن يعلم بتاريخ الجلسة أمام القضاء الجنائي[649] أن يوجه رسالة موصى عليها مع الإشعار بالاستلام، يضمّن الرسالة المعلومات المشار سابقا والتي تناولتها المادة 12 من المرسوم رقم 37/80 مضافا إليها أيضا الاسم واللقب والعنوان لكل من السائق أو مالك المركبة المسؤول عن الأضرار، وكذلك المحكمة المختـــصة في نظر الدعوى العمومية وتاريخ المقرر للجلسة وهذا لإعلام الصندوق و تنصبهم كطرف مدني.

فإذا ما قام المضرور أو ذوي حقوقه بالإجراءات السابقة وفقا للمادتين 12-13 من المرسوم رقم 37/80 والمتعلقة بتبليغ الصندوق المذكور، فإن بإمكان المعنيين حينئذ أن يحتجوا بالحكم القضائي القاضي بحقهم في التعويض قبل صندوق ضمان السيارات حاليا، ولو لم يتدخل هذا الأخير في الدعوى المرفوعة سواء ضده أو ضد غيره، إلا في حالة البيانات غير الصحيحة التي تضمنها التبليغ إلى الصندوق المعني بذلك، وهذا ما يعني أن يرفض تعويض المصاب أو ذوي حقوقه جزئيا، أو كليا من طرف الصندوق غير أن عبء إثبات ذلك يقع على الصندوق الخاص بضمان التعويض على حوادث السيارات[650].

ثالثاــ الطعن المقدم من المصاب أو ذوي حقوقه ضد الصندوق

إن رفع الدعوى القضائية لمطالبة الصندوق المذكور بالتعويض من طرف المصاب أو ذوي حقوقه لا يجب أن يتم إلا بعد مطالبتهم الصندوق بذلك بشرط أن تتوفر فيهم الشروط الواردة في كل من المادتين 24-30 من الأمر رقم 15/74 فإن رفض الصندوق طلبهم في التعويض لهم، أو حدث نزاع ما بين الصندوق والمعنيين بالتعويض حول تحديد مبلغ التعويض، فإن للمصاب أو ذوي حقوقه حينئذ رفع دعوى قضائية طبقا لما ورد سابقا في

---

[649] ـ تنص المادة 16 مكرر(31/88) بصفة عامة على أنه« إذا كان الحادث ناجما عن مركبة مؤمنة يستدعى المؤمن ويستدعى الصندوق الخاص بالتعويضات فيما يخصه ضمن نفس الأشكال »

قرار المحكمة العليا بتاريخ 1999/07/06، ملف رقم 217.996- أشار إليها الأستاذ لخضر مخلوف- المرجع السابق- صفحة 29

[650] ـ أنظر في المادة 14 من المرسوم رقم 37/80

المواد 11-12-13-14 من المرسوم رقم 37/80 [651]. وللقضاء حينها أن يفصل في النزاع القائم بين المصاب أو ذوي حقوقه من جهة والصندوق المعني من جهة أخرى.

أما في حالة عدم تدخل هذا الأخير في الدعوى المرفوعة ضده بالرغم من إبلاغه بذلك بشرط أن تكون التبليغات له صحيحة من طرف المصاب أو ذوي حقوقه، أو عدم إبلاغه بالحكم القضائي في الحالات المنصوص عليها في المادتين 12-13 من المرسوم رقم 37/80 فإنه يجب على المصاب أو ذوي حقوقه في هذه الحالة توجيه أو إرسال نسخة رسمية من ذلك الحكم ممهورا عليها بختم المحكمة المختصة التي أصدرت الحكم، في ظرف موصى عليه مع الإشعار بالاستلام، أو بتبليغه له عن طريق محضر قضائي. وللصندوق في هذه الحالة مهلة شهرين تبتدئ من تاريخ استلام الحكم القضائي مع طلب التعويض من المضرور أو ذويه، وله أن يبدي رأيه في هذا الشأن بشرط ألا يتجاوز المهلة المقررة قانونا دون إجابة منه أو إبداء للرأي فيما يخص تعويض المصابين أو ذويهم، وإلا جاز لهم التمسك بأحكام المادة 16 من المرسوم رقم 37/80 [652] التي تعطي لهم الحق في رفع الدعوى أمام المحكمة المختصة وهو في هذه الأحوال وطبقا لقانون الإجراءات المدنية يتم رفعها عن طريق الطعن بالاستئناف أمام المجلس القضائي التابع لدائرة اختصاص مكان وقوع الحادث، وإلا كان الطعن بالنقض أمام المحكمة العليا بعد ذلك. غير أن الفصل في النزاع من الناحية الجوهرية يكون أمام المحكمة المختصة في الموضوع التي يرفع أمامها النزاع وهذا طبقا لقانون الإجراءات المدنية تكون بالمكان الذي وقع في نطاقه الحادث وبذلك تفصل في النزاع الذي يقوم بين الصندوق والمصاب أو ذوي حقوقه بمعزل عن أي مدين محتمل بالتعويض[653]، وللملاحظة في هذا المجال فإن تقادم دعوى المصاب أو ذوي حقوقه ضد الصندوق الخاص بالتعويضات، أو صندوق ضمان السيارات بعد التعديل، فإن الدعوى تسقط بالتقادم بانقضاء مهلة خمس سنوات تبتدئ من تاريخ الحادث سواء كان المسؤول عن الأضرار مجهولا، أو كان المسؤول عنها معروفا، غير أنه في حالة هذا الأخير فإن مدة سريان التقادم تبتدئ إما ابتداء من تاريخ الحادث، وإما ابتداء من تاريخ الحكم القضائي الذي اكتسب قوة الشيء المقضي فيه.

---

[651] ـ أنظر المادة 15 من المرسوم رقم 37/80.

[652] ـتنص المادة 1/16 من المرسوم رقم 37/80« إذا اختلف الصندوق الخاص بالتعويضات مع المصاب أو ذوي حقوقه، أما بشأن تحديد التعويض، عندما يكون المسؤول عن الضرر مجهولا، أو عندما لا يحتج بحكم القضاء المتمسك به ضد الصندوق الخاص بالتعويضات، وإما بشأن وجود حق في التعويض برفع المصاب أو ذوي حقوقه الدعوى أمام المحكمة المختصة لحسم النزاع القائم بينهم وبين الصندوق الخاص بالتعويضات».

[653] ـ المادة 3/16 من المرسوم رقم 37/80.

1ــ يشترط لبداية سريان المدة المبتدئة من تاريخ الحادث أن يوجه المصاب أو ذوي حقوقه طلبا إلى الصندوق المعني يرمي فيه إلى المطالبة بالتعويض عن الأضرار اللاحقة بهم، وإلا فلا تسري هذه المدة أو المهلة إلا من يوم علم المعنيين أي المصاب أو ذوي حقوقه بالضرر الحاصل من جراء الحادث.

2ــ أما في حالة سقوط دعوى المصاب أو ذوي حقوقه بالتقادم، ضد الصندوق فإن لهم أن يرفعوا طعنا استثنائيا إلى الجهة الوصية وهي في هذه الحالة وزارة المالية ممثلة في وزيرها يشرح له فيها المضرور أو ذوي حقوقه كافة الظروف التي منعته من مطالبة الصندوق الخاص بالتعويضات أو صندوق ضمان السيارات وذلك بواسطة أدلة أو قرائن إن أمكن، وهذا خلال مدة المهل المذكورة في الفقرة الأولى والثانية من المادة 17 [654]، وللوزير المعني أن يبت في هذا الطعن المرفوع إليه من طرف المعنيين بالتعويض إزاء الصندوق الخاص بالتعويضات أو صندوق ضمان السيارات طبقا للمرسوم التنفيذي رقم 103/04.

وفي الأخير فإن كل من شركة التأمين (المؤمن) أو الصندوق الخاص بضمان التعويض على حوادث السيارات ملزم أي منهما إذا ثبت عليه ذلك تعويض الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور للمصاب أو ذوي حقوقه كقاعدة عامة، وهذا وفقا لما ورد في الأمر رقم 15/74 المعدل بقانون رقم 31/88، ولاسيما المادة الثامنة منه.

غير أن المشرع الجزائري لم يشأ أن يأتي به على إطلاقه، إذ أن الحق في تعويض بعض المصابين من قبل شركات التأمين (المؤمن) أو من قبل الصندوق الخاص بضمان السيارات قد يسقط في بعض الحالات المنصوص عليها في القانون ذلك ما أوضحه في المبحث التالي:

---

654 ـ أنظر في المادة 18 من المرسوم رقم 37/80« يجوز للمصاب أو ذوي حقوقه الذين تقادمت دعواهم طبقا للمادة 17 السابقة أن يرفعوا طعنا استثنائيا أمام وزير المالية ».

وتوضح في هذا الطعن كافة الظروف التي منعت المصاب أو ذوي حقوقه من مطالبة الصندوق الخاص بالتعويضات خلال المهل المنصوص عليها في المادة 17 السابقة، ويبث وزير المالية في هذا الطعن.

ـ المادة 17 من المرسوم رقم 37/80.« عندما يكون المسؤول عن الأضرار مجهولا، وجب توجيه طلب التعويض للمصابين أو ذوي حقوقهم، الرامي إلى تعويض الأضرار المسببة لهم، إلى الصندوق الخاص بالتعويضات ضمن مهلة 05 سنوات ابتداء من تاريخ الحادث مع مراعاة الفقرة 3 أدناه.

ـ عندما يكون المسؤول عن الأضرار معروفا، وجب توجيه طلب التعويض إلى الصندوق الخاص بالتعويضات خلال مهلة الـ 5 سنوات نفسها، وذلك إما ابتداء من تاريخ الحادث وإما من تاريخ الحكم القضائي الذي اكتسب قوة الشيء المقضي فيه مع مراعاة الفقرة 3 أدناه.

ـ ومع ذلك لا تسري المهل المنصوص عليها في الفقرتين 1-2 السابقتين إلا من يوم علم المعنيين بالضرر الحاصل من جراء الحادث »

المبحث الثاني

سقوط الحق في ضمان التعويض

إذا كان المؤمن يضمن التتبعات المالية المترتبة على مسؤولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير أو ذوي حقوقه، بسبب حوادث السيارات، و كذلك الحال بالنسبة لصندوق ضمان السيارات، حيث يضمن مثل هذا التعويض للمضرور أو ذوي حقوقه في حالة ما إذا لم يؤد لهم من قبل المؤمن لأسباب موضوعية نص عليها القانون[655].

و عليه فإن المؤمن أو صندوق ضمان السيارات يلتزم، أي منهما، إذا ثبت عليه ذلك بتعويض المضرور أو ذوي حقوقه في كل الأحوال وفقا للمادة 8 من الأمر رقم 15/74، غير أن ذلك لم يكن بالصورة المطلقة بل وردت عليه استثناءات يسقط فيها الحق في ضمان التعويض من قبل المؤمن أو صندوق ضمان السيارات[656].

غير أن المؤمن أو صندوق ضمان السيارات، إذا قام أي منهما بأداء التعويض المحكوم به للمضرور و الذي هو من قبيل التزامات المؤمن لضمان مسؤولية المؤمن له استنادا إلى عقد التأمين المبرم بينهما[657].

---

[655] ـ المادة 24 من الأمر رقم 15/74.

[656] ـ المواد 13 ـ 14 ـ 15 من الأمر رقم 15/74 و كذلك المرسوم رقم 34/80 ـ و المرسوم 37/80.

[657] (1) ـ المادة 7 من الأمر رقم 15/74 : يتخذ مرسوم بناء على تقرير وزير المالية بموجبه الأحكام المتعلقة بما يلي :
ـ الوثائق المثبتة لتلبية الالتزام بالتأمين، العقوبات المرتبطة بعدم مراعاة هذا الالتزام.
ـ مدى شمولية عقد التأمين المشار إليه في هذا الأمر.
ـ الاستثناءات و أحوال سقوط حق الضمان التي يمكن أن يتمسك بها المؤمن.
ـ حدود آثار العقد.
ـ الشروط المتعلقة بالتأمين على المركبة في إطار المرور الدولي.
أنظر المرسوم رقم 34/80 و لا سيما المواد 1 إلى 13 منه".

غير أن ذلك لا يمنع المؤمن أو صندوق ضمان السيارات من الرجوع على المؤمن له بما دفعه من تعويض للغير المتضرر جراء حوادث السيارات، هذا إذا أخل المؤمن له بما ورد في عقد التأمين المبرم بينهما، و من ثم يسقط حق المؤمن له في ضمان التعويض نتيجة إخلاله بالتزاماته، مما يترتب عنه أيضا أن يمتنع المؤمن من دفع التعويض للمؤمن له فقط، و يبقى المؤمن ملتزما بضمان تعويض المضرور[658]، على أن يسترد المؤمن ما يكون قد دفعه من تعويض للمضرور من المؤمن له المسؤول عن الحادث.

و عليه فالحالات التي يسقط فيها الحق في ضمان التعويض بالنسبة للمؤمن له و التي يمكن فيها للمؤمن أيضا الرجوع بما دفعه من تعويض على المؤمن له المسؤول عن الحادث هي ما أتناولها فيما يلي :

المطلب الأوّل

حالات سقوط الحق في التعويض

نصت المواد 13، 14، 15 من الأمر رقم 15/74 المعدل و المتمم بموجب قانون رقم 31/88 بالإضافة إلى كل من المرسومين، المرسوم رقم 34/80، و لاسيما المواد (3، 4، 5) منه و المرسوم رقم 37/80 و لا سيما المواد (6، 7، 8) منه، أيضا، على سقوط الحق في ضمان التعويض كاستثناء من قبل المؤمن أو صندوق ضمان السيارات في الحالات التالية :

أولا – المسؤولية الناجمة عن خطأ السائق الضحية

لم يسو الأمر رقم 15/74 و كذلك المراسيم التي جاءت تطبيقا لبعض أحكامه، ما بين الأخطاء البسيطة التي تقع من السائق أو المؤمن له المسؤول، بالرغم من الحذر و الالتزام بجميع الشروط القانونية التي تتطلب فيها قيادة السيارة أو المركبة، إلى أن ذلك لا يمـــنع في

---

(2) ـ عقد تأمين السيارات عقد إلزامي يستوجب على كل مالك مركبة الاكتتاب فيه، حتى يغطي الأضرار التي تسببها المركبة للغير و ذلك قبل إطلاقها في السير، و كذلك يحظر إلغاؤه لأي سبب كل ما دام مرخص للسيارة بالسير و بالتالي لا يمكن إبطاله أو المطالبة بفسخه إذا امتنع المؤمن له عن تنفيذ التزاماته التي تقع عليه.

ـ أنظر نص المادتين 190 ـ 191 من قانون التأمين رقم 07/95.

ـ و كذلك د/ ابراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات ص 240.

ـ د/ محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص 339.

[658] ـ المادة 13 من الأمر رقم 15/74 " إذا حمل سائق المركبة جزء من المسؤولية عن جميع الأخطاء ما عدا الأخطاء المشار إليها في المادة الثانية، فإن التعويض الممنوح له يخفض بنسبية الحصة المعادلة للمسؤولية التي وضعت على عاتقه، إلاّ في حالة العجز الدائم المعادل لـ 50% فأكثر و لا يجري هذا التخفيض على ذوي حقوقه في حالة الوفاة".

بعض الحالات من تدخل السيارة في الحادث، و لو كان تدخلها تدخلا سلبيا، ففي الأحوال هذه يكون سائق السيارة أو مالكها القائد لها أو مؤمنها يكون مسؤولا عن الأضرار الجسمانية التي تحدثها المركبة للمصاب أو ذوي حقوقه، و هنا يلتزم المؤمن أو صندوق ضمان السيارات بأن يحل محل المسؤول، و يتم دفع التعويض إلى المعني أو ذوي حقوقه، و لا رجوع للمؤمن بما دفعه من مبلغ التعويض على المسؤول.

لكن في بعض الحالات قد يتحمل السائق أو قائد المركبة، أو مالكها المؤمن له جزء من المسؤولية عن الأضرار المسببة له في الحادث شرط أن تكون هذه الأخطاء غير عمدية، و بالتالي فإن التعويض الممنوح له بسبب الضرر الذي أصابه يخفض له بنسبة الحصة المعادلة للمسؤولية التي وضعت على عاتقه، إلاّ في حالة العجز الدائم المعادل لـــ 50% فأكثر[659].

أما الأضرار التي لحقت بالسائق أو بالمؤمن له مالك المركبة، بسبب الخطأ الجسيم سواء كانت هذه الأخطاء مقصودة أم غير مقصودة، فإن الأمر يختلف عما ورد في المادة 13 من الأمر رقم 15/74 منه فيما ورد في المادة 14 من الأمر المذكور. و كذا المادة 1/5 من المرسوم رقم 34/80[660]، و المادة 3/7 من المرسوم رقم 37/80[661]، بالإضافة على المادة 18 من قانون المرور[662]، و كذا الحال بالنسبة لجميع الأحكام القضائية الواردة في هذا الشأن[663]، حيث اتفقت جميعها على أن الحق في ضمان التعويض يسقط بالنسبة للسائق أو قائد المركبة الذي يحكم عليه وقت الحادث و هو يقود المركبة في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظـــورة، نظرا لما يترتـــب على تناول ذلك من تأثيـــر على كفاءة قائد المركبة و قدرته على التحكم فيها، و لأن ذلك يزيد من احتمال و

---

[659] ـ المادة 14 من الأمر رقم 15/74 " إذا كانت المسؤولية الكاملة أو الجزئية عن الحادث مسببة من القيادة في حالة شكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة، فلا يحق للسائق المحكوم عليه لهذا السبب المطالبة بأي تعويض، و لا تسري هذه الأحكام على ذوي حقوقه في حالة الوفاة".
ـ أنظر في ذلك : د/ عبد الرزاق بن خروف، المرجع السابق، ص 228، 229.

[660] ـ المادة 1/5 من المرسوم 34/80 يسقط الحق في الضمان :
" عن السائق الذي يحكم عليه وقت الحادث، بقيادة المركبة و هو في حالة السكر، ـأو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة".

[661] ـ المادة 3/7 من المرسوم رقم 37/80 " يستثنى من الانتفاع من التعويض من قبل صندوق ضمان السيارات، السائق الذي يحكم لقيادته مركبة و هو في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة".

[662] ـ المادة 18 من قانون المرور رقم 14/01 المعدل و المتمم بالقانون رقم 16/04 الصادر بتاريخ 10 نوفمبر 2004 (ج.ر. عدد 72، 2004)، " يجب أن يمتنع كل سائق عن السياقة عندما يتعاطى مسكر، أو يكون تحت تأثير أية مادة أخرى من شأنها أن تؤثر في ردود أفعاله و قدراته في السياقة".

[663] ـ لقد وردت في هذا الشأن كثير من الأحكام القضائية نورد البعض منها و هي :
ـ قرار صادر بتاريخ 1969/03/25، نشرة العدالة، سنة 69، ص 204.
ـ قرار صادر بتاريخ 1981/02/19، طعن رقم 19731، الاجتهاد القضائي الجزء الثاني ، جيلالي بغدادي، ص 163.
ـ قرار صادر بتاريخ 1999/02/16، ملف رقم 196300، المجلة القضائية، عدد 01، سنة 1999، ص 199.

درجة وقوع الخطر الذي قبل المؤمن التعويض عنه بالنسبة للحادث الذي يصيبه هو، أو يصيب الغير المضرور، أو ذوي حقوقه في الظروف التي يكون فيها السائق أو القائد للمركبة مخمورا، أو تحت تأثير مادة مخدرة، من شأنها أن تفقد تركيزه في حالة قيادته أو سياقته للسيارة[664]، و عليه فلا يحق للسائق في هذه الحالة التي يكون فيها مسؤولا مسؤولية كاملة أو جزئية عن الحادث، و المحكوم عليه لهذا السبب المطالبة بالتعويض، و قد ينجم عن الحادث بالإضافة إلى مسؤولية السائق المدنية مسؤولية جنائية في حالة إصابة الغير بأضرار، و هو على هذه الحالة المذكورة أثناء الحادث، حيث ارتأى المشرع تشديد العقوبة التي يستحقها سائق المركبة الذي تسبب في قتل أو جرح الغير خطأ و هو في حالة سكر وفقا لأحكام المادة 290[665]، من قانون العقوبات، و تثبت حالة السكر بواسطة التحليل الدموي (0.10)[666].

و عليه إذا كان السائق الذي يحكم عليه وقت الحـــادث بقيادة المركبة و هو في حالة سكر، أو تحت تأثير المخدرات، أو الكحول، أو المنومات المحظورة، لا يستفيد من التعويض في هذه الحالة، فإن ذلك لا يجب أن يحتج به على ذوي حقوقه أو على الغير المصاب أو ذوي حقوقه من طرف المؤمن، أو صندوق ضمان السيارات[667]، إلى أن للمؤمن حق الرجوع وفقا للقانون[668]، في مثل هذه الحالة على ما دفعه للغير المضرور أو ذوي حقوقه من تعويض سواء كان المسؤول الذي ثبت وقت الحادث أنه كان في حالة سكر أو تناول للمخدرات هو المؤمن له أو شخصا آخر سمح له المؤمن له بقيادة السيارة المتدخلة في

---

[664] ـ المادة 18 من قانون المرور رقم 14/01 المعدل و المتمم بالقانون 16/04.
ـ أنظر كذلك المواد 21، 22 من قانون المرور بالإضافة إلى المادة 12 منه حيث تنص " على أن يتحمل سائق المركبة المسؤولية المدنية و الجزائية عن المخالفات التي يرتكبها".

[665] ـ المادة 290 من قانون العقوبات، تضاعف العقوبة إذا كان مرتكب الجنحة في حالة سكر و حاول التهرب من المسؤولية.
ـ أنظر كذلك : في قانون رقم 26/75 المؤرخ في 1975/04/29، و يتعلق بقمع السكر العمومي و حماية القصر من الكحول"، الجريدة الرسمية، عدد 73، لسنة 1975.

[666] ـ المادة 20 من قانون المرور السابق الذكر للنص " في حالة وقوع حادث مرور أدى إلى القتل الخطأ يجب أن يخضع ضباط أو أعوان الشرطة القضائية السائق غلا فحوص طبية و استثنائية و بيولوجية، لإثبات ما إذا كان يقود سيارته تحت تأثير مواد أو أعشاب مصنفة ضمن المخدرات".
ـ أنظر كذلك في المواد 19، 21، 22 من قانون المرور نفسه.

[667] ـ المحكمة العليا ـ قرار بتاريخ 1999/02/16، ملف رقم 196300، المجلة القضائية عدد1، سنة 1999، حيث قضت بأن القانون ينص على إسقاط الحق في الضمان في :
ـ إذا كان السائق الذي يحكم وقت الحادث بقيادة مركبة و هو في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة.
ـ و مع ذلك لا يحتج بسقوط هذا الحق على المصابين أو ذوي حقوقهم، و من ثم فإن مطالبة الطاعن الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي بإسقاط حق الضمان لتعويض الضحايا بسبب السياقة في حالة سكر يعد خرقا للقانون ... و متى كان ذلك استوجب الرفض.

[668] ـ المادة 21 من قانون التأمين رقم 07/95، بالإضافة إلى المادة 38 من نفس القانون و أيضا المادة 31 من الأمر رقم 15/74.

الحادث، فالمسؤولية تتحقق في حالة تناول المواد المسكرة أو المخدرة لدى قيادة السيارة أيا كان طالما كانت قيادة السيارة بموافقة المؤمن له[669].

و ما ينطبق على السائق الذي يحكم عليه بقيادة السيارة وقت الحادث و هو تأثير الكحول أو المواد المخدرة أو المنومات المحظورة، بسقوط الحق في التعويض من طرف المؤمن أو صندوق ضمان السيارات، ينطبق كذلك على السارق المتضرر من الحادث و أعوانه، الناجم عن السيارة محل السرقة، و كذلك المستولي على السيارة و أعوانه بواسطة العنف، أو مستعمل السيارة بدون علم المؤمن له، و بالتالي فإن المؤمن أو الصندوق المذكور يكونان معفيان من دفع التعويض لمثل هؤلاء[670]. إلا أن هذه الأحكام لا تسري في حالة وفاة أحد هؤلاء على ذوي حقوقهم المذكورين في كل من المقطع السادس، و الثامن من الجدول المحدد لمبلغ التعويضات الممنوحة لضحايا المرور أو ذوي حقوقهم[671]. و كذلك الشأن بالنسبة للأحكام الواردة في المواد (13، 14، 15 من الأمر رقم 15/74) و كذلك في الفقرة الأخيرة من المادة 7 من المرسوم رقم 37/80[672]، حيث أن ذلك لا يسري على ذوي حقوق المصاب المذكور في المواد السابقة و فقراتها في حالة وفاته ، و بذلك تلتزم شركة التأمين (المؤمن) أو صندوق ضمان السيارات بضمان التعويض لهم[673].

ثانيا ــ قيادة السيارة دون حمل للوثائق أو لرخصة السياقة

تنص المادة 8 من قانون رقم 14/01 المعدل و المتمم بالقانون رقم 16/04 على أنه " يجب على كل سائق مركبة أن يكون حاملا لرخصة سياقة موافقة للمركبة التي يقودها، بالإضافة على رخصة السياقة تحدث شهادة مهنية للنقل العمومي للمسافرين و للبضائع، تعد بمثابة رخصة سياقة، المنصوص عليها في التنظيمات الخاصة بقيادة المركبة ذات محرك، عندما لا تكون رخصة السياقة مطلوبة.

---

669 ـ قرار في الطعن بتاريخ 1987/12/08 ملف رقم 46257، الاجتهاد القضائي، الجزء الثاني، جيلالي بغدادي، ص 209، الغرفة الجنائية، قرار بتاريخ 1995/07/11، ملف رقم 117033 نشرة القضاء عدد 51 ص 170 .

670 ـ المواد : 13، 14، 15 من الأمر رقم 15/74، و كذلك المادة 3/3 من المرسوم رقم 34/80.

671 ـ نفس المواد السابقة : 13، 14، 15 من الأمر رقم 15/74، و كذلك المادة 3/3 من المرسوم رقم 34/80، و المادة 2/7 من المرسوم رقم 37/80.

672 ـ الفقرة الأخيرة من المادة 7 من المرسوم رقم 37/80 " غير أنه لا يحتج بهذه الأحكام على المصاب أو ذوي حقوقه، و علاوة على ذلك لا تسري على ذوي الحقوق في حالة وفاة الأشخاص المذكورين في الفقرات السابقة، أو على الأشخاص الذين يهيلونهم في حالة العجز الدائم الجزئي الذي يزيد على 66%".

673 - قرار صادر بتاريخ 1987/03/30 رقم 99 ، الإجتهاد القضائي ، الجزء الثاني ، جيلالي بغدادي ص 208

تحديد كيفيات تطبيق هذه المادة، و نموذج الشهادة المهنية، و كذلك شروط الحصول عليها و إلغائها و تعليقها عن طريق التنظيم"[674].

كما أن المادة 55 من نفس القانون تنص على " تسلم رخصة السياقة كما هو منصوص عليها في المادة الثامنة أعلاه للمترشح الذي أجرى بنجاح الامتحانات النظرية و التطبيقية الخاصة بسياقة المركبات.
تحدد شروط الالتحاق بالامتحانات المذكورة أعلاه، و تجديد السياقة عن طريق التنظيم".

غير أن رخصة السياقة المذكورة في المادة الثامنة من قانون رقم 16/04، قد تختلف شروط و إجراءات الترخيص بالنسبة لحملها باختلاف نوع المركبة المراد قيادتها، إلى أنه يترتب على عدم حيازة رخصة السياقة لأي من هذا النوع من المركبات المسؤولية المدنية و الجنائية في حالة ارتكاب القائد أو السائق لهذه المركبة حادث مرور أدى إلى إصابته أو إصابة الغير بأضرار جسمانية،ففي هذه الحالة يسقط عن المسؤول عن الحادث الحق في ضمان التعويض له من قبل المؤمن، غير أن المؤمن يظل ملزما بضمان التعويض بالنسبة للأضرار التي يحدثها هذا المسؤول بالغير أو ذوي حقوقه، على أن يعود بما دفعه من تعويض عليه فيما بعد.

و ينطبق ذلك أيضا فيما إذا كان المسؤول عن الضرر حائزا على رخصة السياقة و لكن هذه الرخصة ليست هي الرخصة الخاصة بقيادة السيارة أو المركبة التي كان يقودها و ارتكب بواسطتها الحادث، أو أن هذه الرخصة قد انتهت مدة صلاحيتها و لم يقم قائد السيارة بتحديدها قبل وقوع الحادث، أو أن قائد السيارة لم يبلغ السن المطلوبة قانونيا حين وقوع الحادث، أو إذا لم تتوفر لديه الوثائق السارية المفعول و التي تنص عليها الأحكام القانونية و التنظيمية الجاري بها العمل لقيادة المركبة[675].

---

[674] ـ قانون رقم 16/04 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004،السابق الإشارة إليه ـ الجريدة الرسمية، عدد 72، سنة 2004.

ـ تنص المادة 10 مكرر من نفس القانون بأن " تحدد السن القانونية لقيادة المركبات المسماة بالوزن الثقيل بـ 25 سنة، و ما يفهم من خلال هذه المادة على أن السن القانونية لقيادة المركبات ذات الوزن الخفيف هو دون 25 سنة. و اعتقد أن أدناها هو بلوغ الشخص سن الرشد 19 سنة".

[675] ـ قضت المحكمة العليا بتاريخ 3 مارس 1987، بأن شركة التأمين تعفي من الضمان في حوادث المرور التي لا يحمل السائق فيها رخصة السياقة، و لما كان مرتكب الحادث قاصرا و لا يحمل رخصة السياقة تعين استدعاء الصندوق الخاص بالتعويض كطرف في النزاع، و بذلك ينبغي تطبيق المادة 3/3 من المرسوم رقم 34/80 ... إذ بمقتضى هذه المادة يسقط حق الضمان للسائق الذي كان لم يبلغ العمر الشرعي يوم الوقائع أو لا يكسب الشهادات الصحيحة المشترطة قانونا لقيادة السيارة"، قرار بتاريخ 03 مارس 1987 رقم 99/، الاجتهاد القضائي، الجزء الثاني، جيلالي بغدادي، ص 208.

ـ قرار بتاريخ 1990/05/28، ملف رقم 71733، المجلة القضائية، عدد 3 سنة 99، ص 32، جاء فيه أن " بمراجعة أوراق الملف لا سيما منها القرار المنتقد يتبين أن المؤمن كان قد أثار في كلا درجتي التقاضي نفس الوسيلة التي هو الآن يستدل بها على مستوى الطعن بالنقض، و مع ذلك فإن قضاة الموضوع (الاستئناف) استبعدوا الوجه المبين أعلاه، و قد خالفوا بذلك أحكام المادة 3/3 من المرسوم 34/80 ... المتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 7 من الأمر رقم 15/74 و التي تنص على حالات الاستثناء من الضمان، و التي من بينها الأضرار التي تسببها المركبات المؤمن لها إذا لم يكن سائقها

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

و عليه ففي حالة النصوص الواردة آنفا بالإضافة على الإجراءات التي ينبغي إتخاذها في مثل هذا الشأن، و في قيادة المركبة فإن الحق في ضمان التعويض للسائق أو المؤمن له يسقط من قبل المؤمن، أو الصندوق الخاص بذلك وفقا للمادة 3/3 من المرسوم 34/80 و كذلك المادة 2/7 من المرسوم رقم 37/80 إلاّ أن سقوط الحق في ضمان التعويض في مثل هذه الحالة يجب ألاّ يحتج به المؤمن أو الصندوق الخاص بذلك على غيرهم من المصابين أو ذوي حقوقهم، و لا حتى على ذوي حقوق السائق، أو المؤمن له المسؤول في حالة وفاة هذا الأخير من جراء الحادث.

و من ثم فإن ما يدفعه كل من المؤمن أو صندوق ضمان السيارات من تعويض إلى المصاب أو ذويه، فإن له الحق بعد ذلك في أن يعود بما دفعه من تعويض على المسؤول على الحادث[676]. و من باب أولى في هذه الحالات رجوع المؤمن على مرتكب الحادث

بالغا السن المطلوبة عند تاريخ الحادث، أو حاملا الوثائق المطلوبة السارية المفعول التي تنص عليها الأحكام القانونية و التنظيمية الجاري بها العمل لقيادة المركبة ما عدا حالة السرقة أو العنف أو استعمال السيارة دون علم المؤمن له".

- حيث من الثابت من ملف القضية أن سائق السيارة، لم يكن حاملا أي وثيقة للقيادة هذه المركبة التي كان على متنها وقت الحادث ... و بالتالي فإن المؤمن أي الطاعن هنا أصبح معفيا من ضمان الأضرار الناتجة عن الحادث و بقوة القانون، يستنتج من ذلك أن الوجه المشار سديد، و يتعين إبطال القرار المنظم منه.

- أنظر كذلك قرار الصادر بتاريخ 1987/11/12، ملف رقم 149595، الاجتهاد القضائي، الأستاذ عمر بن سعيد، ص 221 " بأنه في الثابت من ملف القضية أن سائق السيارة لم يكن حاملا أي وثيقة لقيادة هذه المركبة التي كان على متنها وقت الحادث، و بالتالي فإن المؤمن أو الطاعن أصبح معفيا من ضمان الأضرار الناتجة عن الحادث و بقوة القانون".

- المادة 3/3 من المرسوم 34/80، و المادة 7 من المرسوم 37/80 و لا سيما الفقرة الثانية منها و التي تنص على أن " السائق الذي لم يبلغ السن المطلوبة حين وقوع الحادث أو لم تتوفر لديه الوثائق المطلوبة و السارية المفعول والتي تنص عليها الأحكام القانونية و التنظيمية الجاري بها العمل لقيادة المركبة، يستثني من ضمان الحق في التعويض.

[676] - تنص المادة 31 من الأمر رقم 15/74 على أنه " يجوز للصندوق الخاص بالتعويضات (صندوق ضمان السيارات) فضلا عن ممارسة حقه في رفع الدعوى و الناجم عن حلوله القانوني في حقوق الدائن بالتعويض ضد مسبب الحادث أو الشخص المسؤول منها، أن يطالب المدين بالتعويض، بأداء الفوائد المحسوبة بالمعدل الرسمي عن المدة الواقعة بين تاريخ دفع التعويضات لغاية تسديدها من طرف المدين.

- و يمكن فضلا عن ذلك مطالبة هذا الأخير في حالة التنفيذ الجبري، بتسديد النفقات القضائية في حدود مبلغ لا يتجاوز ألف دينا"، و تنص المادة 3 من المرسوم رقم 37/80 على أنه " لا يمكن في أي حال من الأحوال أن يلزم الصندوق بالتعويضات بدفع ما قدمه الأشخاص أو الهيئات من تعويض مستحق بعنوان إصابة جسمانية لحادث مرور إلى المصاب أو ذوي حقوقه، و لا يجوز أن ترفع ضده أي دعوى رجوع في هذا الشأن".

بواسطة السيارة التي كان يقودها، و التي ارتكب بفعلها ضررا أصاب الغير، و ذلك إذا كان عن إرادة مبيتة و سابق إصرار منه، حيث يكون في هذه الحالة مسؤولا مسؤولية مدنية و جنائية في آن معا[677]. و في هذه الحالة أيضا و حماية للمضرور أو ذويه من بعده، فقد التزم المؤمن بتغطية تعويض الضرر الحاصل للمصاب أو ذوي حقوقه، بالرغم من أن الحادث يرجع إلى تعمد المؤمن له، أو غيره في إحداث الضرر، ثم بعدئذ يرجع على المؤمن له نفسه المتعمد في إحداث الضرر بما دفعه من تعويض إلى المضرور أو ذوي حقوقه. غير أن حادث السيارة الذي ارتكبه المؤمن له عمديا لا يمتد إلى غير المؤمن له و لو كان هذا الغير تابعا له أو مأذونا له بالقيادة من المؤمن له[678].

ثالثا ــ زيادة حمولة السيارة أو عدد ركابها أو نقلهم بدون عوض

إذ كلما ازداد عدد ركاب السيارة عن العدد المرخص به، كلما ازداد احتمال وقوع المخاطر بالنسبة للركاب أو الغير، و هذا ما يزيد من أعباء المؤمن في دفعه لمبالغ باهظة لتعويض هؤلاء المصابين أو ذويهم من بعدهم[679]، فمن شأن ذلك أن يترتب عنه سقوط الحق في ضمـــان التعويض من قبل المؤمن، للمؤمن له، و تنطبق على هذا الأخير نفس الأحكام أيضا إذا حكم عليه وقت الحادث زيادته لحمولة السيارة على غير الحمولة المرخص له بها في دفتر الشروط، و بذلك يجب اتخاذ كل الاحتياطات حتى لا تتسبب حمولة السيارة أو المقطورة في إلحاق الضرر بالغير أو تشكل خطرا عليهم و هذا وفقا للشروط المحددة عن

ـ تنص المادة 38 من قانون التأمين رقم 07/95 على أنه " يحل المؤمن محل المؤمن له، في الحقوق و الدعاوي تجاه الغير المسؤولين في حدود التعويض المدفوع له، و يجب أن يستفيد أواويا المؤمن له من أي دعوى رجوع حتى استيفائه التعويض الكلي أو جزء منه تجاه المؤمن له.
ـ و في حالة إذا ما تسبب المؤمن له في استحالة قيام المؤمن برفع الدعوى رجوع ضد الغير المسؤول، يمكن إعفاء المؤمن منن الضمان أو جزء منه اتجاه المؤمن له.
و لا يجوز للمؤمن أن يمارس دعوى رجوع ضد الأقارب و الأصهار المباشرين و العمال التابعين للمؤمن له و بصفة عامة الأشخاص الذين يعيشون عادة معه إلاّ إذا صدر عنهم فعل قصد الأضرار".
ـ تنص الفقرة الثالثة من المادة 3/21 من قانون التأمين رقم 07/95 على أنه " تعويضا لإصلاح الضرر تبقى الأقساط المدفوعة حقا مكتسبا للمؤمن الذي يكون له الحق أيضا في الأقساط التي حان أجلها مع مراعاة الأحكام المتعلقة بتأمينات الأشخاص، و في هذا السياق يحق له مطالبة المؤمن له بإعادة المبالغ التي دفعها في شكل تعويض.

[677] ـ تنص المادة 12 من قانون رقم 14/01 المعدل و المتمم بالقانون رقم 16/04 الصادر بتاريخ 10 نوفمبر 2004 على أن " يتحمل سائق المركبة المسؤولية الجزائية و المدنية عن المخالفات التي يرتكبها، و من باب أولى إذا قصد الأضرار بالنسبة للغير بواسطة السيارة التي كان يقودها حيث تنص الفقرة الأولى من المادة الثالثة من المرسوم رقم 14/80 على سقوط الحق في الضمان بالنسبة للمؤمن الذي تعمد و قصد إيقاع الأضرار بالغير.

[678] ـ د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات ص 260.

[679] ـ أنظر في ذلك نص المادة 2/5 من المرسوم رقم 34/80، حيث يسقط الحق في الضمان : عن السائق أو المالك لنقله وقت الحادث أشخاصا بدون عوض، و لا إذن مسبق قانوني فيما إذا لحقت بهؤلاء الأشخاص أضرارا جسمانية".
ـ كما يستثني من الانتفاع بالتعويض من قبل الصندوق الخاص بالتعويضات (صندوق ضمان السيارات) " السائق و/ أو المالك لنقله وقت الحادث أشخاصا بدون عوض و لا إذن مسبق قانوني"، المادة 4/7 من المرسوم رقم 37/80..

طريق التنظيم[680] . فإذا حدث و أن السائق و/أو المالك للسيارة أو المركبة قد زاد من عدد الركاب المرخص به أو زاد من حمولة الأشياء أو البضائع على المركبة على غير ما هو مرخص له به أو ما هو وارد في دفتر الشروط، أو لم يقم بتثبيت الأشياء أو البضائع تثبيتا جيدا كما هو مطلوب منه، فإنه بذلك قد خالف هذه الإجراءات أو الشروط المنصوص عليها، مما يترتب عنه سقوط حقه في ضمان التعويض من المؤمن أو من صندوق ضمان السيارات، و هذا بالنسبة للأضرار الجسمانية التي تصيب مرتكبها ذاته، إلاّ أن سقوط الحق بالنسبة له لا يسري على ذوي حقوقه في حالة وفاته أو على الأشخاص الذين كان يعيلهم في حالة العجز الدائم الجزئي الذي يزيد على 66%[681]، و من باب أولى المصابين أو ذوي حقوقهم[682]، حيث يلتزم المؤمن أو صندوق ضمان السيارات بدفع مبلغ التعويض لهم وفقا للأمر رقم 15/74 المعدل و المتمم بقانون رقم 31/88 و لا سيما المادة 8 منه، ثم يرجع على المسؤول أو المؤمن له بما دفعه من مبلغ التعويض إلى الغير المضرور أو ذويه وفقا لما ورد في مفهوم الفقرة الأخيرة من نص المادة 21 من قانون التأمين رقم 07/95 " ... و في هذا السياق يحق له (المؤمن) أن يطالب المؤمن له بإعادة المبالغ التي دفعها (المؤمن) في شكل تعويض".

و قد أعطى المشرع في المادة 31 من الأمر رقم 15/74 للصندوق الخاص بضمان السيارات (الصندوق الخاص بالتعويضات)، الحق في ممارسة الدعوى و الناجم عن حلوله القانوني في حقوق المضرور أو ذوي حقوقه (الدائن) في المطالبة بالتعويض ضد مسبب الحادث أو الشخص المسؤول مدنيا سواء كان المؤمن له أو شخصا آخر من الغير المرتكب للحادث[683]. و يكون في هذه الحالة الدائن (المضرور أو ذوي حقوقه) بحاجة إلى التعويض

---

[680] - أنظر في المادة 3/5 من المرسوم رقم 34/80، حيث يسقط الحق في الضمان التعويض عن " السائق و/أو المالك الذي يحكم عليه وقت الحادث لنقله أشخاصا أو أشياء غير مطابقة للشروط المحافظة على الأمان المحددة في الأحكام القانونية و التنظيمية الجاري بها العمل"، و هذا ما نصت عليه المادة 5/7 من المرسوم رقم 37/80، و في هذا الشأن، نص المادة 16 مكرر (قانون رقم 16/04) المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 على أنه " يجب على كل مركبة معدة لنقل الحاويات أن تكون مجهزة بنظام ترسيخ قطع الزاوية مصادق عليه من طرف المصالح المعنية.
يمنع منعا باتا تثبيت الحاويات بواسطة أسلاك أو أحزمة أو أية وسائل أخرى تحدد شروط و كيفيات تطبيق المادة عن طريق التنظيم".
- قانون المرور رقم 14/01 و الصادر سنة 2001، الجريدة الرسمية، عدد 46 سنة 2001، المعدل و المتمم بالقانون رقم 16/04 الصادر بتاريخ 10 نوفمبر 2004، الجريدة الرسمية، عدد 72، سنة 2004.
- أنظر كذلك : د/ عبد الرزاق بن خروف، المرجع السابق، ص 229.

[681] - أنظر الفقرة الأخيرة من المادة 5 من المرسوم رقم 34/80، و كذلك الفقرة الأخيرة من المادة 7 من المرسوم رقم 37/80، حيث تنصان على عدم الاحتجاج لكل من المؤمن أو صندوق ضمان السيارات، بسقوط ضمان التعويض بالنسبة لذوي الحقوق في حالة وفاة السائق أو المؤمن له أو إصابته بعجز دائم جزئي يفوق 66%، بالإضافة على عدم الاحتجاج بذلك على المصابين أو ذوي حقوقهم.

[682] - نفس الأحكام الواردة في كل من المادة 5، 6، 7 المذكورتين آنفا.

[683] - المادة 31 من الأمر رقم 15/74 " يجوز للصندوق الخاص بالتعويضات، فضلا عن ممارسة حقه في رفع الدعوى و الناجم عن حلوله القانوني في حقوق الدائن بالتعويض ضد مسبب الحادث أو الشخص المسؤول مدنيا أن يطالب المدين بالتعويض بأداء الفوائد المحسوبة بالمعدل الرسمي عن المدة الواقعة بين تاريخ دفع التعويضات لغاية تسديدها من طرف المدين.
- و يمكنه فضلا عن ذلك مطالبة هذا الأخير، في حالة التنفيذ الجبري، بتسديد النفقات القضائية في حدود مبلغ لا يتجاوز ألف دينار"

فإن المؤمن أو صندوق ضمان السيارات يقوم بدفع التعويض غليه أو لذويه ثم يعود على المسؤول المتسبب في الحادث و هذا ما ينطبق أيضا على المؤمن، حيث له أن يحل محل المؤمن له في الحقوق و الدعاوي تجاه الغير المسؤولين، في حدود التعويض المدفوع له[684].

رابعا ــ إدلاء المؤمن له للمؤمن بيانات كاذبة

الأصل أن عقد التأمين يبطل طبقا لما هو وارد في القواعد العامة، في حالة ما إذا أدلى المؤمن له للمؤمن ببيانات كاذبة[685]، أو إخفائه لوقائع جوهرية، مما يجعل المؤمن يغير رأيه في الخطر المؤمن منه. و في هذا المعنى ينص قانون التأمين رقم 07/95 في المادة 21 منه على أن " كل كتمان[686] أو تصريح كاذب متعمد من المؤمن له، قصد تضليل المؤمن في تقدير الخطر ينجر عنه إبطال العقد، مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها في المادة 75 من هذا الأمر"[687].

إلاّ أن إبطال عقد التأمين في مثل هذه الحالة، لمن الشأن أن نجعل منه عقدا لا يتماشى مع الصفة الإلزامية للتأمين عن حوادث السيارات، و لذلك تغاضى عنها المشرع بسقوط الحق في ضمان التعويض بالنسبة للمؤمن له، و هذا من جهة أخرى، لا يعفى من التكفل من دفع التعويض إلى المضرور أو ذوي حقوقه نيابة عن المؤمن له، على أن يحق له (المؤمن) استعادة المبالغ و التي دفعها في شكل تعويض من المؤمن له[688]. كما يحق للمؤمن

---

[684] ـ المادة 38 من قانون التأمين رقم 07/95 " يحل المؤمن محل المؤمن له، في الحقوق و الدعاوي تجاه الغير المسؤولين، في حدود التعويض المدفوع له، و يجب أن يستفيد أواويا المؤمن له من أية دعوى رجوع حتى استيفائه التعويض الكلي حسب المسؤوليات المترتبة و في حالة ما إذا تسبب المؤمن له في استحالة قيام المؤمن برفع دعوى الرجوع ضد الغير المسؤول، يمكن إعفاء المؤمن من الضمان أو جزء منه تجاه المؤمن له. و لا يجوز للمؤمن أن يمارس دعوى رجوع ضد الأقارب و الأصهار المباشرين و العمال التابعين للمؤمن له، و بصفة عامة جميع الأشخاص الذين يعيشون عادة معه إلاّ إذا صدر عنهم فعل قصد الأضرار".

[685] ـ المادة 15 من قانون التأمين رقم 07/95 "يلزم المؤمن له بما يلي :
ـ بالتصريح عند اكتتاب العقد بجميع البيانات و الظروف المعروفة لديه ضمن استمارة أسئلة تسمح للمؤمن بتقدير الأخطار التي يتكفل بها."
ـ أنظر في باقي الفقرات للمادة المذكورة من الفقرة 2 على 5 و كذلك في باقي المواد المتعلقة بالتزامات المؤمن له أمام المؤمن و ذلك من المواد 15 إلى 25 من قانون التأمين رقم 07/95، و كذلك المادة 108 من نفس القانون، و يعد من البيانات المتعلقة ببنود السيارة المعنية و أرقام تسجيلها، و حالتها و حمولتها، و عدد ركابها و نوع الوقود و قوة السيارة، و سعة أسطوانة محركها، و الغرض من ترخيصها و أوجه استعمالها.
أنظر في ذلك :
ـ د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق،الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات ص 251 – 252.
ـ د/ محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص 339 – 341.

[686] ـ المادة 1/21 من المرسوم رقم 07/95، و يقصد بالكتمان الإغفال المتعمد من المؤمن له للتصريح بأي فعل من شأنه أن يغير رأي المؤمن في الخطر".

[687] ـ المادة 75 من المرسوم رقم 07/95 " إذا وقع خطأ في سن المؤمن له، لا يؤدي إلى بطلان العقد طبقا للمادة 88 أدناه لترتيب على هذا الخطأ إحدى الحالتين التاليتين :
ـ إذا كان القسط المدفوع أكثر من القسط المستحق، تعين على المؤمن إرجاع ما زاد عليه بدون قائدة..
ـ إذا كان القسط المدفوع أقل من المستحق خفضت المبالغ المؤمن عليها بنسبة القسط المقبوض إلى ما يطابق السن الحقيقية للمؤمن له.

[688] ـ المادة 1/21 "تعويضا لإصلاح الضرر، تبقى الأقساط المدفوعة حقا مكتسبا للمؤمن الذي يكون له الحق أيضا في الأقساط التي حان أجلها مع مراعاة الأحكام المتعلقة بتأمينات الأشخاص، و في هذا السياق يحق له مطالبة المؤمن له بإعادة المبالغ التي دفعها في شكل تعويض".
ـ المادة 89 من الأمر رقم 07/95" يفتح بطلان العقد المعلن عنه في الحالات المشار إليها في المواد 86 ،87، 88، أعلاه المجال للاسترجاع الكامل للأقساط المدفوعة".

الرجوع على المؤمن له في حالة ما إذا استعمل هذا الأخير السيارة في غير الغرض المبين في دفتر الشروط، إذ على ضوء ذلك الغرض يتم التأمين على الأضرار التي قد تحدث للغير و بالتالي ضمان التعويض عنها من قبل المؤمن.

و من ثم فإن سداد القسط بالنسبة للتأمين على السيارة يختلف من سيارة على أخرى، على حسب الغرض من الاستعمال، حيث أن سيارة نقل الركاب مثلا يختلف عن سيارة الأجرة من حيث القسط، و سيارة الأجرة يختلف القسط عنها مع القسط المتعلق بالسيارة المعدة للاستعمال الخاص أو الشخصي و هكذا . فإذا ما استعمل المؤمن له السيارة في غير الغرض المخصص لها، فإنه يكون قد أخل بما ورد في الدفتر المذكور و بالتالي بما ورد في عقد التأمين من تغطية للأخطار، فإذا ما ارتكب المؤمن له في هذه الحالة حادث مرور بهذه السيارة أو المركبة المستعملة في غير الغرض المعدة له، و سبب بها أضرارا جسمانية سواء لنفسه أم لغيره، فإنه ينتج أن تترتب على عاتقه المسؤولية الشخصية في ذلك[689]، و بالتالي يسقط حقه في ضمان التعويض من المؤمن.

غير أن المشرع و حماية منه للمضرور أو ذوي حقوقه من مثل هذه الحوادث أو غيرها فقد خص بسقوط الحق في ضمان التعويض للمؤمن له فقط دون المساس بحق المضرور أو ذوي حقوقه، و لذلك فإن المؤمن يدفع التعويض له أو لذوي حقوقه[690]، وفق المادة 8 من الأمر رقم 15/74 المعدل و المتمم (31/88) فإن له حق الرجوع بما دفعه من تعويض على المؤمن له بسبب مخالفته لما ورد ي دفتر الشروط من الغرض في استعمال السيارة[691].

خامسا ــ الأضرار الحاصلة خلال السباق و المنافسة

يسقط الحق في ضمان التعويض من قبل المؤمن أو صندوق ضمان السيارات عن المؤمن له بالنسبة للأضرار الحاصلة خلال إخضاع المركبات لإجراء الاختبارات، أو التجارب اللازمة لأجل استعمال هذه المركبة و استغلالها فيما صنعت له. و كذلك الحال عندما يستعمل المؤمن له السيارة في السباقات و المنافسات الرياضية، سواء كان

[689] ـ د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات ص 253.

[690] ـ حيث أن المؤمن في هذه الأحوال هو الأكثر ملاءة من المؤمن له، ثم أن المضرور أو ذويه يكون في أمس الحاجة إلى مثل هذا التعويض للإنفاق في العلاج و غيره.

[691] ـ المادة 2/21 و ـ المادة 89 من قانون التأمين 07/95.

المؤمن له منافسا، أو منظما أو مندوبا على أي من الحالتين، و نظرا لما قد يترتب على هذه العمليات سواء في حالة الخضوع أو الاستعمال من مخاطر قد تكون أشد من تلك المخاطر المعتادة، فإن المشرع قد استوجب استصدار رخصة عن ذلك مسبقا من قبل السلطات العمومية المعنية بذلك، حتى يتم توفير الحماية الضرورية لمثل هذه التجارب و كذا السباقات و المنافسات، و ألاّ تحمل المؤمن له، أو غيره التبعات المالية التي تنجر عن ذلك[692].

و تخضع هذه العمليات المذكورة في أساسها إلى تأمين خاص بها غير التأمين الإلزامي الـــوارد في الفقرة الأولى من المادة الأولى من الأمر رقم 15/74، و لذلك فإن المؤمن في مثل هذه العمليات لا يلتزم بتعويض المؤمن له، إلاّ عن الضرر الناجم عن وقوع الخطر المؤمن منه، غير أن المؤمن يبقى ملتزما بتعويض المضرور أو ذوي حقوقه عن الضرر الجسماني الذي أصابه نتيجة ذلك، و له أن يعود على المسؤول على الحادث بما دفعه من تعويض إلى المعنيين، و هذا في حالة عدم التزامه بما ورد في المادة 1/4 من المرسوم رقم 80-34، و حق الرجوع هنا يتقرر بصرف النظر عمن تسبب في هذا الاستعمال الخاطئ للسيارة، و ذلك بعكس الحالات التي يرجع فيها المؤمن على المؤمن له لتصـــرفه الشخـــصي الصادر منه و بموافقته[693].

و قد صدرت في شأن ما ذكر عدة قرارات من المحكمة العليا نذكر البعض منها حيث قضت في معظمها، بأن شركة التأمين (المؤمن) تضمن للمؤمن له التبعات المالية الناتجة عن الأضرار الجسمانية و المادية التي يسببها للغير أثناء و بمناسبة سير المركبة، و لا تضمن الأضرار التي يسببها المؤمن له لنفسه إلاّ إذا كان مؤمنا على جميع الأخطار. و لما لم يؤمن على جميع الأخطار، فإن القضاء بمنحه للمؤمن له التعويض أو لغيره يعد مخالفة لنصوص العقد، حيث أنه من المقرر قانونا أن العقد شريعة المتعاقدين، فلا يجوز تعديله و لا إلغاؤه إلاّ باتفاق الطرفين، و من ثم فإن هذا القرار معرض للنقض[694]، و ما جاء في هذه القرارات من

---

[692] - تستثنى المادة 1/4 من المرسوم رقم 34/80 من الضمان "الأضرار الحاصلة خلال الاختبارات أو السباق و المنافسات (أو تجاربها) التي تكون خاضعة بموجب الأحكام القانونية و التنظيمية الجاري بها العمل رخصة مسبقة تصدر عن السلطات العمومية، و ذلك عندما يشارك المؤمن له بصفته منافسا أو منظما أو مندوبا لأحدهما".

- و تنص المادة 15 من قانون المرور رقم 14/01 المعدل و المتمم بالقانون رقم 16/04 الصادر بتاريخ 10 نوفمبر 2004 بأن " تنظم سباقات العدو و سباقات المركبات ذات محرك و سباقات الدراجات العادية و الدراجات النارية على المسالك العمومية وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم".

[693] - د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، الملتزم بالتعويض عن الضرر الناجم عن حوادث السيارات ص 255.

[694] - قرار بتاريخ 1992/06/16، ملف رقم 78387، المجلة القضائية، العدد 01، سنة 94، ص 31، و مما جاء في قرار النقض أنه " شركة التأمين تضمن للمؤمن له التبعات المالية الناتجة عن الأضرار التي يسببها للغير و بماسبة سير المركبة، و لا تضمن الأضرار التي يسببها المؤمن له لنفسه إلاّ إذا كان مؤمنا على جميع الأخطار".

اجتهادات[695] في مثل هذه الحالات ينطبق أيضا على باقي الفقرات المنصوص عليها في المادة 4 من المرسوم رقم 34/80 و منها أيضا ما يلي في حالة:

سادسا ــ الأضرار التي تلحق البضائع و الأشياء

يسقط الحق في ضمان التعويض من قبل المؤمن بالنسبة للأضرار التي تلحق بالبضائع و الأشياء[696] و التي تنقلها المركبة المؤمن لها، و هذا في حالة ما إذا لم يخضع ذلك إلى تأمين خاص بها، سواء تعلق الأمر بنقلها، أو بعملية شحن المركبة أو تفريغها من البضائع[697]، و ذلك دون إخضاعها إلى التأمين الإلزامي الخاص بتغطية الأضرار الجسمانية و المادية عن حوادث السيارات، حيث تخضع إلى الشروط المحددة في العقد[698]. إلاّ أن الأضرار التي تتلف ألبسة الأشخاص المنقولين الناجمة عن الإصابة الجسمانية للمضرور في حادث المرور تبقى خاضعة إلى التأمين الإلزامي عن حوادث السيارات طبقا للأمر رقم 15/74 المعدل و المتمم بموجب قانون 31/88، و بالتالي يجب على المؤمن التعويض عنها طبقا لما ورد في المادة 3/4 من المرسوم رقم 34/80.

إن شركات التأمين (المؤمن) أو صندوق ضمان السيارات، لا تضمن الحق في ضمان التعويض عن الأضرار التي تسببها المركبات المؤمن لها، إذا كانت هذه المركبات ناقلة للمواد سريعة الالتهاب أو المتــفجرة، و التي تزداد خطــورتها و تتضاعف في حالة وقوع الحوادث، و لذلك يجب استصدار رخصة مسبقا من السلطات العمومية تسمح فيها بنقل هذه المواد، و حتى يتسنى الحماية منها[699].

---

[695] ـ قرار بتاريخ 1988/07/13، ملف رقم 54840، المجلة القضائية، عدد 4، سنة 1991، (الغرفة المدنية)، ص 54 حيث جاء فيه " من المقرر قانونا أ، المؤمن يلتزم بتعويض المرمن له إلاّ أ، الضرر الناتج عن وقوع الخطر المؤمن منه، و من ثم فإن القضاء بما يخالف هذا المبدأ يعد خرقا للقانون".

ـ قرار 1990/06/11 ملف رقم 69743، المجلة القضائية، عدد 02، سنة 1991، ص 42، " من المقرر قانونا أنه لا يعوض على حوادث المرور إلاّ عن الضرر الجسماني أو الضرر الناتج عن الوفاة، و من ثم فإن القضاء بما يخالف ذلك يعد خرقا للقانون".

ـ الغرفة المدنية قرار بتاريخ 1994/11/09، ملف رقم 111699، نشرة القضاة، العدد 51، ص 71، حيث ورد في القرار " كان يتعين على قضاة الموضوع أن يقوموا بتحليل التأمين الذي كان ساري المفعول وقت وقوع الحادث، و ذلك حتى يتأكدوا من معرفة الأخطار التي كان قد أمن عليها المؤمن له، و مدى التزام الشركة الجزائرية للتأمينات بموجب التعاقد بتقديم ضمان الأضرار اللاحقة".

[696] ـ أنظر المادة 3/4 من المسوم رقم 34/80، حيث نستثني من الضمان "الأضرار التي تلحق البضائع و الأشياء التي تنقلها المركبة المؤمن لها ما عدا تلف الألبسة بالنسبة للأشخاص المنقولين الناجم عن إصابة جسيمة في حادث مرور".

[697] ـ أنظر المادة 4/4 من المرسوم رقم 34/80 "... الحوادث التي تتسبب فيها عملية شحن المركبة المؤمن لها أو تفريغها".

ـ أنظر كذلك المادة 35 من قانون التأمين رقم 07/95 " لا يتحمل المؤمن الأموال التالفة أو المفقودة أو الهالكة نتيجة ما يلي :

ـ تحزيم غير كاف أو رديء من المؤمن له.

ـ عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه، إلاّ إذا كان هناك اتفاق مخالف".

[698] ـ المادة 55 من قانون التأمين رقم 07/99، يغطي تأمين البضائع المنقولة عبر الطريق البرية أو السكك الحديدية وفق الشروط المحددة في العقد، الأضرار و الخسائر المادية اللاحقة بالبضائع أثناء نقلها، و إذا اقتضى الحال أثناء عمليات الشحن و التفريغ.

يحدد عقد التأمين الخاص بنقل المواد الخطرة أو القيمة أو الأشياء الثمينة، الشروط الخاصة لتغطية الخطر المؤمن عليه".

[699] ـ أنظر في المواد :

ـ المادة 2/6 من المرسوم رقم 37/80 " يستثنى من الانتفاع بالتعويض من قبل الصندوق الخاص بالتعويضات".

و الحوادث الضـــارة الناجمة عن المواد سريعة الالتهاب أو المتفجرة و المنقولة بواسطة المركبات، لا تخضع في تأمينها إلى التأمين الإلزامي عن حوادث السيارات وفقا للأمر رقم 15/74، إنما تخضع في ذلك إلى تأمين خاص بها يكفل التعويض عن الأخطار الناجمة عنها، و هذه الأخطار هي التي يتحملها المؤمن في حالة التأمين منها[700].

غير أن المؤمن أو صندوق ضمان السيارات يبقى كلاهما ضامنا لحق المضرور أو ذوي حقوقه في التعويض عن الأضرار التي لحقت به من جراء المركبات المؤمن عليها إذا كانت هذه المركبات ناقلة لبعض المواد الضرورية التي يتطلبـــها تسيير الاقتصـــاد اليومي، بالإضافـــة إلى حاجـــيات المرء اليومـــية و الضرورية، كالزيت و البنزين المعدني أو النباتي، و كذلك الوقود الذي يستعمله الإنسان في المنازل للتدفئة، أو للاستعمال اليومي الضروري لسيارته، أو للآلة الزراعية، بالإضافة إلى المحروقات الأخرى السائلة أو الغازية[701]. و هذا رغبة من المشرع في البقاء على ما يستلزم من الحاجيات الضرورية للأشخاص، و أبقى التأمين عليها ساريا وفقا لما ورد في الأمر رقم 15/74 المعدل و المتمم بقانون 31/88[702]، حيث تلتزم شركة التأمين (المؤمن) بتعويض الأضرار الناجمة عنها في حالة نقلها على العربات أو المركبات بشرط ألاّ تتجاوز تلك المواد سعة حمولتها على المركبات (500 كلغ) أو (600 لتر) بما في ذلك التموين الضروري للمحرك التي يدفع المركبة الناقلة لهذه المواد، فإذا زاد حجم ذلك أو سعته كما هو مقرر قانونا، فإنه يجب تطبيق الفقرة الثانية من المادة 4 من المرسوم رقم 34/80[703]، و التي يفهم منها أنه يجب

- 2/6 " الأضرار الناجمة عن الآثار المباشرة أو غير المباشرة للانفجارات، و انبعاث الحرارة و الإشعاع الناجم من تحول النوى الذرية أو الفاعلية الإشعاعية، و كذلك عن آثار الطاقة الإشعاعية المسببة من التسارع الاصطناعي للذرات".

- كما أن المادة 2/3 من المرسوم رقم 34/80 تنص على سقوط الحق في الضمان من قبل المؤمن للمؤمن له في حالة " الأضرار الناتجة بصفة مباشرة أو غير مباشرة عن الانفجارات و انبعاث الحرارة و الإشعاع الناجم عن تحول النوى الذرية أو الفاعلية الإشعاعية، و عن آثار الطاقة الإشعاعية المتولدة من التسارع الاصطناعي للذرات"..

[700] - المادة 55 من قانون التأمين رقم 07/95 تنص " يغطي التأمين البضائع المنقولة عبر الطرق البرية أو السكك الحديدية، وفق الشروط المحددة في العقد، الأضرار و الخسائر المادية اللاحقة بالبضائع أثناء نقلها، و إذا اقتضى الحال أثناء عمليات الشحن و التفريغ، يحدد عقد التأمين الخاص بنقل المواد الخطيرة أو القيم أو الأشياء الثمينة، الشروط الخاصة لتغطية الخطر المؤمن عليه".

- أنظر كذلك في المادة 42 و كذلك المادة 30 من الأمر رقم 07/95، و المعدل و المتمم بموجب قانون رقم 06/04 المؤرخ في 20 فبراير 2006.

[701] - المادة 2/4 من المرسوم رقم 34/80 تستثني من الضمان " الأضرار التي تتسبب فيها المركبات المؤمن لها عندما تنقل المواد سريعة الالتهاب أو المتفجرة و تتسبب في وقوع الحادث أو مضاعفة خطورته.

بيد أن الضمان يبقى مكتسبا بالنسبة لنقل الزيت و البنزين المعدني أو النباتي، و الوقود و المحروقات السائلة أو الغازية، إذا لم يتجاوز هذا النقل (500 كلغ) أو (600 لتبر) بما في ذلك التموين الضروري للمحرك".

[702] - المادة الأولى من المرسوم رقم 34/80 " تنطبق إلزامية التأمين التي تأسست بالأمر رقم 15/74 ... على تعويض الأضرار الجسمانية أو المادية التي تحصل بسبب المرور أو بغيره و هي :

- الحوادث و الحرائق و الانفجارات التي تسببها المركبة و التوابع و المنتجات التي تستعملها و الأشياء و المواد التي تنقلها.

- سقوط تلك التوابع أو الأشياء أو المواد أو المنتجات المذكورة أعلاه".

[703] - المادة 2/4 من المرسوم رقم 34/80.

استصدار ترخيص بنقل تلك المواد و التأمين عليها، و هذا وفقا للشروط الخاصة التي يتضمنها العقد بغية تغطية الخطر المؤمن عليه[704].

كما يسقط الحق في ضمان التعويض أيضا، من قبل المؤمن بالنسبة للأضرار التي تصيب المباني أو الحيوانات أو الأشياء المكتراة أو التي عهد بها إلى المؤمن له أو السائق حيث يمكن في هذا الشأن للمؤمن له أن يبرم عقد تأمين آخر حتى يمكنه تغطية الأضرار التي تصيب مثل ذلك، حيث لا يغطيها التأمين الإلزامي عن حوادث السيارات[705].

إلاّ أن على المؤمن أن يتحمل التبعات المالية التي قد تترتب على المؤمن له أو السائق للمركبة من جراء أضرار الحريق أو الانفجارات الحاصلة للبناية، التي تكون المركبة المتسببة في ذلك موقوفة بداخلها[706]. كما أنه من باب أولى أن يتحمل المؤمن تغطية الأضرار البدنية للمضرور أو ذوي حقوقه، و المتسبب فيها المؤمن عن قصد و إرادة منه إذا ثبت عليه ذلك، غير أن المؤمن أن يعود على المؤمن له بما دفعه من تعويض إلى المضرور أو ذوي حقوقه، لأن الأصل أن ضمان التعويض في مثل هذه الحالة مستثنى طبقا للمادة 2/3 من المرسوم رقم 34/80[707].

المطلب الثاني

رجوع المؤمن بما دفعه من تعويض على المسؤول

إن نطاق التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات، أصبح لا يقتصر على تغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن فعل المؤمن له و تابعه أو أحدهما، إنما أصبح التزام المؤمن يمتد إلى تغطية المسؤولية المدنية لغير المؤمن له، و لغير من صرح له بقيادة السيارة

---

[704] - المادة 55 من قانون التأمين رقم 07/95.

- المادة 5/4 من المرسوم رقم 34/80 ... و لا تعفي الاستثناءات من الضمان المذكورة أعلاه المؤمن له عن توقيع ضمان إلزامي آخر طبقا للأحكام القانونية و التنظيمية الجاري بها العمل.

[705] - المادة 5/4 من المرسوم رقم 34/80 ... الأضرار التي تصيب المباني أو الأشياء أو الحيوانات المكتراة للمؤمن له أو السائق أو التي عهد بها إليهما.

[706] - المادة 5/4 من المرسوم رقم 34/80.

[707] - المادة 1/3 من المرسوم رقم 34/80 تستثني من الضمان " الأضرار التي تسبب فيها المؤمن له قصدا".

- المادة 1/6 من المرسوم رقم 37/80 تستثني من الضمان من قبل الصندوق الخاص بالتعويضات :

" مسبب الأضرار الحاصلة عن قصد و ذوو حقوقه".

- غير أن المؤمن في كل الأحوال يلتزم بضمان تعويض الخسائر و الأضرار الناتجة عن خطأ غير متعمد من المؤمن له : المادة 1/2، يلتزم المؤمن بتعويض الخسائر و الأضرار.

- الناتجة عن الحالات الطارئة.

- الناتجة عن خطأ غير متعمد من المؤمن له.

المؤمن عليها[708]، غير أنه و في هذا الصدد يمكن طرح السؤال التالي، هل يمكن للمؤمن أن يرجع بما أداه من تعويض إلى المضرور أو ذوي حقوقه على الغير المسؤول عن الحادث؟.

في الحقيقة أن المؤمن غير ملزم بتسديد مبلغ التعويض عن الغير المسؤول عن حادث السيارة الضار إلى المصاب أو ذوي حقوقه، و هذا لانعدام العلاقة التي تربط ما بين المؤمن و الغير المسؤول عن الحادث. أما ما يتعلق بالتزام المؤمن مع الغير في تسديد مبلغ التعويض المقرر للمضرور أو لذويه، و مدى رجوعه في ذلك عليه، فإن الأمر مختلف فيه :

أولا- إلتزام المؤمن مع الغير المسؤول عن الحادث إلتزاما تضامنيا

يذهب بعض الرأي في القضاء إلى اعتبار التزام المؤمن مع الغير بتعويض المضرور أو ذوي حقوقه عن حوادث السيارات التزاما تضامنيا، و بذلك تكون هذه المسؤولية مسؤولية تضامنية[709]، و هذا بصرف النظر عن مصدر التزام كل منهم بالتعويض، أي سواء كان مصدر هذا الالتزام هو القانون لارتكابه فعلا غير مشروع[710]، أم كان مصدره العقد كما هو الحال بالنسبة للمؤمن[711]. وعليه إذا قام المؤمن بسداد التعويض للمضرور أو ذوي حقوقه، يمكنه الرجوع على الغير، و لأن الغير في هذه الحالة هو المسؤول عن الحـــادث، و عليه فإن رجوع المؤمن عليه يكون بكل ما دفعه من تعويض للمضرور أو ذويه[712].

إلاّ أنه و بالرجوع إلى المادة 126 ق.م.ج، نجد أن التضامن ما بين المسؤولين عن الحادث مبنيا على الخطأ و ليس الالتزام بالتعويض سواء كان مصدره العقد أو القانون، و لأن التعـــويض في هذه الحـــالة نتيجة لقيام المسؤولية، و المؤمن في هذا الصدد ليس مسؤولا عن الضرر الذي أحدثه الغير، و إنما المؤمن هنا ما هو إلاّ ضامن و كفيل بالنسبة للمؤمن له[713]، و عليه إذا ثبتت مسؤولية المؤمن له، بالإضافة إلى مسؤولية الغير معه عن

---

[708] - أنظر المواد : 13، 14، 15 من الأمر رقم 15/74، بالإضافة إلى المواد الأولى و الرابعة و الثامنة من الأمر المذكور.

[709] -المادة 126 ق.م.ج. (قانون رقم 05-10) " إذا تعدد المسؤولون عن فعل ضار كانون متضامنين في إلتزامهم بتعويض الضرر، و تكون المسؤولية فيما بينهم بالتساوي ، إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم في الإلتزام بالتعويض"

[710] - أنظر المواد : 124، 138 ق.م.ج، و كذلك الأمر رقم 15/74.

[711] - د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات، المرجع السابق، ص 268.

[712] - د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 268.

[713] - بدر جاسم اليعقوب، التزام شركة التأمين مع المسؤول عن إحداث الضرر في دفع الدية أو التعويض التزام تضاممي لا تضامني، تعليق بمجلة المحامي، على حكم صادر من المحكمة العليا في الكويت، بتاريخ 1977/11/27، قضية رقم 33 سنة 1977.

الحادث فإنهما يكونان متضامنين، و يمتد هذا التضامن إلى المؤمن الذي يلتزم بأداء مبلغ التعويض إلى المضرور أو ذوي حقوقه.

أما إذا لم تثبت مسؤولية المؤمن له عن الحادث، فإن المؤمن في هذه الحالة لا يظهر و كأنه هو المسؤول عن الحادث و بالتالي لا يحل محله، إنما يقوم فقط بدور الضامن و الكفيل بالنسبة لأداء مبلغ التعويض إلى المضرور أو ذوي حقوقه، و من ثم فلا يتحقق التضامن بين المؤمن له و الغير المسؤول الوحيد عن الحادث[714]. إلا أن الغير المسؤول عن الحادث يوجد إلى جانبه المؤمن الذي يكفل للمضرور أو ذوي حقوقه الحصول على التعويض نتيجة الضرر الذي أصابه[715]، إلاّ أن للمؤمن في هذه الحالة الحق في أن يعود على ما دفعه من تعويض إلى المضرور على الغير المسؤول عن الحادث، و إلى جانب هذا الرأي يوجد رأي ثان هو :

ثانيا- إلتزام المؤمن مع الغير المسؤول عن الحادث التزاما تضامميا

يذهب أصحاب هذا الرأي إلى أن التزام المؤمن بالتعويض في حالة مسؤولية الغير عن تدخل السيارة و إحداثها للضرر الجسماني بالشخص، يكون التزاما تضامميا و ليس التزاما تضامنيا، حيث أن الغير في هذا الشأن يكون مسؤولا مسؤولية تقصيرية عن الحادث، و بالتالي يلتزم بالتعويض إزاء المضرور أو ذوي حقوقه، بينما التزام المؤمن في هذه الحالة بالتعويض عن الحادث، و بالتالي يلتزم بالتعويض إزاء المضرور أو ذوي حقوقه، بينما التزام المؤمن في هذه الحالة بالتعويض إزاء المضرور أو ذوي حقوقه يكون أساسه عقد التأمين، و أمام هذا التعدد في مصادر الالتزام، فإننا نكون أمام حالة من حالات التضامم و ليس حالة من حالات التضامن[716]،و بذلك يكون للمضرور أو ذويه في هذه الحالة مدينان، المدين الأوّل و هو المؤمن و مصدر التزامه في الحصول على مبلغ التعويض هو عقد

---

[714] - لأن التضامن في المسؤولية يتطلب إلى جانب تعدد الروابط المسؤولية و وحدة المحل و وحدة المصدر أيضا، بأن يكون التزام كل واحد من المسؤولين عن التعويض هو العمل غير المشروع، و هذا يتطلب أن يكون كل من المسؤولين قد ارتكب خطأ سبب نفس الضرر، أنظر في ذلك المادة 126 ق.م.ج.
- د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق،الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات ص 270.
- د/ عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط، الجزء الأول، فقرة 620.

[715] - و هذا وفقا بالمضرور و حمايته، و بحكم أن يكون أكثر ملاءة من الغير المسؤول عن الحادث، أنظر في مضامين ذلك في الأمر رقم 15/74، المعدل و المتمم بالقانون رقم 31/88.

[716] - بدر جاسم اليعقوب، مجلة المحامي، تعليق عن حكم صادر عن المحكمة الكلية، الكويت، تجاري كلي (5) بتاريخ 1975/03/05، قضية رقم 451 سنة 1975.

التأمين[717]، و المدين الثاني هو الغير المسؤول عن الحادث و مصدر التزامه الفعل الضار[718]، و غاية الالتزامين في هذه الحالة هي واحدة و هي تعويض المضرور أو ذوي حقوقه. و بذلك نكون أمام التزام تضاممي و ما دام المؤمن أكثر ملاءة من الغير المسؤول عن الحادث، فإن المؤمن يتولى الوفاء بمبلغ التعويض الذي يحل فيه محل الغير المسؤول عن الحادث ثم يرجع عليه بما دفعه من تعويض، حيث أن الالتزام التضاممي يعد إحدى حالات الحلول القانوني[719].

و تأكيدا لما سبق، يذهب بعض القضاة إلى التقرير بأن التزام المؤمن بالتعويض ينشأ من العقد، و إذا التزام شخص بالتعويض على أساس الفعل الضار، كان كل من الشركة و الشخص الآخر ملتزمـــين بدين واحد له مصـــدران مختلفان و من ثم تتضامم ذمتهما في هذا الدين دون أن تتضامن، إذ أن الالتزام التضامني يقتضي وحدة المصدر[720]. و إلى جانب الرأي الأوّل و الثاني يوجد رأي ثالث في القضاء هو :

ثالثا- عدم رجوع المؤمن بما دفعه من تعويض لإنتفاء الأساس القانوني

يذهب هذا الرأي في القضاء بأنه لا رجوع للمؤمن على الغير الذي تسبب في الحادث بقيادة السيارة المملوكة للمؤمن له، و ذلك لانتفاء الأساس القانوني لمثل هذا الرجوع، و بصفة عامة لانتفاء الرابطة العقدية بينهما[721]، و عليه فلا يمكن تطبيق فكرة الحلول القانوني للمؤمن محل الغير المسؤول عن الحادث في الوفاء بمبلغ التعويض إلى المضرور مع الغير المسؤول عن الحادث، أو يكون ملزما بالتعويض إلى المضرور بدله، و هذا ما لا يوجد في حالة رجوع المؤمن على الغير المسؤول في الرأيين الأولين، و عليه لكي يتحقق الحلول القانوني يجب أن يكون المؤمن قد دفع مبلغ التعويض إلى المضرور أو ذوي حقوقه، لا على

---

[717] - الأمر رقم 15/74 و لاسيما المادة الأولى و الثامنة منه.

[718] - المادة 124 - 138 من القانون المدني الجزائري.

[719] - أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، فقرة 362، ص 507.

[720] - محكمة النقض المصرية بتاريخ 1962/02/17، مجموعة النقض السنة 17، ص 329.
- محكمة النقض المصرية بتاريخ 1967/11/21، مجموعة النقض السنة 22، ص 1717.
- تقضي قرار في الطعن بتاريخ 1989/12/20، ملف رقم 63982، المجلة القضائية، عدد 02، سنة 1999، ص 17، حيث جاء فيه " أن قضاة الموضوع بإخراجهم شركة التأمين من الخصام مع أن السيارة التي وقع بسببها الحادث كانت مؤمن عليها لدى شركة التأمين، فيكون (أي القضاة) بقضائهم كما فعلوا خالفوا القانون".
- مجلس قضاء مسيلة، الغرفة المدنية، قرار بتاريخ 1997/01/14، ملف رقم 789، نشرة القضاة، عدد 54، ص 142 " حيث جاء فيه أنه عملا بأحكام المادة 10 من الأمر رقم 15/74 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و نظام التعويض عن حوادث المرور، فإنه لا يجوز الحصول على التعويض مرتين عن ضرر واحد".

[721] - الدائرة التجارية الأولى لمحكمة الاستئناف العليا (الكويت)، قرار في الطعن بتاريخ 1981/12/27، رقم 1981/11 تجاري 1.

أساس تعويض ترتب على ذمته هو (المؤمن)، إنما على أساس تعويض ترتب على ذمة الغير المرتكب للحادث[722].

و يتفق الدكتور إبراهيم الدسوقي أبو الليل مع هذا الرأي حين يذهب في القول " **بعدم إمكانية تطبيق الحلول القانوني بالنسبة لحلول المؤمن محل الغير المسؤول عن الحادث في أدائه لمبلغ التعويض عنه أو معه إلى المضرور أو ذوي حقوقه**"، و **يذهب أيضا "بأنه لا يتفق مع الرأي الأوّل من أن المؤمن لا يكون ملزما بأداء مبلغ التعويض عن الغير المسؤول، و بالتالي فهو يوفي بالتعويض الذي في ذمته، لا في التعويض الذي في ذمة الغير، فإذا كان المؤمن يوفي فعلا بالتعويض الذي في ذمته هو، إلاّ أنه يوفي في نفس الوقت بالتعويض الذي في ذمة الغير المسؤول بدليل أن هذا الوفاء يبرئ ذمة هذا الأخير تجاه المضرور أو ذويه**"[723].

و بذلك يرى في هذا الشأن أن المانع الحقيقي في تطبيق الحلول القانوني يرجع إلى الطبيعة الخاصة لالتزام المؤمن بالوفاء بمبلغ التعويض إلى المصاب أو ذوي حقوقه، و التي تختلف باختلاف العلاقات التي يظهر فيها المؤمن، فالعلاقة التي تربط بين المؤمن و المؤمن له، هي التزام المؤمن بكفالة و ضمان التعويض عن المؤمن له، غير أن التزام المؤمن إزاء المضرور هو التزام بات و نهائي، فيما يخص مبلغ التعويض عن الأضرار الذي لحقته و ألحقت ذوي حقوقه[724].

أما علاقة المؤمن بالغير المسؤول عن الحادث بالرغم من أن المؤمن يلتزم بالوفاء بنفس التعويض الذي يلتزم به الغير المسؤول عن الحادث، فإن ذلك لا يكفي لكي يكون للمؤمن حق الرجوع بالحلول محل المضرور في حقوقه تجاه هذا الغير[725]، حيث أن التزام المؤمن إزاء المضرور و وفائه لمبلغ التعويض له أو لذويه هو التزام بات و نهائي، إلاّ أن هذا الالتزام لا علاقة له بالتزام الغير المسؤول عن الحادث تجاه المضرور، إذ أن كلا من التزام المؤمن و التزام الغير إزاء المضرور هو التزام مستقل عن الالتزام الآخر، حتى و إن

---

[722] - "إذ لا مجال لتأسيس حق المؤمن في الرجوع على الغير الذي تسبب بفعله في وقوع هذا الخطر على دعوى الحلو، ذلك أن رجوع الموفي على المدين بدعوى الحلول يقتضي أن يكون الموفي قد وفى للدائن بالدين المترتب في ذمة المدين، لا مدين مترتب في ذمته هو"، أنظر في ذلك هذا المعنى :
- نقض مدني مصري، يناير 1959، مجموعة أحكام النقض (10)، رقم (1) ص 14.
- نقض مدني مصري، 1962/12/20، مجموعة أحكام النقض (13)، رقم (185)، ص 1166.

[723] - د/ إبراهيم الدسوق أبو الليل ، المرجع السابق، الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات، ص 274.

[724] - الأمر رقم 15/74.

[725] - د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات ص 272.

أدى المؤمن مبلغ التعويض إلى المضرور أو ذويه، فذلك لا يعني أنه ملتزم مع الغير أو عنه إنما هو ملتزم مثله فقط.

و يجدر القول في الأخير بأن الحلول القانوني للمؤمن محل الغير في الالتزام بمبلغ التعويض للمصاب أو ذويه، لا يكفي بأن يكون مجرد التزام، بل يتعين أن يكون المؤمن ملزما بالوفـــاء مع الغير المسؤول عن الحـــادث، و العكس كذلك، و هنا يتحقق قدر من الارتباط بين الالتزامين، التزام المؤمن، و التزام الغير فتجعل لمن وفى التعويض للمضرور الحق في الحلول محل المضرور الذي استوفى حقه، و هو في هذه الحالة المؤمن الذي له حق الرجوع بما دفعه من تعويض على الغير، و الأصل غير ذلك كما سبق الكلام آنفا.

غير أنه و نظرا لمصلحة المضرور باعتباره الطرف الضعيف من جهة و نظر لملاءة المؤمن فإنه ينبغي على هذا الأخير تسديد مبلغ التعويض محل الغير المسؤول عن الحـــادث شأنه في ذلك كشأن المؤمن له المسؤول عن الحادث، بالرغم من أن الغـــير هنا هو المسؤول عن الحـــادث و الضـــرر المـــترتب عليه، و بالرغم من أن الغير لا يربطه عقد مع المؤمن، إلاّ أن للمؤمن حق الرجوع، حيث أن نطاق التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات أصبح لا يقتصر على تغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن فعل المؤمن له و تابعه أو أحدهما، بل أصبح التزام المؤمن يمتد إلى تغطية المسؤولية المدنية لغير المؤمن له و لغير من صرح له بقيادة هذه السيارة المؤمن عليها[726]، و هذا ما يفهم من ما ورد في الأحكام المتضمن لها الأمر رقم 15/74 المعدل و المتمم بقانون رقم 31/88[727] من أن امتداد تغطية المؤمن للمسؤولية عن حوادث السيارات، إلى أفعال المؤمن و إلى ما يسأل عنهم من الأشخاص سواء صرح بقيادة السيارة، أو لم يصرح لهم بقيادتها و يكون المؤمن ملتزما بأداء مبلغ التعويض إلى المضرور أو ذويه حتى و لو كان المسؤول عن الضرر ظل مجهولا أو سقط حقه في الضمان وقت الحادث[728].

و عليه فلا يشترط لالتزام المؤمن بدفع مبلغ التعويض للمضرور أو ذوي حقوقـــه، سوى أن تكون السيارة أو المركبة مؤمنا عليها لدى شركة التأمـــين، و أن تثبت مسؤولية

[726] - الأمر رقم 15/74 و لا سيما المادة 2/15 منه.
[727] - أنظر في المواد : 1، 8، 24، 31 من الأمر رقم 15/74 المعدل و المتمم بقانون 31/88، و كذلك المادة 38 من الأمر رقم 07/95.
[728] - المادة 24 من الأمر رقم 15/74.

قائدها المرتكب للحادث بواسطتها مع تحديد مقدار التعويض طبقا للجدول المحدد لمقدار التعويض عن الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور.

الخاتمة

لم يكن يدر تخلد المشرع الفرنسي الأحكام المتعلقة بالمسؤولية المدنية المترتبة عن فعل الشيء غير الحي، عندما سن القانون المدني سنة 1804،إلا بعد درح طويل من الزمن، أي مع بداية القرن العشرين، حيث ظهرت الآلات الميكانيكية والكهربائية، ثم ظهرت لاحقا السيارة، وما كانت تسببه هذه الآلات من أضرار للمرء، فكان على هذا الأخير في سبيل تلقيه التعويض، أن يثبت الخطأ في جانب المدعى عليه، ولهذا الأخير أن ينفي ذلك بكافة طرق الإثبات، وهذا ما لا يستطيع المضرور في غالب الأحيان إثباته أو تحقيقه.

ومن أجل إنصاف المضرور ومساعدته راح كل من الفقه والقضاء يبحثان في أساس هذه المسؤولية الناجمة عن فعل الشيء غير الحي، وتجاذب هذا الأمر نظريات يمكن تقسيمها إلى نوعين من النظريات، النظرية الشخصية والنظرية الموضوعية.

1- النظرية الشخصية: لقد ورد التشريع الفرنسي في المادة 1/1384 ق م ف والمقابلة للمادة 138 من التشريع المدني الجزائري- ورد غامضا فيما يخص أساس المسؤولية المدنية عن فعل الشيء غير الحي، فخلق بذلك تباينا واختلافا سواء فيما بين الفقهاء أو فيما بين الأحكام القضائية.

وقد ساير كل من الفقه والقضاء في البداية هذا التشريع، وأقام المسؤولية التقصيرية بصفة عامة على أساس الخطأ الواجب الإثبات طبقا للقواعد العامة الواردة في المادتين 1382-1383 ق م ف والمقابلتين للمادة 124 ق م ج، وطبق القضاء ذلك لردح طويل من الزمن فكان يطالب المضرور عن فعل الأشياء غير الحية، بأن يثبت الخطأ في جانب المتسبب في الضرر، حتى يتمكن من الحصول على التعويض، فكان من الصعب إثبات ذلك بالنسبة للمضرور الذي تحمل أخطار هذه الوسائل لوحده في حين ينعم أصحابها بالنعم والفوائد.

ولقد حاول القضاء في وقت لاحق إيجاد قاعدة خاصة تقوم عليها هذه المسؤولية وهذا لما تزايدت حوادث السيارات، حيث رأت بعض الأحكام القضائية بأن السيارة هي أصلا

شيئا غير حي، وبذلك ظهرت محاولات لتطبيق المادة 1/1384 المقابلة للمادة 138 ق م ج على حوادث السيارات، وبمقتضاها إعفاء المضرور من إثبات خطأ السائق.

غير أن القضاء ظل متذبذبا في هذه المسألة بين تطبيق المادة 1382- والمادة 1/1384 إلا أن الأمر لم يدم طويلا حتى حسم الأمر لصالح تعميم المادة 1/1384 على المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات سواء كانت السيارة متحركة أو ساكنة.

وقد ظل القضاء الفرنسي أيضا مترددا في شأن افتراض الخطأ الذي لا يقبل إثبات العكس إلا بواسطة نفيه عن طريق السبب الأجنبي، وذلك منذ 1914 إلى غاية سنة 1930. حيث قضت الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية بافتراض المسؤولية والتي لا يمكن نفيها أيضا إلا بواسطة السبب الأجنبي، وبذلك ربطت المسؤولية بالحراسة وليس بالشيء ذاته.

وقد استعاض القضاء فيما بعد عن اصطلاح افتراض المسؤولية، بمصطلح جديد هو المسؤولية بقوة القانون، وبذلك وضعت المسؤولية على عاتق الحارس سواء كان مخطئا أو غير مخطئ، إلا أن للحارس أن ينفي عنه المسؤولية بواسطة السبب الأجنبي، وبذلك ابتعدت فكرة الخطأ كأساس لقيام المسؤولية، خاصة عن الحوادث التي تنجم عن السيارات، وهذا منذ حكم محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1956/10/18، حيث ظلت تطبق اصطلاح المسؤولية بقوة القانون أو المسؤولية القانونية على مثل تلك الحوادث.

إلا أن رأيا آخر في الفقه ظل يقيم هذه المسؤولية على أساس الخطأ في الحراسة، وفي الوقت ذاته تقوم بمجرد وقوع الضرر، حيث أن الحارس في هذه المسؤولية يفترض فيه أن يكون ملتزما التزاما قانونيا محددا غايته أن يمنع الشيء الذي تحت حراسته من أن يسبب ضررا، فإذا لم تتحقق تلك الغاية، فإن الالتزام لا يكون قد تحقق، ويكون الحارس قد أخطأ في تركه لزمام الشيء يفلت من يده، ومن ثم يكون مسؤولا عن الضرر الذي أحدثه ذلك الشيء، وليس للمضرور في هذه الحالة أن يثبت الخطأ في جانب الحارس،إنما لهذا الأخير أن ينفي ذلك بواسطة السبب الأجنبي، وحسب رأي الفقيه"**هنري مازو**" فإن هذا المفهوم قد ساعد على إيجاد كثير من الحلول القضائية، ولا أدل من ذلك من حادثة السيارة التي دهست الطفلة "**جان دير**" "**Jean d'heur** ".

إلا أن بعض الفقه يرى بأن الرأي الذي جاء به" **هنري مازو**" قد أوجد خلطا حول أساس هذه المسؤولية، حينما يقول بعدم وجود فكرة الخطأ كشرط من شروط قيام المسؤولية خاصة

منذ حادثة "**جان دير**" "**Jean d'heur**" وما تلتها من أحكام قضائية، وقد هلل أصحاب هذا الرأي لتلك الأحكام القضائية بالقبول، وبذلك أسسوا هذه المسؤولية على أساس نظرية تحمل التبعة دون أن يشعروا، وبذلك خلطوا بين المسؤولية الشخصية والمسؤولية الموضوعية، وهذا مما حدا بالفقيه " هنري مازو" إلى أن يرد بالقول: بأن في المسؤولية عن الفعل الشخصي والمسؤولية عن فعل الشيء يوجد التزام قانوني محدد مقتضاه بألا يرتكب الإنسان" خطأ ضار".

وأرى بأن "هنري مازو" قد ذهب به هذا الرأي إلى تأسيس المسؤولية على فكرتين هما فكرة الخطأ وفكرة الضرر، وهما في الآن ذاته معا يشكلان أساسا مزدوجا واحدا لقيام المسؤولية، وبالتالي فهي مسؤولية شخصية موضوعية، إذ المسؤولية الموضوعية قوامها الضرر، والمسؤولية الشخصية قوامها الخطأ، وإلا ما معنى قول الفقيه" هنري مازو" بأنه يوجد التزام قانوني محدد بألا يرتكب الإنسان "خطأ ضار"، إذ لولا الضرر لما كنا بصدد القول بقيام المسؤولية المدنية، حيث أن الخطأ الذي يرتكبه المرء ولا يسبب به ضررا للغير، لا يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض، والعكس صحيح، ومن ثم فإن الضرر مرتبط بالخطأ. فإذا ألا يمكن التأسيس لقيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات على أساس فكرة " الخطأ الضار"؟ أي طبقا لنظرية الأساس المزدوج الواحد كما ذهب إلى ذلك بعض الفقه، دون الالتفات إلى القول الذي جاء به" هنري مازو" حول فكرة الطاعة العمياء وغير العمياء من هذه السيارة لصاحبها مثلا، فالمسؤولية تقوم بمجرد تدخل السيارة في الحادث الذي ينجم عن الخطأ الضار سواء أطاعت السيارة صاحبها أم لم تطعه، وفي جميع الأحوال يلتزم المؤمن بتعويض المضرور أو ذوي حقوقه على أن يعود بما دفعه من تعويض على المسؤول عن الضرر إذا لم يستطع هذا الأخير أن ينفي عنه المسؤولية بواسطة السبب الأجنبي.

2- أما بالنسبة للنظرية الموضوعية، فيرى أصحابها بأن المسؤولية المدنية عن فعل الشيء غير الحي، تقوم على أساس الضرر بصفة عامة، وكأهم تطبيق لها حوادث السيارات، وإذ لا لزوم في البحث عن إثبات الخطأ من طرف المضرور، إذ الضرر كاف لكي يتحمل المدعي عليه المسؤولية، وبالتالي التعويض إلى المضرور أو ذوي حقوقه، وقد انقسم هذا الفقه في سبيل ذلك إلى قسمين: القسم الأول ويأخذ بنظرية تحمل التبعة، والقسم الثاني ويأخذ بنظرية الضمان.

يذهب أنصار نظرية تحمل التبعة في وجوب تأسيسها على أساس فكرة العدالة التي تقضي بتعويض المضرور سواء كان الحارس مثلا للسيارة مخطئا أو غير مخطئ، إذ السيارة مرتبطة بمخاطر قد تنشأ عنها، فيتحمل حارسها مسؤولية هذه المخاطر، كما يتحمل مسؤولية المخاطر المرتبطة بشخصه، وهذا في سبيل القيام بمصالحه المادية أو المعنوية المختلفة، ويعتبر بذلك كل مالك للسيارة أو الحارس لها أو مستأجرها أو مستعيرها مسؤولا عن الفعل الضار الذي تحدثه السيارة التي تحت حراسة أي منهم، بما في ذلك عديم التمييز، ولا يعفى الحارس من المسؤولية إلا إذا أثبت أن السيارة لم تكن تحت حراسته أثناء وقوع الحادث الضار، أو ينفي العلاقة السببية ما بين السيارة وما بين الضرر.

وأرى كما ذهب إلى ذلك بعض الفقه بأن هذه النظرية لا تفي بحق المضرور من حوادث السيارات خاصة إذا استطاع المدعي عليه نفي المسؤولية بواسطة السبب الأجنبي.

كما أن هذه النظرية تنظر إلى المسؤول من هذا الجانب، ونحن في هذا المقام نبحث على مصلحة المضرور من حوادث السيارات أينما تكون، وبذلك ينبغي ترجيح مصلحة المضرور أو ذوي حقوقه، وهذا بالنظر إليه من حيث حمايته ومن حيث تلقيه لمبلغ التعويض له أو لذوي حقوقه دون كلل أو عياء دون النظر إلى المسؤول عن الحادث الضار، وهذا ما نادى به أصحاب نظرية الضمان .

حيث يذهب أنصار هذه النظرية، سواء في الفقه الإسلامي، أو في الفقه الغربي بأن المسؤولية المدنية لا تقوم على أساس الخطأ، و لا على أساس نظرية تحمل التبعة، بل ولا تقوم عليهما معا، إذ أن كل هذه الأسس المذكورة قد نظرت إلى المسؤولية من جهة واحدة فقط وهي جهة المسؤول عن الحادث، وحيث كان يجب التركيز على جهة المضرور من الحادث الذي وقع له، وهذا بغض النظر عن الظروف النفسية والعقلية التي يكون عليها المسؤول عن الضرر، إذ أن لكل شخص الحق في الأمن والأمان، فإن اعتدى على هذا الحق فإنه يعتبر عملا ضارا يستلزم التعويض عنه بقوة القانون.

وقد انقسم الفقه في شأن هذه النظرية، فمنهم من رآها تصلح كقاعدة عامة أساسا للمسؤولية المدنية بصورة عامة ومن هؤلاء الفقهاء" ستارك" ويتفق هذا الرأي مع الرأي الذي ارتآه فقهاء الشريعة الإسلامية في شأن هذه المسؤولية متى كان هذا الضرر مباشرا سواء كان بفعل الشخص نفسه أو وقوعه بفعل الشيء سواء كان حيا أو غير حي، وفي كل ذلك

تنص القاعدة الفقهية على أن:"**المباشر ضامن وإن لم يتعمد، وأن المتسبب لا يضمن إلا بالتعدي**".

وأرى في هذا المقام بأن " ستارك" في رأيه لم يختلف كثيرا عن رأي فقهاء الشريعة الإسلامية السباقة، حين لم يستبعد قيام المسؤولية على أساس الخطأ إطلاقا، حيث يرى بأنه إذا ما ثبت في جانب المسؤول عن الضرر فإن على القاضي أن يذهب إلى أبعد من التعويض الكامل للمضرور، وله أن يتخذ من الإجراءات ما يحول دون وقوع مثل هذا الخطأ.

أما الفقيه " موريس بيكارد"، فلا يعمم هذه النظرية على جميع أنواع المسؤولية المدنية كمبدأ عام، إنما يقصرها على الفعل الضار الذي تحدثه الأشياء الخطرة، وهي وحدها التي تلحق بالمرء أضرارا جسمانية أو مادية، وما السيارة إلا شيء من الأشياء الخطرة بل تعد من أخطرها، والمسؤولية عن الأضرار التي تحدثها لا تثقل سوى عاتق الحارس لها، وعليه الالتزام بضمان التعويض طبقا لهذه النظرية، وأعتقد بأن هذا المفهوم هو ما جاء به مضمون كل من المادتين(1/1-8) من الأمر رقم 15/74.

3- وهناك من الفقه من أراد أن يوفق ما بين النظرية الشخصية والنظرية الموضوعية، وأقاموا المسؤولية المدنية عن فعل الشيء غير الحي بصورة عامة على أساس مزدوج واحد، حيث يرى البعض منهم قيام هذه المسؤولية على أساس مزدوج واحد، ويشمل هذا الأساس الخطأ ونظرية المخاطر، وجعلوا من فكرة الخطأ كأساس أول ومن فكرة المخاطر كأساس احتياطي، الهدف منه إغاثة المضرور.

غير أن الرأي الآخر من الفقه في هذا الشأن يرى بأنها تقوم على أساس مزدوج واحد، ولكن على أساس فكرتي الخطأ والضمان، وجعل من الضمان كأساس أول، ومن افتراض الخطأ كأساس احتياطي، ولا يمكن للحارس أن ينفيه إلا بواسطة السبب الأجنبي.

كما أن فقه الشريعة الإسلامية جعل من الضمان كأساس لقيام المسؤولية هو الأصل« **المباشر ضامن وإن لم يتعمد**». غير أنه كاستثناء يمكن للمتسبب في الضرر أن يكون مسؤولا كالمباشر تماما، وتكون مسؤوليته مبنية على أساس الخطأ القابل لإثبات العكس إعمالا بقاعدة أن«**المتسبب لا يضمن إلا بالتعدي**». وكان يمكن في هذه الحالة أن لا يستطيع المتسبب نفي الخطأ إلا بواسطة السبب الأجنبي، وأن الضمان يبقى كأساس احتياطي في جميع الحالات. وهذا في صالح المضرور أو ذوي حقوقه من حوادث السيارات، إذا جاز أن

نفترض الخطأ كأساس لقيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، وهذا كأصل ولا يمكن للمسؤول عن الحادث نفيه هنا إلا بواسطة السبب الأجنبي، ويبقى ضمان تعويض المضرور في كل الحالات كأساس احتياطي، وهذا ما يتطابق مع الرأي الذي قال به الفقيه"**بيكار Bicard**" من أن الخطأ كأساس هو الأصل، والضمان كأساس احتياطي.

وأعتقد بأن المشرع الجزائري قد ارتأى الأخذ بما وصل إليه اجتهاد كل من الفقه والقضاء، حين أقام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات على أساس موضوعي قوامه حصول الضرر الذي يترتب عنه الالتزام بضمان التعويض إلى المضرور أو ذوي حقوقه في كل الحالات تعويضا تلقائيا، وجعل تقدير التعويض يتم وفق جدول معد لذلك مسبقا، ولا سلطة للقاضي في تقدير التعويض في مثل هذه المسؤولية، وهذا منذ صدور الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88 والمتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار الجسمانية للضحية أو ذوي حقوقها، وخاصة بعد صدور المراسيم التطبيقية له سنة 1980.

وبذلك أصبح الحق في التعويض عن الأضرار الجسمانية غير مرتبط بأحكام المسؤولية المدنية التقليدية، إلا أن أحكام هذه الأخيرة كانت قد مهدت لظهور القانون الخاص بالمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات السابق الإشارة إليه، وأصبح لا يشترط في ذلك سوى تدخل السيارة في الحادث الضار، بالإضافة إلى التأمين عليها تأمينا إلزاميا، ومن ثم فلا تخضع هذه المسؤولية إلى وسائل الدفع مطلقا سواء من قبل المسؤول عن الضرر أو من قبل المؤمن.

وهكذا يكون المجتمع قد تكفل بالمصاب من حوادث السيارات أو ذوي حقوقه من خلال إقامته المسؤولية في ذلك على أساس نظرية الضمان، ولو بقي المسؤول عن الأضرار مجهولا، أو سقط حقه في الضمان وقت الحادث، أو كان ضمانه غير كاف، أو كان غير مؤمن عليه أو ظهر بأنه غير مقتدر كليا أو جزئيا، بل حتى خطأ الضحية نفسه يعطيه الحق في التعويض، ولا تهم مسؤوليته أثناء الفصل في الدعوى إلا في حالات استثنائية نصت عليها المواد 13-14-15 من الأمر رقم 15/74، وبذلك فقد تيسر لنا معرفة أن المشرع قد قصد حماية المضرور أو ذوي حقوقه حين نظر إليه وحده من جهة الحق في التعويض، لا إلى المسؤول عن الضرر في النظرية الشخصية أو في نظرية تحمل التبعة.

وبالرغم من ذلك فقد ازدادت حوادث السيارات بصورة مطردة ومخيفة، حتى أضحت وكأنها حرب خفية من حيث التكلفة البشرية والمادية والاقتصادية، ومن حيث الآلام التي تحدثها بالمضرور أو ذوي حقوقه. فلمن تعود أسباب هذه الحوادث الأليمة إذن ؟

الواقع أن الجميع يقر بما فيها الأحكام والقرارات التي تصدر عن القضاء، بأن وقوع هذه الحوادث الضارة بفعل المركبات بشتى أنواعها يكون في الغالب نتيجة خطأ وإهمال من حارسها وخاصة السائق لها، ولذلك فإن قيام المسؤولية المدنية عنها على أساس فكرة الخطأ لا يمكن استبعادها مطلقا عن فكرة الضرر، حيث في الغالب يكون الخطأ هو السبب الرئيسي في إحداث الأضرار الجسمانية والمادية.

من أجل ذلك أفلا يمكن اقتراح تأسيس المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات على أساس مزدوج واحد قوامه الخطأ الثابت كأساس أصلي، لا يمكن للحارس فيه على السيارة أن يتخلص من مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه، على أن يبقى الضمان كأساس احتياطي الهدف منه مساعدة المضرور وإغاثته في كل الأحوال كما سبق أن أشرت إلى ذلك.

إن هذا الأساس المزدوج الواحد لقيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ليس القصد منه حسب رأيي التوفيق ما بين النظريتين فقط، بقدر ما نبحث أيضا على آمان وحماية أكثر، إذ نقي المرء ولو نسبيا من حوادث المركبات الضارة والتي ما فتئت تزداد وبذلك نجعل من خطأ سائق المركبة المسببة للضرر أساسا أصليا لقيام مسؤوليته والتي لا يمكن له أن ينفيها إلا بواسطة السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه، ومن ثم فإن هذا السائق أو القائد للمركبة يتخذ في قيادته وسياقته لها جانب الحيطة والتبصر، وإلا عد مسؤولا تلقائيا عن خطئه الضار.

إن في تأسيس المسؤولية هنا على أساس الخطأ الثابت في جانب الحارس المسؤول هو زيادة في التزام السائق بأخذه جانب الحيطة والحذر في قيادته للمركبة وإلا عد مسؤولا مسؤولية أصلية كأصل عن الضرر الذي تحدثه مركبته التي يقودها ما لم ينف ذلك بواسطة السبب الأجنبي، على أن تبقى شركة التأمين(المؤمن) كضامن احتياطي يضمن التعويض للمضرور أو ذويه في كل الحالات نظرا لملاءتها على أن تعود على ما دفعته من تعويض للمضرور أو ذوي حقوقه على الحارس للسيارة المسؤول عن الخطأ الضار بواسطتها وخاصة إذا كان متعمدا، وما اعتياد التهور في السياقة أو السياقة في حالة سكر، أو في حالة

تعاطي للمخدرات، إلا كالخطأ العمدي من حيث النتائج الضارة والكلفة البشرية والاقتصادية لأمن الأفراد والمجتمع.

ذلك ما نلاحظه في مضامين كثير من الأحكام والقرارات القضائية المتضمنة لذلك هذا من جهة، ومن جهة أخرى كذلك، وقطعا لدابر ما يتفوه به بعض السائقين المتهورين في التهرب من مسؤولياتهم عن أخطائهم الضارة في حوادث السيارات بالقول بأن شركة التأمين هي في الأخير من تكون مسؤولة عن تعويض المضرور أو ذوي حقوقه، وبذلك لا يترك لمثل هؤلاء الحبل على القارب.

صحيح أن شركة التأمين تبقى كضامن احتياطي نظرا لملاءتها، ونظرا لعسر المسؤول عن الضرر، فإن عليها في كل الحالات الالتزام بضمان التعويض إلى المضرور أو ذوي حقوقه، وهذا لمصلحة هذا الأخير الذي يجب النظر إليه وإسعافه ومساعدته، وبالتالي تحل محل المخطئ المسؤول عن الضرر على أن تعود عليه بما دفعته من تعويض.

وقد يذهب البعض بأن شركات التأمين في الأصل هي الملتزمة بضمان تعويض المضرور أو ذوي حقوقه، بمقتضى العقد المبرم بينها وبين المؤمن له عن الأضرار التي تحدثها السيارة المؤمن عليها، ومن ثم فالتعويض يدفع من الأقساط المؤمن بها لتغطية الأضرار على مجموع السيارات المؤمن عليها لدى المؤمن أو شركة التأمين، ولا حق في المطالبة بالتعويض من قبل المضرور أو ذوي حقوقه من المسؤول عن الضرر، إنما له الحق في مطالبة شركة التأمين بذلك، ولا حق لشركة التأمين أن تعود بما دفعته من تعويض على المسؤول.

ولكن ما ذا يمنع المشرع من تشديده في الالتزام وجعله غاية وهو ألا يرتكب الحارس للسيارة المؤمن عليها خطأ ضارا بفعلها وهي تحت حراسته، ومن ثم يضع هذا الأخير في حسبانه واجب أخذ الحيطة والحذر والتبصر في قيادة السيارة واستعمالها وتوجيهها ورقابتها لأن السيارة آلة خطرة، وهنا في الغالب لا يحدث الخطأ الضار من قبل الحارس لها إلا إذا كان هناك سبب أجنبي لا يد للحارس فيه، ويجب إثباته من قبله، وفي هذه الحالة تتولى شركة التأمين ضمان التعويض للمضرور أو ذوي حقوقه من أقساط التأمين عن المسؤول عن الضرر، على ألا تعود عليه بما دفعته من تعويض. لأنه قد استعمل السيارة استعمالا عقلانيا وسليما آخذا في قيادتها كل الحيطة والحذر، ولكنه ارتكب أضرارا بواسطتها لا يد له

فيها. ومن ثم يتضامن المجتمع فيما بينه ممثلا في التأمين الإلزامي على السيارات لدى شركات التأمين، وهذا في سبيل استعمال السيارة من أجل مصالحه المادية والمعنوية.

ولقد أضحت منافع السيارة ضرورية، والتي تفوق الأضرار المترتبة عنها، والتي يتولى المجتمع التكفل بالتعويض عنها من خلال أصحاب السيارات المؤمنين عليها، ولكن على شرط أن تكون الأضرار الناجمة عنها غير متعمدة من حارسها، أو أن حارسها لم يستطع نفي السبب الأجنبي عن تدخل السيارة في الحادث الضار، إذ أن ذلك يجب أن يتحملها الحارس لها لوحده، باعتباره قد أخل بالتزامه وهو تحقيق الغاية القانونية والمحددة، وهو عدم ارتكابه للخطأ الضار الذي أصاب الغير بفعل سيارته التي يقودها أو يحرسها.

ولذلك يجب على المشرع أن يتجه إلى تأسيس المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات على أساس مزدوج واحد قوامه الخطأ الثابت المفترض في جانب الحارس للسيارة وهذا كأساس أول بالإضافة إلى ذلك وفي الآن ذاته أن يجعل من فكرة ضمان التعويض الوارد في المادة الثامنة من الأمر 15/74 أساسا ثانيا يضمن من خلاله حق المضرور أو ذوي حقوقه في الحصول على التعويض بصفة فورية وتلقائية في جميع الحالات طبقا للجدول المعد لذلك، على أن تعود شركات التأمين على المسؤول عن الضرر بما دفعته من تعويض للمضرور إذا ثبت عنه أنه قد أخطأ ولم يستطع نفي ذلك بواسطة السبب الأجنبي كما سبق أن أشرت إليه، على أن يزيد المشرع من مقدار نسبة مبلغ التعويض إلى المضرور أو ذوي حقوقه من بعده نظرا لكثير من التطورات التي تحدث بالمجتمع.

أما عن موقف القضاء الجزائري من أساس المسؤولية عن حوادث السيارات فيتضح من خلال بعض الأحكام والقرارات الصادرة عنه بأنه ظل متذبذبا وغير مستقر على أساس واحد يقيم عليه المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، حيث مرة يقيمها على أساس المادة 124 من القانون المدني. ومرة أخرى يقيمها على أساس أحكام المادة 138 ق.م.ج وحتى وفق هذه الأخيرة مرة يقيمها على أساس الخطأ المفترض الذي لا يقبل إثبات العكس، ومرة يقيمها على أساس الخطأ في الحراسة، ومرة أخرى يقيمها على أساس افتراض المسؤولية وفي أخرى يقيمها على أساس المسؤولية بقوة القانون "أو المسؤولية القانونية"، إلا أن هذه الأحكام أو هذه القرارات الصادرة عن القضاء قد اتفقت على أن الحارس للسيارة- وخاصة قبل صدور المراسيم التطبيقية للأمر رقم 15/74 وفي بعض الأحيان حتى بعد صدورها- يكون

للحارس على السيارة طبقا لأي أساس من الأسس المذكورة أن ينفي عن نفسه المسؤولية أو الخطأ بواسطة السبب الأجنبي، وهذا ما يتفق مع أحكام المادة 2/138 ق.م.ج.

وهذه المادة في الحقيقة لم تبين لنا هذا الأساس الذي تقوم عليه هذه المسؤولية شأنها في ذلك شأن المادة 1/1384 من القانون المدني الفرنسي والتي إليها يرجع سبب تذبذب القضاء الفرنسي كما بينا سابقا، ولعل القضاء الجزائري مرده في هذا التذبذب حول أساس قيام المسؤولية الواردة في المادة 138ق.م.ج، التذبذب الذي حصل في القضاء الفرنسي فكان على القضاء الجزائري أن يفصل في ذلك على ضوء تجربة القضاء الفرنسي في تصديه لأحكام المادة 1/1384ق.م.ف والمقابلة للمادة 138ق.م.ج، وخاصة وأن المشرع الجزائري قد أخذ بآخر ما توصل إليه المشرع الفرنسي، وكذلك من اجتهاد كل من الفقه والقضاء الفرنسيين خاصة.

ثم أن كل ذلك في الحقيقة لا ينسجم مع أحكام الأمر رقم 15/74 وخاصة بعد صدور المراسيم التطبيقية له سنة 1980، إذ ما مصير حق المضرور في التعويض مقابل الأضرار التي أصابته أو أصابت ذوي حقوقه، إذا ما استطاع مالك السيارة أو حارسها نفي المسؤولية عنه، أو لم يستطع المضرور إثبات الخطأ في جانب المدعي عليه وهذا وفقا للمادة 124 أو 138، وينبغي أن نشير إلى أن التأمين وفق هذين المادتين عن المسؤولية المدنية الناجمة عنهما هو تأمين اختياري وليس تأمين إلزامي على ضوء ما ورد في المادة 12 من قانون التأمين رقم 07/95.

لقد استمر القضاء بالرغم من صدور المراسيم التطبيقية للأمر رقم 15/74 في تطبيق أحكام المادة 124ق.م.ج والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن العمل الشخصي، ومرة أخرى يطبق أحكام المادة 138ق.م.ج، بفقرتيها والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن فعل الشيء غير الحي بصورة عامة عن حوادث السيارات، بل ووصل به الأمر حتى رفضه تطبيق الأمر المذكور صراحة.

وقد تصدت المحكمة العليا بنقض تلك الأحكام والقرارات القضائية المستبعدة لتطبيق القانون الخاص بالمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، في كثير من القرارات الصادرة عنها والمتلاحقة، وأقامت المسؤولية فيها على أساس نظرية المخاطر، واستبعدت بذلك فكرة الخطأ كأساس لقيام هذه المسؤولية، إلا أن نظرية المخاطر كما سبق بيانه تتلاقى مع فكرة الخطأ في أن كليهما يبحثان على حق المضرور في سبيل حصوله على التعويض منظورا

إليه من جهة المسؤول، لا من جهة المضرور، وبذلك فإن نظرية المخاطر التي أسس عليها القضاء الجزائري المسؤولية عن حوادث السيارات تختلف عن نظرية الضمان، بالرغم من أن كلتيهما قائمتين على الضرر، وهنا حدوث الضرر بفعل المركبة. إذ أن نظرية الضمان التي نادى بها بعض الفقه في الجزائر وأسس وفقها المسؤولية عن حوادث السيارات، وتبناها المشرع في الأمر رقم 15/74 ولاسيما في المادة 8 منه، حيث تضع حق المضرور أو ذوي حقوقه في سبيل حصوله على التعويض محلا للاعتبار في جميع الأحوال، حتى ولو كان هو المخطئ، ومن ثم فهي تنظر من أجل ذلك إليه لا إلى المسؤول عن الضرر.

ولذلك نتساءل ما ذا يقصد قضاة المحكمة العليا في شأن إخضاعهم المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات إلى أساس نظرية المخاطر، وفي الوقت ذاته يستندون إلى تطبيق المادة 8 من الأمر المذكور، كما تبين ذلك في كثير من القرارات الصادرة عنهم بالقول: أن المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات تقوم في كل الأحوال على أساس المخاطر عملا بمقتضيات المادة 8 من الأمر رقم 15/74، وقد طبق القضاء نظرية المخاطر في كثير من الحالات على حوادث السيارات إلا أنه لم يتأخر في تطبيقها على كثير من الحالات المختلفة الناجمة عن فعل الشيء غير الحي، وهو المنصوص عليه وفق القواعد العامة في المادة 138ق.م.ج، والتي يمكن فيها للمدعى عليه أن ينفي عنه المسؤولية بواسطة السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه، ومنها عمل الضحية، وهذا كله مستبعد من أحكام الأمر رقم 15/74 لاسيما المادة 8 منه.

إن الجمع بين نظرية المخاطر ونظرية الضمان أمر غير ممكن وتزيد لا لزوم له والمكان هنا في المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات لا يتسع إلا لإحداها، فأما نظرية المخاطر، أو نظرية الضمان بحكم أن كليهما قائمة على الضرر، فبأيهما إذن نأخذه كأساس لقيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات؟

من الحكمة إذن أن نختار أصلحهما للمضرور باعتبار أن المضرور هو محل المصلحة في كل الحالات من أجل استفاء حقه في الأمن وفي التعويض له أو لذوي حقوقه، ثم يجب العمل بقاعدة أن القانون الخاص يقيد العام، وما دام القانون الخاص هو الأمر رقم 15/74، فيجب إذن العمل بمقتضيات المادة 8 منه، و التي تفيد حسب رأيي بأن أساس المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات هي نظرية الضمان وليست نظرية المخاطر.

وتتحقق المسؤولية هنا في جانب حارس السيارة لمجرد تدخلها في إحداث الضرر الجسماني بالغير، مهما تكن الوضعية التي عليها السيارة سواء كانت السيارة في حالة سير، أو في حالة سكون، ومهما كان تدخلها تدخلا إيجابيا أم سلبيا، وسواء تدخلت سيارة واحدة في الحادث أم أكثر من سيارة واحدة، بل حتى ولو لم تتصل السيارة بجسم المضرور. ويكون الحارس للسيارة مسؤولا عن الحادث الضار حتى ولو كانت السيارة ساكنة أو متوقفة تماما في مكان ثابت، أو كانت متوقفة أثناء السير توقفا مؤقتا بسبب اضطراب حركة المرور، وسواء احتكت بجسم المضرور أو كانت منفصلة عنه، وبالتالي يسأل الحارس لها طبقا للمادة 8 من الأمر رقم 15/74 في كل الأحوال، إذ أن هذا الأخير(74/ 15) قد أخرج المسؤولية عن حوادث السيارات من نطاق المسؤولية المدنية ليدخلها في نطاق الضمان من خلال استبعاد الرابطة السببية بين فعل السيارة والضرر، وبذلك يكون الحارس لها مسؤولا عن الأضرار الجسمانية التي تحدثها بمجرد تدخل السيارة في الحادث، ويكون التعويض للمضرور أو ذوي حقوقه تعويضا تلقائيا وفوريا ومحددا مسبقا وفق جدول معد لذلك، ولكن ما المقصود بعبارة حراسة السيارة؟.

لم يحدد الأمر رقم 15/74 ولاسيما المادتان(2-4) منه المعنى من الحراسة على السيارة وترك الأمر في ذلك إلى القواعد العامة الواردة في المادة 138ق.م.ج، المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن فعل الشيء غير الحي بصورة عامة « **كل من تولى حراسته شيء وكانت له عليه سلطة الاستعمال والتسيير والرقابة، يكون مسؤولا عن الأضرار التي يحدثها ذلك الشيء...** »

وقد أخذ هذا المفهوم بالضبط من حكم للدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية في قضية فرانك سنة 1941، ولكن معنى الحراسة الواردة في المادة 138ق.م.ج، ليس كمفهوم الحراسة المتعلقة بالحراسة المادية، إنما تتعلق بمعنى السيطرة الفعلية والمعنوية على السيارة، حيث يكون للحارس فيها سلطة الاستعمال والتسيير والرقابة، والعبرة هنا بالسلطة ذاتها لا بما شرتها، ولذلك فالحراسة تثبت لمن له سلطة إعطاء الأوامر على السيارة وقت الحادث وليس لمن يستعملها وقت الحادث، ولا عبرة للسلطة المادية التي لا تحدد بالضبط من هو الشخص المسؤول عن الضرر، وبالتالي لا تحقق العدل، فالعبرة إذن في الحراسة على السيارة هي السلطة الفعلية، وبالتالي يكون صاحبها أو الحارس لها مسؤولا عن الأضرار الجسمانية وهذا لمجرد تدخل السيارة في الحادث، وليس بثبوت المسؤولية عن الضرر، إذ

الضرر في هذا المقام يسبق دعوى المسؤولية ذاتها، وعليه فإن المؤمن ملزم بتغطية الأضرار الجسمانية التي تحدثها أي مركبة للغير، مهما كانت مسؤولية المؤمن له، أو الحارس لها، بل أن المؤمن ملزم بتعويض الأضرار حتى ولو تعمد المؤمن له إحداثها بالمضرور. والأضرار الجسمانية التي يغطيها التأمين الإلزامي عن حوادث السيارات هي الأضرار البدنية أو الوفاة، وما ينجم عن ذلك من أضرار معنوية بالنسبة للمضرور، أو أضرار مادية مرتدة على ذوي حقوقه والذي كان هذا الأخير يتولاهم بالنفقة.

كما قد ينجم كذلك عن الأضرار البدنية أو الوفاة ضرر معنوي بالنسبة لذوي حقوق الضحية، وهو بالنسبة لهم ضرر شخصي، وهو في هذا المقام سواء كان الضرر المرتد ماديا، أو كان الضرر المرتد معنويا، فيجب حصره فيما بين الأقربين فقط وهم الأولى، أما بالنفقة عليهم، أو بما أصابهم من ألم وحسرة على وفاة سلفهم، ولا يحكم بالتعويض عن الضرر المعنوي المرتد إلا لمن أصابه ألم حقيقي بموت المصاب دون الآخرين من القربى الذين لم يطلبوه أو لم يصبهم الألم الحقيقي.

ويلاحظ على التعويض من حوادث السيارات بصورة عامة بأنه جاء مقدرا مسبقا وفق جدول محدد ملحق بالأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بقانون رقم 31/88، حسب درجة الإصابة سواء كان الضرر ماديا أو معنويا، وفي حالة تقدير التعويض خلاف ذلك، فإن الأمر يخضع لنقض المحكمة العليا، غير أنه يجب زيادة مبلغ التعويض عن حوادث السيارات، نظرا لكلفة العلاج الباهظة، ولغلاء المعيشة، ولازدياد عدد السيارات، وتدخلاتها في الحوادث الضارة، وبالتالي ازدياد التأمين من مخاطرها ومن ثم ازدياد الوفرة المالية للمؤمن وملاءته.

ويلاحظ على نسب تقسيم التعويض بالنسبة لذوي حقوق المتوفى من حوادث السيارات سواء كانت الضحية ضحية بالغة، أو ضحية قاصرة، بأنها لا تقسم على حسب قواعد الميراث في الشريعة الإسلامية، إنما تقسم بنسب مختلفة عن قواعد الميراث، وبالتالي فإن التعويض عن حوادث السيارات لا يدخل ضمن قواعد الميراث، إنما هو مستقل عنها، ويبدو أن الأحكام الواردة آنفا فيما يخص الأضرار الجسمانية وتغطيتها من قبل المؤمن هي نفسها الواردة في التعويض عنها من قبل صندوق ضمان السيارات، سواء كانت أضرارا مادية أو معنوية.

ويقوم المؤمن بتغطية الأضرار الجسمانية الناجمة عن تدخل السيارة المؤمن عليها في الحادث مسؤولية حارس السيارة، ويكون التعويض للمضرور أو ذوي حقوقه تلقائيا ومقدرا سلفا، أما صندوق ضمان السيارات فيتولى تعويض المضرور أو ذوي حقوقه، إذا توافرت الشروط الواردة في المادتين(9-24) من الأمر رقم 15/74، وكذلك المادة الأولى من المرسوم رقم 34/80 وهذا في الحالات التالية:

1- إذا رفض المؤمن دفع أي تعويض للمضرور أو ذوي حقوقه، وهذا بسبب عدم الضمان.

2- أو إذا سقط الحق في الضمان.

3- أو أن المسؤول عن الأضرار ظل مجهولا.

4- أو سقط حقه في الضمان وقت الحادث.

5- أو كان ضمانه غير كاف، أو كان غير مؤمن له، أو ظهر أنه غير مقتدر كليا أو جزئيا.

إلا أن ذلك ليس في كل الحالات، إذ أنه قد يسقط الحق في التعويض بالنسبة للأضرار التي يتسبب فيها مالك السيارة أو قائدها لنفسه الضرر، أو أن الذي كان يقودها أو يسوقها في حالة سكر، أو حالة تعاط للمخدرات، وكذلك السارق لها، فهؤلاء لا يستفيدون من التعويض كليا أو جزئيا إلا ذوي حقوقهم في حالة وفاة أولئك المسؤولين عن الأضرار التي سببوها لأنفسهم بواسطة السيارة وهم في حالة سكر، أو أثناء سرقتهم للسيارة، غير أن السائق المخطئ خطأ غير عمدي يمكن أن يستفيد من التعويض.

وهناك من الأضرار الجسمانية من لا يشملها ضمان الحق في التعويض وبالتالي فهي مستثناة من تغطية المؤمن أو صندوق ضمان السيارات من التعويض عنها، وهذا طبقا للمواد(1/4-2/5-3) من المرسوم رقم 34/80 إلا أن ذلك كله لا يمنع المؤمن أو صندوق ضمان السيارات من أن يقوم بأداء مبلغ التعويض إلى المضرور أو ذوي حقوقه، باعتباره المليء، ولمصلحة المضرور أو ذوي حقوقه، والذي يكون في أمس الحاجة إلى حقه في التعويض، على أن يعود المؤمن أو صندوق ضمان السيارات بما

دفعه من تعويض على المسؤول عن الضرر في الحالات المستثناة الواردة في المرسوم رقم 34/80، وذلك على اعتبار أن التزام المؤمن مع الغير المسؤول عن الحادث هو التزاما تضامميا وليس التزاما تضامنيا .

- **أوّلا :المراجع باللغة العربية**
- **المراجع العامة**

1- **أحمد شرف الدين** : أحكام التأمين في القانون و القضاء، دراسة مقارنة، دون طبعة، مطبعة حسان، القاهرة 1986 – 1987

2. **أحمد شوقي عبد الرحمن:** مسؤولية المتبوع باعتباره حارسا، بدون طبعة سنة 1976، القاهرة.

3. **د/ إبراهيم أبو النجا** : التأمين في القانون الجزائري، الجزء الأوّل، الأحكام العامة طبقا لقانون التأمين الجديد، الطبعة الثانية ديوان المطبوعات الجامعية.

4. **بلحاج العربي** : النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الواقعة القانونية، الجزء الثاني، (الفعل غير المشروع، الإثراء بلا سبب القانون)، ديوان المطبوعات الجامعية 1995.

5. **حجازي عبد الحق** : النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، المصادر غير الإرادية، 1958 القاهرة.

6. **حسين عامر و عبد الرحيم عامر:** المسؤولية المدنية، التقصيرية و العقدية الطبعة الثانية، 1979 دار المعارف القاهرة.

7. **حكمت أبو ستيت** : نظرية الالتزام في القانون المدني المصري، مكتبة عبد الله وهبة بدون طبعة مطبعة مصر القاهرة 1945.

8. **خليل أحمد قدادة** : الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، الجزء الأوّل طبعة،1991 .

9. **رزق الله أنطاك** : أصول المحاكمات في المواد المدنية و التجارية، الطبعة السادسة، منشورات دمشق، 1993/1992.

10. **زهدي يكن** : المسؤولية المدنية، أو الأعمال غير المباحة، الطبعة الأولى، دون ذكر للسنة، منشورات المكتبة العصرية، صيدا، بيروت.

11. **محمد صبري السعدي** : شرح القانون المدني الجزائري، مصادر الالتزام الواقعة القانونية، العمل غير المشروع، شبه العقود، القانون، الجزء الثاني، الطبعة الأولى، 1992، دار

الهدى عين مليلة، الجزائر.

12. **محمود جمال الدين زكي** : مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الثاني، بدون ذكر للطبعة، جامعة القاهرة 1990.

13. **محمد زهدور** : المسؤولية عند فعل الأشياء غير الحية، و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، الطبعة الأولى 1990 دار الحداثة بيروت لبنان.

14. **د/سليمان مرقس** : المسؤولية المدنية، الأحكام الخاصة، بدون طبعة، بدون سنة.

15. **د/سليمان مرقس** : الوافي في شرح القانون المدني، الفعل الضار، المسؤولية المدنية، القسم الأول، الأحكام العامة، الطبعة الخامسة 1988، مطبعة السلام، القاهرة.

16. **د/ علي علي سليمان** :دراسات في المسؤولية المدنية، في القانون المدني الجزائري، المسؤولية عن فعل الغير، المسؤولية عن فعل الأشياء، التعويض ، طبعة، 1984، ديوان المطبوعات الجامعية.

17. **د/ عبد الرزاق أحمد السنهوري** : الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، الجزء الأول، دار إحياء التراث العربي، بيروت لبنان، 1964.

18. **د/ عبد الرزاق أحمد السنهوري** : عقود الغرر، عقد التأمين، المجلد السابع، دار إحياء التراث العربي، بيروت لبنان، 1964.

19. **علي الخفيف** : الضمان في الفقه الإسلامي، القسم الأول، دراسة لأهم مسائل الضمان، فيما يتلف من الأموال، مع الموازنة بين آراء الفقهاء، محاضرات ألقاها الأستاذ علي الخفيف على "(طلبة البحوث و الدراسات القانونية و الشرعية) 1971"، معهد البحوث و الدراسات العربية.

20. **عاطف النقيب** : النظرية العامة في المسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء في مبادئها القانونية، و أوجهها العلمية، الطبعة الثانية، 1981 منشورات عويدات، بيروت.

21. **د/ عبد الرزاق بن خروف** : التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، الجزء الأول، التأمينات البحرية، الطبعة الثانية، دون سنة ـ مطبعة ردكول، الجزائر.

22. **د/ علي فيلالي** : الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض، الطبعة الثانية 2007، مرقم للنشر الجزائر.

23. **وهبة الزحيلي** : نظرية الضمان، أو أحكام المسؤولية المدنية و الجنائية في الفقه الإسلامي، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى 1970، دار الفكر.

- **المراجع المتخصصة**

1. **د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل** : الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات، دراسة الضمان المباشر و ضمان المؤمن، و ضمان الدولة لأذى النفس في القانون الكويتي، مقارنة بالفقه الإسلامي، الطبعة الأولى، 1985، منشورات ذات السلاسل، للطباعة و النشر، الكويت.

2. **أحمد السعيد شرف الدين** : انتقال الحق في التعويض عن الضرر الجسدي دون طبعة 1986، دون ذكر لدار النشر و مكان النشر.

3. **د/ عبد الفتاح عبد الباقي** : المسؤولية التقصيرية عن حوادث السيارات، و غيرها من الأشياء الخطرة، تأسيسا على حراستها، و على مباشرة الضـــرر أثناء استعمالـــها، (محاضرات في القانون المدني، كلية الحقوق و الشريعة)، جامعة الكويت 1972 – 1973.

4. **د/ فائز أحمد عبد الرحمان** : التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات، طبعة 2006، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر.

5. **فريد عقل** : نظرية مسؤولية حارس الآلات الميكانيكية و الأشياء الخطرة في القانون و الاجتهاد القضائي المقارن والمعاصر، مع تأصيلها في

الشريعة الإسلامية، مطابع ألف باء الأديب بدون تاريخ، دمشق.

6. **سعد واصف** : التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات مع دراسة لنظام صندوق الضمان، دراسة مقارنة، دون ذكر الطبعة، 1963، القاهرة.

7. **محمد حسين منصور** : المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، و التأمين الإجباري منها، بدون طبعة سنة 2000، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر.

8. **محمد محمود الكاشف و سعد السعيد عبد الرزاق** : تأمين السيارات، الأصول العلمية و التطبيقات العملية، مع دراسة سوق التأمين في جمهورية مصر العربية، و الإمارات العربية المتحدة و دولة الكويت، الطبعة الأولى، 1989، دار القلم الإمارات العربية.

9. أ/ **بلخضر مخلوفي** : النصوص القانونية و التنظيمية مع الاجتهادات القضائية، بدون ذكر الطبعة، 2004، دار الهدى للطباعة و النشر و التوزيع، عين مليلة، الجزائر.

- **الرسائل و البحوث**

ـ **<u>رسائل الدكتوراه</u>** :

1. **بدر جاسم اليعقوب** : المسؤولية من استعمال الأشياء الخطرة في القانون الكويتي، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1977.

2. د/ **جديدي معراج** : النظام القانوني للتأمين في الجزائر في ضوء التحولات الاقتصادية الجديدة، رسالة دكتوراه دولة في القانون، كلية الحقوق، جامعة الجزائر (بن يوسف بن خدة)، الجزائر 2006.

3. د/ **عماري فتيحة** : السبب الأجنبي المعفى من المسؤولية التقصيرية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، رسالة دكتوراه في القانون ـ كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2004.

4. د/ **علي بوقرة** : المسؤولية المدنية لحارس السيارة، دراسة مقارنة في القانون المدني السوري و الجزائري، رسالة دكتوراه في الحقوق 1998، كلية الحقوق، جامعة دمشق.

5. **د/ محمود جلال حمزة** : المسؤولية الناشئة عن الأشياء عير الحية، في القانون المدني الجزائري، دكتوراه دولة في الحقوق كلية الحقوق،/ جامعة الجزائر، 1981.

6. **د/ محمد لبيب شنب** : المسؤولية عن الأشياء، دراسة مقارنة في القانون المدني المصري مقارنا بالقانون الفرنسي، رسالة دكتوراه في الحقوق، القاهرة 1958.

7. **د/ محمد التليتي** : النظرية العامة بسلامة الأشخاص، رسالة دكتوراه، حقوق، جامعة القاهرة 1989.

ــ **رسائل الماجستير** :

1. **دفوس هند** : الأخطار الاجتماعية، بحث ماجستير، عقود و مسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر (بن يوسف بن خدة) الجزائر 2005 – 2006.

2. **محمد بعجي** : الحقوق المالية للأبناء على الآباء، بحث ماجستير عقود و مسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1999.

ــ **دبلوم الدراسات الخاصة** :

1. **هناء محمد حسون** : دعوى التعويض عن الضرر الأدبي، بحث علمي قانوني، لنيل دبلوم في القانون الخاص، قسم الدراسات العليا كلية الحقوق، جامعة دمشق 2001.

2. **محمد سامر الخربوطلي** : أثر القضية المحكوم فيها جزائيا على الدعوى المدنية، بحث علمي قانوني، لنيل درجة دبلوم في القانون الخاص، قسم الدراسات العليا، كلية الحقوق، جامعة دمشق، 2000 – 2001.

- **المقالات**

1. **د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل** : المقصود بمباشر الضرر في حوادث السيارات، مجلة الحقوق و الشريعة، العدد الثالث، السنة الثامنة، سبتمبر 1984، كلية الحقوق و الشريعة، جامعة الكويت.

2. **د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل** : النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في القانون الكويتي و القانون المقارن، مجلة الحقوق و

الشريعة، العدد الأوّل، السنة الثانية، يناير 1978، كلية الحقوق و الشريعة، جامعة الكويت.

3. **د/ الغوثي بن ملحة** : نظام التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية و الاقتصادية و السياسية، الجزء 33 رقم 4 – 1995.

4. **أحمد طالب** : نظام التعويض الناجم عن حوادث المرور في الجزائر، المجلة القضائية، الجزء الأول، العدد الأول، 1991.

5. **بن قارة بوجمعة** : النظام القانوني للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، مطبوعة، بدون ذكر للتاريخ.

6. **بوزيد محمد** : المصالحة في مجال تعويض ضحايا حوادث المرور، بحوث و دراسات، المجلة القضائية، عدد 2 – 1992.

7. **بلحاج العربي** : المسؤولية عن الأشياء غير الحية، في القانون المدني الجزائري، مجلة الشرطة، عدد 49 – 1992.

8. **بدر جاسم اليعقوب** : حوادث الطريق، و مدى اعتبارها إصابات عمل، مجلة الحقوق و الشريعة، عدد 04، السنة الخامسة، ديسمبر 1981، كلية الحقوق و الشريعة، جامعة الكويت

9. **بدر جاسم اليعقوب** : التزام شركة التأمين مع المسؤول عن أحداث الضرر في دفع الدية و التعويض، التزام تضاممي لا اتفاقي، تعليق عن حكم صادر من المحكمة العليا في الكويت بتاريخ 1977/11/27قضية رقم 33 سنة 1977، مجلة المحامي دون ذكر للعدد، 1977، الكويت.

10. **بدر جاسم اليعقوب** : تعليق عن حكم صادر عن المحكمة الكلية، الكويت، تجاري كلي، بتاريخ 1975/05/03 قضية رقم 451 مجلة المحامي دون ذكر العدد، الكويت 1975.

11. **عبد العزيز بوذراع** : النظام القانوني لتعويض ضحايا حوادث المرور، مجلة الفكر القانوني، اتحاد الحقوقيين، عدد 2، ديسمبر 1985.

12. د/ محمد لبيب شنب : مدى تغطية تأمين إصابات العمل لحوادث الطريق، مجلة العلوم القانونية و الاقتصادية و السياسية، عدد 2 سنة 11، 1969، مصر.

- **النصوص التشريعية**

1. – الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 6 محرم عام 1314 هـ الموافق لـ 30 يناير 1974، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات، و بنظام التعويض عن حوادث المرور، الجريدة الرسمية عدد 15 سنة 1975.
2. – قانون رقم 31/88 المؤرخ في 5 ذي الحجة عام 1408 الموافق 19 جويلية 1988 المعدل و المتمم للأمر رقم 15/74 المتعلق بإلزامية التأمين على الجريدة الرسمية عدد 29 لسنة 1988.
3. – الأمر رقم 07/95 المؤرخ في 23 شعبان 1415 هـ الموافق لـ 25 يناير 1995، المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية عدد 13 سنة 1995.
4. – القانون رقم 04 – 06 المؤرخ في 20 فبراير 2006 المعدل و المتمم للأمر رقم 07/95، الجريدة الرسمية عدد 15 لسنة 2006.
5. – قانون رقم 14/01 المؤرخ في 2001/08/19 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها، الجريدة الرسمية عدد 46، المؤرخة في 2001/08/19.
6. – قانون رقم 16/04 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004، المعدل و المتمم للقانون رقم 14/01 المتضمن تنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها، الجريدة الرسمية العدد 72 لسنة 2004.
7. – قانون رقم 157/62 المؤرخ في 1962/12/31 و المتعلق بتجديد العمل بالتشريعات القائمة، الجريدة الرسمية عدد 6 المؤرخة في 1963/01/10.
8. – الأمر رقم 58/75 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 يتضمن القانون المدني.
9. – القانون رقم 10/05، 20 نوفمبر 2005، المعدل و المتمم للأمر رقم 58/75 المتضمن للقانون المدني، الجريدة الرسمية، العدد 44 المؤرخ في 26 يونيو 2005.
10. – قانون الإجراءات المدنية، أعده الأستاذ سائح سنقوقة، نصا و تعليقا و شرحا و تطبيقا، الطبعة الأولى 2001، دار الهدى عين مليلة، الجزائر.

11. – الأمر رقم 156/66 في 18 صفر عـــام 1386 الموافــق 8 يونيــو ســـنة 1966 المتضمن قانون العقوبات، المعدل و المـــتمم بقـــانون رقـــم 15/04 المـــؤرخ فـــي 2004/11/10، طبعة 2006/2005، أعده د/ حسن بو سقيعة، منشورات بيرتي.
12. – الأمر رقم 155/66 المؤرخ في 18 صفر عام 1386هـــ الموافق 8 يونيـــو ســـنة 1966، يتضمن قانون الإجراءات الجزائية، المعدل و المتمم بقـــانون رقـــم 14/04 المؤرخ في 2004/11/10، أعده د/ حسن بو سقيعة، منشورات بيرتي.
13. – قانون رقم 11/84 مؤرخ في 9 رمضان 1404 الموافق ل 9 يونيو 1984 يتضمن قانون الأسرة، معدل و متمم بالأمر رقم 02/05 المؤرخ في 27 فبراير 2005.
14. – القانون رقم 83/13 الصادر بتاريخ 2 يوليو 1983 المتعلق بحوادث العمل و الأمراض المهنية، الجريدة الرسمية رقم 28 الصادرة بتاريخ 2 يوليو 1983.
15. – قانون السير السوري رقم 31 لعام 2004، دققه و قدم له القاضي رغيد عارف توتنجي، طبعة أولى، 2004، من منشورات دار الصفدي، دمشق.
16. – القانون المدني الـــسوري، الصادر بالمرسوم التشريعي رقم 84 تاريخ 1949/05/18 و تعديلاته، طبعة أولى 2006، منشورات دار الصفدي، دمشق.
17. – القانون المدني المصري رقم 131 سنة 1948 الصادر بتاريخ 16يوليو1948 .

- **المراسيم**

1. – المرسوم رقم 34/80 المؤرخ في 29 ربيع الأول عام 1400 الموافق لـــ 16 فبراير سنة 1980، المتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 7 من الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 6 محرم عام 1394 الموافق لـــ 30 يناير 1974، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار، الجريدة الرسمية العدد 8 لسنة 1980 المؤرخة في 1980/02/19.
2. – المرسوم رقم 35/80 المؤرخ في 29 ربيع الأول من عام 1400 الموافق لـــ 16 فبراير من سنة 1980 المتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار و معاينتها و التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 6 محرم من عام 1394 الموافق ل 30 يناير 1974، المتعلق بإلزامية التأمين عن السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار، الجريدة الرسمية العدد 8 لسنة 1980 المؤرخة في 1980/02/29.

3. – المرسوم رقم 36/80 المؤرخ في 29 ربيع الأول من عام 1400 الموافق لـــ 16 فبراير سنة 1980 يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 20 من الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 6 محرم عام 1394 الموافق لـــ 30 يناير 1980، المتعلق بإلزامية التأمين، و بنظام التعويض عن الأضرار، الجريدة الرسمية العدد 8 لسنة 1980، المؤرخة في 1980/02/29.
4. – المرسوم رقم 37/80 المؤرخ في 29 ربيع الأول من عام 1400 الموافق لـــ 16 فبراير سنة 1980 يتضمن تحديد شروط تطبيق المادتين 32 – 34 من الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 6 محرم عام 1394 الموافق لـــ 30 يناير 1980، المتعلق بإلزامية التأمين عن السيارات، و بنظام التعويض عن الأضرار، الجريدة الرسمية العدد 8 لسنة 1980، المؤرخة في 1980/02/29.
5. – المرسوم التنفيذي رقم 103/04 المؤرخ في 15 صفر عام 1425 الموافق لـــ 5 أبريل 2004 يتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات و تحديد قانونه الأساسي، الجريدة الرسمية عدد 21، سنة 2004.
6. – المرسوم التنفيذي رقم 467/03 المؤرخ في 8 شوال عام 1424 الموافق لـــ 2 ديسمبر 2003 يحدد الأجر الوطني الأدنى المضمون، الجريدة الرسمية عدد 79، سنة 2003.

- **القرارات و الأحكام القضائية**

1. – المجلة القضائية عدد 2 لسنة 1989.
2. – المجلة القضائية عدد 3 لسنة 1989.
3. – المجلة القضائية عدد 4 لسنة 1990.
4. – المجلة القضائية عدد 2 لسنة 1991.
5. – المجلة القضائية عدد 4 لسنة 1991
6. – المجلة القضائية عدد 2 لسنة 1992.
7. – المجلة القضائية عدد 11 لسنة 1992.
8. – المجلة القضائية عدد 03 لسنة 1993.
9. – المجلة القضائية عدد 01 لسنة 1994.
10. – المجلة القضائية عدد 01 لسنة 1999.

11. – المجلة القضائية عدد 01 لسنة 2002.

---

1. – نشرة القضاة عدد 46 بدون سنة.
2. – نشرة القضاة عدد 47 بدون سنة.
3. – نشرة القضاة عدد 49 بدون سنة.
4. – نشرة القضاة عدد 54 سنة 1997.
5. – نشرة العدالة سنة 1969.

---

1. – الاجتهاد القضائي، وزارة العدل، ديوان المطبوعات الجامعية 1987.
2. – الاجتهاد القضائي، الجزء الثاني، للأستاذ/ جيلالي بغدادي.
3. – الاجتهاد القضائي في المواد الجزائية، الجزء الأول، جيلالي بغدادي.
4. – الاجتهاد القضائي وفقا لأحكام القانون المدني، الأستاذ عمر بن السعيد.

OUVRAGES GENERAUX

Jean Carbonnier : droit civil -4- les obligations –press universitaires de France 11 ed -1982 . .1

Mazaund(H L) et tunc traite théorique et pratique de la responsabilité- tome 2 . 6 ed paris : .2

Jesserand (louis) , la responsabilité du fait des chose inanimés1939 paris .3

Starck Boris :droit civil Obligations,2 ed paris 1986 .4

Savatier R : Traite de la responsabilité civile en droit Français, L.G.D, 1951. .5

TUNC : La responsabilité civile, Paris 1981. .6

Terki N : Les Obligations responsabilité civile et régime générale, éditions Publisud, Paris 1982 en Co-édition O.P.U, Alger. .7

Sallier : Les accidents des travail et responsabilité civile, 1897. .8

THESES ET OUVRAGES SPECIAUX

Boualem TAFIANI : Les assurances en Algérie, O.P.U, Alger, et A.N.A.P, 1987. .1

Chabas François : Commentaire de la loi du 5 Juillet 1985, J.C.P, 1985, 11, 3205. .2

Michel Antoine : De la dualité des Fondements légaux de la responsabilité de fait personnel, Montpellier, 1956. .3

Lahlou – Khiar Ghenima : Le droit de l'indemnisation, entre responsabilité et réparation systématique, Thèse pour le doctorat d'état, Faculté de droit, Université d'Alger, 2006. .4

Starck Boris : Essai d'une théorie générale de la responsabilité civile considère en sa double fonction de garantie et de peine privée, Thèse Paris 1947.. .5

الفهرس

العنوان	الصفحة
ـ المقدمة	1-11
الباب الأوّل	12
أساس المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات	
ـ الفصل الأوّل	15
أساس المسؤولية المدنية وفق النظرية الشخصية	
ـ المبحث الأول	16
نظرية الخطأ المفترض	
ـ المطلب الأول	16
إثبات الخطأ في جانب المدعى عليه	
ـ المطلب الثاني	19
افتراض الخطأ في جانب المسؤول	
ـ المبحث الثاني	28
نظرية الخطأ في الحراسة	
ـ المطلب الأوّل	28
مفهوم الخطأ الضار في الحراسة	
ـ أوّلا : الإخلال بالالتزام في الحراسة	28
ـ ثانيا : المقصود بالخطأ الضار	31
ـ المطلب الثاني	33
المعيار المادي لنظرية الخطأ في الحراسة	
ـ **أوّلا** : الفرق بين فعل السيارة و خطأ الحارس	33
ـ **ثانيا** : نقد المعيار المادي لنظرية الخطأ في الحراسة	36
ـ المطلب الثالث	38
ثبوت إفلات زمام السيارة من يد حارسها	
	43

ــ **الفصل الثاني**
أساس المسؤولية المدنية وفق النظرية الموضوعية
ــ **المبحث الأوّل** 45
نظرية تحمل التبعة
ــ **المطلب الأوّل** 45
أساس النظرية
ــ **المطلب الثاني** 48
معيار النظرية
ــ **أوّلا** : نظرية تحمل التبعة المقابلة للربح 49
ــ **ثانيا** : نظرية تحمل تبعة الخطر المستحدث 53
ــ **المبحث الثاني** 60
نظرية الضمان
ــ **المطلب الأوّل** 60
مفهوم نظرية الضمان في الفقه الفرنسي
ــ **المطلب الثاني** 65
مفهوم نظرية الضمان في الفقه الإسلامي
ــ **أوّلا** : فكرة الضرر المباشر 67
ــ مفهوم مباشر للضرر 68
1. فعل المباشر 68
2. تحقيق المباشر 69
3. علاقة السببية 70
ــ **ثانيا** : المتسبب في الحوادث 71
ــ **المطلب الثالث** 76
الأساس المزدوج الواحد لقيام المسؤولية
ــ أوّلا : الخطأ و الضمان كأساس مزدوج واحد 77
ــ ثانيا : الخطأ و المخاطر كأساس مزدوج واحد 79

ـ **الفصل الثالث** 82
مراحل تطور المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر
ـ **المبحث الأوّل** 83
تطور المسؤولية المدنية من خلال التشريع
ـ **المطلب الأوّل** 83
مرحلة تطبيق القواعد العامة الواردة في القانون الفرنسي
ـ **المطلب الثاني** 87
مرحلة صدور كل من الأمر رقم 15/74 و القانون المدني
ـ أوّلا : أسباب صدور الأمر رقم 15/74 88
ـ ثانيا : مرحلة تطبيق القانون المدني 91
ـ ثالثا : مرحلة خضوع المسؤولية المدنية للأمر رقم 15/74 . 92
ـ **المبحث الثاني** 95
موقف الفقه الجزائري من أساس المسؤولية عن حوادث السيارات
ـ **المطلب الأوّل** 95
قيام المسؤولية وفق النظرية الشخصية
ـ **المطلب الثاني** 96
قيام المسؤولية وفق النظرية الموضوعية
ـ **المطلب الثالث** 104
الأساس المزدوج الواحد لقيام المسؤولية عن حوادث السيارات
ـ **المبحث الثالث** 112
موقف القضاء الجزائري من أساس المسؤولية المدنية
عن حوادث السيارات
ـ **المطلب الأوّل** 112
تطبيق القضاء للأحكام العامة الواردة في المادتين 124 – 138 ق.م.ج
ـ **المطلب الثاني** 117
تطبيق القضاء لنظرية المخاطرة كأساس لقيام المسؤولية

ــ **الباب الثاني** 124
المسؤول عن تدخل السيارة في الحادث
ــ **الفصل الأوّل** 125
المقصود بفكرة حراسة السيارة
ــ **المبحث الأوّل** 127
تحديد فكرة السيطرة على السيارة
ــ **المطلب الأوّل** 127
فكرة السلطة القانونية في الحراسة
ــ **المطلب الثاني** 130
الحراسة المادية و الفعلية
ــ **أوّلا** : الحراسة المادية 130
ــ **ثانيا** : الحراسة الفعلية و عناصرها 131
ــ المقصود بسلطات الاستعمال و التوجيه و الرقابة 131
ــ **أوّلا** : العنصر المادي للحراسة الفعلية 133
1. سلطة الاستعمال 133
2. سلطة التسيير و التوجيه 134
3. سلطة الرقابة 135
ــ **ثانيا** : العنصر المعنوي في الحراسة 137
ــ **المبحث الثاني** 139
المسؤولية في الحراسة على السيارة و انتقالها
ــ **المطلب الأوّل** 139
الانفراد بالحراسة و تعددها
ــ **أوّلا** : الانفراد بالحراسة 139
ــ **ثانيا** : الحراسة المشتركة 140
ــ **ثالثا** : تجزئة الحراسة 142
ــ **رابعا** : حراسة الهيكل و حراسة الاستعمال 142

ــ **المطلب الثاني** 145
انتقال الحراسة
ــ **أوّلا :** انتقال الحراسة بموافقة المالك 145
1. انتقال الحراسة بمقتضى عقد البيع 146
2. انتقال الحراسة من المعير إلى المستعير 149
3. انتقال الحراسة من المؤجر إلى المستأجر 151
ــ **المطلب الثالث** 153
حراسة المودع لديه السيارة و مصلحها و معلم قيادتها
ــ **أوّلا :** حراسة المودع لديه السيارة 153
ــ **ثانيا :** حراسة مصلح السيارة 154
ــ **ثالثا :** حراسة المعلم للقيادة 155
ــ **المطلب الرابع** 156
حراسة كل من المغتصب و السارق للسيارة
ــ **أوّلا :** حراسة المغتصب 157
ــ **ثانيا :** حراسة السارق 157
ــ **المبحث الثالث** 159
مدى مسؤولية كل من المتبرع و متولي الرقابة عن حوادث السيارات
ــ **المطلب الأوّل** 159
مدى مسؤولية المتبوع عن حوادث السيارات
ــ **أوّلا :** العلاقة التبعية 160
ــ **ثانيا :** وقوع الفعل الضار حال تأدية الوظيفة 161
ــ **ثالثا :** وقوع الفعل الضار بسبب الوظيفة 162
ــ **رابعا :** وقوع الفعل بمناسبة الوظيفة.. 163
ــ **المطلب الثاني** 166
مدى مسؤولية المميز و غير المميز
ــ **أوّلا :** مسؤولية متولي الرقابة 167
ــ **ثانيا :** مدى مسؤولية الخاضع للرقابة 170

1. عدم مسؤولية عديم التمييز 171
2. مسؤولية عديم التمييز 172
ـ **الفصل الثاني** 175
تدخل السيارة في الحادث
ـ **المبحث الأوّل** 176
تحديد المقصود بتدخل السيارة في الحادث
ـ **المطلب الأوّل** 177
تدخل السيارة و هي في حالة سير
ـ **أوّلا :** اصطدام السيارة المتحركة بالمضرور و الاتصال به 177
1. تدخل السيارة الواحدة و المتحركة في الحادث 177
2. تدخل أكثر من سيارة متحركة في الحادث 179
أ ـ تعويض المضرور 180
ب ـ توزيع التعويض فيما بين الحراس 182
ـ **المطلب الثاني** 182
عدم احتكاك السيارة المتحركة بالمضرور
ـ **أوّلا :** إلزام القضاء للمضرور بتقديم الدليل على تدخل السيارة 184
ـ **ثانيا :** تطبيق القضاء لمعيار اضطراب حركة المرور 185
ـ **المبحث الثاني** 187
تدخل السيارة المتوقفة في الحادث.
ـ **المطلب الأوّل** 187
احتكاك السيارة و هي في حالة سكون بالمضرور
ـ **أوّلا :** السيارة المتوقفة في مكان ثابت 188
ـ **ثانيا :** السيارة المتوقفة مؤقتا خلال السير 189
ـ **المطلب الثاني** 191
عدم احتكاك السيارة المتوقفة بالمضرور
ـ **المطلب الثالث** 193
المضرور نتيجة فتح باب السيارة

ــ **أولا :** السائق المضرور أو أحد الركاب 193
ــ **ثانيا :** الغير المضرور من حادث فتح باب السيارة 194
ــ **المبحث الثالث** 197
مدى المسؤولية عن تدخل السيارة في الفقه الإسلامي
ــ **المطلب الأوّل** 197
تدخل السيارة في الحادث تدخلا إيجابيا
ــ **أوّلا :** تدخل السيارة في الحادث 197
ــ **ثانيا :** التدخل الإيجابي للسيارة 198
ــ **المطلب الثاني** 199
التدخل المباشر للسيارة في أحداث الضرر
ــ **المطلب الثالث** 200
المباشرة الملجئة عن حوادث السيارات
ــ **الفصل الثالث** 203
التنظيم القانوني للتأمين الإلزامي من المسؤولية عن حوادث السيارات
ــ **المبحث الأوّل** 203
التأمين الإلزامي عن حوادث السيارات
ــ **المطلب الأوّل** 204
طبيعة التأمين الإلزامي
ــ **المطلب الثاني** 207
المركبات الخاضعة للتأمين الإلزامي
ــ **أوّلا :** مركبات النقل السريع 208
ــ **ثانيا :** مركبات النقل البطيء 210
ــ **المطلب الثالث** 211
التأمين الإلزامي من حيث الأشخاص الملتزمين به
ــ **أوّلا :** الاكتتاب في عقد التأمين بالنسبة لمالك السيارة 211
ــ **ثانيا :** الاكتتاب في عقد التأمين بالنسبة للدولة 212
ــ **ثالثا :** الوكالة القضائية للخزينة 213

ــ **المطلب الرابع** 214
مفهوم حادث المرور
ــ **المبحث الثاني** 218
مدى التزام المؤمن بتعويض الضحايا أو ذوي حقوقهم
ــ **المطلب الأوّل** 219
مدى الاستفادة من عقد التأمين
ــ **أولا :** مدى استفادة المؤمن له من عقد التأمين 219
ــ **ثانيا :** مدى استفادة الحارس من عقد التأمين 221
ــ **ثالثا :** مدى استفادة السائق المضرور أو ذوي حقوقه من تغطية التأمين 221
ــ **المطلب الثاني** 223
مدى استفادة الركاب أو الغير من عقد التأمين
ــ **أولا :** استفادة الركاب من تغطية التأمين 223
ــ **ثانيا :** استفادة الغير من تغطية التأمين 224
ــ **ثالثا :** استفادة المضرور غير الراكب من تغطية التأمين 226
ــ **المطلب الثالث** 229
مدى استفادة كل من العامل و ممثل الشخص المعنوي من إلزامية التأمين
ــ **المطلب الرابع** 232
مدى اعتبار حوادث الطريق إصابات عمل
ــ **أوّلا :** حوادث العمل 233
ــ **ثانيا :** حادث الطريق 235
ــ **الباب الثالث** 238
الأضرار محل التأمين الإلزامي و التعويض عنها
ــ **الفصل الأوّل** 240
الأضرار الجسمانية و ما ينتج عنها من أضرار مرتدة
ــ **المبحث الأوّل** 241
الأضرار البدنية و المعنوية للمصاب

ــ **المطلب الأوّل** 242
العجز المؤقت و العجز الدائم عن العمل و آثارهما المادية
ــ **أولا** : العجز المؤقت عن العمل 242
ــ **ثانيا** : العجز الجزئي الدائم و العجز الكلي الدائم 247
ــ **ثالثا** : الضرر الناجم عن تفويت الفرصة 250
ــ **المطلب الثاني** 251
الأضرار المعنوية للمصاب
ــ **أوّلا** : الآلام الجسدية 251
ــ **ثانيا** : الآلام النفسية 252
ــ **ثالثا** : الضرر الجمالي 254
ــ **رابعا** : الآلام التي تصيب العاطفة و الشعور 254
ــ **المطلب الثالث** 255
الضرر في حالة الوفاة
ــ **أوّلا** : انعدام الضرر في حالة الوفاة 255
ــ **ثانيا** : وجود الضرر في حالة الوفاة 256
1. الأضرار الواقعة للمتوفي 256
2. الأضرار التي تسبق الوفاة 257
3. فقد الحياة 258
ــ **المبحث الثاني** 262
العلاقة بين الضرر الأصلي و الضرر المرتد
ــ **المطلب الأوّل** 262
التفرقة بين الضرر الأصلي و الضرر المرتد
ــ **أولا** : التفرقة بين الضرر الأصلي و الضرر المرتد 262
ــ **ثانيا** : استقلال الضرر المرتد عن الضرر الأصلي 264
ــ **ثالثا** : الضرر الأدبي المرتد الناجم عن الوفاة 266
ــ **المطلب الثاني** 267
تبعية الضرر المرتد للضرر الأصلي و الدعوى المتعلقة به

ــ **أولا :** مدى تبعية الضرر المرتد للضرر الأصلي 267
ــ **ثانيا :** الدعوى المتعلقة بالضرر المرتد 270
1. في حالة الإصابة البدنية 270
2. في حالة وفاة المصاب 271
ــ **المبحث الثالث** 272
الدعوى المباشرة للمطالبة بالتعويض
ــ **المطلب الأوّل** 272
مدى تأثير الدعوى العمومية على الدعوى المباشرة
ــ **أولا :** شروط الدعوى المباشرة 272
ــ **ثانيا :** مدى تبعية الدعوى المباشرة للدعوى العمومية 276
1. إقامة الدعوى المدنية أمام المحاكم المدنية 276
2. إقامة الدعوى المدنية أمام المحاكم الجنائية 277
ــ **ثالثا :** القيود الواردة على حجية الحكم الجنائي أمام المحاكم المدنية 278
ــ **المطلب الثاني** 280
حجية الحكم الجنائي أمام القضاء المدني
ــ **أوّلا :** في حالة الحكم بالإدانة 280
ــ **ثانيا :** في حالة الحكم بالبراءة 282
ــ **المطلب الثالث** 286
تقادم الدعوى المباشرة و وقفها
ــ **أوّلا :** تقادم الدعوى المباشرة 287
1. تقادم دعوى المضرور ضد المؤمن 287
2. تقادم دعوى المؤمن له ضد المؤمن 287
ــ **ثانيا :** مدى تبعية مدد التقادم في الدعوى المباشرة للدعوى العمومية 287
ــ **ثالثا :** وقف التقادم 289
ــ **الفصل الثاني** 290
التعويض عن حوادث السيارات

ـ **المبحث الأوّل** 291
تعويض المضرور أو ذوي حقوقه من قبل المؤمن
ـ **المطلب الأوّل** 291
إلزامية مالك المركبة بالاكتتاب في عقد التأمين
ـ **أولا :** الأشخاص المستفيدون من الاكتتاب في عقد التأمين 292
ـ **ثانيا :** الأشخاص غير المستفيدين من الاكتتاب في عقد التأمين 292
ـ **المطلب الثاني** 296
التعويض عن الأضرار و الإجراءات المتعلقة بمعاينتها
ـ الإجراءات المتعلقة بمعاينة الأضرار و تقدير العجز المترتب عنها 297
ـ **أوّلا :**الإجراءات المتعلقة بالتحقيق 297
ـ **ثانيا :** الإجراءات المتعلقة بمعاينة الأضرار 299
ـ **ثالثا :** تحديد نسبة العجز 299
ـ **المطلب الثالث** 300
أساس حساب التعويض عن عجز المصاب عن العمل
ـ **أوّلا :** أساس حساب التعويض عن العجز المؤقت 301
ـ **ثانيا :** أساس حساب التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي 305
ـ **المطلب الرابع** 306
أساس حساب التعويض في حالة وفاة الضحية
ـ **أوّلا :** حساب التعويض في حالة وفاة ضحية بالغة 307
ـ **ثانيا :** حساب التعويض في حالة وفاة ضحية قاصرة 309
ـ **المبحث الثاني** 311
أساس حساب التعويض عن الأضرار المعنوية
ـ **المطلب الأول** 312
حساب التعويض عن الضرر المعنوي للمضرور
ـ **أوّلا :** حساب التعويض عن الآلام الجسدية 312
1. حساب التعويض عن الألم البسيط 313
2. حساب التعويض عن الألم الهام 314

ــ **ثانيا** : حساب التعويض عن الآلام النفسية 314
ــ **ثالثا** : حساب التعويض عن الضرر الجمالي 315
ــ **المطلب الثاني** 316
حساب التعويض عن الضرر المعنوي المرتد على ذوي حقوق الضحية
ــ **الفصل الثالث** 320
مدى تعويض المضرور من طرف صندوق ضمان السيارات
ــ **المبحث الأوّل** 323
تعويض المضرور من طرف الصندوق
ــ **المطلب الأوّل** 323
ضمان التعويض في حالة العجز عن العمل أو الوفاة
ــ **أولا** :أساس حساب التعويض عن العجز عن العمل 323
1. عن العجز المؤقت عن العمل 323
2. عن العجز الدائم أو العجز الكلي الدائم 324
ــ **ثانيا** : تدخل الصندوق في حالة وفاة الضحية 324
1. في حالة وفاة ضحية بالغة 325
2. في حالة وفاة ضحية قاصرة 326
ــ **ثالثا** : تولي الصندوق التعويض عن الأضرار المعنوية 326
ــ **المطلب الثاني** 327
الالتزامات ما بين صندوق ضمان السيارات و غيره
ــ **أوّلا** : التزامات الصندوق بضمان التعويض للمضرور أو ذوي حقوقه 327
ــ **ثانيا** : التزام المؤمن تجاه الصندوق 329
ــ **ثالثا** : التزام المسؤول غير المؤمن له تجاه الصندوق 329
ــ **رابعا** : التزام المضرور أو ذوي حقوقه تجاه الصندوق 330
ــ **المطلب الثالث** 335
مدى تدخل الصندوق في الدعوى القضائية .
ــ **أوّلا** : في حالة ما إذا رفع الصندوق الدعوى 336
ــ **ثانيا** : في حالة ما إذا رفع المصاب أو ذوي حقوقه الدعوى 336

ــ **ثالثا** : الطعن المقدم من المصاب أو ذوي حقوقه ضد الصندوق 338
ــ **المبحث الثاني** 341
سقوط الحق في ضمان التعويض
ــ **المطلب الأوّل** 342
حالات سقوط الحق في التعويض
ــ **أوّلا** : المسؤولية الناجمة عن خطأ السائق الضحية 342
ــ **ثانيا** : قيادة السيارة دون حمل للوثائق أو لرخصة السياقة 345
ــ **ثالثا** : زيادة حمولة السيارة أو عدد ركابها أو نقلهم بدون عوض 349
ــ **رابعا** : إدلاء المؤمن له للمؤمن ببيانات كاذبة 350
ــ **خامسا** : الأضرار الحاصلة خلال السباق و المنافسة 352
ــ **سادسا** : الأضرار التي تلحق البضائع و الأشياء 354
ــ **المطلب الثاني** 356
رجوع المؤمن بما دفعه من تعويض على المسؤول
ــ **أوّلا** : التزام المؤمن مع الغير المسؤول عن الحادث التزاما تضامنيا 357
ــ **ثانيا** : التزام المؤمن مع الغير المسؤول عن الحادث التزاما تضاممیا 358
ــ **ثالثا** : عدم رجوع المؤمن بما دفعه من تعويض لانتفاء الأساس القانوني 359
ــ **الخاتمة** 363
ــ **قائمة المراجع** 383
ــ **الفهرس** 395