

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

كلية العلوم القانونية
والعلوم الإدارية



جامعة أبي بكر بلقايد
تلمسان



مذكرة التخرج لنيل شهادة الماجستير
في قانون النقل

الموضوع

التأمين في النقل البري

تحت إشراف :

- الأستاذ كحلولة محمد

إعداد الطالب :

- العرابوي نبيل صالح

أعضاء لجنة المناقشة :

- | | | |
|-------------|--------------------------------------|-------------------------------|
| رئيسة | أستاذة التعليم العالي - جامعة تلمسان | الأستاذة : هجيرة دنوني |
| مقرا | أستاذ التعليم العالي - جامعة تلمسان | الأستاذ : كحلولة محمد |
| عضوا مناقشا | أستاذ التعليم العالي - جامعة تلمسان | الأستاذ : بن عمار محمد |
| عضوا مناقشا | أستاذ مكلف بالدروس - جامعة تلمسان | الأستاذ : بن مرزوق عبد القادر |

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
أَقْدَمُ خَالِصُ شُكْرِي إِلَى أَسْنَادِي الْفَاضِلِ الدُّكْتُورِ:

كحلولة محمد الذي منحني من وقته الثمين، ولم يدخل علي بملاحظات القيمة

التي ساعدتني في إنجاز هذا البحث، كما أقدم بآيات الشكر الأساتذة

الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة الذين تحملوا عبيء قراءة هذا البحث وقبلوا

المشاركة في مناقشته



إلى والدي الكريمن اللذين ضحيا بجهدهما ومالهما في سبيل تربيتي وتعليمي

إلى إخوتي وأخواتي الأعزاء

إلى أساتذتي الأجلاء الذين ساهموا في تكويني

إلى كل من ساعدني في إنجاز هذا البحث من قريب أو بعيد

أهدي هذه الدراسة المنواعة



خطة البحث

مقدمة

- الفصل الأول : الأحكام العامة للتأمين في النقل البري
المبحث الأول : تطور قانون التأمين في مادة النقل البري
المطلب الأول : حق الضحية في التعويض طبقاً للأمر 15/74
المطلب الثاني : تطور التعويضات وفقاً لقانون 31/88
المطلب الثالث : التشريع الذي يحكم حوادث النقل بالسكك الحديدية
المبحث الثاني : أنواع التأمينات البرية وتنظيمها الدولي
المطلب الأول : التأمين على الأشخاص
المطلب الثاني : التأمين على الأضرار
المطلب الثالث : الاتفاقيات المنظمة للنقل البري
الفصل الثاني : النظام القانوني للتأمين في النقل البري
المبحث الأول : التأمين من المسؤولية
المطلب الأول : مفهوم التأمين من المسؤولية وإلزاميتها
المطلب الثاني : صور التأمين من المسؤولية
المطلب الثالث : التأمين من المسؤولية في القانون المقارن
المبحث الثاني : نظام التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور
المطلب الأول : القواعد العامة لنظام التعويض
المطلب الثاني : ضمان المؤمن للأضرار الناشئة عن حوادث المرور
المطلب الثالث : إجراءات المتابعة والفصل في الدعويين الجزائية والمدنية
المطلب الرابع : الأضرار المستثناة من الضمان وسقوط الحق فيه
الخاتمة

مقدمة

مقدمة:

كان لتقدم الصناعة والتكنولوجية في العصر الحديث تأثير جلي على تطور النقل بمختلف أنواعه كرافد حضاري يساهم في تقريب المسافات بين الأمم و ازدهار التجارة و الصناعة في ظل عولمة يطرح شبحها مخاوف عديدة.

غير أن الحضارة الصناعية بدأ شعاعها يتلاشى من جراء المخاطر التقنية المحددة لحياة الإنسان . ونتيجة لهذا التطور التقني ، كثرت الحوادث وتعددت أسبابها فأصبحت المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تسببها هذه الحوادث والمؤسسة على ركن الخطأ لا تستجيب لحقوق الضحايا مما جعل الفقه والقضاء يبحثان عن بدائل قانونية تحفظ حقوق الضحايا والمضرورين ، فتطورت بذلك المسؤولية المدنية إلى ما وصلت إليه اليوم .

و من بين التطبيقات الهامة لهذه المسؤولية ، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص سواء النقل بالسيارات أو بالسكك الحديدية . وتجدر الإشارة إلى أنه يجب تعميق البحث بشأنها لكثرتها في السنوات الأخيرة، ولما تتفرد به من خصوصيات وما تطرحه من إشكاليات قانونية وقضائية.

ونظرا لتوسع شبكات النقل وكثرة الحوادث التي كادت تحصد أعداد هائلة من الضحايا ، كانت عندئذ المسؤولية عن هذه الحوادث تخضع للقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية ، ومن تم كان لزاما على المتضرر أو المسافر أن يثبت خطأ الناقل والضرر وعلاقة السببية.

وأمام صعوبة الإثبات وكثرة الأضرار التي أصبحت تصيب الأشخاص من جراء حوادث المرور. بدأ التفكير في إيجاد وسيلة يكون

بمقدورها تغطية النتائج الضارة التي تصيب الشخص في ماله أو ذويه .
هكذا ظهرت فكرة التأمين في صورة يجتمع فيها الأشخاص الذين يتوقعون
حدوث المخاطر، فيتعاونون على دفع التعويض لمن يصيبه منهم ضررا.

ويعرف التأمين بأنه عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن
له، أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا
أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين
بالعقد، وذلك مقابل قسطا أو أي دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له
للمؤمن.

وتجدر الإشارة إلى أن التأمين بصفة عامة ، والتأمين من حوادث
المرور بصفة خاصة يكتسي دورا بالغا لما له من آثار سواء من الناحية
الاقتصادية أو الاجتماعية أو القانونية . فمن الناحية الاقتصادية يشكل
التأمين من حوادث المرور $\frac{1}{2}$ نصف مدا خيل شركات التأمين وذلك
بالنظر إلى حجم العمليات أمام طلب المستأمنين المتزايد نتيجة استعمال
السيارة لأغراض مختلفة.

ومن الناحية الاجتماعية يعتبر التأمين أهم وسيلة وقائية لحماية
ضحايا الحوادث هذا ما دفع بالمشرع إلى الابتعاد عن الأسلوب الاختياري،
وفرض الأسلوب الإلزامي وذلك لما تعود به من فائدة سواء على
الأشخاص المؤمنين أو شركات التأمين.

أما من الناحية القانونية فإن المشرع الجزائري أصدر عدة نصوص
قانونية خاصة من أجل حماية المتضررين من حوادث المرور وكذا ذوي
حقوقهم. و لهذه النصوص القانونية أهمية خاصة، إذ أنه في الجزائر وحسب
الإحصائيات الخاصة بسنة 1997 تم تسجيل 28093 حادث مرور خلفا
34467 جريحا و 3530 قتيلا . مع أن هذه الظاهرة في تزايد مستمر نظرا

لازدياد عدد السيارات وازدياد حاجة المواطنين لوسائل النقل بسبب التطور السريع .

لقد حاول الفقه والقضاء إيجاد وسائل قانونية لحماية المسافرين لاسيما في الحوادث التي تبقى أسبابها مجهولة، والتي يستحيل على المتضرر أن يثبت خطأ الناقل فيها.

ولقد أكد القضاء الفرنسي المتعلقة أنه لا يستساغ أن يعامل ناقل الأشخاص معاملة مختلفة على ناقل الأشياء، فلا يوجب على الأول التزاما لضمان السلامة ويوجبه على الثاني بحجة أن المسافر هو صاحب السيطرة على نفسه في نقل الأشخاص وفي هذه الحالة فإن المسافر هو الضعيف ، إذ يجد نفسه في موقف صعب عندما يكلف بإثبات خطأ الناقل. فغالبا لا تتوفر لديه الإمكانيات التي تسمح له بإثبات الخطأ في مواجهة شركات النقل وهي عادة الطرف القوي لما لها من القدرات المادية والعلمية ما يفوق كثير ما يتوافر منها لدى المسافر .

وبالرغم من هذه الانتقادات استمر القضاء الفرنسي مترددا بين اعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية أو تقصيرية إلى غاية عام 1911 م. حيث أصدرت محكمة النقض الفرنسية قرارا بتاريخ 1911/11/23 م ، أقرت فيه بأن مسؤولية ناقل الأشخاص اتجاه المسافر هي مسؤولية عقدية ، وأكدت بأن الناقل يلتزم بضمان سلامة المسافر وتوصيله سليما معافى إلى مكان الوصول وأن المتضرر له الحق في التعويض طبقا للمسؤولية العقدية ولا يعفى الناقل من المسؤولية إلا إذا أثبت السبب الأجنبي .

ومنذ ذلك التاريخ أصبح متداول في الفقه والقضاء ما يعرف بالالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص، فهل يكون الناقل دوما مقيدا بالتزام لضمان السلامة وبالتالي مسؤول عقديا أم قد تتحول هذه

المسؤولية إلى المسؤولية التقصيرية بحدوث الحادث خارج مرحلة العقد
المادي للنقل ؟ Obligation de Sécurité

ونظرا لأن حوادث المرور تكون مختلفة الأنواع ، فقد يتعرض
المسافر لحادث عند محاولته النزول من القطار أو السيارة قبل توقفها
بصفة نهائية أو عند اجتيازه لحاجز غير محروس وهو ما يطلق عليها
بالحوادث الفردية ، وقد تكون هذه الحوادث جماعية كحالة التصادم بين
حافلتين أو قطارين ، فهل تختلف مسؤولية الناقل باختلاف نوع الحادث ؟.

وقد تقع هذه الحوادث لأسباب لا ترجع إلى الناقل ، فهل تظل
شركة التأمين مقيدة بالالتزام بضمان السلامة وتبقى مسؤولياته قائمة أم
بالإمكان إبعاد هذه المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي كخطأ المسافر مثلا .
وإعفاؤها بالتالي من المسؤولية أو تقسيمها بين الطرفين ؟

وفي حالة ثبوت مسؤولية الناقل ، فإنه يكون ملزما بتسديد التعويض
المستحق للمتضرر أو ورثته ، فعلى أي أساس يدفع هذا التعويض ؟

وكيف يتم تحديده من طرف المحاكم ؟ وما هو الوقت الذي يقدر فيه
الضرر ؟ وهل يوجد نظام خاص بالتعويض عن هذه الحوادث ؟ و هل
التعويض يتماشى و المتطلبات الاقتصادية و الاجتماعية للمجتمع و يساير
ظروف المعيشة ؟

وقد تتم متابعة سائق السيارة جزائيا في حالة توافر شروط المسؤولية
الجزائية غير أنه قد يصدر الحكم ببراءته ، فهل يعفى الناقل بناء على
ذلك من المسؤولية المدنية ؟

للإجابة عن هذه التساؤلات، سنتطرق إلى الأحكام العامة للتأمين في النقل البري (الفصل الأول) ثم إلى النظام القانوني للتأمين في النقل البري (الفصل الثاني). وسنحاول تدعيم هذا البحث بقرارات المحكمة العليا للتعرف عن موقف القضاء الجزائري من هذا الموضوع.

الفصل الأول

الأحكام العامة للتأمين في النقل البري

الفصل الأول: الأحكام العامة للتأمين في النقل البري

إن التأمين البري نظام حديث العهد ازداد أهمية مع دخول عصر التكنولوجيا وتقدم الحضارة، فظهرت عدة صور له أهمها التأمين من حوادث المرور، والتأمين ضد مخاطر النقل البري⁽¹⁾. ولقد منح المشرع الجزائري التأمين البري أهمية بالغة من خلال مجموعة النصوص القانونية التي تنظمه (المبحث الأول)، وتحدد أنواعه (المبحث الثاني).

المبحث الأول: تطور قانون التأمين في مادة النقل البري.

لقد مر التأمين في النقل البري بالجزائر بمراحل مختلفة⁽²⁾، عرفت صدور عدة نصوص قانونية. حيث أصدر المشرع الجزائري الأمر 74/15 في 15/01/1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية الناتجة عن حوادث السيارات (المطلب الأول). وعدل هذا الأمر بالقانون رقم 31/88 الصادر بتاريخ

1- التأمين نظام حديث العهد، وقد عرف أولاً في البلاد الأوروبية في أواخر القرون الوسطى، وأول مجال ظهر فيه هو النقل البحري، وكان ذلك نتيجة تطور العلاقات التجارية. أما التأمين البري فلم يظهر إلا في خلال القرن 17م وأول صورة له كانت التأمين من الحريق الذي ظهر في إنجلترا، وبعد الثورة الفرنسية في سنة 1789م عرف التأمين ركوداً بسبب زوال شركات المسالمة، ثم عاد من جديد للنمو ودخل ميادين كثيرة خاصة، بعد انتشار الصناعة والآلات الميكانيكية المختلفة فظهر في بداية الأمر التأمين من المسؤولية. وفي القرن 20م ومع دخول عصر التكنولوجيا وتقدم الحضارة ازداد التأمين أهمية. فظهرت صورة أخرى له، كالتأمين من حوادث المرور، التأمين ضد مخاطر النقل البري. وفي الجزائر وبعد الاستقلال أصدر المشرع الجزائري قانون رقم 62-157 بتاريخ 11 ديسمبر مدد بموجبه سريان القوانين الفرنسية التي لا تتعارض مع سيادة الدولة الجزائرية إلى غاية إصدار قوانين وطنية لتنظيم عقود التأمين، وبذلك استمرت القوانين الفرنسية المتعلقة بالتأمين سارية في الجزائر بالإدارة المشرع الجزائري. وظلت شركات التأمين بعد الاستقلال تخضع للنصوص الفرنسية.

2- لقد مر التأمين في النقل البري بالجزائر بثلاث مراحل مختلفة :

المرحلة الأولى وهي المرحلة التي امتدت من سنة 1952 إلى غاية سنة 1958م، وكان النظام في هذه المرحلة يخضع للقانون الفرنسي الذي صدر بتاريخ 1951م. والذي أنشئ بموجب الصندوق لذي

1988/07/19⁽¹⁾ (المطلب الثاني). إضافة إلى دراسة التشريع الذي يحكم حوادث السكك الحديدية (المطلب الثالث).

المطلب الأول: حق الضحية في التعويض طبقاً للأمر 15/74.

لقد كان الحق في التعويض في ظل التشريع الصادر قبل سنة 1974 يقوم على المسؤولية المدنية كما ورد ذلك في أحكام القانون المدني، لدى فإن تحديد مبلغ التعويض كان خاضعاً للتقدير المطلق للجهات القضائية المختصة. فمن جهة كان تعويض الأضرار الجسمانية يراعي آنذاك درجة مسؤولية الضحايا و بالتالي فقد كانت الضحايا التي تنسب له مسؤولية الحادث و ذوي حقوقها لا تستفيد من التعويض، بل و حتى كانت في بعض الحالات تحرم من ذلك بشكل تام .

و من جهة أخرى، فإن انعدام إطار عام يحدد نظام موحد للتعويض يفسر سبب اختلاف مبالغ التعويضات الممنوحة للضحايا من حالة لأخرى.

ونتيجة لكل هذا، أصدر المشرع الجزائري الأمر 15/74 بتاريخ 30/01/1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية الناتجة عن حوادث السيارات.⁽²⁾ ويحتوي هذا القانون على ثلاثة أقسام: القسم الأول يتعلق بالزامية التأمين على السيارات والقسم الثاني يتعرض إلى مسألة التعويض بما في ذلك التعويض عن الأضرار الجسمانية والأضرار المادية التي تتمثل خاصة في الخسائر

يتولى بتعويض ضحايا حوادث المرور، والرجوع على المتسبب في الحادث في الحالة التي تثبت فيها مسؤولياته. المرحلة الثانية وهي المرحلة التي تمتد من سنة (1958 م) إلى غاية سنة (1973 م)، وتميزت هذه المرحلة بإصدار قانون سنة (1958 م). والذي يلزم كل مالك سيارة بإجراء تأمين يضمن مسؤولياته المدنية في حالة ارتكابه لحادث يسبب أضراراً للغير. وعرفت هذه المرحلة صدور الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30/01/1974م، والمتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية الناتجة عن حوادث السيارات. ولقد عوض هذا الأمر قانون 1958م، ومستبدلاً بذلك النظام التقليدي بنظام جديد هو النظام عدم الخطأ. (استبدل الأمر 15/74 المسؤولية الدائمة على أساس الخطأ المفترض، إلى الأخذ بنظرية تحمل التبعة.)

2 - د. عبد الرزاق بن خروف. التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري. الجزء الأول. التأمينات البرية. ص. 34

2 - د. الغوثي بن ملح. نظام التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في القانون الجزائري المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والإدارية- الجزء 33 رقم 04 لسنة 1995 ص 1000.

المادية التي تلحق السيارة والقسم الثالث ينظم صندوق الضمان الخاص بالتعويضات.

وسيتم دراسة هذا الأمر من حيث أسباب ودوافع صدوره (الفرع الأول) ومضمونه (الفرع الثاني) والنصوص التطبيقية له (الفرع الثالث).

الفرع الأول: أسباب ودوافع صدور الأمر 15/74.

قبل سنة 1974، كان يطبق النظام التقليدي للمسؤولية المدنية¹، وتعتمد هذه المسؤولية على 3 عناصر هي: الخطأ، الضرر و العلاقة السببية بينهما، و إذا تخلف شرط من هذه الشروط الثلاثة لا يستحق الضحية أي تعويض.⁽²⁾

و كان التعويض يتميز بأنه :

- يخضع لتقدير القاضي .
- لا حدود لإصلاح أوجه الضرر المختلفة سواء أكانت ضرر مادي أو معنوي (مثل ضرر التألم، ضرر الفتوة، و الضرر الجمالي وغيرها من الأضرار المباشرة أو غير المباشرة) كما أن القاضي غير ملزم بمبلغ أو حد معين .
- ومن نتائج هذا النظام :

- (1) اختلاف مبالغ التعويضات المحكوم بها من محكمة لأخرى و من ضحية لأخرى، بسبب غياب نظام موحد للتعويض .
- (2) حرمان عدد كبير من الضحايا من التعويض بسبب تحملهم جزءا من المسؤولية في الحادث .
- (3) طول و تعقد إجراءات التقاضي، و تعدد وسائل الطعن من كلا الطرفين (سواء من جهة الضحية أو ذوي حقوقها، أو من جهة المسؤول المدني). ولذلك كان من الضروري تجاوز هذه التناقضات و النقائص للتكفل الحقيقي بكل ضحايا حوادث المرور، و وضع نظام قانوني منصف و عادل يسوي بين كل الحالات المتشابهة .

1- أنظر المواد 1382 إلى 1384 من القانون المدني الفرنسي. والتي تقابلها المواد 124 إلى 128 من

القانون المدني الجزائري

2 - د - عبد الرزاق بن خروف - التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري - الجزء الأول التأمينات

البرية طبعة 2000 ص 23

وعيا منه بهذه النقائص أصدر المشرع الجزائري الأمر رقم 15/74 في 30 يناير 1974م⁽¹⁾ المتعلق بإلزامية التأمين على المركبات الآلية (السيارات)، وجاء هذا الأمر ليملاً الفراغ الذي كان موجوداً، ويحقق العدالة الاجتماعية.⁽²⁾

ومن بين الأسباب التي أدت بالمشرع الجزائري إلى إصدار هذا الأمر ما يلي :

- 1- بروز حوادث الطرق كظاهرة تستحوذ على مزيد من الاهتمام والعناية في كافة المجتمعات الحديثة.
- 2- عدم تلاءم المفهوم التقليدي للمسؤولية مع المفاهيم الاقتصادية والاجتماعية الحديثة، وخاصة في مجال الأضرار التي تسببها وسائل النقل. وبالتالي أصبح من الضروري الأخذ بالمفهوم الحديث للمسؤولية، وهو مفهوم يتفق مع مبدأ ضرورة توفير الحماية للمتضرر من حوادث الطرق. وتطبيقاً لقاعدة (على أن من يتضرر من استعمال سيارة يجب أن ينال التعويض فور إثبات الضرر).
- 3- تراكم ملفات الحوادث على مستوى المحاكم ومؤسسات التأمين، بسبب الإجراءات القضائية وتعقدها.
- 4- طول المنازعات المتعلقة بحوادث المرور بسبب تأخر المحاكم في الفصل فيها. وإصدار المحاكم لأحكامها بعد وقوع الحادث بعدة سنوات، هذا ما ساهم في اختلال التوازن المالي للشركات بشكل كبير.⁽³⁾
- 5- زيادة عدد السيارات والسكان بصورة كبيرة، مع استمرار سوء حالة الطرق وعدم تجهيزها مما أدى إلى زيادة عدد الحوادث التي تقع على الطريق، وكذلك زيادة الخسائر والأضرار المترتبة على تلك الحوادث.⁽⁴⁾
- 6- الاختلاف الكبير الذي ظهر في أحكام القضاء، بسبب عدم وجود ضوابط أو معايير تحدد قيمة التعويض. واعتماد المحاكم كلية على السلطة التقديرية للقاضي، مما أدى بالاختلال لمبدأ المساواة بين ضحايا حوادث المرور في التعويض.

1- الأمر 15/74 المؤرخ بتاريخ 30/01/1974 الجريدة الرسمية العدد 15 الصادرة بتاريخ 19/02/

1974

2- د. بن عبدة عبد الحفيظ. إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري طبعة 2002 ص 12.

3- د. بن غانم بوجمعة. النظام القانوني للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور ص 5.

4- نفس المرجع ص 5-6.

7- ارتفاع قيمة التعويض الذي تحكم به المحاكم، مما اضطرت شركات التأمين إلى دفع تعويضات تفوق التعويضات التي حددتها في تاريخ الحادث.

8- حرمان عدد كبير من ضحايا حوادث المرور من الاستفادة من التعويض، بسبب مسئوليتهم في الحادث، مما جعل هؤلاء الضحايا أو ذوي حقوقهم يعيشون مشاكل اجتماعية حادة، وذلك في غياب نصوص تشريعية تحمي الأشخاص المصابين في حالة الحادث. (1)

هذه هي بعض الأسباب التي أدت بالمشروع الجزائري أن يعيد النظر في حق إصلاح الأضرار الجسمانية وذلك بإصداره لأمر 15/74 و تجدر الإشارة إلى أن أمر 15/74 لم يطبق في البداية إلى نطاق واسع لسبب تأخر صدور المراسيم التطبيقية له والتي لم تصدر إلا سنة 1980.

الفرع الثاني: مضمون الأمر 15/74.

إن الاهتمام الرامي إلى حماية مجمل ضحايا حوادث المرور و كذا الحرص على ضمان التعويض المنصف، قد أديا إلى إعداد نظام تعويض لمجمل الضحايا بغض النظر عن حصة مسؤولياتهم في وقوع الحادث، و تأسيس جدول يعتمد قاعدة لحساب جميع التعويضات. (2)

و عليه فإن الطريقة الجديدة للتعويض التي أدخلها الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 1974/01/30 تركز على مبدأ تضامن كافة المؤمن لهم، بحيث يستفيد من هذه التعويضات المقررة كل من الضحية غير المسؤولة و الضحية المتسببة في الحادث، فعلاقة السببية بين الضرر المتسبب و المسؤولية الشخصية لا تشكل إلى حد ما الأثر المحدث للتعويض. (3)

إن الأمر 15/74 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار، طرح إشكالا في تطبيقه من طرف الجهات القضائية لعدم وجود نصوص تطبيقية له. إلا أن المشروع عالج هذا الإشكال بإصداره لمجموعة المراسيم القانونية التي حددت مجال تطبيق هذا الأمر. أما مضمون الأمر 15/74 فيمكن إيجازه في العناصر التالية:

1 - نفس المرجع ص 8.

2 د جديدي معراج مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري طبعة 2000 ص 130

3 نفس المرجع ص 135

أولاً: إلزامية التأمين

لقد نظم الأمر 15/74 هذه الإلزامية في المادة الأولى منه، وكذا المادة الرابعة الفقرة الأولى. ولم يستثنى من هذه الإلزامية إلا المركبات التابعة للدولة و النقل بالسكك الحديدية على اعتبار أنها تابعة لمؤسسات الدولة⁽¹⁾. إذ تنص المادة 2 من الأمر 15/74 « إن الدولة وهي معفاة من الالتزام بالتأمين، فإنه تقع عليها التزامات المؤمن بالنسبة للمركبات التي تملكها أو الموجودة في حراستها ».

تخضع المادة 4 من الأمر 15/74 لإلزامية التأمين على السيارات المكتتب في عقد التأمين ومالك المركبة. وكل شخص آلت إليه حراسة أو قيادة المركبة من مكتب العقد، أو من مالك المركبة. فمكتتب العقد يؤمن من مسؤولية عن الحوادث التي يمكن أن يتسبب فيها بنفسه⁽²⁾.

وقد يكون المكتتب مالكا للمركبة وقد لا يكون مالكا لها كما لو أمن الأب من المسؤولية التي تترتب على الحوادث التي تتسبب فيها سيارة ابنه. ويخضع كذلك لإلزامية التأمين على السيارات من آلت إليه حراسة المركبة من المالك أو من المكتتب. والتأمين في هذه الحالة يغطي المسؤولية المدنية عن الفعل الشخصي والمسؤولية عن وجود تحت رقابتهم.

ولم يستثنى المشرع الجزائري من هذه التغطية، سواء أصحاب المرائب، والأشخاص الذين يمارسون السمسرة أو البيع أو التصليح أو مراقبة حسن سير السيارات. وعلى الأشخاص المشمولين بهذا الاستثناء أن يؤمنوا مسؤولياتهم ومسؤولية الأشخاص العاملين لديهم، والذين من الممكن أن توكل إليهم حراسة المركبة أو سياقتها لاستعمالها في دائرة نشاطهم المهني⁽³⁾. مع التذكير أن العقد المتعلق بإلزامية التأمين يجب أن يكتتب لدى المؤسسات التي لديها الحق في ممارسة عمليات التأمين⁽⁴⁾.

1 - المادة 1-2-3 من الأمر 15/74 المؤرخ في 1974/01/30.

2 - د. عبد الرزاق بن خروف. المرجع السابق ص 223.

3 - د. بن غانم بوجمعة. النظام القانوني للمسؤولية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر ص 6.

4 - المادة 5 من الأمر 15/74 المؤرخ في 1974/01/30م.

جزاء عدم الامتثال لإلزامية التأمين:

في حالة عدم الامتثال لإلزامية التأمين يتعرض الشخص إلى عقوبة المنصوص عليها في المادة 190 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات والتي تقضي بأن " كل شخص خاضع لإلزامية التأمين المنصوص عليها في المادة الأولى م الأمر 15/74 يعاقب بالحبس من 08 أيام إلى 03 أشهر وبغرامة من 500 إلى 4000 دج أو بإحداها إن لم يمتثل لهذه الإلزامية". وحسب المادة 191 من نفس الأمر " فإن كل مسئول عن حادث غير مؤمن عليه يلتزم بدفع مساهمة لحساب الصندوق الخاص بالتعويضات. وتقدر المساهمة بـ: 10% من المبلغ الإجمالي للتعويضات للمخالف كتعويض عن الأضرار المتسبب فيها". (1)

ثانياً: التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية1. التعويض عن الأضرار الجسمانية.

جاء الأمر 15/74 بفكرة أساسية هي إلغاء عنصر الخطأ لقيام المسؤولية المدنية، حيث نصت المادة 8 منه على ما يلي " كل حادث سيارة تتجم عنه أضرار جسمانية يتبعها الحق في التعويض للضحية، أو ذوي حقوقها في حالة الوفاة، حتى ولو لم تكن الضحية صفة الغير اتجاه المسؤول المدني". أي أن التعويض لم يعد مرتبطاً بالخطأ، وإنما بوجود ضرر جسماني ناتج عن مركبة ذات محرك. و تجدر الملاحظة إلى أن هذه القاعدة ليست مطلقة بل وردت عليها تقييدات، جاء في المادة 13 من نفس الأمر و التي تقضي بأنه " إذا كان السائق محكوماً عليه بالمسؤولية في الحادث فإن التعويض يخفض بنسبة المسؤولية، إلا إذا كانت نسبة العجز تساوي أو تفوق 50%".

و في مقابل هذا التوسيع الكبير لدائرة المستفيدين من التعويض، حدد الأمر جدولاً للتعويض عن الأضرار المادية دون غيرها على أساس مبالغ جزافية، و ذلك مراعاة للتوازن المالي لمؤسسات التأمين. (2)

1 - المادتين 190-191 من الأمر 95-07 الصادر في 25/01/1995 المتعلق بالتأمينات.

2 - المادة 8 من الأمر 15/74 المؤرخ في 30/01/1978م.

ولا يشترط أن يكون السائق مخطئاً أو غير مخطئ، بل يكفي توافر خطأ الضحية نفسه حتى يحصل على التعويض. وهذا تطور جديد في مفهوم المسؤولية المدنية، بحيث لم يعد للخطأ دور في قيامها.

الحالات الاستثنائية: لا يمكن اعتبار عدم الخطأ نظاماً مطلقاً، بل هناك بعض الحالات التي تؤثر على التعويض عند التطبيق وهي كالتالي: (1)

أ- **تعويض السائق المخطئ في الحادث:** وهنا لا بد من التمييز بين ثلاثة حالات:

الحالة الأولى: عندما يكون السائق مسئولاً مسؤولاً تامة (100%) لا يستفيد من أي تعويض، إلا إذا كانت نسبة العجز الدائم لديه تفوق أو تساوي 50% ففي هذه الحالة: فإن السائق يستحق التعويض كاملاً.

الحالة الثانية: عندما تكون المسؤولية في الحادث مقسمة بين السائق والضحية غير سائق، فالتعويض الممنوح للسائق يخفض حسب حصة مسؤوليته في الحادث.

الحالة الثالثة: عندما يكون الضحية السائق غير مسئول عن الحادث فإنه يستحق التعويض كاملاً. ولا يسري هذا التخفيض في جميع الحالات على ذوي الحقوق في حالة الوفاة.

ب. **تعويض السائق في حالة سكر:** إن السائق الذي يقود السيارة وهو في حالة سكر، أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة لا يستحق التعويض، غير أن هذا الحكم لا يسري على ذوي حقوقه في حالة الوفاة. (2)

ج - **تعويض سارق المركبة وشركاؤه:** يحرم سارق المركبة وأعوانه من التعويض ولا يمكنهم المطالبة بالتعويض. غير أن هذا الحرمان لا يسري على الأشخاص المنقولين وذوي حقوق السارق وأعوانه. (3)

1- د. بن عبدة عبد الحفيظ. إلزامية تأمين السيارات. نظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور ص 41.

2 - المادة 14 من الأمر 15/74 المؤرخ في 1974/01/30م.

3 - المادة 15 من الأمر 15/74 المؤرخ في 1974/01/30م.

الأضرار الجسمانية القابلة للتعويض في ظل الأمر 15/74.

إن الأمر 15/74 يحمل في طياته تحسنا أكيدا بالمقارنة مع التشريع السابق و التشريع المعمول به في البلدان الأخرى، يقتضي وضع نظام تعويض جزافي يستهدف حماية التوازن المالي للمؤمن الذي يتحتم عليه نظرا لالتزاماته التعاقدية، منح تعويضات لمجمل الضحايا (1).

و لقد استلزم هذا الوضع إعداد جدول يراعي فيه اهتمام بتحديد علاوات التأمين في مستوى مقبول، و كذا المهام المخولة للمؤمنين في المسار التنموي للبلاد. و يتجلى من خلال ذلك أن الأمر رقم 15/74 القائم على نظام عدم الخطأ كان يستهدف ضمان تعويض جزافي عن الأضرار الناجمة عن الحوادث من خلال وضع حد أقصى للتعويضات، و تحديد الأضرار التي قد تخول الحق في التعويض (2).

يضمن هذا الأمر للمصاب العناية الطبية وتوابعها، وكذلك التعويضات في حالة العجز الدائم والمؤقت. ثم التعويضات لذوي حقوق المصاب، في حالة الوفاة، وهذه التعويضات هي كالتالي:

1. العناية الطبية وتوابعها أو تعويض مصاريف العلاج الطبي:

إذ أن للمصاب الحق في:

- قيمة الآلات والأجهزة والأعضاء الاصطناعية التي يحتاج إليها وكذا مصاريف النقل.
- مصاريف الأطباء والجراحين وأطباء الأسنان والمساعدين الطبيين.
- مصاريف الإقامة في المؤسسات الصحية.
- مصاريف سيارة الإسعاف.
- مصاريف الحراسة النهارية والليلية.
- مصاريف النقل للذهاب إلى الطبيب (3).

2- التعويض عن العجز المؤقت عن العمل: ويتم التعويض على أساس 80 % من الأجر أو الدخل المهني للشخص إن كان يمارس مهنة. أو على

1 د راشد راشد - التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري المؤرخ في 1980/8/9

ديوان المطبوعات الجامعية 1992 ص 3-4

2 نفس المرجع ص 7

3 - د. بن عبيدة عبد الحفيظ. المرجع السابق ص 44.

أساس الحد الأدنى للأجر الوطني المضمون إذا كان المضرور بطالا مثال:
مصاب قدر عجزه بشهر ومرتبته 2000 دج مبلغ التعويض يساوي:
 $(80 \times 2000) / 100 = 1600$ دج.

3- التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي: يحسب التعويض هنا بضرب قيمة النقطة المطابقة للأجر أو الدخل المرجعي للمصاب بنسبة العجز الدائم الجزئي أو الكلي. مثال: من جراء حادث مرور أصيب شخص كان يتقاضى 1200 شهريا وقدرت نسبة العجز بـ: 60% فيتم تحديد مبلغ التعويض بـ: 1200 دج شهري للحصول على المرتب السنوي بـ: $12 \times 1200 = 14400$ دج سنويا. وهكذا يكون التعويض يساوي $60 \times 1200 = 75600$ دج.⁽¹⁾

4- في حالة الوفاة: يحسب مبلغ التعويض في حالة وفاة ضحية بالغة على أساس ضرب النقطة الاستدلالية المقابلة للدخل السنوي في مائة ويوزع على ذوي الحقوق كالتالي:

- الزوج أو الأزواج: 30%.
- الأب أو الأم تحت الإعالة: 10% لكل واحد منهما.
- لكل واحد من الأولاد 15% لكل واحد منهم.
- الأشخاص تحت الكفالة بمفهوم الضمان الاجتماعي 10% لكل واحد منهم.
- أما في حالة تجاوز مجموع الحصص 100% فإن الحصة العائدة لكل مستفيد تكون موضوع تخفيض نسبي.⁽²⁾

5- التعويض في حالة وفاة ولد قاصر: فالمبلغ الذي يمنح للوالدين يكون على الشكل التالي:

- من يوم واحد إلى 6 سنوات 5000 دج.
- من 6 سنوات إلى 21 سنة 10000 دج. يضاف إليها مصروفات الجنازة التي يحددها القاضي.

6- التعويض عن الضرر الجمالي: تنص على هذا التعويض المادة 5 من الأمر 15/74. ويكون هذا التعويض في حدود 2000 دج، أما إذا

1 - بن عبيدة عبد الحفيظ. المرجع السابق ص 46.
2 - د - بن عبيدة عبد الحفيظ المرجع السابق ص 47.

استلزمت مبلغ يفوق 2000 دج وإلى غاية 10000 دج، فيتدخل المؤمن بنسبة 50% دون أن يتجاوز التعويض الكلي 6000 دج.⁽¹⁾
كما تجدر الإشارة إلى أن هذا الأمر لم يتضمن نصا خاصا بالتعويض عن الضرر المعنوي. ولا عن ضرر التألم.⁽²⁾

2. التعويض عن الأضرار المادية للمركبة:

لقد حددت ذلك المواد 21-22-23 من الأمر، حيث لا يجوز تسديد أي ضرر مادي مسبب للمركبة، ما لم تكن المركبة محل خبرة مسبقة يقوم بها خبراء مختصين في السيارات لدى شركة التأمين. ويجب أن يكون الخبراء أن يكونوا مسجلين في جدول الترخيص المقرر من وزير المالية.⁽³⁾

ثالثا: الصندوق الخاص بالتعويضات:

أنشئ هذا الصندوق بموجب الأمر 107/69 المؤرخ في 12/31/1969م. يشرف عليه الوزير المكلف بالمالية وينظمه الأمر 15/74 (المواد 24-35) والمرسوم 37/80. ويكلف الصندوق حسب المادة 24 من هذا الأمر بتحمل كل جزء من التعويضات المقررة لضحايا حوادث المرور أو ذوي حقوقهم.⁽⁴⁾

1 - نفس المرجع ص52.

2 - د. بن غانم بوجمعة. النظام القانوني للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور ص9.

3 - المواد 21-22-23 من الأمر 15/74 المؤرخ في 1974/01/30م. هو أمر 15/74 ميز بين الضرر المادي والضرر الجسماني، وبين الأضرار الجسمانية التي تستوجب التعويض. كما حدد مبلغ التعويض في بعض الحالات. ووضع قواعد مضبوطة لحساب التعويض الواجب أدائه للمضرور. ومن ثمة يمكن افتراض أن التعويض عن المعنوي يدخل ضمن التعويض عن الضرر الجسماني.

4 - إذ هناك حالات لا يمكن فيها الحصول على التعويض من المسئول المدني أو من شركة التأمين (حالة بقاء المسئول عن الأضرار مجهولا - حالة سقوط ح

ق المسئول عن الضرر في الضمان أثناء الحادث - حالة انعدام التأمين على السيارة - حالة عدم كفالة الضمان الذي تعهد المؤمن بدفعه.) ونظرا لهذه الحالات وآثارها قرر المشرع أن يتكفل الصندوق الخاص بالتعويضات دفع كل أجزاء من التعويضات.

الفرع الثالث: النصوص التطبيقية للأمر 15/74:

إن الأمر 15/74 يشكل داخل النظام القانوني الجزائري، تقنيًا مستقلاً يدون مجموع الأحكام التي تتصل بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور.⁽¹⁾ وأضيف إلى هذا الأمر ملحق ونصوص قانونية تطبيقية تتعلق ببعض النقاط الهامة والمتمثلة في مجالات التأمين وإلغاء الضمان (أولاً)، إجراءات التحقيق ومعاينة الأضرار (ثانياً)، تقدير نسبة العجز ومراجعتها (ثالثاً)، قواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات والأجهزة الضابطة لتدخله (رابعاً).

أولاً: وجوب التأمين ومجاله و إلغاء الضمان وسقوطه :

هو ما تضمنه المرسوم رقم 34/80 المؤرخ في 16/02/1980 وجاء هذا المرسوم بشأن تحديد شروط تطبيق المادة 7 من الأمر 15/74 المؤرخ في 30/01/1974. ويتحدث هذا المرسوم عن مدى إلزامية التأمين على حوادث المرور، وتنص مادته الأولى على أنه "تعويض الأضرار الجسمانية أو المادية التي تحصل بسبب حوادث المرور أو غيره، وهذه الأضرار هي:

الحوادث والحرائق والانفجارات التي تسببها المركبة والتوابع المنتجات التي تستعملها والأشياء والمواد التي تنقلها، ويطبق نفس الحكم في حالة سقوطها. "

و يضمن المؤمن دون حصر مبلغ التبعات المالية المنجزة عن المسؤولية المدنية التي تترتب على المؤمن له، عن الأضرار المادية المسببة للغير"⁽²⁾.

وتضمنت المادتين الثالثة والرابعة الأشخاص الذين يسقط حقهم في الضمان، ذلك عندما تكون الأضرار قد حصلت عمداً من قبل المؤمن له. أو تكون هذه الأضرار التي تسببها المركبة هي من فعل سائق لم يبلغ بعد السن المطلوبة يوم الحادث، أو لم يكن حاملاً الوثائق الضرورية المنصوص عليها قانوناً ويطبق نفس الحكم إذا كانت الأضرار حدثت بسبب

1 - د. جديدي معراج. مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري. طبعة 2000. ديوان المطبوعات الجامعية. بن عكنون الجزائر ص 124.

2 - المواد 1-2 من المرسوم رقم 34/80 المؤرخ في 16/02/1980م. الجريدة الرسمية عدد 8 الصادرة بتاريخ 19/02/1980م.

منافسات أو السباقات أو الاختبارات أو تكون المركبة تنقل مواد سريعة الالتهاب. (1)

إثبات إلزامية التأمين على حوادث المرور:

توجب المادة 6 من المرسوم 34/80 على أنه يجب " على كل سائق مركبة أن يحمل وثيقة تثبت بأنه قام بواجبات إلزامية التأمين، تسلمها الشركة الوطنية للتأمين مجاناً... ". و تضع السلطة الإدارية المختصة شهادة ملكية فيما يخص استعمال مركبات تملكها الدولة ولا تكون مضمونة بعقد تأمين أو موضوع تسجيل خاص. (2)

أما المواد 10 - 16 فإنها تضمنت شروط التأمين الخاصة بالمرور الدولي . إذ أنه ينبغي على كل شخص يقيم خارج الجزائر، أن يوقع التأمين المسمى (تأمين الحدود) إذا أدخل إلى الجزائر سيارة غير مسجلة. وذلك حتى يمكنه المرور بسيارته في التراب الوطني. (3)

ثانياً: إجراءات التحقيق ومعاينة الأضرار:

صدر المرسوم رقم 35/80 المؤرخ في 16/02/1980 بشأن تطبيق البند التاسع عشر من الأمر 15/74 المؤرخ في 30/01/1974م.

إن كل حادث مرور يتسبب في أضرار جسمية، يجب أن يكون موضوع تحقيق. ويقوم بهذا التحقيق أعوان الشرطة القضائية، أو أعوان الأمن العمومي أو كل شخص يؤهله القانون لذلك. (4) ويتم بعد ذلك تحديد محضر، يتضمن ظروف الحادث وأسبابه الحقيقية وإثبات مدى الأضرار، كما يتضمن جميع البيانات الخاصة بأطراف الحادث (الأسماء - رقم رخصة القيادة - مميزات السيارة - عنوان شركات التأمين - النسب الكاملة للمصابين).

1 - د. عبد الرزاق بن خروف. التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري. الجزء الأول ص 225.
2 - م 5 من المرسوم 34/80 المؤرخ في 16/02/1980 تضمنت سقوط الحق في الضمان فيما يتعلق بالسائق الذي كان في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول والمخدرات أو المنومات المحظورة، سيتم التعرض لهذه المادة بالتفصيل في دراسة نظام التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور والتي سنتعرض لها في الفصل الثاني.

3 - المواد 10 - 16 من المرسوم 34/80

4 - م 1 من المرسوم 35/80 المؤرخ في 16/02/1980م.

ويجب على المصاب في حادث المرور، أن يحصل على شهادة طبية أولى تثبت مدى الضرر الذي لحق به. وترسل هذه الشهادة خلال 8 أيام ابتداء من تاريخ الحادث، إلا في حالة القوة القاهرة. وتبعاً لذلك يمكن الاستعانة بطبيب مختص لفحص الضحية، وتحديد نسبة عجزه.⁽¹⁾

ثالثاً: تقدير نسبة العجز ومراجعتها :

تم تحديد شروط التطبيق الخاصة بطريقة تقدير العجز ومراجعتها في المرسوم رقم 36/80 المؤرخ في 16/02/1980 وذلك طبقاً لنص المادة 20 من الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30/01/1974 والمتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار .

ويحتوي هذا المرسوم على 4 مواد، تتضمن مادته الأولى على أنه تحدد نسبة عجز المصاب من الحادث، على أساس نوع الحادث الذي أصابه. وذلك بالاعتماد على طبيعة العاهة التي أصابته، وحالته العامة، وسنه وقواه البدنية والعقلية وكذلك مؤهلاته المهنية.⁽²⁾

على أنه يمكن أن تراجع نسبة العجز شفاء المصاب، في حالة ما إذا تفاقمت أضرار المصاب. غير أنه لا يمكن أن تطلب هذه المراجعة، إلا بعد مرور 3 سنوات، ابتداء من تاريخ الشفاء أو الاستقرار. ويتم تحديد نسب العجز الدائم والكامل أو الجزئي بناء على قرار صادر من وزير المالية.⁽³⁾

رابعاً: قواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات والاجهزة الضابطة لتدخله :

تضمن المرسوم 37/80 المؤرخ في 16/02/1980 قواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات، حيث قرر المشرع أن الصندوق الخاص بالتعويضات يتحمل دفع كل أجزاء من التعويضات المقررة لضحايا الحوادث الجسمية، أو ذوي حقوقهم. وذلك عندما تكون هذه الحوادث مسببة من مركبات برية. وتجدر الإشارة إلى أنه جاز للمصاب أو ذوي حقوقه أن يطالبوا بتعويض جزئي من أشخاص وهيئات معينة، ففي هذه

1 - المواد 5 - 8 من المرسوم 35/80 المؤرخ في 16/02/1980م.

2 - المادة 1 من المرسوم 36/80 المؤرخ في 16/02/1980م.

3 - المادة 4 من المرسوم 36/80 المؤرخ في 16/02/1980م.

الحالة فإن الصندوق الخاص بالتعويضات لا يتحمل إلا الجزء المكمل للتعويض.⁽¹⁾

ولا يمكن في أي حال أن يلزم الصندوق الخاص بالتعويضات، بدفع ما قدمه الأشخاص أو الهيئات من التعويض مستحق بعنوان إصابة جسمانية لحادث مرور إلى المصاب أو ذوي حقوقهم. ولا يجوز أن ترفع ضده أي دعوى رجوع في هذا الشأن، ذلك لأن الصندوق غير مسئول أساسا عن الضرر، وغير ضامن له حتى يمكن الرجوع عليه بالتعويض المدفوع للمصاب، أو ذوي حقوقهم بطريقة ما.⁽²⁾

تدخل الصندوق الخاص بالتعويضات في الدعوى:

يمكن للصندوق الخاص بالتعويضات أن يتدخل حتى أمام المحاكم الجزائية، وفي جميع الدعاوى القائمة بين المصابين جسمانيا وذوي حقوقهم من جهة، وبين المسئولين عن الأضرار غير المضمونين على السيارات أو بتأمين متنازع فيه من قبل المؤمن من جهة أخرى⁽³⁾. ويكون الغرض من تدخل الصندوق هو المحافظة على حقوقه. وتمكينه من استخدام طرق الطعن المفتوحة لحماية مصالحه.⁽⁴⁾

وطلب التعويض قد يرفع أمام المحكمة الجزائية تبعا للدعوى الجزائية، وقد يرفع أمام المحكمة المدنية المختصة أصلا. وفي هذه الحالة يتعين على المصابين أو ذوي حقوقهم أن يعلنوا الصندوق باليوم المحدد للجلسة، وذلك بموجب رسالة موصى عليها.⁽⁵⁾

الدعوى المقامة ضد الصندوق الخاص بالتعويضات:

أوجبت المادة 15 من المرسوم 37/80 على المصاب أو ذوي حقوقه، المتوفرة فيهم شروط المطالبة بالتعويض من الصندوق الخاص بالتعويضات، أن يقيموا طلبات التعويض لهذا الأخير. وذلك قبل رفع أي

1 - د. بن عبدة عبد الحفيظ. إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري. طبعة 2000 ص59.

2 - م 3 من المرسوم 37/80 المؤرخ في 16/02/1980م (الجريدة الرسمية رقم 8 الصادرة في 16/02/1980).

3 - المادة 11 من المرسوم 37/80 المؤرخ في 16/02/1980.

4 - م 11 من المرسوم 37/80 المؤرخ في 16/02/1980م.

5 - د. بن عبدة عبد الحفيظ. المرجع السابق ص61.

دعوى قضائية، وإذا كان حكم على المسؤول عن الحادث بحكم قضائي سابق، وجب إرفاق طلب التعويض بنسخة من هذا الحكم⁽¹⁾.
وقد حدد المشرع للصندوق مهلة شهرين لإبداء رأيه في طلب التعويض، يبدأ سريانها من تاريخ استلام الطلب. وإذا انقضت هذه المهلة، دون أن يبدي الصندوق رأيه. جاز للمصاب أو ذوي حقوقه رفع الدعوى ضد الصندوق الخاص بالتعويضات أمام المحكمة المختصة التي وقع في دائرتها الحادث الذي نشأ عنه الضرر.⁽²⁾

كما أجاز المشرع للصندوق الخاص بالتعويضات، أن يحل محل المتضرر الدائن بالتعويض، وذلك في جميع حقوقه ضد المتسبب في الحادث أو المسؤول المدني، للمطالبة بمبالغ التعويض المدفوعة للمصاب أو ذوي حقوقه. وكذلك المطالبة بالفوائد القانونية عن المدة الفاصلة بين تاريخ رفع التعويضات لغاية تسديدها من طرف المدين المسؤول عن إحداث الضرر.⁽³⁾

وعندما يكون المسؤول عن الأضرار معروفا، وجب توجيه طلب التعويض إلى الصندوق خلال مهلة 5 سنوات أيضا. وذلك ابتداء إما من تاريخ الحادث، وإما من تاريخ الحكم القضائي الذي اكتسب قوة الشيء المقضي فيه.

مع الملاحظة أنه يجوز المصاب أو ذوي حقوقه الذين تقدمت دعواهم، أي يرفعوا طعنا إداريا استثنائيا أمام وزير المالية للبت فيه، وذلك خلال المهل المنصوص عليها في المادة 17 من المرسوم السالف الذكر.

1- قرار المحكمة العليا بتاريخ 1999/03/02، حيث جاء في إحدى حيثياته "... حيث في قضية الحال مرتكب الحادث معروف فيتعين على ذوي حقوق الضحيتين أن يثبتوا إفلاس المتهم والمسؤول المدني حتى يكون من حقهم مطالبة الصندوق. لذا يكون الحكم على الصندوق باعتباره ضامنا مخالفا للقانون"
2 - م 15 من المرسوم 37/80 المؤرخ في 1980/02/16 م.
3 - د د بن عبده عبد الحفيظ المرجع السابق ص 64 .

المطلب الثاني: تطور التعويضات وتعديلها بمقتضى القانون رقم 31/88

ولقد تنبه المشرع الجزائري لعدم تماشي الأمر 15/74 مع تطورات المجتمع ولحسن ظروف المعيشة، فأصدر القانون رقم 31/88 المؤرخ في 19/07/1988⁽¹⁾، ليعدل الأمر 15/74 المؤرخ في 30/01/1974. ونتعرض في هذا المطلب إلى أسباب ودوافع صدور قانون 31/88 (فرع أول)، ثم إلى مضمون هذا القانون (فرع ثاني) وفي الفرع الثالث نتطرق إلى موقف الفقه والقضاء من تطبيق الأمر ثم القانون.

الفرع الأول: أسباب ودوافع صدور القانون رقم 31/88

على الرغم من أن الأمر 15/74 حقق نتائج إيجابية، وذلك بقلبه للنظام التقليدي للمسؤولية المدنية، وضمانه التعويض لكافة ضحايا حوادث المرور، إلا أن هذه النتائج لم تكن كافية بسبب المشاكل التي اعترضت تطبيقه من الناحية العملية. ومن بينها المبالغ الضئيلة التي يحددها، والتي لا تتناسب مع تطور مستوى المعيشة⁽²⁾.

وأمام هذه السلبيات صدر القانون رقم 31/88، محاولا تجاوز النقائص التي توجد بالأمر 15/74، ومن بين الأسباب التي أدت إلى ظهوره ما يلي:

1/ عدم التزام المحاكم بتطبيق الأمر 15/74 مدة طويلة لأسباب أهمها:

- أنه يحد من السلطة التقديرية للقضاة .
- أنه يحدد مبالغ تعويض زهيدة لا تتناسب مع ارتفاع مستوى المعيشة، و كانت حجة المحاكم في البداية هي عدم صدور المراسيم التطبيقية للأمر 15/74، و عندما صدرت في فيفري 1980 أصبحت المبالغ المحددة بعيدة جدا عن مستوى المعيشة .

1- القانون رقم 31/88 الصادر بتاريخ 19/07/1988 الجريدة الرسمية رقم 29 لسنة 1988 الصادرة بتاريخ

2- د. بن غانم بوجمعة. النظام القانوني للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور ص 10

- 2/ رغبة المشرع في مراجعة ملحق الأمر 15/74، والمتعلق بتحديد جدول التعويض لضحايا الحوادث الجسمانية وذوي حقوقهم، وذلك من أجل رفع الحد الأدنى الأقصى للدخل، بغية تحسين مستوى التعويضات. (1)
- 3/ اعتماد الأمر رقم 15/74 على مبالغ ثابتة في التحديد الجزافي للتعويضات، و لذلك تجاوزها الزمن بسرعة، بسبب الارتفاع السريع لمستوى المعيشة في السنين الأخيرة، في الوقت الذي كان من الأفضل الاعتماد منذ البداية على مبالغ متحركة .
- 4/ طول الإجراءات القضائية بسبب الطعون المقدمة من طرف الضحايا أو ذوي حقوقهم أو من طرف مؤسسات التأمين، وذلك في حالة عدم احترام جدول التعويضات .
- 5/ عدم رضى الضحايا و ذوي الحقوق بالجدول الحالي للتعويض، بحيث صاروا يرفضون اقتراحات التسوية الودية التي تقدمها مؤسسات التأمين، و يلجأون إلى القضاء بحثا عن تعويضات أفضل، مما تسبب في تجميد آلاف الملفات على مستوى مؤسسات التأمين .
- 6/ إن نصوص الأمر رقم 15/74 تحتوي على قواعد ثابتة، صالحة للتطبيق في كل زمان، لكن ملحق هذا الأمر لا يتلاءم مع واقع المجتمع عل اعتبار أنه لم يتغير منذ 12 سنة، في حين أن مستوى المعيشة ومبالغ التأمين ارتفعت عما كانت عليه منذ سنة 1974 بحوالي 3 مرات، فعلى سبيل المثال:
- الحد الأدنى للأجر المعتمد عليه لحساب التعويضات في ملحق الأمر 15/74 هو 4500 دج تقابله نقطة استدلالية 500 فالمبلغ الذي يتحصل عليه عامل بسيط لا يعيله لا هو ولا أسرته، كما أن هذا المبلغ لا يعوض الشخص المصاب على الضرر الذي أصابه (2).
- و أمام هذه السلبيات جاء هذا الاقتراح مستهدفا تجاوز هذه النقائص عن طريق : تحسين مستوى التعويضات، و إدخال وسائل قانونية و تقنية مناسبة لتسهيل إجراءات التعويض و الإسراع بها .
- ولكي يستمر نظام التعويض مسائرا لتطور المجتمع، أصدر المشرع قانون رقم 31/88 وذلك بغية:
- 1/ رفع مستوى التعويضات حتى تماشى مع تطور مستوى المعيشة

1 - د بن عبيده عبد الحفيظ المرجع السابق ص 53

2- د بن عبيده عبد الحفيظ، إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور

في التشريع الجزائري، طبعة 2000 ص74

2/ إخضاع التأمين على السيارات لإرادة المجتمع، وذلك من أجل حماية الأرواح والممتلكات، نظرا للمخاطر التي تحدثها السيارات وآثارها المأسوية على الأشخاص والاقتصاد الوطني.

3/ التسهيل من إجراءات الحصول على التعويض

4/ استبدال الملحق المحدد للتعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور، أو لذوي حقوقهم الملحق بأمر 15/74 بجدول جديد أكثر دقة، ويسمح بإعادة تقييم التعويضات الممنوحة، وذلك وفقا لارتفاع الأجر الوطني الأدنى المضمون⁽¹⁾.

الفرع الثاني: إلزامية تأمين السيارات وتطور نظام التعويض الأضرار الناشئة

عن حوادث المرور وفقا لقانون 31/88 .

من بين ما جاء به قانون 31/88 هو جعل عقد التأمين ينتقل بقوة القانون إلى الورثة أو المشتري وذلك في حالة وفاة المؤمن له أو في حالة بيع المركبة دون ما تكون هناك أي إجراءات جديدة، ما عدا تلك التي نصت عليها المادتين 23 و 24 من قانون التأمين.

كما أصبحت الهيئات العمومية (الدولة، الولايات، البلديات) تسدد التعويضات لأعوانها الذين كانوا ضحية حادث جسماني ناجم عن المركبات التابعة لها، وذلك وفقا لجدول التعويضات الوارد في هذا القانون. ويمكن في هذه الحالة تحديد التعويضات الممنوحة بالتراضي بين شركة التأمين والجهة الملزمة بدفع التعويض والمؤمن له المضرور أو ذوي حقوقه، وعند عدم حصول التراضي بين الأطراف يمكن اللجوء إلى المطالبة القضائية⁽²⁾. أما في حالة تعرض الضحية لحادث مرور فإنه تلزم الجهات المكلفة بدفع التعويض بتسديد للضحية أو ذوي حقوقها⁽³⁾:

- المصاريف الطبية والصيدلانية وأجهزة التبديل.
- مصاريف الإسعاف الطبي و الإستشفائي تبعا للعرفة المطبقة من طرف جميع المراكز الطبية أو الإستشفائية.
- تعويض تفاوت الراتب أو الإيرادات المهنية خلال مدة العجز المؤقت
- مصاريف النقل

1- المادة 3 من القانون رقم 31/88 المؤرخ في 19/07/1988م الجريدة الرسمية عدد 29 سنة 1988

2- المادة 6 من قانون 31/88 المؤرخ في 19/07/1988

3- المادة 16 من القانون رقم 31/88 المؤرخ في 19/07/1988

- مصاريف الجنازة

ويبقى الشرط الخاص بتقديم المستندات الثبوتية لذلك قائما⁽¹⁾.

كما يسمح هذا القانون للدولة وهيئاتها العمومية بأن تحل محل أعوانها للمطالبة بحقوقهم في حدود المبالغ المقدرة لهم قانونا⁽²⁾. وتمتد الطعون المرفوعة من طرف هيئات الضمان الاجتماعي أو الدولة أو الولايات أو البلديات التي تحل محل الضحايا في حقوقها، إلى كامل الادعاءات الممنوحة ما عدا رأسمال الوفاة.

ويقصد برأسمال الوفاة المبلغ الإجمالي الذي يتحصل عليه ذوي الحقوق، يضاف إليه بعض المصاريف الأخرى، وتجدر الإشارة إلى أن رأس مال الوفاة الذي تمنحه الهيئات العمومية، لذوي الحقوق غير مرتبط بالتعويضات التي وضعها الجدول الملحق بقانون 31-88⁽³⁾.

أما في حالة ما إذا كان الحادث ناجما عن مركبة مؤمنة، يستدعي المؤمن أمام الجهة القضائية الجزائية في نفس الوقت الذي سيستدعي فيه الأطراف طبقا لقانون الإجراءات الجزائية. ويستدعي الصندوق الخاص بالتعويضات فيما يخصه ضمن نفس الأشكال.

ومن تم فقد تم القضاء على المشاكل المتعلقة بعدم إخطار المؤمن له المؤمن بالإجراءات القضائية، إذ أنه يستدعي المؤمن تلقائيا أمام محكمة الجناح أو المخالفات، بناء على طلب من له مصلحة أمام الفرع المدني. ومع ذلك فإنه يمكن استدعاء المؤمن أمام الجهة القضائية الجزائية إذ أنه لا يثير أي إشكال.

أما فيما يتعلق بالصندوق الخاص بالتعويضات فإنه ليس دائما طرفا في الدعوى الجزائية أو المدنية، باعتباره غير ضامن للأضرار الناتجة عن الحادث، ويمكن للصندوق أن يكون طرفا في الدعوى، إذا استدعي بناء على رغبة المتضررين⁽⁴⁾.

1- المادة 17 من القانون رقم 31/88 المؤرخ في 19/07/1988

2- المادة 10 مكرر من قانون 31/88 المؤرخ في 19/07/1988

3- دين عبيدة عبد الحفيظ- المرجع السابق ص 89

4- يتم الاستدعاء أمام الجهات القضائية الجزائية والمدنية حسب نص م 11.6 من مرسوم 37/80 المؤرخ في 16/02/1988 والمادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والمادة 439 وما يليها من قانون الإجراءات الجزائية.

بالنسبة يتعلق بالتعويض فإنه تحدد بصفة انتقالية كصفات التسديد الجرافي من طرف المؤمن أو الصندوق الخاص بالتعويضات، لجميع المصاريف الطبية أو الصيدلانية التي أنفقتها صناديق الضمان الاجتماعي عن طريق التنظيم. وتسدد المصاريف الطبية والصيدلانية من قبل شركات التأمين، وهذه المصاريف تتحملها صناديق الضمان الاجتماعي نتيجة قيامها بدفع مصاريف العلاج للضحية أو لذوي حقوقه.

وبالرجوع إلى نص المادة 12 من قانون الضمان الاجتماعي فإنها تسمح لصندوق الضمان الاجتماعي باعتباره هيئة عمومية، أن يحل محل المتضررين من حوادث السيارات المؤمن لهم. وليمكنه من المطالبة بالمبالغ المالية التي دفعها للمتضررين. ويمكن للضحايا الذين يثبتون عدم تقاضي أي أجر أو دخل وقت الحادث المطالبة بأن يدفع لهم المؤمن أو الصندوق الخاص بالتعويضات حسب الحالة تعويضا شهريا يساوي الأجر الوطني الأدنى المضمون إلى غاية التئام الجروح مدة تزيد عن شهر.

كما يخول للضحايا العاطلين عن العمل مطالبة المؤمن أو الصندوق الخاص بالتعويضات بمبلغ شهري يساوي الأجر الوطني الأدنى المضمون، ويشترط في ذلك أن تزيد مدة العلاج عن شهر⁽¹⁾.

وبموجب التعديل أستبدل جدول التعويض الممنوح لضحايا حوادث المرور وذلك بمقتضى نص المادة الثالثة من هذا القانون. حيث تعتبر هذه المادة لب مضمون أمر 15/74 والتي انتظر الجميع صدورها لما لها من تأثير بالغ الأهمية على نظام التعويض عن الأضرار الناشئة عن حوادث المرور⁽²⁾.

وتتلخص التعديلات الجوهرية التي أدخلت على الملحق في رفع مبالغ التعويضات، بحيث أن الضحية في ظل أمر 15/74، كان لا يمكن أن تتحصل إلا على مبلغ 173.000 دج كحد أقصى هو مبلغ 50.000 كحد

1- د. بن عبيدة عبد الحفيظ. المرجع السابق ص 92

2- د. جديدي معراج. مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري. طبعة 2000 د.م. ج ص 125

أدنى. أما في قانون 31/88 أصبحت الضحية تتحصل على مبلغ 1.326.000 دج كحد أقصى ومبلغ 318.000 دج كحد أدنى.

و تتلخص التعديلات الجديدة التي جاء بها قانون 31/88 في نقطتين رئيسيتين هي : أولا: تحسين مستوى التعويضات، ثانيا: إدخال وسائل قانونية و تقنية مناسبة لتسهيل إجراءات التعويض و الإسراع بها .

أولا: تحسين مستوى التعويضات : وذلك

(1) برفع مبالغ التعويض المقرر في الحالات الآتية :

- العجز المؤقت عن العمل 100 % عوضا عن 80% حسب أحكام نصوص الضمان الاجتماعي .

- العجز الدائم الجزئي أو الكلي أو الوفاة، برفع قيمة النقطة الاستدلالية عن طريق رفع الحد الأقصى للدخل الشهري، محسوب على أساس ثماني مرات قيمة الأجر الوطني الأدنى المضمون وقت الحادث، بدلا من المبلغ المحدد بـ 24000 دج سنويا .

- رفع مبالغ التعويض عن وفات الأطفال القصر من 5000 و 10000 إلى ضعف الدخل السنوي محسوب على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون، و إلى ثلاثة أضعاف قيمة هذا الدخل . (1)

- تعديل نسب التعويض لدوي الحقوق في حالة الوفاة بالمساواة

بين الأطفال القصر في نسبة التعويض أي 15 % من الرأس مال التأسيسي للجميع، عوض 15% للأول و الثاني، و 10% للثالث و الرابع و ما يليها .

- رفع حصة الوالدين من 10 % إلى 20 % من الرأس مال التأسيسي في حالة عدم وجود الزوج و الولد لأن الأب و الأم كان يأخذان 10 % من الرأس مال التأسيسي فقط، و تأخذ الزوجة و الزوج 30 % هذا مراعاة لطبيعة الأسرة الجزائرية التي تعتبر الولد استثمارا مستقبليا لوالديه، فكان من الطبيعي في حالة الوفاة وعدم وجود الزوج والولد رفع حصة الوالدين من 10 % إلى 20 %.

ثانيا : إدخال وسائل قانونية و تقنية جديدة لتسهيل إجراءات التعويض و الإسراع بها، و تتمثل في :

(1) استدعاء المؤمن في النزاع القضائي إذا تعلق الأمر بمركبة مؤمنة، حيث أنه في الحالة التي يحكم فيها القاضي بمنع تعويضات تحت

ضمان اشركة التأمين تمتع هذه الأخيرة عن التعويض، لأنها لم تكن طرفا في النزاع و عندما تطلب تبليغ الحكم تجيبها المحكمة بأنها ليست طرفا في النزاع و بالتالي لا تبليغ، و يطلب من الضحية أن يدخل شركة التأمين في النزاع مما يؤدي إلي تعقد الإجراءات من جديد، وتكلف الضحية مصاريف كبيرة هي في غنى عنها في الحقيقة.

(2) النص في صلب القانون على إمكانية التسوية الودية مع الضحية أو ذوي حقوقها على أساس جدول التعويضات الملحق، لكي تلتزم به جميع الهيئات و يعجل بالتعويضات دون انتظار حكم قضائي.

(3) الاعتماد في تحديد مبالغ التعويض في كل الحالات على مبالغ متحركة مرتبطة ارتباطا عضويا بالأجر الوطني الأدنى المضمون حتى لا نضطر إلى مراجعة القانون في كل مرة. (1)

(4) استكمال جدول حساب الريع المؤقت للأطفال من سن 16 إلى 19 سنة.

إن المشرع الجزائري وضع معيارا محددا يتماشى مع تطور الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون، ولقد تم تعديل جدول حساب الرأسمال التأسيسي في حالة العجز الدائم الجزئي أو الكلي. بما يتلاءم والمستوى الحالي للأجور والمدخل المهنية، حيث ارتفع المبلغ من 24.000 دج سنويا إلى 77.000 دج، كما تم وضع معيار عملي بحيث أنه إذا زاد المبلغ أو الدخل السنوي عن 60.000 دج، يتم زيادة 10 نقاط عن كل شطر من الدخل المهني البالغ 500 دج (2).

يجب ألا يتجاوز مبلغ الأجور أو المداخيل المهنية المتخذة لحساب التعويضات، مبلغ شهري يساوي 8 مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث. (3)

1 - د - جديدي معراج - المرجع السابق ص 72

2- وضع المشرع هذا أقصى للدخل المعتقد عليه في حساب التعويضات، بحيث أنه ينبغي ألا يتجاوز في كل الحالات 8 مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون شهريا. ولقد وضحت 500 دج - تساوي 10 نقاط مرجعية حسب الجداول المعدة لهذا الغرض، وبالتالي يحصل على النقطة الاستدلالية للمبلغ المراد حسابه.

3- جديدي معراج، المرجع السابق ص 138

الضرر الجمالي: يعرض عن العمليات الجراحية اللازمة لإصلاح الضرر الجمالي وذلك بموجب خبرة طبية.

التعويض في حالة وفاة ضحية بالغة: ويحصل على الرأسمال التأسيس بالنسبة لكل مستفيد، بضرب قيمة النقطة المقابلة للأجر أو الدخل المهني للضحية عند تاريخ الحادث × المعاملات التالية:

- الزوج أو الأزواج: 30%
- لكل واحد من الأبناء القصر تحت الكفالة 15%
- الأب والأم 10% لكل واحد و 20% في حالة عدم ترك الضحية زوج وولد
- الأشخاص الآخرون تحت الكفالة 10% لكل واحد منهم.

التعويض في حالة وفاة ضحية قاصرة :

- من 0 سنة إلى غاية 6 سنوات: ضعف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث .
- ما فوق 6 سنوات إلى غاية تمام 19 سنة 3 أضعاف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث⁽¹⁾.

الفرع الثالث : موقف القضاء الجزائري من تطبيق الأمر 15/74 والقانون

31/88

نشير في البداية إلى أن أي حادث مرور باعتباره واقعة مادية، يرتب نتيجتين أساسيتين: ذات طابع جزائي وفي نفس الوقت ذات طابع مدني. ومن الناحية العملية فإن للقاضي وحده حق توقيع عقوبة على الشخص المسؤول عن الحادث، فهو الذي يستخلص خطأه من الواقع وظروف الحادث المعروضة عليه، ويتم الاستعانة بعدة عناصر هي:

ما تضمنه مرسوم 35/80 والخاص بالإجراءات المتعلقة بالتحقيق، ويتضمن هذا التحقيق بيانات تفصيلية خاصة بالحادث، والتي ترسل إلى كل الجهات في خلال 10 أيام ابتداء من تاريخ انتهاء التحقيق⁽²⁾.

1- الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم.

2- م 4 من المرسوم 35/80 الصادر في 16/02/1980

التصريح بالحادث: إذ أنه يجب على كل طرف أن يصرح للمؤمن بوقوع الحادث، وذلك خلال 7 أيام من تاريخ وقوعه، إضافة إلى أن يتم الاعتماد على عدة عناصر أخرى تساعد بالدرجة الأولى على إمكانية نفي المسؤولية عن السائق، وتمثل في (أقوال الشهود- الرسم المتضمن الحادث....)

وقد سبق الإشارة إلى أن الأمر 15/74 عرف تطبيقات مختلفة، منها ما كانت مخالفة لنصوصه، ومنها ما جاءت موازية له سواء فيما يتعلق بتحديد وإثبات حقوق المتضررين من حوادث السيارات، أو فيما يتعلق بحساب التعويضات.

والسؤال الذي يمكن طرحه: ما هو موقف القضاء الجزائري من تطبيق الأمر 15/74؟ وهل حقق هذا الأمر الأهداف المرجوة منه؟

أولاً: موقف القضاء الجزائري من تطبيق الأمر 15/74

لقد لقي الأمر 15/74 صعوبات من حيث تطبيقه، وتتعلق هذه الصعوبات على الخصوص:

- تأخر صدور المراسيم التطبيقية له، والمواقف المتناقضة للقضاء طوال هذه الفترة .

1/ تأخر صدور المراسيم التطبيقية للأمر 15/74

إن تطبيق أحكام الأمر 15/74 قد اعترضته بعض المشاكل حالة دون تحقيق الأهداف المنشودة منه، هكذا و في غياب نصوص تطبيقية له تجاهلت الجهات القضائية المختصة نظام التعويض الذي أقره الأمر إلى غاية 1980.

و بالرغم من صدور أربعة مراسيم تطبيقية في غضون سنة 1980 فإن نفس هذه الجهات القضائية الحريصة على حماية حقوق الضحايا و ذوي حقوقها لم تكن تراعي دوما أسس التعويض المحددة في الجدول المقرر في الأمر، بسبب الفارق في المستويات المسطرة في سنة 1974 من جهة و تطور تكاليف المعيشة من جهة أخرى .فالتعويضات التي كانت تبدو مرضية في سنة 1974 أصبحت في سنة 1980 ضئيلة جدا نظرا للحد الأقصى المحدد لها من جهة و لعدم موازاتها مع تطور المداخيل من جهة أخرى .

و مع صدور قوانين الضمان الاجتماعي في سنة 1983 التي وضعت شروطا أكثر ملائمة للتكفل بالمؤمن لهم، لا سيما منهم ضحايا حوادث العمل، تفاقم التباين بين أنظمة التعويض الخاصة بالضمان الاجتماعي و التأمين على السيارات مما اقتضى مراجعة الأمر.

وعلى الرغم من صدور الأمر 15/74 المؤرخ في 1974/01/30 إلا أن تطبيقه استدعى ضرورة إدراج نصوص تطبيقية تتلاءم ومضمونه. وقد حسمت الغرفة الجنائية للمجلس الأعلى هذا الخلاف، بقرار أصدرته بتاريخ 78/12/05 في قضية برفضها تطبيق الأمر 15/74، وذلك إلى غاية صدور المراسيم التطبيقية له، وعلى العموم فإن هذه المراسيم تتعلق ببعض المواد التي جاءت ناقصة وهي (المواد 7، 19، 20، 32، 34).⁽¹⁾

وبعد صدور المراسيم التطبيقية في سنة 1980 عرف تطبيق هذا الأمر أيضا مشاكل جديدة تتعلق بأنه يدفع تعويضات ضئيلة للضحايا، إضافة إلى عدم مراعاته حالات الأشخاص الإنسانية والاجتماعية. وبدأ الواقع الاجتماعي المعاش يفرض نفسه، فاتجه غالبية القضاة للاجتهد فيما يتعلق بتقدير التعويضات الممنوحة للمتضررين. والسؤال الذي أصبح يطرح في تلك الفترة هي: لماذا لم توحد الاجتهادات مادام أن هناك من يسهر على احترام تطبيق القوانين وتقديم القضاء؟

ويكون التعديل على النحو الآتي وذلك أنه إذا كانت مسؤولية السائق عن الحادث، ناتجة عن القيادة في حالة سكر وتحت تأثير الكحول أو المخدرات... فإنه يسقط حقه في التعويض من الضرر مهما كانت نسبة العجز.

2/ الموقف المتناقض للقضاء من تطبيق الأمر 15/74

لقد اختلف القضاء في تطبيق الأمر 15/74 وظهرت عدة اتجاهات يمكن تلخيصها كالآتي:

1- د. بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري- الجزء الثاني الواقعة القانونية ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر 1995م ص279

الاتجاه الأول: هذا الاتجاه طبق نصوص الأمر 15/74 بجميع محتوياته، سواء فيما يتعلق بإثبات حقوق المتضررين، أو حساب التعويضات.

الاتجاه الثاني: هذا الاتجاه يطبق الأمر 15/74 فيما يتعلق بإثبات وتحديد من لهم الحق في التعويض، أما التعويضات فكانت تقدر جزافيا، ذلك بالاعتماد على السلطة التقديرية للقاضي، وكان يعتد في ذلك على نص المادة 182 من القانون المدني.

الاتجاه الثالث: هذا الاتجاه يطبق حرفيا نصوص الأمر 15/74 وخاصة المتعلقة منها بإصلاح الضرر الجسماني، والضرر المادي، ذلك بالاعتماد على ملحق هذا الأمر. غير أنه بالرجوع إلى الناحية العملية فنجد هناك مخالفات ناتجة على الخصوص في الاعتماد على نص المادتين 124 و 182 من القانون المدني في تقدير التعويض عن الضرر المعنوي⁽¹⁾ والخطأ في حساب التعويضات في حالة تجاوز مجموع نسب ذوي الحقوق 100%.

لم يتعرض المجلس الأعلى لهذا التساؤل برأي صريح، بل اكتفى على ذكر تعويض الضرر دون أن يتطرق لذكر الضرر المعنوي أو يناقش التعويض إجماليا⁽²⁾.

ومن بين قرارات المجلس الأعلى لقرار رقم 24770 المؤرخ في 14/04/1982م والذي تناول في إحدى حيثياته على أن "تعويض ذوي الحقوق لا يعتبر إرثا، والتعويض يعطي لكل من تضرر ولو كان غير وارث، وتقدير هذا التعويض يكون حسب الضرر".

وباعتبار أن الأمر 15/74 والمراسيم التطبيقية له تهدف إلى تحديد شروط المسؤولية ومنح التعويض باعتباره مكسب اجتماعي لضحايا حوادث المرور، ظهرت فكرة تعديل بعض المواد، وذلك بغرض إزالة اللبس عليها وهذه المواد هي على الأخص⁽³⁾:

أ/المادة 2 من الأمر 15/74: فإنه يتعين ذكر المركبات التي تملكها الدولة والمخصصة: للجيش الوطني الشعبي، الإدارة، مصالح الأمن الوطني، الحماية المدنية، الجمارك.

1- د. بن غانم بوجمعة، النظام القانوني للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور في القانون الجزائري ص15

2- د. بلحاج العربي. المرجع السابق ص271

3- د. بن عبید عبد الحفيظ - المرجع السابق ص 95

ب/المادة 4 من الأمر 15/74: يجب أن يشمل التأمين الإلزامي على الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور، المكتتب في عقد التأمين، مالك المركبة وسائقها.

ج/ المادة 2 من المرسوم 34/80: باعتبارها تتضمن أحكاما هامة منصوص عليها في القواعد العامة للقانون المدني.

ثانيا: موقف القضاء الجزائري من تطبيق القانون 31/88

بعد صدور قانون 31/88، حددت مبالغ التعويضات التي تدفع لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم، وأصبح التعويض منسجما ومتماشيا مع مستوى المعيشة على اعتبار أن الأجر الأدنى الوطني المضمون، يرتفع حتما بارتفاع المستوى الاقتصادي والاجتماعي للمجتمع.

و شمل هذا القانون جميع عناصر وكيفيات تحديد مختلف التعويضات الممنوحة في حالات حوادث المرور الجسمانية، وبذلك مكن الجهات القضائية ومؤسسات التأمين بضبط حساب مبالغ التعويضات بكل دقة.

فضلا عن ذلك فإن العمل بهذا القانون من شأنه أن يقضي على التناقضات التي كانت موجودة من قبل الأمر 15/74، ومن بين العناصر التي جاء بها قانون 31/88، هي إحالة الأطراف على مؤسسات التأمين، وذلك بغرض التقليل من الطعن في الأحكام والقرارات القضائية⁽¹⁾.

إحالة الأطراف المدنية على مؤسسات التأمين:

يقوم القاضي باستدعاء الأطراف المدنية والمؤمن أمام الجهة القضائية الجزائية، ذلك لأن المشرع لما نص في المادة 16 من القانون 31/88 على ضرورة استدعاء جميع الأطراف بما فيه المؤمن لحضور الجلسات ذات الطابع الجزائي، وتمكينهم من حق الدفاع على مصالحهم، كان يتصد منح الصلاحية، للقاضي الجزائي للحكم بتعويض الضحايا وذوي الحقوق، ويحميهم بالتالي من طول إجراءات التقاضي.

1- د. بن عبيدة عبد الحفيظ، المرجع السابق ص55

ويعتبر اللجوء إلى القضاء غير مبرر إلا في حالة رفض التعويض المقترح على الطرف المدني من قبل المؤمن. وهنا طرحت إشكالية تتعلق بمدى إلزامية إجراء المصالحة من طرف المؤمن.⁽¹⁾

ونظرا للطابع الإلزامي للقانون، فإنه يتعين على جميع القضاة والمتقاضين احترامه، ويتعين على شركة التأمين فور تلقيها نسخة من محضر التحقيق الابتدائي من قبل الضبطية القضائية، أن تقوم بالاستدعاء الفوري للضحية أو ذوي حقوقها، وتقوم بتقديم عرض الوفاء أي المصالحة من أجل عرض مبالغ التعويض.⁽²⁾

وهكذا يستخلص أن المصالحة بالنسبة لشركة التأمين هي إلزامية خلافا للضحية أو ذوي الحقوق إذ أنها تعتبر اختيارية. وتتضمن المصالحة فائدة هامة وكبيرة، إذ أنها تساعد على التخفيف، والتقليل من العدد الهائل من الملفات، كما يمكن للضحايا الحصول على التعويض بسرعة ودون تكاليف قضائية.

المطلب الثالث : التشريع الذي يحكم حوادث النقل بالسكك الحديدية

بعد استقلال الجزائر أنشئت الشركة الوطنية للسكك الحديدية بموجب المرسوم رقم 63 - 183 المؤرخ في 16/05/1963 ثم وقع حلها بموجب الأمر رقم 76 - 28 المؤرخ 25/03/1976 وحلت محلها الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية .

استمر عمل الشركة على هذا المنوال وفقا للمنهج الاشتراكي وتطبيقا لقواعد التسيير الاشتراكي للمؤسسات إلى غاية 1990. حيث تغير طبيعتها

1- قرار صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 21/01/1992م ، حيث رفض الطعن المقدم ل، من شركة التأمين د قرار مجلس قضائي والذي منح تعويضات مبالغ فيها وجاء في حيثيات القرار: حيث أن شركة التأمين لم تستدعي الضحية من أجل المصالحة المنصوص عليها في المادة 16 من قانون 31/88 بالرغم من تلقيها نسخة من مضر التحقيق الابتدائي المرسل من قبل الدرك الوطني.

- حيث أن تعوي ضحايا حوادث المرور هو تعويض تلقائي وأن اللجوء إلى القضاء لا يكون مبررا إلا في حالة رفض الضحية التعويض المقترح من قبل المؤمن

2 - د - بن عبده عبد الحفيظ - المرجع السابق ص 202

القانونية من مؤسسة اشتراكية إلى مؤسسة ذات طابع تجاري وصناعي وذلك بموجب المرسوم التنفيذي رقم 90 - 91 المؤرخ في 90/12/01 (1)

من الثابت أن حوادث النقل بالسكك الحديدية التي تلحق الأشخاص كثيرة في حياتنا اليومية ومتنوعة ، وهذه الحوادث إما أن تكون حوادث فردية وقد تكون حوادث جماعية كحالة تصادم بين قطارين مثلا، وبناء على ذلك ، ما هي الطبيعة القانونية لهذه المسؤولية، هل هي مسؤولية عقدية أو تقصيرية وما تأثير وحدة أو ازدواج نظام المسؤولية على مسؤولية الناقل ؟

وهل تعتبر مسؤولية الناقل قائمة في كل الأحوال سواء تعلق الأمر بحوادث فردية أو جماعية ؟ أم للناقل إمكانية نفي المسؤولية عنه بإثبات السبب الأجنبي ؟

كما أنه في حالة ثبوت مسؤولية الناقل عن هذه الحوادث فإنه يكون ملزما بدفع التعويضات المناسبة للضحايا ، فعلى أي أساس يتم دفع التعويضات وما هي عناصر التقدير المعتمدة من المحاكم ؟ . (2)

1 - د- محمد رحمانى مختار المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية طبعة 2003 ص 125

2 - ذ - محمد رحمانى مختار - المرجع السابق ص 130

الفرع الأول : نظام التعويض عن حوادث السكك الحديدية

متى تحققت مسؤولية الناقل عن الحادث الذي أصاب المسافر وجب جبر هذا الضرر بالتعويض عنه ، ولا يتم دفع التعويض إلا بموجب قرار قضائي نهائي بعد دعوى المضرور في حالة الإصابة أو الجروح أو دعوى ذوي الحقوق في حالة وفاة مورثهم . (1)

ويتم الحكم بالتعويض إما بمقتضى حكم جزائي بعد تحريك الدعوى العمومية من طرف النيابة في حالة ثبوت خطأ جزائي ارتكبه سائق القطار أو أحد أعوانه وتفصل المحكمة في الدعوى الجزائية وتتنظر في دعوى التعويض . وغالبا ما يصدر الحكم بالتعويض من طرف القاضي المدني بعد تحقق شروط المسؤولية المدنية للناقل .

أولا : دعوى التعويض أمام القاضي الجزائي :

في حالة ثبوت إدانة سائق القطار ، فإنه يحكم عليه بعقوبة معينة نافذة أو غير نافذة حسب خطورة الحادث ، وفي الدعوى المدنية إذا حضر المضرور الجلسة وتأسس كطرف مدني ، فإن المحكمة تفصل في دعوى التعويض وتمنح المضرور حقوقه المناسبة للأضرار اللاحقة به طبقا للقواعد العامة . وفي حالة الوفاة يتأسس ورثة الضحية كأطراف مدنية وتمنح لهم التعويضات المناسبة . (2)

وفي حالة عدم ثبوت التهمة في جانب سائق القطار فإن المحكمة تقضي ببراءته وفي الدعوى المدنية تصرح بعدم الاختصاص ، ويبقى للمضرور أو الورثة في حالة الوفاة رفع دعوى التعويض أمام القاضي المدني . (3)

لكنه يلاحظ من الناحية العملية وأمام صعوبة إثبات خطأ سائق القطار ونظرا لخصوصيات حوادث السكك الحديدية وتعقيداتها فإنه يتعسر إثبات خطأ السائق ، فإن المحاكم مراعاة لظروف المضرور وذوي الحقوق لتمكينهم من الحصول على التعويضات ، فإنها تقضي بإدانة سائق القطار

1 - نفس المرجع ص 133

2 - ذ . محمد رحمانى مختار المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية الطبعة 2003 ص 126 .

3 - ذ - نفس المرجع ص 126

رغم إثبات الناقل أن الحادث يرجع إلى خطأ المسافر أو خطأ الغير أو قوة قاهرة.

ثانيا : دعوى التعويض أمام القاضي المدني

يرفع المسافر أو ورثته دعوى التعويض أمام القسم المدني للمحكمة المختصة التي وقع في دائرة اختصاصها الحادث ، فإذا تم إثبات مسؤولية الناقل من الناحية الجزائية و حفظ الحقوق المدنية، فإنه يمكن رفع الدعوى المدنية طبقا للمادة 124 من القانون المدني على أساس ثبوت خطأ في جانب الناقل، وهنا لا يكف المضرور بإثبات خطأ الناقل لثبوت مسؤوليته بموجب قرار جزائي نهائي حائز لقوة الشيء المقضي فيه . (1)

أما في حالة الحكم ببراءة سائق القطار (الناقل) فإن القاضي الجزائي في أغلب الأحوال يصرح بعدم اختصاصه ،في هذه الحالة يرفع المضرور دعواه أمام القاضي المدني طبقا للمادة 1/138 من القانون المدني على أساس حراسة الأشياء باعتبار أن القطار من الأشياء الخطيرة التي يستلزم حراسة وعناية خاصة .

الفرع الثاني : طرق تقدير التعويض :

طبقا للمادة 182 من القانون المدني الجزائري فإنه " إذ لم يكن التعويض مقدرا في العقد أو القانون ، فالقاضي هو الذي يقرره ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب ... " .
فمتى قامت شروط المسؤولية المدنية لشركة النقل ، استقل قاضي الموضوع بتقدير التعويض الذي يجب دفعه للمضرور أ و ورثته جبرا للضرر الحاصل سواء كان ماديا أو معنويا ومادام أنه لا يوجد نص خاص يحدد طرق التعويض عن هذه الحوادث⁽²⁾، فإن القاضي يطبق القواعد العامة في تقديره لقيمة التعويض مراعيًا في ذلك ما ورد في المادتين 131 و 182 من القانون المدني وبصفة خاصة لظروف المضرور الشخصية أي أن ينظر إليه نظرة شخصية لا نظرة مجردة ويقدر مدى تأثير الفعل الضار عليه ومدى ما سبب له من ضرر .

1- د. محمد رحمان مختار - المرجع السابق - ص 130 .

2- ذ- راشد راشد - التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري المؤرخ في 08/09

1980 ديوان المطبوعات الجامعية 1992 ص 85

والجدير بالذكر إن التعويض يجب أن يكون مساويا لما حدث من ضرر مباشر و لا يخفض إلا في حالة الاشتراك في إحدائه. ومعيار تقدير التعويض في المسؤولتين العقدية والتقصيرية هو ما لحق الدائن من ضرر وما فاتته من كسب، وعلى هذا الأساس فإن التعويض بناء على المادة 124 من القانون المدني الجزائري (المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي) يعطي للضحية تعويضا كاملا بينما التعويض المؤسس على المادة 182 من القانون المدني الجزائري (المادة 1150 من القانون المدني الفرنسي) في مجال المسؤولية العقدية يمنح الضحية تعويضا عن الأضرار المباشرة والموقعة فقط. (1)

مدى تطبيق الأمر 15/74 المؤرخ في 1974/01/30 في تقدير

التعويض:

تنص المادة 3 من الأمر 15/74 على أن إلزامية التأمين لا تطبق على النقل بالسكك الحديدية، فما هي طرق التعويض وعناصره المعتمدة من طرف المحاكم لجبر الأضرار الناجمة عن حوادث السكك الحديدية؟. من الناحية العملية فإن القاضي في تقديره للتعويض يستند أحيانا إلى بعض القواعد العامة مستعينا في ذلك بما ورد في القانون المدني، ويتوصل القاضي في تحديد مبلغ التعويض بصفة جزافية تغطية لكافة الأضرار اللاحقة بالمضروور مادية أو معنوية وحتى جمالية.

وأحيانا أخرى يستند القاضي في تقديره للتعويض في حوادث السكك الحديدية إلى أحكام أمر 15/74 سواء فيما يتعلق بجدول التعويضات ومختلف الأضرار الواجب التعويض عنها وكذا المستحقين لهذا التعويض.

1 - د. محمد رحمانى مختار - المرجع السابق - ص 130 .

المبحث الثاني: أنواع التأمينات البرية وتنظيمها الدولي

نتناول في هذا المبحث أنواع التأمينات البرية، حيث تنقسم إلى تأمينات على الأضرار وتأمينات على الأشخاص. هذا هو التقسيم الذي أخذ به المشرع الجزائري، والذي خصص له الباب الأول من الكتاب الأول من الأمر المتعلق بالتأمينات (95-07) بالتأمينات البرية⁽¹⁾. وقسمه إلى ثلاث فصول يتضمن الأول الأحكام العامة، الثاني التأمين على الأضرار، والثالث التأمين على الأشخاص.

ومن الملاحظ أن المشرع الجزائري قد انفرد على غيره من التشريعات الأخرى بضمه المجالات الكبرى للتأمين، ونقصد بذلك (التأمين البحري والتأمين الجوي و التأمين البري). وجمعهم في تقنين واحد، وذلك خلافا لما أخذ به كل من المشرع المصري و الفرنسي.

و سنقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب نتناول في المطلب الأول التأمين على الأشخاص و في المطلب الثاني التأمين على الأضرار، و نخصص المطلب الثالث للاتفاقيات الدولية التي أبرمتها الجزائر المتعلقة بالنقل البري .

¹ - الأمر 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق لـ 25 جانفي 1995، الجريدة الرسمية العدد 13 لسنة 1995 الصادر

بتاريخ 08 مارس 1995

المطلب الأول : التأمين على الأشخاص

إن التأمين يعتمد بصفة جوهرية على فكرة تعاونية ، تتمثل في قيام المؤمن بتجميع عدد معين من الأشخاص يتعرضون لذات المخاطر وذلك من أجل المساهمة في تغطية ما يقع لهم من كوارث ، وذلك عن طريق مبلغ يلتزمون بدفعه جميعا يتمثل في قسط التأمين .
ولدراسة التأمين على الأشخاص يستلزم معرفة مفهومه وخصائصه (الفرع الأول) وإلزاميته (الفرع الثاني) كيفية تقدير التعويض (فرع ثالث).

الفرع الأول : مفهوم وخصائص التأمين على الأشخاص

يتم التعرض في هذا الفرع إلى مفهوم التأمين على الأشخاص في النقطة الأولى، وخصائصه في النقطة الثانية. وتجدر الإشارة إلى إن المقصود بهذا التأمين في موضوعنا هو التأمين على الأشخاص المنقولين.

أولا : مفهوم التأمين على الأشخاص :

ويعرف التأمين على الأشخاص على أنه اتفاقية احتياط بين المؤمن له والمؤمن ، ويلتزم المؤمن بموجبها بأن يدفع للمكاتب أو للمستفيد المعين مبلغا محددًا ، رأسمًا لا كان أو وريعا في حالة تحقق الحادث أو عند حلول الأجل المنصوص عليه في العقد⁽¹⁾.

كما عرفه الأستاذ كامل مرسي على أنه : عبارة عن تأمين يقصد منه أن يأخذ المؤمن على عاتق دفع مبلغ معين ، أو تقدير إيراد إذا ما حدث أمر يتعلق بشخص المؤمن له لا بما له⁽²⁾ ويمتاز هذا الفرع من التأمين على أنه يحتوي على عنصر الادخار.

وقد عرفه المشرع الجزائري على أنه شرط لدفع تعويض وفاة أو معاش ، تحدد وثيقة التأمين مبلغه في حالة وقوع الحادث فعلا أو في الآجال المنصوص عليها في العقد⁽³⁾ .

1- م 60 من الأمر 95 - 07 المتعلق بالتأمينات الجريدة الرسمية العدد رقم 13 سنة 1995
2- ذ . البشير أبو زهرة - التأمين البري، دراسة تحليلية و شرح لعقود التأمين سنة 1985 ص 322
3- م 61 من قانون 80 - 09 المتضمن قانون التأمين القديم الصادر في 09 أو 1980

يتبين من نص المادة 60 من الأمر المتعلق بالتأمينات. أن أطراف عقد التأمين على الأشخاص في النقل البري هم:

أ- المؤمن له: وهو الشخص الذي تكون حياته معرضة للخطر، أي الشخص الذي في حالة تعرضه لحادث مرور، يمنح له التعويض، ويتحقق في هذه الحالة العقد.

ب- المكتتب: (Souscripteur): وهو الشخص الذي يتعاقد مع شركة التأمين، ويقع على عاتقه جميع الالتزامات التي يرتبها العقد المدفوع الأقساط.

ج- المستفيد: (Bénéficiaire): وهو الشخص الذي يستفيد من العقد المكتتب، ويؤول إليه مبلغ التأمين.

د- المؤمن: (Assureur): وحسب نص المادة 60 من الأمر المتعلق بالتأمينات، فهو الشخص المعنوي الذي تحصل على اعتماد لمزاولة هذا النوع من التأمين واستوفى الشروط التي يقرها التنظيم⁽¹⁾.

كما تعرف التأمينات على الأشخاص : على أنها تأمينات تقوم على حماية الأشخاص من الأضرار التي تلحق جسدهم سواء كانت عبارة عن حوادث جسمانية ، أو وفاة . ويلعب التأمين من المسؤولية دورا أساسيا ومباشرا في التأمينات ، إذ أنه يتم على حماية الأطراف المتعاقدة في عقد التأمين .

ويندرج في إطار هذا النوع من التأمين: تأمين الأزواج وتأمين الأولاد وتأمين المهر، والتأمين الجماعي إلى غير ذلك من أنواع التأمين.

ويتضمن كذاك التأمين من المرض، وفيه يؤمن الشخص على نفسه أو أفراد عائلته من عوامل المرض، وما ينجر عن ذلك من عجز سواء كان العجز الكلي المؤقت أو العجز الجزئي الدائم أو حالة الوفاة⁽²⁾، ويدرج ضمن هذا النوع أيضا الضمانات الاجتماعية وإصابات العمل والشيخوخة وما شابه ذلك.

1- د. عبد الرزاق بن خروف. التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري. الجزء الأول. التأمينات البرية ص 263.

2- د. جديدي معراج. مدخل لدراسة قانون التأمين الجديد. طبعة 2000 ص 90.

وإن كانت تسري على التأمين على الأشخاص القواعد العامة التي يخضع لها عقد التأمين بوجه عام. ولكن هناك قواعد ينفرد بها عقد التأمين على الأشخاص، ومن بينها مشتملات وثيقة التأمين.

ثانياً: خصائص التأمين على الأشخاص:

ويمتاز هذا النوع من التأمين بخاصتين:

- عدم خضوع التأمين على الأشخاص للمبدأ التعويضي.
 - عدم حلول المؤمن محل المؤمن له في الرجوع على المسئول.
1. عدم خضوع التأمين على الأشخاص للمبدأ لتعويضي:

إن التأمين على الأشخاص تتعدم فيه صفة التعويض، بمعنى أن لا يكون الهدف من العقد التعويض عن الضرر، لأن المبلغ المحدد في التأمين على الأشخاص هو مبلغ يتعهد المؤمن بأدائه عند وقوع الخطر المؤمن منه. إذ أن الخطر المؤمن منه يتعلق بذات الشخص لا بماله، ويترتب على انتفاء الصفة التعويضية لتأمين الأشخاص عدة نتائج أهمها:

أ- جواز تعدد التأمين على الخطر الواحد: يمكن للمؤمن له الجمع بين عدة عقود من نوع واحد لدى شركات تأمين مختلفة، سواء في وقت واحد أو في أوقات مختلفة. وعند حلول الخطر المؤمن عليه يمكن له أن يتحصل على المبالغ المؤمن عليها من كل منها⁽¹⁾.

ب- الجمع بين التأمين والتعويض المترتب من المسئولية: تنص المادة 61 من الأمر المتعلق بالتأمينات. "يمكن جمع التعويض الذي يتوجب على الغير المسئول دفعه للمؤمن له أو لذوي حقوقه مع المبالغ المكتتبه في تأمين الأشخاص." إذ أنه يمكن الجمع بين مبلغ التأمين الذي يتعهد به المؤمن، وبين التعويض الذي قد يكون مستحقاً للمؤمن له في ذمة الغير المسئول عن الضرر الذي لحقه.

ففي هذه الحالة يكون المؤمن ملزماً بدفع مبلغ التأمين للمؤمن له، ويكون المتسبب في الحادث ملزماً بأداء التعويض على أساس مسئوليته التقصيرية.

1- د. البشير أبو زهرة. التأمين البري، دراسة تحليلية و شرح لعقود التأمين سنة 1985 ص 306-307.

فيجمع المؤمن له بين التأمين والتعويض، ويترتب على هذا المبدأ أنه لا يمكن للمؤمن الذي يضمن تغطية الخطر، أن يخصم التعويض الذي يدفعه المسئول من مبلغ التأمين الذي تعهد بدفعه. كما أن لا يمكن لمن تثبت مسؤليته عن الضرر، أن يخصم بمبلغ التأمين الذي دفعه المؤمن له من التعويض الذي يلتزم بدفعه.

2- عدم حلول المؤمن محل المؤمن له في الرجوع على المسئول:

خطأ الغير المسئول عن وقوع الحادث ليس هو السبب المباشر للالتزام المؤمن بدفع قيمة التأمين للمؤمن له المضرور من هذا الحادث. وإنما سبب هذا الالتزام هو عقد التأمين ذاته، فلو لا قيام ذلك العقد لما التزم المؤمن بدفع مبلغ التأمين رغم وقوع الحادث⁽¹⁾.

وحسب الأصل لا يكون للمؤمن حق الرجوع المباشر على الغير المسئول عن الضرر، لعدم وجود علاقة سببية مباشرة بين خطأ الغير والضرر الذي تحمله المؤمن بدفعه.

وعلى خلاف التأمين على الأضرار الذي يكون الخطر فيه متعلقا بمال المؤمن له، فإن التأمين على الأشخاص هو التأمين الذي يكون الخطر فيه متعلقا بشخص المؤمن له أو المستأمن.

ويلتزم المؤمن في تأمين الأشخاص بدفع مبلغ التأمين المتفق عليه في عقد التأمين. ويتحدد هذا المبلغ عن طريق وثيقة التأمين، عند وقوع الحادث⁽²⁾.

1- د. سعيد أحمد شعله. قضاء النقص في التأمين، منشأة المعارف، الإسكندرية 1997م ص 159.

2- د. إبراهيم أبو النجا. الأحكام العامة طبقا لقانون التأمين الجديد (9 أوت 1980م). الجزء الأول ص 248.

الفرع الثاني: تطبيق التأمين الإلزامي من حيث الأشخاص:

تنص المادة 166 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه "يجب على الناقلين العموميين للمسافرين عن طريق البر أن يكتبوا تأميناً يغطي مسئوليتهم المدنية اتجاه الأشخاص المنقولين." إذ أن شركة التأمين بعد إبرام عقود التأمين، تكون مسئولة عن المخاطر التي يحددها مالك المركبة (حافلة- سيارة) للغير.

ولقد تم التعرض لنص المادة 8 من الأمر 15/74، والتي ألزمت على أن التعويض يستفيد منه المضرور من حادث المرور، والمضرور قد يكون الغير كالراجلين والمارة أو الراكبين، سواء كانوا من أفراد عائلة المؤمن له أو أقاربه أو أي شخص آخر. فالعبرة هنا بمسئولية المتسبب في الحادث لا بعقد التأمين، ويتوجب معرفة الشخص المسئول عن الأضرار التي يسببها حادث المرور، وبالدرجة الثانية الشخص الذي يلحقه الضرر من جراء هذا الحادث.

وتتكون فئة الأشخاص الذين يتحملون التبعة المالية للمسئولية المدنية من المؤمن له، ومن تؤول له المركبة بإذن منه، ومكتتب عقد التأمين، ثم شركة التأمين كضامن للمسئول عن الحادث، إذ تنص المادة 56 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على أن "يضمن المؤمن التبعات المالية المترتبة على مسئولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير."

وإذا كان المؤمن له يأتي في الدرجة الأولى من حيث المسئولية نتيجة الأضرار التي يسببها حادث المركبة للغير، فإن شركة التأمين تأتي في الدرجة الثانية بوصفها ضامنة للمؤمن له أو من آلت إليه حراسة المركبة بإذن وذلك تفادياً من رجوع الغير عليه بالتعويض⁽¹⁾.

وتنص المادة 57 من الأمر المتعلق بالتأمينات على أن "يتحمل المؤمن المصاريف القضائية الناجمة عن أية دعوى تعود مسئولياتها إلى المؤمن له إثر وقوع حادث مضمون". ولقد طرحت بعض الإشكاليات حول كيفية تحديد مدى تحمل المؤمن لمسئولية المؤمن له، في حالة ما إذا

1- د. جديدي محراج. مدخل لدراسة قانون التأمين الجديد- الطبعة 2000. ص 130.

كانت المركبة التي يملكها المؤمن له تحت سيطرة شخص آخر؟ وهنا لا بد من التمييز وتحديد مفهوم كل من الإذن والحراسة.

أ- الإذن: اعتمد القضاء في كثير من اجتهاداته على أن وجود مفاتيح السيارة، أو إحدى الوثائق الخاصة بها لدى الحائز دليل على وجود إذن صادر من مالك المركبة إلى الحائز. وقد تكون هذه القرنية بوجود علاقة بين المالك والحائز كعلاقة قرابة مثلا. ويترتب على الإذن الصحيح التزام شركة التأمين بالتعويض عن الأضرار التي سببها الحائز للغير. أما إذا قام الشخص بسرقة السيارة، فإنه لا يستفيد من التأمين باعتباره حائز فعلي غير مأذون له بحراسة هذه السيارة⁽¹⁾.

ب- الحراسة: إذا كان المالك هو حارس الشيء الذي يملكه، فإنه يكون له أن ينقله مع الحراسة إلى غيره بموجب عقد يعبر فيه عن إرادة نقل الحراسة، ولا يكفي إبرام العقد بل يجب أن يتبع إبرامه انتقال السلطة على الشيء إلى الحائز، ليكتسب بها صفة الحارس⁽²⁾.

وتفترض الحراسة لانتقالها مع الحيابة أن تجتمع مقوماتها الثلاثة، الإدارة والرقابة والاستعمال. وهنا تكون مسئولية الحارس قائمة على الخطأ المفترض، ولا يمكن للمالك التخلص منها إلا بإقامة الدليل على أن السيارة كانت وقت الحادث قد انتقلت حراستها لشخص آخر، برضا المالك وبإذن منه.

1- د. جديدي معراج. مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري. د.م. ج. طبعة 2000 ص 131. 132.
2- د. عاطف النقيب. المسئولية الناشئة عن فعل الأشياء في مبادئها القانونية وأوجهها العلمية ص 43.

الفرع الثالث: تقدير التعويض:

بالرجوع إلى نص المادة 124 من القانون المدني، فإن كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض. حيث أنه إذا ثبتت مسؤولية المدعى عليه عما لحق المدعى من ضرر، فإنه يتعين على القاضي أن يلزم المسئول بما يعوض المضرور ويجبر الضرر الذي أصابه⁽¹⁾.

فالتعويض هو الحكم الذي يترتب على تحقيق المسؤولية فهو جزاؤها، ويسبق ذلك دعوى المسؤولية ذاتها، وموضوع دعوى المسؤولية هو في حد ذاته التعويض عن الضرر⁽²⁾. فالمضرور هو وحده له الحق للمطالبة بالتعويض، ويمكن أن يحل محله الخلف سواء كان عاماً أو خاصاً، وهؤلاء هم الوارث والدائن⁽³⁾.

غير أن التعويض يثير جملة من التساؤلات أثارت العديد من الجدل بين الفقهاء تتعلق بـ:

ما هو الوقت الذي ينشأ فيه الحق في التعويض؟ وكيف يتم تقدير التعويض؟ وما هي طريفته؟ وما هو الوقت الذي يقدر فيه الضرر؟ وهل يكون على أساس قيمة الشيء وقت حدوث الحادث، أم حال تحقق الخطر المؤمن منه؟.

1- الحق في التعويض: إن من آثار المسؤولية التقصيرية هو استحقاق المضرور تعويضاً عن الضرر الذي أصابه، ومصدر الحق في التعويض هو الفعل الضار، ومن هنا ينشأ الالتزام بالتعويض يوم وقوع الضرر.

والواقع أن الحق في التعويض ينشأ لحظة وقوع الحادث، أي يوم تحقق الضرر. أما تقدير التعويض فيكون يوم صدور الحكم به. وذلك أنه

1- د. بلحاج العربي. النظرية العامة في الالتزام في القانون المدني الجزائري. ج 2. د. م. ج 1995 ص 26.

2- سمير عبد السميع الأذن الحق في التعويض بين تأمين حوادث سيارات والتأمين الاجتماعي والمسؤولية المدنية الطبعة 2000 ص 210.

3- د. عبد الرزاق السهوري. الوسيط في شرح القانون المدني. مصادر الالتزام. ص 17 الجزء الأول دار التراث العربي. لبنان 1978م.

يجب أن يتناسب التعويض المقدر مع الضرر الفعلي الذي لحق المضرور طبقاً للقواعد العامة للمسئولية⁽¹⁾.

وقد أوجبت الشريعة الإسلامية على المعتدي ضمان فعله، بالتعويض عن الضرر الذي أصاب المضرور. سواء كان ذلك في ماله أو جسمه أم عرضه أم عاطفته. وذلك رعاية للحقوق وحماية للأموال من الاعتداء. ولقد دلت جميع المصادر على مشروعية الحق بالمطالبة بالتعويض، وذلك جبراً للضرر ومنعاً للعدوان.

والأصل في الفقه الإسلامي أن يكون التعويض عينياً، فإذا كان الشيء أتلف أو أعدم مثلياً وجب تعويضه بمثله، ولا يأخذ بالتعويض النقدي إلا إذا كان الشيء قيماً. أما وقت تقدير التعويض، فهو وقت حدوث سبب الضمان فيجب ضمان المغصوب يوم الغصب، والمتلف يوم الإتلاف.

2- كيفية تقدير التعويض: يقدر التعويض بشكل عام على أساس قيمة الضرر الذي يلحق بالإنسان في ذاته أو ماله أو ذويه، ويقيم ذلك على أساس الخسائر وما فات المتضرر من كسب. ورغم أن القانون الجزائري نص على أن التعويض يشمل ما فات المتضرر من كسب، إلا أن القضاء الجزائري مازال يأخذ في أغلب الأحيان بالتعويض عن الضرر وحده⁽²⁾.

وطبقاً للقواعد العامة فإنه يشترط لقيام المسؤولية التقصيرية توافر أركانها (الخطأ - الضرر - علاقة السببية)، ومن ثم فإن المشرع الجزائري يميل إلى الأخذ بالمسئولية التي تقوم على تحمل تبعية المخاطر (نظرية المخاطر). وعملاً بأحكام القانون المدني فإن تقدير التعويض يكون إما قانونياً أو إتفاقياً، أو قضائياً.

أ- التحديد القانوني لمدى التعويض: هذا التعويض يجب أن ينصف بالعدالة، فالمشرع هو وحده الذي يحدد الكيفية التي يجبر بها الضرر.

ب- التعويض الإتفاقي: إلى جانب الوسائل التشريعية التي ترمي إلى بلوغ عدالة التعويض، تمت وسيلة اتفاقيه تتمثل في التعويض الاتفاقي أو الشرط الجزائي. وهذا التعويض يحدده المتعاقدان قبل إبرام العقد.

1- نص المادة 182 من القانون المدني: ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب.

2- د. جديدي معراج. مدخل لدراسة قانون التأمين الجديد. طبعة 2002 ص 135.

ج- التعويض القضائي: فإذا لم يوجد نص أو اتفاق بتقدير التعويض، فإن القاضي هو الذي يقدره. ويراعي القاضي في تقديره للتعويض كما تقضي بذلك المادة 131 من القانون المدني، الظروف الملازمة لوقوع الضرر، أي الظروف الشخصية التي تتصل بحالة المضرور الصحية والمالية والعائلية. كما يراعي القاضي الظروف الشخصية للمسئول في الحادث، ولا سيما ظروفه المالية. بشرط أن لا يتجاوز التعويض مقدار الضرر، أي أن يكون هناك تناسب بين التعويض والضرر وأن لا يثري المضرور على حساب المسئول⁽¹⁾.

والقاعدة في تقدير التعويض في القانون المدني الجزائري، هي أن يقدر بقدر الضرر مع مراعاة الظروف التي تلابس وقوع الضرر. ويشمل التعويض كما ذكرناه سابقا ما لحق المصاب من خسارة وما ضاع عليه من كسب، وسواء كان الضرر متوقعا أو غير متوقع، حالا أو مستقبلا.

أما تقدير التعويض في قانون التأمين عن حوادث السيارات، فيتدخل المشرع هنا بسن قواعد وكيفيات يتم على أساسها احتساب المبالغ المستحقة للضحايا.

3- طريقة التعويض: وهي ما أشارت إليه المادتان 131 و 132 من القانون المدني، فالتعويض إما أن يكون عينيا أو نقديا.

أ- التعويض العيني: وهو إعادة الحال إلى ما كانت عليه قبل وقوع الفعل أضرار، فهل يزيل الضرر الناشئ عن عمل الشخص المسئول.

ب- التعويض النقدي: وهو التعويض الذي يتم نقدا، كالتعويض الممنوح لضحايا حوادث المرور⁽²⁾.

4- الوقت الذي يقدر فيه الضرر الواجب التعويض عنه:

إن تقدير الضرر يكون يوم صدور الحكم، حتى تكون مساواة بين التعويض والضرر. لأن الضرر الذي يتعرض له الشخص من جراء حادث مرور قد يشتد عليه أو يخف وذلك تبعا لظروف مختلفة. وقد

1- قرار من المحكمة العليا. 7 نوفمبر 1984، ملف رقم 34000.

2- د. بلحاج العربي. النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري. ج 2 د. م. ج 1995 ص 265.

قررت المحكمة العليا بضرورة الاستعانة بخبير لحساب التعويض، لكنه أمر جوازي⁽¹⁾.

ومن تم فإنه يتعين على القاضي أن يراعي حين تقديره للتعويض، حالة المضرور من التحسن أو الإساءة وقت الفصل في الدعوى. فإذا ساءت حالة المضرور، فإن على القاضي أن يراعي ذلك. ومن هنا يراعي كذلك قيمة الضرر يوم إصدار الحكم، ومدى تغيير قيمة النقد وقوته الشرائية وذلك حتى يكون التعويض جابرا للضرر بصفة حقيقية⁽²⁾.

المطلب الثاني: التأمين على الأضرار:

على اعتبار أن موضوعنا يتعلق بالنقل البري، فإننا نخصص هذا المطلب بدراسة التأمين على البضائع من أخطار النقل. وينقسم التأمين على الأضرار إلى تأمين على الأشياء والتأمين من المسؤولية. قبل الشروع في إعطاء نماذج على هذا التأمين لابدأ أولاً من تحديد مفهوم التأمين على الأضرار وخصائصه وذلك من أجل تمييزه عن التأمين على الأشخاص.

ويعد التأمين على الأشياء أهم نوع من التأمينات على الأضرار، ويعرف على أنه تأمين على الأضرار التي تصيب المال بصفة مباشرة. وأهم أنواعه هي:

- التأمين من الحريق و الأخطار الملحقة به.
- التأمين على البضائع من أخطار النقل.
- التأمين من هلاك الحيوانات.
- التأمين من السرقة.

وسنقسم هذا المطلب إلى ثلاث فروع، الأول نتعرض فيه مفهوم للتأمين من الأضرار وخصائصه، لندرس في الفرع الثاني تأمين البضائع من أخطار النقل، وفي الفرع الثالث: تقدير التعويض

1- قرار المحكمة العليا 1983/02/26. مجلة قضائية 1985 عدد 4 ص 50.

2- إذا نقص الضرر بعد الحكم بالتعويض عنه، كما لو تحسنت الإصابة فإنه لا يجوز للمسئول أن يطلب إنقاذه، لأن حجبة المقضي به تحول دون إجابته إلى طلبه. المحكمة العليا 1983.

الفرع الأول: مفهوم وخصائص التأمين من الأضرار:

ونتعرض في هذا الفرع إلى مفهوم التأمين من الأضرار أولاً، ثم نتطرق إلى خصائصه ثانياً:

أولاً: مفهوم التأمين من الأضرار:

التأمين على الأضرار هو تأمين على المال، وهو يخضع بكل أنواعه إلى المبدأ التعويضي. كما يعرف على أنه التأمين الذي يكون فيه الخطر المؤمن منه أمراً يتعلق بمال المؤمن له، وذلك خلافاً لما تعرضنا له في التأمين على الأشخاص، إذ يكون فيه الخطر المؤمن منه أمراً يتعلق بشخص المؤمن له⁽¹⁾.

ولقد تعرض المشرع الجزائري إلى تأمين الأضرار في الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات. وذلك في الفصل الثاني من الباب الأول، تحت عنوان التأمينات البرية، حيث تنص المادة 29 من الأمر السابق الذكر على أنه "يمكن لكل شخص له مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو في عدم وقوع خطر، أن يؤمنه"⁽²⁾.

ثانياً: خصائص التأمين من الأضرار:

يختلف التأمين على الأضرار عن التأمين على الأشخاص في أنه ذو صفة تعويضية (أولاً)، ونتيجة لهذه الخاصية فإنه لا يمكن الجمع بين مبلغ التأمين والتعويض (ثانياً).

1- الصفة التعويضية: (Principe indemnitare):

وهي خاصية ينفرد بها التأمين على الأضرار بنوعيه، ومعنى ذلك أن يتضمن التأمين تعويضاً للمؤمن له عند تحقق الخطر ودون أن يكون ذلك مصدراً للإثراء.

Yvonne Lambert Faivre - Droit des assurances DALLOZ 10e édition. 1998 -1 page 435.

2- م 29 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

فالمبدأ التعويضي يعني ألا يعرض المؤمن له إلا في حدود الضرر الذي يلحقه دون أن يجاوزه. فلا يجوز أن يكون مبلغ التأمين أكبر من المبلغ المتفق عليه في العقد، أو يتجاوز قيمة الضرر. وهذه الخاصية تعمل على القضاء على فكرة إحداث الضرر المعتمد من قبل المؤمن له، فيشترط التناسب بين الضرر وبين مبلغ التأمين، مهما يقابل المؤمن له، فإنه لن يحصل إلا على قيمة الخسارة الفعلية وفي حدود مبلغ التأمين المنصوص عليه في العقد⁽¹⁾.

ومن أجل تدعيم هذا المبدأ وتحقيقه، أدرج المشرع شروط واتفاقيات تهدف إلى حث المؤمن لهم على بذل عناية وجهد في الحفاظ على الأشياء المؤمن عليها. ومن بين هذه الشروط : لدينا قاعدة السببية وعدم التغطية الإجباري والتخفيض⁽²⁾.

أ- قاعدة النسبية: هي ما تضمنتها المادة 32 من الأمر المتعلق بالتأمينات إذ نصت على أنه "إذا اتضح أن تقديرات قيمة المال المؤمن عليه تفوق المبلغ المضمن يوم الحادث وجب على المؤمن له تحمل كل الزيادة في حالة الضرر الكلي، وتحمل حصة نسبية في حالة الضرر الجزئي إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف"⁽³⁾.

ويتبين من هذا النص أن قاعدة النسبية تكون وتطبق في حالة اكتتاب تأمين بقيمة تقل عن القيمة الحقيقية للبضائع المؤمن عليها. فالقاعدة تقوم على مبدأ عدم كفاية القسط وعدم تناسبه مع الأضرار الناتجة عن تحقق الخطر المؤمن عليه.

ب- عدم التغطية الإجباري: هو عبارة عن شرط يدرج في العقد ومعناه جعل المؤمن له يتحمل جزءا معينا من الضرر الذي يصيبه بسبب تحقق الخطر. ولا يمكن للمؤمن له التأمين على هذا الجزء بتأمين آخر مكمل للأصلي، ويكون هذا النصيب محدد بنسبة ثابتة، ويتحمل المؤمن له جزءا من الخسارة التي تلحق الأشياء حتى يكون أكثر تبصرا وحذرا⁽⁴⁾.

1- المبدأ التعويضي يقوم على أساس حماية النظام العام والقضاء على فكرتي المغامرة والرهان واستبعاد الأخطار العمدية.

2- د. عبد الرزاق بن خروف. التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري. الجزء الأول. التأمينات البرية 2000

3- م 32 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

4- م 2/30 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

ج- التخفيض أو الاقتطاع الجزافي: هو عبارة عن مبلغ من النقود أو جزء من الضرر يتحمله المؤمن له عند تحقق الخطر، ولكنه يهدف إلى إلغاء وتغطية الأخطار ذات الأهمية اليسيرة، والتي تتطلب نفقات معتبرة. نتائج المبدأ التعويضي: إن المبدأ التعويضي يقضي بأن يقتصر التعويض على هذا الضرر ولا يتعداه إلى ما فوق إصلاح هذا الضرر. وللمؤمن له الحرية في تحديد قيمة الشيء المؤمن عليه، فأحيانا أخرى يغالي في تحديد هذه القيمة فيكون هذا تأميناً مغالى فيه⁽¹⁾.

أولاً: التأمين البخس: La sous-assurance: فالمؤمن له حر في التأمين على قيمة الشيء كلها أو على جزء منها. وفي هذا التأمين تكون الأقساط التي يدفعها المؤمن له تأميناً على البضاعة تفوق مقدراته، وهنا يلجأ إلى التأمين على جزء منها وبأقساط منخفضة، وبالتالي وفي هذه الحالة يكون التعويض عن الخسارة المحققة بنسبة مبلغ التأمين إلى قيمة الشيء المؤمن عليه الحقيقية، وهذا هو التأمين البخس أو التأمين الناقص.

وتنص المادة 32 من الأمر المتعلق بالتأمينات على أنه "إذا اتضح أن تقديرات قيمة المال المؤمن عليه تفوق المبلغ المضمون يوم الحادث وجب على المؤمن له تحمل كل الزيادة في حالة الضرر الكلي وتحمل حصة نسبية في حالة الضرر الجزئي إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف"⁽²⁾ وطبقاً لنص هذه المادة، فإنه يتعين التمييز بين حالتين:

1- حالة الضرر الكلي: أي إذا هلكت البضاعة هلاكاً كلياً فإن المؤمن له يتقاضى مبلغ التأمين كله، لأن مبلغ التأمين يكون حتماً أقل من قيمة الشيء المؤمن عليه، لذلك يتحمل المؤمن له الزيادة (الفرق بين المبلغ التأمين وقيمة الشيء) فيقدر التعويض على النحو التالي:

التعويض = $\frac{\text{قيمة الضرر} \times \text{مبلغ التأمين}}{\text{القيمة المصرح بها}}$

قيمة الشيء المؤمن عليه (القيمة التي كان من المفروض أن يصرح بها)

ومثال ذلك: لو كانت قيمة الضرر 15.000 دج، وكان مبلغ التأمين المتفق عليه في العقد هو 10.000 دج

1- عبد الرزاق بن خروف. التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري. ص 248-249.

2- م 32 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات الجريدة الرسمية العدد 13 الصادرة بتاريخ 1995/01/25.

$$10000 = \frac{10000 \times 15000}{1500} = \text{فالتعويض يكون}$$

2- حالة الضرر الجزئي: وحسب نص المادة 32 من الأمر المتعلق بالتأمينات، فإن المؤمن له يتحمل حصة نسبية من الخسارة. ونأخذ المثال السابق: قيمة الشيء المؤمن عليه هي نصف المبلغ 15.000 دج أي 7.500 دج فالتعويض يكون = $\frac{10000 \times 7500}{15000} = 5000$

وفي هذه الحالة يقع إثبات النقص على عاتق المؤمن، ويكون عادة بالخبرة⁽¹⁾

ثانيا: التأمين المغالي فيه: (La surassurance): هو التأمين الذي يصرح المؤمن له بقيمة أعلى من القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه. وهذا التأمين لا نجده في التأمين على الأشخاص، لأنه لا توجد فيه قيمة مؤمن عليها. أما آثار هذا التأمين فهي تختلف حسب ما إذا كان المؤمن له سيئ النية أو حسن النية.

أ- حالة سوء النية: هي الحالة التي نصت عليها المادة 31 من الأمر المتعلق بالتأمينات وقضت في فقرتها الأولى على أنه "عندما يببالغ المؤمن عن سوء نية في تقدير قيمة المال المؤمن عليه، يجوز للمؤمن المطالبة بإلغاء العقد والاحتفاظ بالقسط المدفوع". وهنا يقوم المؤمن له بالتصريح بقيمة أعلى من القيمة الحقيقية للشيء، رغم علمه بأن القيمة المصرح بها ليست القيمة الحقيقية ويستطيع المؤمن في هذه الحالة طلب البطلان والتعويض عن الضرر الذي أصابه بسبب غش المؤمن له.

ب- حالة حسن النية: تنص الفقرة الثانية من م 31 على أنه "إذا كانت المبالغة صادرة عن حسن النية، يحتفظ المؤمن بالأقساط المستحقة ويعدل الأقساط المنتظرة". وفي هذه الحالة إذا لم يستطع المؤمن إثبات غش المؤمن له في تقدير قيمة الشيء المؤمن عليه، فإنه لا يمكنه التمسك ببطلان العقد. ويبقى العقد صحيحا ومستمرا، ويحتفظ المؤمن بالأقساط

1- د. عبد الرزاق بن خروف. المرجع السابق ص 248-249.

التي قبضها دون أن يطلب الزيادة، أما بالنسبة للأقساط التي لم تدفع بعد، فيعد لها بحيث تتناسب مع القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه⁽¹⁾.

2- عدم الجمع بين مبلغ التأمين و التعويض: وتعتبر هذه الخاصية نتيجة تطبيق للخاصية الأولى، إذا أنه لا يحق للمؤمن له أن يستلم مبلغ التأمين من المؤمن بمقتضى عقد التأمين عند تحقق الخطر. ويطلب في نفس الوقت المسؤول عن الضرر بالتعويض عنه، ففي حالة ما إذا حدث هذا، فإننا نكون بصدد مخالفة النظام العام، لذا خول المشرع المؤمن الذي عوض المؤمن أن يحل محل المؤمن له في مطالبة المسؤول عن الضرر.

وإذا كان المسؤول ارتكب عن عمد أو إهمال ضرر لحق بالبضاعة، يكون للمؤمن له في هذه الحالة حق الرجوع على الغير مرتكب الفعل الضار، وذلك على أساس المسؤولية التقصيرية.

وبمقتضى عقد التأمين يكون للمؤمن له أن يرجع على المؤمن بمبلغ التأمين أيضا. وعلى المؤمن له أن يختار إما دعوى المسؤولية يرفعها ضد الغير الذي تسبب في إتلاف البضائع، وعليه في هذه الحالة إثبات الخطأ، وإما يرفع دعوى الرجوع على المؤمن، فيطالبه بالتعويض عن الضرر الذي لحق بالبضائع لوجود عقد التأمين بينهما⁽²⁾.

الفرع الثاني: تأمين البضائع من أخطار النقل:

تنص المادة 55 من الأمر المتعلق بالتأمينات على أنها "يغطي تأمين البضائع المنقولة عبر الطرق البرية أو السكك الحديدية، وفقا للشروط المحددة في العقد، الأضرار والخسائر المادية اللاحقة بالبضائع أثناء تنقلها، وإذا اقتضى الحال. أثناء عمليات الشحن والتفريغ، يحدد عقد التأمين الخاص بنقل المواد الخطيرة أو القيم أو الأشياء الثمينة، الشروط الخاصة لتغطية الخطر المؤمن عليه"⁽³⁾.

وطبقا لنص هذه المادة، فإن التأمين على البضائع يضمن للمؤمن له التأمين على الأضرار والخسائر المادية التي قد تلحق بهذه البضاعة أثناء

1- د. عبد الرزاق بن خروف. المرجع السابق ص 251. 252.

2- د. عبد الرزاق بن خروف. المرجع السابق ص 256.

3- المادة 55 من الأمر 95-07 وهو متعلق بالتأمينات.

عملية النقل. لأنه كثيراً ما تتعرض البضاعة للتلف أو الفساد بسبب درجة الحرارة أو أي ظرف آخر، ومن ثم فإن التأمين على هذه البضاعة يعوض المؤمن له قيمتها التالفة، ويمكن التأمين على كل البضاعة أيا كان نوعها أو أيا كانت قيمتها، لرحلة واحدة أو لعدة رحلات، لمدة زمنية قصيرة أو غير محددة.

فإذا كانت البضائع مواد خطيرة كالمفجرات أو المواد السامة أو كانت من الأشياء الثمينة مثل المجوهرات أو اللوحات ذات القيمة المعتبرة، فهذا يجب تحديد الشروط الخاصة للتأمين عليها في وثيقة التأمين⁽¹⁾.

كما تجدر الإشارة إلى أن المادة 35 من الأمر المتعلق بالتأمينات، استبعدت من نطاق التأمين هلاك البضاعة أو تلفها أو فقدها، وذلك بسبب تحريم غير كاف أو رديء من المؤمن له. وهذا الحكم يعتبر من النظام العام لا يجوز الاتفاق على مخالفته. كما تستبعد نفس المادة من نطاق التأمين هلاك البضاعة بسبب عيب ذاتي فيها، ولكن يمكن للأطراف الاتفاق على إدخالها في الضمان.

ويتحمل الناقل عبء تعويض المضرور عن فقد أو تلف الشيء، بما يعادل قيمته وقت صدور الحكم القضائي، حيث يؤخذ في الاعتبار التغيرات في القيمة الشرائية للنقود في هذا الوقت. ومتى فقد المؤمن له بضاعته أو تلف جزء منها أثناء عملية النقل، فإن حقه في الحصول على التعويض يعتبر حقا كاشف. إذ ينشأ حقه من وقت إصابته بالضرر الناشئ عن عملية النقل، ويقتصر دور الحكم القضائي على مجرد تحديد قيمة هذا التعويض⁽²⁾.

الفرع الثالث: تقدير التعويض:

تنص المادة 30 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه "يخول تأمين الأموال المؤمن له في حالة وقوع حادث منصوص عليه في العقد، الحق في التعويض حسب شروط عقد التأمين ولا يمكن أن يزيد هذا التعويض على مقدار استبدال المال المؤمن عليه وقت وقوع الحادث".

1- د. عبد الرزاق بن خروف. المرجع السابق ص 204.

2- د. أحمد شوقي محمد عبد الرحمان. مدى التعويض عن تغير الضرر في جسم المضرور وناله ص 15 و17.

وتنص المادة 623 من القانون المدني على أنه "لا يلتزم المؤمن في تعويض المؤمن له إلا عن الضرر الناتج عن وقوع الخطر المؤمن منه بشرط ألا يتجاوز ذلك قيمة التأمين".

يتضح لنا من نص هذين المادتين أن التأمين على الأضرار يقوم أساسا على المبدأ التعويضي، لأنه يهدف إلى تعويض المؤمن عن الضرر الذي أصابه، والقاعدة التي يقوم عليها هذا المبدأ هي أنه لا يجوز أن يتقاضى المؤمن له من المؤمن تعويضا يزيد على مبلغ التأمين المتفق عليه في العقد أو يزيد على قيمة الضرر الذي لحقه. لأنه قد يتضاعف اللجوء إلى التأمين فيما لو كان التعويض يتجاوز قيمة الضرر الذي يلحق المؤمن له، ومن ثم فإن المؤمن له لا يحصل إلا على قيمة الخسارة الفعلية التي تلحق البضاعة. فالمبدأ التعويضي يقوم على حماية النظام العام والقضاء على فكرتي المغامرة والرهان واستبعاد الأخطار العمدية (1).

وطبقا لنص المادة 182 من القانون المدني فإن تعويض الضرر يكون على أساس كل ما أصاب المؤمن له من خسارة وكل ما فاتته من كسب (2)، وتقدير التعويض عن الأضرار إما أن يكون تعويضا كلياً أو جزئياً:

1- حالة الضرر الكلي: في هذه الحالة يصل التعويض إلى تغطية الخسارة كلها بشرط ألا تتجاوز مبلغ التأمين المنصوص عليه في العقد. وتقدر قيمة الضرر الكلي على أساس قيمة الشيء المؤمن عليه عند تحقق الخطر، فإذا كان الشيء معدا للبيع اعتد بقيمته في السوق، أما إذا كان الشيء معدا للاستعمال كالسيارات وغيرها اعتد بقيمة الشيء مستعملا (3) (Valeur d'usage).

ويقع عبء إثبات قيمة الشيء المؤمن عليه على عاتق المؤمن له، ويلاحظ أن القيمة المصرح بها في وثيقة التأمين لا يعتد بها إلا لتحديد الحد الأقصى لمبلغ التأمين ولا تعتبر قرينة لإثبات قيمة الشيء الحقيقية.

1- د. عبد الرزاق بن خروف. التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري. الجزء الأول. التأمينات البرية ص 241.

2- المادة 182 من القانون المدني.

3- د. عبد الرزاق السنهوري. الوسيط في شرح القانون المدني. الجزء العاشر. التأمينات العينية والتأمينات العينية والتأمينات الشخصية. دار النهضة العربية. القاهرة 1990م ص 2018.

وأحيانا قد يكون هناك اتفاق بين الطرفين مسبقا ويكون ذلك عادة عن طريق خبير.

2- حالة الضرر الجزئي: وهنا يجب التمييز ما إذا كانت الخسارة جسيمة أو يسيرة، فإذا كانت الخسارة التي لحقت البضاعة جسيمة، كانت في حكم الهلاك الكلي.

ويمكن للمؤمن في هذه الحالة أن يخصم من قيمة التعويض ما بقي سليما من البضاعة، وذلك طبقا لنص المادة 37 من الأمر المتعلق بالتأمينات التي تنص على أنه: " لا يسمح بالتخلي عن الأشياء المؤمن عليها إلا باتفاق مخالف، ويحسب التعويض الواجب دفعه إلى المؤمن له بعد خصم قيمة الأشياء التي يمكن استيرادها. "

أما إذا كان الهلاك يسيرا فتعتمد في تقدير الضرر بتكاليف إصلاح التلف، بشرط ألا يتجاوز هذه التكاليف قيمة الشيء نفسه أو مبلغ التأمين نفسه أو مبلغ التأمين المتفق عليه في العقد.

وحسب نص المادة 34 من الأمر المتعلق بالتأمينات فإنه يعتد بالمصاريف الضرورية والمعقولة التي دفعها المؤمن له قصد التقليل من العواقب، ووقاية الأشياء السليمة وإيجاد الأشياء المفقودة.

المطلب الثالث: الاتفاقيات المنظمة للنقل البري:

بعد التطور الهائل الذي عرفه النقل البري على المستوى الدولي، كان من الضروري توحيد الرأي بشأنه سواء فيما يتعلق بنقل الأشخاص أو البضائع.

وقبل التعرض لهذه الاتفاقيات، فيجب أولا التذكير إلى أنه لاختلاف أداة النقل أثر في تحديد ماهية التزامات الطرفين، سواء كان الناقل أو متلقي خدمة النقل، ويكون كذلك بالنسبة لتحديد نطاق مسؤولياتهما وبالأخص مسؤولية الناقل. ومن جهة أخرى يراعى كذلك توفير وسيلة النقل، حتى تتوافر فيها صلاحية إنجاز نقل الأشخاص أو نقل البضائع.

وهنا لا بد من تحديد مفهوم نقل الأشخاص ونقل البضائع عبر الطرقات، وتحديد مفهوم النقل الداخلي والنقل الدولي.

1- نقل الأشخاص عبر الطرقات: ويتم النقل الجماعي للأشخاص بواسطة مهمة لنقل أكثر من 9 أشخاص بما فيهم السائق. ويتم نقلهم سواء في خدمات عمومية منتظمة أو ظرفية أو خاصة.

2- نقل البضائع عبر الطرقات: ويتم نقل البضائع عن طريق الشاحنات المخصصة لذلك، ويجب أن تكون هذه العملية خاضعة للشروط المحددة وفقا للتنظيم الخاص.

3- النقل الداخلي: وهو ذلك الذي يتم داخل الحدود الإقليمية للدولة الواحدة، بمعنى أن نقطتي القيام والوصول في دولة واحدة لا يقتضي إنجاز النقل تجاوز الحدود الإقليمية لهذه الدولة إلى إقليم دولة أخرى.

4- النقل الدولي: وهو ذلك الذي يقتضي إنجازه تجاوز الحدود الإقليمية للدولة الواحدة، وغالبا ما يكون ذلك أرقوع نقطتي القيام والوصول في دولتين مختلفتين⁽¹⁾.

ومن ثم إذا كان النقل داخلي فهنا يخضع لقانون الدولة التي يتم في إقليمها، وأما إذا كان النقل دوليا فهنا يجب التمييز بين فرضيتين:
أ- وجود معاهدات أو اتفاقيات دولية تنظم النقل البري.
ب- عدم وجود معاهدة أو اتفاقية، وفي هذا الفرض يتحدد القانون الواجب التطبيق طبقا لما تشير إليه قواعد الإسناد في قانون دولة القاضي. ولا يتسنى القول وجوب تطبيق قانون دولة القاضي كما لم تحده قواعد الإسناد كقانون واجب التطبيق.

الفرع الأول: اتفاقية دول اتحاد المغرب العربي الخاصة بالنقل البري

للمسافرين والبضائع والعبور:

جاءت هذه الاتفاقية لتطبق أحكامها على النقل البري للمسافرين والبضائع بين الدول الأعضاء في اتحاد المغرب العربي أو التي تعتبر أراضيها من طرف متعاملين وطنيين بواسطة عربات مرقمة في إحدى الدول المتعاقدة.

1- د. هاني دويدار. النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل وخاصة النقل البري. جامعة الإسكندرية سنة 1999م ص 40-45.

و يشترط في دخول العربات الى كل أقطار المغرب العربي، أن تكون العربة مسجلة في البلد التابعة له وتحمل شهادة تسجيل سارية المفعول. وذلك حتى يتفادى كل شخص ناقل بمطالبتة بسداد الضرائب والرسوم الجمركية، طيلة المدة المحددة له في الشهادة.

أولاً: النقل العمومي للركاب: هو ما تضمنته المواد 4- 5- 6- 7، إذ أنه توضع مسارات خاصة بنقل الركاب بين دول الاتحاد، ويتم تشغيلها بواسطة شركات نقل تكون معتمدة في كل دولة. ويتم الاتفاق بين هذه الشركات على تحديد الشروط الخاصة بعدد الرحلات والتعريف وأساليب التذاكر (1).

ويلتزم كل ناقل عربة النقل العمومي بحمل قائمة تتضمن أسماء وجنسيات الركاب، وتكون هذه القائمة محررة باللغة العربية. ويتم التعهد الناقل بتقديمها عند طلب الجهات المختصة في كل دولة من دول الاتحاد. ولا يستطيع الناقل أن يمارس عملية النقل في إحدى الأقطار دون أن يكون حائزاً على موافقة السلطات العمومية، كما لا تستطيع المركبة أن تتجاوز الحد المسموح لها به في البقاء، إلا في الحالات الطارئة والخارجة عن الإدارة وبتصريح خاص (2).

ثانياً: نقل البضائع: يستطيع الناقل بممارسة نقل البضائع في إحدى دول اتحاد المغرب العربي، شريطة أن يكون مرخص له بمزاولة هذا النوع من النشاط داخل الدولة التابعة والمسجلة عندها الشاحنة وتشمل عملية النقل الحالات التالية:

- أ- انطلاق المركبة محملة والعودة فارغة.
- ب- انطلاق المركبة فارغة والعودة محملة.
- ج- انطلاق المركبة محملة والعودة محملة.

وتطبق نفس الأحكام بنقل الركاب على نقل البضائع، إذ أنه لا يجوز للشاحنة الخاصة بنقل البضائع أن تمارس عملية النقل دون أن تكون حائزة على ترخيص من السلطات المعنية، كما لا يجوز لها أن تبقى مدة أكثر من الفترة المحددة لها إلا في الحالات الطارئة.

1- نصوص المواد 4- 5- 6- 7 من الاتفاقية.

2- لا تخضع للترخيص المسبق الرحلات التي تقوم بها حافلات نقل الطلبة والفرق الرياضية أو الفنية، أما الحافلات المعدة للسياحة فتخضع إلى الترخيص المسبق من طرف السلطة المختصة بالبلد المسجلة فيه الحافلة المستعملة للرحلات السياحية.

وجاءت المواد 10-11-12 تتضمن أحكاما عامة، إذ اشترطت أن تكون العربات المخصصة لعملية النقل مطابقة من حيث الأوزان المحورية والقياسات، لما هو معمول به بالقطر الآخر، وإذا تجاوز الشاحنة الوزن المصرح به في الترخيص، فإنه يجب أن تصحب وسيلة النقل ترخيص استثنائي. وتعفى العربات الخاصة بنقل المسافرين والبضائع عند دخولها لدولة مغاربية مجاورة من دفع كافة الضرائب والرسوم، وكذا الحافلات الخاصة بنقل المسافرين.

كما تعفى من دفع الضرائب والرسوم الجمركية، الوقود والزيوت الموجودة في الخزانات العادية للعربات، وكذا الأمتعة الخاصة بأفراد طاقم العربة و قطع الغيار و الإطارات الاحتياطية⁽¹⁾.

الاتفاقية الخاصة بالاعتراف المتبادل برخص السياقة بين دول اتحاد المغرب العربي:

تحتوي هذه الاتفاقية على 8 مواد، إذ أنه تعترف دول الاتحاد بصفة متبادلة برخص السياقة الوطنية المسامة من طرف سلطات كل بلد عضو في الاتحاد. وبالتالي فإنه يحق لكل حائز رخصة السياقة أن يسوق في بلد آخر، ولكن شريطة أن لا تكون الرخصة منتهية، وأن لا تتعارض مع قوانين بلد الشخص الحائز على الرخصة، وأن يتم استبدالها في ظرف لا يتعدى سنتين.

ويتم منح الشخص الذي يسوق في بلد من بلدان المغرب العربي على رخصة مطابقة دون إجراء أي امتحان لا نظري ولا تطبيقي. (ويتم الاستبدال على أساس ملف يحتوي على: رخصة السياقة الأصلية- شهادة الإقامة- صلاحية الرخصة وذلك بشهادة تثبت ذلك- أداء الرسوم المعمول بها.)

1- تم توقيع هذه الاتفاقية بالجزائر بتاريخ 1 محرم 1441 الموافق لـ 1990/7/23م.

الفرع الثاني: الاتفاقيات الدولية التي أبرمتها الجزائر والتي تنظم النقل البري:

قبل التعرض لهاته الاتفاقيات، يجب أولاً القول أن استغلال خدمات نقل المسافرين العمومي الدولي المنتظمة، تحتاج إلى رخصة من الإدارة المركزية المكلفة بالنقل، ولا تسلم الرخصة إلا إذا استوفى الناقل عدة شروط أهمها:

- أقدمية الناقل بـ 5 سنوات بصفته ناقلاً عمومياً.
- عدم التعرض لعقوبات إدارية بسبب نشاطه خلال مدة 12 شهراً، التي تسبق طلب استغلال خدمة نقل المسافرين.

- أن يتوفر على حافلتين على الأقل، واحدة منها احتياطية للخطوط الكبرى. وأن تكون الحافلتين في حالة سير جيدة، وأن تتوفر فيها شروط الراحة والأمن المطلوبين، وأن لا يتعدى عمر هاتين الحافلتين 5 سنوات.

ويتم التعرض للاتفاقية الدولية التي أبرمتها الجزائر في مجال النقل البري ونتناول على وجه الخصوص الاتفاقية المبرمة بين الجزائر ومصر (أولاً)، الجزائر وبلجيكا (ثانياً)، الجزائر وإيطاليا (ثالثاً).

أولاً: الاتفاقية المبرمة بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية وجمهورية مصر العربية:

وتم التوقيع على هذه الاتفاقية بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 96-167 المؤرخ في 25 ذي الحجة عام 1416 الموافق لـ 13 ماي سنة 1996م. وهدف الاتفاقية هي تعزيز العلاقات الأخوية التاريخية المميزة، وتنمية وتنظيم النقل البري الدولي عبر الطرقات للركاب والبضائع بين الدولتين⁽¹⁾.

- يمكن لكل شخص سواء كان طبيعياً أو معنوياً سواء كان جزائري الجنسية أو مصري من ممارسة النقل البري في الطرقات

1- تخضع وسائل النقل لكنتا الدولتين للقوانين والأنظمة المراعية لذى الطرف الآخر، وتخضع كذلك إلى ترخيص مسبق ولا يجوز للناقلين ممارسة عمليات النقل إلا بمقتضى تصريح خاص، ولا يجوز لهم تجاوز نقاط الانطلاق والوصول في أراضي الطرف الآخر.

للركاب أو البضائع شريطة أن يكون مسجل لدى أحد الطرفين، ومرخص له بموجب السريعات و النظم السارية في بلاده

تخضع وسائل النقل البري الطرقات المسجلة لدى أحد الطرفين عند وجودها في أراضي الطرف الآخر . و كذلك سائقوها و ما يحمله من ركاب أو بضائع لكافة الأنظمة و القوانين المرعية لدى الطرف الآخر.

كما تخضع وسائل النقل المحددة في هذه الاتفاقية الحصول على ترخيص مسبق من الجهات المختصة و التي تحددها الدولتان.(1) كما تعفى وسائل النقل المسجلة لدى الطرف الآخر و سائقها و مساعديهم عند الدخول في إقليم الطرف الآخر من دفع الضرائب و الرسوم .

و يكون للناقلين لكلتا الدولتين وكلاء محليون من شركات أو مؤسسات أو مكاتب النقل في أراضي الطرف الآخر و ذلك لتسهيل إجراءات تنفيذ عمليات نقل الركاب و البضائع بينهما.

ثانيا: الاتفاقية المبرمة بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية وحكومة مملكة بلجيكا المتعلق بالنقل الدولي عبر الطرقات وبعبر المسافرين والبضائع، والموقعة جبر وكل يوم 29 مارس 1994م.

وتم المصادقة عليها بالمرسوم الرئاسي رقم 97-374 المؤرخ في 28 جمادى الأولى عام 1418 الموافق لـ 30 سبتمبر سنة 1997م. وتضمن هذا المرسوم كذلك البروتوكول الموقع ببر وكسل بتاريخ 29 مارس سنة 1994م.

وتخضع حسب هذه الاتفاقية كل العمليات الخاصة بالعبور أو بنقل المسافرين لأغراض تجارية أو بمقابل بين الدولتين لنظام الترخيص المسبق.

تطبق هذه الاتفاقية على النقل عبر الطرقات للمسافرين و البضائع بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية و مملكة بلجيكا أو على عبورها على

تراب أحد الطرفين من قبل متعاملين وطنيين بواسطة عربات تحمل ترقيم إحدى الدول المتعاقدة (1).

و يخضع الطرفين المتعاقدين للقيام بالنقل المنتظم للمسافرين لترخيص السلطات المختصة في الدولتين المتعاقدين .

ثالثا: الاتفاقية المبرمة بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية وحكومة الجمهورية الإيطالية المتعلقة بالنقل الدولي على الطرقات للمسافرين والبضائع والعبور. الموقعة بالجزائر في 24 أكتوبر سنة 2000.

وتضمن هذه الاتفاقية المرسوم الرئاسي رقم 01-367 المؤرخ في 27 شعبان عام 1422 الموافق لـ 13 نوفمبر سنة 2001. إذ كان لابد على الدولتين من توقيع هذه الاتفاقية وذلك رغبة في تسهيل النقل على الطرقات للمسافرين والبضائع بين البلدين، ورغبة منهم في تنظيم المصلحة المشتركة.

تسلم السلطات المختصة للطرفين المتعاقدين الرخصة المتعلقة بالمسار الموجود بإقليمها على أساس مبدأ المعاملة بالمثل، و تحدد مدة الرخصة باتفاق مشترك . و تمنح هذه الرخصة على أساس طلب يقدمه الناقل إلى السلطة المختصة .

يجب أن يتضمن الطلب المسار و توقيت كامل السنة و كذلك التسعيرة المعمول بها . و يتضمن كذلك كل معلومة مفيدة قد تطلبها السلطات المختصة، و يرفق الطلب برسم بياني للمسار و يتم دراسة الطلب من قبل اللجنة المشتركة المحددة في الاتفاقية .

تمنح رخص النقل في إقليمي البلدين بعد الموافقة من طرف اللجنة المشتركة و يجب أن يكون أصل النسخة دائما على متن العربة .

الفصل الثاني

النظام القانوني للتأمين في النقل البري

الفصل الثاني: النظام القانوني للتأمين في النقل البري:

لقد أملت المخاطر الخاصة التي تواجه بعض أنواع النقل قد أملت على المشرع إرساء نظم قانونية خاصة بالسلامة والصحة، ولئن كان الهدف منها هو ضمان السلامة العامة والصحة العامة.⁽¹⁾

ونقصد بالنظام القانوني مجموعة القواعد القانونية التي بموجبها تتحدد الشروط الواجب توافرها لتأمين السلامة والصحة حال مزاولة نشاط النقل. إن هذه القواعد القانونية تخاطب بالدرجة الأولى، كل من يتولى استغلال وسيلة نقل، فهؤلاء يقع على عاتقهم ضمان توافر الشروط القانونية لتأمين الصحة والسلامة.

وتتمحور شروط السلامة والصحة العامة حول نقاط متعددة، تهدف أولاً إلى إرساء مجموعة أحكام تهدف إلى ضمان سلامة الرحلة، وذلك من خلال التأكد من صلاحية وسيلة النقل. وصلاحية مركبة النقل بما لا يعرض الأرواح والأموال للخطر، وتهدف ثانياً إلى مراعاة الأحكام التي تهدف إلى سلامة الأرواح والأموال أثناء النقل .

ونتعرض في هذا الفصل إلى دراسة التأمين من المسؤولية في (المبحث الأول)، ولنظام التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور (المبحث الثاني).

1- هاني دويدار. النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل وخاصة النقل البحري. كلية الحقوق- جامعة الإسكندرية. 1999 ص 7.

المبحث الأول: التأمين من المسؤولية:

التأمين من المسؤولية هو صورة من صور التأمين على الأضرار، تهدف إلى حماية المؤمن له من الأضرار التي تلحقه بسبب مسؤوليته قبل الغير.

هذه الأضرار قد تتمثل في التعويض الذي يحكم به عليه للغير، أو تتمثل في المصروفات التي يتكبدها لدفع المسؤولية عنه إذا لم يتمكن من الرجوع بهذه المصروفات الغير مدعى المسؤولية بسبب إفساره، ذلك أن تأمين المسؤولية لا يقتصر على تغطية الأضرار التي تلحق بالمؤمن له، نتيجة تحقق مسؤوليته قبل الغير. بل يغطي أيضا الأضرار التي تلحقه من مطالبة الغير الذي يدعى المسؤولية على غير أساس⁽¹⁾.

وعلى هذا النحو يتحقق الخطر المؤمن منه، في تأمين المسؤولية بمطالبة الغير المؤمن له، سواء كانت مطالبة ودية أو مطالبة قضائية وسواء تمت هذه المطالبة على أساس توافي شروط المسؤولية أم تمت دون توافي هذه الشروط.

ولدراسة التأمين من المسؤولية لابد من التعرض لمفهوم وإلزامية التأمين من المسؤولية (المطلب أول) وصورها (المطلب الثاني) ودراسة مدى تأثير تأمين المسؤولية عن الوظائف التعويضية ونماذج من القانون المقارن (المطلب الثالث).

1- د. إبراهيم أبو النجا. الأحكام العامة طبقا لقانون التأمين الجديد الصادر في 9 أوت سنة 1980. الجزء الأول. ص 286.

المطلب الأول: مفهوم التأمين من المسؤولية وإلزاميتها:

يعتبر التأمين من المسؤولية بمثابة تقنية لا مثيل لها، تكفل الحماية الاجتماعية ففيه يتحمل المؤمن النتائج المالية التي ترتبها مسؤولية المؤمن له بسبب الأضرار اللاحقة بالغير. فيكون في هذه الحالة ضمنا حقيقيا للضحية عن الأضرار التي تلحقها بسبب المؤمن له. (1)

فالتأمين من المسؤولية المدنية وسيلة وتقنية يعتمد عليها للوصول إلى حماية حقيقية، فهو يمكن المؤمن له من إعادة تكوين رؤوس الأموال دون أن يتحمل تعويض الأضرار التي ترتبها مسؤوليته، ومن جهة أخرى يوفر التعويض للضحية ويتكفل بإصلاح الضرر الذي لحقها ويضمنها من إفسار المؤمن له، هذا ما جعل المشرع الجزائري يفرض إلزامية التأمين على هذا النوع من المسؤولية. (2)

ودراسة هذا المطب تستلزم التعرض لمفهوم التأمين من المسؤولية وموضوعها (الفرع الأول) وإلزاميتها (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مفهوم التأمين من المسؤولية وموضوعها:أولاً: مفهوم التأمين من المسؤولية:

إن التأمين من المسؤولية المدنية هو تأمين من الأضرار يهدف إلى حماية المؤمن له من الرجوع عليه بالتعويض، وذلك على إثر قيام مسؤوليته عن الفعل الضار. (3)

وقد عرفه بيكار وبيسون بأنه (عقد بموجبه يضمن المؤمن الأضرار الناتجة عن الدعاوى الموجهة من الغير ضد المؤمن له.) فالضرر المؤمن منه هنا لا يصيب المال مباشرة كما هو الأمر في التأمين على الأشياء بل

1- ذ- إبراهيم أبو النجا - الأحكام العامة طبقا لقانون التأمين الجديد الصادر في 1980/08/09 الجزء الأول ص 286

2- نفس المرجع ص 287

3- ذ- راشد راشد التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري المؤرخ في 08/09/1980 ديوان المطبوعات الجامعية 1992 ص 14-15

ينشأ عن قيام دين في ذمة المؤمن له بسبب تحقق مسؤوليته العقدية أو مسؤوليته التقصيرية، وهذا الدين هو التعويض الذي يحكم به القاضي للمتضرر، وبما أن مال المؤمن له ضمان لهذا الدين فإن الضرر يقع على هذا المال بصفة غير مباشرة. من أجل ذلك يوصف التأمين من المسؤولية بأنه *تأمين دين* Assurance de dette (1).

والتأمين من المسؤولية هو عقد بموجبه يؤمن المؤمن المؤمن له من الأضرار التي تلحق به من جراء رجوع الغير عليه بالمسؤولية . وهو لا يغطي فحسب الأضرار التي تلحق المؤمن له من جراء تحقق مسؤولياته نحو الغير ، بل يغطي أيضا الأضرار التي تلحق من مطالبة الغير له بالمسؤولية ولو كانتا هذه المطالبة خالية من الأساس.(2)

ولا يقصد بالتأمين من المسؤولية تأمين الغير من الإصابة التي تقع عليه من المؤمن له ، وإلا أصبح تأمينا على الأشخاص ، وإنما يقصد به تأمين المؤمن له نفسه من ضرر يقع على ماله من جراء رجوع الغير عليه بالمسؤولية و من تم كان تأمينا على المال أي تأمينا من الأضرار .

ويكون الهدف من التأمين على المسؤولية هو تأمين المؤمن له من رجوع الغير عليه بالمسؤولية، فالضرر هنا يصيب ماله بطريقة غير مباشرة و هو ضرر ينجم عن تحقق المسؤولية ، وغالبا ما يكون مصدر هذا الضرر المسؤولية التقصيرية كما هو الحال في المسؤولية عن حوادث السيارات .

حيث لا يؤمن المؤمن له في هذا النوع لا يؤمن على المضرور أو الضحية بل يؤمن على ماله من رجوع المضرور أو الضحية عليه بالتعويض من ذلك فإن التأمين من المسؤولية يرتكز على ثلاث أشخاص : المؤمن و المؤمن له و المضرور (الضحية) .(3)

1- د. عبد الرزاق بن خروف. التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري . الجزء الأول. التأمينات البرية طبعة 2000 ص 206.

2- د. سمير عبد السميع الأردن . الحق في التعويض بين تأمين حوادث السيارات والتأمين الاجتماعية والمسؤولية المدنية 1999 . ص . 67 .

3- د. جديدي معراج المرجع السابق ص 113 .

من كل ما سبق يتضح لنا أن التأمين الإجباري من حوادث السيارات هو نوع من أنواع التأمين من المسؤولية .

ثانياً: موضوع التأمين من المسؤولية:

أما موضوع التأمين من المسؤولية فهو دين أي أنه يتعلق بخصوم المؤمن له، والدائن هو الشخص الذي أصيب بضرر بسبب خطأ المؤمن له أو سبب خطأ أحد تابعيه أو خطأ من يوجد تحت رعايته. ومجال هذا التأمين واسع ويتنوع بتنوع الفعل الرتب لهذه المسؤولية، وتنص المادة 56 من الأمر المتعلق بالتأمينات "يضمن المؤمن التبعات المالية المترتبة على المسؤولية المؤمن له المدينة بسبب الأضرار اللاحقة بالغير".⁽¹⁾

ويستوي أن تكون هذه المسؤولية إما عقدية أو تقصيرية سواء بفعل المؤمن له الشخصي غير العمدي أو بفعل تابعيه.⁽²⁾ ، وأيا كانت نوعية الخطأ المرتكب وخطورته. حيث تنص المادة 12 من الأمر المتعلق بالتأمينات "يلزم المؤمن بتعويض الأخطاء التي يحدثها أشخاص يكون المؤمن له مسؤولاً مدين، كيفما كانت نوعية الخطأ المرتكب وخطورته". وبذلك يستبعد من الضمان الخطأ الشخصي المعتمد للمؤمن له، ولا يغطي الضمان المسؤولية الجنائية ولا الغرامات بصفتها عقوبة.

والتأمين من المسؤولية يكون إما تأميناً من خطر معين أو غير معين (Assurance de responsabilité à risque déterminé). و التأمين من خطر معين هو تأمين على قيمة مقدرة أو قابلة للتقدير، ومثاله تأمين الناقل من مسؤوليته عن البضائع المنقولة. أما التأمين من خطر غير معين (Assurance de responsabilité à risque indéterminé) فهو تأمين غير محدد القيمة، ومثاله التأمين على حوادث المرور.

وسواء كان التأمين من المسؤولية تأميناً من خطر معين أو تأميناً من خطر غير معين، فإنه يكون إما تأميناً أصلياً وإما تأميناً تكميلياً. ويكون

1- نفس المرجع ص 115

2- المواد 134-140 من القانون المدني

تأميناً أصلياً إذا كان الهدف الأصلي منه هو التأمين من المسؤولية، ويكون تأميناً تكميلياً إذا كان مكملاً لتأمين على الأشياء. (1)

و مفهوم تحقق الخطأ في التأمين من المسؤولية لا يتحدد في الخطأ الذي تقوم على أساسه مسؤولية المؤمن له سواء كانت مسؤولية عن الفعل الشخصي غير العمدي أو مسؤولية عن فعل الغير . بل لا يعتبر الخطر متحققاً إلا إذا قام المتضرر بمطالبة المؤمن له ودبا أو قضائياً بالتعويض عن الضرر الذي أصابه . (2)

لم يبين المشرع الموعد الذي يجب أن يتم فيه إخطار المؤمن له للمؤمن بحدوث الخطر في التأمين من المسؤولية بصفة خاصة . و لذلك فإن هذا الإخطار يخضع للأجل العام الذي نصت عليه المادة 15 فقرة 5 من الأمر المتعلق بالتأمينات التي حددته بـ 7 أيام . و يتوقف هذا الأجل كلما وجدت حالة طارئة أو قوة قاهرة ، أما بالنسبة لبدأ سريانه فينطلق من يوم مطالبة المضرور للمؤمن له بالتعويض مادام الخطر يتحقق بهذه المطالبة. إلا إن هذه المطالبة قد تكون يوم حدوث الفعل الضار أو بعد مدة قد تطول إلي ما بعد انتهاء سريان العقد و الضمان . ففي هذه الحالة تكون العبرة بتاريخ علم المؤمن له بالضرر و تحقق المسؤولية الذي ينشئ الحق في التعويض. و غالباً ما يلجأ المؤمن الي إدراج شروط لتحديد الأجل التي يجب أن يتم فيها الإخطار بتحقيق الخطر ، كشرط تحمل الأضرار السابقة لانتهاء الضمان (la clause de reprise du passé) أو الشروط التي يقترن فيها الضمان بشرط خاص كانهاء الأشغال أو طلب الضحية أو غير ذلك (3) .

1- د. عبد الرزاق بن خروف. المرجع السابق ص 208.

2- نفس المرجع ص 210

3- د. محمد رحمانى مختار ص 55.

الفرع الثاني: إلزامية التأمين من المسؤولية:

نظرا للأهمية البالغة للتأمين من المسؤولية سواء من الوجهة الاقتصادية أو الاجتماعية أو الإنسانية، فإنه ينبغي معرفة النظام القانوني الذي وضعه المشرع الجزائري، والنشاطات التي جعل فيها التأمين من المسؤولية المدنية أمرا إلزاميا.

إذ أن دخول عدد كبير من شركات التأمين هذا الميدان ساعد على تطوير هذا النوع من المسؤولية، ففي هذا الشأن نظم قانون التأمين الجديد في الكتاب الثاني تحت عنوان التأمينات الإلزامية، فخصص الفصل الأول للتأمينات الإلزامية في مجال النشاطات البرية، والفصل الثاني للمجالات البحرية الجوية.⁽¹⁾

ففي المجال البري، حددت المادة 163 وما بعدها من قانون التأمين، المؤسسات والأشخاص والمهن التي يكون فيها التأمين من المسؤولية المدنية أمرا إجباريا، وبالتالي فإن الشركات المخصصة للتأمين من المسؤولية تخضع إلى التأمين الإلزامي.

ويغطي التأمين الإجباري راكب سيارة النقل، ويعتبر الشخص راكبا سواء أكان في داخل السيارة أو صاعدا إليها أو نازلا منها. ومن ثم فإن التأمين يعطي الحادث الذي يقع للراكب إثر انزلاقه من فوق سلم السيارة أثناء صعوده أو هبوطه منها أو بمناسبة فتح بابها. ويثور التساؤل بالنسبة للراكب فوق سطح السيارة أو الحافلة كما يحدث في رحلات الشباب، إن ظاهر النص يوحى باستبعاده من نطاق التأمين لأنه ليس بداخل السيارة أو صاعدا فيها أو نازلا من جهة، ولأنه خالف قانون المرور من جهة أخرى.⁽²⁾

1- د. جديد في معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري. ديوان المطبوعات الجامعية. مطبعة 2000 ص 120-121

2- د. محمد حسين منصور. المضرور المستفيد من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات. ص. 100

إذا كان التواجد فوق السيارة أو على أي جزء منها قد تم بعلم السائق فإن الراكب المضروب يدخل في نطاق التأمين. ويتضح مما سبق أن معيار الركوب هو معيار مادي يتمثل في وجود صلة مادية بين الراكب والسيارة، وتتوافر تلك الرابطة بين جسم السيارة وجسم الراكب أو ملابسه حيث يمكن أن يهبط الراكب من السيارة و ينفصل جسمانيا عنها إلا أن ملابسه تظل معلقة بها فيسقط مصابا إثر تحرك السيارة. (1)

ولا يعنى ذلك أن مجرد التلامس المادي بين الشخص والسيارة يجعل منه راكبا، بل ينبغي أن يكون ذلك التلامس إثر التواجد أو الصعود أو النزول من السيارة. ومن ثم لا يعتبر راكبا الشخص الذي تحتك به السيارة أثناء مرورها والشخص الذي يتكئ أو يجلس عليها، فيعد من الغير ويستفيد من التأمين. (2)

ولا تتوافر صفة الراكب في الشخص الذي ينفصل ماديا عن السيارة حتى ولو كان موجودا بالسيارة أو توافرت لديه نية الركوب فيها مثل الشخص الواقف في انتظار الحافلة ويسقط وسط الزحام. (3)

ويلتزم الناقل العمومي مهما كانت طبيعة وسيلة النقل المستعملة، بالتأمين على المسؤولية المدنية على الركاب، وأصحاب البضائع واتجاه الغير. وهو ما حددته المادة 166 من الأمر 95-07 بنصها "يجب على الناقلين العموميين المسافرين عن طريق البر أن يكتتبوا تأميناً يغطي مسؤوليتهم المدنية اتجاه الأشخاص المنقولين. كما يجب على الناقلين العموميين للبضائع عن طريق البر أن يكتتبوا تأميناً يغطي مسؤوليتهم المدنية اتجاه الممتلكات التي ينقلونها".

ويلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو أية إصابة بدنية تلحق الراكب في سيارة نقل الركاب، فيقصد بها تلك المعدة لنقل عدد من الركاب و تتمثل على الخصوص في :

1- د. محمد حسين منصور، المرجع السابق ص 101
2- ويدخل في هذا الوصف الصديق المتكئ على السيارة أثناء محادثه أحد الركاب ويصاب إثر تحركها المفاجئ، ونفس الحكم بالنسبة للجالس على السيارة الواقفة وذلك الذي يساعد السائق في دفع السيارة المعطلة.

3- محمد حسين منصور - المضروب المستفيد من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات ص 100

- * سيارات الأجرة .
- * سيارات النقل العام للركاب
- * سيارات النقل الخاص للركاب المخصصة لنقل تلاميذ المدارس والسيارات السياحية .

ويشمل التأمين الإجباري الأضرار التي تقع لركاب تلك المركبات أثناء تواجدهم فيها أو صعودهم إليها أو نزولهم منها . والأصل أن يقع الضرر بمناسبة حادث المرور المتمثل في اصطدام السيارة بأخرى أو لجسم ما أو انقلابا. (1)

ويضمن المؤمن الأضرار التي تلحق الغير ، ويعرف الغير المستفيد من التأمين أن كل من لم يستبعده القانون بنص صريح، ويندرج ضمن مفهوم الغير المشاة وكل ركاب السيارة أيا كان نوعها .

ويكتسي التأمين على المسؤولية سواء كان على الأشخاص أو البضائع، أهمية كبيرة على الصعيدين الاقتصادي والاجتماعي، فهو يساعد شركات التأمين على ضمان مدا خيلها بنسبة عالية. ومقابل ذلك يلتزم شركات التأمين بدفع مبالغ ضخمة للتعويض عن الأضرار التي سببتها حوادث المرور. (2)

هذه الأسباب هي التي دفعت المشرع في كثير من دول العالم، بما فيها الجزائر لجعل التأمين على المسؤولية أمرا إجباريا، وأنشأ لهذا الغرض عدة صناديق خاصة لتعويض بعض ضحايا حوادث المرور.

1- د- محمد حسين منصور المرجع السابق ص 102

2- د- سمير عبد السميع الأوزن - الحق في التعويض بين تأمين حوادث السيارات و التأمين الاجتماعي و المسؤولية المدنية 1999 ص 67

المطلب الثاني: صور التأمين من المسؤولية:

إذا ثبتت مسؤولية المؤمن له سواء كانت عقدية أو تقصيرية بأركانها الثلاثة، وهي الخطأ والضرر وعلاقة السببية كان للمضرور في هذه الحالة أن يرفع دعواه على المؤمن له لمطالبته بالتعويض وهذا هو الخطر المؤمن منه.

وفي بعض الحالات قد تتحقق مسؤولية المؤمن له لكن لا يتحقق الخطر، ويحدث هذا عندما يتنازل المضرور عن المطالبة بالتعويض، أو عندما يعترف المؤمن له بمسئوليته للمضرور.

وعلى هذا الأساس، وعند تحقق الخطر المؤمن منه، فإن المؤمن له حق مطالبة المؤمن بالتعويض. ويشترط في ذلك أن تكون المطالبة عن الحادث الضار واقعة أثناء سريان العقد، بحيث لو كانت المطالبة عن حادث ضار وقع قبل سريان العقد فإن المؤمن في هذه الحالة لا يكون ملزماً بتغطية الأضرار التي تنشأ عن هذه المطالبة.

وتختلف مطالبة المؤمن له للمؤمن، إذ أنه يمكن للمؤمن له مطالبة المؤمن وديا (الفرع الأول)، كما يحق له اللجوء إلى القضاء لمطالبته بدفع التعويضات (الفرع الثاني). وأخيراً يمكن للمضرور الرجوع على المؤمن بالدعوى المباشرة وذلك عملاً بأحكام القانون المدني (الفرع الثالث).

الفرع الأول: المطالبة الودية:

قد لا يرفع المضرور دعوى المسؤولية، وكن يطالب المؤمن له بالتعويض وديا برسالة موصى عليها أو بأي عقد غير قضائي كإذاره عن طريق محضر. وفي هذه الحالة قد يقنع المؤمن له المضرور بعدم مسؤوليته عن الخطر، كما لو أثبت له السبب الأجنبي أو خطأ الغير فينتفي الخطر بذلك. وقد يقر له بها أو يتصالح معه ولكنه لا يمكنه الاحتجاج بهذا الاعتراف أو هذه المصالحة في مواجهة المؤمن إن لم يكن هذا الأخير مشتركاً معه فيها⁽¹⁾.

1- د. عبد الرزاق بن خروف. المرجع السابق ص 210.

وتنص المادة 58 من الأمر المتعلق بالتأمينات "لا يحتج على المؤمن بأي اعتراف بالمسئولية ولا بأية مصالحه خارجة عنه، ولا يعد الاعتراف بحقيقة الأمر إقرارا بالمسئولية". ولا يشترط شكل معين لهذا الإقرار، فيستوي أن يتم كتابة أو أن يتم شفاهة.

والمطالبة الودية قد تكون في صالح المؤمن له، كما لو تنازل المضرور عن المطالبة لاقتناعه بأن الحادث الضار لم يقع بخطأ من المؤمن له، ومن ثم فلا محل لرجوع المؤمن له على المؤمن بالضمان. ذلك أن تأمين المسئولية له صفة تعويضية لأنه صورة من صور تأمين الأضرار الذي يخضع لمبدأ التعويض⁽¹⁾.

وقد تكون التسوية الودية في صالح المضرور، كما لو أقر المؤمن له بمسئوليته أو تصالح مع المضرور بشأنها، وفي هذه الحالة يعتبر الضرر قد تحقق ومن ثم يمكن للمؤمن له أن يرجع على المؤمن بالضمان.⁽²⁾

ومجرد الاعتراف بالوقائع المادية لا يعتبر اعترافا بالمسئولية من الناحية القانونية، أي ثبوتها مستوفية لجميع أركانها. فيمنع إذن على المؤمن له أن يعترف وحده بمسئوليته بل يجب عليه أن يترك ذلك للمؤمن، أو ينتظر مطالبة المضرور له قضائيا.

فلو دفع المؤمن له التعويض للمضرور لمجرد المطالبة الودية، لم يكن له بعد ذلك أن يرجع بهذا التعويض على المؤمن على أساس أن الخطر قد تحقق، فاعتراف المؤمن له بالمسئولية لا يكون نافذا في حق المؤمن.

أما إذا لم يعترف المضرور إلا بجزء من المسئولية، فلا يكون هذا الاعتراف نافذا في حق المؤمن في هذا الجزء من المسئولية، ولكن يبقى المؤمن ضامنا للجزء الآخر منها.⁽³⁾

1- د. إبراهيم أبو النجا. الأحكام العامة طبقا لقانون التأمين الجديد. الجزء الأول ص 288.

2- نفس المرجع ص 288.

3- د. عبد الرزاق بن خروف. المرجع السابق ص 211.

الفرع الثاني : المطالبة القضائية:

وهذه المطالبة تتم بموجب حكم يصدر في دعوى المسؤولية، والحكم الصادر في هذه الدعوى يقضي إما بعدم مسؤولية المؤمن له أو يقضي بمسئوليته.

فإذا قضى الحكم الصادر في دعوى المسؤولية بعدم مسؤولية المؤمن له، في هذه الحالة يلتزم المؤمن بتعويض المؤمن له عن جميع المصروفات التي يتكبدها في سبيل مواجهة دعوى المسؤولية، ولا يستطيع الرجوع بها على مدعى المسؤولية لإعساره، سواء رفعت هذه الدعوى أمام القضاء المدني أم رفعت أمام القضاء الجنائي⁽¹⁾. وهنا يغطي تأمين المسؤولية الخسارة التي تلحق المؤمن له وذلك من جراء رفع دعوى المسؤولية هذه.

وتجدر الإشارة إلى أنه في الحالة التي ترفع الدعوى على المؤمن له، كان له أن يواجه هذه الدعوى وحده ثم يرجع على المؤمن بالتعويض بصفة ودية أو قضائية وذلك على أساس الدعوى الأصلية، أو يدخل المؤمن خصما في دعوى المسؤولية.

وقد يشترط المؤمن في وثيقة التأمين أن يباشر دعوى المسؤولية وحده، ويتولى إدارتها، والفرق بين إدخال المؤمن خصما في الدعوى إلى جانب المؤمن له، وبين توليه بنفسه إدارته هذه الدعوى، أنه في الحالة الأولى يباشر الدعوى باسمه دفاعا عن مصلحته لأنه هو الذي يستعمل في الأخير نتائج الحكم من الناحية المدنية. أما في الحالة الثانية فيباشر المؤمن الدعوى باسم المؤمن له ونياابة عنه، ويعتبر الشرط المدرج في وثيقة التأمين بمثابة توكيل. ويعتبر الحكم الصادر في دعوى المسؤولية في الحالة الأولى حجة على المؤمن، ويستغني المؤمن له عن دعوى الضمان الأصلية التي يرجع بها في الأصل على المؤمن.

أما في الحالة الثانية فيكون الحكم دليلا على تحقق الخطر المؤمن منه، ولكنه لا يغني عن رفع الدعوى الأصلية على المؤمن، ذلك أن المؤمن قد باشر الدعوى نياابة عن المؤمن له وباسم هذا الأخير.

1- د. إبراهيم أبو النجا. المرجع السابق ص 290.

ومن مصلحة المؤمن أن لا يترك المؤمن له يواجه دعوى المسؤولية وحده، وأن يتدخل فيها (المؤمن) هو بصفة أو بأخرى. فترك المؤمن له وحده في الدفاع عن نفسه، قد يعرض مصالح المؤمن إلى تهاون المؤمن له وإلى عدم بدل العناية اللازمة، لمحاولة استصدار حكم لصالحه. وذلك ما دامت مسؤولية المؤمن له مضمونة ومحمية من قبل المؤمن، إضافة إلى أن نتائج الدعوى لا تهم المؤمن له بقدر ما تهم المؤمن.⁽¹⁾

وأيا كانت الصفة التي يتدخل بها المؤمن في دعوى المسؤولية، وحتى لو لم يتدخل أصلاً فيها فإن المادة 57 من الأمر المتعلق بالتأمينات تحمله المصاريف القضائية إذا أثبت مسؤولية المؤمن له وصدر الحكم في صالح المضرور.⁽²⁾

وإذا قام المؤمن له بإخطار المؤمن للدخول في دعوى المسؤولية، ولم يتدخل هذا الأخير، وواجه المؤمن له الدعوى وحده، كان إذا لم يتمكن من استصدار حكم لصالحه وصدر حكم هذه بإقرار مسؤوليته عن الفعل الضار، أن يرجع على المؤمن بالتعويض عن الضرر الذي أصابه بسبب تحقق مسؤوليته، وهو الخطر المؤمن منه.

ومع ذلك فيلاحظ أن مجرد إدانة المؤمن له جنائياً أمام القضاء الجنائي، تعتبر بذاتها دليلاً كاملاً على تحقق مسؤوليته المدنية من حيث المبدأ. وذلك إكمالاً لمبدأ تبعية المسؤولية المدنية للمسؤولية الجنائية، ولكنها لا تعد قرينة على مقدار قيمة التأمين المستحقة. ولذلك ففي مثل هذه الحالة لا يكون للمؤمن أن ينازع في مبدأ تحقق مسؤولية المؤمن له، وإنما يكون لها مجرد المنازعة في مداها، كأن يدفع مثلاً بوجود شريك للمؤمن يشاطره المسؤولية، أو أن يدفع بوجود خطأ من المضرور ذاته يكون من شأنه التحقق من مقدار التعويض.

1- د. عبد الرزاق بن خروف. المرجع السابق ص 213.

2- نفس المرجع ص 214.

الفرع الثالث: رجوع المضرور على المؤمن بالدعوى المباشرة:

لا يوجد في الأصل علاقة تربط المؤمن بالمضرور، ذلك أن المضرور أجنبي عن العقد. ولكن توجد بينهما علاقة غير مباشرة، فللمضرور أن يرجع على المؤمن بالدعوى الغير مباشرة باعتبار هذا الأخير مدين مدينه وذلك طبقا للمادة 189 من القانون المدني والتي تنص على أنه "لكل دائن ولو لم يحل أجل دينه أن يستعمل باسم مدينه جميع حقوق هذا المدين إلا ما كان منها خاصا بشخصه أو غير قابل للحجز...".

غير أنه في الدعوى الغير مباشرة يكون المضرور مزاحما فيها من طرف دائني المؤمن له الآخرين، فمن حقهم أيضا استعمال هذه الدعوى للرجوع على المؤمن.⁽¹⁾

وقد لا يكون مبلغ التأمين كافيا للوفاء بكل هذه الديون، فيقسمه الدائنون فيما بينهم قسمة غرماء، وقد لا يستوفي المضرور من التعويض المحكوم له إلا مبلغا ضئيلا. ومن أجل ذلك وحماية للمضرور قرر المشرع أن يرتب للمضرور حقا مباشرا قبل المؤمن وهو ما تنص عليه المادة 59 من الأمر المتعلق بالتأمينات 07/95 "لا ينتفع بالمبلغ الواجب على المؤمن أو بجزء منه إلا الغير متضرر أو ذوي حقوقه، ما دام هذا الغير لم يستوف حقه في حدود المبلغ المذكور من النتائج المالية المترتبة عن الفعل الضار الذي سبب مسئولية المؤمن له".⁽²⁾

وإسناد الدعوى المباشرة للمضرور قبل المؤمن يرجع إلى العدالة، باعتبارها السند القانوني لهذه الدعوى والأصل الذي يمكن أن ترد إليه هذه الدعوى.

والدعوى المباشرة هي التي تحقق العدالة للمضرور، حيث يمكنه من تعويض الضرر من نفس المال الذي يدخل في ذمة المسئول بسبب تحقق

1- د. محمد حسنين منصور المضرور المستفيد من التأمين الإجباري من المسئولية المدنية الناشئة على حوادث السيارات منشأة المعارف الإسكندرية 1996 صفحة 98

2- المادة 59 من الأمر المتعلق بالتأمينات 07. 95 الصادر بتاريخ 25 مارس 1995.

هذا الخطر. فالمضروب هو الذي دفع مقابل اكتساب المؤمن له لمبلغ التأمين لما تحمله من ضرر.⁽¹⁾

فالدعوى المباشرة المقررة للمضروب على مبلغ التأمين تجد أساسها في تعويض الضرر الذي لحقه، لذلك فإن هذه الدعوى لا يمكن أن ترفعها إلا الضحية نفسها أو ذوي حقوقها. وقد يتعدد المضروبين في حادث واحد كما في هذه الحالة، ويكون لكل واحد منهم الحق في رفع الدعوى المباشرة، وإذا لم يكن مبلغ التأمين كافياً لتعويضهم جميعاً اقتسموه بينهم قسمة غرماء.

المطلب الثالث: التأمين من المسؤولية في القانون المقارن:

إن نظام التأمين من المسؤولية أثر على المسؤولية المدنية بوظائفها التعويضية، على اعتبار أن هذه المسؤولية تعمل على تحقيق العدل. إذ أن العدل هذا الصدى النبيل ترك نوعاً من الغموض في كيفية تحقيقه، وأي النماذج قادر على أن يضع الوسائل الكفيلة بتحقيق العدالة.

وعلى هذا الأساس هل يقضي مفهوم العدالة بأن كل شخص يتحمل كل تصرفاته؟ أم يتحمل نتائج أخطائه فقط؟ وما هي الطرق المتخذة للتعويض؟ وهل يستلزم إجراءات شديدة للوقاية حتى على حساب بعض الأشخاص الأبرياء، بهدف حماية أكبر عدد ممكن من الأفراد مما قد يصيبه من الأضرار؟

وسيتيم تقسيم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع: نتناول فيه تأثير تأمين المسؤولية على الوظائف التعويضية للمسؤولية المدنية (الفرع الأول) وللنموذج الأمريكي الإنجليزي (الفرع الثاني) والنموذج الفرنسي والمصري (الفرع الثالث).

الفرع الأول: تأثير تأمين المسؤولية على الوظائف التعويضية للمسؤولية المدنية:

لا تقتصر مهمة المسؤولية على المساهمة في تهذيب السلوك الإنساني، وإنما ينسب إليها بعض الوظائف التعويضية المهمة، وهي توزيع عبأ ما يتحمله المضرور من أضرار (أولاً)، وتعويضه (ثانياً)، وأخيراً ضمان حقوق الأفراد (ثالثاً).

أولاً: تعويض المضرور:

وهو إحدى الوظائف الجوهرية للمسؤولية المدنية، حيث تعمل على تهذيب السلوك الإنساني إذ تكفل تعويض ضحايا السلوك غير الاجتماعي. غير أنه لا بد أن نشير إلى أنها أصبحت اليوم أقل وضوحاً في تعويض المضرور بالمقارنة بنظامي الضمان الاجتماعي والتأمين.

ولا يجب أن تكفل تعويض كل الأضرار التي نقاسيها بسبب أفعال الأشخاص الآخرين، فمن يمارس منافسة تجارية شريفة ومشروعة، لا يجب عليه تعويض الغير الذي قد يصيبه ضرر بسبب تلك المنافسة. فقانون المسؤولية المدنية يجب أن يسعى دائماً إلى تحقيق نوع من التوازن بين الحرية والأمان.

وهنا يجب الاعتراف بأن الوظيفة التعويضية للمسؤولية المدنية وظيفية محدودة من جهة وصحية التطبيق من جهة أخرى.⁽¹⁾

ويجب القول أن التعويض هو مبدأ لا يمثل في الحقيقة سوى أمنية ما زالت بعيدة عن التحقق الفعلي، ومشكلة عدم تناسب التعويض وعدم دقته تتعقد أكثر فأكثر بصعوبات أكثر غموضاً أوجدها القانون المعاصر، وتتمثل في مشكلة علاقة السببية وظهور ما يسمى بالعلاقة التضمنية Implication. إضافة إلى ذلك توجد مصادر حديثة لتعويض المضرور غير المسؤولية المدنية، وأهمها تأمين المسؤولية المدنية الذي يساهم بشكل كبير في سد النقص في الوظيفة التعويضية للمسؤولية المدنية.

1 -yvonne lambert Faivie.Droit des assurances DALLOZ 10e édition . 1998 Page 43.45.

ثانياً: توزيع عبء الأضرار:

إن توزيع الأضرار يجب أن يكون واجبا على المجتمع، ويجب أيضا أن تساهم المسؤولية المدنية في تحقيق هذه المهمة، وحيث أن تخفيف الأضرار يفترض توزيعه على المجموعة.

وتجدر الملاحظة أنه لا يجب أن تختلط فكرة توزيع الأضرار. مع الفكرة الأخرى والتي من مقتضاها أن من يقوم بنشاط يجب أن يتحمل المخاطر الناشئة عنه وهي ما تسمى بنظرية المخاطر أو المسؤولية الموضوعية.

ونتيجة لذلك فإن المسؤولية يمكن مع ذلك أن تؤدي إلى توزيع عبء الأضرار، إما من خلال نظام التأمين وإما مباشرة، ففي كل مرة تكون المسؤولية مغطاة بالتأمين، فإنها تمارس مهمة توزيع عبء الأضرار عن طريق نظام التأمين.

ومن أجل تحقيق تلك الوظيفة الخطيرة، فإن المسؤولية المدنية وتأمين المسؤولية لا يتوقفان عن التطور المستمر.

وأخيرا إذا كان توزيع عبء الأضرار يتحقق في أفضل صورة عن طريق تأمين المسؤولية، فإن قيمة أقساط هذا التأمين، خاصة في مجال حوادث المرور قد تكون غير مشجعة ولذلك لا يجوز المبالغة في رفع قيمتها.⁽¹⁾

ثالثاً: ضمان حقوق الأفراد:

ويعتبر الوظيفة الرئيسية للمسؤولية المدنية، لأنها استجابت عاطفياً لما يقاسيه المضرورين من آلام، ففكرة ضمان حقوق الأفراد أدت دوراً في تطور قانون المسؤولية المدنية، وهو دور لم يتوقف عن التطور المستمر بحيث يشكل الآن إحدى وظائفها.

ويذهب البعض من أن ضمان حقوق الأفراد يعتبر أساساً للمسؤولية المدنية. ويعتقدون أن نقطة الانطلاق لقانون المسؤولية المدنية، تعتمد على

1- د. مختار رحمانى محمد. المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية طبعة 2003

مبدأ من مقتضاه أن أي شخص يصاب بضرر بسبب تصرف شخص أو شيء يخص شخصا آخر، يكون له الحق في مطالبة هذا الأخير بالتعويض.

ولذلك فإن المسؤولية المدنية تحتاج إلى تطوير يسير تطور الحياة الاجتماعية في مجال الصناعة واستخدام الآلات والتكنولوجيا الحديثة، وهو تطور لا يهدم أركان المسؤولية الأساسية، وإنما يضع ضيق في بعض مجالاتها.⁽¹⁾

الفرع الثاني: النموذج الأمريكي والنموذج الإنجليزي:

يسلم الفقهاء أن نظام تأمين المسؤولية قد أثر تأثيرا فعالا على نظام المسؤولية المدنية ، و لكن المحاكم لم تعترف بذلك صراحة كما أن دور المشرع ضعيف و غير واضح في هذا المجال .⁽²⁾

و من أجل البرهنة على هذا التأثير من قبل التأمين على عناصر المسؤولية المدنية يقدم الفقه ثلاث نماذج من القضاء الأمريكي والإنجليزي و الفرنسي . حيث يخفي القضاء أثر التأمين على عناصر المسؤولية المدنية خلف تبريرات مستمدة من فكرة الواجب ، أو فكرة الخطأ والإهمال أو فكرة السببية، وسوف نعرض من خلال فرعين اثنين نماذج قدمها الفقيه ماركسينس .

ويختلف النموذج الأمريكي عن نظيره الإنجليزي، من أن النموذج الأول يعتقد ويقوم فكر على فكرة الواجب والتأمين. والنموذج الثاني يركز على فكرة التأمين والخطأ. وسيتم التعرض بالتفصيل لدراسة كل نموذج في نقطتين رئيسيتين:

1- د. مختار رحمانى محمد. المرجع السابق ص65

2- رأى الفقيه الإنجليزي ماركسينس أنه من الأفضل الإعراف الصريح بأهمية عنصر التأمين و تأثيره على عناصر المسؤولية المدنية ، و يعمل على التوفيق بينهما في نطاق الممكن حتى لا نقع في موقف متناقض يجعلنا نخفي وراء أفكار تقليدية لا تكشف عن الحقيقة ، و تجعل محاولة إيجاد تبرير قانوني لهذه الأحكام أمر غامض و غير كافي .

أولاً: النموذج الأمريكي (الواجب والتأمين):

إن قضاء الولايات المتحدة الأمريكية منذ سنوات أكد في بعض الدعاوى وخاصة الدعاوى التي رفعت ضد شركات توزيع المياه، أن فكرة التأمين مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بالواجب. إذ أن شركة توزيع المياه كانت قد أبرمت عقوداً مع البلديات لإقامة وصيانة مضخات الحريق، وثبت من خلال تلك الدعاوى أن المضخات التي أقامتتها الشركة لم تكن في حالة جيدة، أو أن ضغط المياه لم يكن كافياً ولذلك عندما نشب الحريق لم تستطع هذه المضخات مقاومته بالفاعلية. (1)

وفي جميع الولايات المكونة للولايات المتحدة الأمريكية رفضت دعاوى المسؤولية، فيما عدى أربع ولايات فقط، وقد أسست المحاكم رفضها لدعاوى المسؤولية المدنية على الأسانيد الآتية :

- 1- أن إهمال شركة توزيع المياه لم يكن السبب المباشر للضرر.
 - 2- عدم وجود علاقة تعاقدية بين هذه الشركات وأصحاب المنازل التي احترقت.
 - 3- عدم وجود واجب على عاتق هذه الشركات لمصلحة المدعين، حيث أنهم لم يكونوا طرفاً في العقد المبرم بين الشركات والبلديات، كما أنهم ليسوا من الغير الذين يستفيدون من المنفعة التي أبرم العقد من أجل تحقيقها.
- هذا المثال المستمد من القضاء الأمريكي يوضح اتجاه المحاكم للمواءمة، بقدر الممكن بين الالتزام بالتعويض وتطبيق نظام التأمين. وفي هذا الصدد يرى الفقيه ماركسينيس أن من الأفضل الأخذ بنظام التأمين المباشر، حيث يكون في المثال السابق أقل تكلفة وأكثر فاعلية من تأمين المسؤولية.

وأخيراً نقول أن وجود التأمين قد ترك أثراً مؤكداً في الأحكام الصادرة في مسائل المسؤولية المدنية، بالرغم من أن الأحكام لم تعلن ذلك صراحة بل أنها لم تشر إليها، بل سترت المبررات الحقيقية لما اتخذته من

1-Yvonne Lambert faivre droit du dommage corporel systèmes d'indemnisation Dalloz 3^{ème} édition. 1996 p 97

قرارات من عدم المسؤولية، خلف فكرة انعدام الواجب على عاتق من كان يجب أن يكون مسئولاً لمصلحة المضرور. (1)

ثانياً: النموذج الإنجليزي (التأمين والخطأ) Assurance et faute

لا تختفي اعتبارات التأمين خلف فكرة الواجب فقط، بل إن فكرة الخطأ مأخوذة بمعنى الإهمال يمكن أيضاً أن تخدم هذه الاعتبارات، وذلك كما هو مأخوذ به في القضاء الإنجليزي.

إذ أنه في قضية هندرسون ضد جنكن تعطلت كوابح شاحنة المدعى عليه، ولم يستطع التحكم فيها مما أدى إلى قتل سائق شاحنة أخرى صغيرة. وقد نشأ هذا العطل نتيجة تسرب الزيت من جهاز الكوابح، ولم يكن من الممكن اكتشاف ذلك بالفحص العادي بمجرد النظر. وبعد إجراءات المراقبة ثبت أن المدعى عليه كان يقوم بإجراء صيانة للشاحنة بصفة دورية كل أسبوع، وكان يبذل في ذلك العناية الصحيحة. (2)

وقد نقض مجلس اللوردات الإنجليزي بأغلبية صغيرة حكم الاستئناف، وهذا الحكم أقر حكم الدرجة الأولى الذي كان قد قضى بإعفاء المدعى عليه من المسؤولية. وقضى مجلس اللوردات بأنه يوجد إهمال في جانب سائق الشاحنة المدعى عليه وهذا يؤدي إلى انعقاد مسؤوليته.

يتضح من هذا المثال أن القضاء الإنجليزي له فكرة واضحة تميز بين الغلط والإهمال، بحيث يستطيعون الإعفاء من المسؤولية متى تعلق الأمر بمجرد غلط وليس خطأ حقيقياً. غير أن هذا التمييز لا نجد له مكاناً متى انتقلنا على مجال حوادث المرور. ذلك لأن التأمين الإجباري يلعب دوراً أساسياً، وبالتالي فالقضاة يعملون على إصدار أحكام بالإدانة لتسهيل حصول المضرور على تعويض كامل.

فالقضاء الإنجليزي في مجال حوادث المرور يقبل بسهولة انعقاد المسؤولية المدنية لمحدث الضرر، ولو لم ينسب إليه خطأ أو إهمال، اكتفاء

1-د-د سمير عبد السميع الأودن - المرجع السابق ص 70

2 - Yvonne Lambert faivre droit du dommage corporel systèmes d'indemnisation Dalloz - 3^{ème} édition. 1996 p 100

لمجرد الغلط. حيث يضع القضاء في اعتباره أن المسئول يتمتع بالتأمين الذي يغطي مسؤليته. (1)

الفرع الثالث: النموذج الفرنسي والنموذج المصري:

إن الاعتداد بنظام التأمين والاعتبارات الاقتصادية يؤدي دور مهما في حل المشكلات المتعلقة بعلاقة السببية، وهذا أمر قائم في النظامين السابقين. و نركز في هذا الفرع على النموذج الفرنسي حيث إن كثيرا من أحكام القضاء الفرنسي يمكن أن تفسر استنادا إليه. وفي النقطة التالية نتعرف إلى النموذج المصري.

وبعد تعرضنا للنموذج الأمريكي والإنجليزي في الفرع الثاني، نتعرض في هذا الفرع للنموذج الفرنسي (علاقة السببية والتأمين) والنموذج المصري.

أولا: النموذج الفرنسي (علاقة السببية والتأمين) assurance et notions causales.

من المؤكد أن القضاء الفرنسي قد أخذ بالتفسير الضيق لنص المادة 5/1384 فيما يتعلق بمجال حوادث المرور. والتبرير الحقيقي لهذا الموقف يكمن في أن المضرور من الحادث، يتم تعويضه من قبل مؤسسات التأمين، وذلك عندما يعفى المتبوع من مسؤليته.

وفي مجال تطبيق نص المادة 1384 وقع تناقض بين قضاة الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية، وبين قضاة الدائرة الجنائية. فعبارة (ضرر حدث بواسطة خدمهم وتابعيهم في الوظائف التي استخدموهم فيها.) فسرت الدائرة الجنائية تفسيرا واسعا، وذلك أخذا بنظرية تعادل الأسباب فيكون المتبوع مسئولا متى كان التابع قد تصرف خارج نطاق عمله ولمصلحته الشخصية. وبالعكس من ذلك تبنت الدائرة المدنية نظرية الكافي، وفسرت العبارة السابقة تفسيرا ضيقا. (2)

1-د- سمير عبد السميع الأودن الحق في التعويض بين تأمين حوادث السيارات و التأمين الاجتماعي و المسؤولية المدنية 1999 ص 74

2- Yvonne Lambert faivre. Droit du dommage corporel systèmes d'indemnisation Dalloz 3^{ème} édition. 1996 page 99.

وقد بدلت المحاولات من أجل إزالة التناقض ، و استبعدت الدائرة الجنائية التفسير الضيق للدائرة المدنية ، و أخذت بالمفهوم السابق لعلاقات السببية و أعلنت مسؤولية المتبوع سيئ الحظ . هذه الأحكام الصادرة في مجال مسؤولية المتبوع إحالة القضاء الفرنسي إلى الأخذ بنظام التأمين و الحجج الاقتصادية . إذ أنه لا يمكن الموازنة بين هذه الاتجاهات القضائية المتعارضة إلا إذا أخذنا بنظام التأمين بعين الاعتبار .

والتبرير الحقيقي لهذا الموقف يكمن في أن المضرورين يمكن تعويضهم بواسطة مؤسسات ضمان السيارات عندما يعفى المتبوع من المسؤولية و يكون السائق معسرا أو ليس مؤمنا . و في حالة التعسف في استعمال السلطة لن يتلقى المضرور إلا تعويضا جزئيا .

إن غالبية أحكام القضاء الفرنسي التي تستند إلى المادة 1384 مدني فرنسي تعتمد كثيرا على فاعلية نظام التأمين الحديث ، و أكد المحامي "كاربونييه" في حكم دسمار الشهير أن دور التأمين لا يقل أهمية حتى لو أخفي بمجموعة من الأحكام المماثلة التي يبدو من الظاهر أنها تتجاهله .

وعليه فالتأمين في هذا النموذج يعتبر عنصر اقتصادي مهم، يؤثر على التطور المستقبلي للمسئولية المدنية. فترجيح المحاكم لمركز المضرورين خاصة راكبو الدراجات والراجلين يجعل المبالغ المالية المخصصة للتعويض باهضة. ولذلك يصبح مهما جدا تبني نظام يعمل على تحقيق التوفير الاقتصادي ويعمل على حفظ هذه النفقات.

و يكون مهما بنفس الدرجة حل تلك المشكلة الجوهرية المتمثلة في العلاقات المتداخلة بين الأنظمة المختلفة لتعويض الأضرار . (1)

وتجدر الإشارة بما يبدله القضاء الفرنسي في مجال تطبيق النصوص التشريعية الخاصة بالمسئولية المدنية خاصة المواد 1119 - 1121 -

1- إن نظامي التعويض و هما المسؤولية و الضمان الاجتماعي يمكن أن يتطور تطورا كبيرا ، و لكن في انعزال تام لكل منهما عن الآخر ، ولذلك قد يحدث أن يتكرر تغطيتها لنفس الحاجة .

1384 مدني فرنسي ، فقد أظهر قدر فائقة على التجديد وابتكار الحلول دون انتظار الإصلاح التشريعي .⁽¹⁾

ثانيا: النموذج المصري:

طبقا لأحكام القضاء الغربي فإن قانون المسؤولية المدنية قد تأثر دون شك بنظام التأمين بين أن هذا التأثير قد تم بطريقة غير مباشرة، لم تفصح المحاكم عنها و إن كانت في آرائها لا يمكن تبريرها تبريرا معقول إلا إذا سلمنا بهذا التأثير . و إذا انتقلنا إلى تحديد طريقة تأثير تأمين المسؤولية المدنية في القانون المصري فإنه اقل وضوحا من سابقها و هي ترجع مع ذلك إلى عدة أسباب منها :

1- عدم تطور نظام التأمين في مصر بالدرجة التي وصل إليها في الدول الأخرى فضلا عن ضعف الوعي التأميني و القانوني ، إذ أنه يلاحظ أن شركات التأمين تعد أقوى و أقدر على متابعة دعاوى المسؤولية من المضرورين . حيث يتوافر لديها هيئات متكاملة من الشؤون القانونية و المحامين الذين يتابعون الدعاوى ، يعملون على خلق الثغرات لتجنب الشركة دفع أي تعويض ، أو تقليص هذه التعويضات إلى أدنى قدر ممكن.

2- ارتباط القضاء في مصر ارتباطا شديدا بالتقاليد القانونية . و إخلاصه التام للنصوص التشريعية ، و إن كان ذلك أمر حسنا إلا أنه يعوقه على أن يعتد بعناصر واقعية و اقتصادية قد تتحرف به عن التطبيق الحرفي للقواعد القانونية .⁽²⁾

حيث أنه طبقا لقانون سنة 1955م، قضت محكمة النقض المصرية بأنه يكمن للمضروور من الحادث الذي يقع بواسطة سيارة مؤمن عليها تأمينا إجباريا أن يرجع على شركة التأمين بدعوى مباشرة. هذه الدعوى المباشرة تمكن المضروور من اقتضاء التعويض عن الضرر الذي أصابه نتيجة الحادث، مستمدا حقه في ذلك من القانون مباشرة، طالما تثبت مسؤولية قائد السيارة عن الضرر.

1 - yvonne lambert faivr droit du dommage corporel systèmes d'indemnisation Dalloz 3éme édition. e 1996 pages 81

2- د محمد حسين منصور - المضروور المستفيد من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات ص 100

وقد صدر حكم عن محكمة النقض المصرية في 15/12/1983 وتتلخص وقائع القضية، في أنه وقع حادث مرور أدى إلى وفاة شخص، مما دفع زوجته إلى رفع دعوى تطالب من خلالها شركة مصر حلوان الغزل والنسيج بأن تدفع لها مبلغ 10000 جنيه، لكن محكمة الجرح قضت ببراءة المتهم ورفضت الدعوى المدنية المؤسسة على المسؤولية التقصيرية. وبعد ذلك قامت المدعية برفع الدعوى الثانية تطالب فيها بحقها في التعويض، وذلك على أساس مسؤولية حارس الشيء (الآلات الميكانيكية) طبقاً لنص المادة 178 من القانون المدني. (1)

فقضت محكمة الدرجة الأولى برفض هذه الدعوى على سند من سبق الحكم برفض دعواها بالتعويض التي كانت قد أقامت على المطعون ضدها أمام المحكمة الجنائية، وذلك بصفتها متبوعة لقائد السيارة التي وقع بها الحادث اعتداداً بحجية هذا الحكم. وأيدت محكمة الاستئناف هذا الحكم، ولذلك طعنت المدعية في هذا الحكم بالنقض، فرأت محكمة النقض نقض هذا الحكم والاستجابة لطلب المدعية. (2)

وخلاصة القول أن أحكام القضاء المصري قد تأثرت في مجال المسؤولية المدنية بنظام التأمين و ذلك بسبب التطور و التقدم العلمي و التقني و تغير الظروف الاجتماعية .

ونتيجة لذلك فإن المسؤولية المدنية لا تعاني من أزمة حقيقية و إنما هي مرحلة تطور طبيعي، كما أن تطور الوسائل العلمية الحديثة و التوسع في استخدام آلات و التقنيات متقدمة و ما نجم عن ذلك من زيادة وقوع الحوادث و تنوع الأضرار ، في نفس الوقت أصبح من الصعب فيه تحديد المسؤول بالنظر لمساهمة عدد غير محدود من الأشخاص .

إن الخطأ كأساس تقليدي للمسؤولية المدنية سوف يظل الأساس الرئيسي لها . و إن كانت ذلك لا يمانع من تخلي المسؤولية المدنية على هذا الأساس التقليدي في حالات خاصة يرفضها التطور الإنساني . و الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية يجسد مفهوما ساميا للإنسان و يحقق أملاً وهو الأمل في الحرية ، و التي ترتبط دون جدال بالمسؤولية الشخصية. (3)

1- نفس المرجع 103

2- محمد حسين منصور - المرجع السابق ص 105

3- نفس المرجع ص 109

و يجب العمل على الاحتفاظ بالمفهوم الحقيقي للخطأ دون تسوية أو تحريف، مع الاعتراف بوجود أنظمة أخرى للتعويض التلقائي و المحدد للأضرار. من ناحية أخرى يجب على القضاء أن يدرك أن الخطأ فكرة متغيرة في شكلها، وتتوعد من مجرد الإهمال إلى الخطأ العمدي. فيتعامل مع الأخطاء اليسيرة كعدم الحذر و الرعونة. بقدر من التسامح، و يتشدد مع الأخطاء الجسيمة و العمدية إذ أن لا يجوز الخلط بين الخطأ و مجرد الغلط و إنما يجب التمييز بينهما بدقة. (1)

بالنسبة للأضرار الناجمة عن الحوادث و المسؤولية عنها تعد من أخطر أنواع المسؤولية بالنظر لاتساع مجال انتشارها، و جسامة ما يترتب عليها من أضرار اجتماعية، و من ثم الأصل هو أن تكون المسؤولية بقوة القانون تسمح بمنح المضرورين تعويضات فورية دون الانتظار لإثبات خطأ المسؤول. (2)

إن طريقة تأثير تأمين المسؤولية في نظام المسؤولية المدنية، فبالرغم بالتسليم في الدول الغربية بهذا التأثير إلا أنه لم يعترف به لا في التشريع و لا في القضاء، فالقضاء يسترون في آرائهم و أفكارهم المتأثرة بالتأمين خلف مفاهيم أخرى مثل الواجب و الخطأ و علاقة السببية، و أخيراً فإن من الأفضل الاعتراف صراحة بحقيقة دور التأمين.

1- د - أحمد شوقي محمد عبد الرحمان - مدى التعويض عن تغير الضرر في جسم المضروور و ماله

ص 55

2- نفس المرجع ص 57

المبحث الثاني: نظام التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في القانون الجزائري:

إن أهم أحكام وأثار المسؤولية المدنية هي الوصول إلى إعادة التوازن الذي اختل بسبب إحداث الضرر، ووضع الضحية في الحالة التي كان عليها قبل التصرف الذي أنجز عنه الضرر. وهذا يكون على عاتق المسئول في الحادث. ولقد سبق الذكر أن هدف المسؤولية المدنية هو أن يكون التعويض مطابقا ومتساويا للضرر، من دون أن يحدث تجاوز بين العنصرين.

لكنه وحسب القواعد العامة للمسؤولية الواردة في القانون المدني، فإن التعويض الذي تستحقه الضحية في حادث المرور، يبقى مرهون بإثبات عناصر المسؤولية وأركانها وهي إثبات الضرر والعلاقة السببية بين الضرر والتصرف المسبب فيه. ورغم ذلك فإنه قد توجد أسباب وعوامل تعفي المسئول عن الضرر من كل مسؤولية سواء كانت كلية أو جزئية مثل: عمل الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة.

ويتم التعرض في هذا المبحث إلى القواعد العامة لنظام التعويض (المطلب الأول) وإلى ضمان المؤمن للأضرار الناشئة عن حوادث المرور (المطلب الثاني). ثم نتطرق إلى إجراءات المتابعة والفصل في الدعويين الجزائية والمدنية (المطلب الثالث)، وفي (المطلب الرابع) ندرس الأضرار المستثناة من الضمان وسقوط الحق فيه.

المطلب الأول : القواعد العامة لنظام التعويض.

إنه على الرغم من الاجتهادات في ميدان المسؤولية المدنية، وما وتم من تدوين فإنه أصبح لا يتلاءم مع حجم القضايا المتعلقة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور. ويرجع السبب الرئيسي لكثافة حركة المرور وتطوير صناعة وسائل النقل وخاصة السيارات، تطويرها من حيث السرعة وحيزها من وسائل النقل.⁽¹⁾

وفي هذا المجال يرى الأستاذ André Tunc (بأن تعويض ضحايا حوادث المرور يظهر حاليا في شكل بناء لم يتم إنجازه.)

وعلى هذا الأساس فإن القانون وضع قواعد قانونية عامة تتميز بالشمولية من حيث منح التعويض (الفرع الأول)، معتمدا في ذلك على فرض إلزامية التأمين على السيارات (الفرع الثاني). ووضع استثناءات يعفي من خلالها الدولة من إلزامية التأمين (الفرع الثالث)، وهي استثناءات للقاعدة العامة التي تلزم على أن كل مالك مكتبة ملزم بالاكتساب في عقد التأمين وذلك من أجل تغطية الأضرار التي تلحق الغير.

الفرع الأول : مبدأ شمولية التعويض

إن القاعدة التي وضعها المشرع لمنح التعويض تتميز بالشمولية من حيث الأشخاص الذين لهم الحق في التعويض، إذ أنه يفترض التعويض في كل حادث مرور تسببت فيه كل سيارة مهما كان نوعها.

وعليه فإن الحق في التعويض، لم يبق مرتبطا بأحكام المسؤولية المدنية كما أدرجها المشرع في القانون المدني الجزائري، وذلك في القسم الذي أعده للعمل المستحق للتعويض.⁽²⁾

وهكذا فإنه من الناحية التطبيقية لم يبق مجال لتطبيق القاعدة التي تقر بأن كل عمل أيا كان يرتكبه المرء ويسبب ضررا للغير يلزم من كان

1 - بعض الدول انتهجت منهجا آخر حيث لم يبق التعويض المفروض عن الصدد القائم على حادث تسببت فيها السيارة خاضعة لأحكام المسؤولية المدنية في شقيها الجزائي والمدني.
2 - المواد 124 إلى 140 من القانون المدني.

سبب في حدوثه بالتعويض (المادة 124). ولا القاعدة التي تحكم المسؤولية عن عمل الخير (المادة 134) والتي تلزم بتعويض كل من تجب عليه قانونا أو اتفاقا رقابة شخص في حاجة إلى الرقابة بسبب قصر، أو سبب حالته العقلية أو الجسمية يكون ملزم بالتعويض عن الضر الذي يحدثه ذلك الشخص للغير بعمله الضار.⁽¹⁾

كما أن التعويض لم يبق مرتبط بأحكام المسؤولية الناشئة عن الأشياء (م 138 من القانون المدني)، وهذا بشأن كل من تولى حراسة الشيء وكانت له القدرة الاستعمال و التسيير والرقابة، يعتبر مسؤولا عن الضر الذي أحدثه ذلك الشيء.

وبالنسبة للتعويض فإنه ليس هناك فرق بين الشخص الذي تسبب في وقوع الحادث، والضحية التي لم تكن لها يد في الحادث أو كانت مسؤولة عنه جزئيا أو كليا. وعليه فإن النظام الجديد للتعويض الذي سنه المشرع الجزائري، أصبح يعتمد على العناصر الأساسية والتقليدية التي يقوم عليها التعويض في المسؤولية المدنية، والتي يشترط فيها الخطأ والضرر علاقة السببية.

واعتمادا على النصوص القانونية الواردة في القانون المدني، فإن الحق في التعويض هو ثابت رغم وجود العلة التي تدفع كل المسؤولية في الحدث على مرتكبه، والتي تتمثل في عمل الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة، وذلك حسب ما تقتضيه المادة 138 من القانون المدني.⁽²⁾

و نظرا للقاعدة العامة التي تقضي بإلزامية منح التعويض للمتضرر أو لزوميته. فلم يبقى للقاضي أي مجال لممارسة سلطته التقديرية في ذلك سواء كان قاضيا مدنيا أو جزائيا.

ويتضح من دراسة المادة 8 من الأمر 15/74 المؤرخ في 01/30/74 أن المشرع الجزائري سلك في نظام التعويض مسلكا لم يأخذ بمذهب

1 - د. محمد زهدور. المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري. الطبعة الأولى 1990م ص 56.

2 - إبراهيم سيد أحمد. العقود والشركات التجارية. الطبعة الأولى 1999م ص 102.

المسؤولية الموضوعية التي تتمسك بفكرة المخاطر (Risques) بل اعتمد في ذلك على مذهب الضمان (garantie). على أنه يعتبر أن نظرية المخاطر كنظرية الخطأ هي شخصية لأنها تبحث عن أسباب الحق من جهة المتسبب بالضرر وتهمل جهة المتضرر. فالمتضرر هو الذي مست بالفعل حقوقه، وإن كانت هناك حقوق معترف بها فيجب أن تكون محمية وأن يكون القانون ضامن لها.

الفرع الثاني : إلزامية التأمين على السيارات.

إن تطور المؤسسات الاقتصادية والاجتماعية، وتزايد وسائل النقل جعل معظم التشريعات العالمية التأمينية في معظم دول العالم تلزم أصحاب السيارات إلى التأمين الإلزامي. هذا التأمين الإلزامي يغطي الأضرار التي قد تنجم عن استعمال السيارة، وذلك من أجل حماية المصاب. وقد فرض المشرع الجزائري التأمين الإجباري على المسؤولية المدنية الناشئة من حوادث السيارات بموجب الأمر رقم : 74 - 15 الصادر في 74/01/30. وسيتم في هذا الفرع الإجابة على جملة من التساؤلات هي :

من هم الأشخاص الخاضعون لإلزامية التأمين على السيارات ؟ وما هي السيارة التي أخضعها المشرع لإلزامية التأمين ؟ وما هي المسؤولية المدنية التي يغطيها عقد التأمين ؟ وما هي الجزاءات التي تترتب عن عدم الامتثال للأحكام الأمر 15/74 ؟

أولا : الأشخاص الملزمون بالتأمين على السيارات.

تنص المادة الأولى من الأمر 15/74 على أن "كل مالك مرتبة ملزم بالاكتساب في عقد التأمين يغطي الأضرار التي سببها المركبة للغير وذلك قبل إطلاقها للسير".⁽¹⁾

يتضح من نص هذه المادة بأن مالك السيارة سواء كان شخص طبيعي أو معنوي هو المسؤول والملزم بالتأمين على السيارة قبل إطلاقها للسير.

1 - المادة 1 من الأمر 15/74 الصادر بتاريخ 74/01/30 المتضمن إلزامية التأمين على السيارات.

ولم يحدد المشرع المسافة التي تسير عليها السارة، فسير السيارة من نقطة إلى أخرى سواء كانت بعيدة أو قريبة بعد سيرا حسب مفهوم المادة. ولهذا فإنه لا يجوز لمالك السيارة أن يستعمل السيارة أن يستعمل سيارته قبل تأمينها، ومن ثم فمن اشترى سيارة غير مؤمنة، فلا يقودها حتى يحوز على شهادة التأمين.⁽¹⁾

ثانيا : السيارة التي أخضعها المشرع لإلزامية التأمين.

تنص الفقرة الثانية من المادة الأولى من نفس الأمر على أن " تعني كلمة مركبة في هذا النص، كل مركبة برية ذات محرك وكذلك مقطوراتها أو نصف مقطوراتها وحمولتها".

ويفهم بمقطوراتها ونصف مقطورتها ما يلي:

- المركبات البرية المنشأة بقصد ربطها بمركبة برية ذات محرك، وتكون تلك المركبات مخصصة لنقل الأشخاص أو الأشياء.
- كل جهاز بري مرتبط بمركبة ذات محرك.
- كل آلية أخرى يمكن أن تكون مشابهة للمقطورات أو نصف المقطورات، بموجب مرسوم.

ومن ثم ومن نص هذه المادة فإن المشروع الجزائري استعمل كلمة مركبة Véhicule بدل كلمة سيارة، وهذا لاعتبار أن كلمة مركبة لها مدلول أوسع وأشمل من كلمة سيارة. ومن الملاحظ أن المشرع الجزائري لم يوضح المجالات التي تستخدم فيها المركبة البرية ذات المحرك، كالجارات وآلات الأشغال العمومية والبناء.

وما دام لم يحدد المشرع ذلك فإن المركبات أو السيارات الخاضعة لإلزامية التأمين، هي جميع السيارات الخفيفة بمختلف أنواعها. ويدخل في هذا المجال: الحافلات والشاحنات، وآلات الحصاد والدرس، والجارفات، والعربات، والدراجات النارية، والأجهزة المشابهة كالتلفريك. ويخرج من مفهوم المركبة، الدراجة التي ليس لها محرك والعربة التي تجر بواسطة الحيوانات فهي لا تخضع لإلزامية التأمين.⁽²⁾

1 - د. بن عبيدة عبد الحفيظ. إلزامية التأمين السيارات ونظام التعويض عن الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري. الديوان الوطني للأشغال التربوية. 2002.

2 - د. جديد معراج. مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري. ديوان المطبوعات ص 126 الجامعية. بن عكنون 2000.

واستثنى المشرع من التأمين الإجباري المركبات البرية ذات المحرك المملوكة للدولة، وذلك باعتبار أن الدولة مؤمنة على نفسها بنفسها.

ثالثا : المسؤولية المدنية التي يغطيها عقد التأمين.

تخضع المادة 4 من الأمر رقم: 15/74 لإلزامية التأمين على السيارات المكتتب في عقد التأمين ومالك المركبة وكل شخص آلة إليه حراسة أو قيادة المركبة من مكتتب العقد أو من مالك المركبة.

فمكتتب العقد يؤمن من مسؤولية عن الحوادث التي يمكن أن يركبها بنفسه، وقد يكون مكتتب العقد مالكا للمركبة وقد لا يكون مالكا لها. ويخضع لإلزامية التأمين على السيارات أيضا من آلة إليه حراسة المركبة من المالك أو من المكتتب. فإن كان المالك قد أمن عليها استفاد هو من هذا العقد، وتكون مسؤوليته المدنية مغطاة بالتأمين طبقا لقواعد التأمين لدى المصلحة. ويجب في هذه الحالة أن مأذونا له بالحراسة.

غير أن هذا التأمين الإلزامي لا يغطي المسؤولية المدنية لأصحاب المرائب، والأشخاص الذين يمارسون عادة السمسرة أو البدع أو التصليح أو مراقبة حسن سير المركبات وكذلك مندوبيها. ولكن يبقى الأشخاص ملزمين تحت نص الفقرة 4 من الأمر 15/74 بالتأمين من مسؤوليتهم الشخصية، ومسؤولية الأشخاص الذين يعملون معهم، أو الذين يتولون حراسة المركبة أو سياقتهم بإذنتهم.

وسبق الإشارة سابقا إلى أنه إذا انتقلت ملكية السيارة عن طريق البيع، استفاد المشتري من التأمين إلى أن ينتهي العقد بشرط إعلام المؤمن في مدة 30 يوما ابتداء من تملك السيارة.⁽¹⁾ أما لو انتقلت ملكية السيارة بسبب الوفاة أو بتصرف آخر غير البيع استمر التأمين لفائدة الوارث أو المتصدق له بشرط أن يصرح المؤمن باستعمال الملكية.⁽²⁾

1 - المادة 25 من الأمر 95 - 07 المتعلق بالتأمينات.

2 - المادة 24 من الأمر 95 - 07 المتعلق بالتأمينات.

رابعاً : الأثر الجزائي الذي يترتب عن عدم الامتثال للأحكام الأمر 74 /

15

وحسب نص المادة 190 من الأمر 95 - 07 المتعلق بالتأمينات، فإن عدم الامتثال لإلزامية التأمين المنصوص عليها في المادة الأولى من الأمر رقم: 15/74 تخضع الشخص لعقوبة الحبس من 08 أيام إلى 03 أشهر، وبغرامة من 500 إلى 5000 دج أو بإحداهما.

وتضيف المادة 191 من نفس الأمر على أن كل مسؤول عن حادث غير مؤمن عليه يلتزم بدفع مساهمة لحساب الصندوق الخاص بالتعويضات. وتقدر بـ: 10% من مبلغ الإجمالي للتعويضات المستحقة من المخالف لتعويض عن الأضرار المتسبب فيها.

الفرع الثالث : الاستثناءات من إلزامية التأمين

بالرجوع إلى نص المادة 2 من الأمر 15/74 فإن المشرع الجزائري استثنى صراحة الدولة من إلزامية التأمين. إذ تنص المادة الثانية على أنه "تعفى الدولة من إلزامية التأمين، وإنه تقع عليها التزامات المؤمن بالنسبة للمركبات التي تملكها أو الموجودة في حراستها".

لكنه وبالرجوع إلى هذه المادة فإنه يجب توضيح بعض الأمور الغامضة، إذ أنه يجب تحديد المركبات التي تملكها الدولة والتي تقع تحت حراستها، وهي التي استثنائها المشرع من إلزامية التأمين.

ومن تحليل نص المادة 633 من القانون المدني، يتضح لنا بأن السيارات التي هي بطبيعتها منقولات، والتي خصصت للمصالح والمؤسسات الإدارية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية التابعة للدولة، تعتبر من أموال الدولة ومن ممتلكاتها. ويدخل في هذا النطاق المركبات التابعة للأمن الوطني والجمارك والبريد وغيرها، وينطبق على هذا النوع من المركبات نص المادة 2 من الأمر 15/74⁽¹⁾

حيث أنه لا يتصدر أن تؤمن بعض مؤسسات الدولة على سياراتها لدى شركة التأمين التي هي بدورها مؤسسة، من مؤسسات الدولة. إذ أن للالتزامات التي تقع على الدولة، ينبغي أن تقتصر على المركبات الغير مؤمن عليها في حالة تسببها في أضرار للغير.

إضافة إلى ذلك فإن المشرع نص صراحة في المادة الثالثة من الأمر 15/74 على أنه لا تسري إلزامية التأمين المنصوص عليها في هذا الأمر: على النقل بالسكك الحديدية. وبالتالي فإن نص هذه المادة يوضح لنا بأن وسائل النقل في السكك الحديدية مستثناة من إلزامية التأمين، إذ أن القطارات باعتبارها وسيلة النقل بالسكك الحديدية هي ملك الدولة. وهذا القطاع أنشأته الدولة، وأسندت مهمة تسييره للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية. وأعطيت لهذه الشركة مهمة إدارة هذا المرفق العام، وذلك تحت وصاية وزارة النقل. ومن ثم فإن نص المادة 2 من الأمر 15/74 لو كان يشمل كل المركبات التي تملكها الدولة، لا استغنى المشرع عن نص المادة 3 من نفس الأمر، على اعتبار أن القطارات هي ملك للدولة⁽¹⁾

وأخيرا فإن التزامات شركة التأمين تقع على الدولة بالنسبة للمركبات التي تملكها هذه الأخيرة، والغير خاضعة لإلزامية التأمين وتطبق عليها في هذه الحالة نصوص الأمر رقم 15/74 والمراسيم التطبيقية له.

المطلب الثاني : ضمان المؤمن للأضرار الناشئة عن حوادث المرور

تدور التزامات المؤمن حول الآراء أو دفع مبلغ التأمين، والذي يلتزم بدفعه عند تحقق الخطر المؤمن منه. إذ أن شركة التأمين هي الملزمة أساسا بدفع التعويضات للمتضررين بسبب حوادث المرور، إلا في الحالات المستثناة بحكم القانون أو بموجب العقد.

وسنقسم هذا المطلب إلى 3 فروع :

ندرس في الفرع الأول: الجهات التي تتولى تعويض ضحايا حوادث المرور في الجزائر.

وندرس في الفرع الثاني: مدى حجية الحكم المدني على شركة التأمين.

1 - المادة 2 - 3 من الأمر 15/74 المتعلقة بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار.

وفي الفرع الثالث: تناول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور، مع إعطاء أمثلة تطبيقية عن ذلك.

الفرع الأول: الجهات التي تولى تعويض ضحايا المرور.

تتعدد الجهات المكلفة بتعويض ضحايا حوادث المرور في القانون الجزائري. إذ أنه يأتي في الدرجة الأولى المؤمن ويقصد به إما شركات التأمين، أو الدولة باعتبارها ضامنة لنفسها بنفسها. ويأتي في الدرجة الثانية الصندوق الخاص بالتعويضات. (المنشأ بموجب المادة 70 من الأمر 69/07 المؤرخ في: 31/12/1969. وأعيد تنظيمه بموجب الأمر 15/74. ثم حدد المرسوم 37/80 كيفية تسييره) ويأتي في الدرجة الثالثة المسؤول على الحادث وذلك على النحو التالي:

أولا: المؤمن: ويقوم بدور المؤمن إما شركات التأمين، وإما الدولة.

1- شركات التأمين: وتشمل السوق الجزائرية حاليا على 6 شركات للتأمين وتعاضديتين، ومؤسسة واحدة لإعادة التأمين. وسنوجز دراسة هذه الشركات فيما يلي:

- الشركات الجزائرية للتأمين (CAAR): واختصت هذه الشركة في تأمين الأخطار الكبرى خاصة الصناعية منها، كما أنشأت من أجل تأمينات النقل البري والبحري والجوي، ومع استقلال المؤسسات أصبحت هذه الشركة تمارس جميع أنواع التأمينات بما فيها تأمينات السيارات.⁽¹⁾

- الشركة الجزائرية للتأمين (SAA): أمتت هذه الشركة سنة 1966م بعد ما كانت مشتركة برأسمال جزائري مصري. وهي الآن تحتوي على أكثر من 75% من الحظيرة الوطنية للسيارات، وتظم حاليا 24 وحدة جهوية وأكثر من 300 وكالة محلية.

- الشركة الجزائرية لتأمينات النقل (CAAT): وأنشأت هذه الشركة سنة 1985م بعد إعادة هيكلة الشركة الجزائرية للتأمين (CAAR). وأصبحت

1 - توجد حاليا على مستوى القطر الوطني 5 وحدات جهوية و 30 وكالة محلية.

هذه الشركة تختص بكل أنواع التأمين، بما فيها حوادث النقل البري وكافة البضائع المنقولة بصفة عامة.⁽¹⁾

- الصندوق الوطني للتعاضدية الفلاحية (Cnma) :

ويتولى هذا الصندوق بممارسة عمليات التأمين الخاصة بالقطاع الفلاحي، كما يمارس هذا الصندوق التأمينات الاجتماعية لصالح عمال القطاع الفلاحي. وتملك هذه التعاضدية شبكة واسعة على مستوى التراب الوطني، إذ تحتوي على حوالي 46 صندوق جهوي.

- تعاضديه تأمين سيارات عمال التربية والثقافية : (MAATEC)

وحددت صلاحياتها بموجب المرسوم التطبيقي 92 - 452 المؤرخ في 06/12/92، وتتكون شبكتها حاليا من 3 مندوبيات جهوية (الجزائر - عنابة - وهران) و 25 مندوبية محلية.

- الشركة المركزية لإعادة التأمين. (CCR) :

وهذه الشركة هي مكلفة بإعادة التأمين، ونقوم بتأمين الأخطار الكبرى في الخارج، مع الاحتفاظ بحصة تقدر وفقا للقدرات المالية الوطنية.⁽²⁾

2. الدولة : وبموجب القانون رقم: 63-168 أنشأت الوكالة القضائية للخرزينة، ونعتبر هذه الوكالة الممثل الوحيد للدولة أمام المحاكم سواء كانت الدولة دائنة أم مدنية. وتتدخل الوكالة القضائية للخرزينة أمام المحاكم في مجال حوادث المرور إما كمسؤول مدني عن العون التابع لها، وإما كطرف مدني.

وتعمل هذه الوكالة على حماية الكون التابع للدولة ومساعدته والسهر على أن تكون التعويضات موافقة لأحكام القانون. وتتكفل الوكالة القضائية

1 - يوجد حاليا على مستوى التواب الوطني 4 وحدات جهوية (CAAT) و 40 وكالة خاصة.

2 - د. عبد الرزاق بن حروف. التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري. الجزء الأول. التأمينات البرية

للخزينة بتنفيذ الأحكام القضائية التي صدرت ضد الدولة، وذلك يكون بإصدار أمر إلى الوزارة المتسببة في الحوادث. (1)



أما الأحكام القضائية التي تمنح تعويضات للدولة فلا فإن حصلت عليها تعطي لقابض الضرائب للجهة التي يقع فيها موطن المدين. (2)

ثانيا : الصندوق الخاص بالتعويضات : أنشئ هذا الصندوق بهدف

تعويض المتضررين جسمانيا من حوادث المرور أو ذوي حقوقهم عندما يرفض المؤمن طلباتهم. ويتدخل الصندوق ويقوم بدفع مبالغ التعويض للأشخاص الذين تتوافر فيهم الشروط التالية:

- حالات سقوط الحق في الضمان (حالة السكر، انعدام رخصت السيارة، سارق السيارة).

- عدم معرفة الشخص الذي المتسبب في الضرر (الحادث).

- عدم كفاية الضمان الذي تمهد المؤمن بتغطية.

- انعدام التأمين.

وحتى يستفيد الضحايا وذوي الحقوق من التعويض، يشترط فيهم أن

يكونوا جزائريين أو من دولة لها اتفاق المعاملة بالمثل مع الجزائر. ويتم

تمويل الصندوق من طرف شركات التأمين (وهي ملزمة بتحويل 3 من

مبلغ الأقسام المستوفاة بعنوان التأمين الإلزامي.)

وبوجود مقر الصندوق الخاص بالتعويضات بـ : 28 نهج الحرية الجزائر العاصمة.

ثالثا :المسؤول عن الحادث : إذ أنه في الحالة التي يكون فيها المسؤول

عن الحادث معسرا، يتولى الصندوق الخاص بالتعويضات دفع المبالغ

المالية. إلا أنه هذا الأمر يتطلب صدور الحكم القضائي بإثبات عسر المسؤول.

1 - في حالة امتناع الوزارة عن القيام بإجراءات التنفيذ المطلوبة، تدعو الوكالة القضائية للخزينة الصحية أو ذوي حقوقها من أجل الاتصال بأمين خزينة الدولة التي يدع فيها مواطنهم من أجل تحصيل مبلغ التعويض وذلك عن طريق التنفيذ الجبري. عملا بأحكام 91-82 المؤرخ في 1991م، ويتم تسديد المبلغ في أجل 3 أشهر. ويشترط تقديم كل الوثائق التي تثبت بأن إجراءات التنفيذ عن الطريق القضائي بقيت مدة شهرين بدون جدوى.

2 - في حالة حفظ حقوق الدولة في حالة غياب الوثائق. فإن الوكالة تقوم بإصدار سند تنفيذي تتناسب فيفنه مع حجم الضرر.

الفرع الثاني : مدى حجية الحكم المدني على المؤمن (شركة التأمين)

إن دعاوى المضرورين من حوادث السيارات متى تقبلها المحكمة شكلا وتكون مؤسسة موضوعا، يفصل فيها القاضي بموجب حكم. ومتى تثبت مسؤولية المؤمن له في الحادث، يلزمه القاضي بالتعويض، والحكم الصادر في هذا المجال يختلف باختلاف ما إذا كان المؤمن له قد واجه الدعوى وحده، أم واجهها تضامنا مع شركة التأمين⁽¹⁾ وأحيانا أخرى تكون شركة التأمين وحدها طرفا في النزاع، وسنتعرض لدراسة كل حالة من هذه الحالات :

الحالة الأولى : وهي الحالة التي يواجه فيها المؤمن له الدعوى وحده، وإذا أصدر القاضي حكما بتعويض المضرور، لا يكون هذا الحكم حجة على المؤمن. لأنه يكون مجرد قرينة بسيطة على الضرر الذي أصاب المؤمن له من جراء الحادث.⁽²⁾

ويكون للمؤمن في هذه الحالة أن يواجه المؤمن له وذلك بأن الحكم الصادر ضده في دعوى المسؤولية، إنما صدر نتيجة تواطؤ مع المضرور، أو أن المؤمن له أهمل أو قصر في الدفاع عن هويته.⁽³⁾

وتدخل المؤمن في دعوى المسؤولية لا يكون بغرض مناقشة مبدأ تحقق المسؤولية، بل يقتصر حقه على المنازعة في مدى هذه المسؤولية بين المضرور والمؤمن له. وفي هذه الحالة يكون دور المؤمن إما رفع دعوى الحلول لكي يحل المؤمن محله في دفع التعويضات المحكوم بها عليه، وإما دعوى الرجوع على المؤمن لاسترجاع المبالغ المالية التي دفعها للمضرور.

1- د. سليمان مر قس . الوافي في شرح القانون المدني في الالتزامات المجلد الثاني في الفعل الضار والمسؤولية المدنية. القسم الأول. الأحكام العامة. الطبعة الخامسة : ص51.

2- د. سليمان مرقص - المرجع السابق ص 115

3- الحكم الذي تصدره المحكمة الجزائية بإدانة المؤمن له جزائيا يكون حجة على المؤمن من حيث مبدأ تحقق المسؤولية المدنية، وذلك إجمالا لنتيجة المسؤولية المدنية للمسؤولية الجزائية.

ويقوم القاضي بدراسة عناصر الحادث من جديد، ويحقق في مسؤولية المتسبب في الضرر ومسؤولية المضرور. فإذا تبين للقاضي أن المؤمن له يتحمل مسؤولية الحادث كاملة، وأنه لم يتواطؤ مع المضرور. ففي هذه الحالة يرفض الدعوى التي أقامتها المؤمن. ويحكم على هذا الأخير إما بدفعه التعويض للمحكوم به للمضرور، وإما بدفعه التعويض للمؤمن له بقدر ما سدد لهذا الأخير للمضرور.⁽¹⁾

أما إذا تبين للقاضي أن هناك تواطؤ بين المضرور والمؤمن له، كعدم تقديم المضرور الوثائق المطلوبة التي كانت من شأنها أن تنفي عن المؤمن له المسؤولية سواء كلياً أو جزئياً. فيحكم القانون في هذه الحالة برفض طلبات المدعى المؤمن له، ويحكم على المؤمن بدفع تعويضات تتناسب مع نسبة مسؤولية المؤمن له عن إحداث الضرر.⁽²⁾

إن المنطق يقضي بأنه لا يحكم على أحد دون أن يكون طرفاً في الدعوى، ويستدعى بكيفية قانونية للدفاع عن حقوقه طبقاً للقانون الإجراءات المدنية. إذ أنه أحياناً يحكم على شركة التأمين (المؤمن) رغم أنها لم تتأسس كطرف في الدعوى، وأن الطرفين المضرور والمؤمن له لم يدخلوا في الخصام.

والحل يكمن في أنه لا يمكن أن يحكم على شركة التأمين بدفع التعويض أو الحكم على المؤمن له تحت ضمانها. إلا إذا كانت طرفاً في الدعوى بصفة قانونية وبلغت تبليغاً صحيحاً.

ولا يمكن للمؤمن الاعتراض عن تنفيذ الأحكام الحائزة لقوة الشيء المقضي به، وعدم قيامها بتنفيذ هذه الأحكام ما هذا إلا تجاهل للقانون.

الحالة الثانية: وهي الحالة التي يتضامن فيها المؤمن مع المؤمن له في دعوى المسؤولية، فالحكم الصادر في هذه الحالة والذي يقضي على المؤمن له بالتعويض للمضرور، يكون حجة على المؤمن. وهنا يمكن للمؤمن الحل محل المؤمن له المسؤول عن الحادث في دفع التعويضات

1 - المادة 53 من الأمر 07-95 من الأمر المتعلق بالتأمينات.

2 - بن عبيده عبد الحفيظ. المرجع السابق ص 74

عملا بأحكام المادة 13 و 35 من الأمر المتعلق بالتأمينات، كما يجوز للمؤمن أن يحل محل المؤمن له بالرجوع على الغير المتسبب في الحادث. (1)

الحالة الثالثة: وهي الحالة التي يواجه فيها المؤمن وحده دعوى التعويض، فإن الحكم الصادر في هذه الحالة يكون حجة على المؤمن. وهنا قد يكون المؤمن له هو المضرور لعدم وجود المسؤول المدني الذي يمكن أن ترفع هذه الدعوى. أو أن يكون المضرورين في حالة وفاة نتيجة الحوادث، دون أن يكون من هو مسؤول عن وقوع الحادث لترفع هذه الدعوى. (كأن يكون السائق في حالة سكر ويصاب بعجز يفوق 66 % فيجوز له مطالبة المؤمن بالتعويض). (2)

الفرع الثالث : التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور.

لقد سبق وأن تعرضنا (3) للتعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور في ظل قانون 31/88. تجدر الإشارة في هذا الفصل إلى أن الأشخاص المستحق للتعويض تشمل : الضحايا وذوي الحقوق الذين يصيبهم الضرر من جراء حادث مرور. وفي الأصل فالمتضرر هو الشخص الذي أصابه الضرر، وهو المضرور الذي يطالب بالتعويض بغض النظر أن كانت له مسؤولية في وقوع الحادث والضرر أم لا. (4)

وقائمة ذوي حقوق الضحية تشمل الزوج أو الزوجة والأولاد والأبوين، وكل من كان في كفالة الضحية بالمفهوم الوارد في تشريع الضمان الاجتماعي.

وسنحصر دراستنا في هذا الفرع إلى أمثلة عملية عن كيفية حساب مبالغ التعويض:

1- د - عبد الرزاق بن خروف - التأمينات البرية في التشريع الجزائري الجزء الأول ص 214

2 - د. بن عبده الله عبد الحفيظ. المرجع السابق ص72.

3- أنظر الفصل الأول، المبحث الأول، المطلب الثاني ص 33/29.

4 - د. سمير جميل حسين الفتلاوي. العقود التجارية الجزائرية. التجار-المتجر-العقود التجارية. 1998م.

أولاً : التعويض في حالة العجز الكلي أو الجزئي الدائم : ويتم حساب التعويض على أساس النقطة الاستدلالية وفقاً للجدول الملحق بقانون 88/31. والتعويض يكون على أساس : التعويض = قيمة النقطة الاستدلالية المطابقة للدخل السنوي x نسبة العجز.

مثال رقم 01 : أصيب عامل يتقاضى مرتب شهري قدرة 9000 دج بعجز جزئي دائم بنسبة 40 % بسبب حادث مرور. فيكون مبلغ التعويض المستحق على النحو التالي:

نبحث عن الدخل السنوي للضحية 9000 دج x 12 = 108000 دج، بالرجوع إلى الجداول الملحقة بالقانون نجد أن مبلغ 108000 دج تقابله نقطة مرجعية هي: 3900. يتكون التعويض المستحق للضحية 3900 x 40 = 156000 دج.

مثال 2 : أصيب شخص بعجز جزئي دائم بنسبة 30 % بسبب حادث مرور، وكان هذا الشخص بدون عمل، فيكون مبلغ التعويض المستحق على النحو التالي:

نبحث عن المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون وهو 8000 دج يضرب x 12 شهراً : 8000 دج x 12 = 96000 دج. هذا المبلغ تقابله نقطة استدلالية في الجدول هي: 3660 فيكون التعويض للضحية هو : 3660 x 30 = 109800 دج.

ومن الملاحظ أن الحد الأقصى للدخل السنوي هو: 77000 دج ويقابله نقطة مرجعية تساوي 3280. فكيف يمكن حساب التعويض إذا كان للشخص مبلغ سنوي أكثر من 77000 دج. (1)

مثال : شخص دخله السنوي 200000 دج أصيب بعجز دائم بنسبة 30 % فالتعويض المستحق هو :

أكبر دخل سنوي هو 77000 دج تقابله نقطة مرجعية هي 3280. ومن ثم نحسب النقطة المرجعية للمبلغ 200000 دج وذلك يكون على النحو التالي:

200000 - 77000 دج = 123000 دج. ثم نحسب النقطة المرجعية لمبلغ : 123000 دج. إذ أنه كل 500 دج = 10 نقاط مرجعية حسب الجدول الملحق بقانون 31/88. ونضيف في هذه الحالة القاعدة الثلاثية : 123000 دج تقابلها :

$$2460 = \frac{10 \times 123000}{500}$$

وهي النقطة الاستدلالية للمبلغ 123000 دج. ومن ثم النقطة الاستدلالية للمبلغ 200000 دج هي $5740 = 2460 + 3280$ ونضرب هذه النقطة في نسبة العجز (30 %) $5740 \times 30 \% = 172200$ دج هو مبلغ التعويض المستحق.

ثانياً: التعويض في حالة العجز الكلي المؤقت : ويتم على أساس 100 % من أجل أو الدخل المهني للضحية، شريطة أن لا يتجاوز 8 مرات الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون. وللحصول على الدخل السنوي للضحية نضرب الراتب الشهري أو الدخل المهني للضحية $12 \times (1)$. مثال رقم 01 : أجر العامل : 10000 دج شهريا أصيب بعجز كلي لمدة 4 أشهر، فالتعويض الممنوح يكون $10000 \times 4 = 40000$ دج مثال رقم 02 : شخص بدون عمل أصيب بعجز كلي لمدة 3 أشهر فالتعويض يكون $8000 \times 3 = 24000$ دج مثال رقم 03 : شخص بدون عمل أصيب بعجز كلي لمدة سنة واحدة فالتعويض يكون 8000×12 شهرا = 96000 دج.

ثالثاً: التعويض في حالة وفاة الضحية الراشد : في حالة وفاة الضحية من جراء حادث مرور، يستحق ذوي الحقوق التعويض، ويتم تقديره بحساب الدخل السنوي للعامل المتوفى، وإذا كان بدون عمل يحسب على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون، ونبحث بعد ذلك على النقطة الاستدلالية التي تقابل هذا الدخل السنوي، ثم بعد ذلك نضرب هذه النقطة الاستدلالية في المعاملات التي حددها المشرع. ⁽²⁾ وهي على النحو التالي:

1 - فيما يخص الضحايا غير الأجراء (البطالين) فيتم حساب التعويض المستحق لهم على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون أو على أساس الحد الأدنى للأجر القاعدي الصافي من الضرائب والتكاليف المناسبة المستوى تأهيلهم.

2- د- جديدي معراج المرجع السابق ص 130

الزوج، أو الزوجة 30 %.

لكل واحد من الأولاد القصر 15 %.

الأب 10 %.

للأم 10 %

المثال رقم 01: توفي شخص بالغ من جراء حادث مرور وترك: زوجة-3

أولاد قصر- أم، والضحية هو بدون عمل.

الحل: الأجر الوطني الأدنى المضمون شهريا هو 8000 دج، فالدخل السنوي هو $12 \times 8000 = 96000$ دج. هذا المبلغ تقابله نقطة استدلالية هي 3660. نقوم بضرب هذه النقطة في معامل كل واحد من ذوي الحقوق.

الزوجة: $30 \times 3660 = 109800$ دج وهو المبلغ المستحق للزوجة.

الولد الواحد: $15 \times 3660 = 54900$ دج لكل ولد قاصر.

الأم: $10 \times 3660 = 36600$ دج.

مثال رقم 02: توفي شخص راشد بسبب حادث مرور وترك:

زوجة

4 أولاد قصر. علما أن هذا الشخص عامل ويتقاضى 10000 دج شهريا.

الحل: الدخل السنوي 10000 دج $12 \times 10000 = 120000$ دج تقابله نقطة استدلالية هي 4140. نقوم بضرب هذه النقطة في معامل كل واحد من ذوي الحقوق.

الزوجة: $30 \times 4140 = 124200$ دج.

الولد الواحد: $15 \times 4140 = 62100$ دج لكل ولد قاصر.

مثال رقم 03: وفي شخص راشد بسبب مرور وترك:

زوجتان

4 أربعة قصر

1 - في الحالة التي يكون للصحية زوجتان، فيقتسم المبلغ بينهما على اعتبار أن 30 % هي للزوجة منفردة. أما إذا تعددت فيقتسم بينهما.

أب

أم. علما أن هذا الضحية هي بدون عمل.

الحل: الدخل الوطني الأدنى المضمون في الشهر: 8000 دج، فيكون الدخل الوطني الأدنى في السنة هو 96000 دج تقابله نقطة استدلالية هي 3660 دج. نضرب هذه النقطة في معامل كل واحد من ذوي الحقوق:

الزوجتان: $3660 \times 30 = 109800$ دج

الولد الواحد $3660 \times 15 = 54900$ دج

الأب: $3660 \times 10 = 36600$ دج

الأم: $3660 \times 10 = 36600$ دج

وإذا جمعنا معاملات ذوي الحقوق سنجدها.

$(30 + (4 \times 15) + 10 + 10) = 110\%$ أي توجد 10% زائدة.

ويجب أن لا يكون مجموع المبالغ المستحقة للتعويض يفوق النقطة الاستدلالية مضروبة في 100، أي لا يفوق $3660 \times 100 = 366000$ دج.

فإذا جمعنا المبالغ المستحق للتعويض نجدها:

$109800 + (4 \times 54900) + 36600 + 36600 = 402600$ دج

هذا المبلغ يفوق 366000 دج. فنطرح الثاني من الأول:

$366000 - 402600 = 36600$ دج

هذا المبلغ أي 36600 هو الذي تستحقه من كل واحد من ذوي

الحقوق.

بالنسبة للزوجين: نطبق القاعدة الثلاثية للحصول على المبلغ الزائد الذي

نقوم بخصمه من مبلغ التعويض المستحق لها، ويكون على النحو التالي:

$110\% = 36600$

$30\% = س \leftarrow س = (36600 \times 30) / 110 = 9981.82$ دج

هذا المبلغ نخصمه 9981.82 دج من 109800 دج فيكون $109800 - 9981.82 = 99818.18$ دج

$99818.18 = 9981.82$ دج

إذن مبلغ التعويض المستحق للزوجين هو: 99818.18 دج فيكون

للزوجة نصف المبلغ أي: 49909.09

بالنسبة للأولاد: نطبق نفس القاعدة:

$110\% = 36600$

$$15\% = \text{س} - \text{س} = (36600 \times 15) / 110 = 4990.91 \text{ دج}$$

$$54900 \text{ دج} - 4990.91 \text{ دج} = 49909.09 \text{ دج}$$

إذن مبلغ التعويض المستحق هو: 49909.09 دج للولد الواحد

بالنسبة للأب: نطبق نفس القاعدة:

$$110\% \text{ ----- } 36600$$

$$10\% \text{ ----- } \text{س} = (36600 \times 10) = 3327.27 \text{ دج}$$

$$110$$

$$36600 \text{ دج} - 3327.27 \text{ دج} = 33272.73 \text{ دج}$$

إذن مبلغ التعويض المستحق للأب هو: 33272.73 دج

بالنسبة للأم: نحصل على نفس المبلغ لأن لهما نفس المبلغ، فيكون مبلغ

التعويض المستحق هو: 33272.73 دج

رابعاً: التعويض في حالة وفاة الضحية القاصر:

في حالة وفاة الضحية القاصر، فإن التعويض يكون على النحو الذي

تعرضنا له سابقاً: من 0 سنة إلى 6 سنوات = يستحق الأب والأم بالتساوي تعويضاً قدره مرتين المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون وقت وقوع الحادث.¹

من 6 سنوات إلى 19 سنة: ثلاث مرات المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون وقت وقوع الحادث. وفي حالة وفاة أحد الأبوين، يعود التعويض كاملاً إلى من يبقى على قيد الحياة.

مثال: توفي ضحية قاصر على إثر حادث مرور بتاريخ: 2002/02/15 مخلفاً أب وأم. وكان هذا الابن القاصر يبلغ من العمر 14 سنة. فيكون التعويض على النحو التالي:

$$\text{الأجر الأدنى الوطني المضمون} = 8000 \text{ دج} \times 12 = 96000 \text{ دج سنوياً}$$

$$\text{وعليه المبلغ المستحق} = 96000 \times 3 = 288000 \text{ دج}$$

خامسا: التعويض عن ضرر التآلم:

إن ضرر التآلم يتم تحديده من طرف خبير مختص أي يتضمنه التقرير الطبي للخبير، وحسابه كما يلي: ضرر التآلم البسيط: لا يستحق الضحية التعويض.

ضرر التآلم المتوسط: يعوض عنه مرتين قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى.

ضرر التآلم الهام: يعوض على أساس 4 مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون وقت الحادث.

سادسا: التعويض عن الضرر الجمالي: و لا يعوض عن الضرر الجمالي، وإنما يعوض الضحية عن كامل المصاريف التي أنفقتها مقابل العمليات الجراحية اللازمة التي أجراها لإصلاح الضرر الجمالي. ويكون مقدرًا بموجب خبرة طبية.

سابعًا: التعويض عن الضرر المعنوي: يتم في حدود 3 مرات الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عن تاريخ الحادث. ويمنح هذا الضرر لكل من الأب-الأم-الزوج-أولاد الضحية بما فيهم البالغين.

ثامنا: التعويض عن مصاريف الجنازة: يتم في حدود 5 مرات الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.¹

المطلب الثالث: إجراءات المتابعة والفصل في الدعوى الجزائية والمدنية.

إن حوادث المرور بصفة عامة تنقسم إلى قسمين: حوادث مرور مادية، وحوادث مرور جسمانية. فحوادث المرور المادية تنتج عنها أضرار مادية للغير كتحطيم السيارة أو اصطدام السيارة بواجهة محل تجاري. أما حوادث المرور الجسمانية: فهي الحوادث التي تصيب المجتمع عامة، فوفاة سائق السيارة أو إصابته بعاهة مستديمة يبقى عالة يتحملها المجتمع. لذلك فإن سائق السيارة المخطئ يعتبر مقصرا في حق المجتمع،

1-د- عبد الرزاق بن خروف - التأمينات البرية في التشريع الجزائري - الجزء الأول ص 226

مما يجعله عرضة للجزاء. وعلى هذا الأساس فما هي الإجراءات الواجب اتخاذها لمتابعة السائق المتسبب في الحادث.

للإجابة على هذا التساؤل ارتأينا لتقسيم هذا المطلب إلى فرعين:

الفرع الأول: نتناول فيه الفصل في دعوى الجزائية.

الفرع الثاني: الفصل في الدعوى المدنية.

الفرع الأول: الفصل في دعوى الجزائية.

عند وقوع الحادث الجسماني، تقوم مصالح الضبطية القضائية بالتحريات الأولية لمعانية ظروف الحادث من جهة، و المسؤول فيه من جهة أخرى. وتقوم الضبطية كذلك بتحديد ومعانية الضحية والوضعية القانونية للسيارة والمسؤول المدني عنها.

فإذا كانت نتيجة الحادث هي جروح خطأ، فترسل المحضر إلى نيابة الجمهورية. أما إذا نتج عن حادث القتل، فيقدم المتهم إلى السيد وكيل الجمهورية⁽¹⁾.

وبعد دراسة المحاضر من قبل وكيل الجمهورية، وكيف هذا الأخير وقائع الجريمة و يحرك الدعوى العمومية. ثم يحيل القضية أمام قسم المخالفات إذا كان العجز يقل عن 3 أشهر عملاً بأحكام المادة 442 من قانون العقوبات. أما إذا كان العجز يفوق 3 أشهر أو أصيب الضحية بعاهة دائمة جناحة الجرح الخطأ المتابع عليها بنص المادة 289 من قانون العقوبات، كما تختص محكمة الجناح بالنظر في حادث تهمة القتل الخطأ المنصوص والمعاقب عليها بالمادة 288 من قانون العقوبات.

بعد هذه الإجراءات تصبح المحكمة هي صاحبة الاختصاص في محاكمة المتهم، والمعروف أن الدعوى الجزائية تمتاز بالسرعة في الإجراءات عن الدعوى المدنية. إذ أنه قبل الفصل في الدعوى المدنية يصدر حكم جنائي بإدانة أو براءة المتهم. ويدخل في هذا الإطار مبدأ

1 - د. عبید الله عبد الحفیظ. إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري 2002 ص 29.

حجية الحكم الجنائي والتزام القاضي المدني به، ومبدأ الجنائي يوقف المدني.

ويرى الفقهاء في هذا الإطار بأنه إذا كان الخطأ الذي أدى بقيام المسؤولية الجنائية، هو نفس الخطأ الذي يرتب المسؤولية المدنية، فإنه في هذه الحالة، إذا كان الحكم الجنائي القاضي ببراءة المتهم لعدم ثبوت الخطأ في جانبه يتوجب بالضرورة رفض الدعوى المدنية المؤسسة على هذا الخطأ.⁽¹⁾

والقاعدة العامة هي أن الحق الخاص بالدعوى المدنية هو من اختصاص المحاكم المدنية، إلا أنه يمكن للقاضي الجزائي في حالة ما أذان المتهم وتأسس الضحية أو ذوي حقوقها كأطراف مدنية، فينبغي عليه في هذه الحالة أن يفصل في الدعوى المدنية بالتبعية الدعوى الجزائية.⁽²⁾

والسبب الذي يجعل القاضي الجنائي يفصل في الدعوى المدنية راجع إلى سببين رئيسيين هما:
أ - أن القضاء الجزائي يتميز بالسرعة.
ب - أن القضاء الجزائي يتوفر لديه كل الوثائق الضرورية التي تسهل عليه الحكم بالتعويض.

في حالة الحكم بالبراءة في الدعوى الجزائية:

وتطبيقاً للقواعد العامة فإنه لا يحق للقاضي الجزائي الذي برأ المتهم، أن يحكم عليه بخصوص الدعوى المدنية. وذلك على اعتبار أن الدعوتين مستقيمتين قرار المحكمة العليا رقم 24418 في 1983/04/05 حيث جاء فيه ما يلي "أنه لا يمكن للقاضي الجزائي أن يفصل في الدعوى المدنية في حالة قضائه بالبراءة. ومادامت الدعوتين منفصلتين طبقاً للقانون، فالأصل أن يختص القاضي الجزائي بالفصل في الدعوى الجزائية." والقاضي

1 - هناك يدخل مجال أن الخطأ الجنائي لا يختلف في أي عنصر من عناصره عن الخطأ المدني.

2- د- عبد الرزاق بن خروف - المرجع السابق ص 232

المدني بدعوى التعويض وذلك على اعتبار أنهما مستقيلتين في العلاقة وفي الإثبات وفي المسؤولية.⁽¹⁾

وقد غير المشرع الجزائري رأي إذ جاء في قرار المحكمة العليا رقم 41078 الصادر في 86/12/09 على أنه يمكن للمجلس أن يفصل في الدعوى المدنية ولو انتهت الدعوى الجزائية بالبراءة. معتبرة في ذلك أن عدم وجود نص صريح ويمدد اختصاص القاضي الجزائري، هذا يساعد على ضمان حقوق الضحايا وذوي الحقوق ويحميهم من طول إجراءات التقاضي.

وتجدر الإشارة إلى أنه في حالة صدور الحكم الجنائي ببراءة المتهم لعدم نسبة الخطأ إليه، هنا لا يستطيع القاضي المدني أن ينسب الخطأ إلى المتهم في الدعوى التعويض⁽²⁾. إلا أن حكم القاضي ببراءة المتهم لانعدام خطئه، لا ينفى مسؤوليته كمدعى عليه في الدعوى المرفوعة ضده أمام المحاكم المدنية.⁽³⁾

الفرع الثاني: الفصل في الدعوى المدنية.

إن الدعوى المدنية للمطالبة بالتعويض عن الضرر الناشئ عن حوادث المرور، قد تفصل فيها المحكمة الجزائية. وقد تفصل فيه المحكمة المدنية المختصة أساسا بها.

ففي حالة الحكم بالبراءة أو الإدانة، فهنا ينبغي التمييز بين المسؤولية التقصيرية المبنية على الخطأ الشخصي، والمسؤولية عن عمل الغير ومسؤولية حارس الشيء. لذلك ألقى المشرع عبء الإثبات على عاتق الشخص المضروب، ويقتصر دور هذا الأخير في إثبات الضرر على اعتبار أن عبء الإثبات يقع غما على عاتق المدعى أو المدعى عليه، أو يتوزع بينهما تبعا لنوع المسؤولية. (المسؤولية الشخصية تقوم على أساس

1- د- بن عبدة عبد الحفيظ - إلزامية تأمين السيارات و نظام التعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري 2002 ص 29

2- قرار المحكمة العليا بتاريخ 16/02/1999 إذ جاء في إحدى حيثياته "...حيث أن تحميل التعويض على عاتق المتهم المبرئ، يجعل المجلس غير مصيب في تطبيق القانون مما يجعل القرار عرضة للنقض."

3- نفس المرجع ص 32

إثبات الخطأ، والمسؤولية عن حراسة الأشياء يقوم على أساس خطأ مفترض). (1)

وإذا أخذنا الواقع العملي فإن أغلبية المتقاضين الذين أصيبوا بأضرار ناشئة عن حوادث المرور، لا يستفيدون في دعواهم إلا على الحادث الذي تسبب لهم في الضرر، ويطالبون بتعويضات خيالية. (2)

وللقاضي في هذه الحالة أن يكيف وقائع القضية، فإذا كان المتهم سبق إدانته فهذا تكيف المسؤولية على أساس عمل شخصي استناداً لنص المادة 124 من القانون المدني، وذلك لثبوت خطأ المدعى عليه، أما إذا حكم على المتهم بالبراءة فإن على المدعى عليه أن يثبت انتفاء مسؤوليته بإثبات أن الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه. (عمل الغير، أو الحالة الطارئة، القوة القاهرة). أو يثبت بأنه قام بالرقابة والوقاية عملاً بأحكام المادة 134 و 138 من القانون المدني.

وتجدر الإشارة إلى أن القاضي لا يلجأ إلى القواعد العامة للقانون المدني المنظمة لقواعد المسؤولية، إلا في الحالة التي لا يجد نصاً ينطبق عليها في أمر 15/74 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات، ونصوص المراسيم التطبيقية له. ذلك طبقاً لمبدأ القانون الخاص بقيد العام. وفيه تثار إشكالية في حالة ما إذا كانت الدعوى مبنية صراحة على المسؤولية عن العمل الشخصي عملاً بأحكام المادة 124 من القانون المدني، فإذا اتضح للقاضي من ظروف ووقائع القضية، أن خطأ المدعى عليه غير ثابت ويتغير عليه انتفاء المسؤولية عن العمل الشخصي. إلا أن المسؤولية عن حراسة الأشياء متوفرة طبقاً لنص المادة 138 من القانون المدني.³

ففي هذه الحالة فإنه من اختصاص القاضي أن يعرض الوقائع حسب عرضها من قبل الأطراف دون تغيير أو تعديل. خاصة أنه إذا عدل منها

1 - د. سنهوري. الوسيط في شرح القانون المدني. مصادر الالتزام. الجزء الأول دار إحياء التراث العربي. لبنان 1973م ص 963.

2- د- بن عبيده عبد الحفيظ - المرجع السابق ص 34

3- د - عبد الرزاق بن خروف - المرجع السابق 232

فإنه يؤدي إلى تحويل عبء الإثبات من طرف إلى آخر، ويمس بحقوق الدفاع المقررة شرعا. فضلا عن ذلك فإنه من المبادئ المعمول بها في مادة الإجراءات. أنه لا يحق للقاضي أن يحكم بما لم يطلب منه.

ففي المثال السابق هل يحكم القاضي برفض الدعوى لعدم تأسيسها، أو يحكم برفض الدعوى بحالتها؟ هنا على القاضي أن يحكم برفض الدعوى بحالتها بقصد السماح للمضرور من رفع دعوى جديدة للمطالبة بالتعويض، وذلك على أساس قانوني آخر مقبول. (1) المسؤولية التي أقامها المضرور لا أساس لها لأن خطأ المدعى عليه غير ثابت هنا ترفض الدعوى. وهنا على المدعى أن يرفع دعوى جديدة على أساس حراسة الأشياء.

المطلب الرابع: الأضرار المستثناة من الضمان وسقوط الحق فيه:

بعد دراستنا لنظام التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور وذوي حقوقهم، وبعدما تعرضنا للجهات المكلفة بمنح هذه التعويضات. سبق الإشارة سابقا إلى أن شركة التأمين ملزمة بدفع التعويضات لكافة ضحايا حوادث المرور، هذه هي القاعدة العامة على اعتبار أن التعويض عن حوادث المرور من أبرز خدمات المؤمن باعتباره وفاء بالتزام عن وقوع الخطر المؤمن عليه. إلا أن المشرع أورد بعض الاستثناءات وهي حالات تؤثر على التعويض، وهذه الحالات أدمجها المشرع في نص المادتين 3-4-5 من المرسوم 34/80 الصادر في 16/02/1980.

وسنشرح هذه الحالات الاستثنائية بالتفصيل في فرعين:

الفرع الأول: ندرس فيه الأضرار المستثناة من الضمان.

الفرع الثاني: سقوط الحق في الضمان.

الفرع الأول : الاستثناءات من الضمان.

إن المشرع الجزائي بعد أن حمل المؤمن ضمان التعويض عن الأضرار الناشئة عن حوادث المرور، أورد بعض الاستثناءات في المادة 3 من نص المرسوم 80-34 المؤرخ في 16/02/1980م. إذ أنه يستثنى من الضمان:

1- الأضرار التي تسبب فيها المؤمن له قصدا.
2- الأضرار الناتجة بصفة مباشرة أو غير مباشرة عن الانفجارات، وانبعاث الحرارة. والإشعاع الناجم عن تحول النوى الذرية أو الفاعلية الإشعاعية. وعن آثار الطاقة الإشعاعية المتولدة من التسارع الاصطناعية للذرات.

3- الأضرار التي تسببها المركبات المؤمن عليها، إذا لم يكن سائقها بالغا السن المطلوبة حين الحادث، أو غير حاملا الوثائق السارية المفعول، التي تنص عليها الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري العمل، لقيادة المركبة، وما عدا حالة السرقة أو العنف أو استعمال المركبة دون علم المؤمن له⁽¹⁾

بالإضافة إلى الأضرار المستثناة في هذه المادة والتي لا يجوز الاتفاق على مخالفتها، أضاف المشرع حالات أخرى تستثنى فيها الأضرار من الضمان، ولكن يجوز للمؤمن والمؤمن له الاتفاق على أن يشملها ضمان المؤمن. وهذه الأضرار نصت عليها المادة 4 من نفس المرسوم وتتمثل في:

أ- الاختبارات والمنافسات: إذ أنه لا يشمل الضمان حسب هذه المادة الأضرار التي يحدث بسبب المنافسات أو السباق أو الاختبارات في مجال السباق أو تجاربها، وهذه المنافسات يشارك فيها المؤمن له سواء كان مكتتبا في العقد أو مالكا للمركبة أو أي حارس أو سارق آخر بإذن، بصفته منافسا أو منظما أو مندوبا.

ب - نقل مواد سريعة الالتهاب: لا يشمل الضمان الأضرار التي تسبب فيها المركبة عندما تحمل مواد سريعة الالتهاب أو متفجرات، وكانت هذه المواد هي السبب في وقوع الحادث. وتستثنى هذه المادة الزيت والبنزين

1 - المادة 3 من المرسوم 34/80 الصادر بتاريخ 16/02/1980.

المعدني أو النباتي والوقود والمحروقات السائلة أو الغازية، بشرط ألا يتجاوز وزنها 500 كغ أو 600 لتر بما في ذلك التموين الضروري للمحرك.⁽¹⁾

ج- كما أنه لا يشمل الضمان الأضرار التي تلحق البضائع والأشياء التي تنقلها المركبة، باستثناء ألبسة الأشخاص المنقولين إذا تلقت نتيجة إصابة جسمانية في الحادث. كذلك لا يدخل في الضمان الأضرار التي تصيب المباني والأشياء والحيوانات سواء كانت مملوكة للمؤمن له أو عهد بها إليه بأية صفة كانت. غير أن المؤمن يتحمل التبعات المالية للمسؤولية التي قد تترتب على المؤمن له والسائق، من جراء أضرار الحريق أو الانفجار الحاصلة للبنية التي تكون المركبة موقوفة فيها.

إنه يتبين جليا من خلال دراسة هذه المادة، أن المشرع أورد استثنائين على الفقرتين 2-5، إذ أنه يبقى المؤمن ضامن دون اتفاق، ويتمثل الاستثناء الأول والذي تم ذكره سابقا في نقل كمية قليلة من الزيت أو البنزين والمحروقات والغازية والتي لا يتجاوز وزنها 500 كغ أو 600 ل.⁽²⁾

أما الاستثناء الثاني الوارد في الفقرة 5، فيتمثل في ضمان المسؤولية المدنية التي تترتب على المؤمن له أو السائق بسبب أضرار الحريق أو الانفجار التي تسببت فيه المركبة للبنية، والتي تكون موقوفة أمامها. إذ أنه في هذه الحالة الحوادث متوقعة لكنها خارجة عن إرادة المؤمن له، لذلك تتحمل شركة التأمين في حالة ثبوت مسؤولية المؤمن له، دفع المبالغ المالية للمضرور.⁽³⁾

وقد أضاف المشرع في الفقرة الأخيرة من المادة 4 بأن المؤمن له يمكنه توقيع ضمان إلزامي آخر، مثل السباقات (سواء كانت سيارات أو دراجات). فهنا يخضع لتنظيم خاص و ضمانات خاصة.

1 - المادة 4 من المرسوم 34/80 الصادر بتاريخ 16/02/1980.

2- د- عبد الرزاق بن خروف المرجع السابق ص 37

3- د- بن عبدة عبد الحفيظ. المرجع السابق ص 38.

الفرع الثاني: سقوط الحق في الضمان.

إن المؤمن ضامن للأضرار الناشئة عن حوادث السيارات، وذلك مراعاة لأحكام إلزامية التأمين على السيارات، وعملا بأحكام عقد التأمين المبرم بين المؤمن والمؤمن له. إلا أن هناك أخطاء جسمية تحدث من السائق أو المالك يعاقب عليها القانون، هذه الأخطاء لا تتوجب الحماية الضمان. (1)

لذلك قرر المشرع في المادة 5 من المرسوم 34/80 سقوط حق المؤمن له في الضمان في بعض الحالات، وبذلك يعفى المؤمن من دفع التعويضات للمضرور.

ويسقط حق المؤمن له في الضمان في الحالات التالية:

1. الحالة الأولى: يسقط الحق في الضمان عن السائق الذي يحكم عليه وقت الحادث بقيادة المركبة وهو في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة. وهو ما تضمنته المادة 14 من الأمر 15/74 كذلك، إذ أنه في هذه الحالة لا يجوز للسائق المطالبة بأي تعويض ولكن لا يحرم من هذا التعويض ذوي الحقوق إذا تسبب الحادث في وفاته. (2) كذلك لا ينتفع السائق من التعويض إذا كان سارقا للمركبة التي تسببت في إحداث ضرر له أثناء سياقتها، كما لا يستفيد من التعويض أعوانه والمشاركون معه.

2. الحالة الثانية: يسقط الحق في الضمان عن سائق أو المالك لنقله وقت الحادث أشخاصا بدون عوض ولا إذن بسبب قانوني فيما إذا ألحقت بهؤلاء الأشخاص أضرار جسمانية.

3. الحالة الثالثة: كما يسقط الحق في الضمان عن السائق أو المالك الذي يحكم عليه وقت الحادث لنقله أشخاصا أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان المحددة في الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل. (3)

1- المادة 5 من المرسوم 34/80 الصادر بتاريخ 16/02/1980

2- م 67 من قانون 14-01 الصادر بتاريخ 19 غشت 2001. يعاقب كل شخص يقود مركبة وهو تحت تأثير الكحول، هذا المشروب يتواجد في الدم بنسبة تعادل أو تزيد على 0.10 غ من الألف.

3- المادة 5 من المرسوم 34/80 الصادر بتاريخ 16/02/1980

مع الإشارة إلى أنه بعد صدور المرسومين 34/80 و 37/80، تم توسيع تطبيق المادتين 14-15 من الأمر 74-15 إذ أنه أصبح السائق السارق وأعوانه يستفيدون من التعويض. وقد استثنى المشرع حالتين من حالات سقوط الحق في الضمان وهاتين الحالتين هما:

1- حالة وفاة الأشخاص المذكورين في الفقرتين 01 و 02 أي السائق الذي يكون في حالة سكر، والسائق الذي يقوم بنقل أشخاص بدون عوض وقت الحادث. إذ أنه في هذه الحالة يبقى الحق سارياً بالنسبة لذوي الحقوق.

2- حالة تجاوز نسبة العجز الدائم النسبي 66 % باعتبار أن هذه النسبة معادلة للوفاة. كذلك لا يسقط الحق في الضمان وهو ما تنص عليه الفقرة الأخيرة من المادة 5 بأنه لا يحتج بسقوط هذه الحقوق على المصابين أو ذوي حقوقهم، وعلاوة على ذلك، لا يمكن أن يسري على ذوي الحقوق في حالة وفاة الأشخاص المذكورين في الفقرتين الأولى والثانية السابقتين أو على الأشخاص الذي يعيلونهم في حالة العجز الدائم الجزئي الذي نريد على 66% (1).

انخافتمو

الخاتمة

لقد رأينا من خلال هذا البحث كيف تطورت وسائل النقل سواء عن طرق السيارات أو بالسكك الحديدية حتى أصبحت من أهم وأكبر وسائل النقل الجماعي وفي العصر الحديث . وأنه كان من نتيجة هذا التطور أن ازدادت الحوادث بصورة مذهلة مختلفة أعدادها كبيرة من الضحايا .

ولقد كانت المعالجة القضائية للمسؤولية المدنية عن هذه الحوادث تقوم على أساس القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية ثم عرفت تطورا ثريا في القضاء الفرنسي بفضل انتقاد الفقه وللقضاء بوزارة الدفاع عن حقوق المضرورين أفضى إلى صدور قرار محكمة النقض الفرنسية في 1911/11/23 الذي أقر لأول مرة بالمسؤولية العقدية للناقل مرتبا التزاما على الناقل هو التزامه بضمان سلامة المسافر وتوصيله إلى مكان الوصول سليما، ولا يعفى الناقل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت السبب الأجنبي .

وأوضحنا أن الحوادث قد تكون فردية أو جماعية وتبعاً لذلك فإن مسؤولية الناقل تختلف باختلاف هذه الحوادث. وتبين كذلك أن مسؤولية الناقل قد تكون مسؤولية جزائية إلى جانب المسؤولية المدنية في حالة ثبوت خطأ جزائي للسائق كان هو السبب المباشر للحادثة .

و في الأخير يمكن القول إن القانون رقم 31/88 جعل المعيار الأساسي لتحديد مبالغ التعويضات التي تدفع لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لدوي حقوقهم ، هو الأجر الوطني الأدنى المضمون . و بهذه الكيفية يكون التعويض منسجما و متماشيا مع مستوى المعيشة باعتبار إن الأجر الوطني الأدنى المضمون يرتفع حتما معه ارتفاع مستوى المعيشة.

إن قانون التأمين الجديد جاء يتضمن جميع عناصر و كفيات تحديد مختلف التعويضات الممنوحة في حالات حوادث المرور الجسمانية . هذه العناصر تمكن الجهات القضائية ومؤسسات التأمين من ضبط المبالغ المستحقة للمتضررين بشكل دقيق .

كما أن العمل بهذا القانون بشأنه أن يقضي على التناقضات التي كانت موجودة من قبل ، و يساعد على التخفيف من تراكم القضايا لدى الجهات القضائية و مؤسسات التأمين . إضافة إلى منح المتقاضين اللجوء إلى التسوية الودية مع شركات التأمين يقلل من الطعن في الأحكام و القرارات القضائية ، و عدم إثارة إشكالات في التنفيذ .

ورغم أن هذا القانون أزال تقريبا كل العقبات التي كانت تواجه القضاة و المتقاضين ، إلا أننا لاحظنا عدم معالجة بعض النقائص خاصة نصوص المواد 4 و 2 من الأمر 15/74 و المواد 5-2 من المرسوم 80/34.

وفيما يتعلق بالتعويض عن حوادث السيارات ، فإن المشرع الجزائري لعب دورا أساسيا من خلال النصوص القانونية التي أصدرها، والتي بموجبها تحصيل المضرور عن التعويض .

أما التعويض عن حوادث النقل بالسكك الحديدية فإنها تخضع للقواعد العامة لعدم وجود نص بنظام التعويض عن هذه الحوادث، وأن مبلغ التعويض المحكوم به سديد من ميزانية الشركة لعدم وجود تأمين هذه الحوادث لاعتبارات مالية بحتة .

وفيما يتعلق بالطبيعة القانونية لهذه المسؤولية، فهي تتأرجح بين المسؤولية العقدية و المسؤولية التقصيرية، وعليه طرح التساؤل حول طبيعة مسؤولية الناقل بالنسبة لنفس المسافرين من المسؤولية العقدية تارة إلى المسؤولية التقصيرية في أحوال أخرى ؟.

ويستخلص أن تردد القضاء في إيجاد حل في تحديد طبيعة مسؤولية الناقل تارة من مسؤولية تقصيرية إلى مسؤولية عقدية تارة أخرى، هو رغبة منه في مساندة المضرورين في الحصول على التعويض .

وقد عمل المشرع في مجال حوادث السيارات على تحسين مستوى التعويضات ووضع قواعد وتقنيات قانونية من أجل التسهيل في إجراءات

الحصول على التعويضات ، ووضع قواعد تقنية تتماشى وتطور الأجر الوطني الأدنى المصفون حتى تكون صالحة للتطبيق وحتى تتماشى و التغيرات الاقتصادية والاجتماعية.

وخلصنا في الأخير أنه إعمالاً لمبدأ حماية المضرورين من هذه الحوادث ، بادر المشرع في إنشاء صندوق خاص بالتعويضات عن هذه الحوادث قائم على أساس الضرر لكثرة هذه الحوادث وذلك من أجل ضمان معاملة واحدة لكل المضرورين سواء من حوادث السكك الحديدية أو حوادث السيارات .

و نقول أن المسؤولية المدنية عن هذه الحوادث لازالت محل تطور في الفقه والقضاء وهو ما يفتح دراسات واسعة أمام تطورها في المستقبل .

الملاحق

1. مضمون القانون 31/88 والمواد المعدلة.
2. جدول يبين تطور الأجر الشهري الأدنى الوطني المضمون والرأس مال التأسيسي المستحق للضحية.
3. قرارات المحكمة العليا.
 - قرار بتاريخ 1999/7/6 رقم 217996
 - قرار بتاريخ 1999/3/2 رقم 197316
 - قرار بتاريخ 1999/9/15 رقم 202471
 - قرار بتاريخ 1999/2/16 رقم 194163
 - قرار بتاريخ 1999/10/6 رقم 209175
4. الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البري

الملحق رقم 01

مضمون القانون

لقد تضمن القانون تعديلات أساسية سواء من حيث الشكل أو من حيث الموضوع.

فمن حيث الشكل :

تم إدخال المصطلحات القانونية المتداولة أو المكرسة في قوانين العمل والضمان الإجتماعي كالأجور بدل المرتبات والريع والمعاش بدل الإيراد والإيراد السنوي ، وجعل سن الرشد 19 سنة بدلا من 21 سنة.

أما من حيث الموضوع :

لقد حافظ القانون على معظم أحكام الأمر 15/74 نظرا لأهميتها بالنسبة للفرد.

وفيما يلي مختلف التعديلات التي وردت في القانون طبقا للمادة 1 منه :

المادة 05 : لقد تم تعديل هذه المادة بما يتماشى ومضمون المادتين 23 ، 24 من القانون 80-07

(24 ، 25 من الأمر) المتعلق بالتأمينات. هاتان المادتان تلزمان الوارث والمشتري بأن يصرحا

للمؤمن بانتقال الملكية وإستفادتهما من السريان التلقائي للتأمين.

المادة 12 : بموجب التعديل الذي مس هذه المادة ، أصبحت الدولة وكل الأشخاص المعنوية المعفاة من التأمين

ملزمة بتعويض الأضرار الناجمة عن المركبات التابعة لها وفقا لحدود التعويضات الوارد بالملحق

بعد أن كانت تحاول التهرب من دفع المبالغ المحددة بالحدود.

المادة 16 : إستهدف تعديل المادة 16 بصياغتها الجديدة إبراز الطابع الإلزامي لحدود التعويضات لضمان

تطبيقه من طرف المحاكم مع إمكانية اللجوء إلى التسوية الودية مع مؤسسات التأمين مباشرة

لتقليل حجم المنازعات ، كما نصت على كيفية دفع التعويض المستحق للضحية أو

ذوي حقوقها تأكيدا للمادة 136 من قانون المالية لعام 1986.

المادة 17 : لقد ألزم المشرع بتعديله المادة 17 كل الجهات المكلفة بدفع التعويض على تسديد كل المصاريف

العلاجية للضحية أو ذوي حقوقها دون حاجة لمطالبة الضحية ، بما في ذلك مصاريف النقل

والجنازة وكل الفروق بين الرواتب أو الإيرادات المهنية في حالة العجز المؤقت عن العمل ،

ويبقى الشرط الخاص بتقديم المستندات الثبوتية لذلك قائما.

المادة 32 : لقد عدلت بعض أحكام المادة 32 الخاصة بالصندوق الخاص بالتعويضات لتتضمم مع بعض

القرارات التي إتخذت لاحقا.

هذا فيما يخص بالمواد المعدلة ، أما المادة 2 من القانون فقد نصت على إضافة مواد جديدة مكررة تناولت

بعض الأحكام التفصيلية التي أضفت على الأمر توضيحا أكثر ، كانت على الشكل التالي :

المادة 10 مكرر : لقد أكد حكم هذه المادة الجديدة على أن المؤمن غير ملزم تجاه الغير إلا بدفع

المقررة في الجدول ، ويستثنى صراحة إمكانية مطالبة المؤمن برأس مال الوفاة من

طرف هيئات الضمان الإجتماعي، بعد أن كان في السابق يخصم من مبلغ التعويض

و المستحق لذوي حقوق الضحية (10).

المادة 16 مكرر : تعتبر المؤمن طرفا في النزاع حتى في القضايا الجزائية ليستدعي على شرار

السانق والمسؤول المدني والضحية أو ذوي الحقوق بإعتباره ضامنا متى كان

الحادث ناجما عن مركبة مؤمنة. ويفضل هذه المادة تم القضاء على كل المشاكل

الناتجة عن عدم إخطار المؤمن له المؤمن بالإجراءات القضائية والحكم على

المؤمن غيابيا مع عدم تمكينه من المعارضة بإعتباره ليس طرفا في النزاع ، ويرتب

على ذلك صدور أحكاما نهائية تمنح تعويضات مبالغ فيها تحت ضمان

مؤسسات التأمين ، وفي كثير من الحالات تمتنع هذه الأخيرة عن تنفيذ هذه

الأحكام أو تستعمل أوجه الطعن التي من شأنها تعطيل مصلحة الضحية أو

ذوي حقوقها لسنوات طويلة.

المادة 17 مكرر 1 : طرحت مبدأ تسديد المصاريف الطبية والصيدلانية من قبل المؤمنين ، وهي المصاريف التي تتحملها الهياكل الصحية العمومية التي تعمل ميزانيتها من قبل هيئات الضمان الإجتماعي ، غير أن هذه المادة لم تطبق ميدانيا لإنعدام الفاتورات التي تثبت المصاريف التي أنفقتها الهياكل الصحية رغم أنها نصت على إتخاذ تدابير تنظيمية لإيجاد حل إنتقالي ، أما الآن فإن الأمر يختلف بحيث سيتولى المؤمن دفع مثل هذه المصاريف للضحية أو ذوي الحقوق مباشرة بعد إلغاء الطب المجاني. (11)

المادة 17 مكرر 2 : خولت للضحايا العاطلين عن العمل مطالبية المؤمن بتعويضات شهرية تساوي الأجر الوطني الأدنى المضمون إلى غاية الشفاء بشرط أن تزيد عن المكوث عن شهر.

التعديلات الجوهرية التي أدخلت على الملحق

نصت المادة 3 من القانون على إستبدال جدول التعويضات بكامله كونه عدل تعديلا جوهريا ، كما مست التعديلات الأساسية الفقرات المختلفة للملحق المنسرد لجدول التعويضات حيث أخذت بعين الإعتبار النصوص التي صدرت لاحقا كالمادة 136 من قانون المالية لعام 1986 والتي أجازت التعويض في شكل رأسمال للضحية البالغة بعد أن كان يتم إجباريا في شكل ريع إذا تجاوز 30.000 دج.

كما تم تدعيم بعض الفقرات لتسجيب للهدف المنشود ، وتتلخص هذه التعديلات فيما يلي :

1- رفع مبالغ التعويضات بحيث كانت الضحية في ظل الأمر 15/74 لا يمكن أن تحصل إلا على 173.000 دج كحد أقصى و 50.000 دج كحد أدنى في حين أصبحت نفس الضحية قد تحصل في ظل القانون 31/88 على 1.326.000 دج كحد أقصى و 318.000 دج كحد أدنى بالإضافة إلى تعويض أضرار أخرى لا أثر لها في الأمر 15/74.

2- تعديل جدول حساب الرأسمال التأسيسي في حالة العجز الدائم الجزئي أو الكلي بما يتلائم والمستوى الحالي للأجور والمدخيل المهنية حيث يرتفع من 24.000 دج سنويا إلى 77.000 دج مع وضع معيار عملي صالح للتطبيق في كل وقت إذا زاد الدخل أو الأجر السنوي عن 60.000 دج بزيادة 10 نقاط عن كل شطر يعادل 500 دج.

كما وضع المشرع حدا أقصى للدخل الشهري تقاديا للتعويض على أساس المدخيل المرتفعة جدا ، هذا الحد بحسب على أساس ثمانية (8) مرات قيمة الأجر الوطني الأدنى المضمون وقت الحادث.

3- رفع نسبة التعويض للضحية التي تتطلب حالتها الصحية الإستعانة بالغير لقضاء أمورها العادية ، وذلك برفع الرأسمال التأسيسي للتعويض المستحق ب 40 % ، في حالة إصابتها بعجز دائم يساوي 80 % أو أكثر. كما يحق للضحية ذات عجز دائم جزئي يساوي أو يفوق 50 % قبض المنح العائلية التي كان يتقاضاها من قبل الضمان الإجتماعي في حالة إنقطاعها عن العمل بعد الحادث.

4- إعادة النظر في حصص ذوي الحقوق في حالة الوفاة بحيث يضمن الوالدين تعويضا مناسبيا في حالة إنعدام الزوج والولد ب 20 % من الرأسمال التأسيسي لكل واحد منهما بدلا من 10 % المعمول بها سابقا على أساس أن الإبن يعتبر في مجتمعنا رأسمالا حقيقيا لوالديه ، والمساواة بين الأولاد القصر في نسبة التعويض ب 15 % لكل واحد منهم عوضا عن التمييز بينهم وفي نفس الوقت إزالة الإلتماس الموجود فيما يتعلق بمصير النسبة المتبقية من الرأسمال التأسيسي وذلك بضرب النقطة الإستدلالية في النسبة بدلا من ضربها في مائة ثم تجرى عملية التوزيع ومن جهة أخرى ومن أجل تمكين الوالدين من الحصول على التعويض بصفة تلقائية تم إلغاء شرط وجودهما تحت كفالة الولد.

5- التعويض عن العجز المؤقت عن العمل على أساس نسبة 100 % عوضا عن 80 % .

6- التعويض عن الضرر الجمالي دون تحديد المبلغ بمجرد تقديم المستندات المثبتة لتعويض شريطة أن يقرر الخبير الطبي ذلك مسبقا بدلا من التعويض الجزافي الذي كان يتراوح بين 2.000 و 6.000 دج.

7- إمكانية التعويض عن ضرر التألم والضرر المعنوي الثابت وبصورة محددة مقدما للمطالبات.

الملحق رقم 02

فبما يلي جدول يبين تطور الأجر الشهري الأدنى الوطني
و الرأسمال التأسيسي المستحق للضحية أو لذوي حقوقها
و كذا باقي التعويضات

رقم المرسوم	تاريخ السريان	الأجر الشهري الأدنى	الأجر السنوي الأدنى	النقطة الاستدلالية الدنيا	الأجر الشهري الأقصى	الأجر السنوي الأقصى	النقطة الاستدلالية القضوى
02 - 74	1974/01/10	375	4 500	500	2 000	24 000	1730
98 - 78	1978/05/10	700	8 400	890	2 000	24 000	1730
	1978/11/12	800	9 600	1010	2 000	24 000	1730
46 - 90	1990/01/01	1 000	12 000	1135	8 000	96 000	3660
385 - 90	1991/01/01	1 800	21 600	1615	14 400	172 800	5196
	1991/07/01	2 000	24 000	1735	16 000	192 000	5580
112 - 92	1992/04/01	2 500	30 000	1940	20 000	240 000	6540
77 - 94	1994/01/01	4 000	48 000	2540	32 000	384 000	9420
152 - 97 الصادر في 97/05/10	1997/05/01	4 800	57 600	2860	38 400	460 800	10956
	1998/01/01	5 400	64 800	3035	43 200	518 400	12108
	1998/09/01	6 000	72 000	3180	48 000	576 000	13260
392 - 200	2001/01/01	8 000	96 000	3660	64 000	768 000	17100

باقي التعويضات

النوع	إلى غاية 1997/04/30	من 1997/05/01 إلى 1997/12/31	من 1998/01/01 إلى 1998/08/31	من 1998/09/01 إلى 2000/12/31	من 2001/01/01 إلى .../.../...
مصاريف الجنازة	20 000	24 000	27 000	30 000	40 000
الضرر المعنوي	12 000	14 400	16 200	18 000	24 000
ضرر التألم	8 000	9 600	10 800	12 000	16 000
	16 000	19 200	21 600	24 000	32 000

قيمة النقطة الاستدلالية بالدينار	الاجر او الدخل السنوي بالدينار	قيمة النقطة الاستدلالية بالدينار	الاجر او الدخل السنوي بالدينار
1950	30300	1630	21900
1960	30600	1640	22100
1970	30900	1650	22300
1980	31200	1660	22500
1990	31500	1670	22700
2000	31800	1680	22900
2010	32100	1690	23100
2020	32400	1700	23300
2030	32700	1710	23500
2040	33000	1720	23700
2050	33300	1730	23900
2060	33600	1740	24100
2070	33900	1750	24300
2080	34200	1760	24600
2090	34500	1770	24900
2100	34800	1780	25200
2110	35100	1790	25500
2120	35400	1800	25800
2130	35700	1810	26100
2140	36000	1820	26400
2150	36300	1830	26700
2160	36600	1840	27000
2170	36900	1850	27300
2180	37200	1860	27600
2190	37500	1870	27900
2200	37800	1880	28200
2210	38100	1890	28500
2220	38400	1900	28800
2230	38700	1910	29100
2240	39000	1920	29400
2250	39300	1930	29700
2260	39600	1940	30000

قيمة النقطة الاستدلالية بالدينار	الاجر او الدخل السنوي بالدينار	قيمة النقطة الاستدلالية بالدينار	الاجر او الدخل السنوي بالدينار
2590	49500	2270	39900
2600	49800	2280	40200
2610	50100	2290	40500
2620	50400	2300	40800
2630	50700	2310	41100
2640	51000	2320	41400
2650	51300	2330	41700
2660	51600	2340	42000
2670	51900	2350	42300
2680	52200	2360	42600
2690	52500	2370	42900
2700	52800	2380	43200
2710	53100	2390	43500
2720	53400	2400	43800
2730	53700	2410	44100
2740	54000	2420	44400
2750	54300	2430	44700
2760	54600	2440	45000
2770	54900	2450	45300
2780	55200	2460	45600
2790	55500	2470	45900
2800	55800	2480	46200
2810	56100	2490	46500
2820	56400	2500	46800
2830	56700	2510	47100
2840	57000	2520	47400
2850	57300	2530	47700
2860	57600	2540	48000
2870	57900	2550	48300
2880	58200	2560	48600
2890	58500	2570	48900
2900	58800	2580	49200

قيمة النقطة الاستدلالية بالدينار	الاجر او الدخل السنوي بالدينار
2910	59100
2920	59400
2930	59700
2940	60000
2950	60500
2960	61000
2970	61500
2980	62000
2990	62500
3000	63000
3010	63500
3020	64000
3030	64500
3040	65000
3050	65500
3060	66000
3070	66500
3080	67000
3090	67500
3100	68000
3110	68500
3020	69000
3130	69500
3140	70000
3150	70500
3160	71000
3170	71500
3180	72000
3190	72500
3200	73000
3210	73500
3220	74000
3230	74500
3240	75000
3250	75500
3260	76000
3270	76500
3280	77000

تماشياً مع تعوير الآخر الشهري الرضوي
المضمون، تزيد قيمة النقطة بـ 10 عن كل شهر من الأجر
الدخل المهني البالغ 500 دج على ألا يتعدى الحد الأدنى
النصوص عليه في الفقرة الثانية من (أولاً).

يتم انحصار عن مبلغ المعاش من طريق تقسيم
المال التأسيسي على معامل المعاش المقدر حسب سن التأسيس
ووفق السلم الوارد أدناه ضمن هذا الملحق.

يتم حساب التعويض المستحق للقسم غير الإجمالي
أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون أو على أساس
الأدنى للأجر الأساسي الصافي من الضرائب والتكاليف
المناسبة لمستوى تأهيلهم.

يدفع هذا التعويض في حدود وطبقاً للقائمة التالية:

عندما يكون معدل العجز الدائم الجزئي مساوياً لـ 50
أو يفوقه يتم منح التعويض، فضلاً عن الربع، نسبة
انقطاع محتمل في قبض المبلغ التالية اندفوعة من
الضمان الاجتماعي سابقاً للحدوث.

في حالة إصابت الضحية بمجزء دائم يساوي 60
أكثر ويجبرها على الاستعانة بالغير، يضاعف مبلغ الأجر
أو المعاش بنسبة 200٪.

تحدد الاستمارة بالنظر بمرجب خبرة طبية

خامساً الضرر الجهالي، ضرر التالم والم
المعنوي

1 - الضرر الجهالي

يعرض عن العمليات الجراحية اللازمة لإصلاح
جهالي مقرر بموجب خبرة طبية أو تسدد بكاملها

2 - الضرر التالم

"يتم التعويض عن ضرر التالم المحدد بموجب خبرة
طبية

1 - ضرر التالم المتوسط: " مرتين قدر
الشهري الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحدوث

2 - ضرر التالم العالي: " أربع مرات قدر
الشهري الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحدوث

3 - الضرر المعنوي: " يمكن التعويض
المعنوي بنسب تتفاوت من 1000 (أو أنوار)

النسبية في حدود ثلاثة أضعاف قيمة الأجر الشهري
الأدنى المضمون عند تاريخ الحدوث "

الملحمة رقم 03

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

باسم الشعب الجزائري

المحكمة العليا

غرفة الجرح و المخالفات

ق ر ر

القسم الرابع

أصدرت المحكمة العليا غرفة الجرح و المخالفات القسم الرابع
في جلستها العلانية المنعقدة في يوم السادس من شهر جويلية
سنة ألف و تسعمائة وتسعة وتسعون.

رقم الملف
217996

وبعد المداولة القانونية القرار الآتي نصه :

بين: - شركة التأمين وكالة دلس . والقائم في حقها الأستاذ
حسين بوشينة المحامي المقبول لدى المحكمة العليا والكائن مقره
11 شارع الدكتور سعدان الجزائر.

المدعية في الطعن بالنقض من جهة

رقم الفهرس

وبين : بن ساعد أحسن / بن ساعد رابح الساكنان بـ/شارع إيدير
علي بغلية مركز تيزي-وزو -النيابة العامة-.

822

المدعي عليهم في الطعن بالنقض من جهة أخرى

بعد الاستماع إلى السيد فراح محمد /المستشار المقرر في تلاوة تقريره
المكتوب.

قرار بتاريخ
1999/07/06

و إلى السيد /هراوي امحمد المحامي العام في طلباته المكتوبة .
- فصلا في الطعن بالنقض الذي قدمته شركة تأمين وكالة دلس
بتاريخ 1999/02/16 ضد القرار الصادر في 1998/07/04 .

قضية

من مجلس قضاء تيزي وزو

شركة التأمين

القاضي بعدم قبول المعارضة لانعدام المصلحة .

وكالة دلس

- حيث أن الرسم القضائي قد تم دفعه.
 - حيث أن الطعن بالنقض قد استوفى أوضاعه القانونية فهو مقبول شكلاً.
 - حيث أودع الأستاذ حسين بوشينة المحامي المقبول لدى المحكمة العليا
- ضد**
- بن ساعد مذكرة في حق المدعي في الطعن بالنقض شركة التأمين بتاريخ
- أحسن/رابح شركة التأمين بتاريخ 1999/02/16 أثار فيها وجهين للنقض.

-النيابة العامة-

*الوجه الأول في فرعه الأول/الذي يؤدي وحده إلى النقض، مخالفة قواعد جوهرية في الإجراءات .

مخالفة المادة 16 مكرر من القانون 31/88 بحيث وبالرجوع إلى الملف نلاحظ بأن شركة التأمين لم تستدع أمام المحكمة ولا أمام المجلس ومع ذلك ألزم المتهم تحت ضمان شركة التأمين في حين أن أحكام المادة 16 مكرر من القانون 31/88 تنص على ضرورة استدعاء الشركة في نفس الوقت الذي تستدعي فيه الأطراف و أنه ثابت أن الشركة لم تكن حضرت جلسة المحاكمة سواء أمام المحكمة أو المجلس و لم تتمكن من الدفاع عن مصالحها و مع ذلك ألزمت بدفع تعويضات غير مطابقة لأحكام القانون 31/88 .

- حيث فعلاً يتبين من قراءة الحكم الصادر بتاريخ 1997/05/04 أن شركة التأمين تغيبت عن الحضور أثناء الجلسات و أن منطوق الحكم يذكر غيابياً في مواجهة المرجع ضده و المسؤول المدني.

- وحيث أن مدة المعارضة أو الاستئناف تجري في هذه الحالة إلا بعد تبليغ الحكم الغيابي.

- و حيث لم يظهر من الملف أن شركة التأمين بلغت بالحكم المشار إليه أعلاه و أنها أعلنته و أبلغت إلا بالقرار الصادر عن مجلس تيزي وزو و المؤرخ في 1997/12/06 و الذي طعنه فيه بالمعارضة.

-حيث أن القرار الفاصل في المعارضة اعتبر عدم قبول المعارضة لانعدام المصلحة مادامت شركة التأمين اقتنعت بالحكم المؤرخ المؤرخ في 1997/05/04.

-حيث لكن أن مادام شركة التأمين لم تبلغ كما هو مبين بالحكم لم يمكنها أن تكون راضية كما جاء في القرار و بالتالي معارضها - طريق من طرق الطعن - مفتوحة لكل طرف.

- حيث أن الوجه مؤسس و يترتب عنه نقض القرار.

- لهذه الأسباب -

تقضى المحكمة العليا

بقبول الطعن شكلا و موضوعا.

بنقص و إبطال القرار المطعون فيه في الجانب المدني و بإحالة القضية و الأطراف أمام نفس المجلس مشكلا تشكيلا آخر للفصل فيها طبقا للقانون.

ترك المصاريف القضائية على عاتق الخزينة العامة.

بذا صدر القرار بالتاريخ المذكور أعلاه من طرف المحكمة العليا غرفة الجرح و المخالفات

القسم الرابع المترتبة من السادة:

بطوش أحمد	رئيس القسم
فراح محمد	المستشار المقرر
حلوان رابح	المستشار
الشافعي أحمد	المستشار
بن يـخـ و لـيـلى	المستشارة

و بحضور السيد المحامي العام هراوي امحمد.

و بمساعدة السيد كاتب الضبط سايح رضوان.

كاتب الضبط

المستشار المقرر

رئيس القسم

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
باسم الشعب الجزائري

ق ر ا ر

المحكمة العليا
غرفة الجرح و المخالفات
القسم الرابع

رقم الملف 197316

أصدرت المحكمة العليا غرفة الجرح و المخالفات القسم
الرابع في جلستها العلنية

المنعقدة في يوم الثاني من شهر مارس سنة ألف و تسعمائة و تسعة
وتسعون

رقم الفهرس 183

و بعد مداولة القانونية القرار الآتي نصه:
بين : - الصندوق الخاص بالتعويضات ، الكائن مقره
ب : 28 شارع الحرية الجزائر .
و الوكيل عنه الاستاد بوشينة حسين المحامي المقبول لدى
المحكمة العليا و الكائن مقر مكتبة ب 11 شارع الدكتور
سعدان الجزائر .

المدعي في الطعن بالنقض من جهة

و بين : معماش السعدي الساكن بـ : مشتة أولاد صوار
بازر، ولاية بسكرة .
قرار بتاريخ 1999/3/2

المدعي عليهما في الطعن بالنقض من جهة أخرى

بعد الاستماع إلى السيد حلوان رابح /المستشار المقرر في
تلاوة تقريره المكتوب .

وإلى السيد / هراوي امحمد المحامي العام في
طلباته المكتوبة

قضية
الصندوق الخاص
التعويضات

فصلا في الطعن بالنقض الذي قدمه الصندوق الخاص بالتعويضات

بتاريخ 1997/10/13 .

ضد معماش السعدي
ضد القرار الصادر بتاريخ 1997/10/5 من مجلس
قضاء سطيف القاضي على المتهم معماش محمد أحمد بدفع
مختلف التعويضات للأطراف المدنية ، من أجل القتل والجروح
الخطأ وانعدام التأمين إثر الحادث الذي وقع بتاريخ 1995/5/11
النيابة العامة - حيث أن الرسم القضائي قد تم دفعه
- حيث أن الطعن قد استوفى أوضاعه القانونية فهو مقبول شكلا

- حيث أودع الأستاذ بوشينة حسين المحامي المقبول لدى المحكمة العليا مذكرة للطعن في حق
الطاعن أثار فيها وجهين .

عن الوجه الثاني لوحدته الرامي إلى النقض : والمأخوذ من مخالفة المادة 11 من المرسوم 80

37/

الصادر بتاريخ 1980/02/16، بدعوى أن المجلس خالف القانون عندما اعتبر الصندوق الخاص
بالتعويضات ضامنا للمتهم و المسؤول المدني ، في حين لا يوجد أية علاقة تعاقدية بين
الصندوق و المسؤول المدني لكي يضمن دفع التعويضات . بالإضافة إلى أن الصندوق لا يتحمل
التعويضات عن الأضرار الجسمانية إذا توفرت الشروط المنصوص عليها في المادة : 30 من
الأمر 15/74 و إنه في قضية الحال مرتكب الحادث معروف فيتعين على ذوي حقوق الضحيتين
أن يثبتوا إفلاس المتهم و المسؤول المدني حتى يكون من حقهم المطالبة بالتعويض للصندوق
الخاص بالتعويضات . لذا يكون الحكم على الصندوق باعتباره ضامنا مخالفا للقانون .

- فعلا حيث أن إدخال الصندوق الخاص بالتعويضات يتطلب توافر قواعد إجرائية خاصة محددة
بموجب أحكام المادة : 30 من الأمر 15/74 المؤرخ في 1974/01/30 .

- حيث وبالإضافة إلى ذلك فإن الصندوق الخاص بالتعويضات لا يعتبر ضامنا لا للمتهم و لا
الصادر في 1980/02/16 للمسؤول المدني للمسؤول المدني وفقا أحكام المادة 11 من مرسوم

فقرة 2 37/80

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

باسم الشعب الجزائري

المحكمة العليا

الغرفة المدنية

القسم الثاني

قــــــــــــــــرار

في القضية المنشــــــــــــــــورة /

رقم الملف / 202471 - بين /

- الشركة الجزائرية للتأمين ، الممثلة من طرف مديرها العام

رقم الفهرس / 2129 الكائن مقرها 5 نهج شي

قيفارة الجزائر ، وكالة بني سليمان -مدعية في الطعن-

الوكيل عنها الأستاذة /مختاري خديجة

المحامية المعتمدة لدى المحكمة العليا و الكائن مكتبها 8 شارع

حسين طياح الجزائر.

قرار بتاريخ / 1999/09/15

من جهة

- و بين /

- السيد / سلامي علال بن بوفارس (بدون مهنة) الساكن

بعين عامر سور الغزلان .

- مدعي عليه في الطعن - و غير ممثل -

قضية

من جهة أخرى

الشركة الجزائرية للتأمين

- أن المحكمة العــــــــــــــــليا -

ضد /

- في جلستها العلنية المنعقدة بمقرها الكائن بشارع 11 ديسمبر

سلامي علال

1960 الأبيار الجزائر العاصمة.

- بعد المداولة القانونية أصدرت القرار الآتي بيانه :

- بناء على المواد / 231 233.234.239 و ما بعدها 244 و

ما بعدها 257 و ما يليها من قانون الإجراءات المدنية .

- بعد الإطلاع على مجموع أوراق ومستندات ملف القضية وعلى عريضة

الطعن بالنقض المودعة في 1998 مارس 23

- بعد الاستماع إلى السيدة / سرايدي أنيسة المستشارة المقررة في تلاوة

تقريرها المكتوب و إلى السيد / رابح عيبودي المحامي العام في تقديم

طلباته المكتوبة.

ص: 2(2129/202471)

- حيث بموجب عريضة قدمت لدى كتابة ضبط المحكمة العليا بتاريخ 1998/03/23 من

طرف الأستاذة - مختاري خديجة- المعتمدة لدى المحكمة العليا أعلنت هذه الأخيرة بأنها تطعن

بالنقض في قرار إصدار مجلس قضاء البويرة في 1997/2/3 و المتضمن قبول الاستئناف

الأصلي و الفرعي شكلا .

- و في الموضوع /الموافقة مبدئيا على الحكم المستأنف مع تعديله برفع مبلغ التعويض عن

العجز الجزئي الدائم إلى 80550 دج و تحميل المستأنف عليها المصاريف القضائية .

- حيث أسس الطاعن مدير الشركة الجزائرية للتأمين طلبه نقض القرار على وجهين .

الوجه الأول/ مأخوذ من خرق القواعد الجوهرية للإجراءات خرق المادة 107 من ق ا م

بحيث لا يمكن تقديم طلب جديد أمام المجلس و هو تعيين خبير ثاني.

الوجه الثاني / اخود من النقص في التسبيب.

بحيث سبق للضحية و أن تحصلت على تعويضات و كان على المجلس صرح ما تسلمته

الضحية من مبلغ 80550 دج هذا من جهة .

ومن جهة أخرى لا يجوز جمع العجز الجزئي الدائم حسب الخبرة الأولي و العجز الجزئي الدائم

حسب الخبرة الثانية.

وكان على قضاة المجلس القيام بعملية حسابية حسب نظرية الدكتور بالتازاز أي

$$45\% + 45\% = 90\% . 100\% - 90\% = 10\% .$$

العجز الجزئي الثاني يكون $4.5 = 10 \times 45\%$ و العجز الإجمالي يكون $49.5 = 4.5 + 45\%$

100

وليس 90%

-حيث المطعون ضده سلامي علال لم يرد على عريضة الطعن و ذلك لعدم تمكنه من

الاستدعاء الموجه إليه قانونيا

-حيث أحيلت القضية على النيابة العامة للاطلاع و قدم السيد المحامي العام كدكرة التمس فيها

رفض الطعن

و عليه فإن لمحكمة العليا/

من حيث الشكل/

-حيث أن الطعن بالنقض جاء مستوفيا شروطه القانونية إذا فهو مقبول شكلا

من حيث الموضوع/:

عن الوجه الثاني لأهميته و أولويته

-حيث بالرجوع إلى حيثيات القرار المطعون فيه فغن قضاة الموضوع لم يردو على دفوعات

المستأنفة و لم يناقشوها كما أنهم لم يشيروا إلى الخبرة الأولى المنجزة من قبل الطبيب المعين

بموجب الحكم الصادر في 25/10/1995 و لم يوضحوا إذا كان المطعون ضده قد تحصل على

تعويضات فيما يخص أخرى و ليس عن الكسر اللاحق بركبته اليسرى

و حيث أن المجلس لم يرد على الطلبات المستأنفة مما يعد ذلك قصور في الأسباب يعرض

قرارهم للنقص

فلهذه الأسباب

تقرر المحكمة العليا:

-قبول الطعن شكلا و في الموضوع نقص و إبطال القرار المطعون فيه الصادر عن مجلس

قضاء البويرة في 3/12/1997 و إحالة القضية و الأطراف إلى نفس المجلس مشكلا من هيئة

أخرى للفصل فيها طبقا للقانون

-و تحميل المدعي عليه في الطعن المصاريف القضائية

-وتأمر بتبليغ هذا النص الكامل برمته إلى الجهة القضائية التي أصدرت القرار المطعون فيه بسعي من السيد / النائب العام ليكتب على بهامش الأصل بواسطة كتابة الضبط .
بهذا صار القرار و وقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ الخامس عشر من شهر سبتمبر سنة ألف و تسع مائة و تسعة و تسعون من قبل المحكمة العليا الغرفة المدنية (القسم الثاني المترتبة من السادة:

بطاهر تواتي	الرئيس القسم
سرايدي أنيسة	المستشارة القررة
طالب أحمد	المستشار
بودماغ رابح	المستشار
بوزياني ندير	المستشار
رامول محمد	المستشار
بلعيز الطيب	المستشار
بوتارن فائزة	المستشارة

-و بحضور السيد / عيبودي رابح المامي العام و بمساعد السيد / بارة كمال أمين الضبط
الرئيس المستشار المقرر أمين الضبط

ضد
دوي حقوق الضحية
فصلا في الطعن الذي قدمته شركة التأمين بتاريخ 1997/7/21
ضد القرار الصادر في 1997/7/15 من مجلس قضاء قسنطينة
العيور عزوز
القاضي على المتهم بولفوس عبد الرحمان بدفع مختلف التعويضات
للأطراف المدنية
النيابة العامة

من أجل القتل الخطأ إثر حدث وقع بتاريخ 1996/12/2

-حيث أن الرسم القضائي قد تم دفعه.

-حيث أن الطعن قد إستوفي أوضاعه القانونية فهو مقبولا شكلا.

-حيث أودع الاستاد مانع على المحامي المقبول لدى المحكمة العليا مذكرة للطعن في حق الطاعن أثر فيها وجهين.

الوجه الأول : المأخوذ من الخطأ في تطبيق القانون بدعوى أن القرار المطعون فيه قضى ببراءة المتهم م إدانة بدفع مختلف التعويضات للأطراف المدنية ، في حين كان عليه أن يحملها على عاتق الضحية

-حيث يتبين من تلاوة القرار المطعون فيه أن قضاة الموضوع صرحوا أن المتهم بولفوس عبد الرحمان لم يرتكب أي خطأ في قيادة مركبته بل أن الضحية هي التي تسببت في وقوع الحادث لما قام بتجاوز السيارة و اصطدمت به في أقصى الجهة المخصصة له و في الاتجاه المعاكس أنه إثر ذلك استفاد المتهم بولفوس عبد الرحمان بالبراءة

-حيث أنه لما حمل القرار المطعون فيه مسؤولية الحادث على عاتق المدعو لعور الضحية المتوفية فكان عليه أن يعاقب مؤمنه بصفته ضامن له

-حيث أن تحميل التعويض على عتق المتهم المبرء، يجعل المجلس غير مصيب في تطبيق القانون مما يجعل القرار عرضة للنقض

الوجه الثاني : المأخوذ من القصور في الأسباب ، بدعوى أن قضاة الموضوع لم يبينوا العناصر الموضوعية التي استندوا عليها لتحديد التعويض

-لكن يجدر تذكير الطاعنة أنه كان للضحية أجر شهري صافي مقدر ب9.483.72 دج وأن المحكمة و المجلس إتخدوه كقاعدة لحسب التعويض الموافق تماما للقانون

بالتالي، فإن الوجه المثار غير مؤسس و يتعين رفضه

لهـده الأستباب

تقضى المحكمة العليا/

- بقبول الطعن شكلا و موضوعا
- نقض و إبطال القرار في الدعوى المدنية
- إحالة القضية و الأطراف أمام نفس المجلس مشكلا تشكيلا حر ليفصل فيها طبقا للقانون
- ترك المصاريف القضائية على عاتق الخزينة العامة
- بدا صدر القرار بالتاريخ المذكور أعلاه من طرف المحكمة العليا غرفة الجرح و المخالفات
- القسم الرابع المترتبة من السادة:

رئيس القسم

بن ويل مصطفى

المستشار المقرر

حلوان رابح

مستشارة

بن يخو ليلي

مستشار

الشافعي حمد

مستشار

صنوبر أحمد

و بحضور السيد المحامي العام ملاك عبد الله

و بمساعدة السيد كاتب الضبط سايح رضوان

كاتب الضبط

المستشار المقرر

رئيس القسم

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

باسم الشعب الجزائري

المحكمة العليا

الغرفة المدنية

القسم الأول

ق ر ر

في القضية المنشورة:

بين السيد / الشركة الجزائرية للتأمين الممثلة من طرف مديرها العام 5 نهج

شي قيفارا الجزائر المدعى في الطعن بالنقض

و القائم في حقه الاستاد مختاري خديجة المحامية المقبول لدى المحكمة العليا

و الكائن مقره 8 شارع حسين طياح الجزائر

من جهة

ملف رقم: 209175

فهرس رقم: 2346

وبين السيد /دوي حقوق بوشارود عبد الحليم و هم : 1

قرار بتاريخ :

1 بوشارود فرحات 2 بوشارود يمونة الساكنون بحي

6 أكتوبر 1999

بوعريبي الجوهر جيجل المدعين عليهم في الطعن بالنقض و القائم

في حقهم الاستاد / خشمون بوزيد المحامي المقبول لدى المحكمة العليا

قضية

و الكائن مقره بحي 58 مسكن الشاطئ عمارة (أ) رقم 49

الشركة الجزائرية للتأمين

جيجل

ضد

من جهة أخرى:

دوي حقوق بوشارود

في جلستها المنعقدة بها بشارع 11 ديسمبر 1960 الايبار بعد المداولة

القانونية أصدرت القرار الآتي نصه :

و بناء على المواد (231 233 235 239 244 257) و ما يليها من

قانون الإجراءات المدنية

بعد الاطلاع على مجموعة أوراق الدعوى و على عريضة الطعن بالنقض المودعة بتاريخ 17 جوان 1998 و على مذكرة الرد التي تقدم بها المحامي المطعون ضده وبعد الاستماع إلى السيد /زودة عمر المستشار المقرر في تلاوة تقريره المكتوب و إلى السيد / لعمارة محمد الطاهر المحامي العام في تقديم طلباته المكتوبة حيث طلبت الطاعنة نقض القرار الصادر بتاريخ 1 / 1997/3 رقم 97/557 عن مجلس قضاء جيجل القاضي بتأييد الحكم المعاد

في الشكل : حيث أن الطعن بالنقض قد استوفى أوضاعه الشكلية فهو صحيح

وفي الموضوع : حيث تتلخص وقائع القضية ، أن المرحوم بوشارود عبد الحليم قد ذهب

ضحية حادث مرور ووقع هذا الحادث يوم 16/8/1996

طلب والدي الضحية تعويضا عن الضرر المادي و المعنوي الذي أصابهما من جراء وفاة

ابنيهما و كذا التعويض اللاحقة بالسيارة التي كان يقودها الضحية

انتهت الدعوى إلى إصدار حكم يقضي بتعويض والدي الضحية عن الأضرار المادية و المعنوية

، و عن الأضرار المادية اللاحقة بالسيارة استأنفت الطاعنة هذا الحكم وتمسكت بطلب إلغاء الحكم

فيما قضي به فيما يخص التعويض عن الأضرار المادية اللاحقة بالسيارة

انتهت الاستئناف إلى صدور القرار محل الطعن بالنقض

وحيث أن الطعن بالنقض يستند إلى وجهين:

عن الوجه الثاني المأخوذ من القصور في التسبيب:

-حيث تنعي الطاعنة على القرار المطعون فيه بتعويض والدي الضحية عن الأضرار المادية

اللاحقة بالسيارة مع أن السيارة لم تكن محل تأمين عن جميع المخاطر

-وحيث أن تنعيه الطاعنة على القرار المطعون فيه ، في محله ذلك انه كي يعوض الشخص عن

الأضرار المادية ، يجب أن يثبت خطأ الغير ، ولا يجوز التعويض عن الأضرار المادية إذا

تسببت الضحية فيها

-وحيث أن اكتفاء قضاء الموضوع بتعويض والدي الضحية عن الأضرار اللاحقة بالسيارة

على الخبرة التي حررها الخبير المعتمد لدى الطاعنة ، دون إثبات مسؤولية هذا الحادث على من

تقع ، وبعد ذلك قصورا في الأسباب يعرض القرار المطعون فيه للنقض

لهذه الأسباب

قضية المحكمة العليا ، بصحة الطعن شكلا وفي الموضوع ينقص و إلغاء القرار المطعون فيه
و إحالة القضية على نفس الجهة القضائية للفصل فيها مجددا من هيئة أخرى و طبقا للقانون
و الحكم على المطعون عليها بالمصاريف القضائية
و أمرت بتبليغ هذا النص برمته إلى الجهة القضائية التي أصدرت قرار المطعون فيه بسعي من
السيد / النائب العام ليكتب بهامش الأصل بواسطة كتابة ضبط

بدا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ السادس من شهر أكتوبر
سنة تسعة وتسعون تسعمائة و ألف ميلادية من قبل المحكمة العليا الغرفة المدنية المترتبة من
السادة:

مكناسي بلحرثي الرئيس

زودة عمر المستشار المقرر

زبيري فضيلة المستشار

بحضور السيد/ لعمارة محمد الطاهر المحامي العام

و بمساعدة السيد / حفصة كمال كاتب ضبط

الرئيس المستشار كاتب الضبط

الملحوظ رقم 04

اتفاقيات دولية

اتفاقية النقل البري الدولي

عبر الطرقات وعبور الركاب والبضائع بين
الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وجمهورية مصر العربية

رغبة من حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة جمهورية مصر العربية المشار إليهما فيما بعد "الطرفان" في تعزيز العلاقات الأخوية التاريخية المميّزة وتنمية وتنظيم النقل البري الدولي على الطرقات للركاب والبضائع بينهما وتسهيل العبور عبر بلديهما، على أساس المنافع المتبادلة والمصالح المشتركة لكل منهما.

المادة الأولى

في مجال هذه الاتفاقية يؤخذ بالتعاريف الآتية:

1 - السلطة المختصة :

الوزير المسؤول عن تطبيق تشريعات النقل البري على الطرقات أو أي تشريعات أخرى تتعلق بهذا الشأن لدى كل من الطرفين.

2 - وسائل النقل ، وتشمل :

أ - المركبة العامة لنقل الركاب : هي حافلة آلية تستوي على تسعة (9) مقاعد فأكثر. صمّمت لنقل الركاب بأجر محدد وتعمل بطريقة منتظمة على خطوط محددة.

ب - مركبة نقل البضائع : هي وسيلة نقل آلية مفردة أو متحدة مع مقطورة أو نصف مقطورة مرخصة بصافي حمولة 02.5 طن كحد أدنى.

3 - الناقل :

كل شخص طبيعي أو اعتباري، جزائري أو مصري، مسجل لدى أحد الطرفين ومرخص له بموجب التشريعات والنظم السارية في بلاده على النقل البري في الطرقات للركاب أو البضائع.

مرسوم رئاسي رقم 96 - 167 مؤرخ في 25 ذي الحجة عام 1416 الموافق 13 مايو سنة 1996، يتضمن التصديق على اتفاقية النقل البري الدولي عبر الطرقات وعبور الركاب والبضائع، بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، وجمهورية مصر العربية، الموقعة في الجزائر بتاريخ 23 أكتوبر سنة 1995.

إن رئيس الجمهورية،

- بناء على تقرير وزير الشؤون الخارجية،

- وبناء على الدستور، لاسيما المادة 74 - 11

منه،

- وبعد الاطلاع على اتفاقية النقل البري الدولي عبر الطرقات وعبور الركاب والبضائع، بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، وجمهورية مصر العربية، الموقعة في الجزائر بتاريخ 23 أكتوبر سنة 1995،

يرسم ما يأتي :

المادة الأولى : يصدق على اتفاقية النقل البري الدولي عبر الطرقات وعبور الركاب والبضائع، بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، وجمهورية مصر العربية، الموقعة في الجزائر بتاريخ 23 أكتوبر سنة 1995، وتنتشر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

المادة 2 : ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

- حرر بالجزائر في 25 ذي الحجة عام 1416 الموافق 13 مايو سنة 1996.

اليامين زروال

المادة 5

تختص اللجنة المشتركة المنصوص عليها في المادة الرابعة والعشرين من هذه الاتفاقية بتحديد حصة كل طرف من البضائع المنقولة الى بلد الطرف الآخر، كما تحدد الحالات الاستثنائية التي لا تدخل في هذه الحصة.

المادة 6

يعني كل من الطرفين وسائط النقل المسجلة لدى الطرف الآخر وسائقها ومساعدتهم عند الدخول في إقليم الطرف الآخر من أي ضرائب أو رسوم أيا كان نوعها، عدا الضرائب والرسوم المفروضة على وسائط النقل الوطنية وسائقها ومساعدتهم ولا يسري هذا الإعفاء على وسائط النقل العابرة التي تخضع للقوانين الوطنية النافذة في كلا البلدين فيما يخص تحديد وتحصيل الرسوم المستحقة عند عبور وسائط النقل موضوع هذه الاتفاقية إقليم الطرف الآخر.

المادة 7

تلتزم وسائط النقل المسجلة لدى أي من الطرفين بعدم تجاوز الأحمال المحورية والأبعاد والأوزان المسموح بها للسير على شبكة الطرق في أراضي الطرف الآخر، إلا بمقتضى تصريح خاص من السلطة المختصة.

المادة 8

لا يسمح لوسائط النقل المسجلة لدى أحد الطرفين دخول أراضي الطرف الآخر فارغة لنقل الركاب أو البضائع، إلا بمقتضى تصريح خاص من السلطة المختصة.

المادة 9

تلتزم وسائط النقل المسجلة لدى أحد الطرفين مهما كان نوعها بعدم ممارسة النقل الداخلي في أراضي الطرف الآخر إلا بمقتضى تصريح خاص من السلطة المختصة.

المادة 10

يلتزم الناقلون التابعون لأحد الطرفين بعدم ممارسة عمليات نقل البضائع أو الركاب بين إقليم الطرف الآخر وإقليم بلد ثالث إلا بمقتضى تصريح خاص لهذا الغرض من قبل السلطة المختصة للطرف الآخر.

4 - الخدمة المنتظمة :

نقل الركاب بين أراضي الطرفين في خط محدد طبقا لجدول زمني وتعريف نقل مقررة من السلطات المختصة.

5 - المرور العابر (ترانزيت) :

نقل الركاب والبضائع بوسائط نقل مسجلة لدى أحد الطرفين عبر أراضي الطرف الآخر بين نقطتي بداية ونهاية تقعان خارج أراضيها.

6 - النقل السياحي :

نقل مجموعة واحدة من الركاب في مركبة واحدة ولسفرة سياحية واحدة، تبدأ من أراضي الطرف المسجلة لديه المركبة إلى أراضي الطرف الآخر دون صعود أو نزول للركاب وتنتهي في أراضي الطرف الأول أو عبورا إلى بلد ثالث.

7 - الترخيص المسبق :

هو التصريح الصادر من الجهة المختصة التي يحددها كل من الطرفين بالسماح لوسائط النقل، موضوع هذه الاتفاقية، بالدخول إلى بلد الطرف الآخر.

المادة 2

تسري أحكام هذه الاتفاقية على النقل البري على الطرقات للركاب والبضائع بين أراضي الطرفين ومرورا عبرها بوسائط النقل المسجلة لدى أي منهما من قبل متعاملين وطنيين وبواسطة عربات تحمل ترقيم (لوحات معدنية) أحد الطرفين.

المادة 3

تخضع وسائط النقل البري على الطرقات المسجلة لدى أحد الطرفين عند وجودها في أراضي الطرف الآخر، وكذلك سائقوها وماتحملة من ركاب أو بضائع لكافة الأنظمة والقوانين المرعية لدى الطرف الآخر ما لم يرد بشأنه نص خاص ينظمه في هذه الاتفاقية.

المادة 4

لدخول أو عبور أراضي الطرف الآخر، تخضع وسائط النقل، موضوع هذه الاتفاقية إلى الحصول على ترخيص مسبق من الجهات المختصة والتي يحددها الطرفان في البروتوكول.

المادة 11

لا يجوز لوسائط النقل المسجلة لدى أحد الطرفين البقاء في أراضي الطرف الآخر لمدة تزيد عن المدة التي يتفق عليها في البروتوكول، إلا بمقتضى تصريح خاص من السلطة المختصة.

المادة 12

يلتزم سائقو وسائط النقل المختلفة بحياسة الوثائق المطلوبة الموضحة في البروتوكول الخاص بالاتفاقية وذلك عند قيادتهم مركباتهم في أراضي الطرف الآخر، وأن تقدم للمسؤولين عند طلبها.

المادة 13

لا يجوز للتأقلين التابعين لأحد الطرفين تجاوز نقاط الانطلاق والوصول في أراضي الطرف الآخر، والمأذون لهم بالنقل منها مباشرة بين الطرفين، والوارد ذكرها بالمستندات الرسمية لكل رحلة.

المادة 14

يكون دخول وسائط النقل المختلفة عبر المنافذ الرسمية (النقاط الرسمية لاجتياز الحدود) للطرفين وعبر مسارات محددة في أراضيها.

المادة 15

يمكن أعضاء طواقم وسائط النقل، في إطار أحكام التشريع الجمركي النافذ لدى كل طرف إدخال بصفة مؤقتة ودون تسديد الحقوق والرأسوم الجمركية (الضمان التأميني الجمركي) لوزام لاستعمالهم الشخصي وكذا لوزام خاصة بعربتهم من

- قطع غيار لا زمة لإصلاح المركبة والتي يعاد تصديرها (إعادتها بمعرفة صاحبها) عند عدم الاستعمال أو يتم إتلاف القطع المستبدلة تحت مراقبة جمركية.

- مواد نفطية ووقود على أن تكون معبأة في خزانات مثبتة بصفة دائمة وفق المواصفات التقنية لصانع العربة بحيث يسمح وضعها استعمال الوقود والزيوت استعمالا مباشرا.

المادة 16

يتم تشغيل الخدمة المنتظمة للنقل الخارجي للركاب بين الطرفين بواسطة ناقلين مأذون لهم من قبل

السلطات المختصة لدى الطرفين بمزاولة ذات النشاط، وتحدد بداية ونهاية مسارات هذه الخدمة من قبل السلطات المختصة لدى الطرفين.

المادة 17

يعمل الطرفان على التنسيق بين الجهات المعنية لديهما لتنظيم رحلات العودة لوسائط النقل المسجلة لديهما.

المادة 18

يمنح الطرفان كافة التسهيلات اللازمة للمرور العابر لوسائط النقل التابعة لهما وما تحمله من بضائع أو أشخاص ولسائقها ومساعدتهم طبقا لأحكام هذه الاتفاقية والبروتوكول الخاص بها.

كما يسعى الطرفان منفردين أو مجتمعين إلى تذليل كافة الصعوبات التي تواجه أسطولي النقل التابعين لهما.

المادة 19

يكون للتأقلين التابعين لكلا الطرفين وكلاء محليين من شركات أو مؤسسات أو مكاتب النقل في أراضي الطرف الآخر وذلك لتسهيل إجراءات تنفيذ عمليات نقل الركاب والبضائع بينهما.

المادة 20

يقوم الوكيل المحلي لدى كلا الطرفين طبقا لما ورد في المادة السابقة بضمان موكله المسجل لدى الطرف الآخر فيما يتعلق بالإجراءات والحقوق والالتزامات المالية وغيرها.

المادة 21

مع عدم الإخلال بأحكام أية اتفاقية أخرى مبرمة بين أحد طرفي هذه الاتفاقية وبلاد ثالث، يسعى الطرفان الى منح ميزة أفضلية النقل البري على الطرقات للركاب والبضائع المتبادلة بينهما على وسائط النقل المسجلة لديهما، على أن يتم تنظيم ذلك من خلال الجهات المختصة لديهما.

تنفيذ هذه الاتفاقية ويكون للجنة الحق في تعديل البروتوكول عندما تدعو الحاجة إلى ذلك على أن يعتمد هذا التعديل من السلطة المختصة لدى الطرفين.

المادة 26

للسلطة المختصة لدى كلا الطرفين حق إصدار اللوائح التنفيذية لتطبيق هذه الاتفاقية.

المادة 27

مدة هذه الاتفاقية سنتان (2) تتجدد تلقائيا لمدة أو لمدد مماثلة، ما لم يخطر أحد الطرفين الطرف الآخر كتابة وقبل انتهاء مدة سريانها بستة (6) أشهر على الأقل برغبته في عدم تجديدها.

المادة 28

تخضع هذه الاتفاقية للموافقة عليها طبقا للإجراءات التشريعية المتبعة لدى كل من الطرفين. وتدخل حيز التنفيذ اعتبارا من تاريخ آخر إشعار بالموافقة عليها.

وقعت في مدينة الجزائر يوم 28 جمادى الأولى عام 1416 هـ الموافق 23 أكتوبر سنة 1995 من نسختين أصليتين باللغة العربية.

عن حكومة الجمهورية الجزائرية عن حكومة
الديمقراطية الشعبية جمهورية مصر العربية
محمد أرزقي يسلي أمين محمد غنيم
وزير النقل سفير جمهورية مصر
العربية بالجزائر

المادة 22

تسري أحكام القوانين والنصوص التنظيمية المطبقة لدى كل طرف على البضائع الممنوعة أو تلك التي تحتاج إلى إذن خاص لعبورها مرورا أو مباشرة إليه.

وتتبادل السلطات المختصة لدى الطرفين قوانين تلك السلع والبضائع.

المادة 23

تعمل السلطات المختصة لدى الطرفين على زيادة تبادل الخبرات والمعلومات والبحوث في مجال النقل البري على الطرقات بما في ذلك الإحصاءات والبيانات عن حجم البضائع المنقولة وأعداد الركاب والعمل على تنمية وتشجيع الاتصالات بين هيئات وشركات ومؤسسات النقل بما من شأنه أن يساهم في رفع كفاءة أنشطة النقل البري على الطرقات بينهما.

المادة 24

تشكل لجنة مشتركة تضم ممثلين عن الطرفين، بغرض تنظيم نشاطات النقل البري على الطرقات وتسيير كافة المشكلات التي قد تنشأ عن تطبيق هذه الاتفاقية.

وتعقد هذه اللجنة اجتماعاتها في الجزائر أو مصر بالتناوب وبصفة دورية مرة كل ستة (6) أشهر أو بناء على طلب أحد الطرفين.

المادة 25

تقوم اللجنة المشتركة المشار إليها في المادة السابقة بإعداد بروتوكول منفصل يتضمن إجراءات

مراسيم تنظيمية

- وبمقتضى الأمر رقم 65 - 278 المؤرخ في 22 رجب عام 1385 الموافق 16 نوفمبر سنة 1965 والمتضمن التنظيم القضائي،

- وبمقتضى القانون رقم 88 - 09 المؤرخ في 7 جمادى الثانية عام 1408 الموافق 26 يناير سنة 1988 والمتعلق بالأرشيف الوطني،

- وبمقتضى القانون رقم 89 - 22 المؤرخ في 14 جمادى الأولى عام 1410 الموافق 12 ديسمبر سنة 1989 والمتعلق بصلاحيات المحكمة العليا وتنظيمها وسيرها،

مرسوم تنفيذي رقم 96 - 168 مؤرخ في 25 ذي الحجة عام 1416 الموافق 13 مايو سنة 1996، يحدد كيفيات تسيير الأرشيف القضائي وحفظه.

إن رئيس الحكومة،

- بناء على تقرير وزير العدل،

- وبناء على الدستور، لاسيما المادتان 81 - 4

و116 (الفقرة 2) منه،

اتفاق بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة مملكة بلجيكا متعلق بالنقل الدولي عبر الطرقات وعبور المسافرين والبضائع.

إن حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة مملكة بلجيكا، رغبة في تدعيم النقل عبر الطرقات للمسافرين والبضائع بين الدولتين وكذا العبور عبر أراضيها قد اتفقتا على ما يأتي:

الباب الأول

مجال التطبيق والتعاريف

المادة الأولى

مجال التطبيق

تطبق أحكام هذا الاتفاق على النقل عبر الطرقات للمسافرين والبضائع بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ومملكة بلجيكا أو على عبورها على تراب أحد الطرفين من قبل متعاملين وطنيين بواسطة عربات تحمل ترقيم إحدى الدول المتعاقدة.

المادة 2

التعاريف

طبقا لهذا الاتفاق ومن أجل تطبيقه يقصد بـ:

1 - الناقل: كل شخص طبيعي أو معنوي جزائري أو بلجيكي مرخص له بممارسة نقل المسافرين أو البضائع عبر الطرقات طبقا للأحكام القانونية والتنظيمية السارية المفعول في بلده والذي يمارس هذا النشاط في إحدى الدولتين المتعاقدتين.

2 - العربة: كل مركبة آلية وكذا كل مقطورة أو نصف مقطورة ملحقة بها ومخصصة لنقل ما يأتي:

أ - المسافرون بعدد يزيد عن ثمانية (8) أشخاص جالسون دون السائق.

ب - البضائع التي تزيد عن 02,5 طن من الحمولة الاجمالية المرخص بها.

مرسوم رئاسي رقم 97 - 374 مؤرخ في 28 جمادى الأولى عام 1418 الموافق 30 سبتمبر سنة 1997، يتضمن المصادقة على الاتفاق المبرم بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، وحكومة مملكة بلجيكا المتعلق بالنقل الدولي عبر الطرقات وعبور المسافرين والبضائع وعلى البروتوكول الملحق به، الموقعين ببروكسيل يوم 29 مارس سنة 1994.

إن رئيس الجمهورية،

- بناء على تقرير وزير الشؤون الخارجية،

- وبناء على الدستور، لاسيما المادة 77 - 9 منه،

- وبعد الاطلاع على الاتفاق المبرم بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة مملكة بلجيكا المتعلق بالنقل الدولي عبر الطرقات وعبور المسافرين والبضائع وعلى البروتوكول الملحق به، الموقعين ببروكسيل يوم 29 مارس سنة 1994،

يرسم ما يأتي :

المادة الأولى : يصادق على الاتفاق المبرم بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة مملكة بلجيكا المتعلق بالنقل الدولي عبر الطرقات وعبور المسافرين والبضائع وعلى البروتوكول الملحق به، الموقعين ببروكسيل يوم 29 مارس سنة 1994، وينشران في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

المادة 2 : ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في 28 جمادى الأولى عام 1418 الموافق 30 سبتمبر سنة 1997.

اليامين زروال

المادة 6

1 - ترخص السلطات المختصة للطرفين المتعاقدين القيام بالنقل المنتظم للمسافرين أي للمصالح التي تتكفل بنقل المسافرين حسب وتيرة ومسك معينين.

2- تتبادل السلطات المذكورة الطلبات التي يوجهها لنا الناقلون والمتعلقة بتنظيم هذا النوع من النقل وتحدد هذه الطلبات في البروتوكول المقرر في المادة 24 من هذا الاتفاق.

3 - بعد موافقة السلطات المختصة التابعة للطرفين المتعاقدين على الطلبات المشار إليها في الفقرة الثانية (2) من هذه المادة، تقوم كل واحدة منها بإرسال الرخص الصالحة بالمسالك فوق ترابها إلى الجهة المتعاقدة الأخرى.

4 - تصدر السلطات المختصة الرخص طبقا لمبدأ المعاملة بالمثل.

المادة 7

ان طلبات الترخيص بممارسة نقل المسافرين عبر الطرقات التي لا تستوفي الشروط المنصوص عليها في المادتين الرابعة (4) والسادسة (6) من هذا الاتفاق يجب أن يسلمها الناقلون إلى السلطات المختصة للدولة المسجلة فيها العربة وهي بدورها تقوم بإرسالها للسلطات المختصة للبلد المتعاقد الآخر.

الباب الثالث

نقل البضائع عبر الطرقات

المادة 8

تخضع لنظام الترخيص المسبق كل عمليات نقل البضائع عبر الطرقات بين الدولتين المتعاقبتين أو العبور عبر ترابهما بواسطة عربات مسجلة في إحدى الدولتين.

المادة 9

الرخص نوعان :

1 - رخصة السفر صالحة لرحلة واحدة نهابا وايابا وتكون مدة صلاحيتها محددة بشهرين (2).

3 - الرخصة: كل إجازة أو إذن أو ترخيص مستحقة طبقا للأحكام المطبقة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين.

الباب الثاني

نقل المسافرين عبر الطرقات

المادة 3

تخضع كل العمليات الخاصة بالعبور أو بنقل المسافرين لأغراض تجارية أو بمقابل بين الدولتين لنظام الترخيص المسبق.

المادة 4

يستثنى من نظام الترخيص المسبق ويخضع لنظام وثيقة المرور :

1 - النقل العرضي الذي يتم بما يسمى "أبواب مغلقة" والذي يعني عمليات النقل التي خلالها تقوم العربة بنقل نفس مجموعة المسافرين والعودة إلى نقطة الانطلاق دون صعود أو نزول المسافرين أثناء الطريق.

2 - النقل العرضي لمجموعة من المسافرين من مكان موجود في البلاد المسجل فيه العربة إلى مكان آخر موجود بتراب الطرف المتعاقد الآخر على أن تعود منه فارغة.

3 - سير عربات فارغة مخصصة للنقل العرضي للمسافرين الموجهة لتعويض العربات العاطلة على مستوى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وكذا مواصلة النقل بواسطة العربات البديلة بنفس وثائق المرور التي استعملتها العربات العاطلة.

يعد نموذج لوثيقة المرور المشار إليها أعلاه باتفاق مشترك بين السلطات المختصة للطرفين المتعاقدين.

المادة 5

أثناء العبور فارغا يستلزم على الناقل أن يثبت قيامه بعبور إقليم الطرف المتعاقد الآخر فارغا.

أحكام عامة

المادة 12

تتبادل السلطات المختصة التابعة للطرفين المتعاقدين الرخص غير المملوءة واللازمة لتطبيق أحكام هذا الاتفاق.

المادة 13

لا يمكن لمؤسسات النقل المقيمة على إقليم أحد الطرفين المتعاقدين أن تمارس عملية النقل بين نقطتين واقعتين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

المادة 14

لا يمكن لمؤسسات النقل المقيمة على إقليم أحد الطرفين المتعاقدين أن تمارس عملية النقل بين إقليم الطرف المتعاقد الآخر ودولة أخرى غير طرف في الاتفاق.

المادة 15

في حالة تجاوز وزن ومقاييس العربة أو الحمولة للحد المقبول في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، ينبغي أن تكون العربة مرفقة برخصة استثنائية تسلمها لها السلطة المختصة لهذا الأخير.

يمكن أن تحدد هذه الرخصة شروط تنفيذ النقل بواسطة العربة المعنية.

المادة 16

1 - يجب أن تكون رخص وثائق المرور المشار إليها في هذا الاتفاق على متن العربات وأن تقدم لأعوان المراقبة في كل عملية تفتيش.

2 - يتعين على صاحب الرخصة أن يملا قبل كل رحلة عرض حال نقل المرفق بالرخصة.

3 - يجب أن تؤشر من قبل الجمارك ووثائق المرور والرخص وعروض الحال عند الدخول والخروج من إقليم الطرف المتعاقد التي تكون فيه صالحة.

2 - رخصة وقتية صالحة لعدد غير محدد من الرحلات ذهابا وإيابا وتكون مدة صلاحيتها تزيد عن شهرين (2) ولا تفوق سنة مدنية.

تكون كل رخصة تسلم للناقل صالحة لعربة واحدة فقط.

لا يمكن أن تكون الرخصة الممنوحة إلى ناقل محل تحويل إلى ناقل آخر.

تخول الرخصة الممنوحة للناقل الحق في رحلة فارغة في الذهاب و/أو الإياب.

المادة 10

تسلم السلطات المختصة للدولة المسجلة فيها العربات الرخص لحساب الطرف المتعاقد الآخر وذلك حسب الحصص التي تحدد سنويا باتفاق مشترك من طرف اللجنة المختلطة المنصوص عليها في المادة الثالثة والعشرين (23) من هذا الاتفاق.

المادة 11

توافق السلطات المختصة على منح الرخص خارج الحصص المتفق عليها خاصة عندما يتعلق الأمر بـ:

1 - النقل الجنائزي بواسطة عربات مهياة لهذا الغرض.

2 - النقل الخاص بنقل الأثاث بواسطة عربات مهياة لهذا الغرض.

3 - نقل العتاد واللوازم والحيوانات من أو إلى أماكن التظاهرات المسرحية، الموسيقية، السينمائية، الرياضية، أو الخاصة بالسرك، المعارض، الحفلات وكذا تلك المخصصة للتسجيلات الإذاعية أو التقاط الصور السينماتوغرافية أو للتلفزة.

4 - نقل العربات العاطلة.

5 - العربات الخاصة بالاصلاح والقطر.

6 - تنقل عربات فارغة موجهة لنقل البضائع لتعويض عربات معطلة فوق تراب الطرف المتعاقد الآخر وكذا مواصلة العربات البديلة في عمليات النقل بالرخص المسلمة للعربات العاطلة.

كما يمكن قبول الزيوت التي تحتويها الخزانات العادية للعربات باعفاء من الحقوق والرسوم.

المادة 19

يستلزم على مؤسسات النقل والأشخاص القائمين عليها باحترام أحكام هذا الاتفاق وكذلك الأحكام التشريعية والتنظيمية المتعلقة بالنقل وحركة المرور والعبور الجمركي السارية المفعول بإقليم كل من الطرفين المتعاقدين.

المادة 20

تطبق التشريعات الداخلية لكل طرف متعاقد على كل المسائل التي لم تسوى ضمن هذا الاتفاق.

المادة 21

في حالة خرق أحكام هذا الاتفاق من طرف أحد الناقلين والذي يحصل في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين، يجب على السلطات المختصة للدولة المسجلة فيها العربة وبطلب من السلطات المختصة للطرف الآخر أن تطبق عليه إحدى العقوبات الآتية:

1 - الإنذار،

2 - السحب المؤقت أو النهائي، الجزئي أو الكلي لحق ممارسة النقل في إقليم الدولة التي وقعت فيها المخالفة.

ينبغي على السلطات التي اتخذت إحدى العقوبات أن تعلم السلطات التي طالبت بهذه العقوبات.

المادة 22

يقوم الطرفان المتعاقدان بتعيين المصالح المختصة لاتخاذ التدابير المحددة في هذا الاتفاق ولتبادل كل المعلومات الضرورية والإحصائيات وغيرها.

المادة 23

1 - سعيًا للتطبيق الجيد لأحكام هذا الاتفاق يقوم الطرفان المتعاقدان بإنشاء لجنة مختلطة.

وعند اجتياز الحدود في نقطة غير مراقبة من طرف مركز جمركي يجب على صاحب الرخصة أو مندوبه أن يبين مكان وساعة وتاريخ المرور في الخانة المخصصة لطابع الجمارك.

غير أنه يجب على السائق أن يوجه على الفور العربة وكذا البضائع عند الاقتضاء إلى مكتب الجمارك الأقرب من مكان الدخول مع اتباع الطريق القانوني المباشر عندما ينص على ذلك التشريع الجمركي لأحد الطرفين المتعاقدين.

المادة 17

تدفع مؤسسات النقل التي تقوم بالنقل المنصوص عليه في هذا الاتفاق مقابل عمليات النقل المنجزة فوق إقليم الطرف المتعاقد الآخر الحقوق والرسوم السارية المفعول في هذا الإقليم.

المادة 18

1 - يمكن لأعضاء طاقم العربة أن يستوردوا بصفة مؤقتة بدون دفع الرسوم ودون رخصة استيراد لوازم للاستعمال الشخصي واللوازم الخاصة بعرباتهم باستثناء أي بضاعة مستوردة لأغراض تجارية، وهذا طبقاً للتشريع الجمركي الساري المفعول في إقليم كل من الطرفين المتعاقدين، وهذا الإجراء صالح لطول مدة إقامتهم بإقليم الطرف المتعاقد الآخر.

2 - توضع قطع الغيار المخصصة لإصلاح عربة تقوم بعملية نقل منصوص عليها في هذا الاتفاق تحت إجراءات نظام الاستيراد المؤقت وتعفى من الحقوق والرسوم الخاصة بالاستيراد والقيود المفروضة على الاستيراد.

إن قطع الغيار غير المستعملة والتي استبدلت لابد أن يعاد تصديرها أو يتم إتلافها تحت الرقابة الجمركية.

3 - يمكن إدخال دون تسديد الحقوق والرسوم عند الاستيراد، الوقود والمواد النفطية المستوددة رفقة العربات على أن تكون معبأة في خزانات عادية مثبتة بصفة دائمة من قبل الصانع بحيث وضعها يسمح الاستعمال المباشر للوقود والمواد النفطية سواء تعلق الأمر بجر العربات أو لتشغيل نظام التبريد أو التدفئة.

إن حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة مملكة بلجيكا، سعيا منهما لتطبيق الاتفاق المؤرخ في 29 مارس سنة 1994، المتعلق بالنقل الدولي عبر الطرقات وبعبر المسافرين والبضائع.

اتفقتا على ما يأتي :

أولا، نقل المسافرين :

- 1 - ينبغي أن تشمل وثيقة المرور المشار إليها في المادة الرابعة (4) المعلومات الآتية:
 - اسم وعنوان منظم الرحلة،
 - اسم وعنوان الناقل،
 - رقم تسجيل العربة أو العربات المستعملة وكذا عدد المقاعد،
 - اسم السائق أو السائقين،
 - طبيعة الخدمة،
 - القائمة الاسمية للمسافرين،
 - التأشيرات المطلوبة عند الاقتضاء في الرقابة،
 - تاريخ استخراج وثيقة المرور وتوقيع الناقل،
 - التعديلات غير المتوقعة.

يشترك الطرفان المتعاقدان في إعداد نموذج وثيقة المرور.

في حالة الخدمات العرضية التي تكون فيها العربة محملة في الذهاب وفارغة في العودة يمكن بصفة استثنائية إنزال المسافرين أثناء الطريق.

2 - طلبات الرخص المشار إليها في المادة السادسة (6) الفقرة الثانية (2) يجب أن تتضمن المعلومات الآتية :

- تسمية الناقل.
- رقم تسجيل العربة أو العربات وعدد المقاعد.
- مشروع للتوقيت، الأسعار، شروط النقل، تواتر وفترات الاستغلال.

2 - تجتمع هذه اللجنة بناء على طلب أحد الطرفين المتعاقدين بالتناوب في إقليم كل منهما.

المادة 24

تحدد كفاءات تطبيق هذا الاتفاق بموجب البروتوكول المرفق لهذا الاتفاق.

المادة 25

1 - تقوم الدولتان المتعاقدتان بالإشعار المتبادل بالطريق الدبلوماسي لعملية استكمال الإجراءات المنصوص عليها في تشريع البلدين.

يدخل هذا الاتفاق حيز التنفيذ في اليوم الأول من الشهر الثاني من تاريخ الإشعار الأخير.

2- يبقى هذا الاتفاق ساري المفعول لمدة سنة ابتداء من تاريخ دخوله حيز التطبيق ويمدد بصفة ضمنية من سنة لأخرى، إلا إذا أشعر أحد الطرفين كتابيا الطرف الآخر عن رغبته في الإلغاء وذلك قبل ستة (6) أشهر من انقضاء مدتها.

حرر هذا الاتفاق في بروكسيل بتاريخ 29 مارس 1994.

في نسختين أصليتين باللغات العربية، الفرنسية، النيرلاندية وتتساوى النصوص الثلاثة من حيث القوة القانونية.

عن حكومة الجمهورية الجزائرية	عن حكومة مملكة بلجيكا
الديمقراطية الشعبية	روبرت أوربن
مصطفى مقراوي	وزير التجارة
وزير مندوب للتجارة الخارجية والشؤون الأوروبية	

بروتوكول

معد بمقتضى المادة 24 من الاتفاق الموقع بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة مملكة بلجيكا،

والمتعلق بالنقل الدولي عبر الطرقات وبعبر المسافرين والبضائع.

اتفقتا على ما يلي :

الباب الأول

مجال التطبيق والتعاريف

المادة الأولى

مجال التطبيق

يحق لناقلي كل من الطرفين المتعاقدين القيام بنقل المسافرين والبضائع باتجاه أو عبر أحد الإقليمين بعربات مسجلة في أحد البلدين المتعاقدين الذي يتواجد به مقر الناقل طبقا للكيفيات المحددة في هذا الاتفاق.

المادة 2

تعاريف

لأغراض هذا الاتفاق، ومن أجل تطبيقه، يقصد بـ :

- 1 - الناقل : هو كل شخص طبيعي أو معنوي مرخص له بالقيام بنقل المسافرين أو البضائع طبقا للأحكام القانونية السارية المفعول في بلده.
- 2 - العربة : يتم تحديد أنواع العربات باتفاق مشترك من طرف اللجنة المشتركة المذكورة في المادة 26 من هذا الاتفاق.
- 3 - الرخصة : كل إجازة أو امتياز أو ترخيص مسلم وفق تدابير هذا الاتفاق.

الباب الثاني

نقل المسافرين على الطرقات

الخدمات المنتظمة

المادة 3

لأغراض هذا الاتفاق، يقصد بالخدمة المنتظمة، نقل المسافرين بعربة على مسار محدد، وفق وتوات وتوقيت وتسعيرة محددة ومعلن عليها مسبقا. تسمح مثل هذه الخدمة، بنقل وإنزال المسافرين في المحطات النهائية وفي أماكن محددة. يجب أن تكون العربات المستعملة لمثل هذه الخدمة مطابقة لمتطلبات حركة النقل.

- وبناء على الدستور، لاسيما المادة 77-9 منه،
- وبعد الاطلاع على الاتفاق بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة الجمهورية الإيطالية المتعلق بالنقل الدولي على الطرقات للمسافرين والبضائع والعبور، الموقع بالجزائر في 24 أكتوبر سنة 2000،

يرسم ما يأتي :

المادة الأولى : يصدّق على الاتفاق بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة الجمهورية الإيطالية المتعلق بالنقل الدولي على الطرقات للمسافرين والبضائع والعبور، الموقع بالجزائر في 24 أكتوبر سنة 2000، وينشر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

المادة 2 : ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في 27 شعبان عام 1422 الموافق 13 نوفمبر سنة 2001.

عبد العزيز بوتفليقة

اتفاق

بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة الجمهورية الإيطالية يتعلق بالنقل الدولي على الطرقات للمسافرين والبضائع والعبور.

الديباجة

إن حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة الجمهورية الإيطالية، المشار إليهما أدناه بـ "الطرفين المتعاقدين"،

- رغبة منهما في تسهيل النقل على الطرقات للمسافرين والبضائع بين البلدين، وتنظيمه للمصلحة المشتركة باتجاه أو عبر إقليميهما،

8 - تمنح رخص النقل في إقليمي البلدين بعد الموافقة من طرف اللجنة المشتركة المنصوص عليها في المادة 26 من هذا الاتفاق. الرخص المسلمة في هذا الإطار تعطي الحق بالنقل في إقليم كلا الطرفين المتعاقدين.

9 - يجب أن يكون أصل الرخصة المسلمة من طرف السلطات المختصة، أو النسخة المطابقة لها، دائما على متن العربة أثناء النقل.

المادة 6

لا يمكن لناقلي أحد الطرفين المتعاقدين القيام برحلات داخلية لنقل المسافرين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، إلا إذا أتفق على غير ذلك.

المادة 7

خدمات العبور المنتظمة

لأغراض هذا الاتفاق، يقصد بالخدمات المنتظمة للعبور، نقل المسافرين الذي يتم من إقليم أحد الطرفين المتعاقدين، ويعبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر باتجاه بلد ثالث، دون صعود أو نزول أي مسافر فوق إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

تنجز الخدمات المنتظمة للعبور على أساس رخصة مسلمة من طرف السلطة المختصة لبلد العبور الذي قدم له الناقل الطلب عبر قنوات بلده.

المادة 8

النقل العرضي

لأغراض هذا الاتفاق، يقصد بالنقل العرضي نقل المسافرين حسب الكيفيات الآتية :

أ) نقل نفس العدد من المسافرين على نفس العربة على طول مسار يجب أن يبدأ وينتهي في إقليم البلد المسجلة فيه العربة، دون ركوب أو نزول أي مسافر على طول المسار أو عند المواقف المتواجدة خارج ذلك البلد (رحلة ذات أبواب مغلقة).

ب) نقل نفس العدد من المسافرين على نفس العربة عندما تكون نقطة بداية المسار ميناء أو مطار

لضمان السير المنتظم للخدمة، على الناقل، أن يقبل على متن العربة، كل مسافر يتقدم للركوب في أماكن الانطلاق وكذا عند المواقف - إلا في الحالة المنصوص عليها في المادة السادسة أدناه - مع احترام التشريع الوطني المنظم لخدمات خطوط نقل المسافرين.

المادة 4

تنشأ الخدمات المنتظمة بين البلدين باتفاق مشترك بين السلطات المختصة للطرفين المتعاقدين على أساس التدابير المتخذة من طرف اللجنة المشتركة المنصوص عليها في المادة 26 من هذا الاتفاق.

المادة 5

1 - تخضع الخدمة المنتظمة لنقل المسافرين إلى رخصة خاصة غير قابلة للتنازل.

2 - تسلم السلطات المختصة للطرفين المتعاقدين الرخصة المتعلقة بالمسار الموجود بإقليمها على أساس مبدأ المعاملة بالمثل إلا إذا أتفق على غير ذلك.

3 - تحدد مدة الرخصة باتفاق مشترك من قبل اللجنة المشتركة المنصوص عليها في المادة 26 من هذا الاتفاق.

4 - تمنح الرخصة للقيام بالخدمة على المسار المحدد على أساس طلب مقدم من طرف الناقل إلى السلطات المختصة للطرف المتعاقد حيث يوجد مقره.

5 - يجب أن يتضمن الطلب المسار والوترات وتوقيت كامل السنة وكذلك التسعيرة ويتضمن كذلك كل معلومة مفيدة قد تطلبها السلطات المختصة للطرفين المتعاقدين.

6 - يجب أن يرفق الطلب برسم بياني للمسار المقترح مع الإشارة إلى المواقف وقياس المسافات.

7 - ترسل السلطة المختصة لأحد الطرفين المتعاقدين إلى تلك المتواجدة بالطرف المتعاقد الآخر الطلبات المقدمة التي تم قبولها مرفقة بكل الوثائق المطلوبة. يتم التقييم والموافقة على مثل هذه الطلبات من قبل اللجنة المشتركة المنصوص عليها في المادة 26 من هذا الاتفاق.

خدمات أخرى لنقل المسافرين

المادة 10

بالنسبة لكل الخدمات الأخرى لنقل المسافرين بالعربة التي لم يتم الإشارة إليها صراحة في المواد السالفة من هذا الاتفاق، يستوجب الحصول على ترخيص مسبق من السلطة المختصة للطرف المتعاقد الآخر.

تسلم الرخصة للناقل على أساس الطلب الموجه للسلطة المختصة للطرف المتعاقد حيث يوجد مقر الناقل.

يجب أن يتضمن الطلب مقصد الرحلة والمسار والغرض من السفر ونوع العربة المزمع استعمالها، وكل المعلومات التي تضبط باتفاق مشترك من طرف السلطات المختصة للطرفين المتعاقدين.

ترسل السلطة المختصة لأحد الطرفين المتعاقدين إلى السلطة المختصة للطرف المتعاقد الآخر الطلب المقبول مرفقا بالوثائق المطلوبة من أجل الحصول على الرخصة.

يجب على السلطة المختصة للطرف المتعاقد الآخر أن ترد على الطلب في أجل 30 يوما بعد استلامها له.

تسلم الرخصة من طرف سلطة البلد أين يوجد مقر الناقل.

الباب الثالث

نقل البضائع على الطرقات

المادة 11

مقابل رخصة مسلمة من طرف السلطة المختصة للطرف المتعاقد الآخر، وباستثناء الحالات المذكورة في المادة 12 أذناه، أو بقرار من اللجنة المشتركة المنصوص عليها في المادة 26 من هذا الاتفاق، يحق لكل ناقل تابع لطرف متعاقد أن يستورد مؤقتا عربة فارغة أو محملة، على إقليم الطرف المتعاقد الآخر، بغية نقل البضائع :

أ) بين أي مكان يقع في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين وأي مكان يقع في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أو

للبلد المسجلة فيه العربة ونقطة الوصول ميناء أو مطار في إقليم البلد الآخر. ويجب أن تعود العربة إما :
- فارغة،

- على متنها مسافرين، أنزلوا في ميناء أو مطار، حيث أنزل في الذهاب المسافرون الأولون الذين يجب عليهم مواصلة الرحلة بالباخرة أو بالطائرة، انطلاقا من ميناء أو مطار آخر بإقليم البلد المسجلة فيه العربة،

- بمسافرين أنزلوا بميناء أو مطار بنفس البلد أين أنزل، عند الذهاب المسافرون الأوائل، الذين يجب مزاولة سفرهم على متن طائرة أو باخرة انطلاقا من ميناء آخر أو مطار على تراب البلد المسجلة فيه العربة.

ج) خدمة منجزة بدون مسافرين على إقليم الطرف المتعاقد الآخر لنقل، إلى البلد المسجلة فيه العربة، مجموعات مكونة على أساس اتفاق مسبق بين الناقل والزبون.

المادة 9

تنجز الخدمات المنصوص عليها في الفقرتين (أ) و(ب) من المادة 8 من هذا الاتفاق، بدون أية رخصة، ولو تعلق الأمر بالعبور.

في هذه الحالة يجب أن يحوز السائق على متن العربة قائمة أسماء المسافرين.

حسب المقاييس المضبطة من طرف اللجنة المشتركة المنصوص عليها في المادة 26 من هذا الاتفاق، لا تشترط الرخصة في حالة تعويض عربة معطلة بأخرى.

في الحالة المنصوص عليها في الفقرة (ج) من المادة 8 من هذا الاتفاق، يجب على السلطة المختصة للبلد الذي يقع فيه مقر الناقل الذي يقوم بالخدمة، أن تطلب رخصة من الطرف المتعاقد الآخر.

تبادل السلطات المختصة حصة سنوية من استمارات الرخص، تضبطها اللجنة المشتركة المنصوص عليها في المادة 26 من هذا الاتفاق.

10 - نقل النحل وبلاعيط السمك.

المادة 13

لا يمكن التنازل على الرخصة الصالحة للذهب والإياب. ولا تسمح هذه الأخيرة بالنقل سوى خلال فترة الصلاحية الواردة في الرخصة، ولا تصلح الرخصة إلا لفترة الحصة التي سلمت برسمها.

ولأغراض هذا الاتفاق، يقصد بالنقل العابر النقل المتجه أو القادم من وإلى بلد ثالث عابرا بذلك إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون شحن أو تفريغ السلع فوق هذا الإقليم.

المادة 14

لا يمكن للناقلين المقيمين في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين أن ينجزوا :

- نقلا بين مكانين يقعان في إقليم الطرف المتعاقد الآخر،

- نقلا بين إقليم الطرف المتعاقد الآخر وبلد ثالث إلا بترخيص خاص من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

الباب الرابع

أحكام عامة

المادة 15

تحدد الكفاءات التقنية والمهنية المطلوبة من الناقلين والمطابقة التقنية للعربات ومحتوى وثائق المرور للعربات، كفاءة السائقين، التغطية والحد الأقصى للتأمين ضد أخطار المسؤولية المدنية تجاه الغير وتجاه المسافرين المنقولين من طرف السلطات المختصة لكل بلد حسب تشريعه الوطني الساري المفعول.

وفي كل الحالات يجب أن تكون قواعد شهادة التأمين مطابقة للقوانين السارية المفعول في البلد الذي ينجز النقل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

المادة 16

تحدد كفاءات تسليم وثائق النقل وإعداد الوثائق اللازمة لنقل المسافرين والبضائع ومسك دفاتر المحاسبة وإعداد المعطيات الإحصائية التي يتبادلها الطرفان فيما بينهما، باتفاق مشترك من قبل السلطات المختصة لكل من الطرفين المتعاقدين.

ب) عبورا لإقليم الطرف المتعاقد الآخر.

أثناء القيام بنقل البضائع، يمكن أن يخضع دخول وتنقل وإقامة العربات وسائقها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وحسب مبدأ المعاملة بالمثل، إلى شروط خاصة وإلى رقابة واحتياطات عندما يقتضي أمن الدولة ذلك.

المادة 12

مع مراعاة الأحكام الخاصة المنصوص عليها في التشريعات والتنظيمات الوطنية للطرفين المتعاقدين في هذا المجال، لا تشترط الرخصة المشار إليها في المادة السالفة، عندما يتعلق الأمر بـ :

1 - النقل الجنائزي بواسطة عربات مهياة لهذا الغرض،

2 - نقل العتاد المخصص للتظاهرات أو المعارض،

3 - النقل العرضي للبضائع من وإلى المطارات في حالة تحويل للخدمات.

4 - نقل الأمتعة بواسطة مقطورات مقرونة بعربات مخصصة لنقل المسافرين والأمتعة وكذلك فيما يخص أي نوع من العربات القادمة أو المتوجهة إلى المطارات،

5 - نقل البريد،

6 - نقل أدوات موجهة للعلاج الطبي عند الإسعاف في حالة الاستعجال وخاصة عند حدوث كوارث طبيعية،

7 - نقل بضائع ذات قيمة مالية مثل المعادن الثمينة بواسطة عربات خاصة تحت حراسة مواكبة للشرطة أو مصالح الأمن الأخرى،

8 - نقل قطع الغيار الخاصة بالبواخر والطائرات،

9 - التنقل الفارغ لعربة مستعملة لنقل البضائع بغرض تعويض عربة أصبحت غير صالحة للاستعمال في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وكذا العودة الفارغة للعربة المعاد تهيئها بعد إصلاحها. ويتواصل النقل بعربة التعويض عملا بنفس الرخصة المسلمة للعربة الأولى،

المادة 17

بحكم هذا الاتفاق على، الناقلين وطواقم العربات التي تنجز النقل على إقليم الطرف المتعاقد الآخر احترام القواعد المتعلقة بقانون المرور والنقل السارية المفعول في هذا الإقليم عند تواجدهم به، في حالة خرق القواعد المشار إليها في الفقرة السالفة، يكون الفاعل مسؤولا عن هذا الخرق أمام السلطات المختصة للطرف المتعاقد الذي ارتكب في إقليمه المخالفات.

المادة 18

على ناقلي الطرفين المتعاقدين احترام القواعد النقدية والجبائية السارية المفعول في إقليم الطرف المتعاقد الآخر الذي ينجز فيه النقل.

يمكن للجنة المشتركة المشار إليها في المادة 26 من هذا الاتفاق الاقتراح على السلطات المختصة في المسائل الجبائية للطرفين المتعاقدين، وحسب مبدأ المعاملة بالمثل، أن يستفيد النقل المنجز في إطار أحكام هذا الاتفاق من المزايا الجبائية الممنوحة من طرف تشريعات الطرفين.

المادة 19

يسمح كل من الطرفين المتعاقدين بالدخول إلى إقليمه للعربات المسجلة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بإعفاء مؤقت من الحقوق الجمركية، دون منع أو قيد، شريطة إعادة تصدير هذه العربات.

يمكن لكل من الطرفين المتعاقدين أن يقر إخضاع العربات إلى الإجراءات الجمركية اللازمة للاستيراد المؤقت في إقليمه.

المادة 20

يمكن للسائق ولأعضاء طاقم العربة، أن يستوردوا بصفة مؤقتة، بإعفاء من الحقوق الجمركية ورسوم الدخول، الأشياء اللازمة لاحتياجاتهم الشخصية من أجل المستلزمات العادية للسفر وبكمية معقولة ومناسبة لمدة إقامتهم في إقليم الطرف المتعاقد الآخر على أن لا يتخلوا عن هذه الأشياء.

كما تعفى أيضا من الحقوق الجمركية ورسوم الدخول، المؤونة الغذائية للسفر وكمية قليلة من التبغ والسيجار للاستعمال الشخصي مع مراعاة التشريع الجمركي الساري المفعول في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

تمنح هذه الامتيازات وفق الشروط المحددة من طرف السلطات الجمركية للاستيراد المؤقت بإعفاء من الرسوم للأشياء المخصصة للاستعمال الشخصي للمسافرين.

المادة 21

يقبل أيضا بإعفاء من حقوق الجمارك ورسوم الدخول، دون منع أو قيد ادخال الوقود والمواد النفطية المعبأة في الخزانات العادية للعربات المستوردة بصفة مؤقتة (الخزان العادي هو ذلك المثبت من طرف الصانع على نوع العربة المعنية).

المادة 22

إن قطع الغيار المخصصة لإصلاح عربة مستوردة بصفة مؤقتة، ومنجزة لنقل مقرر في إطار أحكام هذا الاتفاق، يقبل إدخالها بإعفاء مؤقت من الحقوق الجمركية ورسوم الدخول، دون منع أو قيد، مع احترام الإجراءات الجمركية المقررة في تشريعات وأنظمة الطرفين المتعاقدين.

تخضع قطع الغيار المعوضة والتي لم يعاد تصديرها لدفع حقوق الجمارك ورسوم الدخول، إلا إذا، طبقا لأحكام تشريع بلد الاستيراد، تركت مجانا لهذا البلد، شريطة أن يقبل ذلك طبقا للتشريع الجمركي الساري المفعول، أو تتلف على حساب المعنيين وتحت الرقابة الجمركية.

المادة 23

إن فوترة وتسديد مستحقات خدمات النقل المنجز بمقتضى أحكام هذا الاتفاق، يجب أن يتم بعملات قابلة للتحويل الحر وبقيمة سعر الصرف الساري يوم الدفع نفسه.

ويتم تحويلها في آجال معقولة حسب الممارسة الدولية، بعد أداء الواجبات الجبائية.

أ - إبداء الرأي حول الخدمات المنتظمة لنقل المسافرين مع تنسيق كفاءات إنجازها عند الاقتضاء، باعتبارها نافعة للطرفين،

ب - تحديد عدد رخص خدمات نقل المسافرين المنصوص عليها في المادتين 5 و9،

ج - التحديد، باتفاق مشترك، لحصة رخص نقل البضائع المنصوص عليها في المادة 11 وحالات الإعفاء المحتمل من الرخص، عدا تلك المذكورة في المادة 12.

د - إعداد استمارات الرخص المنصوص عليها في المواد 5 و9 و11 وتحديد كفاءات تسليمها،

هـ - تسوية المشاكل والمسائل التي قد تنجم عن تطبيق هذا الاتفاق،

و - اتخاذ الإجراءات الملائمة لتسهيل وتشجيع تطوير النقل على الطرقات بين البلدين،

ز - دراسة إمكانية منح تسهيلات ذات طابع جبائي، على أساس مبدأ المعاملة بالمثل، متلائمة مع التنظيمات السارية المفعول في البلدين.

تعيين السلطات المختصة للطرفين المتعاقدين ممثلين يجتمعون ضمن اللجنة المشتركة، بالتناوب في أحد البلدين، بطلب من أحد الطرفين المتعاقدين.

تخضع قرارات اللجنة المشتركة لموافقة السلطات المختصة في البلدين.

المادة 27

يطبق التشريع الداخلي لكل طرف متعاقد على كل المسائل التي لا ينظمها هذا الاتفاق أو، عند الإقتضاء، لا تنظمها الاتفاقيات الدولية التي انضم إليها الطرفان المتعاقدان.

المادة 28

إن السائقين والمستخدمين على متن عربات نقل المسافرين والبضائع ملزمون باحترام الأحكام التشريعية والتنظيمية والإدارية السارية المفعول في الدولة المتعاقد حيث ينجز النقل لاسيما القوانين الوطنية المنتظمة للدخول إلى كل إقليم والإقامة به.

ينبغي أن تكون الرخص المسلمة من طرف السلطات المختصة والمنصوص عليها في هذا الاتفاق،

وفي حالة وجود اتفاق للمدفوعات بين الطرفين المتعاقدين، تتم المدفوعات المذكورة أعلاه حسب أحكام هذا الاتفاق.

المادة 24

في حالة خرق أحكام هذا الاتفاق من طرف أحد الناقلين والذي يحصل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وعلاوة على العقوبات المفروضة في الدولة التي ارتكبت فيها المخالفة، يجب على السلطات المختصة للدولة المسجلة فيها العربة، وبطلب من السلطات المختصة للطرف المتعاقد الآخر، أن تطبق عليه إحدى العقوبات الآتية :

أ) إنذار ،

ب - إعدار مع إنذار، بحيث في حالة العود إلى الجرم تطبق الإجراءات المقررة في الفقرة (ج) أو الفقرة (د) أدناه،

ج - توقيف مؤقت لرخصة ممارسة نقل البضائع أو المسافرين في البلد الذي وقعت فيه المخالفة،

د - نقض رخصة ممارسة نقل البضائع أو المسافرين في البلد الذي وقعت فيه المخالفة.

على السلطات التي تتخذ العقوبة إعلام السلطات التي طالبت بها.

المادة 25

تقرر كفاءات تطبيق هذا الاتفاق، باتفاق مشترك من طرف السلطات المختصة للطرفين المتعاقدين، وهي :

- بالنسبة للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية :

وزارة النقل

مديرية النقل البري

- بالنسبة للجمهورية الإيطالية :

وزارة النقل والملاحة

دائرة النقل البري

المادة 26

تنشأ لجنة مشتركة، مشكلة من ممثلي السلطات المختصة للطرفين المتعاقدين، مشكلة مهامها :

مرسوم رئاسي رقم 01-368 مؤرخ في 27 شعبان عام 1422 الموافق 13 نوفمبر سنة 2001، يتضمن التصديق على الملحق الثالث للاتفاق المؤرخ في 27 ديسمبر سنة 1968 بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة الجمهورية الفرنسية المتعلقة بتنقل الرعايا الجزائريين وعائلاتهم إلى فرنسا وتشغيلهم وإقامتهم بها، وكذا البروتوكول الملحق به، الموقع بباريس في 11 يوليو سنة 2001.

إن رئيس الجمهورية،

- بناء على تقرير وزير الدولة، وزير الشؤون الخارجية،

- وبناء على الدستور، لا سيما المادة 77-9 منه،

- وبمقتضى المرسوم رقم 69-3 المؤرخ في 12 ذي القعدة عام 1388 الموافق 30 يناير سنة 1969 والمتضمن نشر الاتفاقية المتعلقة بتنقل الرعايا الجزائريين وعائلاتهم إلى فرنسا وتشغيلهم وإقامتهم بها والموقع عليها بمدينة الجزائر في 27 ديسمبر سنة 1968.

- وبعد الاطلاع على الملحق الثالث للاتفاق المؤرخ في 27 ديسمبر سنة 1968 بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة الجمهورية الفرنسية المتعلقة بتنقل الرعايا الجزائريين وعائلاتهم إلى فرنسا وتشغيلهم وإقامتهم بها، وكذا البروتوكول الملحق به، الموقع بباريس في 11 يوليو سنة 2001 وتبادل الرسائل بتاريخ 11 يوليو سنة 2001.

يرسم ما يأتي :

المادة الاولى : يصدّق على الملحق الثالث للاتفاق المؤرخ في 27 ديسمبر سنة 1968 بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة الجمهورية الفرنسية المتعلقة

على متن العربات أثناء النقل وأن تظهر عند كل طلب أو أعوان المراقبة. ينبغي أن تؤشر الرخص من طرف الجمارك عند الدخول والخروج من إقليم الطرف المتعاقد أين تكون صالحة.

وبصفة عامة يحتفظ الطرفان المتعاقدان بحق تقليص حريات التنقل الممنوحة بصفة متبادلة بما في ذلك تنظيم نقل المسافرين والبضائع لاسيما عندما تقتضيه ظروف خاصة بأمن الدولة.

الباب الخامس

احكام ختامية

المادة 29

يسري مفعول هذا الاتفاق 30 يوما بعد تلقي آخر إشعار مكتوب، عن الطريق الدبلوماسي، حول قيام الطرفين المتعاقدين بالإجراءات الداخلية الضرورية للمصادقة عليه.

أبرم هذا الاتفاق لمدة سنة قابلة للتجديد لفترات متتالية مدتها سنة إذا لم يشعر أحد الطرفين كتابيا وعن الطريق الدبلوماسي الطرف الآخر برغبته في إلغاء الاتفاق وذلك قبل ثلاث (03) أشهر على الأقل من انقضاء مدة صلاحيته السارية المفعول.

وإثباتا لما تقدم، قام الموقعان أدناه، المخولان قانونا من جانب حكوماتيهما، بتوقيع هذا الاتفاق.

حرر بالجزائر في 24 أكتوبر سنة 2000 في نسختين أصليتين باللغات العربية، والإيطالية والفرنسية، وتتساوى النصوص الثلاث من حيث الحجية القانونية.

في حالة خلاف، تشكل الصيغة الفرنسية النص المرجعي.

عن حكومة الجمهورية الجزائرية	عن حكومة الجمهورية الإيطالية
الديمقراطية الشعبية	وزير النقل والملاحة
وزير النقل	بيارلوجي برساني
حميد لوناوسي	

قائمة المراجع

قائمة المراجع:

المراجع العامة:

- 1- الدكتور السنهوري عبد الرزاق - الوسيط في شرح القانون المدني - مصادر الالتزام - الجزء الأول - دار إحياء التراث العربي. لبنان 1973م.
- 2- الدكتور السنهوري عبد الرزاق - الوسيط في شرح القانون المدني - الإثبات وآثار الالتزام - الجزء الثاني - دار إحياء التراث العربي. لبنان 1973م.
- 3- الدكتور الفولي محمد - شرح قانون التأمينات الاجتماعية - الدار الجامعة الجديدة للنشر. الإسكندرية. مطبعة 2000م.
- 4- الدكتور الزحيلي وهبة - نظرية الضمان وأحكام المسؤولية المدنية والجنائية في الفقه الإسلامي - دراسة مقارنة دار الفكر. دمشق 1982م.
- 5- الدكتور النقيب عاطف - النظرية العامة للمسئولية عن فعل الأشياء - منشورات عويدات - ديوان المطبوعات الجامعية - الطبعة الثانية 1981م.
- 6- الدكتور العربي بلحاج - النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري - الجزء الثاني - انواقعة القانونية - ديوان المطبوعات الجامعية. الجزائر م 1995.
- 7- الدكتور بغداد جيلالي - الاجتهاد القضائي في المواد الجزائية - الجزء الأول - الطبعة الأولى - الديوان الوطني للأعمال التربوية 2002م.
- 8- الدكتور دويدار هاني - النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل - كلية الحقوق جامعة الإسكندرية - الدار الجامعية. مطبعة 1999م.
- 9- الدكتور زهدور محمد - المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسئولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري. الطبعة الأولى 1990م.

- 10- الدكتور علي علي سليمان- النظرية العامة للإلتزام- مصادر الإلتزام في القانون المدني الجزائري 1998م.
- 11- الدكتور مقدم سعيد- نظرية التعويض عن الضرر المعنوي- المؤسسة الوطنية للكتاب 1992م.
- 12- الدكتور مرقص سليمان - الوافي في شرح القانون المدني في الإلتزامات- المجلد الثاني في الفعل الضار والمسئولية المدنية- القسم الأول- كلية الحقوق- جامعة القاهرة- الطبعة الخامسة.
- 13- الدكتور مصطفى محمد جمال- أصول التأمين(عقد الضمان)- دراسة مقارنة للتشريع- الفقه والقضاء في ضوء الأسس الفقهية للتأمين- الطبعة الأولى 1999م- ديوان المطبوعات الجامعية. بيروت. لبنان.

المراجع الخاصة:

- 1- الدكتور أحمد شوقي محمد عبد الرحمن- مدى التعويض عن تغيير الضرر في جسم المضرور والمال- منشأة المعارف الإسكندرية- مطبعة 2000م.
- 2- الدكتور إبراهيم أبو النجا- الأحكام العامة طبقا لقانون التأمين الجديد- الجزء الأول- كلية الحقوق- ديوان المطبوعات الجامعية- الطبعة الثانية 1992م.
- 3- الدكتور البشير أبو زهرة التأمين البري دراسة تحليلية وشرح لعقود التأمين 1985م.
- 4- الدكتور المقداوي عادل علي - مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص- مكتبة دار الثقافة والنشر والتوزيع عمان- طبعة 1997م.
- 5- الدكتور إبراهيم سيد أحمد- العقود والشركات التجارية- الطبعة الأولى 1999م.
- 6- الدكتور أكرم ياملكي- القانون التجاري- دراسة مقارنة- الجزء الأول في الأعمال التجارية والتاجر والمتجر والعقود التجارية- الطبعة الأولى 1998م.
- 7- الدكتور الفتلاوي سمير جميل حسين - العقود التجارية الجزائرية- ديوان المطبوعات الجامعية- طبعة 2001م.
- 8- الدكتور العكيلي عزيز - شرح القانون التجاري- الجزء الأول- الأعمال التجارية- التاجر- المتجر- العقود التجارية 1998م.
- 9- الدكتور البارودي علي - العقود وعمليات البنوك التجارية- كلية الحقوق جامعة الإسكندرية.
- 10- الدكتور بن عبيدة عبد الحفيظ- إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري- الديوان الوطني للأشغال التربوية 2002م.

- 11- الدكتور بن خروف عبد الرزاق - التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري- الجزء الأول- التأمينات البرية 2000م.
- 12- الدكتور بن غانم علي - التأمين البحري وداتيته نظامه القانوني- ديوان المطبوعات الجامعية 2000.
- 13- الدكتور جديدي معراج- مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري- ديوان المطبوعات الجامعية. بن عكنون 2000.
- 14- الدكتور جلال وفاء محمد دين- المبادئ العامة في القانون التجاري والبحري- جامعة الإسكندرية.
- 15- الدكتور راشد راشد- التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري- المؤرخ في 09 أوت 1980م طبعة 1992م. ديوان المطبوعات الجامعية - الساحة المركزية بن عكنون- الجزائر 1992م.
- 16- الدكتور مختار رحمانى محمد- المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية- طبعة 2003م. الجزائر.
- 17- الدكتور سعيد أحمد شعلة- قضاء النقص في التأمين- منشآت المعارف الإسكندرية 1997م.
- 18- الدكتور محمد حسين منصور- المضرور المستفيد من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات- منشآت المعارف الإسكندرية 1996م.
- 19- الدكتور محمد فوزي سامي- شرح القانون التجاري- مصادر القانون التجاري- الأعمال التجارية- التاجر- المتجر- العقود التجارية- الجزء الأول.

الرسائل:

- 1- الطالب كيجل كمال- المسؤولية المدنية في حوادث السيارات- رسالة النيل درجة الماجستير- كلية الحقوق- جامعة سيدي بلعباس- الجزائر- السنة الجامعية 2000/2001.
- 2- السيد عبد الرحمن علوان- توزيع المسؤولية في حوادث المرور- دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص- معهد الحقوق- بن عكنون السنة 1976م.

المقالات:

- 1- الدكتور أحمد شرف الدين- الأساس القانوني لرجوع المؤمن على الغير المسئول عن الحادث- كلية الحقوق السنة الرابعة- العدد الأول لسنة 1980م.
- 2- الدكتور أحمد طالب- نظام تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في الجزائر- الجزء الأول- المجلة القضائية- العدد الأول لسنة 1991م.
- 3- الدكتور أحمد طالب- نظام تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في الجزائر- الجزء الثاني- المجلة القضائية - العدد الثاني لسنة 1991م.
- 4- الأستاذ بوزيدي محمد- المصالحة في مجال تعويض ضحايا حوادث المرور- المجلة القضائية- العدد الثاني لسنة 1992م.
- 5- الدكتور عاشور عبد الحفيظ - تعويض ضحايا حوادث المرور- المجلة القضائية للمحكمة العليا- العدد الثاني لسنة 1995م.
- 6- الدكتور بودراع عبد العزيز - النظام القانوني لتعويض ضحايا حوادث المرور- الجزء الأول- مجلة الفكر القانوني- العدد الثاني لسنة 1991م.
- 7- الدكتور بودراع عبد العزيز - النظام القانوني لتعويض ضحايا حوادث المرور- الجزء الثاني- مجلة الفكر القانوني- العدد الثالث لسنة 1991م.

- 8- الدكتور بن ملحة غوثي - نظام تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المرور - المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والإدارية- الجزء 33 رقم 4 لسنة 1995م.
- 9- الدكتور محمد الدسوقي- المسؤولية المدنية عن حوادث المرور- مجلة الحقوق السنة الثانية- العدد الأول لسنة 1978م.
- 10- الدكتور جديدي معراج - التأمين على السيارات- المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية- الجزء 55 رقم 01 لسنة 1997م.

القوانين والمراسيم والأوامر:

- مجموعة النصوص التشريعية والتنظيمية المتعلقة بالتأمين.
- 1- الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 06 محرم 1394 الموافق لـ 30/01/1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار الجريدة الرسمية العدد 15 الصادرة بتاريخ 19/02/1994.
 - 2- القانون رقم 07/80 المؤرخ في 28 رمضان 1400 الموافق لـ 9 أوت المتعلق بقانون التأمين القديم.
 - 3- المرسوم رقم 34/80 المؤرخ في 29 ربيع الأول 1400 الموافق لـ 16/02/1980 يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 7 من الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 6 محرم 1394 الموافق لـ 30/01/1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار الجريدة الرسمية العدد 08 الصادرة بتاريخ 19/02/1980.
 - 4- المرسوم رقم 35/80 المؤرخ في 29 ربيع الأول 1400 الموافق لـ 16/02/1980 والمتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار ومعانيها والتي تتعلق بالمادة 19 من المرسوم 15/74 الجريدة الرسمية العدد 08 الصادرة بتاريخ 19/02/1980.
 - 5- المرسوم رقم 36/80 المؤرخ في ربيع الأول 1400 الموافق لـ 16/02/1980 يتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بطريقة تقدير نسبة العجز ومراجعتها التي تتعلق بالمادة 2 من الأمر رقم 15/74 الجريدة الرسمية العدد 08 الصادرة بتاريخ 19/02/1980.
 - 6- المرسوم رقم 37/80 المؤرخ في 29 ربيع الأول 1400 الموافق لـ 16/02/1980 يتضمن شروط تطبيق المادتين 32 و 34 من الأمر رقم 15/74 الجريدة الرسمية العدد 08 الصادرة بتاريخ 19/02/1980.
 - 7- قانون رقم 31/88 المؤرخ في 05 ذو الحجة 1408 الموافق لـ 19/07/1988 يعدل ويتم الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30/01/1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار الجريدة الرسمية العدد 29 الصادرة سنة 1988.

- 8- الأمر رقم 07/95 المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق لـ 1995/01/25 يتعلق بالتأمينات والذي ألغى المرسوم رقم 37/80.
- 9- القانون رقم 11/83 المؤرخ في 21 رمضان 1403 الموافق لـ 02 يوليو 1983 يتعلق بالتأمينات الاجتماعية.
- 10- القانون رقم 13/83 المؤرخ في 21 رمضان 1403 الموافق لـ 02 يوليو 1983 يتعلق بحوادث العمل والأمراض المهنية.
- 11- قانون رقم 01/13 المؤرخ في 07 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه- الجريدة الرسمية- العدد 44 لسنة 2001.
- 12- القانون رقم 01/14 المؤرخ في 19/08/2001 المتضمن تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمرها - الجريدة الرسمية- العدد 146 الموافق لـ 09 أوت 2001.
- 13- قرار وزارة النقل والصيد البحري المؤرخ في 20 يونيو لسنة 1983 المتضمن المركبات المستعملة في نقل الأشخاص المشتركة- الجريدة الرسمية - العدد 38 لسنة 1983.
- 14- مرسوم تنفيذي رقم 385/90 مؤرخ في 24/10/1990 يتضمن الحد الأدنى للأجر الوطني المضمون بألف دج.
- 15- مرسوم تنفيذي في 01/07/1991 يتضمن رفع الحد الأدنى للأجر الوطني المضمون إلى 2000 دج شهريا.
- 16- مرسوم تنفيذي في 14/03/1992 يتضمن رفع الحد الأدنى للأجر الوطني المضمون إلى 2500 دج شهريا.
- 17- مرسوم تنفيذي رقم 94- 77 مؤرخ في 09/04/1994 يتضمن رفع الحد الأدنى للأجر الوطني المضمون إلى 4000 دج.
- 18- مرسوم تنفيذي رقم 97-152 في 10/05/1997 يتضمن رفع الحد الأدنى للأجر الوطني المضمون ابتداء من 01/05/1997 إلى 4300 دج وابتداء من 01/01/1998 إلى 5400 دج وابتداء من 01/09/1998 إلى 6000 دج شهريا.
- 19- قرار مؤرخ في 18/03/1981 يتضمن تحديد شكل الوثائق المبنية في المادتين 7 و 9 من المرسوم رقم 80-34.

الأحكام القضائية

- 1- قرار المحكمة العليا رقم 24770 الصادر بتاريخ 14.04.1982 المجلة القضائية العدد 02 لسنة 1992 .
- 2- قرار المحكمة العليا رقم 34188 الصادر بتاريخ 07.01.1986 المجلة القضائية العدد 04 لسنة 1989 م .
- 3- قرار المحكمة العليا رقم 28551 الصادر بتاريخ 27.03.1984 المجلة القضائية العدد 04 لسنة 1989 م .
- 4- قرار المحكمة العليا رقم 38154 الصادر بتاريخ 30.12.1986 المجلة القضائية العدد 03 لسنة 1989 م .
- 5- قرار المحكمة العليا رقم 68012 الصادر بتاريخ 20.03.1990 المجلة القضائية العدد 04 لسنة 1992 م .
- 6- قرار المحكمة العليا رقم 65648 الصادر بتاريخ 30.06.1990 المجلة القضائية العدد 01 لسنة 1990 م .
- 7- قرار المحكمة العليا رقم 71728 الصادر بتاريخ 24.09.1990 المجلة القضائية العدد 02 لسنة 1992 م .
- 8- قرار المحكمة العليا رقم 78470 الصادر بتاريخ 18.02.1992 المجلة القضائية العدد 04 لسنة 1992 م .
- 9- قرار المحكمة العليا رقم 91385 الصادر بتاريخ 14.03.1992 المجلة القضائية العدد 02 لسنة 1994 م .
- 10- قرار المحكمة العليا رقم 109568 الصادر بتاريخ 24.05.1994 المجلة القضائية العدد 01 لسنة 1997 م .

قائمة المراجع باللغة الفرنسية:

- 1- B. P Mercadal ,Droit des transports terrestres et aériens, DALLOZ 1996.
- 2- Y. Lambert-Faivre, Droit du dommage corporel systèmes d'indemnisations, DALLOZ 1996 3e édition.
- 3- Y Lambert- Faivre, Droit des assurances, DALLOZ 1998, 10e édition..
- 4- G. Ripert et R. Roblot, Traité de droit commercial, tome2, 15e édition par P. Delebecque et M. Germain.

الصفحة	الموضوع
01	مقدمة
06	الفصل الأول : الأحكام العامة للتأمين في النقل البري
06	المبحث الأول : تطور قانون التأمين في مادة النقل البري
07	المطلب الأول : حق الضحية في التعويض طبقا للأمر 15/74
08	الفرع الأول : أسباب ودوافع صدور هذا الأمر
10	الفرع الثاني : مضمون الأمر 15/74
17	الفرع الثالث : النصوص التطبيقية للأمر 15/74
22	المطلب الثاني : قانون 31/88
22	الفرع الأول : أسباب ودوافع صدور القانون 31/88
24	الفرع الثاني : إلزامية التأمين على السيارات في قانون 31/88
29	الفرع الثالث : موقف الفقه والقضاء من تطبيق الأمر 15/74 وقانون 31/88
34	المطلب الثالث : التشريع الذي يحكم حوادث النقل بالسكك الحديدية
36	الفرع الأول : نظام التعويض عن حوادث السكك الحديدية
37	الفرع الثاني : طرق تقدير التعويض
39	المبحث الثاني : أنواع التأمينات البرية وتنظيمها الدولي
40	المطلب الأول : التأمين على الأشخاص
40	الفرع الأول : مفهوم وخصائص التأمين على الأشخاص
44	الفرع الثاني : تطبيق التأمين الإلزامي من حيث الأشخاص
46	الفرع الثالث : تقدير التعويض
49	المطلب الثاني : التأمين على الأضرار
50	الفرع الأول : مفهوم وخصائص التأمين على الأضرار
54	الفرع الثاني : تأمين البضائع من أخطار النقل
55	الفرع الثالث : تقدير التعويض
57	المطلب الثالث : الاتفاقيات المنظمة للنقل البري
58	الفرع الأول : اتفاقية دول اتحاد المغرب العربي
61	الفرع الثاني : الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البري
61	أولا : الجزائر و مصر
62	ثانيا : الجزائر و بلجيكا
63	ثالثا : الجزائر و إيطاليا
64	الفصل الثاني : النظام القانوني للتأمين في النقل البري
65	المبحث الأول : التأمين من المسؤولية

66	المطلب الأول : مفهوم التأمين من المسؤولية وإلزاميتها
66	الفرع الأول : مفهوم التأمين من المسؤولية وموضوعها
66	أولا : مفهومها
68	ثانيا : موضوعها
70	الفرع الثاني : إلزامية التأمين من المسؤولية
73	المطلب الثاني : صور التأمين من المسؤولية
73	الفرع الأول : المطالبة الودية
75	الفرع الثاني : المطالبة القضائية
77	الفرع الثالث : رجوع المضرور على المؤمن بالدعوى المباشرة
78	المطلب الثالث : التأمين من المسؤولية في القانون المقارن
79	الفرع الأول : تأثير تأمين المسؤولية على الوظائف التعويضية للمسؤولية المدنية
81	الفرع الثاني : النموذج الأمريكي والنموذج الإنجليزي
84	الفرع الثالث : النموذج الفرنسي والنموذج المصري
89	المبحث الثاني : نظام التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور
90	المطلب الأول : القواعد العامة لنظام التعويض
90	الفرع الأول : مبدأ شمولية التعويض
92	الفرع الثاني : إلزامية التأمين على السيارات
95	الفرع الثالث : الاستثناءات من إلزامية التأمين
96	المطلب الثاني : ضمان المؤمن للأضرار الناشئة عن حوادث المرور
97	الفرع الأول : الجماعات التي تتولى تعويض ضحايا حوادث المرور
100	الفرع الثاني : مدى حجية الحكم المدني على المؤمن
102	الفرع الثالث : التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور
108	المطلب الثالث : إجراءات المتابعة والفصل في الدعويين الجزائية والمدنية
109	الفرع الأول : الفصل في الدعوى الجزائية
111	الفرع الثاني : الفصل في الدعوى المدنية
113	المطلب الرابع : الأضرار المستثناة من الضمان وسقوط الحق فيه
114	الفرع الأول : الاستثناءات من الضمان
116	الفرع الثاني : سقوط الحق من الضمان
118	الخاتمة
121	الملاحق
157	المراجع