

المسؤولية عن تعويض أضرار حوادث المرور بين القانون المدني وقانون إلزامية التأمين على السيارات

الدكتور بومدين محمد

أستاذ محاضر "أ" بكلية الحقوق، جامعة أدرار - الجزائر

Abstract

This article aims to examine the responsibility for damage compensation traffic accidents between the law on compulsory car insurance and civil law as a regulator for civil liability for damages. Show through comparison that the parties and guarantor liability and damage assessment in the civil law more and wider. As it turns out that the law of mandatory car insurance covers only reparation for physical damages and material damages located on the car insured. While other damages are subject to civil law.

ملخص باللغة العربية:

يهدف هذا المقال إلى دراسة المسؤولية عن تعويض أضرار حوادث المرور بين القانون المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات والقانون المدني باعتباره المنظم للمسؤولية المدنية عن الأضرار. وتبين من خلال المقارنة أن أطراف المسؤولية والضامن أو الكفيل وتقدير الضرر في القانون المدني أشمل وأوسع. وأن التعويض عن الأضرار الجسمانية أضمن وأدق في القانون المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات. كما تبين أن قانون إلزامية التأمين على السيارات لا يشمل سوى التعويض عن الأضرار الجسمانية والأضرار المادية الواقعة على السيارة المؤمن عليها. بينما الأضرار الأخرى تخضع للقانون المدني.

مقدمة

إذا كان الهدف من القانون في أية جماعة هو تنظيم سلوك الأفراد بإقرار الحقوق وتقرير الالتزامات منعا للظلم والتعدي واقتضاء الحقوق بالقوة، فإنه من أجل ذلك يستوجب وضع نوعين من التشريعات القانونية: تشريعات وقائية تهدف إلى منع وقوع الأضرار من قبل بعض الأفراد على البعض الآخر. وهي كثيرة منها إحداث أجهزة إدارية وأمنية في المجتمع تمنع التعدي والسرقة والقتل وغيرها من الجرائم والمخالفات. ومنها اشتراط مواصفات في الأدوية والمواد الغذائية وغيرها منعا للأضرار الناتجة عن

استهلاكها دون تلك المواصفات. أو اشتراط مواصفات في بناء المنازل والعمارات والمنشآت الاقتصادية والتجارية وغيرها منعاً لتهدمها وما يترتب عن ذلك من أضرار فادحة في الأرواح. ومنها أيضاً تنظيم المرور في الطرقات لتقادي الحوادث وما تخلفه من خسائر هائلة في الأرواح والممتلكات للأفراد ومؤسسات التأمين وحتى للدولة على العموم. وتشريعات علاجية تستوجب معاقبة الأشخاص الذين صدرت منهم مخالفات أو جرائم القتل أو السرقة أو التعدي، أو تعويض الأضرار التي لحقت بالأفراد في أنفسهم أو ممتلكاتهم.

ومن أهم الميادين أو المجالات التي تتجلى فيها تشريعات الوقاية وتشريعات العلاج ميدان تنظيم المرور. فقد أكدت الإحصاءات في العالم أن حوادث المرور « سبب رئيسي في قتل وإصابة من هم دون الثلاثين.. تقتل نحو مليون ونصف شخص سنوياً، وتصيب 50 مليون آخرين. (بمعدل 137 ألف شخص يومياً) !! في المرتبة الثالثة من مسببات الموت في العالم بعد أمراض القلب والجلطات الدماغية»¹

وتقدياً للكوارث والأضرار التي تخلفها حوادث المرور في الجزائر فقد تدخل المشرع الجزائري بتعديل قانون المرور في 2009 حيث تبين أن قانون 2001 لم يحقق النتائج المرجوة منه في تقليص الحوادث والأضرار الناتجة عن المركبات، ف جاء القانون الجديد ليشدد من الإجراءات والعقوبات الصارمة التي نص عليها أملاً في أن تقلل من الآثار الوخيمة التي تخلفها حوادث المرور. هذا على مستوى التشريع الوقائي. أما على مستوى التشريع العلاجي فقد تم وضع مجموعة من التشريعات لجبر الأضرار وتعويض الخسائر الناجمة عن حوادث المرور، أهمها:

الأمر رقم 74-15 مؤرخ في 6 محرم عام 1394 الموافق 30 يناير سنة 1974 يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31 المؤرخ في 5 ذي الحجة عام 1408 الموافق 19 يوليو سنة 1988 يعدل ويتمم الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير سنة 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، والقانون رقم 95-07 المؤرخ في

¹ د. سمير غويبة، حوادث طرق المرور في الإمارات: المشكلة والحل، ص: 05.

25 يناير 1995 والمتمم بالقانون 04/06 المتعلق بالتأمينات¹ وغيره من القوانين المتعلقة بالضمان الاجتماعي وبتنظيم المحيط وقوانين المالية والصحة والنقل البري والنقل بالسكك الحديدية وقانون البلدية والولاية، المعدلة والمتممة، والقانون المدني الصادر بالأمر رقم 75-58 بتاريخ 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم وخاصة بالقانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 يونيو 2005. حيث أن القانون المتضمن إلزامية التأمين على السيارات نص في المادة 8 على أن: «كل حادث سير سبب أضراراً جسمية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها، و إن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنياً عن الحادث، ويشمل هذا التعويض كذلك المكتتب في التأمين ومالك المركبة، كما يمكن أن يشمل سائق المركبة ومسبب الحادث ضمن الشروط المنصوص عليها في المادة 13 بعده».

ومن ثم فالتعويض وخاصة عن الأضرار الجسمية يتقرر في كل الأحوال دون النظر إلى خطأ المتسبب في الضرر. بينما الأصل في القانون المدني أن لا تعويض إلا بعد إثبات الخطأ أو التقصير من جانب صاحب المركبة أو السيارة على أساس المسؤولية التقصيرية المترتبة عن حراسة الشيء طبقاً للمادة 138.

وعليه فإن المسؤولية عن تعويض الأضرار الناتجة عن حوادث المرور يتنازع في تنظيمها القانون المدني باعتباره الشريعة العامة لتنظيم المسؤولية وغيرها من الأحوال العينية بين الأفراد، والقانون الذي يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات بنظام التعويض عن الأضرار. ومن ثم فإن الإشكالية التي تثار بهذا الخصوص تتمثل في مدى الاختلاف أو التكامل بينهما خاصة فيما يتعلق بالتساؤلات التالية:

- 1- ما هي أطراف الدعوى والجهة القضائية المختصة للنظر فيها في كل قانون؟
- 2- هل تختلف قواعد الضامن أو الكفيل في كل منهما؟
- 3- هل يختلفان في تحديد التعويض؟
- 4- ما هو أساس المسؤولية في كل من القانونين؟

¹ قانون رقم 06-04 يعدل ويتمم الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات، والمنشور في الجريدة الرسمية عدد 15

مؤرخة في 12 مارس 2006.

وللإجابة عن هذه الأسئلة تم تقسيم الموضوع إلى النقاط التالية:

أولاً: أطراف الدعوى والجهة القضائية المختصة في كل منهما

ثانياً: الضامن أو الكفيل في كل منهما

ثالثاً: الحق أو المصلحة المحمية والتعويض في كل منهما

رابعاً: أساس المسؤولية في كل منهما

أولاً: أطراف الدعوى والجهة القضائية المختصة في كل منهما

في القانون المدني طرفا كل دعوة هما المدعي والمدعى عليه أو المضرور والمسؤول عن تعويض الضرر. وذلك حسب مصدر الحق أو الالتزام عقد - إرادة منفردة - فعل نافع - فضالة - وكالة - فعل ضار - القانون.

بينما في مجال المرور ونظراً للأضرار الوخيمة التي تخلفها حوادث الطرقات حتى في الدول العظمى والمتطورة (وطرقاتها ذات جودة عالية)، والخسائر الاقتصادية¹ التي تتكبدها، لجأت التشريعات في العالم إلى إدخال على العلاقة البسيطة أطرافاً أخرى، حيث تم إدخال شركات التأمين كطرف أساسي فيها.² وجعل شركة التأمين هي الطرف الأساسي في العلاقة مع المضرور. بحيث تلتزم شركة التأمين في تعويض كل المتضررين من الحوادث³ وخاصة الأضرار الجسمانية منها الناجمة عن السيارة طالما أن

¹ - فقد قدرت قيمة الخسائر الاقتصادية في الولايات المتحدة الأمريكية من حوادث المرور بأكثر من 150 مليار دولار سنوياً، وخسائر الدول الأوروبية بأكثر من 200 مليار دولار سنوياً. د. راضي عبد المعطي السيد، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2008، ص 107. وفي الوطن العربي بلغت نسبة الخسائر المادية أكثر من 65 مليار دولار سنوياً بينما بلغت نسبة الوفاة 30 ألف حالة و 250 ألف إصابة. د. سمير غويبة، المرجع السابق، ص 11.

² «كل مالك مركبة ملزم بالاكتتاب في عقد تأمين يغطي الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير و ذلك قبل إطلاقها للسير». المادة 1 من الأمر رقم 74-15 مؤرخ في 6 محرم عام 1394 الموافق 30 يناير سنة 1974 يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31 المؤرخ في 5 ذي الحجة عام 1408 الموافق 19 يوليو سنة 1988 يعدل ويتمم الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير سنة 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار.

³ وقد تكبدت شركات التأمين خسائر كبيرة يعجز أن يتحملها الأفراد من خلا حوادث المرور التي تشهدها الطرقات في الجزائر بسبب الأخطاء البشرية والحالة المزرية لهذه الطرقات. عبد المجيد ذبيح، قوة القانون تفرض ثقافة التأمين، جريدة صوت الأحرار، السبت 15 فبراير 2010.

السيارة مؤمن عليها.¹ بل لقد ألزم القانون شركة التأمين بتغطية الأضرار حتى في حالة بيع المؤمن له السيارة لشخص آخر لم يكن طرفا في عقد التأمين مع شركة التأمين أوفي حالة وفاة المؤمن له ولم ينقض عقد التأمين. فقد أدخل القانون ورثة المؤمن له والمشتري للمركبة أطرافا في عقد التأمين حيث نص على تمديد أثر التأمين ليغطي المشتري والورثة.² أما في حالة عدم التأمين على السيارة أو المركبة أوفي حالة انقضاء عقد التأمين أو في الحالات التي لا يغطيها عقد التأمين فإن قانون إلزامية التأمين على المركبة أدخل طرفا آخر في العلاقة يتمثل في الصندوق الخاص بالتعويضات. التابع للدولة حيث يلتزم هذا الأخير بتغطية الأضرار الجسمانية لكل المتضررين من أي حادث سير.³

ومن حيث الجهة المختصة في نظر الدعوى فإن الأصل في القانون المدني هو أن تنتظر الدعوى أمام القاضي المدني وليس الجزائي. باعتباره القاضي الطبيعي للقضايا المدنية. وعلى اعتبار أن القاضي الجزائي هو القاضي الطبيعي لقضايا الجرائم. وفي هذا الإطار اختلفت التشريعات العالمية في مسألة السماح من عدمه لطلب التعويض أما

¹ «إن إلزامية التأمين يجب أن تغطي المسؤولية المدنية للمكاتب بالعقد و مالك المركبة و كذلك مسؤولية كل شخص آلت له بموجب إذن منهما حراسة أو قيادة تلك المركبة». المادة 4 من الأمر رقم 15-74 مؤرخ في 6 محرم عام 1394 الموافق 30 يناير سنة 1974 يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار المعدل والمتمم بالقانون.

² «في حالة وفاة المؤمن له أو بيع المركبة يستمر أثر التأمين بحكم القانون لصالح الوارث و/أو المشتري إلى حين انقضاء عقد التأمين طبقا للمادتين 23 و 24 من القانون رقم 80-07 المؤرخ في غشت 1980 المتعلق بالتأمينات». المادة 6 من القانون رقم 88-31 المؤرخ في 5 ذي الحجة عام 1408 الموافق 19 يوليو سنة 1988 يعدل ويتمم الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير سنة 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار.

³ «في حالة رفض شركة التأمين دفع أي تعويض بسبب عدم الضمان أو سقوط الحق بالضمان و اللذين سيوضحان بموجب مرسوم، فإن الصندوق الخاص للتعويضات يتحمل مبلغ هذه الأضرار ضمن الشروط المنصوص عليها في الباب الثالث من هذا الأمر». المادة 9 من الأمر رقم 74-15 مؤرخ في 6 محرم عام 1394 الموافق 30 يناير سنة 1974 يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار المعدل والمتمم بالقانون.

القاضي الجنائي. ففي حين سمحت التشريعات اللاتينية ومن أخذ عنها كالتشريع الجزائري بذلك، ذهبت التشريعات «الانجلوسكسونية إلى الفصل التام بين الدعوى المدنية والعمومية، ولا ترخص للشخص في إقامة الدعوى المدنية التابعة، لما في ذلك من إتهال كاهل القضاء الجنائي بجانب معقد من المسائل المدنية الخارجة أصلاً عن اختصاصه، مما يهدد بتأخير إصدار العقوبة، بل ويمكن أن يؤثر في تبرئة أو إدانة المتهم تحت تأثيرات عاطفية تنحو نحو الرغبة في التعويض»¹.

وفي التشريع الجزائري وحتى في حالة وجود ضرر ناتج عن جريمة (الدعوى المدنية المرتبطة بالدعوى الجزائية أو الادعاء المدني أمام القاضي الجزائري) فالمضرور مخير في ذلك بين أن يطلب التعويض أمام القاضي المدني رغم الارتباط. ولكن مع قانون المرور الجديد 2009 والتوجه الجديد للتشريع الجزائري في مجال حوادث المرور سيؤدي حتماً إلى إرهاب كاهل القاضي الجزائري بدعاوى التعويض المرتبطة. وخاصة في حالة الأضرار الجسمانية فإن مصالح الضبطية القضائية تقوم بالتحريات اللازمة عن الحادث وترسل محضراً بذلك إلى وكيل الجمهورية. وقد نص قانون إلزامية التأمين على السيارات بأنه: «إذا كان الحادث ناجماً عن مركبة مؤمنة، يستدعي المؤمن أمام الجهة القضائية الجزائية في نفس الوقت الذي تستدعي فيه الأطراف طبقاً لقانون الإجراءات الجزائية. ويستدعي الصندوق الخاص بالتعويضات فيما يخصه ضمن نفس الأشكال»².

¹ د. عمر أبو الطيب: الدعوى المدنية التابعة، مجلة المحاكم المغربية، عدد 90، ص 19، نقلاً عن السيد محمد سلام، دعوى المسؤولية عن حراسة الأشياء، مقال منشور في الموقع التالي:

<http://artidedroit.blogspot.com/2009/10/blog-post.html>

تم الاطلاع عليه بتاريخ: 02/05/2010 22:42

² المادة 16 مكرر من القانون رقم 88-31 المؤرخ في 5 ذي الحجة عام 1408 الموافق 19 يوليو سنة 1988 يعدل ويتم الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير سنة 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار.

بعدها أصبحت في ظل القانون الجديد للمرور 2009 معظم أخطاء المرور إما مخالفات أو جناحاً¹.

ثانياً: الضامن أو الكفيل في كل منهما

نصت المادة 217 من القانون المدني الجزائري «التضامن بين الدائنين أو بين المدنيين لا يفترض وإنما يكون بناء على اتفاق أو بنص القانون». والأصل أن المدين غير ملزم بتقديم ضمان أو كفيل إلا بناء على رضا بينه وبين الدائن. والأصل أن الدائن مخير بين أن يطالب المدين أو الكفيل. وحتى في التضامن بنص القانون للدائن الحرية في ذلك:

- تضامن المسؤولين عن تعويض الضرر الذي أحدثوه وتكون المسؤولية بينهم بالتساوي إلا إذا حدد القاضي نصيب كل واحد منهم. المادة 126 (قانون مدني تعديل 2005).

- تضامن المهندس المعماري والمقاول المادة 554 (قانون مدني).

- تضامن الوكلاء المتعددين المادة 579 (قانون مدني).

- إذا أناب الوكيل غيره في تنفيذ الوكالة 580 (قانون مدني).

في كل هذه الحالات للدائن أو صاحب الحق الخيار التام بين أن يطالب المدين الأصلي أو يطالب الكفيل. وفي حالة تعدد المدنيين المتضامين أو الكفلاء المتضامين له الخيار أيضا بين مطالبتهم جميعا أو مطالبة أحدهم بكل التعويض².

وهناك أحكام قضائية مصرية وسودانية تؤكد الخيار للدائن. منها حكم المحكمة العليا السودانية في قضية لسنة 2000 أن سائق حافلة بإهمال منه اصطدم بشاحنة فانقلبت وكانت تحمل خام أسفلت ساخن أصاب المدعية بحروق وتشوهات أدت إلى حجزها بالمستشفى لمدة ثمانية أشهر. « كما فقدت المدعية أمتعة تبلغ قيمتها 60 ألف

¹ الأمر رقم 03 - 09 مؤرخ في 29 رجب عام 1430 الموافق 22 يوليو سنة 2009 يعدل ويتم القانون رقم 14-01 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها

² د. محمد حسنين، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون الجزائري، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1983، ص 206.

جنيهاً ومبلغ 50 ألف جنيه. وبعد سماع جميع الأطراف أصدرت محكمة الموضوع قرارها بأن يدفع المدعى عليهم بالتضامن والانفراد تعويضاً خاصاً قدره 40755.218 جنيهاً وتعويضاً عاماً قدره خمسة مليون جنيه وأن يتحملوا الرسوم والأتعاب وقد تأيّد ذلك الحكم بواسطة محكمة الاستئناف ومن بعدها المحكمة العليا».

والمدعى عليهم 06 وهم: «المدعى عليه الأول هو مالك البص رقم (ب) 6725 والمدعى عليه الثاني هو سائقه وقت الحادث والمدعى عليه الثالث هو سائق القلاب رقم 7410 خ ح المملوك للمدعى عليها الخامسة مقدمة طلب المراجعة والمدعى عليها الرابعة هي الشركة المؤمن لديها البص المسبب للحادث والسادسة هي الشركة المؤمنة للعبية القلاب»¹

غير أنه في قانون إلزامية التأمين على السيارة ألزم كل صاحب مركبة أن يؤمن عليها ومن ثم فهو ملزم بتقديم شركة تأمين كضامن لكل ما ينتج من أضرار بواسطة المركبة. بل لقد ألزم هذا القانون أن تتحمل شركة التأمين تعويض الأضرار خاصة الجسمانية منها، إذ نصت المادة 8: «كل حادث سير سبب أضراراً جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها، و إن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنياً عن الحادث، ويشمل هذا التعويض كذلك المكتب في التأمين ومالك المركبة، كما يمكن أن يشمل سائق المركبة ومسبب الحادث ضمن الشروط المنصوص عليها في المادة 13 بعده».

وفي حالة عدم تحمل شركة التأمين تلك الأضرار يتحملها الصندوق الخاص بالتعويضات طبقاً للمادة 9.

ثالثاً: الحق أو المصلحة المحمية والتعويض في كل منهما

¹ المحكمة العليا السودانية مراجعة/2000/136 منشور في الموقع التالي:

<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:0MRnK8FxdJYJ:sjsudan.org/showcases>.

القانون المدني باعتباره الشريعة العامة لفروع القانون الخاص، يهدف إلى حماية المصلحة الخاصة للمضرور، بينما قانون إلزامية التأمين يهدف إلى حماية المصلحة العامة وهذا من خلال:

1- أن أساس التعويض كما سيأتي في قانون إلزامية التأمين على السيارات قائم على النظرية الموضوعية (التضامن أو المخاطر) بحيث يتحمل المجتمع تعويض الأضرار للضحايا عن طريق شركات التأمين أو عن طريق الصندوق الخاص، بغض النظر عن الخطأ أو المتسبب فيه. وهو خلاف ما يقوم عليه القانون المدني من تحميل المسؤولية لحارس السيارة على أساس الخطأ المفترض.

2- أن شركات التأمين كلها تابعة للدولة عندما وضع الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير سنة 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار. ولا زالت الوضعية كذلك رغم الانفتاح اليسير على الشركات الخاصة للتأمين. ومع ذلك تبقى الدولة تتحمل التعويضات لعدم تمكن شركات التأمين من السيطرة على جميع المخاطر، وللاستمرار الدولة في بسط رقابتها على الوضعية المالية لشركات التأمين¹. بالإضافة إلى أن عقد التأمين في حد ذاته تدخل المشرع في تحديده وتحديد شروطه وآثاره، إذ نصت المادة 7: «يتخذ مرسوم بناءً على تقرير وزير المالية، فتحدد بموجبه الأحكام المتعلقة بما يلي:

• الوثائق المثبتة لتلبية الالتزام بالتأمين، والعقوبات المرتبطة بعدم مراعاة هذا الالتزام.

- مدى شمولية عقد التأمين المشار إليه في هذا الأمر.
- الاستثناءات و أحوال سقوط حق الضمان التي يمكن أن يتمسك بها المؤمن.
- حدود آثار العقد.
- الشروط المتعلقة بالتأمين على المركبة في إطار المرور الدولي» .

¹ مسيخ نبيل، عقد التأمين البحري وآثاره القانونية، (مذكرة) تخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، وزارة العدل،

3- الصندوق الخاص بالتأمينات التابع للخزينة العامة والذي يتحمل التعويضات الجسمانية في حالة عدم تحمل شركات التأمين ذلك. مما يجعل الدولة طرفاً في الخصومة. الأمر الذي يوجي وكأن النزاع نزاع عام يخضع للقانون الإداري، رغم أن هذا يتناقض مع توجهات المشرع في المادة 802 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد لعام 2008، التي أخرجت بصريح العبارة من اختصاص القضاء الإداري: مخالفات الطرق- المنازعات الرامية إلى طلب تعويض الأضرار الناجمة عن مركبة تابعة للدولة أو الولاية أو البلدية أو المؤسسات العمومية ذات الطابع الإداري.¹

الأصل في التعويض في القانون المدني عن المسؤولية التقصيرية أن يكون بالتراضي أو متروكا للسلطة التقديرية للقاضي بناء على طلب المضرور، وفي حدود الطلب سواء كان التعويض عن الأضرار المادية أو الجسمانية أو المعنوية. غير أن قانون إلزامية التأمين على السيارات حدد التعويض عن الأضرار الجسمانية بين حد أعلى وحد أقصى بناءً على الملحق لهذا القانون المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم. يحسب بناء على الأجر السنوي أو الدخل المهني للضحية. وفي حالة عدم وجود أجر أو دخل للضحية أو المضرور يحسب التعويض بناء على الأجر الوطني الأدنى المضمون. على أن لا يتجاوز مبلغ الأجر أو المداخل المهنية المتخذة كأساس لحساب التعويض مبلغا شهريا مساويا 8 مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون عند وقوع الحادث.²

¹ القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، والمنشور في الجريدة الرسمية عدد 21 مؤرخة في 23 أبريل 2008.

² انظر أولا من الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذويهم والمرفق للقانون رقم 88-31 المؤرخ في 5 ذي الحجة عام 1408 الموافق 19 يوليو سنة 1988 يعدل ويتم الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير سنة 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار.

بينما كان في الملحق المرفق للأمر رقم 74-15 لا يمكن أن يتجاوز المبلغ السنوي المحدد بـ24.000 دج.

كما نص هذا القانون على أنه بالإضافة إلى التعويضات المنصوص عليها في المادة 16 يتعين على شركة التأمين أو صندوق التعويضات أن يدفع للضحايا أو لذويهم التعويضات التالية:

- «1- المصاريف الطبية و الصيدلانية و قيمة الأجهزة التبديل
 - 2- مصاريف الإسعاف الطبي الإستشفائي تبعاً للتعريف المطبقة من طرف جميع المراكز الطبية أو الإستشفائية.
 - 3- تعويض فوات الرواتب أو الإيرادات المهنية خلال مدة العجز المؤقت.
 - 4 - مصاريف النقل.
 - 5 - مصاريف الجنازة.
- ويتم أداء أو تسديد هذه المصاريف بناءً على الوثائق الثبوتية»¹.

بينما ترك التعويض عن الخسائر المادية في الممتلكات للقواعد العامة في القانون المدني، حيث يخضع لحجم الضرر والخطأ والمتسبب فيه ومدى تضمينه في عقد التأمين (التأمين الشامل أو التأمين الأدنى). غير أن قانون إلزامية التأمين على السيارات الجزائري وضع شرطاً بهذا الخصوص ألزم فيه شركات التأمين بعدم منح التعويض إلا بعد إخضاع المركبة لتقرير خبير معتمد يحدد الأضرار المادية المناسبة، حيث نصت عليه المادة 21 : «لا يجوز تسديد أي ضرر مادي مسبب لمركبة، إذا لم تكن المركبة المتضررة موضوع خبرة مسبقة».

إن قانون إلزامية التأمين على السيارات يتحدد نطاق التعويض فيه على الأضرار الجسمانية والأضرار المادية الواقعة على السيارة المؤمن عليها فقط. أما الأضرار المادية الأخرى الواقعة بفعل السيارة كارتطام السيارة بعمود أو بجدار أو بحيوان أو غيرها فإن تعويض هذه الأضرار الواقعة على تحطم العمود أو تدهم الجدار أو الواقعة على الحيوان تخضع للقواعد العامة في القانون المدني طبقاً للمادة 138.

¹ المادة 16 من القانون رقم 88-31 المؤرخ في 5 ذي الحجة عام 1408 الموافق 19 يوليو سنة 1988 يعدل ويتم الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير سنة 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار.

رابعاً: أساس المسؤولية ونطاقها في كل من القانونين

يختلف القانون المدني عن قانون إلزامية التأمين على السيارة من حيث المسؤولية في كل منهما. حيث أنها تقوم على أساس الخطأ المفترض في القانون المدني بينما في قانون إلزامية التأمين على السيارات تقوم على أساس التضامن أو نظرية المخاطر. كما أنه في القانون المدني يمكن الإعفاء من المسؤولية إذا أثبت السبب الأجنبي بينما لا يمكن ذلك في قانون إلزامية التأمين على السيارات. كما أنه في حالة اشتراك أكثر من سبب في الضرر يتحمل كل من ساهم فيه بالتعويض في القانون الأول بينما في القانون الثاني الأمر يختلف. ولتوضيح ذلك يجب التطرق إلى النقاط التالية:

1- أساس المسؤولية

2- حالة الاشتراك في الضرر

3- في حالة السبب الأجنبي

1- أساس المسؤولية

في القانون المدني قائمة على أساس الخطأ المفترض في الحراسة المادة 138. نصت المادة 138: « كل من تولى حراسة شيء و كانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء.

ويعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة».

والأصل أن يتولى المالك للشيء الحراسة بنفسه فيكون هو المسؤول عن ما يحدثه الشيء من أضرار للغير. إلا إذا أثبت أن الحراسة قد انتقلت إلى غيره فيكون هذا الغير مسؤولاً عن ذلك. باعتبار أن الحراسة هي قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة. وهذا بخلاف ما قرره المشرع السوداني في المادة 148 و 149 من قانون المعاملات المدنية حيث نصت «المادة 148(1) كل من تولى حراسة شيء يكون مسؤولاً عما يحدثه هذا الشيء من ضرر للغير سواء كان هذا الشيء حيواناً أم جماداً وسواء كان منقولاً أو عقاراً.

ونصت المادة 149(1) يعتبر حارساً للشيء من له بنفسه أو بوساطة غيره سلطة فعلية في رقابته والتصرف في أمره لحسابه الخاص ولو كان غير مميز¹.
أما إذا كان الحارس تابعاً فإن المسؤولية تكون على المتبوع. وقد بين مجلس الدولة المصري في قرار له علة هذه المسؤولية:

«أن الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي له مكنة السيطرة على شيء يلتزم بحراسته حتى لا يسبب ضرراً للغير فإذا ما أحل بهذا الالتزام افتراض الخطأ في جانبه والتزم بتعويض الغير عما لحقه من ضرر بسبب الشيء الخاضع لحراسته ولا تنتقل هذه الحراسة إلى تابعه المنوط به استعمال الشيء لأنه وإن كان للتابع السيطرة المادية على الشيء وقت استعماله إلا أنه إذ يعمل لحساب متبوعه ولمصلحته ويأتمر بأوامره ويتلقى تعليماته فإنه يكون خاضعاً للمتبوع مما يفقده العنصر المعنوي للحراسة ويجعل المتبوع وحده هو الحارس على الشيء كما ولو كان هو الذي يستعمله ولا يعفيه من المسؤولية إلا أن يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي رغم ما بذله من عناية في الحراسة- المادتان (174-178) من القانون المدني²».

بينما في قانون إلزامية التأمين على السيارة فإن المسؤولية ليست قائمة على أساس المسؤولية الشخصية (الخطأ) حتى ولو كان مفترضاً، وإنما قائمة على أساس النظرية المادية أو الموضوعية³. وتفسر من قبل بعض الفقهاء والقضاة على أساس العدل أو الغرم بالغرم، أي أنه من غير العدل أن نضحي بالمضروب ونترك المستفيد أو من عاد عيه الغرم نتيجة ما لحق المضروب من أضرار، بل العدل أن يعرض المصاب على

¹ وأيدته المحكمة العليا السودانية في ذلك. أنظر حكم المحكمة العليا السودانية مراجعة/2000/136 منشور في الموقع التالي:

<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:0MRnK8FxdJYJ:sjsudan.org/showcases>.

تم الاطلاع عليه بتاريخ: 05/05/2010 19:05

² فتوى من مجلس الدولة حول مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه في مجال القانون الإداري، منشورة في الموقع:

<http://www.shaimaaatalla.com/vb/showthread.php?t=724>

تم الاطلاع عليه بتاريخ: 20/01/2010 22:34

³ دريال عبد الرزاق، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، دار العلوم للنشر والتوزيع، 2004. ص

أساس الغرم بالغرم¹. وبعض يفسرها على أساس تحمل التبعة: فكل من ينتفع بنشاط يتحمل نتيجته أو يستفيد من شيء يتحمل مخاطره. أي عليه أن يتحمل تبعه هذا المشروع أو هذا النشاط.²

ف نطاق نظرية المسؤولية الموضوعية تتحدد بثلاث عناصر: عمل كثير الأخطار، كبير المنفعة، يسهل التأمين في شأنه.³

ومن ثم أصبح التأمين في حالات الخطر إجباريا مثلما هو في استعمال المركبات أو السيارات. وأن كل أضرار تنتج عن ذلك تتحملها شركات التأمين. وخارج ذلك تتحملها الدولة عن طريق الصندوق الخاص بالتعويضات.⁴

ففي القانون المصري فإن «المشعر أنشأ للمضرور في حوادث السيارات دعوى مباشرة قبل المؤمن، بمقتضى المادة الخامسة من القانون رقم 652 لسنة 1955 بشأن التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات يستطيع بمقتضاها المضرور من الحادث الذي يقع من السيارة المؤمن من مخاطرها الرجوع مباشرة على شركه التأمين لاقتضاء التعويض عن الضرر الذي أصابه نتيجة لهذا الحادث دون اشتراط ضرورة اختصام المؤمن له في هذه الدعوى، أو سبق استصدار حكم بتقرير مسؤوليته عن الحادث. وأن كل ما يلزم لقيام مسؤولية شركة التأمين عن تعويض المضرور أن يثبت نشوء الضرر عن سيارة مؤمن عليها لديها مع انتقاء السبب الأجنبي، سواء كان طالب التأمين هو المسئول عن الحادث أو غيره، فلا تلازم بين مسؤولية شركه

¹ د. محمد حسنين، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون الجزائري، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1983، ص 144-145.

² د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد- مصادر الالتزام، المجلد الثاني، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2000، ص 1183.

³ د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص 870.

⁴ المادة 9: في حالة رفض شركة التأمين دفع أي تعويض بسبب عدم الضمان أو سقوط الحق بالضمان والذين سيوضحان بموجب مرسوم، فإن الصندوق الخاص للتعويضات يتحمل مبلغ هذه الأضرار ضمن الشروط المنصوص عليها في الباب الثالث من هذا الأمر. الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 نابر سنة 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار.

التأمين تجاه المضرور ومسئولية مالك السيارة، ومن ثم لا يلزم اختصاص المضرور لمالك السيارة أو سواء في دعواه المباشرة قبل الشركة¹.

وهناك جانب من الفقه المصري يرى أن سند الدعوى المباشرة هو نص إلزامية التأمين وهي المادة 8 التي تلزم كل من المؤمن والمؤمن له بعدم إلغاء وثيقة التأمين أثناء مدة سريانها مهما كانت الأسباب، وذلك في نظر هذا الرأي أن الهدف من فرض التأمين هو ضمان حق المضرور في الحصول على التعويض².

بينما في قانون إلزامية التأمين على السيارات الجزائري قائمة على نص خاص يقرر حتمية تعويض الأضرار الجسمانية في كل الأحوال حتى ولو كان المتسبب أو السائق مهملاً أو في حالة سكر، بحيث يتقرر التعويض لذويه³. وكذلك الأمر في حالة السرقة إذ نص القانون على استثناء السارق وأعوانه من التعويض ولم يستثن في حالة الوفاة ذوي الحقوق والأشخاص المنقولين في السيارة المسروقة⁴.

2- حالة الإشتراك في الضرر

نصت المادة 126 من القانون المدني: «إذا تعدد المسؤولون عن عمل ضار كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر، و تكون المسؤولية فيما بينهم بالتساوي إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم في الالتزام بالتعويض». وهذا يفيد طبقاً للقانون المدني الجزائري أن كل من ساهم بفعله الضار يكون مسؤولاً عن تعويض الضرر. وفي حالة

¹ حكم محكمة النقض المصرية الطعن رقم 300 لسنة 66 ق بجلاسة 12 / 4 / 2008، المنشور في الموقع التالي: <http://www.eastlaws.com/News/News.aspx?ID=1002>

تم الاطلاع عليه بتاريخ: 05/05/2010 12:18

² بهاء الدين مسعود سعيد خويبر، الآثار المترتبة على عقد التأمين من المسؤولية المدنية (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين، 2008، ص 162.

³ المادة 14: إذا كانت المسؤولية الكاملة أو الجزئية عن الحادث مسببة من القيادة في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة، فلا يحق للسائق المحكوم عليه لهذا السبب، المطالبة بأي تعويض، ولا يسري هذا التخصيص على ذوي حقوقه في حالة وفاة. من الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير سنة 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار.

⁴ المادة 15: إذا سُرقت المركبة، فلا ينتفع السارق والأعوان بتاتاً من التعويض، ولا تسري هذه الأحكام على ذوي حقوقهم في حالة الوفاة، وكذلك على الأشخاص المنقولين أو ذوي حقوقهم. الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير سنة 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار

اشترك حارس الشيء والضحية في الضرر تقسم بينهما المسؤولية أيضا. وفي هذا الخصوص أكد المجلس الأعلى (المحكمة العليا) المغربي في قرار له جاء فيه «لمحكمة الموضوع السلطة التقديرية لتستنتج توفر شروط الإغفاء، أو عدم توفرها، ولتقرر في هذه الحالة تقسيم المسؤولية بين السائق والضحية¹».

بينما في قانون إلزامية التأمين على السيارات في الجزائر فقد نص على مسؤولية سائق السيارة في حالة إهماله ومساهمته في إحداث الضرر الجسماني الواقع عليه، ومنها مثلاً السياقة في حالة السكر أو تناول مخدر، إذ تعتبر هذه من الجرائم المادية التي تقع بمجرد ارتكاب الفعل المادي لها. وتقع المسؤولية تلقائياً دون حاجة إلى توافر القصد الجنائي². إذ يمنع طبقاً للمادة 14 من الاستعادة من التعويضات. غير أنه في حالة وفاته يستفيد ذويه من التعويضات. وكذلك نفس الحكم بالنسبة لسارق السيارة. أما في الحالات الأخرى للإهمال غير السكر والسرقعة يتم تخفيض نسبة التعويض الممنوح له شريطة أن يؤدي ذلك إلى عجز أقل من 50 ٪ فقد نصت المادة 13: «إذا حمل سائق المركبة جزء من المسؤولية عن جميع الأخطاء، ماعدا الأخطاء المشار إليها في المادة التالية، فإن التعويض المسموح له بخفض بنسبة الحصة المعادلة للمسؤولية التي وضعت على عاتقه، إلا في حالة العجز الدائم المعادل لـ 50 ٪ فأكثر، ولا يسري هذا التخفيض على ذوي حقوقه في حالة الوفاة». ومن ثم فإن العجز الدائم لأكثر من 50 ٪ لا يمنع المتسبب ولا ذويه من التعويضات.

أما في حالة تعدد المركبات أو السيارات المؤدية إلى أضرار جسمانية فإن الصندوق الخاص بالتعويضات هو الذي يتحمل تعويض الأضرار الجسمانية، حيث أكدت المادة 11: «في حالة اختلاط الحوادث أو ملازمتها أو تعددها والمؤدية إلى أضرار جسمانية،

¹ السيد محمد سلام، دعوى المسؤولية عن حراسة الأشياء، ص 18 من مقال منشور في الموقع التالي:

<http://artidedroit.blogspot.com/2009/10/blog-post.html>

تم الاطلاع عليه بتاريخ: 02/05/2010 22:42

² سماعون سيد أحمد، قواعد الإثبات الجنائي ومدى تطبيقها على جرمي الزنا والسياسة في حالة سكر، (مذكرة) لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء، الدفعة الثانية عشر، المعهد الوطني للقضاء، وزارة العدل، 2004، ص 46.

يتحمل التعويض للضحية أو الضحايا الصندوق الخاص بالتعويضات الذي يحل في حقوق الضحايا تجاه مسبب الحادث أو الشخص المسؤول مدنياً».

3- في حالة السبب الأجنبي

نصت المادة 138 في فقرته الثانية «ويعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة». ونفس الحكم نصت عليه المادة 178 من القانون المدني المصري: «ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه».

وعليه فإنه في القانون المدني طالما أن المسؤولية قائمة على أساس الخطأ الواجب الإثبات يستطيع المدين أو الشخص أن يعفى من المسؤولية إذا عجز المضرور إثبات خطأ المدين. وإذا كانت قائمة على الخطأ المفترض الذي يقبل إثبات العكس استطاع أن يتصل منها بإثبات عدم خطئه. وحتى في حالة قيامها على الخطأ المفترض الذي لا يقبل إثبات العكس يستطيع أن يعفى منها بإثبات السبب الأجنبي¹. فكثيراً ما قبل القضاء نفي العلاقة السببية بين الخطأ والضرر بإثبات السبب الأجنبي، فقد حكم القضاء المغربي بأن: «التصاق الطفل بالشاحنة من وراء، ثم سقوطه ووفاته، يفيد بأن السائق قد فعل ما كان ضرورياً لمنع الضرر وتجنب الحادث عندما تبين من خلال محاضر الشرطة بأنه كان يسير بسرعة منخفضة، وأنه توقف في الحين»².

وفي القانون المصري أوضحت محكمة النقض المصرية شروط السبب الأجنبي الذي بموجبه تنتفي مسؤولية حارس الشيء. بحيث يكون هذا السبب خارج عن الشيء وأن يكون قوة قاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المضرور، إذ أكدت في قرارها أن «مسئولية حارس الشيء المستندة إلى نص المادة 178 من القانون المدني تقوم على أساس خطأ مفترض وقوعه من حارس الشيء افتراضاً لا يقبل إثبات العكس، وترتفع المسؤولية إذا أثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه، وهذا السبب لا يكون إلا قوة قاهرة أو خطأ المضرور أو خطأ الغير، ولا يعتبر الفعل سبباً أجنبياً إلا إذا كان خارجاً عن

¹ د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص 870.

² السيد محمد سلام، المرجع السابق، ص 18.

الشيء فلا يتصل بتكوينه ولا يمكن توقعه أو دفعه أو درء نتائجه ويؤدي مباشرة إلى وقوع الحادث، ومن ثم لا يعد انفجار إطار السيارة أو أي خلل في مكوناتها سبباً أجنبياً يدفع مسؤولية حارسها. وإذا كان الحكم المطعون فيه رغم انتهائه إلى ثبوت أن السيارة رقم 34970 أجرة القاهرة هي المتسببة في الحادث لانفجار إطارها وانحرافها نتيجة ذلك إلى الطريق العكسي مما أدى إلى تصادمها مع باقي السيارات وحدث إصابات الطاعنين، قد قضى بتأييد الحكم الابتدائي برفض الدعوى استناداً إلى أنهم لم يختصموا فيها مالك هذه السيارة وإلى أن انفجار إطارها يتحقق به السبب الأجنبي المتمثل في خطأ الغير الذي يقطع رابطة السببية بين الخطأ والضرر على النحو الوارد بالمادة 178 من القانون المدني، في حين أنه - وعلى نحو ما سلف بيانه - لا ضرورة لاختصاص مالك السيارة في الدعوى، وأن ذلك الانفجار لا يعد خارجاً عن السيارة وتكوينها ويمكن توقعه والتحرز من حدوثه فلا يعتبر من قبيل السبب الأجنبي الذي يدفع مسؤولية كل من المؤمن وحارس الشيء»¹.

أما في قانون إلزامية التأمين على السيارات فإن المسؤولية تقوم كما سبق بيانه على التضامن أو النظرية الموضوعية. ومن ثم فإن الشخص لا يستطيع التخلص من مسؤوليته حتى ولو نفى الخطأ أو أثبت السبب الأجنبي طالما أن الضرر قد وقع من جراء نشاطه، ولو من دون خطأ منه.²

وهذا ما أخذ به القضاء الفرنسي في قرار صادر عن محكمة النقض بتاريخ 1896/06/16 والمؤكد بقرار غرف هذه المحكمة مجتمعة بتاريخ 1930/02/13 بأن حارس الشيء لا يستطيع التخلص من المسؤولية بإثبات عدم خطئه بل لا بد أن يثبت أن الضرر نتج عن قوة القاهرة أو حادث مفاجئ أو خطأ المضرور. ثم اتجه القضاء

¹ حكم محكمة النقض المصرية الطعن رقم 300 لسنة 66 ق بجلسته 12 / 4 / 2008، المنشور في الموقع التالي: <http://www.eastlaws.com/News/News.aspx?ID=1002>

تم الاطلاع عليه بتاريخ: 05/05/2010 12:18

² د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص 870.

الفرنسي في هذه المسؤولية على أساس المسؤولية الموضوعية بعد صدور قانون 1985/07/05 الذي وسع من هذه المسؤولية في مجال التعويض عن حوادث المرور¹. وقد أكد قانون إلزامية التأمين الجزائري على هذا التوجه في تحميل المسؤولية في كل الأحوال خاصة عن الأضرار الجسمانية حيث نص في المادة 8: «كل حادث سير سبب أضراراً جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها، وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنياً عن الحادث، ويشمل هذا التعويض كذلك المكتتب في التأمين ومالك المركبة، كما يمكن أن يشمل سائق المركبة ومسبب الحادث ضمن الشروط المنصوص عليها في المادة 13 بعده».

ونص على أنه في حالة عدم تحمل شركة التأمين مسؤولية تعويض الأضرار الجسمانية فإن الصندوق هو الذي يتحمل هذه الأضرار، إذ أكدت المادة 9: «في حالة رفض شركة التأمين دفع أي تعويض بسبب عدم الضمان أو سقوط الحق بالضمان واللذين سيوضحان بموجب مرسوم، فإن الصندوق الخاص للتعويضات يتحمل مبلغ هذه الأضرار ضمن الشروط المنصوص عليها في الباب الثالث من هذا الأمر».

وحتى التعديلات الجديدة للقانون المدني الجزائري بسبب التغيرات الاقتصادية والاجتماعية والتي دفعت المشرع الجزائري على أن يساير التطورات الحاصلة بتعديل القانون المدني في 2005 والنص في المادة 140 مكرر² على تحمل الدولة التعويض عن الأضرار الجسمانية لا يتم ذلك إلا عن طريق الصندوق الخاص للتعويضات. ولا يتم التعويض طبقاً لنص المادة 140 مكرر 1 إلا بتحقق الشرطين التاليين:

- 1- انعدام المسؤول عن الضرر الجسmani
- 2- لم يكن للمتضرر أي دخل في حدوث الضرر.

¹ السيد محمد سلام، دعوى المسؤولية عن حراسة الأشياء، ص 16، مقال منشور في الموقع التالي:

<http://artidedroit.blogspot.com/2009/10/blog-post.html>

² نصت المادة 140 مكرر 1: «إذا انعدم المسؤول عن الضرر الجسmani ولم تكن للمتضرر يد فيه، تتكفل الدولة

بالتعويض عن هذا الضرر».

إذن فالصندوق الخاص بالتعويضات يتحمل الأضرار الجسمانية في كل الأحوال إذا لم تتحملها شركات التأمين، ولا مجال لتطبيق نظرية السبب الأجنبي في التعويض عن الأضرار الجسمانية.

خاتمة

بعد هذا التحليل والمقارنة بين القانون المدني وقانون إلزامية التعويض على السيارات يمكن استخلاص النتائج التالية:

1- إن أطراف المسؤولية في القانون المدني هما المدعي المضرور وإن تعدد والطرف الآخر هو المدعى عليه أو مرتكب الخطأ وإن تعدد. بينما في قانون إلزامية التأمين على السيارات فإن المضرور هو كل من حدث له أضرار بسبب السيارة أو المركبة ولو كان هو المتسبب في الخطأ. والمدعى عليه هو شركة التأمين، أو الصندوق الخاص بالتعويضات في كل الحالات التي لا تغطيها شركة التأمين. وهذا بالنسبة للأضرار الجسمانية.

2- بصدر قانون المرور الجديد 2009 وما تضمنه من أحكام وتشديد العقوبات وتصنيف معظم أخطاء المرور إلى مخالفات وجنح سيثقل كاهل القضاء الجنائي، مما يستلزم ضرورة إنشاء قضاء مختص في حوادث المرور.

3- لا شك أن الشخص أكثر حرية في اختيار الضامن أو الكفيل في القانون المدني. ومخير أيضاً بين أن يرفع الدعوى على المدين الأصلي أو الضامن أو الكفيل. بينما الضامن في قانون إلزامية التأمين على السيارات هو إما شركات التأمين التي يلتزم كل صاحب مركبة بالاكنتاب لديها أو الصندوق الخاص بالتعويضات في حالات الأضرار الجسمانية التي لا تضمنها شركات التأمين.

4- التعويض في القانون المدني بحسب الأصل يخضع لتقدير القاضي بناء على طلب المضرور. وإذا كان محددًا في الاتفاق وكان مبالغاً فيه جاز للطرف المغبون أن يطلب من القاضي تخفيضه إلى الحد المعقول. أما في قانون إلزامية التأمين فقد تم تحديد الأضرار الجسمانية وفق ملحق يتضمن حداً أدنى وحداً أقصى وفق جدول يتناسب مع دخل أو أجر المضرور.

5- أساس المسؤولية في القانون المدني قائمة على الخطأ المفترض بحيث تنتفي مسؤولية حارس الشيء إذا أثبت السبب الأجنبي. أما في قانون إلزامية التأمين على السيارات أو المركبات فإنها قائمة على أساس المسؤولية الموضوعية بحيث تتحمل بمقتضاها شركات التأمين التعويض عن الأضرار الجسمانية، وعند عدم ذلك يتحملها الصندوق الخاص للتعويضات.

6- إن قانون إلزامية التأمين على السيارات يتحدد نطاق التعويض فيه على الأضرار الجسمانية والأضرار المادية الواقعة على السيارة المؤمن عليها فقط. بينما الأضرار المادية الأخرى تخضع للقانون المدني.

المراجع

أولاً: الرسائل والكتب

- بهاء الدين مسعود سعيد خويوة، الآثار المترتبة على عقد التأمين من المسؤولية المدنية (دراسة مقارنة)، (رسالة ماجستير)، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين، 2008.
- ديبال عبد الرزاق، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، دار العلوم للنشر والتوزيع، 2004.
- د. راضي عبد المعطي السيد، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2008.
- سماعون سيد أحمد، قواعد الإثبات الجنائي ومدى تطبيقها على جرمتي الزنا والسياسة في حالة سكر، (مذكرة) لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء، الدفعة الثانية عشر، المعهد الوطني للقضاء، وزارة العدل، 2004.
- د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد - مصادر الالتزام، المجلد الثاني، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2000.
- د. محمد حسنين، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون الجزائري، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1983.
- مسيخ نبيل، عقد التأمين البحري وآثاره القانونية، (مذكرة) تخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، وزارة العدل، 2006.

ثانياً: القوانين

- الأمر رقم 74-15 مؤرخ في 6 محرم عام 1394 الموافق 30 يناير سنة 1974 يتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار المعدل والمتمم.
- الأمر رقم 75-58 الصادر بتاريخ 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم وخاصة بالقانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 يونيو 2005.
- القانون رقم 88-31 المؤرخ في 5 ذي الحجة عام 1408 الموافق 19 يوليو سنة 1988 يعدل ويتمم الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير سنة 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار.
- القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها المعدل والمتمم.
- القانون رقم 06-04 يعدل ويتمم الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات، والمنشور في الجريدة الرسمية عدد 15 مؤرخة في 12 مارس 2006.
- القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، والمنشور في الجريدة الرسمية عدد 21 مؤرخة في 23 أبريل 2008.
- الأمر رقم 09-03 مؤرخ في 29 رجب عام 1430 الموافق 22 يوليو سنة 2009 يعدل ويتمم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

ثالثاً: مراجع من الإنترنت

- السيد محمد سلام، دعوى المسؤولية عن حراسة الأشياء، مقال منشور في الموقع التالي:
<http://articedroit.blogspot.com/2009/10/blog-post.html>
تم الاطلاع عليه بتاريخ: 02/05/2010 22:42
- فتوى من مجلس الدولة حول مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه في مجال القانون الإداري، منشورة في الموقع:
<http://www.shaimaatalla.com/vb/showthread.php?t=724>
تم الاطلاع عليه بتاريخ: 20/01/2010 22:34
- حكم محكمة النقض المصرية الطعن رقم 300 لسنة 66 ق بجلسة 12 / 4 / 2008، المنشور في الموقع التالي:
<http://www.eastlaws.com/News/News.aspx?ID=1002>