جامعة عبد الرحمان ميرة -بجاية-
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم القانون الخاص

# المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في الحقوق
تخصص: القانون الخاص الشامل

**إعداد الطلبة:**
-عزوق لونيس
-عنان ناجية

**إشراف الأستاذ:**
-عثماني بلال

**لجنة المناقشة**

-الأستاذ: حمادي زوبير، أستاذ محاضر بجامعة عبد الرحمان ميرة-بجاية، رئيسا
-الأستاذ: عثماني بلال، أستاذ محاضر بجامعة عبد الرحمان ميرة-بجاية، مشرفا ومقررا
-الأستاذة: إملول ريمة، أستاذة محاضرة بجامعة عبد الرحمان ميرة-بجاية، ممتحنة

*** السنة الجامعية 2014 - 2015 ***

قال الله تعالى:

﴿ قَالُوا سُبْحَانَكَ لَا عِلْمَ لَنَا إِلَّا مَا عَلَّمْتَنَا ۖ إِنَّكَ

أَنْتَ الْعَلِيمُ الْحَكِيمُ ﴾

لآية رقم (32) من سورة البقرة

# "شكر وتقدير"

*الحمّد لله حمدا كثيرا عدد ما ذكره الذاكرون وغفل عن ذكره الغافلون.*

*الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات، والذي بفضله تم إنجاز هذا العمل.*

*بأسمى عبارات الشكر والتقدير نتقدم بالشكر الخالص إلى أستاذنا المشرف* ***عثماني بلال*** *على قبوله الإشراف على هذه المذكرة وعلى مساعداته وتوجيهاته التي قدمها لنا طوال فترة إعداد هذا البحث.*

*كما نتقدم بجزيل الشكر لأساتذتنا الكرام الذين سوف يتفضلون بمناقشة هذه المذكرة، وإلى كل موظفي كلية الحقوق بجامعة عبد الرحمان ميرة بجاية من أساتذة وإداريين.*

*ولنا أن نتقدم بالشكر أيضا إلى الأشخاص والمؤسسات الذين ساعدونا في إنجاز هذا البحث، إلى كافة الذين ساعدونا من قريب أو من بعيد.*

# "إهداء"

*- إلى من وجدتها تقطر حبا لعائلتها فكانت السبب فيما وصلت إليه، التي كانت تتوق لأن تذوق طعم الفرحة بنجاحي في الدراسة ولكن يد المنون إمتدت إليها ولم تكتمل فرحتها. إلى روح أغلى من في الوجود والدتي الطاهرة رحمها الله وأسكنها فسيح جنانه. -**أمي**-*

*- إلى الذي علمني أحسن سيرة وزودني باسم الأخلاق، إلى أعظم رجل تعلمت منه كيف أثق بنفسي في العلم والتحصيل والذي ارتقب طويلا نجاحي. -**أبي**-*

*-إلى من كانوا يضيئون لي الطريق، ويساندوني ويتنازلون عن حقوقهم لإرضائي والعيش في هناء-**إخوتي**-*

*الى كلّ الأقارب والأصدقاء والزملاء.*

*-إلى كلّ من أحبني وساندني في مشواري الدراسي.*

*-إلى كل من علمني حرفا أو لقنني درسا من المدرسة الإبتدائية حتى الجامعة.*

***لونيس***

# "إهداء"

أحمد الله عزوجل وعلا على مدنا القدرة للقيام بهذه المذكرة فكان خالقنا وكان هادينا لطريق العلم.

أهدي هذا العمل إلى من قال فيهما الله سبحانه وتعالى "ولا تقل لهما أف ولا تنهرهما وقل ربي إرحمهما كما ربياني صغيرا".

أهدي ثمرة جهدي:

إلى سندي في هذه الحياة وإلى المنارة التي تدلني إلى بر الأمان إلى ملكي قلبي والتاج الذي يرصع رأسي أنحني بكلّ حب وإجلال لمن كان سبب وجودي في الحياة وينبوع الحب والحنان المتدفق "أمي وأبي" أطال الله عمرهما.

إلى من عشت براءة طفولتي أخواتي: صونية التي كانت دعمي ورفيقة دربي طوال مشواري الدراسي، إلى الجواهر الرقيقة والقلوب الرحيمة والورود المشرقة التي تملأ أفاق عمري سهام وعتيقة وفقهم الله، وإلى أعز شخص على قلبي ونور حياتي أخي الصغير فاتح حفظه الله لنا.

إلى صديقاتي: أمال، يسمينه، سيلية التي قضينا أروع الأوقات واللحظات طيلة المشوار الدراسي.

إلى كل زملائي في الدراسة.

إلى كل من يعرفني ويحبني دوما.

إلى كل طالب علم ومقدر له.

***ناجية***

## قائمة المختصرات:

### أولا: باللغة العربية

ق.م.ج .....القانون المدني الجزائري.

ق.م.ف.....القانون المدني الفرنسي.

ق.ت.ج.....قانون التأمينات الجزائري.

ق.إ.م.إ.....قانون الإجرءات المدنية والإدارية.

ط.....طبعة.

ص..... صفحة.

ص.ص..... .....أكثر من صفحة.

ج.ر.....الجريدة الرسمية.

د.س.ن.....دون سنة النشر.

د.ب.ن .....دون بلد النشر.

د.ج..... .....دينار الجزائري.

### ثانيا: باللغة الفرنسية

p……..Page.

LGDJ……..Librairie genérale de droit et jurisprudence.

Op. cit.....Ouvrage précité.

# مقدمة

## مقدمة:

يتميز نظام المسؤولية اليوم بعدم الإستقرار والرّغبة في الإصلاح، كما أن الدور الذي ينبغي للمسؤولية المدنية القيام به أصبح يكتنفه الغموض، ولم يسلم من ذلك حتى أساسها لتصبح بذلك نظاما غير متفق ومقتضيات الواقع الجديد الذي يعيشه الضّحايا المتضررين.

تعد المسؤولية النّاشئة عن حوادث السّيارات من أهم تطبيقات المسؤولية المدنية، وذلك لتزايد حوادث السّيارات، وتفاقم أضرارها، وتطور وسائل النّقل، مما جعل الكثير من الأشخاص معرضة للخطر الذي يحدث في كل لحظة وهذا ما دفع بالتشريعات إلى ضرورة البحث في إيجاد أسس ومبادئ تضبط هذه العلاقات.

المسؤولية عن حوادث السيارات في بادئ الأمر هي تلك المنصوص عليها في القواعد العامة، والتي تقوم على تحقق ثلاثة أركان وهي الخطأ، الضرر والعلاقة السّببية بينهما والتي يعتبرها المشرع كأساس لقيام المسؤولية عن أي فعل، وتطبيق هذا النظام كأساس لقيام المسؤولية عن حوادث السّيارات يعدّ إجحافا في حق المضرور وإثقالا لكاهله[1].

سعى المشرع إلى البحث عن نظام أنجع وأنصف في حق من لحق به الضّرر فكان لازما عليه أن يأتي بنظام خاص للمسؤولية يقوم على فكرة الضّرر كأساس للمسؤولية ومفاده هو منح التعويض للضّحية وتقييمه وفقا لحالة الضرّر التي لحقت به، وهذا لكي يخدم من تضرر من حوادث السّيارات ويخفف عن كاهله بعض الأعباء.

إحتلت المسؤولية المدنية عن حوادث السّيارات بذلك حيزا كبيرًا ومتطورًا في النظام القانوني المعاصر فكانت من أهم الأسباب التي ساهمت في إرساء قواعد المسؤولية عن فعل الأشياء.

يعتبر أساس المسؤولية المدنية عن حوادث السّيارات، الموضوع الذي تدور حوله أهم مشكلاتها إذ يتنازعه مبدآن أساسيان، الأول شخصي يتطلب ضرورة ثبوت خطأ المتسبب في الضّرر، بينما الثاني مادي يقضي بكفاية الضّرر لمساءلة محدثه وإلزامه بالتعويض[2]، وهذا يؤدي بنا إلى إثارة إشكال حول

[1]–مقدم سعيد، التأمين والمسؤولية المدنية، شركة كليك لخدمات الحاسوب، د.د.ن، د.ب.ن، 2008، ص. ص 8–12.

[2]–كيحل كمال، الإتجاه الموضوعي في المسؤولية عن حوادث السيارات ودور التّأمين، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة تلمسان، 2007، ص 4.

## مقدمة:

الأساس الذي تقوم عليه مثل هذه المسؤولية؟ وأي ضمانة يمكن أن نطمئن بها المضرور أو ذوي حقوقه في سبيل الحصول على التعويض جراء ذلك؟

نجد من بين الموضوعات القانونية الهامة التي أثارت خلاف بين الفقهاء في هذا الإطار، وأثارت إنقسامهم وتعدد وجهات نظرهم، وكذلك إختلاف الأحكام القضائية والحلول التشريعية موضوع تعويض الأضرار التي تلحق بضحايا حوادث السّيارات، خاصة الأضرار الجسمانية منها.

أمام الأحكام المجحفة في حق المتضررين بدأ البحث عن سبل أو نظرية تأسس عليها المسؤولية الناجمة عن فعل السّيارة، ومن أجل ذلك بدأت ثورة كل من الفقه والقضاء والتي إنتهت بإكتشاف الفقرة الأولى من المادة **1384 ق.م.ف**[1]، والتي تنص على أن تكون المسؤولية من نوع خاص، وبالتالي فهي مستقلة عن أنواع المسؤوليات الأخرى.

للوصول إلى سبيل تأسيس المسؤولية، يجدر بنا أن نرجع بأساس المسؤولية المدنية عن حوادث السّيارات عبر مراحل تطورها حتى يتضح لنا كيفية التّأسيس لها حاليا.

الإلتزام بضمان التعويض للمضرور يصلح كأساس لقيام المسؤولية المدنية عن حوادث السّيارات، إلاّ أنّه يبقى غير كاف كي يحد من ظاهرة التّهور في قيادة السّيارات ومن ثم مخالفة القوانين المتبعة في ذلك، وهذا ما يجعلنا نبحث على أساس يكون فيه هذا السائق مسؤولا مدنيا، خاصة إذا قاد السّيارة دون حذر منه[2].

إتّجهت الأنظار في الوقت الحاضر إلى تأمين المسؤولية المدنية النّاشئة عن حوادث السّيارات، وذلك لإيجاد طريقة يتم بها تعويض المضرور من جراء الحادث[3]، ولأجل ذلك تصدّى المشرّع الجزائري على غرار غالبية نظائره في العالم لهذه المسألة بإرساء إطار قانوني ينظم تعويض الأضرار الجسمانية الناجمة عن هذه الحوادث وكذا الأضرار المادية، والتي تعتبر غاية ظهور فكرة التّأمين[4].

---

[1]– ce document de code civile francais, www.legifrance.gouv.fr

[2]–بعجي محمد، المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، أطروحة دكتوراه في الحقوق، فرع القانون الخاص، جامعة الجزائر، 2008، ص. ص6–9.

[3]–أبو الهيجاء لؤي ماجد، التّأمين ضد حوادث السيارات، دار الثقافة للنشر والتوزيع، دب، 2009، ص8.

[4]–ذبيح ميلود، "حقوق ضحايا حوادث المرور في التشريع الجزائري"، دفاتر السياسة والقانون، العدد التاسع، جوان2013، ص 122.

لهذا السبب، وغيره من الأسباب جعلنا نبحث في موضوع المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السّيارات، بقصد كفالة حق المضرور وحمايته من خطر حوادث السّيارات.

أرى أنه من الضروري في هذا البحث أن نتتبع تطور وتأصيل قيام هذه المسؤولية على ضوء التطور الحاصل في كل من الفقه والقضاء لنتمكن من تّأسيس هذه المسؤولية. خاصة وأن القانون الجزائري قد أخضع مثل هذه المسؤولية على حوادث السّيارات كأهم تطبيق للمسؤولية المدنية عن فعل الشيء غير الحي إلى نظامين مختلفين وهذا وفقا لأحكام المادة **138 ق.م.ج**[1]، والأمر رقم **74-15** المعدل والمتمّم بقانون رقم **88-31 المتعلق بإلزامية التّأمين على السّيارات وبنظام التعويض عن الأضرار**[2]، فأيّ من النظامين القانونيين يجب تطبيقه بالنسبة للقضاء الجزائري[3].

يبقى مصدر المسؤولية عن الأشياء غير الحية القانون المدني الفرنسي، بعد أن تطور القضاء الفرنسي نتيجة لتطور العالم[4].

ممّا سبق يتضح لنا جليا أن موضوع المسؤولية عن حوادث السيارات من المواضيع الواجب التطرق إليها بعمق، وفي ظل ضرورة إخضاع هذه المسؤولية إلى نظام خاص، فإننا نتساءل عن الإطار القانوني الذي نظم من خلاله القانون هذه المسؤولية؟

للإجابة على هذه الإشكالية قسمنا البحث إلى فصلين يحتوي الفصل الأول على **(النظام القانوني للمسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات)**، أما الفصل الثاني خصصناه **(لأحكام المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السّيارات)**.

---

[1]- أمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج. ر، العدد 78، صادر في 30سبتمبر 1975، معدل ومتمم بالقانون 07-05 مؤرخ في 13 ماي 2007، ج.ر، عدد 31، صادر في 13 ماي 2007.

[2]- أمر رقم 74-15 مؤرخ في 30 جانفي 1974، يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، معدل متمم بالقانون رقم 88-31 مؤرخ في 19 جويلية 1988، يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار،ج.ر، عدد29، صادر في 20 جويلية 1988.

[3]- محمد بعجي، المرجع السابق، ص.ص 10-13.

[4]- بن داود حنان، المسؤولية التقصيرية عن فعل الشيء في ظل القانون المدني الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص المعمق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2013، ص 3.

# الفصل الأول

# النظام القانوني للمسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات

الفكرة السائدة في مجال المسؤولية المدنية هي البحث عن المسؤول وإلزامه بالتعويض على أساس الخطأ الذي إرتكبه، إلا أنّ فكرة الخطأ سرعان ما تقلص دورها في مجال حوادث السّيارات وبعدها لم يعد المضرور ملزما بإثبات الخطأ، إنّما يتعين على المسؤول إثبات أنّه لم يرتكب خطأ لإسقاط المسؤولية عن نفسه، وهكذا تطورت المسؤولية في هذا المجال من مسؤولية قائمة على أساس شخصي إلى مسؤولية قائمة على أساس موضوعي[1].

بناءً على ذلك، أعفي المضرور من حوادث السّيارات في غالبية الدول، من عبئ الإثبات الذي يقع عليه، فأقيمت قرينة السببية التي تفترض أن تدخل السيارة في الحادث كذلك قرينة الحراسة التي تفترض أنّ فعل السّيارة يستند إلى حارسها القانوني، لهذا تحولت الأهمية العملية والقانونية للمسؤولية المدنية عن حوادث السّيارات من مرحلة قيام وإثبات هذه المسؤولية إلى مرحلة الإعفاء منها.

على ذلك سنتناول هذا الفصل في مبحثين، حيث سنتعرض إلى تطور المسؤولية المدنية عن حوادث السّيارات وأساسها القانوني في الجزائر **(المبحث الأول)**، وشروط قيام هذه المسؤولية وضرورة التّأمين الإلزامي عن حوادث السّيارات **(المبحث الثاني)**.

## المبحث الأول

## تطور المسؤولية المدنية عن حوادث السّيارات وأساسها القانوني في الجزائر

تطورت نظريات المسؤولية المدنية بإستحداث الآلات الميكانيكية وشتّى وسائل النّقل ونتج عن ذلك خطر إستعمال هذه المخترعات أكثر تحققًا وأقرب إحتمالاً، فعاد ركن الفرد في المسؤولية إلى البروز حتى كاد يغطي على ركن الخطأ، وبدأ تطور المسؤولية يرجع إلى نقطة الإبتداء، حيث نجد الفقهاء الأوائل أخذوا بالمفهوم الذي يضيق من دائرة الخطأ ويحدّ من قيام المسؤولية المدنية والإلتزام

[1]–كيحل كمال، المرجع السابق، ص17.

بالتعويض، حتى بلغ الأمر إلى حدا المناداة بالاستغناء عن الخطأ كأساس للمسؤولية واستبداله بفكرة تحمل التّبعية[1].

فكرة الخطأ كأساس للمسؤولية لم تظهر إلاّ بالتدريج، حيث أخذت تظهر شيئًا فشيئًا إلى أن ظهرت، واضحة وضوحًا تامًا بصدور التقنين المدني الفرنسي، حتى إنتهت القاعدة العامة في المسؤولية المدنية إلى أن توضع وضعا واضحا مفادها أن الخسائر والأفراد التي تقع بفعل شخص ومهما كانَ هذا الخطأ، إلاّ أنّ هذه الفكرة أخذ تضعف شيئًا فشيئًا إلاّ أنْ كادت تخفى، وإحتلت مكانها نظرية تحمل التبعية(**risque**)، وكانَ الفقه وراءَ هذَا التطّور ممّا أدّى إلى إنقسامهمْ وتعدد مذاهبهم حول أساس قيام هذه المسؤولية[2].

لذلك قسمنا هذا المبحث الى مطلبين سنتعرض إلى المراحل التي مر بها نظام المسؤولية المدنية عن حوادث السّيارات في الجزائر (**المطلب الأول**)، الأساس القانوني لقيام هذه المسؤولية (**المطلب الثاني**).

## المطلب الأول

## مراحل تطور المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السّيارات في الجزائر

القانون المدني الجزائري مصدره القانون المدني الفرنسي والقانون المصري، وبالتالي إذا حاولنا تأسيس المسؤولية المدنية عن حوادث السّيارات في الجزائر، لابد أولا الإشارة إلى الخطوات والمراحل التي مرت بها التطورات في المسؤولية المدنية عن حوادث السّيارات. من بين هذه المراحل نذكر مرحلة تطبيق القواعد العامة للقانون الفرنسي (**الفرع الأول**)، مرحلة صدور القانون المدني (**الفرع الثاني**)، مرحلة التفعيل بالأمر رقم 74-15(**الفرع الثالث**).

[1]-خنوف خضرية، تطور فكرة الخطأ في المسؤولية التقصيرية والعقدية، مذكرة لنيل شهادة الماجستر، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 2010، ص27.

[2]-السنهوري عبد الرزاق، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد الأول: مصادر الالتزام، ط3، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2000، ص 822.

**الفرع الأول: مرحلة تطبيق القواعد العامة للقانون الفرنسي**

بعد الإستقلال، صدر قانون رقم **62-157** في**31ديسمبر1962**، المتعلق بتمديد العمل بالتشريعات القائمة[1]، الذي يقضي بإستمرار سريان أحكام القوانين النافذة قبل الإستقلال إلى حين صدور التشريعات الجزائرية الجديدة، بحيث يعد القانون المدني الفرنسي القانون المدني الرسمي للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية[2].

القواعد التي ينظمها التقنين المدني الفرنسي آنذاك نجد من بينها، النص الذي يحكم المسؤولية هو نفسه النص الذي يطبق على الأفعال الشخصية الضارة[3] الواردة في المادة **1382 ق.م.ف** التي نصت " **كل عمل أيّا كان يوقع ضررا بالغير يلزم من وقع بخطئه هذا الضّرر أنّ يقوم بتعويضه**". وكذلك نص المادة **1383 ق.م.ف** " **كل شخص يكون مسؤولا عن الضّرر الذي يحدثه لا بفعله فحسب، بل بإهماله أو عدم تبصره** "[4].

يطبق القضاء الجزائري في هذه الفترة أحكام المادة **1/1384 ق.م.ف** وهي بمثابة أساس جديد للمسؤولية عن فعل الأشياء، ويمكن تطبيقها على أي شيء بما فيها حوادث السّيارات، لذلك فالمضرور في هذه الحالة يكتفي لحصوله على تعويض أنّ يثبت وجود علاقة السببية بين الضّرر وفعل الشيء وأصبحت مسؤولية الشيء مفترضة إفتراضا لا يقبل إثبات العكس[5].

---

[1]-قانون رقم 62-157 مؤرخ في 31ديسمبر 1962، يتعلق بتمديد العمل بالتشريعات القائمة بالقوانين الفرنسية، ج. ر، عدد 06، صادر في 10جانفي 1963، ملغى بالأمر رقم 73-29 مؤرخ في 5 جويلية 1973، يتضمن إلغاء القانون رقم 62-157، ج.ر، عدد 62، صادر في 03 أوت 1973.

[2]-بشوع علاوة، التّأمين الإلزامي من المسؤولية عن حوادث السّيارات في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة الجزائر، 2006، ص 69.

[3]-السنهوري عبد الرزاق، المرجع السابق، ص827.

[4]-www.legifrance.gouv.fr,op.cit.

[5]-المرواني خالد محمد، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، الجزائر، 2012، ص 23.

يؤخذ العمل أنذاك بنظام صندوق ضمان السّيارات بموجب قانون المالية **31ديسمبر1951** بالإضافة إلى قانون التّأمين الإلزامي للسّيارات في **27 فيفري 1958**، المتعلق بالتّأمين الإلزامي على السّيارات[1].

إستمرّ العمل بقوانين العامة لفرنسا طبقاً للمرسوم التشريعي **62-157** السالف الذكر إلى غاية صدور الأمر رقم **69-07**، يتضمن الصندوق الخاص بالتعويضات والذي يهدف إلى ضمان تعويض الأضرار الجسمانية المترتبة عن حوادث المرور، فطبقا لأحكام المادة **70** من هذا الأمر فالدولة هي التي تقوم بالتعويض عن هذه الأضرار[2].

**الفرع الثاني: مرحلة تطبيق القانون المدني**

بالرغم من صدور الأمر رقم **74-15**، المتعلق بإلزامية التّأمين على السّيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، إلاّ أنه لم يطبق حيث ظلت أحكام القانون المدني الواردة في المادتين **124 و138 ق.م.ج**[3] هي المعمول بها فكان القضاء الجزائري يطبق قواعد المسؤولية المدنية بصفة عامة، وبالتاي يجب توفر الأركان الثلاث في المسؤولية المدنية عن حوادث السيارت **(الخطأ، والضرر، والعلاقة السببية)** لكي يستفيد المضرور من التعويض، وبصدور المراسيم التطبيقية للأمر رقم **74-15** بتاريخ **16 فيفري 1980** أصبح هذا الأمر القانون الواجب التطبيق في المسؤولية المدنية عن حوادث السّيارات، طبقا لأحكام المادة **08** من الأمر رقم **74-15**[4].

طبقا لما ورد في هذا الأمر فإنّه يجب على كل مركبة أن يؤمن عليها من الأخطار التي تنجم عنها وهذا قبل السير بها، والمسؤولية وفقا لهذا الأمر لا تخضع لوسائل الدفع مطلقا سواء من قبل المسؤول عن الضرر أو شركة التّأمين، عكس ما ورد في المادة **1/138 ق.م.ج**، التي تخضع لإرادة

[1]-بشوع علاوة، المرجع السابق، ص 68.

[2]-بعجي محمد، المرجع السابق، ص84.

[3]-أمر رقم 75-58، المرجع السابق.

[4]-التي نصت على" كل حادث سير سبب أضرار جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو دوي حقوقها، وإنّ لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث، ويشمل هذا التعويض كذلك المكتتب في التّأمين ومالك المركبة، كما يمكن أن يشمل سائق المركبة ومسبب الحادث ضمن الشروط المنصوص عليها في المادة 13".

الأفراد الإختيارية فيما يخص التّأمين من المخاطر[1]، وتخضع أيضا لوسائل الدفع بواسطة السبب الأجنبي وفقا للمادة **2/138 ق.م.ج.**

### الفرع الثالث: مرحلة التفعيل بالأمر رقم 74-15

إستقراء نص المادة **08** من الأمر رقم **74-15** السالف الذكر " **كل حادث سير سبب أضرار جسمانية تترتب عليه التعويض لكلّ ضحية أو ذوي حقوقها، وإنّ لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث، ويشمل هذا التعويض كذلك المكتتب بالتّأمين ومالك المركبة كما يمكن أن يشمل سائق المركبة ومسبب الحادث ضمن الشروط المنصوص عليها في المادة 13**"[2].

يفهم من ذلك أنّ المسؤولية المدنية تقوم على أساس فكرة الخطأ الواجب الاثبات، أي المشرع الفرنسي جعل من الخطأ العنصر الجوهري للمسؤولية التقصيرية وشرطًا في الإلتزام بالتعويض[3].

بمفهوم المخالفة يصبح تعويض المضرور من حوادث السّيارات مضمونا قانونا في كل الحالات دون حاجة لإثبات الخطأ[4]، كما أنّ التعويض غير مرتبط بأحكام المسؤولية المدنية الواردة في القانون المدني الجزائري وذلك بالتحديد في نص المادتين **124و138 ق.م.ج**، وظلّ الأمر المتعلق بإلزامية التّأمين على السّيارات ونظام التعويض للضحية أو ذوي حقوقه، وعلى هذا الأساس فإنّ القاضي له السلطة التقديرية في التعويض في ظل أحكام المادتين السابقتين الذكر، عكس ما نجده في المادة **08** من الأمر رقم **74-15**، فالقاضي ليس له السلطة التقديرية في التعويض وإنّما يكون وفقاً للجدول القانوني الملحق به[5].

---

[1]-بعجي محمد، المرجع السابق، ص89.

[2]-أمر رقم 74-15، المرجع السابق.

[3]-بختاوي سعاد، المسؤولية المدنية للمهني المدين، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، 2012، ص 14.

[4]-زرقط سفيان، نظام تعويض الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، مذكرة لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، الدفعة 12، المدرسة العليا للقضاء، الجزائر، 2004، ص 10.

[5]-بعجي محمد، المرجع السابق، ص 88.

## المطلب الثاني

## الأساس القانوني للمسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السّيارات

قبل التطرق للموضوع لا بد من تحديد المقصود بالأساس القانوني للمسؤولية وفي هذا المقام يقول الأستاذ **لبيب شنب** " **أنّ أساس المسؤولية يقصد به السبب الذي من اجله يضع القانون عبئ تعويض الضّرر الحاصل على عاتق شخص معين**"[1]، وعلى هذا النحو فإن فكرة تحديد أساس المسؤولية عن الأشياء الغير الحية تحضى بعناية لدى الفقه والقضاء إلى درجة تعدد النظريات، ومن بينها النظرية الشخصية التي سنتطرق إليها **(الفرع الأول)**، النظرية الموضوعية **(الفرع الثاني)**، وإلى جانب ذلك النظرية المختلطة **(الفرع الثالث)**.

### الفرع الأول: النظرية الشخصية

حسب هذه النظرية لا يمكن أن نطلق لفظ المسؤولية عن حوادث السّيارات، إلاّ في حالة إرتكاب الشخص خطأ سواءً كان هذا الخطأ تقصيري يفترض النيّة في الإضرار، أو كان خطأ في حالة الإهمال أو قلة الإحتراز[2].

المسؤولية الناجمة عن حوادث السّيارات مجرد تطبيق للقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية التي تقوم على فكرة الخطأ أين يسأل سائق السيارة عمّا تحدثه السّيارة من أضرار وفقا لنص المادة **124 ق.م.ج** "**كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض**"[3].

---

[1]–فاضلي إدريس، المسؤولية المدنية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، دس، ص201.

[2]–دنون سمير سهيل، المسؤولية المدنية عن فعل الآلات الميكانيكية والتّأمين الإلزامي عليها، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2005، ص 102.

[3]–أمر رقم75–58، المرجع السابق.

خلال هذا النص يتضح أنّ الخطأ الشخصي يتكون على ركنين وهما، الركن المادي وهو عبارة عن الإخلال بإلتزام القانوني العام بعدم الإضرار بالغير، أمّا الركن الثاني فهو الإدراك أي يكون الشخص مدركًا لأعمال التعدي التي قام بها سواءً بقصد أو وقع الحادث بغير قصد.

بالنسبة للمادة **138 ق.م.ج** "**كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة، يعتبر مسؤولاً عن الضرّر الذي يحدثه ذلك الشيء** ..."[1]، وعلى هذا الأساس القانوني يتضح أنّه لا يمكن للحارس نفي الخطأ إلاّ بإثباته السبب الأجنبي[2].

كلّ ما هو جدير بالذكر، أنّ المضرور يعفى من إثبات الخطأ لأنه مفترض أحيانا وثابتًا أحيانًا أخرى لذلك سنتطرق إلى نظرية الخطأ المفترض **(أولا)**، ونظرية الخطأ في الحراسة **(ثانيا)**.

## أولا: نظرية الخطأ المفترض

تقوم هذه النظرية على أن السّيارة متى أحدثت ضررا للغير، فإن المضرور يستحق تعويضا عما أصابه من ضرّر دون أن يلزم بإثبات خطأ الحارس، بمفهوم المخالفة أنّ المضرور لا يكلّف بإثبات الخطأ لأنّه مفترض ولكنّه يكلفه بإثبات الشروط التي تتحقق بها المسؤولية عن الأشياء الغير، الحية فيجب عليه أولاً أن يثبت أن المدعى عليه هو حارس الشيء الذي أحدث الضّرر، والمفروض هنا أنّ الحارس هو المالك الحقيقي للسّيارة، غير أنّه يمكن أن يثبت أنّ حراسة الشيء قد خرجت من يده إلى يد شخص آخر وعند إذن يكون هذا الشخص هو المسؤول[3].

أبرز مثال على ذلك، أن يقوم سائق السّيارة بإحداث ضرّر لأحد العابرين في الطريق، بالتالي فالمضرور في هذه الحالة غير ملزم بإثبات الخطأ لأن الخطأ مفترض من جانب السائق بدون إثبات من المدعي[4].

---

[1]–أمر رقم 75–58، المرجع السابق.

[2]–" السبب الأجنبي" هو الحادث الذي يجعل الحارس أمام إستحالة تأدية الإلتزام بالحراسة وهو الذي ينفي الدور السببي الظاهر للشيء ويعتبر السبب الحقيقي في إحداث الضّرر.

[3]–دنون سمير سهيل، المرج السابق، ص102.

[4]–فاضلي إدريس، المرجع السابق، ص202.

المشرع أقام قرينة قانونية على خطأ الحارس، بحيث لا يكلف المضرور بإثبات الخطأ وإنما يجب عليه أن يثبت فقط الضرّر وعلاقة السببية بين الشيء والضرّر، فهذه القرينة لا يمكن هدمها من طرف الحارس إلاّ بإثباته السبب الأجنبي وهذا وفقا لأحكام المادة **138 ق.م.ج**[1].

نجد رأي الأستاذ **عبد الرزاق السنهوري** يأخذه بنظرية الخطأ المفترض بالرغم من أنّه أشار إلى الخطأ الثابت وصرح عن ذلك " **أنّ الإفتراض لا يقبل إثبات العكس وذلك لأنّ الضرّر لم يحدث إلاّ لأنّ زمام الشيء قد أفلت من يده وهذا الإفلات هو عين الخطأ، وقد ثبت الإفلات بدليل وقوع الضرّر فلا حاجة للإثبات العكس لأنه خطأ قد تم إثباته ولا يتصور إذنّ أن يثبت عكسه** " ثم يعود الأستاذ " **السنهوري**" مرة أخرى بإقتناعه بفكرة الخطأ المفترض " **أنّ كل خطأ مفترض إفتراضا لا يقبل إثبات العكس هو خطأ ثابت لا خطأ مفترضا، ولكنه على نحو خاص فقد تدخل القانون لجعله خطأ ثابتا بأن جعل حدوث الضرّر دليلا على إفلات الشيء من الحراسة علما بأن هذا الإفلات كان السبب في إحداث الشيء ضررا لم تتحقق الغاية وكان هذا هو الخطأ، ولكن لم نصل إلى هذه النتيجة إلا عن طريق دليل...**"[2].

لقد تعرضت هذه النظرية إلى إنتقادات في عدّة جوانب منها:

– أنّ الإدعاء بقرينة الخطأ المفترض هي أساس المسؤولية عن الأشياء إدعاء باطل، أي أنّ هذه القرينة تتناقض مع أحكام المادة **1/1352 ق.م.ف** والمادة **337 ق.م.ج**، التي تنص على أنّ القرائن القانونية هي قرائن بسيطة أو أنّها لا تكون قاطعة إلاّ بنص صريح وهذا ما لا نجده في شأن القرينة في المسؤولية عن الأشياء[3].

– زيادة على ذلك أنه هناك عدة طرق لهدم قرينة الخطأ، فأحيانا يكتفي المسؤول وهو سائق السّيارة بإثباته عدم الخطأ وأحيانا يجب عليه إثبات حدوث الضرر نتيجة السبب الأجنبي[4].

---

[1]–دنون سمير سهيل، المرجع السابق، ص103.

[2]–بشوع علاوة، المرجع السابق، ص76.

[3]–فاضلي إدريس، المرجع السابق، ص.ص 204–205.

[4]–دنون سمير سهيل، المرجع السابق، ص 109.

**ثانيا: نظرية الخطأ في الحراسة (الخطأ الثابت)**

حسب هذه النظرية حارس الشيء هو سائق السّيارة، فيجب أن يكون ملتزما قانونيا ومحددا، بمعنى أنّ لا يحدث ذلك الشيء (السّيارة) ضررا للغير[1]، ويكون الإلتزام بتحقيق غاية وهو ألا يلحق الضرّر بالغير، ومن الفقهاء المؤيدون لفكرة الخطأ كأساس للمسؤولية عن حوادث الأشياء نجد الأستاذ "**هنري مازو**" وذلك في سنة **1925** الذي قرّر أنّ أساس مسؤولية حارس الشيء هو الخطأ في الحراسة، وعلى ضوء ذلك فإنّ حارس الشيء يسأل طبقا لأحكام المادة **1/1384 ق.م.ف**، على أساس أنّ حارس الشيء أخلّ بإلتزامه في الحراسة وهذا ما ينطبق على حوادث السّيارات، فبمجرد وقوع حادث السّيارة وتحقق الضرر فإنّه يثبت عن ذلك خطأ سائق السّيارة لأنّ السّيارة في هذه الحالة أفلتت من رقابة الحارس[2]، وفي نفس الموضوع يقول الأستاذ "**سليمان مرقس**" وهو من مؤيدي نظرية الخطأ في الحراسة " **وعلى ذلك يمكن أن نقرر أنها مسؤولية مفترضة تقوم على أساس خطأ ثابت في الحراسة ...**"

على هذا الأساس، فإنّ الخطأ الثابت يتحقق بمجرد وقوع الضرّر فيصبح الحارس قد أخلّ بإلتزام الحراسة الذي تتطلبه المادة **1/1384 ق.م.ف** وهذا هو فحوى نظرية الخطأ في الحراسة[3].

يجب على المضرور وفقا لهذه النظرية أن يثبت بأن زمام السّيارة قد أفلت من يد سائق السّيارة، فإن إستطاع إثبات ذلك فلا يمكن للسائق نفي الخطأ، إلا إذا أثبت أن الضرّر قد حدث بسبب أجنبي لا يمكن توقعه[4].

برغم ماجاء به أنصار نظرية الخطأ الثابت، إلاّ أنّ رأيهم لم يسلم من الإنتقاد ومن بين هذه الإنتقادات الموجهة إليهم نجد ما يلي:

---

[1]–بعجي محمد، المرجع السابق، ص30.

[2]–بشوع علاوة، المرجع السابق، ص 80.

[3]-www.legifrance.gouv.fr,op.cit.

[4]–فاضلي إدريس، المرجع السابق، ص 207.

-أنّ الإدعاء بفكرة الخطأ الثابت ما هو إلاّ إبداع لمجرد الدفاع، بدليل أنّه لم تنظمه نصوص خاصة تؤيّده عن ذلك.

-زيادة عن ذلك، الخطأ في الحراسة الذي قررته هذه النظرية وهو الإخلال بواجب الحيطة والحراسة، وإن صح إعتباره خطأ فإنّه لا تتوافر فيه عناصر الخطأ اللازمة أي العنصر المادي والمعنوي وفي هذه الحالة يوجد العنصر المادي فقط[1].

-كذلك إلزام الحارس بمنع الشيء من الإفلات من الرقابة، هو إلتزام مبالغ فيه أي لا يمكن القول بأنّ هناك إلتزام قانوني موضوعه منع الشيء من الإفلات وإحداث ضرر للغير[2].

**الفرع الثالث: النظرية الموضوعية**

تقوم هذه النظرية على أنّ الخطأ ليس أساسا للمسؤولية المدنية عن حوادث السّيارة، وإنما الضرّر وهذا طبقا للمادة **1/1384 ق.م.ف** المقابلة للمادة **138ق.م.ج**[3].

الفقه في هذه النظرية إتفقوا حول عنصر الضرّر كأساس لقيام المسؤولية الناجمة عن حوادث السّيارات، رغم أنّ المسألة فيها خلاف في هذه النظرية، لذلك رجح جانب من الفقه نظرية تحمل التبعة **(أولا)**، ومنهم من لجأ إلى نظرية الضمان **(ثانيا)**.

**أولا: نظرية تحمل التبعة أو المخاطر**

حسب هذه النظرية، فإن حارس السّيارة يسأل ويلزم بتعويض عما تسببه للغير من أضرار بدون حاجة إلى البحث عن فكرة الخطأ، وأساس ذلك هو تحمل التبعة، ومن أتباع هذه النظرية نجد

[1]-بعجي محمد، المرجع السابق، ص 39.
[2]-فاضلي إدريس، المرجع السابق، ص 210.
[3]-أمر رقم 75-58، المرجع السابق.

الفقيهين " **سالي وجوسران**" الذين ذهبا إلى أنّ إرتباط المسؤولية المدنية بفكرة الخطأ كانت فكرة قديمة، وأساس المسؤولية في نظرهما يكمن على فكرة المخاطر[1].

المسؤولية عن حوادث السّيارات طبقا لهذه النظرية تتحقق متى أحدث الشيء (السيارة) الموجود تحت حراسة المسؤول ضرر للغير، في هذه الحالة المضرور غير مطالب بإثبات خطأ وإنما يشترط أنّ يثبت علاقة السببية بين الضرر الذي أصابه، والشيء الذي أحدث الضرّر[2].

يتبين لنا من هذا المنطلق، أنّ المسؤولية النّاشئة عن حوادث السّيارات وفقًا لنظرية تحمل التبعة، ليست مسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ الشخصي، بل هي مسؤولية موضوعية تقوم على إستناد عمل الشخص وفعله[3].

الجدير بالذكر أنّ هذه النظرية لها صورتان، إحداهما عامة مطلقة وتسمى بنظرية تحمل المخاطر المستحدثة، وبموجبها يكون الشخص مسؤولاً عن النتائج الضّارة التي تترتب عن أي نشاط يقوم به، أمّا الصورة الثانية وهي خاصة مقيدة تسمى الغرم بالغنم وبحسبها يسأل الشخص عن النتائج الضارة لنشاطه فقط في الأحوال التي يزيد فيها المخاطر العادية الملازمة في الحياة[4].

يظهر موقف المشرع الجزائري وفقًا لهذه النظرية في الأمر رقم **74-15** المتعلق بإلزامية التّأمين على السّيارات وبنظام التعويض عن الأضرار وذلك في المادة **08** منه " **كل حادث سير سبب أضراراً جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها، وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث، ويشمل هذا التعويض كذلك المكتتب في التّأمين ومالك**

[1]-بشوع علاوة، المرج السابق، ص 84.

[2]-فاضلي إدريس، المرجع السابق، ص 212.

[3]-ناصر محمد عبد الله سلطان، المسؤولية عن فعل الأشياء التي تتطلب عناية خاصة، والألات الميكانيكية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2005، ص 143.

[4]-بشوع علاوة، المرجع السابق، ص85.

**المركبة، كما يمكن أن يشمل سائق المركبة ومسبب الحادث ضمن الشروط المنصوص عليها في المادة 13 بعده"**[1].

المشرع الجزائري أقرّ بوجوب التعويض، عندما يكون هناك ضرر بدون إشتراط توافر ركن الخطأ. وفي هذا المقام يصرح الدكتور **محمود جلال حمزة** " **بأنّ المسؤولية عن الأشياء غير الحية تقوم على أساس موضوعي لا يقيم وزنًا للخطأ مهما كان نوعه وبعبارة أخرى فإنها تقوم على تحمل التبعة، إذ ليس من المنطق ولا من العدالة حتى، ولا من الأخلاق أن يحرم المضرور من التعويض....**".

يميل المشرع الجزائري إلى الأخذ بالمسؤولية التي تقوم على تحمل التبعة، فيكون التعويض للمتضرر تلقائيًا وإلزاميًا وثابتًا ولا مجال لسلطة التقديرية للقاضي فيه[2]، سواء كان قاضيا مدنيا أو جزائيا على عكس الحال في أحكام المادتين **124**و**138 ق.م.ج** وبذلك فإن نظام المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السّيارات، أصبح لا يعتمد على العناصر الأساسية والتقليدية التي يقوم عليها التعويض في المسؤولية المدنية وفقا لعناصر التالية: **الخطأ، الضرّر، العلاقة السببية**[3].

**ثانيا: نظرية الضمان**

يتزعم هذه النظرية الأستاذ أستارك ومؤدى هذه النظرية أن المسؤولية عن الأشياء تقوم على أساس الإلتزام بالضمان لا على أساس فكرة الخطأ ولا على أساس تحمل التبعة، ويرى الفقيه أن

[1]–أمر رقم 74–15، المرجع السابق.

[2]–التعويض في الضرّر الناتج في المسؤولية المدنية وفقا للمادتين 124و138 ق.م.ج يخظع لتقدير القاضي، أمّا التعويض عن أضرار حوادث السّيارات، فيخضع للجدول الملحق لقانون 88–31 المتعلق بتعويض ضحايا حوادث المرور، كما تجدر الإشارة إلى أنّ التعويض في كلّ الحالات يكون بالدينار الجزائري، حتى وإن كان المضرور أجنبيا، أنظر في ذلك قرار المحكمة العليا، غرفة المدنية، رقم،733363، الصادر بتاريخ 2012/01/19، (ر.م) ضد (خ.م) والشركة الوطنية للتأمين وكالة جامعة، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2012.

[3]–بعجي محمد، المرجع السابق، ص.ص 95–96.

المسؤولية بصفة عامة ما دامت تستهدف التعويض المدني، فيكفي تقرير التعويض للمضرور متي أوذي في حق من حقوقه الأساسية، كالإعتداء على سلامة جسمه[1].

وعلى هذا الإتجاه فإن أستارك يفرق بين نوعين من الحقوق من حيث جواز المساس بها من عدمه:

-**النوع الأول:** يشمل الحق في الحياة، وفي سلامة جسم الإنسان وأمواله المادية، فبمجرد المساس بها يعتبر ضرر غير مشروع.

-**النوع الثاني:** وهي الحقوق التي يسبب المساس بها أضرار إقتصادية أو أدبية أمثال ذلك، حق الإنسان في سلامة شرفه وهذه الحقوق قد يكون المساس بها مشروعا أو غير مشروع، وذلك بالنظر إلى الشخص محدث الضرّر هل يملك حق إحداثه أم لا.

يضيف أستارك أنه في حالات معينة، يلزم أن يكون للحق في ضمان السلامة حماية مطلقة، كما في حالة المسؤولية عن فعل الأشياء، على أساس أن الأمر يتعلق بتعويض عن الأضرار المادية والجسدية[2].

نظرية الإلتزام بالضمان تؤسس المسؤولية في التعويض، إلاّ أنّ ذلك لا يمثل سوى تطبيق لنظرية تحمل التبعة بحجة أنّها لا تقيم المسؤولية على أيّة شروط، وإنّما يكفي ذلك حدوث الضرّر من الشيء السّيارة[3].

**الفرع الثالث: الأساس المزدوج**

بالتزويج بين نظرية الخطأ ونظرية المخاطر، نجد أنها تبدو مطابقة للقوانين الوضعية، وهو ما يعبر عنه بتزاوج الأسباب **mariage de risque** وهنا نجد البعض يرى أنّ الخطأ هو مصدر رئيسي أصلي للمسؤولية وأن المخاطر تأتي في الدرجة الإحتياطية، في حين جعل البعض الأخر

[1]-فاضلي إدريس، المرجع السابق، ص.ص219-220.

[2]-ناصر محمد عبد الله سلطان، المرجع السابق، ص.ص153-154.

[3]-فاضلي إدريس، المرجع السابق، ص220.

فكرة الضمان كأصل وفكرة الخطأ كأساس إحتياطي، لكن رغم ذلك تعرض الإتجاه التوفيقي إلى النقد وبهذا ظهر فشل كل محاولات الجمع بين فكرتي الخطأ وتحمل التبعة[1].

نجد أنّ كل من النظريات الشخصية والموضوعية أخفقت في وضع أساس للمسؤولية بسبب تضارب أراء الفقهاء، كما أنّه في الواقع يستحيل تحديد أساسها لأنّ كل أساس قانوني مقترح لها معرض للنقد لهذا نجد الأستاذ "**علي علي سليمان**" في حيرة من الأمر أدى به إلى القول أنّه من العبث محاولة إيجاد أساس قانوني لها يسلم من النقد، وبالتالي ينبغي القول بأنّها مسؤولية من نوع خاص[2].

يفهم أنّ المشرع الجزائري إتجه إلى تأسيس قيام المسؤولية المدنية عن حوادث السّيارات على أساس مزدوج، مفاده الخطأ الثابت المفترض من جانب الحارس للسّيارة كأساس أصلي، وجعل من فكرة الضمان التعويض الوارد في المادة **08** من الأمر رقم **74-15**[3]، كأساس إحتياطي لضمان حق المضرور للحصول على التعويض.

[1]-دنون سمير سهيل، المرجع السابق، ص. ص148،140.

[2]-سليمان علي علي، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994، ص159.

[3]-أمر رقم 74-15، المرجع السابق.

## المبحث الثاني

## شروط قيام المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السّيارات والتّأمين الإلزامي عنها

لقيام المسؤولية المدنية عن حوادث السّيارات، تستلزم توفر شروط[1]، وهي أن تكون السّيارة المتسببة في حدوث الضرّر تحت حراسة شخص، وبالتالي قيام علاقة سببية بينهما.

نظرا لتزايد وتفاقم حجم أضرار السّيارات، كان من الضروري القيام بواجب التّأمين الإلزامي منها، فتعدد أنواع التّأمين الإلزامي على السّيارات لتغطية أضرار الغير النّاشئة عن إستخدام السّيارة يعتبر من أكثر أنواع التّأمين إنتشارًا[2]، وذلك بحكم كونه إلزاميا بنص القانون هذا من جهة، ومن جهة أخرى بسبب الإزدياد الكبير في أعداد السّيارات المستخدمة على إختلاف أنواعها وتزايد خطرها، الأمر الذي دفعنا إلى عرض موضوع التّأمين الإلزامي عن حوادث السّيارات[3].

التّأمين الإلزامي على السّيارات يعد من أهم عقود التّأمين، بإعتباره ضمانا لمالك السّيارة، أين نجد المشرع إستثنى المركبات البرية المملوكة للدولة، أو الموضوعة تحت حراستها، وكذا وسائل النّقل بالسكك الحديدية التي تخضع لنظام خاص[4].

على هذا الضوء سنتطرق إلى شروط المسؤولية المدنية عن حوادث السّيارات **(المطلب الأول)**، أما التّأمين الإلزامي عنها **(المطلب الثاني)**.

---

[1]–أنظر نص المادة 138 من أمر رقم 75–58، المرجع السابق.

[2]–بظهور الثورة الصناعية والتقدم العلمي الحديث بالآلات الميكانيكية، إنتشر التأمين من المسؤولية وأصبح في بعض جوانبه إجبارياً بقوة التشريع والقانون والهدف إجتماعي إنساني إقتصادي، إنطلاقاً من جبر الضرر ورفعه وبغض النظر عن الخطأ، وأهم أنواع التأمين الإلزامي نجد التأمين من المسؤولية المدنية لحوادث السيارات، والذي يغطي أضرار الغير وهو الشخص الثالث، سواء الأضرار التي تؤدي إلى إصابة الغير في شخصه أو في ممتلكاته.

[3]–عبد القادر عساف سمير، النظام القانوني لعقد التامين الإلزامي، دار الراية للنشر والتوزيع، دس، ص 11.

[4]–ذبيح ميلود، المرجع السابق، ص123.

## المطلب الأول

## شروط قيام المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السّيارات

تحقق المسؤولية عن الألات الميكانيكية لابدّ من توافر شروط تبرر قيامها، والتي تتلخص أولا في أن يكون الضرّر من فعل السّيارة، هو ما إعتبره الفقه والقضاء أساسا قانونيا تبنى عليه المسؤولية المدنية عن حوادث السّيارات، وبالتالي مساءلة الحارس عن كل تدخل مادي من السّيارة في تحقيق الضرّر، سواء كان يرجع إلى فعل السّيارة ذاته أو إلى فعل قائدها، بل المهم أن يكون هذا التدخل فعال أي هو السبب الحقيقي للضرّر.

إمتدت جهود الفقه والقضاء من فعل السّيارة لتشمل السببية، لأن فعل السّيارة لا يكفي وحده لقيام المسؤولية المدنية عن حوادث السّيارات، بل ينبغي أن تكون السّيارة في تدخلها فاعلة في إحداث الضرّر، وبهذا يكون على المضرور إثبات أنّ لفعل السّيارة دور سببي في إنتاج الضرّر، وتتمثل هذه الشروط في أن يكون الضرّر من فعل السيارة **(الفرع الأول)**، وأن تكون السيارة تحت حراسة شخص **(الفرع الثاني)**، والعلاقة السببية بينهما **(الفرع الثاني)**.

### الفرع الأول: أن يكون الضرّر من فعل السّيارة

يعني أن يكون الضرّر ناشئا عن فعل السّيارة، ولا يكفي في ذلك تدخل الشيء تدخلا سلبيا، بل يجب أن يتدخل الشيء غير الحي(السيارة) في إحداث الضرّر تدخلا إيجابيا الذي لا يستلزم الإتصال[1]، فإذا حدث ضرر من فعل السيارة كان الضرّر بسبب تدخل إيجابي من السّيارة.

التدخل الإيجابي لا يستلزم الإتصال المادي المباشر، فقد لا يتصل الشيء إتصالا ماديا مباشرا بمن وقع عليه الضرّر، ومع ذلك يدخل تدخلا إيجابيا في إحداث الضرّر[2].

[1]–خنوف خضرية، المرجع السابق، ص132.

[2]–أبو السعود رمضان، النظرية العامة للإلتزام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002، ص 442.

لإمكان تطبيق أحكام المسؤولية التي تقررها المادة **1/138 ق.م.ج** والمادة **1384 ق.م. ف** يشترط وجود فعل للسّيارة تشترك به في الحادث وما ينتج عنه من ضرر يصيب المضرور، وهذا ما يشترطه الفقه والقضاء كأساس لبحث المسؤولية عن الأشياء[1].لذلك يتعين لنا ببيان المقصود بفعل السيارة **(أولا)**، وشروط فعل السيارة **(ثانيا)**، ومعيار وجود فعل السيارة **(ثالثا)**.

**أولا: المقصود بفعل السّيارة**

يقصد بفعل السّيارة تدخل المركبة في إحداث الضرّر وأن يكون تدخلها فاعلا في التسبب به وإحداثه، فالترابط بين الضرّر وفعل الشيء يحكمه معيار هو الذي يتجلى فيه الضرّر متصلا بالشيء على الصورة التي يظهر فيها أنه ناتج عن فعله من غير أن يفصله عنه عامل آخر يكون كافيا لإحداثه[2].

**ثانيا: معيار وجود فعل السّيارة**

بعد تحديد المقصود بفعل السّيارة، توصلنا إلى القول بأن فعل السّيارة لا يقتصر على حالة حدوث الضرّر دون تدخل من الإنسان، ومن هنا يجب علينا البحث عن معايير لتحديد فعل الشيء.

**1/معيار العيب الذاتي:**

ينسب الضرّر لفعل الشيء كلما كان به عيب ذاتي كان هذا الأخير هو المتسبب فيه، أي إذا كان الشيء سليما من أي عيب ذاتي فإن فعل الشيء يكون منعدما، وينسب الضرّر إلى الإنسان[3].

[1]–كيحل كمال، المرجع السابق، ص 19.

[2]–دنون سمير سهيل، المرجع السابق، ص33.

[3]–خنوف خضرية، المرجع السابق، ص132.

مسؤولية الحارس قوامها الحراسة وليس الشيء محل الحراسة ومن ثمة، فإن المنطق يقتضي بأنه لا علاقة بين فعل الشيء والعيب الذاتي الذي يوجد فيه[1].

أخذ القضاء الفرنسي بهذا المعيار في قرار محكمة النقض الصادر في **16 يونيو 1896**، حيث أصبحت محكمة النقض تتطلب لتطبيق أحكام المسؤولية عن الأشياء، وجود عيب ذاتي في السّيارة.

برّرت هذا بأن وجود العيب هو دليل على إنتفاء القوة القاهرة، ففيها لا يسأل الشخص عن فعله الشخصي، ولكنه يسأل عن فعل الشيء الذي يتحقق إذا تضمن عيبا ذاتيا.

تجدر بنا الإشارة إلى أن المشرع الفرنسي لم يستخرج معيار العيب الذاتي للسّيارة من المادة **1384 ق.م.ف**، وإنما قياسا على المادة **1386** الخاصة بتهدم البناء التي تشترط وجود عيب في تركيب الشيء.

تعرض هذا المعيار لعدّة إنتقادات منها أن هذا المعيار يحتم على المضرور إثبات العيب الذاتي في السّيارة وهذا يتطلب منه الإستعانة بأهل الخبرة، كما أنه يستحيل في كثير من الحالات إثبات وجود هذا العيب.

### 2/معيار فقدان الرقابة على السّيارة:

يتخلص مضمون هذا المعيار على القول أنّ السّيارة تعتبر قد فلتت من رقابة حارسها، كلما وقع ضرر ناتج عن حادث السّيارة أيا كان سببه، حتى ولو كان راجعا إلى عيب خفي فيها الذي أدى إلى فقد الرقابة على السّيارة، وقد أخذ الفقيه "**السنهوري**" بهذا المعيار دون أن يتبسط في شرحه، فقال بأن الشيء إذا ألحق ضررا بالغير فيفترض أنه قد أفلت من يد حارسه، وهذا هو الخطأ في الحراسة وهو خطأ مفترض لا يقبل إثبات العكس[2].

[1]–فيلالي علي، الفعل المستحق للتعويض، ط2، دار موفم للنشر، 2004، ص151.

[2]–كيحل كمال، المرجع السابق، ص27.

معيار فقدان الرقابة على السّيارة لم يسلم من النقد والإعتراض، وإنما وجهت إليه عدة إنتقادات لكونه لا يضع حدا حاسما بين حالة إفلات الشيء من رقابة حارسه وحالة إحتفاظ الحارس بهذه الرقابة، بالإضافة إلى أن الإلتزام بنتيجة الملقى على عاتق الحارس والذي مقتضاه منع الشيء من الإفلات من الرقابة أو من الإضرار بالغير لا وجود له، وليس في نصوص القانون ما يشير إليه[1].

### 3/معيار الحركة الذاتية للشيء:

لتحديد ما إذا كان الشيء خطرا أم لا، إذ ينظر إلى الشيء في ذاته لا إلى كيفية إستعماله وقت حصول الضرّر[2]، ولا يعتد بظروف الحادث للقول بالصفة الخطرة، بل يجب إثبات أن الشيء خطر بطبيعته وهو ما يؤدي إلى تطبيق أحكام المسؤولية عن الأشياء، تعرض هذا المعيار أيضا إلى عدة إنتقادات بإعتبار أن ليس له أي أساس قانوني.

## ثالثا: شروط فعل السّيارة

إختلف الفقهاء حول تحديد متى يكون الشيء قد تدخل في إحداث الضرّر، فوضعوا شروطا بتوافرها يتحقق فعل السّيارة، وينتفي بإنتفائها.

### 1/شرط التلامس:

يرى الفقهاء أن فعل السّيارة أساس تطبيق أحكام المسؤولية الموضوعية، لا يتصور وجوده إلا إذا كان هناك إتصال مادي أو تلامس بين السّيارة والمضرور، وإذا لم يتحقق هذا التلامس إنعدم فعل الشيء، وليتحقق شرط التلامس يكفي الإتصال المادي بين المضرور وبين شيء آخر ناتج عن الشي.

[1]–كيحل كمال، المرجع السابق، ص 30.

[2]–المرجع نفسه، ص 37.

إشتراط بعض الفقهاء شرط التلامس، إلاّ أنّ ما جاؤوا به من أحكام قضائية لا يكفي لتبرير موقفهم، لهذا رفض غالبية الفقه هذا الشرط نظرا لإمكان وجود فعل السّيارة في حالة عدم التلامس أو الإتصال المادي بين السيارة والمضرور[1].

**2/شرط حركة السّيارة :**

الفكرة التي يقوم عليها هذا الشرط هي أن فعل السّيارة يتحقق إذا كانت متحركة وقت حدوث الضرّر، أما السّيارة الساكنة فلا ينتج عنها ضرر، فيكون تدخلها دائما سلبيا.

**3/إحتكاك السّيارة بالمضرور وهي في حالة سكون:**

يرى الفقه من قبل أن الأشياء المتحركة هي وحدها التي يمكن تدخلها في إحداث الضّرر، أما الساكنة فلا يمكن لها ذلك مثل حالة السّيارة الساكنة أو المتوقفة، وبالتالي فلا جدوى من تطبيق قواعد المسؤولية عن فعل الشيء غير الحي عن الأضرار التي تسببها حوادث السّيارات في حالة توقفها[2].

تضاربت في هذا الصدد أحكام القضاء الفرنسي حتى صدر حكم عن الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية سنة **1941**، أين قرر فيه قيام المسؤولية عن كل الأضرار الناتجة عن حوادث السّيارات سواء كانت ساكنة أم متحركة، والقضاء هنا فرق بين ماإذا كانت السّيارة الساكنة متوقفة تماما في مكان معين أو كانت متوقفة أثناء السير:

**أ-السّيارة المتوقفة في مكان ثابت:**

توقف السّيارة يؤدي إلى إضطراب حركة مرور السّيارات، وبالتالي فإن كل الأضرار الناتجة عن تدخل السّيارة المتوقفة في الحادث يعتبر حارسها مسؤولا عن تلك الأضرار وللقاضي هنا التحري عن

[1]-كيحل كمال، المرجع السابق، ص40.

[2]-المرجع نفسه، ص40.

الموضوع، أما إذا كان توقفها منتظما أو غير منتظما هنا يقدر القاضي وفقا للظروف الواقعية للحادث وهي كثيرة وغير محصورة[1].

**ب-السّيارة المتوقفة خلال السير:**

القضاء في هذه الحالة يأخذ بمعيار الوضع غير العادي، وفي هذه الحالة على المضرور إثبات وضع السّيارة المتوقفة مؤقتا في وضع غير عادي وأنها تدخلت في إحداث الضرّر له، كما للمدعى عليه أن ينفي هذا التدخل[2].

نلاحظ ممّا سبق في كل ما يتعلق بالسّيارة المتوقفة أن المشرع لم يراعي الحماية فيما يخص المضرور وهذا ما يعرضه هو وذوي حقوقه إلى أن يضيع حقهم في التعويض، وهذا يتعارض مع الأحكام الواردة في الأمر رقم **74-15** ولاسيما المادة **08** منه[3].

**الفرع الثاني: أن تكون السّيارة تحت حراسة شخص**

تقوم المسؤولية المدنية عن حوادث السّيارات تطبيقا لقواعد المسؤولية عن الأشياء بمجرد تدخل السّيارة في إحداث الضرّر، ويشترط أن يكون هذا التدخل إيجابي فعال تتوافر معه علاقة سببية بين السّيارة والحادث وما يترتب عليه من إصابات وأضرار.

تنعقد المسؤولية المدنية عن حوادث السّيارات إستنادً إلى قواعد المسؤولية عن الأشياء، وبالتلي فإن الإلتزام بالتعويض لا يقع بالضرورة على قائد السّيارة، وإنما يقع على حارسها سواء كان هو قائدها أو غيره.

---

[1]-بعجي محمد، المرجع السابق، ص178.

[2]-المرجع نفسه، ص179.

[3]-" كل حادث سير سبب أضرار جسمانية تترتب عليه التعويض لكلّ ضحية أو ذوي حقوقها، وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث، ويشمل هذا التعويض كذلك المكتتب بالتّأمين ومالك المركبة، كما يمكن أن يشمل سائق المركبة ومسبب الحادث ضمن الشروط المنصوص عليها في المادة 13".

بناء على ما سبق، فإن الملتزم بتعويض الضرّر الناجم عن حوادث السّيارات وفقا للمسؤولية عن الأشياء يجب أن يكون حارسا للسيّارة وقت الحادث، لهذا يجب علينا تحديد فكرة الحراسة، وتبين عناصرها، وأخيرًا دراسة قرينة الحراسة[1].

**أولا: المقصود بالحراسة**

المشرع الجزائري حدد فكرة الحراسة في المادة**1/138 ق.م.ج**" **كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الإستعمال والتسير والرقابة يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء**"[2] ،فالحراسة تفترض أصلا إدارة الشيء ومراقبته الفعلية وتمتد إليه حتى إذا لم يكن باستطاعة الحارس إجراء الممارسة الفعلية للإدارة والرقابة أثناء عمل الشيء، فالحارس كما أورده قرار صادر عن محكمة إستئناف باريس، هو من له الحراسة القانونية المتصلة بالإستقلالية التامة وبساطة الأمر والإدارة والرقابة الفعلية التي تمنح الحارس إمكانية إصدار التعليمات والأوامر فتقوم مسؤوليته عبرهما[3] للحراسة نوعان حراسة قانونية وحراسة مادية:

**1/الحراسة القانونية:**

يتزعم هذه النظmرية الأستاذ **هنري مازو(H, Mazeaud)**، وتتحدد الحراسة وفقا لهذه النظرية بالسلطة القانونية للشخص على الشيء، سواء كان مصدر هذه السلطة مستمدا من حق عيني على الشيء أو حق شخصي متعلق به[4].

الحراسة في معناها اللغوي هي حفظ الشيء، إلا أن القضاء منذ إكتشاف المادة **1/1384** قد غير في هذه الكلمة معنى واسعا، فلم يجعل الحارس مكلفا بحفظ الشيء فقط، بل جعله مسؤولا عن

[1]–كيحل كمال، المرجع السابق، ص69.

[2]–أمر رقم 75–58، المرجع السابق.

[3]–العوجي مصطفى، القانون المدني للمسؤولية المدنية، الجزء الثاني، ط2، منشورات الحقوقية، لبنان، 2004، ص. ص538–537.

[4]– Mazeaud Henri, la faute dans la garde, revue trimestrielle de droit civil, 1925, p793.

الأضرار التي تنشأ عنه[1]، فالحراسة هي التي تقرر بنص القانون بغير حاجة إلى حكم من القضاء أو إتفاق بين الأفراد، لذلك فإنّ القانون يعطي للحارس القانوني سلطة إدارة المال الموضوع تحت الحراسة وتكون له صفة النيابة القانونية عن صاحب الحق في المال محل الحراسة[2].

يمكن وصف الحراسة القانونية، بأنها نيابة قانونية يقوم بها الحارس عن صاحب المصلحة بموجب إجراء تحفظي مؤقت لحماية وحفظ المال محل الحراسة، سواء تم تعيين الحارس عن طريق المحضر أو القاضي تنفيذا لحكم القانون[3].

إعتبر القائلون بالحراسة القانونية أنها الحق الممارس على الشيء في إستعماله وإدارته ورقابته وبالتالي لا يزول هذا الحق لمجرد خروج الشيء ماديا عن يد الحارس، بل لا بد من عمل قانوني لنقل هذه الحراسة أو إزالتها، وبهذا إعتبروا أن مالك الشيء يبقى حارسه وإن خرج عن سيطرته الفعلية بتحركه أو بسرقته.

### 2/الحراسة المادية:

تعتبر الحراسة المادية هي المعمول عليها في إقامة مسؤولية الحارس، وإن كان مصدر حراسته غير شرعي، كوضع السارق والمغتصب[4]، ففي الحراسة المادية يعتبر حارسا كل من تكون له الحراسة على الشيء وقت حدوث الضرّر، فالحارس إذّا هو من يمارس الإدارة المادية على الشيء[5].

---

[1]–خنوف خضرية، المرجع السابق، ص137.

[2]–محمد عبد السلام عيسى رضا، النظرية العامة للحراسة في القانون المدني، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص140.

[3]–المرجع نفسه، ص141.

[4]– العوجي مصطفى، المرجع السابق، ص. ص 541–542.

[5]–فاضلي إدريس، المرجع السابق، ص 104.

المقصود بالحراسة طبقا لما أراده المشرع الجزائري هو السلطة الفعلية على الشيء، والقدرة على استعماله وتسييره ورقابته، وحارس الشيء غير الحي هو ما كانت له هذه السلطة الفعلية على الشيء سواء كانت هذه السلطة تستند إلى حق مشروع أم لا.

الفقه والقضاء الفرنسي تحولا عن نظرية الحراسة القانونية إلى الفعلية، فأراء الفقه وأحكام القضاء في الجزائر قد إستقر منذ بداية تطبيق المادة **1/138 ق.م.ج**، على ما وصلت إليه الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية بهذا الشأن، مقررة أن المقصود بالحراسة هي الحراسة الفعلية رغم أن المشرع لم يعرف الحراسة ولم يبين المقصود بالحارس[1].

تعني فكرة الحراسة إذن السيطرة الفعلية على الشيء، ولو لم تكن هذه السيطرة قانونية حتى ولو لم تستند إلى حق أو سند من القانون.

## ثانيا: عناصر الحراسة

تتوافر السيطرة الفعلية لشخص على السّيارة، بأن تكون لهذا الشخص سلطة إستعمال لهذه السّيارة وتوجيهيها ورقابتها، وهذا هو العنصر المادي للحراسة وأن يباشر الشخص هذه السلطة لحسابه الخاص أي يقصد تحقيق مصلحة شخصية له، وهذا هو العنصر المعنوي.

### 1/العنصر المادي للحراسة:

يمكن القول أنّ المادة **138 ق.م.ج** ربطت الحراسة المادية بثلاث عناصر أساسية هي الإستعمال ويقصد به إستخدام سلطة الحارس لإستخدام الشيء كأداة لتحقيق هدف ما. والإستعمال لا يتطلب الحيازة من الناحية المادية ذلك أن المتبوع يعتبر حارسا ولو لم يضع يده على الشيء الذي يكون بين يدي تابعه وهذا لكي ليستعمله في أداء الغرض المحدد له. أما العنصر الثاني فيكمن في التسيير أو الإدارة وتثبت للشخص الذي تكون له سلطة الإستعمال ويعني سلطة الأمر والتوجيه التي ترد على إستعمال الشيء، أما العنصر الثالث فيتجلى في عنصر الرقابة ويتحقق متى كانت للحارس

[1]– كيحال كمال، المرجع السابق، ص. ص 76–77.

سلطة فحص الشيء وقابته وعنايته، وتعهده بالصيانة الازمة والمحافظة عليه حتى يؤدي الغرض الذي خصص له وأعد من أجله[1].

**2/العنصر المعنوي للحراسة:**

لإكتمال معنى الحراسة يجب أن تباشر السلطة على السّيارة للحساب الخاص للحارس، ويتمثل العنصر المعنوي في إستقلال سلطة الحارس، أي يجب أن يكون مستقلا في سيطرته على السّيارة غير تابع لغيره، فإن باشر سلطة غير مستقلة أي لحساب غيره فلا يكتمل معنى الحراسة، لأن السلطة الفعلية تتنافى مع التبعية والخضوع[2].

**ثالثا: قرينة الحراسة وهدمها**

يمكن للمضرور أن يثبت تدخل السّيارة في إحداث الضرّر، وذلك بإقامة الدليل على توافر أركان هذه المسؤولية، كما نجد القضاء أقام قرينة ثانية لصالح المضرور مفادها أن حارس السّيارة يستند إلى حارسها، وبالتالي نجد أنّ قرينة الحراسة قرينة بسيطة غير مطلقة يمكن إثبات عكسها وذلك بإقامة دليل أنه نقلها إلى الغير بموجب تصرف رضائي.

**1/قرينة الحراسة:**

القاعدة العامة فيما يتعلق بعبء الإثبات، أن على المدعي إثبات مصدر الإلتزام، ثم يأتي دور المدين ليقوم بإثبات التخلص منه، وتطبيقا لهذه القاعدة في دعوى المسؤولية عن الأشياء، يجب على المدين أن يقيم الدليل على توافر أركان هذه المسؤولية، ويكتفي القضاء من المضرور بمجرد إثبات تدخل السّيارة في إحداث الضرّر، ويعتبر ذلك قرينة على كونه السبب في حدوث الضرّر[3]. لكن هذا الإثبات لا يكفي لتحديد الملتزم بتعويض الضرّر الناجم عن هذا الحادث، ولهذا أقام القضاء قرينة ثانية لصالح المضرور مفادها أن حادث السّيارة يستند إلى حارسها.

[1]–فاضلي إدريس، المرجع السابق، ص106.

[2]–فاضلي إدريس، المرجع السابق، ص108.

[3]–كيحل كمال، المرجع السابق، ص87.

**2/هدم قرينة الحراسة:**

سبق وأن قولنا أنّ الحراسة تثبت لمن يتمتع بسلطة الأمر والسيطرة المستقلة على السّيارة بصرف النظر عما إذا كانت السّيارة فعلية أم لا وإذا كان المالك يتمتع بالسيطرة الفعلية، فإن هذا مجرد إفتراض بسيط يقبل إثبات العكس، لذلك فقرينة إحتفاظ المالك بالحراسة قرينة بسيطة غير مطلقة، يمكن إثبات عكسها بإقامة دليل بأنه نقلها إلى الغير بموجب تصرف رضائي[1].

**الفرع الثالث: العلاقة السببية**

العلاقة السببية هي الركن الثالث في المسؤولية، معناه قيام علاقة مباشرة ما بين الخطأ الذي حدث بفعل السّيارة التي كانت تحت حراسة شخص والضرّر الذي لحق المضرور، فعلاقة السببية إذن ركن مستقل عن الخطأ ولا تنعدم علاقة السببية والضرّر إلا بقيام السبب الاجنبي[2].

لا يكفي أن يتدخل الخطأ في نشوء الضرّر بطريق غير مباشر، بل يتحتم أن تكون الرابطة بين الخطأ والضرّر علاقة مباشرة[3].

يلتزم من صدر عنه خطأ بالتعويض عن الأضرار التي أحدثها للغير، أن تكون هذه الأضرار متصلة سببيا بخطأه، ووجوب توفر هذه الصلة له مبرر قانوني بأن يسأل الإنسان عن الأضرار التي يحدثها للغير، وأيضا مبرر إنساني بأن لا يسأل الإنسان إلا عن تلك الأضرار دون سواها، والتي يمكن أن تحدث نتيجة فعله الخاطئ دون أن تكون نتيجة مباشرة له، فيكون الفعل الخاطئ في هذه الحالة مجرد ظرف من بين الظروف التي تتواجد أحيانا بمحض الصدفة.

[1]–كيحل كمال، المرجع السابق، ص89.

[2]–أحمد شوقي محمد عبد الرحمان، الدراسات البحثية في المسؤولية المدنية، المجلد الأول، منشاة المعارف، الإسكندرية،2008، ص189.

[3]–ذبيح ميلود، المرجع السابق، ص. ص123–124.

يلاحظ أن طرح الصلة السببية كركن ثالث للمسؤولية التقصيرية يتصل بصورة لازمة بموضوع الضرّر المباشر والغير المباشر أو الفرعي، وكذلك بموضوع الضرّر المرتد على شخص ثالث غير المتضرر الأصلي[1].

شرط السببية واضح بحيث لا يحتاج إلى مزيد من البيان، ذلك أن من البديهيات المسلم بها عقلا وقانونا أنه إذا لم يكن لفعل الإنسان أية علاقة بالضرّر الذي أصاب إنسانا أخر، فإنه لا مجال لمساءلة ذلك الإنسان إذ لا يسأل الإنسان إلا عن نتائج فعله أي إلا إذا كان بين فعله وبين الضرّر حدث رابطة عل بمعلول أو سبب بمسبب[2].

السببية إذن متى إنفصلت عن الخطأ فإنّها تتصل بالضرّر، فهما أمران متلازمان، وحيث تنعدم السببية ينعدم في الوقت ذاته الضرّر[3].

**أولا: المقصود بالعلاقة السببية:**

المسؤولية المدنية عن فعل السّيارة لا تقوم إلا إذا كانت هذه السّيارة هي التي سببت الضرّر أو أحدثته، أي كان لها الدور الفاعل في التسبب فيه أو إحداثه، وهذا ما قدره المشرع الجزائري في المادة **1/138 ق، م،ج**[4] حيث ربط المسؤولية بفعل السّيارة فيما وضعه من عنوان للمادة، وفيما إستعمله فيها من ألفاظ تعبر عن شيء (سّيارة) يحدث الضرّر، فقصد المشرع من هذه الألفاظ أنّ الشيء يكون له دور مولد للضرّر إذا كان له دور فاعل في إحداثه أوفي التسبب فيه.

تتميز علاقة السببية في المسؤولية المدنية عن حوادث السّيارات بأهمية خاصة، لأنّ القانون لا يتطلب لإمكان مساءلة المدعى عليه و إلزامه بالتعويض ثبوت الضرّر وإسناده إليه، كما لا يشترط ثبوت خطئه وإنما يكتفي بمجرد إحداث السّيارة للضرر، لهذا أعتبرت السببية العنصر الأكثر أهمية وتأخذ المكان الأول خاصة وأن هذه المسؤولية تقوم على ركنين فقط وهما الضرّر وهو حدوثه من

[1]–العوجي مصطفى، المرجع السابق، ص. ص 285–286.

[2]–الذنون حسن علي، المبسوط في شرح القانون المدني: الرابطة السببية، دار وائل للنشر، دب، دس، ص182.

[3]–السيد احمد إبراهيم، الضرر المعنوي، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2007، ص17.

[4]–أنظر المادة 1/138 من أمر رقم 75–58، المرجع السابق.

السّيارة، ولكي تتوفر العلاقة السببية لا يكفي القول أنّ الضرّر المشكو منه لم يكن ليحصل لو لا الحادث بل يجب أنْ يكون الضرّر نتيجة طبيعية من فعل السيارة وهو الركن الثاني[1].

**ثانيا: معيار العلاقة السببية**

لقيت النظرية السببية قبول داخل أواسط الفقه والقضاء، ووفقا لها يجب التميز بين الشروط التي لم تكن تستطيع إحداث الضرّر إلاّ بإشتراك إستثنائي وغير متوقع لبعض الظروف الأخرى، والشروط التي يمكنها إحداث الضرّر وفقا للمجرى المعتاد للأمور.

تطبيقا لهذه النظرية على حوادث السّيارات، لا تتوافر علاقة السببية بين السّيارة والضرّر إلا إذا كان تدخلها أحد الشروط التي تحدث الضرّر وفقا للمجرى المعتاد للأمور، أي كانت سببا فعالا في الحادث[2].

**1/معيار الفعل الإيجابي للسّيارة:**

قال بهذا المعيار الأستاذ" **مازو**" حيث وضح الفعل الإيجابي أو السبب المنتج للضرّر بقولهما أنّه لكي يعتبر فعلا ما سبب لحادث معين، لا يكفي أن يقوم بدور أيا كان في تحقيقه، وإنّما يجب أن يقوم خلاف أو منتج للحادث، ويرى أن السبب الحقيقي هو السبب المنتج للضرّر[3].

تعتبر كلها بعض الملامح للسبب المنتج، وهذا يعني أنّ كلّ الوقائع التي ساهمت في إحداث الضرّر ليست سببا في هذا الضرّر، وإنما يجب أن يعتد فقط بالأسباب التي تنتج الضرّر في الغالب، وبالتالي لا يجوز إعتبارها سببا في الضرّر.

[1]–طوبيا بيار أميل، الدليل الشامل في قضايا السيارات والمركبات الالية، د.د.ن ، د.س.ن، ص98.

[2]–كيحل كمال، المرجع السابق، ص 46.

[3]–المرجع نفسه، ص57.

أنصار هذه النظرية يميزون بين الأسباب العارضة والمنتجة ويقفون عند الأسباب المنتجة دون الأولى، ويعتبرونها وحدها السبب في إحداث الضرّر، كما نجد أن هذه النظرية تضيق من المسؤولية[1].

المعيار الحقيقي لمعرفة ما إذا كانت السّيارة هي السبب المنتج أو لا يتمثل في البحث عما إذّا كانت السّيارة وقت الحادث قد قامت بدور إيجابي أم سلبي، فتكون سببا في الضرّر إذا قامت في تحقيقه بدور إيجابي.

وجهت لهذه النظرية عدة إنتقادات، حيث قيل أنّ هذا المعيار ليس بشرط جديد لتطبيق أحكام السؤولية عن الأشياء، وإنما مجرد تقرير لشرط فعل السّيارة، وبالتالي فإن القضاء في إشتراطه أن يكون فعل السّيارة فعلا إيجابيا لم يأت بأي تقييد حقيقي لأحكام المسؤولية عن الأشياء، بإضافة إلى أن هذا المعيار يتضمن إعتداء كبير على أحكام المسؤولية عن الأشياء ليصل إلى حد إلغائها والعودة إلى تطبيق أحكام المسؤولية عن الفعل الشخصي.

**2/معيار عدم الإعتياد:**

يرى بعض الفقهاء أن معيار السببية يكمن في عدم إعتياد مسلك السّيارة ووضعها غير المألوف وقت حدوث الضرّر، وبصفة عامة عدم إعتياد تدخله في تحقيق الضرّر، ولقد استند هؤلاء في تبرير موقفهم إلى أحكام محكمة النقض الفرنسية التي صدرت في عام **1939**، وأعفت الحارس من المسؤولية التي تقع عليه بمقتضى المادة **1/1384 ق.م.ف** إذا ثبت أن السّيارة لم تقم في تحقيق الضرّر سوى بدور سلبي بحت[2]، وهذا عكس ما نجده في المعيار الأول الذي يؤدي إلى قيام علاقة السببية والمسؤولية المدنية لحارس السّيارة.

نلاحظ أيضا من القضاء السابق أن معيار وجود السّيارة في وضع غير مألوف يتعلق بقيام رابطة السببية بين السّيارة والضرّر، وتطبيقا له تتحقق علاقة السببية سواء كانت السّيارة التي تدخلت في إحداث الضرّر ساكنة أو متحركة.

[1]–السيد أحمد إبراهيم، المرجع السابق، ص.ص 18–19.

[2]–كمال كيحل، المرجع السابق، ص58.

نجد في هذا الصدد بعض شراح هذا المعيار إنتقدوا هذا المعيار كونه يخلط بين رابطة السببية والخطأ، بدلا من البحث عن توافر علاقة السببية بين السّيارة والضرّر، وما يمكن قوله كخلاصة لهذا المعيار أنه غير قاطع وغير كافي لتحقيق علاقة السببية وإنما فقط يمكن إعتباره مجرد مرشد وموجه للقاضي وهذا لكي يستأنسا به، وفي الأخير نصل إلى رفض هذا المعيار بإعتباره أكيد وقاطع الدلالة على توافر ركن السببية، لأن السببية ليست شيء يرى ويلمس ولكنها تستنتج من ظروف الحال[1].

## المطلب الثاني

## التّأمين الإلزامي من حوادث السّيارات

التّأمين في الأصل إختياري[2]، إلّا أنّ التطور التكنولوجي الذي شمل السّيارات والذي جعلها تتميز بالسرعة والخطورة على حد سواء نتيجة للحوادث الوخيمة التي تسببها لمستخدميها والمجتمع ومؤسساته الاقتصادية والاجتماعية، دفع الدولة لإصدار الأمر رقم **74-15**المؤرخ في **30جانفي 1974** الذي نص على إلزامية التّأمين على السّيارات ونظام التعويض عن الأضرار، المعدل والمتمم بالقانون رقم**88-31**، المؤرخ **19 جويلية 1988**.

التّأمين من المسؤولية المدنية ضد حوادث المركبات هدفه حماية الذمة المالية للمتسبب في الحادث-المؤمن له-من رجوع المتضرر عليه، وحماية هذا الأخير حيث يجد طرفا موسرا يلجأ إليه للحصول على تعويض عن الخسائر التي لحقت به[3]، وبما أن كل نظام قانوني له أحكامه وشروطه،

---

[1]-كيحل كمال، المرجع السابق، ص60.

[2]-يقصد بالتأمين الإلزامي حسب المادة 619 ق.م.ج على أنّه عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه بلغا من المال أو إيرادًا أو أي عوض آخر في حالة وقوع الحادث، أو تحقق الخطر المبين بالعقد وذلك مقابل قسط أو أي دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن، وقد أعادت المادة 2 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات نفس التعريف تقريبا.

[3]-تكاري هيفاء رشيدة، النظام القانوني لعقد التأمين: دراسة في التشريع الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تيزي وزو، 2012، ص292.

وأثاره، فنظام التّأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السّيارات في الجزائر أيضا له شروطه وأثاره.

لتناول هذا كله وجب علينا أولا التطرق، إلى المراحل التي مر نظام التأمين الإلزامي، وما يمكن ملاحظته في بادئ الأمر أنّ ميدان تطبيق الأمر رقم **74-15** المتعلق بإلزامية التّأمين على السّيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، والمعدل بالقانون رقم **88-31**، لم يكتمل تحديده إلا بعد صدور المراسيم الأربع التطبيقية وهي على التوالي: المرسوم رقم **80-34**، **80-35**، **80-36**، **80-37** وهنا نقول أنّ إنطلاق تطبيق الأمر رقم **74-15** قد حصل فعليا في الجزائر من وقت صدور هذه المراسيم الأربعة.

## الفرع الأول: المقصود بالتّأمين الالزامي

قبل الحديث عن الإلتزام بالتّأمين يمكن الإشارة أولا إلى أن للتّأمين تعاريف مختلفة تفيده فائدة علمية وعملية لأن دراستها ومقاربتها تظهر القصور في تعريف أو أخر، فالتّأمين نظام يصمم ليقلل من ظاهرة عدم التأكد الموجود لدى المستأمن، وذلك عن طريق نقل عبء أخطار معينة إلى المؤمن والذي يتعهد بتعويض المؤمن له عن كل جزء من الخسارة المالية التي يتكبدها[1].

يقصد بالتّأمين الإجباري عن المسؤولية النّاشئة عن حوادث السّيارات حماية المضرور بضمان حصول على حقه في التعويض[2].

التّأمين عملية يتعهد فيها الضامن بأداء قسط للمضمون، خاصة مع تقدم وسائل المواصلات وما أدى إليه من كثرة الحوادث، فكان التّأمين الإلزامي هو الحل الجذري الذي يضمن على الأقل التعويض للمتضرر أو لذويه، وهذا هو التعويض الذي تقوم به شركات التّأمين[3].

---

[1]-بشوع علاوة، المرجع السابق، ص. ص 105،115.

[2]-فودة عبد الحكيم، موسوعة التعويضات المدنية، الجزء الثالث، المكتب الدولي للموسوعات القانونية، الإسكندرية، 2005، ص 05.

[3]-دنون سمير سهيل، المرجع السابق، ص.ص259-260.

**الفرع الثاني: ميدان تطبيق التّأمين الإلزامي**

جاء الأمر رقم **74-15** المعدل والمتمم بالقانون رقم **88-31** نتيجة ضرورات قانونية وحاجات مرتبطة بتنوع أوضاع إجتماعية مختلفة، على حد تعبير شراح القانون، وترتب على ذلك أن يكون الأمر كغيره من قوانين الدول الأجنبية متعلقا بعدة طوائف من الأشخاص طائفة يخاطبها مباشرة ويضع على عاتقها إلتزامات معينة، أما الطائفة الباقية فهي المستبعدة[1].

**أولا: المركبات الخاضعة للتّأمين الإلزامي**

القاعدة العامة في التّأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السّيارات حددتها **المادة الأولى** من الأمر رقم **74-15** بقولها " **كل مالك مركبة، ملزم بالإكتتاب في عقد تأمين يغطي الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير وذلك قبل إطلاقها للسير**"[2]، وبالتالي فإن الأمر فرض على كل من يملك مركبة-شخص طبيعي أو معنوي-أن يبرم عقد تأمين لضمان الأضرار والخسائر التي تلحقها هذه المركبة للغير، وهذا قبل السير بها.

يقصد بمركبة كل مركبة برية لها محرك، وأيضا توابعها المتمثلة في مقطوراتها أو نصف مقطوراتها وحمولاتها، والمراد بكلمة المقطورات ونصف المقطورات:

-المركبات البرية المصنوعة بغرض إيصالها بمركبة برية لها محرك، وهي تستعمل في نقل الاشخاص والأشياء.

-كل جهاز بري متصل بمركبة برية لها محرك.

-كل ألية أخرى تعتبر تشبه المقطورات ونصف المقطورات بمقتضى مرسوم[3].

[1]- بشوع علاوة، المرجع السابق، ص 117

[2]-أمر رقم 74-15، المرجع السابق.

[3]-تكاري هيفاء رشيدة، المرجع السابق، ص 293.

يفهم من نص هذه المادة أن المركبات الخاضعة للتأمين هي السيارات ويقصد بها سيارة أجرة، السيارات الخاصة... والجرارات ذات محرك ألي والتي تسير بواسطته.

-المقطورات والتي تعتبر مركبة بدون محرك يجرها جرار أو سّيارة أو آلة أخرى، أما عن نصف المقطورة فهي التي تكون مركبة بدون محرك، يرتكز جزء منها أثناء السير على القاطرة.

إضافة إلى الدراجات النارية التي تعتبر مركبة ذات محرك آلي تسير به، لها عجلتان أو ثلاثة[1] وبالتالي فإن الأمر رقم **74-15**، قد شبه السّيارات البرية ذات المحرك بالمقطورات وشبه المقطورات ولكنه إستبعد من ميدان تطبيق نظامه الخاص للتعويض، الأضرار المسببة من السكك الحديدية التي تسير عراباتها على مسالك خاصة بها حصرا.

**ثانيا: المركبات المستبعدة من التّأمين الإلزامي**

خروجا عن القاعدة العامة يرد هناك إستثناءان، وبالرجوع إلى نص المادة **02** من الأمر رقم **74-15**[2]، نجد أن الدولة والأشخاص المعنوية العامة، معفاة من الإلتزام بالتّأمين المفروض بالمادة الأولى من الأمر رقم **74- 15** يفسر ذلك فقها بأن يسار الدولة أكيد ولا محل لإلزامها بالتّأمين مثل الأشخاص العاديين على مركباتها، مادامت تستطيع في كل الأحوال تعويض ضحايا حوادث المرور التي تتسبب فيها مركباتها.

[1]-أحمد عبد الرحمان فايز، التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2007، ص.ص10-12.

[2]-التي نصت على" إن الدولة وهي معفاة من الإلتزام بالتأمين، فإنه تقع عليها إلتزامات المؤمن بالنسبة للمركبات التي تملكها أو الموجودة في حراستها".

المشرع الجزائري إذن إستثنى من إلزامية التّأمين صراحة الدولة بنص المادة **02** من الأمر رقم **74-15**، على أن الدولة معفاة من الإلتزام بالتّأمين بأن تقع عليها إلتزامات المؤمن بالنسبة للمركبات التي تمتلكها والمودعة في حراستها[1].

إقتصرت المادة **02** على المركبات المملوكة للدولة والمخصصة للإدارة، مثل المركبات المخصصة للوزارات والمصالح التابعة لبعض الوزارات كالأمن الوطني والجمارك وغيرها من المصالح الأخرى وكذلك المركبات والأليات المخصصة لوزارة الدفاع الوطني والمصالح التابعة لها.

بالنسبة للسكك الحديدية التي هي بدورها أيضا معفاة من الإلتزام بالتّأمين حيث أستبعدت حوادث القطارات على الرغم من أنّ القطارات سّيارات برية ذات محرك، فإنها هي وما في حكمها لا تعطي المجال لتطبيق النظام الخاص من الأمر رقم **74-15** عندما تسير هذه السكة الحديدية الخاصة بها[2].

فضلا عن ذلك فإن المشرع نص صراحة في المادة **03** من الأمر رقم**74-15** السالف الذكر[3]، على أنّه لا تسري إلزامية التّأمين المنصوص عليها في هذا الأمر على النقل بالسكك الحديدية. لأنّ هذا القطاع يخضع لأحكام خاصة به فيما يخص التّأمين على الحوادث التي ترتكب على مستواه أو التي تسببت فيها القطارات، ونلاحظ أيضًا ممّا سبق ذكره، أنّ المشرع إستثنى بعض المركبات ذات المحرك من إلزامية التّأمين كالجرار الذي يستعمل في القطاع الزراعي وآلات الأشغال العمومية للبناء.

خلاصة القول وفي ضوء ما تقدم، يجب إخضاع مرفق السكك الحديدية لأحكام التّأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السير التي تتسبب فيها القطارات، بإعتبارها مركبات برّية ذات

---

[1]-بن عبيدة عبد الحفيظ، إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري، الديوان الوطني للأشغال التربوية، 2002، ص 23.

[2]-بشوع علاوة، المرجع السابق، ص 127.

[3]-التي تنص على" لا تسري إلزامية التأمين النصوص عليها في هذا الأمر، على النقل في السكك الحديدية".

محرك وتسير على اليابسة وتدخل في المفهوم العام للسير عبر الطرق العمومية في كثير من الأحيان، بصرف النظر عن ملكية الدولة لهذا المرفق أو ملكيته من قبل الخواص[1].

**ثالثا: الأشخاص الملتزمين بالتّأمين الالزامي**

يشمل التّأمين الإلزامي وفقا للمادة **04** من الأمر رقم **74-15** المؤرخ في**30** جانفي**1974** الذي نص على إلزامية التّأمين على السّيارات ونظام التعويض عن الأضرار[2]، تغطية المسؤولية المدنية للأطراف التالية:

-المؤمن له أو طالب التأمين وهو الطرف الثاني في عقد التأمين.

-صاحب المركبة، لما يؤمن شخص غيره عليها، فتأمين المركبة ولو لم يقم به فهو يضمن المسؤولية المدنية للمالك.

-أيّ شخص آخر إنتقلت إليه المركبة بمقتضى موافقة أو إذن من المؤمن له أو مالكها لحراستها أو قيادتها.

التّأمين الإلزامي لا يغطي المسؤولية المدنية لأصحاب المستودعات والأشخاص الذين يمارسون عادة السمسرة أو البيع أو التصليح أو مراقبة حسن سير المركبات وكذلك مندوبيهم، وذلك فيما يخص المركبات المقدمة إليهم في إطار نشاطهم، لذلك فهم ملزمين بالتّأمين على مسؤوليتهم الخاصة ومسؤولية الأشخاص العاملين لحسابهم وتحت سلطتهم، هذا ونشير إلى أنّه في حالة بيع المركبة من طرف المؤمن أو وفاته يبقى عقد التّأمين ساري المفعول بمقتضى القانون إلى غاية إنتهاء العقد لمصلحة المشتري أو الوارث[3].

[1]-بشوع علاوة، المرجع السابق، ص. ص 157.

[2]-أمر رقم 74-15، المرجع السابق.

[3]-تكاري هيفاء رشيدة، المرجع السابق، ص294.

# الفصل الثاني

# أحكام المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات

يعتبر عقد التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات من العقود الملزمة لجانبين، بمعنى أنّه يبرم بين طرفين، أحدهما المؤمِن وهو شركة التأمين والآخر هو المؤمَن له، وأنّ هذا العقد لا يحدث أثره إلا إذا قامت مسؤولية المؤمن له، ولم يثبت السبب الأجنبي لدفع المسؤولية.

ما تجدر إليه إلى أن عقد التأمين الإلزامي عن حوادث السيارات يشكل تأمين أضرار وليس تأمين أشخاص، لذلك يرتب للمضرور حقا مباشرا له في مواجهة شركة التأمين، يستطيع مطالبتها بضمان الأضرار التي ألحقت به دون وساطة المؤمن له[1]، فهذا الحق مصدره المادة **2** من المرسوم **80-34** المؤرخ في **16 فيفري 1980** المتضمن تحديد شروط تطبيق المادة **7** من الأمر رقم **74-15**[2]، وكذلك نص المادة **56** و**57** من قانون رقم **95-07** المؤرخ في **25 جانفي 1995** المتعلق بالتأمينات[3].

كما يقع على عاتق شركة التأمين بتغطية الأضرار التي يلحقها المؤمن له، لذلك تحتم علينا إلقاء الضوء على أحكام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، لذا سنتعرض إلى أثار المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات **(المبحث الأول)**، ووسائل دفع المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات **(المبحث الثاني)**.

---

[1]-جعلاب إبراهيم، "إلتزام شركة التأمين بتعويض ضحايا حوادث المرور- دراسة بين تدخل المشرع الجزائري وإجتهاد القضاء"، مجلة التواصل في العلوم الإنسانية والإجتماعية، عدد32، ديسمبر 2012، ص.ص 119-120.

[2]-مرسوم رقم 80-34 الصادر في 16 فيفري 1980، يتعلق بتطبيق شروط المادة 07 من أمر رقم 74-15 مؤرخ في 30 جانفي 1974، يتعلق بإلزامية التّأمين على السّيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، ج. ر، عدد 08، صادر في 19 فيفري 1980.

[3]-أمر رقم 95-07 مؤرخ في 25 جانفي 1995، يتعلق بالتأمينات، ج.ر، عدد 13، صادر في 08 مارس 1995 معدل ومتمم.

# المبحث الأول

# أثر المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات

تعتبر حوادث السيارات واقعة مادية يترتب عنها أثر قانوني، ويتمثل في المساس بمصلحة الضحايا وذوي الحقوق في حالات الإصابات البدنية أو الوفاة في التعويض.

الوسيلة المتبعة للحصول على التعويض الإلزامي عن حوادث السيارات، هو أن يرفع المضرور دعوى التأمين الإلزامي، ضدّ شركة التأمين، وعلى هذا الأساس سنتعرض إلى دعاوى التأمين الإلزامي عن حوادث السيارات **(المطلب الأول)**، والتعويض الإلزامي عن حوادث السيارات **(المطلب الثاني)**.

## المطلب الأول

## دعاوى التأمين الإلزامي عن حوادث السيارات

يمكن للمضرور أن يسلك طريق التسوية الودية من أجل الحصول على التعويض، كما يمكن أن يرفع دعوى قضائية للمطالبة بالتعويض طبقا لأحكام المادة **16** من الأمر رقم **74-15** المعدل والمتمم بقانون **88-31**[1]، لذلك يتطلب الأمر التطرق إلى أنواع التأمين الإلزامي عن حوادث السيارات، والدعوى المباشرة للمضرور تجاه المؤمن **(الفرع الأول)**، والدعاوى الرجوع **(الفرع الثاني)**.

### الفرع الأول: الدعوى المباشرة للمضرور تجاه المؤمن

لبيان المقصود بالدعوى المباشرة سنتعرض إلى مضمون الدعوى المباشرة **(أولا)**، وأحكام الدعوى المباشرة **(ثانيا)**، وإنقضائها **(ثالثا)**.

[1]-أمر رقم 74-15 معدل ومتمم بالقانون 88-31، المرجع السابق.

**أولا: مضمون الدعوى المباشرة**

الأصل أنّه لا توجد هناك علاقة مباشرة بين المؤمن والمضرور، ومن ثمّ فإذا أراد المضرور الرجوع على المؤمن فإنّه لا يستطيع الرجوع إلاّ على أساس الدعوى المباشرة، بمعنى أن يستعمل حق مدينه تجاه مدين هذا الأخير.

لكن خروجا عن القواعد العامة، فإنّ المشرع الجزائري خول الحق للمضرور أن يرفع دعوى مباشرة تجاه شركة التأمين، وهذا لغرض ضمان حصول المضرور على التعويض[1].

على ذلك فإنّ الدعوى المباشرة يقيمها المضرور على المؤمن يطالب فيها بالتعويض عن الأضرار المادية والمعنوية التي لحقته، والعلة من ذلك هو تيسير على المضرور في الحصول على حقه في التعويض بالرغم من أنّه ليس طرفا في عقد التأمين.

إختلف الفقه حول الأساس القانوني الذي تقوم عليه الدعوى المباشرة ونتج عن هذا الخلاف ظهور نظريات مختلفة، فهناك من يرى أنّ الدعوى المباشرة قوامها فكرة الإرادة، وبينما البعض الآخر يرجع ذلك إلى الأنظمة القانونية[2]، إلاّ أنّ الرأي الراجح يرى أنّ أساس حق المضرور في الدعوى المباشرة يكمن في نص القانون الذي يقرّره، فهذا النص يجعل العلاقة بين المضرور والمؤمن علاقة مباشرة تتيح له إقتضاء حقه في التعويض.

نجد مصدر هذه الدعوى في نص المادة **08** من الأمر رقم **74-15**[3]، كما نجد ذلك في المرسوم رقم **80-34**[4]، تدعم استقلالية الدعوى المباشرة وعدم جواز الإحتجاج على المضرور بالدفوع التي تكون للمؤمن قبل المؤمن له.

---

[1]-فايز أحمد عبد الرحمان، المرجع السابق، ص.ص144-145.

[2]-أنظر في هذه الآراء: كيحل كمال، المرجع السابق، ص225، 215، وفايز أحمد عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 143.

[3]-أمر رقم 74-15، المرجع السابق.

[4]-أنظر نص المادة 05 من مرسوم رقم 80-34، المرجع السابق.

**ثانيا: أحكام الدعوى المباشرة**

سنتعرض إلى أحكام الدعوى المباشرة في تحديد المحكمة المختصة بالنظر فيها محليا ونوعيا، كما نبين أيضا كيفية تقادم الدعوى.

**1/المحكمة المختصة:**

سنقوم بتحديد الجهة المختصة محليا وكذا الاختصاص النوعي، لمنازعة التأمين الالزامي عن حوادث السيارات[1].

**أ-الاختصاص النوعي:**

يجوز للمضرور أن يبادر برفع الدعوى المدنية ضدّ المؤمن له أمام قسم الجنح أو المخالفات الذي ينظر في الدعوى العمومية.

تختص المحاكم الجزائية بالنظر في الدعوى المباشرة للمضرور ضد شركة التأمين، حيث نجد أساسه القانوني في نصّ المادة **16 مكرّر** فقرة **1** من القانون **88-31** المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض، حيث نصت على ضرورة إستدعاء الأطراف أمام الجهة القضائية الجزائية[2].

طبقًا لأحكام المادة يتضح لنا أنّه يجوز للمضرور إذا إدّعى مدنيا في مواجهة المتهم المتسبب في إحداث الضررّ، أن يختصم المؤمن لإلزامه بالتعويض المحكوم به من الجهة القضائية الجزائية في الدعوى المدنية التبعية[3].

[1]-الإختصاص هو تحديد نصيب كلّ جهة قضائية من جهات التقاضي من ولاية قضائية.

[2]-التي تنص على أنّه "إذا كان الحادث ناجما عن مركبة مؤمنة، يستدعي المؤمن أمام الجهة القضائية الجزائية في نفس الوقت الذي تستدعي فيه الأطراف طبقا لقانون الإجراءات الجزائية. "

[3]-كيحل كمال، المرجع السابق، ص226.

**ب-الإختصاص المحلي:**

الإختصاص المحلي في دعاوى التّأمين تتضمه الأحكام الواردة في القانون الإجراءات المدنية والإدارية، غير أنّ المشرع الجزائري لم ينظم قواعد خاصة بدعاوى التّأمين الإلزامي، فجرت العادة بأن يرفع المضرور الدعوى المباشرة وفقا لنص المادة **37ق.إ.م.إ** في موطن المدعى عليه[1] والمادة **26 من الأمر** رقم **95-07**[2] أين جاء المشرع بقاعدة عامة للإختصاص المحلي، وخول ذلك للجهة القضائية التي يقع فيها الحادث أو في دائرة موطن المدعى عليه، لذلك فيرفع المضرور عن حوادث السّيارات الدعوى المباشرة أمام محكمة موطن المِؤمن إذا لم يخاصم المضرور المؤمن له إلى جانبه، أمّا إذا خاصم كلا من المؤمن والمؤمن له فيكون له الخيار عن ذلك[3].

**ثالثا: الخصوم في الدعوى المباشرة**

تقوم الدعوى المباشرة بين طرفين، وهما المضرور وهو رافع الدعوى(المدعى)، أمّا الطرف الثاني وهي شركة التّأمين (المدعى عليه).

**1/ المدعى في الدعوى المباشرة**

بإستقرائنا لنص المادة **08** من الأمر رقم **74-15**، فإنّ شركة التأمين ملزمة بتعويض ضحية حادث السير أو ذوي حقوقها، بمفهوم المخالفة لنص المادة، المضرور هو المدعي في الدعوى المباشرة أي الشخص الذي لحقه ضرر من حادث السيارة ويمكن في هذه الحالة أن يكون

[1]-قانون رقم 08-09 مؤرخ في فبراير سنة 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر، عدد21، الصادرة في 23 أفريل 2008.

[2]-أمر رقم 95-07، المرجع السابق.

[3]-كيحل كمال، المرجع السابق، ص226.

المضرور المؤمن له، وإذا توفي المضرور نتيجة حادث السيارة فيمكن لورثته مباشرة الدعوى المباشرة بصفتهم مضرورين أصلين نتيجة لوفاة مورثهم[1].

يمكن أن يباشر الدعوى المباشرة كمدعي كل ضحية وإن لم تكن لها صفة الغير تجاه المسؤول مدنيا عن الحادث، وإذا تعدد المضرورين من نفس الحادث يلزم المؤمن بتعويض كل مضرور التعويض الكامل.

### 2/المدعى عليه في الدعوى المباشرة

المدعي عليه في الدعوى المباشرة تكون دائما شركة التأمين التي أمنت على السّيارة التي نسب الحادث إليها أو إلى قائدها، حيث أن قانون التّأمين الإلزامي خول للمضرور من حادث السيارة الحق في الرجوع مباشرة على المدعي، وذلك لتسهيل على المضرورين من حوادث السّيارات تحصيل التعويض عن الضرر الذي أصابهم[2].

### ثالثا: تقادم الدعوى المباشرة

حسب نص المادة **624 ق.م.ج** والمادة **27** من الأمر رقم **95-07**[3] المعدل والمتمم بموجب القانون رقم **06-04** يتعلق بالتأمينات، فإنّ الأجال القانونية لإنقضاء دعوى المضرور ضد شركة التّأمين هي 3سنوات من يوم وقوع الفعل الضار.

---

[1]-المرجع نفسه، ص228، وأنظر في ذلك قرار المحكمة العليا، غرفة المدنية، رقم 724804، الصادر بتاريخ 2012/01/19، قضية (الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي) ضد (ر.ح)، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2012.

[2]-كيحل كمال، المرجع السابق، ص228.

[3]-والتي تنص على مايلي" يحدد أجل تقادم جميع دعاوى المؤمن له أو المؤمن الناشئة عن عقد التأمين بثلاث (3) سنوات إبتداء من تاريخ الحادث الذي نشأت عنه..."

كذلك الشأن، في تقادم دعوى المؤمن له ضدّ شركة التأمين ويبدأ سريان تقادم هذه الدعوى من وقت مطالبة المضرور بالتعويض، حيث أن المؤمن له في هذه الحالة يرفع الدعوى ضد شركة التأمين للمطالبة بالضمان خلال تلك المدة وهي 3سنوات[1].

## الفرع الثاني: دعوى الرجوع

رجوع المؤمن على المسؤول يكون بموجب دعوى تسمى دعوى الرجوع، ذلك أن المؤمن يحل محل المؤمن له المضرور في مواجهة المسؤول للمطالبة بالتعويض عن الضرر[2]، فترتب الرابطة التأمينية بين شركة التّأمين والمؤمن له على الطرفين إلتزامات وحقوق بمجرد قيام عقد التأمين ولكن لابد من أن يكون له دعوى تحميه[3]، وهذا ما سوف نتناوله في هذا الفرع.

### أولا: رجوع المؤمن على المؤمن له

يتطلب رجوع المؤمن على المؤمن له بالتعويض الذي أداه للمضرور من حيث هو أساس له سقوط حق المؤمن له في ضمان التّأمين الذي إلتزم بمقتضاه بتعويض المضرور، إذ يترتب على سقوط الضمان عدم إلتزام المؤمن تجاه المؤمن له، ويبقى ملزما بالتعويض فقط تجاه المضرور فإذا وفى لهذا الأخير كان له حق الرجوع على المؤمن له، أما إذا لم يتوافر أحد أسباب سقوط حق المؤمن له في الضمان، فهنا ليس للمؤمن الحق في الرجوع عليه بما أداه من تعويض للمضرور[4].

يعتبر حق الرجوع مقرر للمؤمن على المؤمن له، بشترط أن يكون المؤمن قد دفع التعويض للمضرور وأن يتحقق سبب من أسباب الرجوع المقررة بموجب القانون[5].

---

[1]–بعجي محمد، المرجع السابق، ص270.

[2]–هيثم حامد المصاروة، المنتفى في شرح عقد التأمين، أترك للنشر والتوزيع، الأردن، 2010، ص275.

[3]–لؤي ماجد أبو الهيجاء، المرجع السابق، ص174.

[4]–كيحل كمال، المرجع السابق، ص298.

[5]–فايز أحمد عبد الرحمن، المرجع السابق، ص256.

هذه الدعوى لها أهمية كبيرة بحيث يستطيع المؤمن أن يرفعها على المؤمن له والرجوع عليه بما إضطرّ لدفعه للمضرور من الغير تعويضا عن الضرر اللاحق به من المركبة المؤمن عليها ولهذا نجد أن الهدف من التّأمين الإلزامي على المركبات هو حماية الغير المتضرر، ولأهمية هذا الهدف أجبر القانون في أغلب دول العالم المؤمن له على إبرام عقد التّأمين الإلزامي لتغطية أضرار الغير[1].

قيام المؤمن بأداء التعويض المحكوم به إلى المضرور، يعد من قبيل تنفيذ إلتزامه بضمان مسؤولية المؤمن له إستنادً إلى عقد التّأمين المبرم بينهما، ومن ثم لا يجوز للمؤمن الرجوع على المؤمن له بما أداه من تعويض للمضرور[2].

السقوط كأساس لدعوى رجوع المؤمن على المؤمن له بمبلغ التعويض الذي دفعه للمضرور، قد يجد مصدره في القانون كما قد يجد مصدره في العقد.

## 1/السقوط القانوني لحق المؤمن له في الضمان:

مبدئيا في غير الحالات التي إستثناها المشرع من الضمان، فذمة المؤمن ضامن لباقي الأضرار الناشئة عن حوادث المركبات عملا بأحكام قانون إلزامية التّأمين عن المركبات وعقود التأمين المبرمة بين المؤمن والمؤمن له، غير أنّ المشرع الجزائري حدد بعض الأضرار التي تحدث نتيجة أخطار جسيمة يرتكبها السائق أو المالك والمعاقب عليها قانونا، لا يتوجب الحماية والضمان لذلك تعفي شركة التأمين من دفع التعويضات للمضرور، وهذا ما تضمنته المادة **05** من المرسوم **80-34** المتعلق بشروط تطبيق المادة **07** من الأمر رقم **74-15** المتعلق بإلزامية التّأمين على السيارات[3].

---

[1]-عبد القادر عساف سمير، المرجع السابق، ص143.

[2]-محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص229.

[3]-مرسوم رقم 80-34، المرجع السابق.

نص المشرع على حالات السقوط[1] القانوني لحق المؤمن له في الضمان والتي يجوز فيها للمؤمن الرجوع على المؤمن له بقيمة ما يكون قد أداه من تعويض، وكذلك نص المواد **13، 14 15** من الأمر رقم **74-15**المعدل والمتمم بموجب قانون رقم **88-31** يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار وهي[2]:

-عن السائق الذي يحكم عليه، وقت الحادث، بقيادة المركبة وهو في حالة السكر، أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة.

-عن السائق أو المالك لنقله وقت الحادث أشخاصا بدون عوض، ولا إذن مسبق قانوني فيما إذا لحقت بهؤلاء الأشخاص أضرار جسمانية.

-عن السائق أو المالك الذي يحكم عليه وقت الحادث، لنقله أشخاصا أو أشياء غير مطابقة للشروط المحافظة على الأمان المحددة في الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل.

وقد إستثنى المشرع من حالات سقوط الحق في الضمان حالتين:

-حالة وفاة الأشخاص المذكورين بالفقرتين **01** و**02** من المادة أعلاه حيث يبقى الحق في الضمان ساريا بالنسبة لذوي حقوقهم.

-حالة العجز الدائم الذي يفوق**66%** أيضا لا يسقط الحق بالضمان وهذا ما نصت عليه المادة **05** من الفقرة الأخيرة من المرسوم رقم **80-34**، التي تقضي بأنه لا يحتج بسقوط هذه الحقوق على المصابين أو ذوي حقوقهم وعلاوة على ذلك لا يمكن أن يسري على ذوي الحقوق في حالة

[1]-هو جزاء إتفاقي يتحلل المؤمن بموجبه من إلتزامه بدفع مبلغ التأمين إذا أخل المؤمن له، سواء كان سيء النية أو حسن النية ويتقرر كقاعدة لمصلحة خاصة، وفي ذات الوقت يتقرر أحيانا بطريقة غير مباشرة لمصلحة عامة.

[2]-أمر رقم 74-15 معدل ومتمم بموجب قانون رقم 88-31، المرجع السابق.

وفاة الأشخاص المذكورين في الفقرتين **01** و**02** أو على الأشخاص الذين يعيلونهم في حالة العجز الدائم الجزئي الذي يزيد عن 66%[1].

## 2/السقوط الإتفاقي لحق المؤمن له في الضمان:

السقوط الإتفاقي هو وسيلة أو دفع يسمح للمؤمن عند تحقق الخطر المؤمن منه، أن يرفض تنفيذ تعهده بالضمان بسبب عدم تنفيذ المؤمن له الإلتزامات التي يفرضها عليه القانون أو العقد، ونظرا لخطورة هذا الجزاء، أحاطه المشرع بشروط تقيد حرية المؤمن في إشتراطه خارج الأغراض المشروعة وتبرير هذا الجزاء يرجع إلى طبيعة عقد التّأمين، الذي يقوم على التعاون بين مجموعة من المؤمن لهم الذين عليهم إتخاذ الحيطة والحذر لإنجاح هذا النظام، ومن بين أسباب السقوط الإتفاقي لحق المؤمن له في الضمان نجد ما يلي:

-إمّا أن يكون هذا السقوط نتيجة الإخلال بإلتزام قانوني.

-إمّا مخالفة أحد الإلتزامات الإتفاقية خاصة وأن قانون التأمين يلزم المؤمن له بإحترام الإلتزامات القانونية والإتفاقية، دون أن يبين الجزاء المترتب على مخالفة كل من هذه الإلتزامات[2].

لهذا يتعين تحديد مدى سلطان إرادة المتعاقدين في إشتراط السقوط في عقد التأمين، خاصة وأنه يعتبر من الناحية العملية من عقود الإذعان.

### أ-السقوط الناتج عن مخالفة إلتزام قانوني:

إذا وقع الخطر المؤمَن منه، يلتزم المؤمِن بدفع مبلغ التّأمين المستحق وفقا للمعايير التي حددها المشرع في قانون التّأمين الإجباري على السّيارات، وكذلك تطبيقا للشروط الواردة في عقد التأمين على السّيارات، فالمؤمِن عند تحقق الخطر المؤمَن منه يصبح إلتزامه منجزا، فالمادة **15**

[1]-دلاندة يوسف، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2005، ص 47.

[2]-كيحل كمال، المرجع السابق، ص309.

فقرة **05** من أمر رقم **95-07** المؤرخ في **25** جانفي **1995** المتعلق بالتأمينات[1]، توجب على المؤمن له تبليغ المؤمن عن كل حادث ينجر عنه الضمان بمجرد إطلاعه عليه، وفي أجل لا يتعدى **7** أيام إلا في الحالة الطارئة أو القوة القاهرة[2].

الجدير بالذكر حين تكون المدة محددة بالأيّام، فحسب القواعد العامة فإنّ اليوم الأول لا يدخل في حسابها، فتبدأ المهلة في السريان من اليوم التالي له، وتكتمل بإنقضاء اليوم الأخير منها، بحيث يكفي المؤمن له أن يرسل التبليغ خلال هذه المهلة، وإن وصل للمؤمن بعدها، وبناءا عليه فإن مهلة التبليغ بالحادث، تبدأ في السريان منذ الوقت الذي يرجح لدى المؤمن له فيه أن الحادث الذي وقع من شأنه أن يرتب ضمان المؤمن[3].

نشير إلى أنّه رغم أنّ المشرع أوجب أن يكون كل حادث مرور يتسبب في أضرار جسمانية موضوع تحقيق يقوم به ضباط الشرطة أو أعوان الشرطة أو أعوان الأمن العمومي، أو كل شخص أخر يؤهله القانون لذلك[4]، كمّا ألزم السلطة التي قامت بالتحقيق أن ترسل نسخة من محضر التحقيق إلى المؤمن خلال مهلة لا تتجاوز عشرة أيام إبتداء من تاريخ إنتهاء التحقيق[5]، ومن جهة أخرى فإن التحقيق الوجوبي الذي تقوم به الشرطة يقتصر على حوادث المرور الجسمانية[6]، دون حوادث المرور التي تخلف فقط أضرار مادية، وهنا تظهر أهمية الإلتزام بالإعلان عن تحقق الخطر المؤمن منه وعن حيثياته.

---

[1]-أمر رقم 95-07، المرجع السابق.

[2]-وإستثنى المشرع بعض أنواع التأمين من هذه المدة فقصر فيها الميعاد إلى ثلاثة أيام في مجال التأمين من السرقة، وإلى أربعة أيام في مجال التأمين من الرد وأخيرا إلى أربعة وعشرون ساعة في مجال التأمين من هلاك الماشية.

[3]-كيحل كمال، المرجع السابق، ص310.

[4]-المادة الأولى من مرسوم رقم 80-35 مؤرخ في 16فيفري1980، يتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءت التحقيق في الأضرار ومعاينتها التي تتعلق بالمادة 19 من أمر رقم 74-15 يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، المرجع السابق.

[5]-المادة 04 فقرة 02 من مرسوم رقم 80-35، المرجع السابق.

[6]-أنظر المادة الأولى من مرسوم رقم 80-35، المرجع السابق.

**ب-السقوط الناتج عن مخالفة إلتزام إتفاقي:**

تنص المادة **15**فقرة **04** من قانون التأمينات الجزائري على مايلي:

"**يلزم المؤمن له:**

**بإحترام الإلتزامات التي إتفق عليها مع المؤمن...**"[1].

تعتبر هذه المادة مجرد تطبيق لقاعدة العقد شريعة المتعاقدين والتي بمقتضاها يستطيع المؤمن أن يضمن عقد التأمين بنودا تتضمن إلتزامات يفرض على المؤمن القيام بها لحظة وقوع الحادث المؤمن منه أو بعد وقوعه، وتطبيقا لهذه القاعدة يستطيع المؤمن أن يشترط السقوط كجزاء إتفاقي لمخالفة تلك الإلتزامات الإتفاقية[2].

نظرا لخطورة شرط السقوط لما يرتب عليه من تحميل المؤمن له للخطر المؤمن منه بصرف النظر عن حسن نية أو عدم حصول ضرر للمؤمن من جراء مخالفة المؤمن له للإلتزام قانوني أو إتفاقي، لابد أن يراعي فيه شروط فأما الشروط الشكلية فتكمن في:

-ضرورة وجود شرط خاص بالسقوط[3].

-ضرورة وضوح شرط السقوط من الناحية الموضوعية.

-ضرورة كتابة شرط السقوط بشكل ظاهر وفي مكان بارز.

أما الشروط الموضوعية فنذكر منها:

-السقوط بسسب مخالفة القوانين واللوائح.

---

[1]-المادة 15 من أمر رقم 95-07، المرجع السابق.

[2]-كيحل كمال، المرجع السابق، ص315.

[3]-أنظ رنص المادة 622 من أمر رقم 75-58، المرجع السابق.

-السقوط بسبب التأخر في إعلان الحادث المؤمن منه للسلطات.

-السقوط بسبب التأخر في تقديم المستندات.

-كل شرط لم يكن لمخالفته أثر في وقوع الحادث[1].

**ثانيا: رجوع المؤمن على الغير المسؤول عن الحادث:**

جاء المشرع بقانون التّأمين الإلزامي على السّيارات لحماية الأفراد من مخاطر المرور التي تهددهم في أجسامهم أو في أموالهم، والأصل أن المؤمن يضمن الأخطار المنصوص عليها في العقد أيا كان سبب تحقيقها سواء تحققت بخطأ المؤمن له أو بقوة قاهرة أو بفعل الغير، مالم ينص القانون أو الإتفاق على غير ذلك، وبناء على ذلك فإن شركة التّأمين تلتزم بتقديم مبلغ التّأمين متى وقع الخطر حتى ولو بفعل الغير، وتلتزم بتعويض الضرّر الذي سببه هذا الخطر أي بتعويض المضرور[2].

يعتبر وقوع الخطر المؤمن منه، بخطأ من الغير أو بفعله الموجب لمسؤوليته، يلزم المؤمن بأداء مبلغ التّأمين للمضرور سواء كان هذا الأخير هو المؤمن له نفسه أو كان شخصا غيره مستفيد من التّأمين، إذ يلتزم بضمان هذا الخطر ولا يستطيع التخلص من إلتزامه هذا مستندا في ذلك إلى أن المضرور يملك الرجوع بالتعويض على الغير المسؤول عن الحادث[3].

رجوع المؤمن على الغير المسؤول عن الحادث بما وفاه من تعويض للمضرور، يجد أساسه في هذا التطبيق الخاص للحلول القانوني، ولا يتطلب لإعمال هذا الرجوع وجود شرط إتفاقي في وثيقة التّأمين، كمالا يحق للمؤمن الرجوع على الغير المسؤول عن الحادث بالتطبيق المباشر للقواعد العامة للحلول القانوني التي تقررها المادة **1/261 ق.م.ج**[4]، بل يتم ذلك بالتطبيق الخاص

[1]-كيحل كمال، المرجع السابق، ص321.

[2]-غازي خالد أبو عرابي، أحكام التأمين: دراسة مقانة، دار وائل للنشر، د.ب.ن، 2011، ص370.

[3]-كيحل كمال، المرجع السابق، ص331.

[4]-أمر رقم 75-58، المرجع السابق.

لهذه القواعد حسب ما جاءت به المادة **38 ق.ت.ج**[1]، والتي تعتبر الأساس القانوني لرجوع المؤمن على الغير المسؤول عن الحادث، خاصة وأن قانون التّأمين الإلزامي على السّيارات جاء خاليا من نص يقرر للمؤمن الحق في الرجوع على الغير المسؤول عن الحادث.

المشرع الجزائري نظم رجوع المؤمن على الغير المسؤول عن الضرّر في قانون التأمينات الجزائري، محددا مجال هذا الرجوع، إذ حظره بالنسبة لتأمينات الأشخاص بموجب المادة **61** من **ق.ت.ج**[2] وأجازه بالنسبة لتأمينات الأضرار بموجب المادة **38** من نفس القانون.

تجدر الإشارة هنا إلى أنّ قانون التّأمين الإلزامي عن حوادث السّيارات نص على حالات سقوط حق المؤمن له في الضمان، ورتب على هذا السقوط حق المؤمن في الرجوع على المؤمن له لإسترداد ما يكون قد دفعه من تعويض للمضرور، وطبق نفس هذه الحالات على السائق غير المؤمن والذي يعتبر من الغير بالنسبة لعقد التّأمين، فأخضعه لأحكام السقوط القانوني والإتفاقي للضمان.

نظمّ المشرع الجزائري حالات الرجوع القانوني على الغير المسؤول عن الحادث،[3] الذي تكون له صفة السائق للسيارة المؤمنة التي تدخلت في إحداث الضرّر، أمّا حالات الرجوع الإتفاقي في مخالفة الإلتزامات القانونية والتي رصد لها الإتفاق جزاء سقوط الحق في الضمان مع مراعاة الشروط الموضوعية والشكلية لهذا الإشتراط.

---

[1]–المادة 38 من أمر رقم 95–07، المرجع السابق.

[2]–طبقا للمادة 61 من أمر رقم 95–07، نجدها تمنع المؤمن من الرجوع على الغير المسؤول عن الحادث في تأمينات الأشخاص وجاء نصها كمايلي"لا يحق للمؤمن بأي حال القيام بدعوى رجوع ضد الغير المسؤولين عن الحادث.
يمكن جمع التعويض الذي يتوجب على الغير المسؤول دفعه للمؤمن له أو لذوي حقوقه مع المبلغ المكتتبة في تأمين الأشخاص"

[3]–أنظر في ذلك نص المادة 5 من مرسوم رقم 80–34، المرجع السابق.

## المطلب الثاني

## التعويض الإلزامي عن حوادث السّيارات

التعويض حسب ما هو معمول به في التشريع الجزائري محدد بنص القانون والقاضي ملزم بالتقيد بهذا التحديد، ومن تطبيقات التقدير القانوني للتعويض الذي جاء به الأمر رقم **74-15** المعدل والمتمم بالقانون رقم **88-31**، أين وضع أساسا لحساب التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث السيارات، ويهب التعويض على أساس الأجر الأدنى المضمون أو الدخل في حالة العجز المؤقت، أو العجز الدائم أو الكلي عن العمل أو في حالة الوفاة[1]، لذلك سنتعرض إلى التعويض عن الأضرار الجسمانية اللاحقة بالضحية **(الفرع أول)**، تعويض الأضرار اللاحقة بذوي الحقوق الضحية المتوفاة **(الفرع ثاني)**، التعويض عن الأضرار المادية**(الفرع الثالث)**، حالات تدخل الصندوق**(الفرع الرابع)**.

### الفرع الأول: تعويض عن الأضرار الجسمانية اللاحقة بالضحية

تعتبر الأضرار الجسمانية اللاحقة بالضحية[2]، والتي تكون محل تعويض هي العجز المؤقت عن العمل والعجز الدائم الكلي أو الجزئي والمصاريف الطبية والصيدلانية، ضرّر التألم والضرر الجمالي[3].

#### أولا: التعويض عن العجز المؤقت عن العمل

يحسب تعويض العجز المؤقت عن العمل بالإعتماد على الدخل السنوي، وإذا كان المتضرر دون دخل سنوي يحسب التعويض على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون، وذلك بضرب

---

[1]-ذبيح ميلود، المرجع السابق، ص5.

[2]-يقصد بالضرر بصفة عامة المساس بحق أو مصلحة مشروعة لشخص، مساسا يترتب عليه جعل مركزه أسوأ ممّا كان عليه من قبل ممّا يجعله عاجزا عن القيام بعمله.

[3]-زرقط سفيان، المرجع السابق، ص36.

الأجر المهني أو الدخل في عدد الأيام أو الشهور التي عطل فيها عن العمل[1]، وهذا طبقا لنص المقطع الثاني من الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم، على أنه"**يعوض عن العجز المؤقت عن العمل على أساس 100% من أجر المنصب أو الدخل المهني للضحية**"[2].

## ثانيا: التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي

التعويض طبقا لنص المقطع الرابع من الملحق السابق الذكر، على أساس حساب النقطة الإستدلالية وفقا للجدول المبين لذلك، إذ يحصل أولا على الرأسمال التأسيس للضحية والذي على ضوئه يتم تحديد التعويض المستحق للضحية أو ذوي حقوقهم، ويضرب قيمة النقطة الإستدلالية في نسبة العجز فنحصل على التعويض المستحق وللحصول على الدخل المهني للضحية أو راتبها نضرب قيمة الراتب الذي يتقضاه الضحية في **12** شهر، وبالتالي نحصل على الرأسمال التأسيسي للضحية، ويجب الإشارة إلى أنّه لا يجب أن يتجاوز ذلك ثماني مرات الحد الأدنى للأجر الوطني المضمون[3].

## ثالثا: المصاريف الطبية والصيدلانية

تعويض هذه المصاريف تعويضا كاملا، بشرط تقديم الوثائق الثبوتية والمستندات الطبية أو إدارية تثبت قيمة هذه المصاريف وإلا يفقد حقه من التعويض وتتمثل فيما يلي:

---

[1]–راجع في ذلك: ذبيح ميلود، المرجع السابق، ص5، ونص المادة الأولى من مرسوم رقم80–36 مؤرخ في 16 فيفري 1980، يتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بطريقة تقدير نسب العجز ومراجعتها، التي تتعلق بالمادة 20 من الأمر رقم 74–15 مؤرخ في 30 جانفي 1974، يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، ح.ر، عدد 08، صادر في 19 فيفري 1980.والتي ينص على مايلي: " تحدد نسبة العجز المصاب على أساس طبيعة العاهة التي أصابته، وحالته العامة وسنه وقواه البدنية والعقلية وكذلك كفاءته ومؤهلاته المهنية."

[2]–الملحق لأمر رقم 74–15 معدل ومتمم بالملحق بالقانون رقم 88–31 المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم.

[3]–بعجي محمد، المرجع السابق، ص. ص287–288. والأجر الوطني الأدنى المضمون هو(18.000دج) حسب نص المادة الأولى، من مرسوم رئاسي رقم 11–407 مؤرخ في 29 نوفمبر 2011، يحدد الأجر الوطني الأدنى المضمون، ج.ر، عدد 66، صادر في 04 ديسمبر 2011.

-مصاريف الأطباء والجراحين.

-مصاريف الإقامة في المستشفى أو الصحة.

-مصاريف طبية وصيدلية.

-مصاريف الأجهزة والتبديل.

-مصاريف الحراسة وسيارة الإسعاف.

-مصاريف الذهاب عند الطبيب[1].

**رابعا: التعويض عن الضرر الجمالي:**

الضرّر الجمالي يعتبر، صورة من صور التألم النفسي بالزيادة أو النقصان حسب جنس المضرور (رجل، إمرأة) وعمره (شاب في 25سنة، شيخ 70سنة) ووضعه الإجتماعي والمهني[2]، ويظهر ذلك جليا في المقطع الخامس من الملحق،" **يعوض عن العمليات الجراحية الازمة لإصلاح ضرر جمالي غير أنّ ذلك يجب تقديره بموجب خبرة طبية أو تسدد بكاملها**"[3].

**خامسا: التعويض عن الضرر الجسماني**

المشرع الجزائري في القانون رقم **88-31** المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، قرّر بمبدأ التعويض عن الضرر الجسدي وقد حدد مستويين في هذا الشأن وهما الضرر التألم المتوسط وضرر التألم الهام، ويحدد بموجب خبرة طبية.

**1/الضرر التألم المتوسط:** ويستفيد المصاب مرتين من قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون أي:2×18.000دج=36.000 دج.

[1]-أنظر في ذلك: زرقط سفيان، المرجع السابق، ص38، والملحق بالقانون رقم 88-31، المرجع السابق.

[2]-بعجي محمد، المرجع السابق، ص239.

[3]-الملحق بالقانون رقم 88-31، المرجع السابق.

**2/الضرر التألم الهام:** ويستفيد بأربع مرات من قيمة الأجر الشهري[1]، ولتوظيح أكثر نضرب مثالا عن ذلك، فإذا كان الدخل الشهري للضحية 20.000دج فنضرب هذا المبلغ أربعة مرات لنحصل على المبلغ المستحق، 20.000دج×4= 80.000 دج.

**الفرع الثاني: التعويض عن الأضرار اللاحقة بذوي حقوق الضحية المتوفاة**

حالة وفاة شخص في حادث المرور فإن ذوي الحقوق لهم الحق في التعويض، ويكون التعويض بنسب مختلفة حسب ما جاء به قانون **88-31** السابق الذكر، وكما يختلف التعويض بإختلاف سن الضحية إذا ما كانت بالغة أو قاصرة[2].

**أولا: التعويض في حالة وفاة ضحية بالغة**

وفقا للمقطع السادس من ملحق قانون رقم **88-31** السابق الذكر، على أن يحصل ذوي الحقوق على التعويض جراء وفاة مورثهم بسبب حادث المرور، ويستفيد كل فرد من ذوي الحقوق بنسبة معينة حددها المشرع من يوم تاريخ الحادث. وعلى ذلك يكون التعويض لذوي الحقوق المتوفى البالغ[3] كما يلي:

-الزوج(الأزواج)30%.

-الأولاد القصر تحت الكفالة15%.

-الأب، الأم 10% لكل واحد منهما، أما في حالة عدم ترك الضحية زوج وأولاد فإن التعويض يقدر بنسبة 20% لكل واحد منهما.

[1]-طالب أحمد، نظام تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في الجزائر، الجزء الثاني، المجلة القضائية، العدد الثاني، 1991، ص303.

[2]-زرقط سفيان، المرجع السابق، ص39.

[3]-بعجي محمد، المرجع السابق، ص289.

-الأشخاص الأخرون تحت الكفالة(اليتامى) يستفيدون10% لكل واحد منهم[1].

تحديد التعويض يتم على أساس رأسمال التأسيس بالنسبة لكل مستفيد بضرب قيمة النقطة الاستدلالية المقابلة للأجر أو الدخل السنوي[2]، وتحدر الاشارة إلى أنه لا يمكن أن يتجاوز مبلغ الرأسمال التأسيس المرفوع لذوي الحقوق طبقا للفقرة اعلاه قيمة النقطة المطابقة للأجر أو الدخل المهني السنوي للضحية المضروب في المئة (100)، وحالة تجاوز هذه النقطة فتكون الحصة الفائدة لكل فئة من ذوي الحقوق موضوع تخفيض نسبي[3].

## 1/ مصاريف الجنازة:

حدد المشرع الجزائري في الملحق السابق الذكر، بتعويض مصاريف الجنازة، وذلك بخمسة أضعاف من المبلغ الشهري للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ وقوع الحادث ويكون كمايلي:5×18.000=90.000دج.

## 2/ التعويض عن الضرّر المعنوي:

يكون التعويض بالضرّر المعنوي بسبب الوفاة طبقا للقانون **88-31** السابق الذكر، وذلك في حدود ثلاثة أضعاف قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنّى المضمون عند تاريخ الحادث[4]، ويكون كما يلي: 3×18.000=54.000دج.

---

[1]-الملحق بالقانون رقم 88-31، المرجع السابق.

[2]-زرقط سفيان، المرجع السابق، ص39.

[3]-طالب أحمد، المرجع السابق، ص304.

[4]-زرقط سفيان، المرجع السابق، ص40.

**ثانيا: التعويض في حالة وفاة ضحية قاصرة**

طبقا للمقطع الثامن من الملحق السابق، على أنّه يتم التعويض في حالة وفاة ولد قاصر، لا يمارس نشاط مهني لفائدة الأب والأم أو الولي، كما ورد تحديده في التشريع المعمول به كما يلي:

-من سنة الى غاية **6** سنوات يكون التعويض ضعف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث، أي 2×18.000=36.000دج.

-من **6** سنوات الى غاية **19**سنة يكون التعويض ثلاث أضعاف من المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث، أي 3×18.000=54.000دج.

من خلال هذا النص نلاحظ أنّ المشرع الجزائري إستهدف ثلاث أشياء وهي:

-قرّر المشرع برفع مبالغ التعويض المستحقة للأبوين أو الولي بالنسبة للمبالغ المنصوص عليها في الأمر رقم **74-15** المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار.

-حّدد المشرع مستويين للتعويض حسب سن الضحية المتوفى ،حيث يمتد سن المستوى الأولى إلى غاية سن التمدرس مثلما كان منصوص عليه في الأمر رقم **74-15** السابق الذكر، فيما يغطي المستوى الثاني المرحلة الدراسية الى غاية سن الرشد(19سنة) المنصوص عليه في القانون المدني الجزائري.

-إستبدّل المشرع عبارة الولي الشرعي بلفض ولي فقط طبقا للتشريع المعمول به، حتي يتسنى إدراج كافة حالات الولاية الأخرى والتي ذكرها قانون الأسرة الجزائري في المادة**81** منه[1].

[1]-أنظر في ذلك: طالب أحمد، المرجع السابق، ص 305، ونص المادة 81 من قانون رقم 84-11 مؤرخ في 04 جوان 1984، يتضمن قانون الأسرة، ج.ر، عدد 24، صادر في 12 جوان 1984، معدل ومتمم بالأمر رقم 05-02 مؤرخ في 27 فبفري 2005، يتضمن قانون الأسرة، ج.ر، عدد 15، صادر في 27 فيفري 2005.

**الفرع الثالث: التعويض عن الأضرار المادية**

تعتبر الأضرار المادية عن حوادث السيارات، أنه لا يتحملها الصندوق الخاص بالتعويضات كما سبق الإشارة إليه، وإنّما شركة التّأمين هي من تدفع مبلغ التعويض[1]، السند القانوني للتعويض عن الأضرار المادية هو نص المادة **21** من الأمر رقم **74-15** المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، كما يلي" **لا يجوز تسديد أي ضرّر مادي مسبب لمركبة إذا لم تكن المركبة المتضررة موضوع خبرة مسبقا أضرار**"[2].

نذكر من بين هذه الأضرار المادية التي ذكرتها المادة **21 من الأمر رقم 74-15 السالف الذكر**، هي أعطاب السيارة بسبب تدخلها في حادث سير، أو إنقلابها أو إنفجارها، والتعويض حسب هذه الحالات، يقف على شرط تحديد مقداره بمقتضى خبرة تقنية[3].

**الفرع الرابع: حالات تدخل الصندوق الخاص بالتعويضات**

الأصل أن الجهة الملزمة في التعويض، هي شركة التأمين بإعتبار التعويض الإلزامي يكون على عاتقها، إلا أنّ هناك حالات يتعذر للضحية أو ذوي الحقوق من الحصول على التعويض وذلك في ظرف غياب المسؤول بمعنى في حالة فراره أو عدم تأمين المسؤول لسيارته، أو إذا كان التأمين ناقص على سبيل ذلك إستحدث المشرع الجزائري الصندوق الخاص بالتعويضات بموجب المادة **70** من الأمر رقم **69-107**، المتضمن قانون المالية.

كما نظمه المشرع أيضا في الأمر رقم **74-15** يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار[4].

---

[1]-بشوع علاوة، المرجع السابق، ص345.

[2]-أمر رقم 74-15، المرجع السابق.

[3]-بشوع علاوة، المرجع السابق، ص345.

[4]-خرشف عبد الحفيظ، حق ذوي الحقوق في التعويض، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العقود والمسؤولية، كلية الحقوق والعلوم الإدراية، جامعة الجزائر، 2013، ص95. وأنظر في ذلك نص المادة 70 من أمر رقم 69-107 مؤرخ في 01 ديسمبر 1969، يتضمن قانون المالية، ج.ر، عدد 110، صادر في 31 ديسمبر 1969.

إستحدث المشرع في سنة **2004** بموجب الأمر التنفيذي رقم **04-103 المؤرخ** في **05 أفريل 2004**، متضمن صندوق ضمان السيارات، تأثرا بالمشرع الفرنسي الذي إنشأه في سنة**1951**[1].

تتمثل مهمة صندوق ضمان السيارات في التكفل بكل أو جزء من التعويضات الخاصة بضحايا حوادث المرور، لضحايا أنفسهم أو لذوي الحقوق، والتي تسببت فيها السيارات ذات محرك[2].

يتمّ تعويض الضحية أو إحدى من ذوي الحقوق من طرف الصندوق الخاص بالتعويضات عن حوادث السيارات، طبقا للجدول الملحق بالقانون رقم **88-31**، غير أنه يشترط على الضحية أو ذوي الحقوق طبقا للمادة **17** من مرسوم رقم **80-37** "**عندما يكون المسؤول عن الأضرار مجهولا وجب توجيه طلب التعويض للمصابين أو ذوي حقوقهم الرامي إلى الصندوق الخاص بالتعويضات ضمن مهلة 05 سنوات إبتداء من تاريخ وقوع الحادث**"[3].

[1]-ذبيح ميلود، المرجع السابق، ص 131.

[2]-المادة 04 من مرسوم تنفيذي رقم 04-130 مؤرخ في 05 أفريل 2004، يتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات ويحدد قانونه الأساسي، ج.ر، عدد 21، صادر في 07 أفريل 2004.

[3]-مرسوم رقم80-37 مؤرخ في 16فيفري 1980، يتعلق بقواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات والأجهزة الضابطة لتدخلها، متضمن شروط تطبيق المادتين 32 و33 من الأمر رقم 74-15 مؤرخ في 30 جانفي 1974، يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، ج.ر، عدد 08، صادر في 19 فيفري 1980. وأنظر في ذلك قرار المحكمة العليا، الغرفة المدنية، رقم، 540961، الصادر بتاريخ 2010/03/18، قضية (صندوق ضمان السيارات) ضدّ (ت.ه) (ب.ح) (الشركة الجزائرية للتأمين)، مجلة المحكمة العليا، عدد الأول،2010.

## المبحث الثاني

## وسائل إنتفاء المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات

تعتبر الأشياء غير الحية ملازمة لحياة الإنسان ذو أهمية، فقد تعاظمت منافعها وفي نفس الوقت تزايدت مخاطرها إلى حد كبير، وهذه المعادلة الصعبة فرضها تعقد الحياة الحديثة نتيجة التطور السريع للألة وظهور وسائل النقل وإنتاج المنتجات الخطيرة مما أدى إلى تضاعف الحوادث.

أدى هذا التطور بالضرورة إلى التأثير على تطور قواعد المسؤولية المدنية عن الأشياء غير الحية، لهذا نجد أن معظم التشريعات منها المشرع الجزائري إتجه إلى حماية المضرور من هذه الأشياء، وهذا بتمكينه من الحصول بسهولة على حقه في التعويض سوآءا في مرحلة قيام هذه المسؤولية أو الإعفاء منها.

أسباب الإعفاء من المسؤولية لم تنل إهتمام كبير، إلا بصورة نادرة حيث تناول البعض القوة القاهرة كسبب من أحد أسباب الإعفاء[1]، غير أن المسؤولية عن فعل بعض الأشياء غير الحية– كالسيارات–كانت أكبر مجال لتطور السبب الأجنبي المعفى من المسؤولية عن الأشياء غير الحية، وعلى هذا فإن السبب الأجنبي وما يرتبه من أثر معفي هو فكرة ثابتة تعرفها كل الأنظمة، ففي الفقه الإسلامي نجد هذه الفكرة مصدرا لها في الآية الكريمة: " **لا يُكَلفُ اللهَ نَفسًا إلاّ وَسعَهَا**"[2].

غير أن عدم إعفاء الحارس إلا بإثبات السبب الأجنبي لم يستقر في القضاء الفرنسي بسهولة وهذا التطور قننه المشرع الجزائري في المادة **138 ق.م.ج**[3]، فقد ذكرنا سابقا بأن أساس مسؤولية حارس الأشياء هو الخطأ في الحراسة، ومن ثم تقوم لمصلحة المضرور قرينة المسؤولية على

---

[1]– يوسف المولودة عماري فتيحة، السبب الاجنبي المعفي من المسؤولية التقصيرية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، رسالة لنيل درجة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2004، ص 4.

[2]–الآية الأخيرة(285) من سورة البقرة.

[3]–أمر رقم 75–58، المرجع السابق.

عاتق الحارس عن الضرر الذي وقع بفعل الشيء الذي في حراسته[1]، ومن هنا نستخلص أن حارس الشيء لا يجوز له التخلص من هذه المسؤولية إلا بإثبات أنه لم يخطئ، أي وجود إحدى صور هذا السبب، فالمشرع الجزائري وعيا منه نجده أخذ بعين الإعتبار خصوصية بعض المخاطر التي تبرر وجود نظام خاص للمسؤولية المدنية، وأخضع مجالات عديدة تتعلق بالأشياء غير الحية للتأمين الإلزامي، وذلك بتبنيه لنظام تعويض المضرورين من حوادث السيارات كأشياء غير حية والذي وجد صدى للتطبيق بموجب الأمر رقم **74-15** المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض[2].

القاعدة الشهيرة الثابتة أن **(البينة على من إدعى)** لا تنطبق على الدعاوي فحسب بل وعلى الدفوع أيضا، وترتيبا على ذلك يقع عبء الإثبات على من يدعي الإعفاء من المسؤولية بصفته حارسا للشيء الذي تسبب في إحداث الضرر للمدعى، لذا فيلجأ الحارس المسؤول لدفع المسؤولية عن نفسه، إما بإثبات سلبي عدم وجود خطأ، وإما بإثبات إيجابي بوجود سبب أجنبي معفي[3].

## المطلب الأول

## المقصود بالسبب الأجنبي

المشرع الجزائري لم يتعرض إلى تعريف السبب الأجنبي لا في المادة **127** ولا في المادة **138** التي سبق ذكرها في القانون المدني الجزائري[4]، بل تطرق مباشرة إلى ذكر صوره والتي حصرها في عمل الضحية، وفعل الغير، والحالة الطارئة أو القوة القاهرة، أما من الناحية الفقهية فلقد عرفه إبراهيم الدسوقي بأنه كل واقعة تتسبب في تدخل الشيء كالسيارة في الحادث وتحقيق الضرّر تبعا لذلك ولا يمكن إسنادها إلى الحارس ومساءلته عنها، فالسبب الأجنبي عبارة عن فعل

[1]-بلحاج العربي، النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1995، ص386.

[2]-أمر رقم 74-15، المرجع السابق.

[3]- فاضلي إدريس، المرجع السابق، ص149.

[4]-أمر رقم 75-58، المرجع السابق.

يكون مصدره الإنساني كفعل المضرور أو فعل الغير، أو طبيعي كأن يتعلق الأمر بقوة قاهرة أو حادث مفاجئ، فيشترط أن تتوفر علاقة السببية بين الضرّر والسبب الأجنبي لإعفاء المسؤول.

## الفرع الأول: تعريف السبب الأجنبي

الفقرة **2** من المادة **138 ق.م.ج** لم تشير إلى السبب الأجنبي بشكل صريح، بل أشارت إلى شروطه، وإقتصرت على شرط واحد من شروطه وهو عدم التوقع وأغفلت الشروط الأخرى، ومهما يكن من أمر فإن المشرع الجزائري على خلاف المشرع الفرنسي حدد السبب الأجنبي في نص المادة **138ق.م.ج**، في حين أن المادة **1/1384ق.م.ف** لم تشير إليه لا من قريب ولا من بعيد[1]. السبب الأجنبي أو القوة الخارجية الطبيعية التي يخضع لها الإنسان لا محاله، ولا يمكن دفعها أو مقاومتها، تتصف بأنها قوة غير أدمية وقوة كاسحة لكل نشاط مادى أو مقاومة عضوية للفرد تسلب الشخص إرادته وإختياره بصفة مادية مطلقة، فترغمه على إتيان عمل–فعلا كان أو إمتناعا[2]، فنجد أن تعريف السبب الأجنبي يخضع للأساس الذي يأخذ به القضاء في المسؤولية عن الأشياء، فإذا كان الأساس هو الخطأ في الحراسة فإن تعريف السبب الأجنبي هو الحادث الذي يجعل الحارس أمام إستحالة تأدية الإلتزام بالحراسة، أو أن السبب الأجنبي هو الذي ينفي الدور السببي الظاهر للشيء.

نحن نعارض تأسيس المسؤولية عن الأشياء على فكرة الخطأ في الحراسة لأن إثبات السبب الأجنبي في وقوع الضرر يهدم علاقة السببية التي تعتبر ركنا أساسيا في المسؤولية عن الأشياء ويعفي الحارس من المسؤولية التي لا يد له في وقوعها[3].

---

[1]–محمود جلال حمزة، المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، دس، ص485.

[2]–الطباخ شريف، التعويض في حوادث السيارات في ضوء القضاء والفقه، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2003، ص153.

[3]–فيشوش ساعد، السبب الأجنبي المعفي من المسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء في القانون المدني الجزائري، بحث لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2008، ص. ص 6–7.

## الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للسبب الأجنبي

إنقسم الفقه بصدد تبرير دور السبب الأجنبي في نفي المسؤولية، وظهرت بصدد ذلك عدة نظريات حيث إتجه بعض الشراح إلى القول أنّ إثبات السبب الأجنبي ما هو إلاّ إثبات لإنتفاء الخطأ، في حين برر البعض الإعفاء بإنتفاء علاقة السببية، وفي الواقع فإن كل المفهومين ليس بإستطاعتهما تفسير كل الشروط المطلوب توافرها في الحادث حتي يكيف بالسبب الأجنبي، وهذا ما أدى ببعض الفقه إلى إقتراح تبرير مزدوج للإعفاء.

### أولا: السبب الأجنبي إثبات لإنتفاء الخطأ

إختلفت أراء الفقهاء حول الطبيعة القانونية للسبب الأجنبي، فمنهم من يرى أن إثبات الحارس للسبب الأجنبي يعني ثبوت عدم الخطأ من جانبه، فهذا الفريق لا ينظر إلى الواقعة المنشئة للسبب الأجنبي، وإنما إلى سلوك الحارس تجاه هذه الواقعة فحسبهم السبب الأجنبي يبدأ حيث ينتهي الخطأ، إلا أن هذه النظرية تعرضت إلى إنتقادات كونها تتعارض مع القضاء الذي يقرر الإعفاء الجزئي من المسؤولية على الرغم من ثبوت السبب الأجنبي[1].

يلاحظ أن الكثرة من الشراح الذين قالوا بمطابقة إنتفاء الخطأ والحادث الفجائي، تدفعهم إلى ذلك رغبتهم في مساعدة المدين بتسهيل إثبات الحادث الفجائي أو القوة القاهرة، ويقبلوا منه أن يدفع المسؤولية بإقامة الدليل على إتخاذ جميع الإحتياطات اللازمة وعلى أنه لم يقع منه أي تقصير[2].

إنتقدت هذه النظرية بحجة أن السبب الأجنبي الذي هو مفهوما محددا يتميز بمميزات خاصة ومحددة لا يمكن بأي حال من الأحوال مماثلة إنتفاء الخطأ الذي هو مفهوما متغيرا بحسب وظيفة الإلتزام، ودرجة اليقظة، كما أنها تتعارض مع أحكام القضاء التي تقرر في بعض الحالات الإعفاء

[1]–محمود جلال حمزة، المرجع السابق، ص491.

[2]–كيحل كمال، المرجع السابق، ص 115.

الجزئي رغم ثبوت السبب الأجنبي الممثل في القوة القاهرة[1]، وكونها تخلط بين السبب الأجنبي وبين إنتفاء الخطأ وتعتبر دائرتهما متطابقتين تمام المطابقة[2].

**ثانيا: السبب الأجنبي وإنتفاء علاقة السببية**

يربط هذا الفريق السبب الأجنبي بعلاقة السببية لإنعدام الخطأ، أي أن إثبات السبب الأجنبي الذي أنتج الضرر يؤكد علاقة السببية بين السبب الأجنبي والضرر، وينفي في نفس الوقت علاقة السببية بين الحارس والضرر[3]، ويقصد بذلك أن إثبات السبب الأجنبي غير ممكن الدفع و غير ممكن التوقع الذي أنتج الضرر يؤكد عدم وجود علاقة السببية بين الفعل الذي ينسب للحارس والشيء الذي تحت حراسته والضرر، وهذه النظرية تبدو أنها تكيف مع نظام المسؤولية عن الأشياء غير الحية التي هي مسؤولية بقوة القانون التي لا تقوم على الخطأ إطلاقا–على الأقل من الناحية النظرية– وإشتراط علاقة السببية لتواجد مسؤولية الحارس[4].

## المطلب الثاني

## صور وأحكام السبب الأجنبي

نصت المادة**127 ق.م.ج** " **إذا أثبت الشخص ان الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه، كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة، أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير، كان ملزم بتعويض هذا الضرر، مالم يوجد نص قانوني أو إتفاق يخالف ذلك**"[5]، وذلك بإيفائها خطأ المضرور وخطأ الغير لأن هذه المادة متعلقة بالسبب الأجنبي الخاص بالمسؤولية عن الأعمال الشخصية بينما المادة **138ق.م.ج**، التي لم تنص عن المسؤولية عن فعل الأشياء حيث نصت في فقرتها الثانية"...**ويعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم**

[1]–فيشوش ساعد، المرجع السابق، ص 315.

[2]–كيحل كمال، المرجع السابق، ص 115.

[3]–محمود جلال حمزة، المرجع السابق، ص492.

[4]–فيشوش ساعد، المرجع السابق، ص 316.

[5]–أمر رقم 75–58، المرجع السابق.

**يكن يتوقعه، مثل عمل الضحية، أو عمل الغير، أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة** "[1]، ومن هذه المادة يمكن أن نستخلص صور السبب الأجنبي وهي ثلاثة: القوة القاهرة أو الحادث الفجائي، فعل الغير، فعل المضرور.

يلاحظ أنّ أهمية البحث عن السبب الأجنبي لا تظهر إلا بالنسبة للإلتزام بنتيجة، لأننا نواجه في هذه الحالة مدينا يلزمه القانون–أو الإتفاق–بتحقيق نتيجة معينة فما دامت النتيجة قد تخلفت ولم تتحقق فإن القانون يفترض أن سبب هذا التخلف مرده إلى خطأ هذا المدين وتقصيره، فإذا إدعى خلاف هذا الإفتراض فعليه إقامة الدليل على ما يدعيه وذلك بإقامة دليل كانت نتيجته سبب أجنبي خارج عن إرادته فإذا نجح تخلص من هذه المسؤولية المفترضة[2].

## الفرع الأول: صور السبب الأجنبي

بقراءة المادة **138ق.م.ج**، نجد أنّ المشرع الجزائري جاء بثلاثة صور للسبب الأجنبي على سبيل المثال لا على سبيل الحصر، وذلك بإيفائه كلمة"...**كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة...**" وفي الحقيقة ومهما يكن من أمر فإنّ السبب الأجنبي–خاصة في المسؤولية عن فعل الأشياء – لا يخلو أن يتعدى الصور الثلاثة المذكورة، وفيما يلي سوف نتناول الصورة الأولى من صور السبب الأجنبي وهو القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ ثم فعل المضرور ثم فعل الغير[3].

### أولا: القوة القاهرة أو الحادث الفجائي

القوة القاهرة أوالحادث الفجائي، حادث خارجي لا يمكن توقعه ولا دفعه يؤدي بشكل مباشر إلى إحداث الضرر[4]، وإذا وقع يستحيل دفعه فقد ثار خلاف وجدال فقهي حول التفرقة بين القوة القاهرة والحادث الفجائي، فقد إعتبرهما جانب من الفقه أنهما مسميان لمسمى واحد أي مرادفان

[1]–أمر رقم 75–58، المرجع السابق.

[2]–الذنون حسن علي، المرجع السابق، ص 49.

[3]–فيشوش ساعد، المرجع السابق، ص 17.

[4]–محمود جلال حمزة، المرجع السابق، ص498.

لكلمة واحدة، في حين ذهب البعض الأخر إلى أنهما تعبيران مختلفان، فالتفرقة بين القوة القاهرة والحادث الفجائي هي تفرقة فقهية بحتة[1].

الحادث المفاجئ والقوة القاهرة، تعبيرات مترادفة لمعنى واحد ومن ثم فلا وجه للتفرقة بينهم، ويشترط لتوفر الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة ألا يكون المسؤول قد أسهم بأي قدر في وقوع الضرر، إذ أنه لو صدر خطأ من المسؤول كان هذا الخطأ هو سبب الضرر، ومن ثم لا نكون بصدد سبب أجنبي عن المسؤول بل سبب لصيق به[2].

هل يعتبر كل من القوة القاهرة والحادث الفجائي صورة مستقلة خاصة من صور السبب الأجنبي، أم أنهما يعتبران مترادفان يراد بهما معنى واحد؟ هنا إنقسم فقهاء القانون وشراحه في الإجابة عن هذا السؤال فأولئك الذين ذهبوا إلى التفرقة بينهما فيقولون أن مناط التفرقة هو خطورة الحادث أو جسامته فالحوادث ذات الأثر العظيم (القوة القاهرة) والحوادث التي تنطوي على قدر أقل من الخطورة (حادث فجائي)، فالتعبيران غير مترادفين، ومعنى هذا أن هناك سببين للإعفاء من المسؤولية هما أن يكون الحادث من الحوادث التي لا يمكن دفعها أو التغلب عليها ونحن هنا أمام (قوة قاهرة)، وثانيهما أن يكون الحادث من الحوادث التي جاءت على غير توقع أو إنتظار ونكون في هذه الحالة أمام حادث فجائي[3].

نثبت على سبيل الذكر أن القوة القاهرة هي الحدث المفاجئ غير المتوقع وغير القابل للدفع، الذي لم يكن بمقدور أخذ الناس الحيطة ويقظة أن يتوقعه أو يدفعه[4]، وقد أحدث الضرر دون تدخل من حارس الشيء، فإذا توافرت هذه المواصفات أعفى الحارس من المسؤولية[5]. والحقيقة أنه لا وجود لأي فرق بين القوة القاهرة والحادث الفجائي سواء في المدلول أو النتيجة ذلك أن كلاهما غير ممكن التوقع والدفع.

---

[1]–المنجى محمد ، دعوى تعويض حوادث السيارات، منشاة المعارف، الاسكندرية، 2002، ص251.

[2]–طلبة أنور، المسؤولية المدنية، الجزء الثالث، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، 2005، ص 247.

[3]–الذنون حسن علي، المرجع السابق، ص 53.

[4]–أحمد شوقي محمد عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 198.

[5]–العوجي مصطفى، المرجع السابق، ص 203.

**ثانيا: فعل المضرور**

يحدث أن يرتكب المضرور فعلا يساهم مع فعل الشيء في إرتفاع الضرر به شخصيا، وقد لفعله هذا أثر في المسؤولية التي تقع على عاتق حارس الشيء غير الحي، وربما كان هذا الأثر معفيا للحارس من المسؤولية[1]، فيعتبر فعل المضرور من أكثر الأسباب إستبعاد المسؤولية شيوعا فهو السبب الأجنبي الغالب في الحوادث ذلك أن حصول الضرّر يتصل غالبا بفعل من أفعال المضرور، وعلى هذا يعتبر من أهم الصور التي تقوم بدور هام في نظرية السبب الأجنبي، كما أنّ إثبات فعل المضرور أقل صعوبة من إثبات باقي صور السبب الأجنبي، ويستفيد به المدعى عليه ولو كان مخطأ في جميع الأحوال حتى في حالات التأمين الإلزامي للمسؤولية بخلاف القوة القاهرة التي لا تدفع بها إلا المسؤولية المفترضة[2].

المشرع الجزائري على غرار التشريعات العربية، إشترط وجود خطأ من المضرور الذي نص صراحة بإعتباره سببا أجنبيا وذلك في نص المادتين **138،127 ق.م.ج**[3]، وإكتفى في هذه الأخيرة بفعل المضرور –على غرار فعل الغير–وهذا قد يكون خاطئا أو غير خاطئ.

خطأ المضرور إذا كان هو الذي إستغرق خطأ المدعى عليه، فإن الأخير ينجو من المسؤولية، أمّا إذا كان خطأ المدعى عليه قد إستغرق خطأ المضرور فإن مسؤولية المدعى عليه وحده تبقى كاملة دون تخفيف، ويتحقق إستغراق أحد الخطأين للأخر في حالتين: إذا كان أحد الخطأين عمديا، فإنّ مسؤوليته تظل كاملة ولا يخفف منها، أما الحالة الثانية إذا كان أحد الخطأين نتيجة للخطأ الأخر، إذا نشأ خطأ المضرور نتيجة لخطأ المدعى عليه فإن مسؤولية الثاني تبقى كاملة ولا يخفف عنها خطأ المضرور، أما إذا كان خطأ المدعى عليه نتيجة لخطأ المضرور، فتنتفي مسؤولية الأول لإنعدام رابطة السببية بين خطئه والضرر[4].

---

[1]–محمود جلال حمزة، المرجع السابق، ص515.

[2]–يوسف المولودة عماري فتيحة، المرجع السابق، ص 138.

[3]–أمر رقم 75–58، المرجع السابق.

[4]–أحمد شوقي محمد عبد الرحمن، المرجع السابق، ص.ص 200–201.

نميز بين فعل المضرور الخاطئ وفعله غير الخاطئ، بالنسبة لفعل المضرور الخاطئ الفقه والقضاء في فرنسا متفقان على أن فعل المضرور الخاطئ يعفي الحارس جزئيا من المسؤولية وفي حدود تدخله في إحداث الضرر، أمّا بالنسبة لفعل المضرور غير الخاطئ فإننا نجد القضاء الفرنسي قد قبل أيضا فكرة الإعفاء الجزئي وتواترت أحكامه فيما بعد على نفس الوتيرة[1].

نتسأل الأن عما إذا كان يشترط في فعل المضرور أن يكون فعلا غير متوقع وممّا لا يمكن دفعه؟ ذلك أن المعروف صفة عدم التوقع وعدم الدفع صفتان ضروريتان لإعتبار الحادث بمثابة القوة القاهرة، وإعتبار فعل المضرور سببا أجنبيا يعفي الفاعل من المسؤولية وفي هذا الصدد يقول الأستاذين **(مارتي وريتو)** أن القواعد التي تتصل بخطأ المضرور أو فعله بإعتباره سببا للإعفاء من المسؤولية قواعد بسيطة واضحة، إذ ينبغي أن تتوافر في فعل المضرور نفس الصفات والخصائص التي يتحتم توافرها في السبب الأجنبي، سواء إتخذ السبب الأجنبي صورة القوة القاهرة أو صورة فعل الغير أو صورة خطأ المضرور[2].

**ثالثا: فعل الغير**

يطلق مفهوم الغير على كل شخص عدا المضرور والمدعى عليه، وكذلك الأشخاص الذين يسأل عنهم هذا الأخير من الناحية المدنية طبقا للمسؤولية عن فعل الغير كالمشمولين بالرقابة المنصوص عليهم في المادة **134ق.م.ج**[3].

كثيرا ما يحدث ألا يكون لحارس الشيء غير الحي دور سببي في إحداث الضرر، بل ينسب هذا الدور السببي لفعل الغير، فهل يعتبر فعل الغير سببا أجنبيا معفيا الحارس من المسؤولية[4]، فيطبق في فعل الغير نفس أحكام خطأ المضرور حيث يلزم بإثبات السبب الأجنبي للإعفاء من

---

[1]–فاضلي إدريس، المرجع السابق، ص 193.

[2]–الذنون حسن علي، المرجع السابق، ص.ص 110–111.

[3]–بوقرة علي، "نفي المسؤولية المدنية عن حوادث المرور بخطأ أو فعل الغير"، مجلة التواصل في العلوم الإنسانية والإجتماعية، جامعة باجي مختار عنابة، عدد26، جوان 2010، ص10.

[4]–محمود جلال حمزة، المرجع السابق، ص528.

المسؤولية، فإذا كان خطأ الغير قد إستغرق خطأ المدعى عليه، فإن الغير وحده هو الذي يتحمل المسؤولية كاملة دون المدعى عليه، أما إذا إعتبر خطأ المدعى عليه مستغرقا لخطأ الغير فإن المدعى عليه يكون مسؤولا وحده[1]، فالغير شخص لا علاقة للمدعى عليه، حارس الشيء به وقد صدر عنه فعل أدى إلى حصول الضرر إما برمته وإما بصورة مشتركة مع فعل الشيء[2].

ما يجب التأكد عليه هنا وحتى نكون أمام فعل الغير فلا بد أن ينسب إلى شخص لا تتوفر فيه صفة المدين أو أحد ممثليه أو الضحية، إلا أنه لا يشترط في هذا الغير أن يكون معروفا لأنه يمكن الأخذ بفعل الغير، كما يجب أن لا ينسب الفعل إلى المدين ومعنى هذا أن يكون هذا الغير أجنبيا عنه، كما يجب أن يكون فعل الغير خاطئا، فإذا كان غير ذلك فإنه لا يكون سببا من أسباب الإعفاء[3].

## الفرع الثاني: أحكام السبب الأجنب

سنتطرق الى دراسة شروط السبب الأجنبي وأثار السبب الأجنبي:

### أولا: شروط السبب الأجنب

بعدما عرفنا السبب الأجنبي سوف نتعرض الأن إلى الشروط لكي يعتبر سببا معفيا من المسؤولية، ولكي يعتبر الفعل أو الحادث سببا أجنبيا لابد أن يستوفي أربع صفات:

### 1/عدم إمكانية التوقع:

أي يكون الحادث غير ممكن التوقع كأن يكون الحادث مما يقع في فترات دورية حتى لو كانت متباعدة كالفيضان مثلا، فعلى الحارس ألا يتوقعه وأن يعمل على تلافي وقوع الضرر[4]، فإذا كان

[1]–أحمد شوقي محمد عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 210.

[2]–العوجي مصطفى، المرجع السابق، ص 208.

[3]–خنوف خضرية، المرجع السابق، ص282.

[4]–محمود جلال حمزة، المرجع السابق، ص506.

من الممكن توقعه فإنه لا يعتبر سببا أجنبيا ويعتبر الحارس مقصر وهذا لعدم إتخاذه الإحتياطات الازمة وما يمكن أن يترتب على ذلك من نتائج وخيمة، إلاّ أنّ **الأستاذ عبد الرزاق السنهوري** نجده إشترط أن يكون الحادث غير متوقع ولو كان من أشدّ الناس يقظة وتبصر بالأمور[1].

عدم إمكان التوقع، هو معيار موضوعي وليس شخصي فينظر إليه بمعيار أشدّ الناس يقظة وخبرة ويتحقق عدم إمكان التوقع وقت وقوع الحادث[2]، فتوقع الحادث ينفي اعتبارها قوة قاهرة أو حادثا فجائيا حتى ولو إستحال دفعه، ذلك أن توقع الحادث يجعل من الممكن القيام بالتدابير المناسبة لتلافي وقوعه أصلا أو مفاداة نتائجه عند وقوعه، فإذا كان بإمكان رب العمل توقع إضراب العمال، فإن الإضراب لا يجوز إحتسابه قوة قاهرة يعفى من المسؤولية[3]، إذن عدم قدرة المدين على توقع القوة القاهرة ينجر عنها إستحالة تنفيذ إلتزامه[4].

## 2/عدم إمكانية الدفع:

يشترط في السبب الأجنبي أن يكون مستحيل الدفع، فالحادث ولو إستحال توقعه ولكن أمكن دفعه فإنه لا يمكن إعتباره سببا معفيا من المسؤولية، فإذا كان بإستطاعة الحارس أن يتجنب الحادث ولم يفعل يكون مسؤولا[5]، فإستحالة الدفع شرط لا يمكن الإستغناء عنه بأي حال من الأحوال[6]، وإذا رجعنا إلى القانون المدني الجزائري نجد أن المادة **138 ق.م.ج** [7] إكتفت بذكر عدم التوقع والإقتصار عليها دون إضافة عدم الدفع.

---

[1]–السنهوري عبد الرزاق ، الوجيز في شرح القانون المدني المصري، الجزء الاول، الطبعة الثانية، دار إحياء التراث العربي، بيروت، د س، ص 878.

[2]–طلبة أنور، المرجع السابق، ص 348.

[3]–أحمد شوقي محمد عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 196.

[4]–خنوف خضرية، المرجع السابق، ص273.

[5]–محمود جلال حمزة، المرجع السابق، ص507.

[6]–فيشوش ساعد، المرجع السابق، ص 11.

[7]–أمر رقم 75–58، المرجع السابق.

لا يكفي أن يكون الحادث غير ممكن التوقع، بل ينبغي أيضا أن يستحيل دفعه حتى يصبح قوة قاهرة والمعيار في تقدير إستحالة الدفع معيار موضوعي أيضا يعتد فيه بمسلك أكثر الناس حيطة ويقظة، فإذا كانت اليقظة الشديدة تؤدي إلى تفادي الحادث، بالرغم من أن هذا الحادث لم يكن متوقعا، فإنه مع ذلك لا يمكن التسليم بقيام القوة القاهرة[1]، فعدم إمكانية دفع الحادث يتحقق فقط إذا إستحال على المدين المسؤول أن يتصرف، بخلاف ما فعل بسبب الحادث الذي يتمسك به بوصفه من قبيل القوة القاهرة إستحالة مطلقة[2].

### 3/عدم نسبة السبب إلى المسؤول:

توافر شرطي عدم إمكانية التوقع وعدم إمكانية الدفع، لا يكفيان وحدهما لإثبات السبب الأجنبي وإكتمال شروطه بل يجب توفر شرط عدم نسبة الضرّر إلى المسؤول، والذي يعني أن يكون الفعل أجنبيا عن المدعى عليه ولا دخل له فيه ويطلق الفقهاء على هذا المصطلح إنتفاء الإسناد[3].

### 4/شرط الخارجية:

يشترط لتحقيق القوة القاهرة التي من شأن الإعفاء من المسؤولية أن يكون الحادث عاملا أجنبيا لا يرتبط مصدره لا بإرادة المدين ولا بالشيء الذي سبب الحادث، ومعنى هذا أن يكون خارجا عنهما معا فلا يرد إلى تكوين الشيء ولا إلى عيب فيه، كما لا يرد إلى المدين في منشئه أو تتابع وقائعه أو تفاقم الضرر المتولد عنه[4].

يجب ألا ينسب الحادث الذي ينتج الضرر بسبب قوة قاهرة إلى الحارس، أي ألا يكون نتيجة فعله أو فعل من يشملهم برقابته ورعايته أو من فعل أحد تابعيه[5]، فشرط عدم الإسناد أوردته المادة

---

[1]–أحمد شوقي محمد عبد الرحمن، المرجع السابق، 196.

[2]–خنوف خضرية، المرجع السابق، ص274.

[3]- Starck Boris, Droit civil, les obligations 1972,p 534

[4]–خنوف خضرية، المرجع السابق، ص274.

[5]–محمود جلال حمزة، المرجع السابق، ص504.

**1147ق.م.ف** أمّا شرط الخارجية فلم ترده المادة صراحة إلّا أنّها ذكرت لفظ السبب الأجنبي ومن هنا إستخلص بعض الفقهاء شرط الخارجية المرادف لإنتفاء الإسناد[1]، في حين ذهب البعض إلى إستبعاد هذا الشرط كليا وتشكك في عدم إستقلاليته[2]، ونجد الفقيه ستارك توصل إلى إشتراط ثلاثة شروط لعنصر الخارجية في حوادث السيارات وتتمثل في:

-الخارجية عن القائد.

-الخارجية عن السيارة.

-الخارجية عن الطريق.

فشرط الخارجية يجب توافره في السبب الأجنبي لجميع أنواع المسؤولية، إذ يقصد به عدم إستناد المدعى عليه لإستبعاد مسؤوليته إلى كل ما يسأل عنه بموجب قاعدة قانونية، ومعناه ألا يكون الضرر نتيجة فعل الحارس المسؤول أو فعل من يشملهم برقابته ورعايته فمسؤولية الحارس قائمة[3]، طبقا لنصوص المواد **134، 135، 136، 138 ق.م.ج**[4] وما يهمنا هو شرط الخارجية في المسؤولية عن فعل الشيء.

يشترط في السبب الأجنبي أن يكون خارجيا عن الشيء، وعلى ذلك يستبعد من مجال القوة القاهرة كل حادث ناتج عن عناصر داخلة في تكوين الشيء كإنفجار إطار السيارة أو تلف الفرامل المفاجئ[5].

[1]- Geneviève Viney et patrice Jourdain: traité de droit civil, sous la direction de jacques ghestin-les conditions de la responsabilité, 2em dition collection LGDJ ,DELTA paris, 1998, p 456.

[2]- Jean-Claude lala : la force majeure en matière de responsabilité civil, bordeaux, mars 1963, p 42.

[3]-فيشوش ساعد، المرجع السابق، ص 15.

[4]-أمر رقم 75-58، المرجع السابق.

[5]-أحمد شوقي محمد عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 197.

## ثانيا: أثار السبب الأجنبي

يترتب على إجتماع شروط السبب الأجنبي إعفاء الحارس من المسؤولية المدنية، فالسبب الأجنبي في نطاق المسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء غير الحية مفهوما محددا بشروط معينة، إذا ثبت توافرها تنتفي مسؤولية حارس الشيء مصدر الضرر، ويعفي من المسؤولية الملقاة على عاتقه[1]، لكن الإشكال المطروح يدور حول حدود هذا الإعفاء خاصة وأن السبب الأجنبي قد يكون السبب الوحيد للحادث، فيترتب عليه إعفاء الحارس إعفاءا كليا، كما قد يشترك مع فعل الحارس أو فعل السيارة فيترتب عليه إعفاؤه جزئيا فقط.

السبب الأجنبي–بجميع صوره–لا يعفي الحارس لا كليا ولا جزئيا في نطاق بعض القواعد الخاصة–كحوادث السيارات–فهذه الأخيرة كأشياء غير الحية، قد حظيت بتنظيم خاص من طرف بعض التشريعات، ومنها المشرع الجزائري[2].

### 1/الإعفاء الكلي للحارس:

نكون بصدد الإعفاء الكلي للحارس إذا كان السبب الأجنبي الذي قام بإثباته هو السبب الوحيد للحادث، نظرا لما يترتب عليه من هدم تام لقرينة الإسناد[3]، غير أن القضاء الفرنسي أرفق هذا الإعفاء التام على شرط أن يكون هذا السبب الأجنبي هو السبب الوحيد في إحداث الضرر[4]، فبمجرد تدخل السيارة في إحداث الضرر يفترض القضاء أن هذا التدخل يسند إلى حارسها وأنّه السبب الوحيد في الحادث أي أن الحادث يرجع إليه كلية، لهذا لكي يعفى الحارس إعفاء تاما من المسؤولية التي تقع عليه يجب أن يقوم بهدم قرينة الإسناد هدمًا تامًا كاملاً.

---

[1]–أنظر المادة 138 من أمر رقم 75–58، المرجع السابق.

[2]–يوسف المولودة عماري فتيحة، المرجع السابق، ص250.

[3]–كيحل كمال، المرجع السابق، ص180.

[4]–يوسف المولودة عماري فتيحة، المرجع السابق، ص252.

يقصد بالسبب الوحيد السبب الأجنبي الذي ينسب إليه وحده تدخل السيارة في الحادث، وينفي أي إحتمال لإشتراك الحارس أو السيارة معه إشتراكا إيجابيا في تحقيق الضرر، فالسبب الوحيد هو السبب الذي يهدم قرينة الإسناد هدمًا تامًا[1].

لكي يعفى حارس الشيء إعفاء تاما من المسؤولية التي تقع عليه، يجب أن يكون السبب الأجنبي الذي أقام الدليل عليه هو السبب الوحيد في الحادث، وهذا منطقي طالما أن قرينة المسؤولية المفترضة في مواجهته بموجب المادة **138/1ق.م.ج**[2]، تفترض أن فعل الشيء الذي في حراسته هو السبب الوحيد في الحادث إذا توافرت شروط الحراسة، وقد جعل المشرع الجزائري من إثبات حارس هذا الشيء للسبب الأجنبي بأحد صوره، وبالشروط المنصوص عليها، السبب الوحيد الذي يعفيه من المسؤولية[3].

السبب الأجنبي، إذا كان هو السبب الوحيد في حدوث الضرّر، أعفي الحارس إعفاءً كليا من المسؤولية.

لتحديد معيار السبب الوحيد والمطلق المعفي من المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ذهب بعض الفقهاء في تحليل ذلك من جانب تقدير مسلك المضرور كالخطأ الجسيم أو الخطأ العمدي الصادران عنه، وقد سلك القضاء الجزائري هذا المسلك في بعض أحكامه، ومن الفقهاء من أرجح معيار الإعفاء بالسبب الوحيد يستند إلى الإرتكاز على تحليل مسلك الحارس أي ينظر إلى أن خطأ المضرور لا يكون السبب المطلق والوحيد إلا إذا كان بالنسبة للحارس غير ممكن التوقع والدفع، غير أن المشرع الجزائري إكتفى بوجوب توفر شرط عدم التوقع بالمفهوم الموضوعي و

[1]–النقيب عاطف، النظرية العامة للمسؤولية عن فعل الأشياء، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1981، ص314.

[2]–أمر رقم 75–58، المرجع السابق.

[3]–يوسف المولودة عماري فتيحة، المرجع السابق، ص254.

النسبي، أما القضاء الجزائري، فلقد إختلفت أحكامه فنجده قد إكتفى بمجرد مساهمة خطأ المضرور وأحكاما أخرى تشترط عدم إمكانية التوقع مطلقا، وأحكاما أخرى تشترط توفر الشرطين معا[1].

### 2/الإعفاء الجزئي للحارس:

بما أن مبدأ الإعفاء الكلي للسبب الأجنبي، أثار مسألة السبب الوحيد فإن الإعفاء الجزئي للحارس يقتضي بالضرورة إدخال مسألة السببية الجزئية وتطبيق هذا المبدأ يستوجب مسؤولية جزئية، يؤدي إلى إعفاء حارس الشيء جزئيا من مسؤوليته، حيث لا يلزم إلا بجزء من التعويض[2].

[1]–فيشوش ساعد، المرجع السابق، ص96.

[2]–يوسف المولودة عماري فتيحة، المرجع السابق، ص265.

# خاتمة

## خاتمة:

خلاصة لموضوع المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، توصلنا إلى أنّ القواعد العامة التقليدية في المسؤولية المدنية لا تزال مستقرة في أركانها الثلاث: **الخطأ، الضرّر، العلاقة السببية** والأصل في ذلك يجب على المضرور إثبات الأركان الثلاث، لكي يستفيد من التعويض.

غير أنّ المشرع الجزائري في الأمر رقم **74-15** المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، سعى المشرع في ذلك إلى حماية المضرور من حوادث السيارات، من غير الإعتماد على قواعد العامة للمسؤولية المدنية التي تقوم على الخطأ المفترض، وعلى هذا الأساس فإنّ المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات تكون بإثبات المضرور الضّرر اللاحق به والعلاقة السببية بين تدخل السيارة وفعل الضار.

لذلك فالأساس القانوني الذي إعتمده المشرع الجزائري لحق التعويض في مجال حوادث السيارات هو أخذه بنظرية الضمان، بمعنى ضمان سلامة الأشخاص، فهو نظام تعويض خارج نطاق المسؤولية المدنية المنصوص عليه في المادة **124ق.م.ج**، وما ينبغي الإشارة إليه أنّ التعويض في المسؤولية المدنية يكون بتقدير القاضي على عكس حوادث السيارات أين يكون القاضي ملزم بالتقيّد بجدول التعويضات، الملحق بالأمر رقم **74-15** والمعدل والمتمم بالقانون رقم **88-31**.

وعلى سبيل ذلك ألزم المشرع الجزائري في المادة الأولى من الأمر رقم **74-15**" **كل مالك مركبة ملزم بالإكتتاب في عقد التأمين يغطي الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير...**" وفي هذا المقام يتضح لنا أّن التأمين على المسؤولية أصبح ضرورة من ضروريات الحياة الحديثة، وذلك بفعل التقدم التكنولوجي الذي مس مختلف مجالات الحياة وخاصة المركبات، وذلك من أجل توفير الحماية والطمأنينة للأفراد.

فتتجلى أهمية خصوصية التأمين عن غيره من أنواع عقود التأمين الأخرى، حيث أنّ الخطر فيه لا يقتصر به على ضمان المضرور، أو حماية المضرور الحماية الحقيقية للمؤمن له، والتي يرغب من ورائها تحصين نفسه من شأنه أنّ يهدد الذمة المالية له بالنقصان أو بالزوال.

## خاتمة:

برغم من هذه الخصوصيات التي أوردها المشرع في الأمر رقم **74-15** والمزايا التي جاء بها هذا وإلزامية التطبيق له، إلاّ أنّه لم يسلم من الإنتقاد:

-ما ورد في الفقرة الأخيرة من نص المادة **07** من المرسوم رقم **80-37** والتي وردت تحت باب الأضرار المستثناة من إلزام الصندوق الخاص بالتعويضات وذلك في حالة ما إذا بلغت نسبة العجز أكثر من **66%** وتعويض ذوي حقوقه في حالة الوفاة، وكذلك الأمر بالنسبة للسائق في حالة الخمور بدلا من أن يضع عقوبات صارمة لهم.

-زيادة على ذلك المشرع الجزائري أهمل فئة من الأشخاص في التعويض عن الوفاة الضحية، وأبرز مثال على ذلك أخ الزوجة المتوفاة في حادث السيارة، لكونه هو أيضا مضرور معنويا.

فيجب عل المشرع أن يراعي العدالة في تعويض المضرور وذوي حقوقه، ويظهر ذلك في مايلي:

-يستحسن على المشرع أن يقدر تعويضا لإخوة الضحية المتوفاة مثل تعويض إخوة الزوجة المتوفاة من حادث السيارة.

- إضافة إلى توقيع عقوبات صارمة على المخافين للقانون بالأخصّ، الأشخاص المذكورين في نص المادة **07** من المرسوم رقم **80-37**.

-بالنسبة للتعويضات وذلك في تماطل شركات التأمين في دفع التعويضات، غير أن هناك عدد هائل من الملفات المودعة لدى العدالة، فهناك العديد من القضايا التي تخص ضحايا حوادث السيارات تنتظر الفصل فيها مما يؤدي إلى تأخر حصول الضحايا على التعويضات.

-فالحل يكمن في تفعيل طريقة التسوية الودية للنزاعات المترتبة عن حوادث السيارات بهدف التقليل من النزاعات لدى العدالة ولدى شركات التأمين على حد سواء.

-وأخيرا يجب إتخاد سبل الوقاية لغرض تجنب هذه الحوادث، ولا يكون ذلك إلاّ بعدم التسامح والتساهل مع المخالفين لقواعد قانون المرور.

# الملاحق

1/ عقد التأمين.

2/قرار المحكمة العليا رقم 451060

3/ قرار المحكمة العليا رقم 724804

4/ قرار المحكمة العليا رقم 733363

# ملحق رقم 01

# عقد التأمين

# ملحق رقم 02

# قرار المحكمة العليا رقم451060

# ملحق رقم 03

# قرار المحكمة العليا رقم 724804

# ملحق رقم 04

# قرار المحكمة العليا رقم 733363

# قائمة المراجع

## أولا: باللغة العربية

### I. الكتب:

1-الذنون حسن علي، المبسوط في شرح القانون المدني: الرابطة السببية، دار وائل للنشر د.ب.ن، د.س.ن.

2-السنهوري عبد الرزاق، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد الأول: مصادر الالتزام ط3، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2000.

3-السنهوري عبد الرزاق، الوجيز في شرح القانون المدني المصري، الجزء الاول، الطبعة الثانية دار إحياء التراث العربي، بيروت، د.س.ن.

4-السيد أحمد إبراهيم، الضرر المعنوي، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2007.

5-الطباخ شريف، التعويض في حوادث السيارات في ضوء القضاء والفقه، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، 2003.

6-العوجي مصطفى، القانون المدني للمسؤولية المدنية، الجزء الثاني، ط2، منشورات الحقوقية لبنان، 2004.

7-المصاروة هيثم حامد، المنتقى في شرح عقد التّأمين، أترك للنشر والتوزيع، الأردن، 2010.

8-المنجى محمد، دعوى تعويض حوادث السّيارات، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002.

9-النقيب عاطف، النظرية العامة للمسؤولية عن فعل الأشياء، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1981.

10-أبو السعود رمضان، النظرية العامة للإلتزام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002.

11-أبو الهيجاء لؤي ماجد، التأمين ضد حوادث السّيارات، دار الثقافة للنشر والتوزيع، د.ب.ن 2009.

12-أحمد شوقي محمد عبد الرحمان، الدراسات البحثية في المسؤولية المدنية، المجلد الأول منشاة المعارف، الإسكندرية،2008.

13-بلحاج العربي، النظرية العامة للإلتزام في القانون الجزائري، الجزء الثاني، الواقعة القانونية: الفعل غير المشروع-الإثراء بلا سبب-والقانون، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر،1999 .

14-بلخضر مخلوف، النصوص القانونية والتنظيمية مع الإجتهادات القضائية، دار الهدى الجزائر، د.س.ن.

15-بن عبيدة عبد الحفيظ، إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري، الديوان الوطني للأشغال التربوية، 2002.

16-دلاندة يوسف، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2005.

17-دنون سمير سهيل، المسؤولية المدنية عن فعل الآلات الميكانيكية والتأمين الإلزامي عليها المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2005.

18-رضا محمد عبد السلام عيسى، النظرية العامة للحراسة في القانون المدني، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.

19-سليمان علي علي، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994.

20-طلبة أنور، المسؤولية المدنية، الجزء الثالث، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2005.

21-طوبيا بيار أميل، الدليل الشامل في قضايا السيارات والمركبات الألية، د.ب.ن، د.س.ن.

22-عساف سمير عبد القادر، النظام القانوني لعقد التّأمين الإلزامي، دار الراية للنشر والتوزيع، د.س.ن.

23-غازي خالد أبو عرابي، أحكام التّأمين: دراسة مقارنة، دار وائل للنشر، د.ب.ن، 2011.

24-فاضلي إدريس، المسؤولية المدنية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، دس.

25-فايز أحمد عبد الرحمان، التأمين من المسؤولية عن حوادث السّيارات، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2007.

26-فودة عبد الحكيم، موسوعة التعويضات المدنية، الجزء الثالث، المكتب الدولي للموسوعات القانونية، الإسكندرية، 2005.

27-فيلالي علي، الفعل المستحق للتعويض، ط2، دار موفم للنشر، 2004.

28-محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السّيارات والتّأمين الإجباري منها، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.

29-محمود جلال حمزة، المسؤولية النّاشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، دس.

30-مقدم سعيد، التأمين والمسؤولية المدنية، شركة كليك لخدمات الحاسوب، د.ب.ن، 2008.

31-ناصر محمد عبد الله سلطان، المسؤولية عن فعل الأشياء التي تتطلب عناية خاصة، والألات الميكانيكية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2005.

## II. الرسائل والمذكرات:

### أ-رسائل دكتوراه:

1-يوسف المولودة عماري فتيحة، السبب الأجنبي المعفي من المسؤولية التقصيرية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 2004.

2-كيحل كمال، الإتجاه الموضوعي في المسؤولية عن حوادث السيارات ودور التأمين، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة تلمسان، 2007.

3-بعجي محمد، المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، أطروحة دكتوراه في الحقوق فرع القانون الخاص، جامعة الجزائر، 2008.

4-المرواني خالد محمد، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، الجزائر، 2012.

5-تكاري هيفاء رشيدة، النظام القانوني لعقد التّأمين: دراسة في التشريع الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تيزي وزو، 2012.

## ب-رسائل الماجستير:

1-زرقط سفيان، نظام تعويض الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، مذكرة إجازة المدرسة العليا للقضاء، الدفعة 12، المدرسة العليا للقضاء، الجزائر، 2004.

2-علاوة بشوع، التّأمين الإلزامي من المسؤولية عن حوادث السيارات في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 2006.

3-ساعد فيشوش، السبب الأجنبي المعفي من المسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء في القانون المدني الجزائري، بحث لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 2008.

4-خضرية خنوف، تطور فكرة الخطأ في المسؤولية التقصيرية والعقدية، مذكرة لنيل شهادة الماجستر، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 2010.

5-بختاوي سعاد، المسؤولية المدنية للمهني المدين، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، الجزائر ،2012.

6-خرشف عبد الحفيظ، حق ذوي الحقوق في التعويض، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العقود والمسؤولية، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 2013.

## III . المقالات:

1-طالب أحمد، "نظام تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في الجزائر"، الجزء الثاني المجلة القضائية، العدد الثاني، 1991، ص.ص 293، 335.

2-جعلاب إبراهيم، "إلتزام شركة التأمين بتعويض ضحايا حوادث المرور-دراسة بين تدخل المشرع الجزائري وإجتهاد القضاء"، مجلة التواصل في العلوم الإنسانية والإجتماعية، عدد32، ديسمبر 2012، ص.ص 116،140.

3-بوقرة علي، "نفي المسؤولية المدنية عن حوادث المرور بخطأ أو فعل الغير"، مجلة التواصل في العلوم الإنسانية والإجتماعية، عدد26، جوان 2010، ص.ص 8،25.

4-ذبيح ميلود، "حقوق ضحايا حوادث المرور في التشريع الجزائري"، دفاتر السياسة والقانون العدد التاسع، جوان2013، ص.ص 121،132.

## IV. القرارات القضائية :

1-قرار المحكمة العليا، الغرفة المدنية، رقم 540961، الصادر بتاريخ 2010/03/18، قضية (صندوق ضمان السيارات) ضدّ (ت.ه) (ب.ح) (الشركة الجزائرية للتأمين)، مجلة المحكمة العليا عدد الأول،2010.

2-قرار المحكمة العليا، غرفة المدنية، رقم733363، الصادر بتاريخ 2012/01/19، (ر.م) ضد (خ.م) والشركة الوطنية للتأمين وكالة جامعة، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2012.

3-قرار المحكمة العليا، غرفة المدنية، رقم 724804، الصادر بتاريخ2012/01/19، (الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي) ضد (ر.ح)، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2012.

## V. النصوص القانونية:

### أ-النصوص التشريعية:

1-قانون رقم 62-157 مؤرخ في 31ديسمبر 1962، يتعلق بتمديد العمل بالتشريعات القائمة بالقوانين الفرنسية، ج. ر، عدد 06، صادرة في 10جانفي 1963، ملغى بالأمر رقم 73-29 مؤرخ في 5 جويلية 1973، يتضمن إلغاء القانون رقم 62-157، ج.ر عدد 62، صادر في 03 أوت 1973.

2-أمر رقم 69-107 مؤرخ في 01 ديسمبر 1969، يتضمن قانون المالية، ج.ر، عدد 110، صادر في 31 ديسمبر 1969.

3-أمر رقم 74-15 مؤرخ 30 جانفي 1974، يتعلق بإلزامية التّأمين على السيارات بنظام التعويض عن الأضرار، ج.ر، عدد15، صادر في 19 فيفري 1974، معدل ومتمم بالقانون رقم 88-31 مؤرخ في 19 جويلية 1988، يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، ج.ر، عدد 29 صادر في 20 جويليه 1988.

4-ملحق لأمر رقم 74-15 معدل ومتمم بالقانون رقم 88-31 المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم.

5-أمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج.ر عدد78 صادر في 30 سبتمبر 1975 معدل ومتمم بالقانون رقم 05-10 مؤرخ في 20 جوان 2005 يتضمن القانون المدني، ج.ر، عدد 44، صادر في 26 جوان 2005.

6-قانون رقم 84-11 مؤرخ في 04 جوان، 1984 يتضمن قانون الأسرة، ج.ر، عدد 24 صادر في 12 جوان 1984، معدل ومتمم بالأمر رقم 05-02 مؤرخ في 27 فيفري 2005 يتضمن قانون الأسرة، ج.ر، عدد 15، صادر في 27 فيفري 2005.

7-أمر رقم 95-07 مؤرخ في 25 جانفي1995، يتعلق بالتأمينات، ج.ر، عدد13، صادر في 08 مارس 1995، معدل ومتمم بالقانون رقم 06-04 مؤرخ في 20فيفري 2006، ج.ر، عدد15، صادر في 12 مارس 2006.

8-قانون رقم 08-09 مؤرخ في 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءت المدنية والإدارية ج.ر، عدد21، صادر في 23 أفريل 2008.

**ب-النصوص التنظيمية:**

1-مرسوم رئاسي رقم 11-406 مؤرخ في 29 نوفمبر 2011، يحدد الأجر الوطني المضمون ج.ر، عدد66، صادر في 4 ديسمبر 2011.

2-مرسوم رقم 80-34 مؤرخ في 16 فيفري 1980، يتعلق بتطبيق شروط المادة 07 من الأمر رقم 74-15 مؤرخ في 30 جانفي 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، ج.ر، عدد 08، صادر في 19 فيفري 1980.

3-مرسوم رقم 80-35 مؤرخ في 16فيفري1980، يتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءت التحقيق في الأضرار ومعاينتها التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر رقم 74-15 يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، ح.ر، عدد 08، صادر في 19 فيفري 1980.

4-مرسوم رقم 80-36 مؤرخ في 16 فيفري 1980، يتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بطريقة تقدير نسب العجز ومراجعتها، التي تتعلق بالمادة 20 من الأمر رقم 74-15 مؤرخ في 30 جانفي 1974، يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، ح.ر، عدد 08، صادر في 19 فيفري 1980.

5-مرسوم رقم80-37 مؤرخ في 16فيفري 1980، يتعلق بقواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات والأجهزة الضابطة لتدخلها، متضمن شروط تطبيق المادتين 32 و33 من الأمر رقم 74-15 مؤرخ في 30 جانفي 1974، يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، ج.ر، عدد 08، صادر في 19 فيفري 1980.

6-مرسوم تنفيذي رقم 04-103 مؤرخ في 05 أفريل 2004، يتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات ويحدد قانونه الأساسي،ج.ر، عدد21، صادر 07 أفريل 2004.

## ثانيا: باللغة الفرنسية

## I . ouvrages :

1-Geneviève Viney et patrice Jourdain : traité de droit civile, sous la direction de jacques ghestin-les conditions de la responsabilité, 2em dition collection LGDJ, DELTA paris, 1998.

2-Starck Boris, Droit civil, les obligations 1972.

## II . mémoire :

-Jean-Claude lala : la force majeure en matière de responsabilité civile, bordeaux, mars 1963.

## III . article :

- Mazeaud Henri, la faute dans la garde, Revue Trimestrielle de droit civil, 1925.p

## VI. le document :

−document de code civil Français, wwww.legifrance.gouv.fr

# الفهرس

**الفهرس:**

**الموضوع** **الصفحة**

مقدمة.....03

الفصل الأول: النظام القانوني للمسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات..... .....07

المبحث الأول: تطور المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السّيارات وأساسها القانوني في الجزائر..08

المطلب الأول: مراحل تطور المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السّيارات في الجزائر..... ..09

الفرع الأول: مرحلة تطبيق القواعد العامة للقانون الفرنسي .....09

الفرع الثاني: مرحلة تطبيق القانون المدني.....10

الفرع الثالث: مرحلة التفعيل بالأمر رقم47-15.....11

المطلب الثاني: الأساس القانوني للمسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السّيارات.....12

الفرع الأول: النظرية الشخصية.....13

أولا: نظرية الخطأ المفترض.....14

ثانيا: نظرية الخطأ في الحراسة .....15

الفرع الثالث: النظرية الموضوعية.....17

أولا: نظرية تحمل التبعة أو المخاطر.....17

ثانيا: نظرية الضمان.....19

الفرع الثالث: الأساس المزدوج.....20

المبحث الثاني: شروط قيام المسؤولية المدنية عن حوادث السّيارات والتّأمين الإلزامي عنها..... ...21

المطلب الأول: شروط المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السّيارات.....22

الفرع الأول: أن يكون الضرّر من فعل السّيارة.....22

## الفهرس:

أولا: المقصود بفعل السّيارة.....23

ثانيا: معيار وجود فعل السّيارة.....23

1/معيار العيب الذاتي.....23

2/معيار فقدان الرقابة على السّيارة.....24

3/معيار الحركة الذاتية للشيء.....25

ثالثا: شروط فعل السّيارة.....25

1/شرط التلامس.....25

2/شرط حركة السّيارة.....26

3/إحتكاك السّيارة بالمضرور وهي في حالة سكون.....26

أ-السّيارة المتوقفة في مكان ثابت.....26

ب-السّيارة المتوقفة خلال السير.....27

الفرع الثاني: أن تكون السّيارة تحت حراسة شخص.....27

أولا: المقصود بالحراسة.....28

1/الحراسة القانونية.....28

2/الحراسة المادية.....29

ثانيا: عناصر الحراسة.....30

1/العنصر المادي للحراسة.....30

2/العنصر المعنوي للحراسة.....31

ثالثا: قرينة الحراسة وهدمها.....31

## الفهرس:

1/قرينة الحراسة.....31

2/هدم قرينة الحراسة.....32

الفرع الثالث: العلاقة السببية.....32

أولا: المقصود بالعلاقة السببية.....33

ثانيا: معيار العلاقة السببية.....34

1/معيار الفعل الإيجابي للسّيارة.....34

2/معيار عدم الإعتياد.....35

المطلب الثاني: التّأمين الإلزامي من حوادث السّيارات.....36

الفرع الاول: المقصود بالتّأمين الالزامي.....37

الفرع الثاني: ميدان تطبيق التّأمين الإلزامي.....38

أولا: المركبات الخاضعة للتّأمين الإلزامي.....38

ثانيا: المركبات المستبعدة من التّأمين الإلزامي.....39

ثالثا: الأشخاص الملتزمين بالتّأمين الالزامي.....41

الفصل الثاني: أحكام المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات .....43

المبحث الأول: أثرالمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات.....44

المطلب الأول: دعاوى التأمين الإلزامي عن حوادث السيارات.....45

الفرع الأول: الدعوى المباشرة للمضرور تجاه المؤمن.....44

أولا: مضمون الدعوى المباشرة.....45

ثانيا: أحكام الدعوى المباشرة.....46

## الفهرس:

1/المحكمة المختصة.....46

أ-الأختصاص النوعي .....46

ب-الإختصاص المحلي.....47

ثالثا: الخصوم في الدعوى المباشرة .....47

1/ المدعى في الدعوى المباشرة .....47

2/ المدعى عليه في الدعوى المباشرة .....48

رابعا: تقادم الدعوى المباشرة .....48

الفرع الثاني: دعوى الرجوع.....49

أولا: رجوع المؤمن على المؤمن له.....49

1/ السقوط القانوني لحق المؤمن له في الضمان .....50

2/ السقوط الإتفاقي لحق المؤمن له في الضمان.....51

أ-السقوط الناتج عن مخالفة إلتزام قانوني.....51

ب-السقوط الناتج عن مخالفة إلتزام إتفاقي.....54

ثانيا: رجوع المؤمن على الغير المسؤول عن الحادث .....55

المطلب الثاني: التعويض الإلزامي عن حوادث السيارات .....57

الفرع الأول:التعويض عن الأضرار الجسمانية اللاحقة بالضحية .....57

أولا: التعويض عن العجز المؤقت عن العمل.....57

ثانيا: التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي.....58

ثالثا: المصاريف الطبية والصيدلانية.....58

## الفهرس:

رابعا: التعويض عن الضرر الجمالي .....59

خامس: التعويض عن الضرر الجسماني.....59

1/الضرر التألم المتوسط.....59

2/الضرر التألم الهام.....60

الفرع الثاني: التعويض عن الاضرار اللاحقة بذوي حقوق الضحية المتوفاة.....60

أولا:التعويض في حالة وفاة ضحية بالغة.....60

1/مصاريف الجنازة.....61

2/التعويض عن الضرر المعنوي.....61

ثانيا:التعويض في حالة وفاة ضحية قاصرة .....62

الفرع الثالث: التعويض عن الأضرار المادية.....63

الفرع الرابع: حالات تدخل الصندوق الخاص بالتعويضات.....63

المبحث الثاني: وسائل إنتفاء المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات.....65

المطلب الأول: المقصود بالسبب الأجنبي.....66

الفرع الأول: تعريف السبب الأجنبي.....67

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للسبب الأجنبي .....68

أولا: السبب الأجنبي إثبات لإنتفاء الخطأ .....68

ثانيا: السبب الأجنبي وإنتفاء علاقة السببية.....69

المطلب الثاني: صور وأحكام السبب الأجنبي .....69

الفرع الأول: صور السبب الأجنبي.....70

## الفهرس:

أولا: القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ.....70

ثانيا: فعل المضرور.....73

ثالثا: فعل الغير.....73

الفرع الثاني: أحكام السبب الأجنبي.....74

أولا: شروط السبب الأجنبي.....74

1/عدم إمكانية التوقع. .....74

2/عدم إمكانية الدفع.....76

3/عدم نسبة السبب إلى المسؤول.....76

4/شرط الخارجية..... 76

ثانيا: أثار السبب الأجنبي.....78

1/الإعفاء الكلي للحارس.....78

2/الاعفاء الجزئي للحارس.....80

خاتمة.....82

الملاحق.....84

قائمة المراجع.....88

الفهرس.....97

# المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات

تحتل المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات مكانة هامة، فهي تعتبر من بين الأسباب التي ساهمت في نشأة قواعد المسؤولية عن فعل الأشياء.

لهذا إعتبر الفقه والقضاء فعل السيارة أساسا قانونيا للمسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات وبالتالي فكل تدخل مادي للسيارة يعتبر السبب الحقيقي في إحداث الضرر، يؤدي حتما إلى مسؤولية الحارس.

وهنا نجد المشرع وضع قانون إلزامية التأمين على السيارات وهذا ضمانا لحق تعويض الضرر الناتج عن فعل السيارة، ومنح المضرور أيضا دعوى مباشرة تجاه المؤمن.

# La responsabilité civile due aux accidents de voitures

La responsabilité civile due aux accidents de voitures occupe une place importante, elle est l'une des plus importantes causes qui a contribué à l'élaboration des règles de la responsabilité de fait des choses.

La doctrine juridique et la jurisprudence ont considérés le fait de la voiture comme une base juridique justifiant la responsabilité civile résultante des accidents d'automobiles. De fait, tout dommage issu d'un acte matériel mènera inévitablement à la responsabilité du gardien.

Grâce à la loi d'assurances automobiles, qui donne à la victime le droit à une action directe face à l'assureur.