

الأخطار المشمولة بالتأمين الإلزامي على السيارات (دراسة مقارنة)

محمودي فاطمة

أستاذة محاضرة صنف أ

كلية الحقوق، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد

الملخص :

سعى كل من المشرعين الجزائري والفرنسي الى حماية ضحايا حوادث المرور وذلك من خلال تبني مفهوم موسع لحوادث المرور، حيث يدخل تحت مظلة حادث المرور كل الحوادث الناجمة عن مركبة ذات محرك أرضي بما فيها سقوط الأشياء من المركبة والحرائق والانفجارات التي تسببها المركبة، فكل هذه الحوادث تدخل يعطيها الضمان الإلزامي لحوادث المرور.

مع الملاحظة أن المشرع الجزائري استثنى عملية الشحن وتفريغ البضاعة وذلك بموجب المادة 4/4 من المرسوم رقم 34/80 ما لم يكن هناك اتفاق مخالف ما بين المؤمن والمؤمن له طبقا لأحكام المادة 1/4 من المرسوم رقم 34/80.

Résumé :

Le législateur Algérien et français ont dans le but de protéger les victimes des accidents de circulation, donné à la nation d'accident de la circulation un sens de plus en plus large dans la mesure où ils ont considéré tous les accidents causés par un véhicule terrestre à moteur comme des accidents de la circulation. Il en est ainsi de la chute d'objets du véhicule, des incendies ou des explosions des véhicules, tous ces accidents entre dans le champ de la garantie d'assurance obligation. Mais le législateur Algérien a

exclu les opération de chargement ou déchargement selon l'article 4 alinéa 4 du décret n°80-34 . A condition de l'absence d'un accord entre les parties du contrat (assureur et assuré) aux dispositions de l'article 4/1du décret n°80-34.

Abstract:

In order to protect the road traffic victims, the Algerian and French legislator gave an even more broad definition to traffic road accident, to the extent where every accident caused by a land motor vehicle is considered as a traffic accident, and the same goes for the objects falling from the vehicle, conflagrations or the explosion of the vehicle itself.

All these accidents are included in the scope of the mandatory insurance guarantee automobile, but the Algerian legislator has ruled out the loading and unloading operations according to the article 4 alineas 4 of the decree n° 80-34. This exception is applied as long as there is no agreement between the parties (insurer and insured) as provided in the article 4/1of the decreen°80-34.

المقدمة :

المخاطر بوجه عام قد تكون قابلة للتأمين وقد تكون غير قابلة للتأمين، وفي الواقع الشخص حر في التأمين أو عدم التأمين على المخاطر ما عدا ما هو إجباري بمقتضى القانون مثل التأمين الإلزامي على السيارات، ويحق للشخص كذلك أن يؤمن على كل مصلحة له قصد المحافظة عليها من وقوع أي نوع من الأخطار، وقد أقر المشرع الجزائري هذا المبدأ بمقتضى أحكام القانون المدني وكذلك بموجب أحكام قانون التأمين، فنصت المادة 621 من القانون المدني الجزائري¹ بأن: "تكون محلا للتأمين كل مصلحة اقتصادية مشروعة تعود على الشخص من دون وقوع خطر معين"، وتؤكد المادة 29 من قانون

¹ الأمر رقم 58-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 05-07 المؤرخ في 13 ماي 2007.

التأمين الجزائري¹: "يمكن لكل شخص له مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو في عدم وقوع خطر أن يؤمنه".

ولكن هناك مخاطر تكون غير قابلة للتأمين سواء بحكم درجة جسامته ضررها أو تكفل بها جهات غير شركات التأمين، أو يكون محل هذه المخاطر غير مشروع وكذلك عدم قابلية التأمين لبعض المخاطر التي تحدث بفعل الطبيعة². وهذا ما جاء في المواد 39،40،41 من قانون التأمينات الجزائري، وتوجد كذلك مخاطر غير قابلة للتأمين لمخالفتها للنظام العام والآداب العامة، مثلا لا يجوز التأمين ضد مخاطر التهريب والاتجار بالأشياء المحظورة والمخالفة للنظام العام والآداب العامة مثل المخدرات والأسلحة.

وفيما يتعلق بالتأمين الإلزامي عن حوادث المرور، يثور تساؤل حول ما يشمل هذا التأمين من مسؤوليات وأخطار أو الأضرار. فمن الناحية القانونية لا يتعلق الضمان³ إلا بالمسؤولية المدنية لمستعملي المركبات البرية ذات المحرك أرضي⁴، وعليه يخرج من نطاق تطبيق القانون كل التأمينات الأخرى المتعلقة بهذه الآليات، خاصة التأمينات على الأشياء (سرقة المركبة، حريق المركبة، أضرار تلحق المركبة نفسها) وتستبعد أيضا التأمينات الفردية ضد حوادث السيارات، فلقد استبعدت محكمة النقض الفرنسية التأمين على الحوادث التي لم تكون نتيجة تصادم مع الغير Tierce collision. ومعنى هذا، لا يطبق تأمين التصادم إذا لم يكن هناك اصطدام (مع سيارة أخرى، أو مع حيوان أو مع احد المارة) وخاصة بالنسبة للأضرار الحاصلة نتيجة المناورة من أجل اجتناب التصادم. فالتأمين الإلزامي على السيارات

¹ الأمر رقم 07-95 المؤرخ في 25 يناير 1955 يتعلق بالتأمينات الذي ألغى قانون التأمين الصادر بتاريخ 9 أوت 1980 (الجريدة الرسمية رقم 13 المؤرخة في 10/09/1995).

² جديد معراج: مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003 الصفحة 41.

³ (فيما يتعلق بتحديد الضمانات التي يمكن منحها، أنظر المادة 2 من الشروط العامة المتعلقة بعقد التأمين (الشركة الوطنية للتأمين)، تأشيرة و.م.ع.خ.م.ت. رقم 01 بتاريخ 1997/08/30 رمز المنتج 1-1.

⁴ (آلة مدفوعة بقوة المحرك تسير على الأرض ومعدة لنقل الأشخاص و البضائع.

4) Yvaine Buffelan- Lanore : Droit Civil, 8 édition Armand Colin, paris 2002, page.525.

جاء لتغطية الأضرار التي تلحق بالضحية تجاه الآخرين وليس تجاه نفسه لأن القانون لا يعرف ذلك النوع من المسؤولية¹.

بصفة عامة التأمين يضمن كل الأضرار الناجمة عن التصادم²، وهذا الموقف جاء مغايرا لموقف المشرع الجزائري الذي اعترف بالتصادم الفردي الذي لا يكون نتيجة التصادم كما أشارت إليه محكمة النقض الفرنسية.

ولقد أيدت المحكمة العليا هذا الموقف³، ولكن الموقف الذي تبناه المشرع الجزائري جاء مخالفا للأمر رقم 15/74⁴ الذي يهدف إلى التأمين من المسؤولية المدنية لمواجهة الغير وليس لمواجهة السائق نفسه.

وعليه فإن الضمان يشمل النتائج المالية للمسؤولية المترتبة على السائقين والمنجرة عن الأضرار التي لحقت بالغير بمناسبة المرور.

ولكن طبقا للمبادئ العامة المطبقة على جميع التأمينات من المسؤولية لا يضمن هذا التأمين الإلزامي إلا المسؤولية المدنية ولا يضمن النتائج المالية للمسؤولية الجنائية (الغرامات وملحقاته)⁵.

أما الأضرار التي يغطيها التأمين فلقد نصت المادة السابعة (7) من الأمر رقم 15/74 بأنه يصدر مرسوم بناء على تقرير وزير المالية فتحدد بموجبه الأحكام المتعلقة بمدى شمولية عقد التأمين، أي تحدد الأضرار المشمولة بالتأمين الإلزامي، وفي 16/4/1980 صدر مرسوم رقم 34/80⁶ المتعلق بشروط تطبيق إلزامية التأمين على السيارات التي تأسست بموجب الأمر المشار إليه أعلاه على تعويض الأضرار الجسمانية أو المادية التي تحصل بسبب المرور أو بغيره.

(1) راشد راشد: التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري المؤرخ في 09 أوت 1980، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992، الصفحة 193.

(2) ملف رقم 81402، قرار صادر بتاريخ 13/04/1992، الغرفة المدنية-القسم الثاني-، المحكمة العليا. منقول عن يوسف دلانده، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور، دار هومة-الجزائر، الصفحة 159.

(3) الأمر رقم 15-74 المؤرخ 30/01/1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام عن تعويض الأضرار(الجريدة الرسمية العدد 15 الصادر في 19/02/1974).

(4) راشد راشد: المرجع السابق، الصفحة 194.

(5) مرسوم رقم 80-34 مؤرخ في 16 فبراير 1980 يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 7 من الأمر رقم 74-15.

إذن ما هي الأخطار التي يغطيها الأمر المتعلق بنظام التأمين الإلزامي على السيارات طبقاً للمرسوم رقم 34/80؟

سوف نجيب عن هذه الإشكالية من خلال العناصر التالية:

أولاً) سقوط بعض الأشياء من المركبة الآلية.

ثانياً) حريق وانفجار المركبة ذات محرك أرضي.

أولاً) سقوط بعض الأشياء من المركبة الآلية:

كانت شركات التأمين الفرنسية منذ زمن طويل تدرج في وثيقة التأمين شرطاً من خلاله لا يلتزم المؤمن إلا بتغطية الأضرار الناتجة عن سقوط الأشياء المنقولة بالمركبة ذات محرك أرضي وقت سقوطها، وهذا يعني أن التأمين لا يغطي الأضرار التي تنتج بسبب الأشياء المنقولة بعد أن تسقط وتستقر على الطريق والسبب في ذلك أن هذا الخطر يختلف عن الخطر الناتج عن السقوط ذاته¹.

وهذا الموقف تبنته محكمة Amiens، فقررت ما يلي:

"المؤمن لا يغطي الأضرار الناتجة عن تساقط الأشياء من السيارة في حين أنها بقيت لمدة طويلة مترامية ومستقرة على الطريق والتي تسبب خطر آخر عوضاً عن الخطر الناتج عن سقوطها"².

وعليه فلا بد من التمييز ما بين الأشياء المتساقطة Les objets tombants والأشياء التي سقطت Les objets tombés، المؤمن لا يغطي إلا الأضرار الناتجة عن سقوط الأشياء (Objets tombants).

¹) Sami Al- Deraiei : La notion d'accident de la circulation (Etude de droit Français et de droit Koweitien, sans édition, sans l'année, page.161.

²) Amiens, 16/12/1952, Revue Générale des Assurances Terrestres., 1965, page.61, note Besson. A.

3) B. Couinaud : Juris-Classeur de la responsabilité civile. 8 bis, Fascicule 2, numéro 45.

أما الأضرار الناتجة عن وجود الأشياء الجامدة على الطريق بعد سقوطها من المركبة Objets tombés فهي تخضع لتأمين آخر وهو التأمين من المسؤولية عن نشاط المهني¹.

وعليه أكدت محكمة Seine على أن الضمان يغطي الأضرار الناتجة عن برقوق مبعثر على الطريق وهذا بعد سقوطه من المركبة وأسست حكمها هذا على أن: الفعل الذي تسبب في الحادث (المتنازع فيه) وعلاقته بسير المركبة المؤمن عليها يكمن في خطأ السائق الذي لم يرق بدور المناط منه وهو إخلاء نهائيا الطريق من الأشياء التي سقطت من المركبة والتي كانت السبب في جعل الطريق زلج². وفي 1958 تدخل المشرع الفرنسي وتبنى نظام التأمين الإلزامي للمركبات ذات محرك أرضي³، وقرر أن التأمين عن حوادث المرور يشمل الأضرار الناتجة عن سقوط ملحقات والأشياء المنقولة بالمركبة ذات محرك أرضي.

وقد اختلف الفقه الفرنسي حول تفسير هذا النص، حيث ذهب جانب من الفقه إلى القول:

بأن النص لم يغير شيء من الحل الذي جاء به القضاء قبل 1985، حسب هذا الفريق من الفقه الحادث الناتج عن شيء جامد على الأرض يشكل خطرا متميزا عن خطر السيارة، ومن ثم يكون الخطر الأول خارج مجال تطبيق المادة 4 من المرسوم 1985⁴.

بينما يرى البعض الأخر⁵ من الفقه أن النص الجديد يدخل ضمن الحادث المروري جميع الأضرار التي تنتج عن سقوط الأشياء المحملة بالمركبة الآلية ذات المحرك الأرضي سواء تحقق ذلك وقت سقوط تلك الأشياء أم بعد أن سقطت واستقرت على الطريق.

1) B. Couinaud : Juris – Classeur de la responsabilité civile. 8 bis, Fascicule 2, numéro 45.

2) Tribunal Civil, Seine, 25 juin 1960, Revue Générale des Assurances Terrestres., page 374.

3) La loi no 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation, dite loi Badinter.

4) Wechsler : Le manuel de l'inspecteur et de l'agent, 1959, page 286.

5) Bedour : Précis des accidents d'automobile, 5 édition, 1968., page. 682.

ويرى الأستاذ¹ Bedour بأن مصطلح السقوط يغطي الجسم، أو الشيء الذي يسقط، وبمجرد أن يصبح هذا الشيء أو الجسم جامدا على الأرض، فلا نكون أمام سقوط.

والأضرار الناتجة عن السقوط، هي التي تكون نتيجة سقوط الشيء في تلك اللحظة، والذي يحدث فيما بعد فلا ينسب إلى السقوط ولكن إلى الشيء نفسه. كما ذهب أغلبية الفقه إلى إعطاء تفسير موسع للمادة 4 من المرسوم 1985.

وأمام هذا التطور الفقهي قررت محكمة النقض الفرنسية تطبيق أحكام المادة 4 من قانون 1985 (التي أسست نظام التأمين الإلزامي) على الأضرار الناجمة عن السقوط الأشياء مباشرة من المركبة المؤمن عليها، وكذا الأضرار التي تنجم عنها بمجرد تواجدها على الأرض².

وتذكر محكمة النقض الفرنسية، بأنه يقصد بالمواد المنقولة هي تلك التي يتم شحنها في المركبة إراديا وعليه فإن الحادث الناجم عن اختلال عجلة قيادة السيارة بسبب التربة اللزجة التي سقطت من الجرار الزراعي يتعلق بالمسؤولية المهنية وليس بتأمين السيارة³.

وعليه فإن التأمين الإلزامي يغطي الأضرار الناتجة عن الأشياء بعد سقوطها على الأرض ولكن بشرط قيام علاقة سببية بين الحادث والأشياء التي سقطت، حيث يمكن نفي العلاقة السببية من خلال إثبات خطأ السائق المضرور وذلك بتقديم الدليل على إمكان تفادي تلك الأشياء المستقرة على الطريق، وذلك بخلاف الحال بالنسبة للأشياء المتساقطة التي يفاجأ بها المضرور ويصعب عليه تفاديها.

تدخل المشرع الفرنسي سنة 1986 فعدل المادة 211-5 (المادة 4 من قانون 1958) وأكد أن التأمين الإلزامي يطبق لتعويض الأضرار الجسمانية والمادية الناجمة عن:

(1) الحوادث الحرائق أو الانفجارات التي تسببها المركبة والمنتجات التي تستعملها والأشياء والمواد التي تنقلها.

1) Bedour : Ouvrage. Cité, page.682.

2) Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile.24/02/1967. Revue Générale des Assurances Terrestres., 1967, page.498.

3) Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile,04/02/1995, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, 1995, 1, numéro 125.

(2) سقوط التوابع، الأشياء، المواد أو المنتجات. فهذا الحادث ينشأ أو يتكوّن لنا بما يسمى حادث مرور وأخضع لقانون 1985/07/5 فكل الأضرار الناتجة عن هذا الحادث مغطى بتأمين الإلزامي عن السيارات¹.

ونفس الموقف تبناه المشرع الجزائري في المادة الأولى من المرسوم رقم 34 /80 وأكد على ضرورة التزام المؤمن بتعويض الأضرار الجسمانية والمادية الناجمة عن حادث مرور أو غيره، ويدخل في مصطلح غيره حسب نص المادة الأولى المشار إليها أعلاه:

(1) الحوادث و الحرائق و الانفجارات التي تسببها المركبة و التوابع والمنتجات التي تستعملها

والاشياء

و المواد التي تنقلها.

(2) سقوط تلك التوابع أو الأشياء أو المواد أو المنتجات المذكورة أعلاه.

الملاحظ أن الفقه الجزائري لم يتعرض إلى هذه الإشكالية في كتاباته، نرى أنه يجب تفسير الحادث المروري على ضوء رغبة المشرع في توفير أكبر قدر ممكن من الحماية لضحايا حوادث المرور و التي قادتنا إلى التفسير الموسع لأحكام المادة الأولى من المرسوم رقم 34/80، أين تكون شركة التأمين ضامنة للحوادث الناجمة عن سقوط التوابع و المنتجات والأشياء، و المواد التي تنقلها المركبة المؤمن عليها.

و اتبع القضاء الجزائري نفس الاتجاه إذ يؤكد دائما في قراراته¹ على أن المشرع يفرض على مالك المركبة إبرام عقد مع شركة التأمين من أجل تغطية المسؤولية المدنية للمؤمن إذا تسبب في أضرار نتيجة استعمال المركبة المؤمن عليها .

¹ () ملف رقم 77555 قرار صادر بتاريخ 1992/01/21، مجلة القضاة 1997، عدد 51، الصفحة 71.
- كما يرى القضاء الفرنسي من مصلحة كل من السائقين و الراجين التأمين من أجل الوقاية من حوادث المرور. أنظر:
- Un arrêt de la cour d'appel de Pau (Chronique. Corr., 16 septembre 2004, La Gazette du Palais, 21-22 septembre.2005.

ويجب التذكير بأن المشرع الجزائري بموجب الأمر رقم 15/74 قد تبنى ضمن إطار الحوادث المرور مسؤولية جديدة تختلف عن القواعد العامة في القانون المدني، حيث أنه بمقتضى هذا الأمر لا يحتاج المضرور إلى إثبات العلاقة السببية لقيام مسؤولية قائد المركبة ذات محرك أرضي، إذ يكفي أن يكون لتلك المركبة أي دور يذكر في وقوع الحادث المروري، ولو كان هذا الأخير له دور سلبي.

وقد يقع حادث مرور أثناء عمليات الشحن والتفريغ، كأن تلحق بالمضرور أضرار بسبب نقل أثاث منزلي مثلا بواسطة شاحنة وهي في حالة وقوف. في مثل هذه الحالة نتساءل هل نحن بصدد حادث مرور أم لا؟ والهدف من طرح هذا السؤال هو تحديد طبيعة الحادث، فهل يعتبر من حوادث المرور أو من حوادث النشاط المهني؟

فإذا تم وصف أي حادث على أنه حادث مرور، مؤمن المركبة المتسببة في الحادث هو الذي يلتزم بالتعويض أما إذا كان الحادث نتيجة نشاط مهني فتعويض الأضرار يقع على عاتق مؤمن هذا النشاط¹.

من الناحية التاريخية، كانت نية المشرع الفرنسي تتجه إلى قصر أو تحديد الضمان الإلزامي إلا على الأضرار التي تسببها المركبة ذات محرك أرضي بمناسبة سيرها. ولهذا السبب استبعد الأضرار الناتجة عن عملية الشحن والتفريغ من مجال التأمين الإلزامي على السيارات².

وبناء على ذلك فلم تعد هذه الحوادث في تلك الفترة من قبيل الحوادث المرورية ومن ثم فلا يلتزم المؤمن بتعويض الأضرار الناتجة عنها، ولا ريب في أن هذا الوضع يحرم طائفة من المتضررين من الحصول على حقهم في التعويض، ولاسيما إذا كان قائد المركبة معسرا.

أما القضاء الفرنسي فقد اعتبر الحوادث التي تحدث في ظل هذه الشروط (عملية الشحن والتفريغ) غير مرتبطة بفعل السيارة أو القيادة، وبالتالي فإنها لا تتعلق بخطر السير³.

¹) Sami Al- Deraiei : Op. Cit, page.162.

²) Yvonne Lambert- Faivre :L' assurance automobile obligatoire.1998,Dalloz, Paris, page.525.

³) Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile.05/01/1977. Revue Générale des Assurances Terrestres.,1977, page.522.

ولقد استحسن بعض الفقه¹ هذا الحل أين اعتبر الحوادث المترتبة على عملية الشحن والتفريغ غير مرتبطة نهائياً بالسير، ومن ثم فليس هناك مبرر لخلق نوع من التنازع بين نوعي التأمين، التأمين على السيارات والتأمين على نشاط المهني².

وقد تعرض هذا النص إلى انتقادات شديدة من طرف الفقه الفرنسي فيما بعد، فاعتبروه غير عادل مما دفع المشرع الفرنسي في سنة 1983 إلى إلغاء نص المادة 211-8 من قانون التأمين، ومنذ ذلك التاريخ لم يعد وجود لنص قانوني يعيق أو يعارض وصف حادث وقع بمناسبة عملية الشحن أو تفريغ على انه حادث مرور.

وأصبحت كل الأضرار الناتجة عن عمليات الشحن والتفريغ تدخل ضمن مظلة التأمين الإجباري ومن ثم يلتزم المؤمن بدفع التعويض المستحق عنها.

يري بعض الفقه³ أن التعديل الذي طرأ على النص يفتح المجال إلى التفكير بأن كل الحادث كان نتيجة عملية الشحن أو التفريغ يدخل بالضرورة في نطاق حادث المرور. بما أن مفهوم حادث المرور منصوص عليه في كل من قانون 1985 وقانون التأمين، فهذا يعني هناك تزامن ما بين حادث المرور حسب المعنى المنصوص عليه في قانون 1985 والتصور التأميني، وبالتالي فكل حادث ناجم عن عملية الشحن أو التفريغ يكون كافياً لإثبات صفة حادث المرور حسب معنى نص المادة 1 من قانون 1985.

بينما القضاء الفرنسي ذهب إلى التوسيع أكثر فأكثر بهدف توفير الحماية اللازمة لضحايا حوادث المرور والتي تشكل العمود الفقري لقانون 1985.

لكن هذا الموقف الذي تبناه القضاء الفرنسي لا يخلو من صعوبات ويتضح هذا الأمر من خلال وقائع القضية التالية: أثناء تسليم التبن من طرف سائق الشاحنة، سقطت حزمتين من التبن فألحقت أضرار بأحد الأشخاص، مع العلم أن التبن كان متواجداً على مقطورة موقوفة ملحقة بالشاحنة، فاعتبر القضاء بأن الأمر يتعلق بحادث مرور.

1) Picard(M) et Besson(A) : Les assurances terrestres. Tom 1. Le contrat d'assurance, 5^{ème} édition 1982, page.125.

2) F. Leduc : Les contours de la notion de la circulation (à propos des accidents de chargement et de déchargement) Responsabilité Civil et Assurances., 1997, Chronique, page. 15.

3) Lambert- Faivre : Op. Cit, page.525.

وبعد الطعن ضد هذا القرار أمام محكمة النقض الفرنسية، على أساس أن سقوط حزمة التبن التي كانت مخزنة في مقطورة مستقرة الملحقة بالشاحنة كان أثناء عملية تفريغ، وهذا يعني أن الحادث غير مرتبط بفعل السير أو المرور.

بالمقابل أيدت محكمة النقض¹ قرار المطعون فيه، على أساس أن سقوط حزمتين من التبن وقع أثناء فك آخر حزام الذي كان يعمل على تثبيت البضاعة على المقطورة المستقرة بدون تدخل آلة رافعة، وعليه فإن مجلس القضاء أحسن تطبيق القانون حينما قرر أن الواقعة تشكل حادث مرور بمفهوم قانون 5 جويلية 1985.

ولقد تعرض هذا القرار إلى الانتقادات من طرف بعض الفقهاء، كون محكمة النقض توسعت كثيرا في تفسير مفهوم الحادث. فلقد اعتمدت في تكييف حادث المرور على سقوط حزمة التبن والذي وقع أثناء فك آخر حزام بدون تدخل آلة الرفع. فحين أن المركبة كآلة تشغل وظيفتين مختلفتين إحداها عادية والمتمثلة في التنقل، والأخرى محددة مختلفة عن السير أو التنقل، ففي نطاق هذه الوظيفة تتحول المركبة إلى آلة للعمل، في حين استبعد القضاء باستمرار تطبيق قانون 1985/07/05 كلما استعملت المركبة كآلة للعمل².

غير أن محكمة النقض في هذه القضية أصدرت قرارا مخالفا أعطت وصف حادث المرور واقعة أين كانت هذه الأخيرة السبب الوحيد في الحادث و تشكل عنصر الأجنبي عن وظيفتها المتمثلة في التنقل أو السير.

خلاصة القول، غالبا ما تكون المركبة مزودة بأجهزة ذاتية تقوم بعمليات الشحن والتفريغ. ويتم عمل ممر من فوق المركبة إلى الأرض أو إلى مكان آخر لتمر عليه البضاعة على النحو يصعب معه التمييز بين الحادث الذي يقع أثناء وتفريغ البضاعة أو شحنها من المركبة، والحادث الذي يقع بعد ذلك.

¹) Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, 26/03/1997, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, 1997, numéro.90.

²) Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, 09/06/1993, page 840.

زيادة على ذلك فعمليات الشحن والتفريغ لا تتم في بداية الرحلة ونهايتها فقط بل قد تتم أثناء ذلك بسبب تعطيل المركبة¹.

وقد يقع الحادث بسبب سوء شحن البضاعة على ظهر المركبة، كما لو تجاوز حافتها² أو يتم تشحيتها بطريقة مخالفة للشروط الأمن والسلامة على نحو يعرض المارة أو المركبة المجاورة للمخاطر، وأمام تلك الإشكاليات أخضع المشرع الفرنسي كل حوادث الشحن وتفريغ المركبة للتأمين الإجباري عليها.

أما المشرع الجزائري استثنى عملية شحن المركبة المؤمن عليها أو تفريغها من مظلة التأمين وذلك بمقتضى المادة 4 من المرسوم رقم 34-80، ولكن أجاز لأطراف عقد التأمين الاتفاق على مخالفة أحكامها، وبالتالي إذا ما تسببت عملية شحن المركبة أو تفريغها ضررا بالغير تلتزم شركة التأمين بتعويضه إذا اتفقا أطراف العقد على مخالفة نص المادة 4 سالف الذكر لأنها قاعدة قانونية مكملة.

وحسن ما فعل المشرع الجزائري حينما لم يخضع عملية شحن المركبة أو تفريغها للأمر رقم 15-74 لأن الأضرار التي تقع أثناء هذه العملية لا يمكن اعتبارها حادثا مروريا إذا كانت المركبة التي تسببت في وقوع الحادث متوقفة تماما واستعمالها لا يتعلق بوظيفتها الطبيعية في السير، وإنما بدت وكأنها آلة غير مخصصة للسير.

¹)Besson. A : L'autorisation relative à la garde ou à la conduite du véhicule , Revue générale des Assurances Terrestres .1985, page.5.

² محمد حسين منصور المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها، دار الجامعة الجديدة للنشر مصر، 2003، الصفحة 134.

ثانياً) حريق وانفجار المركبة ذات محرك أُرضي:

قد ينجم حادث مرور عن انفجار أو حريق السيارة، ويتعين أن يكون هذا الحريق نشيطاً ويتجلى ذلك عن طريق شعلة ملتهبة والتي لا تنطفئ بسرعة فيؤدي إلى تحطيم الشيء ويتعمم أضراره، أو قد ينشأ الانفجار عن تفجير مادة بسبب التركيبة الكيماوية لبعض الأجسام أو تمدد المفاجئ للغاز¹.
L'expansion subite des gaz

هل الأضرار الناجمة عن حريق السيارة أو انفجارها يغطيها التأمين بفرنسا؟

من الناحية التاريخية، كانت شركات التأمين الفرنسية يتضمن عقود التأمين شرطاً يقضي صراحة باستبعاد الحريق أو الانفجار الذي يقع في السيارة وأضرار للغير من مظلة التأمين.

ولكن بصدور قانون Badinter لسنة 1985 أصبحت الأضرار الناتجة عن حريق أو انفجار مركبة أو توابعها أو شيء منقول تخضع للضمان عن طريق عقد الإلزامي للسيارات².

ولكن السؤال الذي يثار، هل يعد ذلك حادثاً مروراً أم لا؟

الإجابة عن هذا السؤال يعتبر مهم جداً في إطار التأمين الإلزامي للسيارات، قبل كل شيء لا بد أن نوضح نقطة أساسية، إذا كان حريق أو انفجار المركبة بفعل الإنسان، فلا يمكن وصف هذا الحادث على أنه حادث مرور وبالتالي لا يلتزم المؤمن بجبر الضرر الناتج عنه³.

في حين لا يمكن وصف حادث مرور إذا كان ناتجاً عن حريق مركبة سببه إهمال راكب مدخن فحسب القضاء الفرنسي، سائق الشاحنة الذي حاول فتح غطاء البنزين الذي كان مسدوداً عن طريق

1) Bedour : Op. Cit, page.772.

2) Sami Al- Deraie : Op.Cit, page.165.

3) Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, 22/11/1995, Juris- Classeur Périodique., 1966, 22656. note Mouly.J.

1) Lyon, 25 novembre 1992, Bulletin des arrêts de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, 1993, numéro.968.

2) P. Jourdain : Domaine et condition d'application de la loi du 5 juillet 1985, Gazette du palais, 1995, doctrine, page.64.

3) Sami Al- Deraie : Ouvrage précité, page.165.

4) J. Kadhim : L'indemnisation des dommages résultant de l'incendie ou de l'explosion d'un véhicule terrestre à moteur, Gazette du palais, 1994, doctrine, page. 148.

ملحام Lampe à souder من أجل ملئ الشاحنة بغاز البترول، وتسبب في حريقها¹. بما أن الحريق كان نتيجة خطأ السائق فقط وفي نفس الوقت أجنبي عن السيارة لا يعتبر حادثا مرورا، ولا يهم ما إذا كانت المركبة في حالة الوقوف أو التوقف².

وحسب رأي بعض الفقهاء فإن الحل المشار إليه أعلاه ينطبق حتى في حالة الحركة أو سير المركبة، كما لو رمى سائق المركبة أثناء سيرها ثقب سيجارة و سببت حريق للسيارة التي تسير خلفها في هذه الحالة لا توجد أية علاقة مباشرة ما بين الحريق والسير، لأن هذا الأخير أصبح عديم التأثير³.

أما إذا كان الحريق أو الانفجار غير ناتج عن خطأ السائق وحده بل مرتبط بحركة المركبة بمعنى ليس أجنبيا عن السير، فيمكن وصفه على أنه حادث مرور.

أما القضاء الفرنسي ميز ما بين نظريتين بخصوص هذه المسألة:

النظرية الأولى: إذا كان الحادث سببه الانفجار أو حريق مركبة سير، فوصف الحادثة على أنها حادث مرور لا يثير أي شك⁴ أي إذا كان فعل السير هو الغالب عن بقية العوامل الأخرى ويعتبر هذا الموقف ثابتا لدى القضاء الفرنسي⁵.

النظرية الثانية: في حالة تعرض مركبة ساكنة للانفجار أو الحريق، فهنا لابد أن نميز بين نظريتين أيضا، في حالة توقف السيارة طبقت محكمة النقض بصفة ثابتة قانون 1985/07/05 وفي حالة حريق مركبة متوقفة وهي في حالة سير فهذا الحادث يمكن إدراجه في فعل السير لاسيما إذا كان التوقف مؤقتا قطعاً¹. و مثال ذلك اندلاع حريق بسبب عطب ميكانيكي في سيارة والتي كانت مستقرة على شريط التوقف الإستعجالي لطريق السيار².

5) Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, 5 juin 1991, Revue Trimestrielle de droit civil., 1991, page. 549, observation . P. Jourdain.

بالمقابل اختلف الفقه بخصوص تحديد المعيار الذي يحكم حالة تعرض مركبة واقفة Stationnement لحريق أو انفجار، فريق يرى لابد من الرجوع إلى مفهوم اضطراب السير للمركبة المشتعلة، وحسب رأي هذا الفريق لابد من استبعاد المركبة الواقفة من مفهوم السير.

ويفهم من هذا استبعاد تطبيق قانون 1985/07/05 وما على الضحية إلى اللجوء إلى قواعد العامة وبالتالي تطبيق المادة 1/1384 من قانون المدني الفرنسي.

ونلاحظ بأن هذا الرأي جاء مخالفا تماما مع روح قانون 1985 والذي كان هدفه الأساسي هو توفير الحماية لضحايا حوادث المرور وذلك من خلال جعل المسؤولية تقوم على أساس الضرر وليس على أساس الخطأ إلا في حالات استثنائية عكس القواعد العامة التي تلزم الضحية بإثبات العلاقة السببية بين حريق أو انفجار السيارة والضرر، صف إلى ذلك فالحادث كان نتيجة تدخل المركبة ولو كانت في حالة السكون، فبمجرد توافر هذا العنصر فلا مجال للقول أن هذا الفعل غير مرتبط بالسير.

ويجدر التنبيه أن القضاء الفرنسي لم يطبق على الإطلاق هذا المعيار، فلم يصدر أي قرار عن محكمة النقض الفرنسية أين عابت على القرارات الصادرة عن قضاة الموضوع على أساس أنهم لم يبحثوا عن دور الاضطرابي للمركبة المشتعلة³، إذن فلا يجب أن يعلّق وصف حادث مرور الناتج عن حريق مركبة واقفة على أي عمل اضطرابي للمركبة.

1) Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, 8 janvier 1992, page.

2) J. Mouly, note sous Arrêt de la cour de Cassation, la deuxième Chambre Civile, 22 novembre 1995.

3) P. Jourdain : Op.Cit, page. 645.

أما الفريق الثاني اعتبر المعيار يكمن في سبب الحريق وعلاقته بالسير. على أساس أن قانون 1985/07/05 يطبق عندما يرتبط سبب الحريق أو الانفجار بتقل المركبة.

هذا الفريق من الفقه يفترض وجود علاقة سببية ما بين الحريق أو الانفجار وتنقل المركبة، ولكن نرى أن هذا المعيار جاء مخالفاً لنية المشرع الفرنسي ولاسيما أن هذا الأخير بتبنيه سنة 1985 نظاماً جديداً يتعلق بحق التعويض و لأجل تحقيق الحماية الكافية لضحايا حوادث المرور، إذ جعل المشرع الفرنسي نظام التعويض تلقائياً إلا في حالات استثنائية وبالتالي لا أهمية لوجود هذا المعيار، فمتى تتدخل مركبة ذات محرك أرضي أو مقطورتها في الحادث تطبق أحكام المادة الأولى من قانون 1985/07/05.

إذن تتضح إرادة المشرع الفرنسي في استبعاد العلاقة السببية في إطار حوادث المرور وذلك من خلال إحلال مصطلح التدخل محل العلاقة السببية. ولهذا فلا بد عدم الخلط ما بين مفهوم التدخل والعلاقة السببية المنصوص عليها في المبادئ العامة¹.

وينص القانون الفرنسي صراحة على أن التأمين الإلزامي يغطي الأضرار التي تنجم عن انفجار أو حريق السيارة أو توابعها أو أشياء تحملها. ويتوسع التأمين ليضم كافة الأضرار الجسدية والمادية هذا ما أكدته المادة 211-5 من قانون التأمين الفرنسي الصادر في 1986/01/07 المشار إليها سابقاً.

كما أكدت محكمة النقض الفرنسية سواء وقع الحريق أو الانفجار أثناء سير المركبة ذات محرك أرضي أو أثناء توقفها، فالأمر يتعلق بحادث مرور، يتعلق الحكم الأول بعدة مقطورات زراعية محملة بعشب جاف كانت متواجدة بفناء محاط بأبنية شب حريق في إحداهن وامتد إلى الأخريات بالإضافة إلى المباني² أما الحكم الثاني يتعلق كذلك بإصابة أحد المارة باللهب المتطاير من السيارة عندما فتح السائق الغطاء بعد أن توقف على جانب الطريق أثر تصاعد الدخان منها³.

الملاحظ أن قانون الجزائري أخذ بما وصل إليه كل من القضاء والقانون الفرنسي في آخر مرحلتها بهدف حماية ضحايا حوادث المرور فوسعوا من مفهوم حادث المرور فاعتبروا كل حادث تتسبب فيه مركبة ذات محرك أرضي يدخل في مفهوم حادث مرور، كما يشمل هذا المفهوم سقوط الأشياء

¹) Chabas : Le droit des accident de la circulation, après la réforme du 05/07/1985. Assurance. Français, 1987. Page. 123.

²) Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, 19/02/1986 Bulletin des arrêts de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, 1997, numéro.18-5 juin 19 Revue Trimestrielle de Droit Civil.

³) Arrêt de la cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, 19/02/1986, Bulletin des arrêts de la Cour de Cassation, La deuxième Chambre Civile, numéro 18.

من المركبة، و عملية الشحن والتفريغ. يضاف إلى ذلك الحريق أو الانفجار التي تتسبب فيه المركبة ذات محرك أرضي، فكل هذه الحوادث تدخل في مجال التأمين الإلزامي على السيارات.

أما فيما يتعلق بنقل الأشياء الخطيرة فلقد نص عليها المشرع الجزائري في المادة 3 من المرسوم رقم 34/80 كما ذكر سابقاً، فالحوادث الناتجة عن نقل هذه الأشياء الخطيرة استثنائها المشرع الجزائري من الضمان العادي ونفس الموقف تبناه المشرع الفرنسي بحيث أخضعها لنوع آخر من التأمين الإلزامي¹.

ويغطي هذا التأمين كل الأضرار الناتجة عن هذه الأشياء الخطيرة سواء تعلق الأمر بنقل مواد مشعة أو كيميائية خطيرة وهذا طبقاً لنص المادة 11-211-1 من قانون التأمين الفرنسي، أو المواد قابلة للاشتعال أو الانفجار تخضع لأحكام المادة 11-211-3 من قانون التأمين الفرنسي.

و نفس الشيء بالنسبة للمخاطر المواد الذرية حيث يخضع نقل تلك المواد وما يتعلق بها من معدات إلى التأمين الخاص بها وهذا طبقاً للمادة 8-211-3 من قانون التأمين الفرنسي، وينظم هذا التأمين كل من اتفاقية باريس المنعقدة في 1960/07/29 و قانون الفرنسي الصادر في 1968/10/30⁴.

³) Y. Lambert- Faivre : Assurance des entreprise, Dalloz, 2^{ème} édition., 1994
Numéro 653.page.718.

4) Ibidem, numéro 697, page.762.

الخاتمة :

تلخص مما سبق أن التأمين من المسؤولية المدنية يعتبر أمرا إجباريا والذي أخذ به المشرع الجزائري بمقتضى الأمر 1974 المتعلق بالتأمين الإلزامي عن حوادث المرور، ويشمل هذا التأمين تغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن وفاة أو عن أية إصابة بدنية تنجم عن حوادث السيارة المؤمن عليها وكذا الأضرار المادية التي تصيب الغير.

ونظرا لأن مفهوم حادث مرور جاء عاما ولم يرد سواء في الأمر المتعلق بالتأمين الإلزامي على حوادث السيارات أو في قانون المرور أي نص يحصره على حالات معينة ومن ثم يتعين تفسيره تفسيراً موسعاً ليضم كل الأضرار جسمانية أو مادية التي تلحق بالأشخاص، سواء أكان الحادث الذي تسببت فيه المركبة ذات محرك أرضي نتيجة انفجار أحد عجلاتها أو حريق شب في محركها أو حملتها، كما يطبق نفس الحكم في حالة سقوط البضائع أو الأشياء من المركبة، وكذا أثناء عملية الشحن وتفريغ البضاعة ولو أن هذه الأخيرة تدخل في التأمين الاختياري (في ظل التشريع الجزائري)، ولا يهم الحالة التي تكون عليها السيارة أثناء وقوع الحادث سواء أكانت في حالة سير أو وقوفها لأن الهدف من تأمين الإلزامي على حوادث السيارات هو توفير أكبر حماية ممكنة للمضروب من هذه الحوادث.

كما لا يغطي التأمين على الإطلاق بعض الأخطار وبالتالي لا تلتزم شركة التأمين بتعويض المضروب بقوة القانون، بالمقابل هناك بعض الأخطار هي مستبعدة من التأمين ولكن أجاز القانون أن يكون هناك اتفاق ما بين المؤمن والمؤمن له على تغطيتها.

للإحالة لهذا المقال :

محمودي فاطمة : " الأخطار المشمولة بالتأمين الإلزامي على السيارات (دراسة مقارنة)"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 02، العدد 01، السنة 2015، ص ص (91-108).