

خطأ سائق المركبة وأثره على التعويض في حوادث المرور

مولاي بلقاسم¹

مقدمة

يكتسي تأمين المركبات أهمية كبرى على الصعيدين الاقتصادي و الاجتماعي، فعلى المستوى الاقتصادي تمثل مداخيل شركات التأمين في هذا النشاط نسبة عالية بالمقارنة مع مداخيلها من فروع التأمين الأخرى، وعلى المستوى الاجتماعي يعتبر التأمين من أهم الوسائل الوقائية لحماية ضحايا حوادث المرور، ولعل ذلك هو السبب الذي دفع المشرع الجزائري على غرار باقي المشرعين إلى جعل التأمين على السيارات أمرا إلزاميا.

إن النظرة البسيطة للمسؤولية عن حوادث المرور تدفع إلى القول بأن الأضرار التي تنجم عن هذه الحوادث تخضع لأحكام المادة 138 من القانون المدني التي نصت على أن « كل من تولى حراسة شيء، وكانت له قدرة الاستعمال و التسيير و الرقابة يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء...» وهي مسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض، غير أن ظروف حوادث المرور تختلف إذ قد يصاب شخص أثناء عملية نقل بمقابل وقد يصاب أثناء عملية نقل بدون مقابل، أو قد يصاب أثناء استعماله للطريق العمومي راجلا.

وقد حسم المشرع الجزائري كل خلاف حول المسؤولية المدنية عن حوادث المرور بصفة عامة، وذلك عندما أسس لنظام تعويض عن الضرر الجسماني الناتج عن حوادث المرور الذي تسببت فيه مركبة تسير على الطريق لكل ضحية أو ذوي حقوقها، أو كانت من الغير كالراجلين أو الراكبين، سواء جمعتهم قرابة بالمؤمن له أم لا، هذا وقد رتب المشرع في ذات القانون وذات النص للسائق حق الاستفادة من التعويض في حال إصابته بأضرار، بغض النظر عن وجود خطأ من جانبه و مسؤوليته عن الحادث، و يكفي هنا أن تقوم الضحية أو ذوي حقوقها بإثبات الأضرار الجسمانية التي لحقتها و تسببت فيها المركبة حتى يتسنى لها الاستفادة من التعويض.²

وبصدور الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن حوادث المرور³ المعدل و المتمم بالقانون رقم 88-31 المؤرخ في 19 جويلية

1 - طالب دكتوراه مخبر القانون البحري و النقل - جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان
2 - علي بوحجيلة، تأمين المسؤولية الناتجة عن حوادث المرور ومسألة وقوع الحادث بسبب القيادة في حالة السكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة، مقال منشور بمجلة الباحث، العدد الرابع، أبريل 2003.
3 - الأمر 15-74 المؤرخ في 30 يناير 1974، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن حوادث المرور، الجريدة الرسمية عدد 15 لسنة 1974.

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس
1988¹، ألزم من خلال نص المادة الأولى منه كل مالك مركبة بالاكتتاب في عقد تأمين يغطي الأضرار التي تسببها المركبة للغير وذلك قبل إطلاقها للسير، كما نصت المادة الرابعة من نفس القانون على أنه يجب أن تغطي إلزامية التأمين المسؤولية المدنية للمكاتب بالعقد ومالك المركبة و كذلك مسؤولية كل شخص آلت إليه المركبة بموجب إذن من المكاتب أو المالك حراسة أو قيادة تلك المركبة، وعزز المشرع إلزامية التأمين من خلال تبنيه لعقوبات أوردها في نص المادة 190 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات و المؤرخ في 25 يناير 1995².

يلاحظ من خلال ما سبق تبني المشرع الجزائري نظاما خاصا للمسؤولية أساسه نظرية الضمان وليس نظرية الخطأ³، وهو ما أسست له المادة 8 من الأمر 74-15 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات⁴، و بالتالي أصبح مبدأ التعويض عن الأضرار الجسمانية يعتمد التعويض لكل شخص كان ضحية حادث المرور ولو لم يتوفر ركن الخطأ، و بالتالي أصبح كل من شركة التأمين ومالك السيارة وسائقها مسؤولون عن الأضرار التي تحدثها السيارة⁵.

إن الخطأ الذي يرتكبه السائق له علاقة مباشرة ومؤثرة على التعويض، فما مدى هذا التأثير عليه و على ذوي حقوقه بالخصوص أو الذين يعيّلهم؟، وهذا ما سوف نحاول معالجته في هذه المداخلة من خلال فقرتين الأولى نتطرق فيها لأخطاء السائق غير العمدية و أثرها على التعويض و الثانية نتطرق فيها تأثير الخطأ السائق العمدي و الأخطاء غير المعذورة على التعويض، محاولين الإجابة على التساؤل المطروح حول مدى تأثير خطأ سائق المركبة على التعويض المقرر لكل ضحية حادث مرور سبب له ضررا ومدى تأثير خطأه على تعويضه متى كان هو ضحية الحادث .

الفقرة الأولى/ الخطأ غير العمدي لسائق المركبة وأثره على التعويض

إن الحديث عن مدى تأثير خطأ سائق المركبة غير العمدي على التعويض ، يقتضي التطرق للحالات التي أوردها المشرع على التوالي في نصوص المواد 13 و 14 و 15 من الأمر 74-15 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ، وهو ما سوف نتعرض له تباعا في النقاط التالية:

- 1 - القانون 88-31 المؤرخ في 19 جويلية 1988 المعدل و المتمم للأمر 74-15، الجريدة الرسمية عدد 29 لسنة 1988.
- 2 - الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 يتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية عدد 13 لسنة 1995.
- 3 - عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، الجزء الأول التأمينات البرية، دار الخلدونية، الطبعة 2017، ص 279.
- 4 - نصت المادة الثامنة من الأمر 74-15 على أن « كل حاد سير سبب أضرار جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها و إن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث. ويشمل التعويض كذلك المكاتب في التأمين ومالك المركبة، كما يمكن أن يشمل سائق المركبة ومسبب الحادث ضمن الشروط المنصوص عليها في المادة 13 بعده »
- 5 - عبد القادر العطير، التأمين البري في التشريع دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر و التوزيع، طبعة 2004، ص 282.

أولا/ تعويض سائق المركبة المخطئ أو ذوي حقوقه

باستقراء الفقرة الثانية من نص المادة 8 من الأمر 15-74 نجد أنها تأسس للتعويض عن الأضرار الجسمانية التي تلحق بالسائق الذي يرتكب خطأ يؤدي إلى وقوع حادث أو حمل جزء من المسؤولية في وقوعه وذلك ضمن الحدود المشار إليها في المادة 13 من نفس الأمر.

وبالرجوع إلى نص المادة 13 من الأمر 15-74 التي نصت على « إذا حمل سائق المركبة جزء من المسؤولية عن جميع الأخطاء ما عدا الأخطاء المشار إليها في المادة التالية، فإن التعويض الممنوح له يخفف بنسبة الحصة المعادلة للمسؤولية التي وضعت على عاتقه، إلا في حالة العجز الدائم المعادل لنسبة 50 % فأكثر، ولا يسري هذا التخفيض على ذوي حقوقه في حالة الوفاة». يفهم منه أن المشرع قرر تعويضا للسائق الذي ساهم بخطئه في وقوع الحادث على أن يخفف هذا التعويض بالقدر المعادل للمسؤولية التي أقيمت على عاتقه، ما عدا حالة العجز الدائم الذي يعادل أو يفوق نسبة 50 %، كما يلاحظ أن المشرع أعطى الحق كاملا في التعويض لذوي حقوق السائق المخطئ، وذلك حينما استثناهم من تخفيض التعويض في حال وفاته. وبالتالي يمكن القول أن المشرع أخذ بنظام الخطأ كأساس للمسؤولية ثم تخلى عنه، واعتمد على نظام مبني على أساس نظرية ضمان السلامة الجسدية للأشخاص مع أخذه بنظام الخطأ في حالات استثنائية.

إن الاستفادة السائق المخطئ المضرور، لا تعتبر تبرئة له من الخطأ الذي ساهم به في تحقيق الحادث طالما لم تصل لدرجة العجز الدائم الذي يبلغ نسبة 50 % أو أكثر، غير أن هذا السائق يعفى من المسؤولية كلما نتج عن الضرر عجزا دائما تبلغ نسبته 50 % إلى غاية العجز الكلي الذي يصل إلى نسبة 100 % أو الوفاة، وما يلاحظ في هذا الصدد أن هناك مخالفة لما استقر عليه الفقه والقضاء من أن المسؤولية تشتد باشتداد الخطأ، بينما في التأمين الإلزامي يلاحظ عكس ذلك، فتتلاشى مسؤولية السائق المخطئ وتتناقص كلما ازداد الخطأ¹.

ثانيا/ تعويض سائق المركبة في حالة سكر

نصت المادة 14 من الأمر 15-74 على أنه « إذا كانت المسؤولية الكاملة أو الجزئية مسببة من القيادة في حالة السكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة فلا يحق للسائق المحكوم عليه لهذا السبب المطالبة بأي تعويض، ولا تتسري هذه الأحكام على ذوي حقوقه في حالة الوفاة».

يستفاد من ذلك أن الشرط المؤدي لحرمان السائق في حالة سكر من الاستفادة من تغطية الضمان المخول بموجب الأمر 15-74، هو صدور حكم قضائي من المحكمة المختصة وغالبا ما

1 - علاوة بشوع، التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر، مذكرة ماجستير، جامعة قسنطينة 2006، ص140.

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس
تكون محكمة الجنح، وهذا الحكم تثبت من خلاله جريمة السائق، كما ذهبت المحكمة العليا إلى القول في اجتهادها رقم 9895 الصادر بتاريخ 1975/01/21 أن حالة السكر ليست من العوامل النافية للركن المعنوي في الجريمة ولو كان قد فقد الإدراك حين اقترافها طالما أن السكر حصل باختيار الفاعل، لأن القول بخلاف ذلك يتعارض مع أحكام ديننا الحنيف وقواعد الأخلاق والآداب العامة ما تقتضيه السياسة الجنائية، ويترتب على ذلك أن المسؤولية الجزائية للسائق تزول و تنتفي متى ثبت أن فقد الإدراك و الشعور وقت ارتكاب الفعل كان راجعا إلى حالة سكر ناتجة عن مواد مسكرة أو مخدرة أعطيت له قهرا أو أخذها على غير علم منه¹.

ويضاف إلى ذلك أن المشرع جرّم السياقة في حالة سكر في القانون رقم 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور²، و اعتبر في نص المادة 66 منه أن الجروح أو القتل الخطأ في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات جنحة تستوجب عقوبة الحبس من سنة إلى خمس سنوات وغرامة مالية من 50.000 دج إلى 150.000 دج، كما أنه نص على جنحة السياقة في حالة سكر في المادة 67 من الأمر التشريعي رقم 75-26³، فالسائق المدان⁴ لا يستفيد من أي تعويض، غير أن الفقرة الأولى من المادة 05 من المرسوم 80-34⁵ المتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 07 من الأمر 74-15 نصت على أنه « يسقط الحق في الضمان عن السائق الذي يحكم عليه وقت الحادث بقيادة مركبة وهو في حالة سكر...» و أوردت الفقرة الأخيرة من ذات النص استثناء وهو الاستفادة من التعويض للمصابين أو ذوي حقوقهم وكذا ذوي حقوق السائق في حالة السكر في حالة الوفاة، أو الأشخاص الذين يعيّلهم في حالة إصابته بعجز جزئي دائم تزيد نسبته عن 66% وهو ما ذهب إليه المشرع في الفقرة ج من نص المادة 07 من المرسوم 80-37⁶ المتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 32-34 هو الأمر من 74-15 .

- 1 - بلخضر بن خلوف، النصوص القانونية والتنظيمية مع الاجتهادات القضائية، دار الهدى، طبعة 2004، ص 27.
- 2 - القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت سنة 2001 يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق ولامتها و أمنها، الجريدة الرسمية عدد 46 لسنة 2001. تجدر الملاحظة أنه تم تعديل هذا القانون بموجب قانون رقم 05-17 المؤرخ في 16 فبراير 2017، الجريدة الرسمية عدد 12 الصادرة بتاريخ 22 فبراير 2017.
- 3 - الأمر التشريعي رقم 26-75 المؤرخ في 29 افريل 1975 المتعلق بقمع السكر العمومي وحماية القصر من الكحول، الجريدة الرسمية عدد 37 لسنة 1975.
- 4 - لإثبات حالة السكر وتأثير المخدرات يراجع المواد من 18 إلى 22 و المواد 66 و 67 و 68 من قانون المرور 01-14 ، مع الإشارة إلى أن المادة 66 عدلت بموجب القانون 05-17 المؤرخ في 16 فبراير 2017.
- 5 - المرسوم التطبيقي للقانون 80-34 المؤرخ في 16 فبراير 1980 يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 7 من الأمر 74-15 المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار.
- 6 - المرسوم التطبيقي للقانون 80-37 المؤرخ في 16 فبراير 1980 يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 32-34 من الأمر 74-15 المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار.

ورد في نص المادة 15 من الأمر 74-15 أنه « إذا سرت المركبة فلا ينتفع السارق و الأعوان بتا تا من التعويض و لا تسري هذه الأحكام على ذوي حقوقهم في حالة الوفاة وكذلك الأشخاص المنقولين وذوي حقوقهم »

يستفاد من نص المادة المشار إليها أن سارق المركبة وأعوانه يحرمون من التعويض ولا يمكنهم المطالبة به، لكن هذا الحرمان لا يسري على الأشخاص المنقولين وذوي حقوقهم كما يستفيد ذوي حقوق السارق وذوي حقوق أعوانه - شركائه - من التعويض في حالة الوفاة.

يشار إلى أنه بعد صدور المرسومين 80-34 و 80-37 أصبح بإمكان السائق في حالتي السكر و السرعة المطالبة بالتعويض متى تجاوزت حالة عجزه 66%، وهو ما أوردته المادة 7 من المرسوم 80-37 حيث استثنت التزام الصندوق الخاص بالتعويضات بتعويض السارق وشركائه إلا إذا بلغت نسبة العجز أكثر من 66% في حين يتم تعويض ذوي حقوقه في حالة وفاته.

الفقرة الثانية/ أثر الخطأ العمدي و الخطأ غير المعذور لسائق المركبة على التعويض

سوف نتطرق في نقطة أولى أثر الخطأ العمدي للسائق على التعويض ثم في نقطة ثانية إلى أثر خطأ السائق غير المعذور على التعويض كما يلي:

أولا/ أثر الخطأ العمدي للسائق على التعويض

يقصد بالخطأ العمدي عموما هو اتجاه الشخص لإحداث الفعل الضار قاصدا تحقيق النتيجة الضارة، ولا يقتصر العمد هنا على الأخطاء الإيجابية، بل يمتد ليشمل الأخطاء السلبية أيضا متى كان القصد منها الإضرار بالغير، وهو أيضا اتجاه إرادة حرة ومدركة لإحداث نتيجة ضارة، و الخطأ العمدي يعد من المواضيع الهامة التي تطرح إشكالات قانونية لها تأثير سلبي على الصفقات التأمينية¹، فقد تتضمن وثيقة التأمين اتفاقا بين الطرفين على تغطية كافة الأخطار بما فيها الأخطاء العمدية للمؤمن له، و بذلك قد يعمد هذا الأخير إلى إحداث الخطر ما دام أن هناك عقد تأمين يغطي الأضرار الناشئة عن فعله العمدي، ولكن في كل هذه الأحوال يعتبر عقد التأمين باطلا، وان كانت هناك وجهة نظر ترى بأن العقد يبقى صحيحا بالنسبة للماضي وناظرا بالنسبة للمستقبل ولكن يترتب عليه حرمان المؤمن له من مبلغ التأمين نتيجة سوء نيته.

أما المشرع الجزائري فإنه استبعد كافة الأخطار التي تقع نتيجة الخطأ العمدي للمؤمن له، وكلما تدخلت إرادة السائق في وقوع الحادث أدى ذلك إلى استبعاده من مجال التغطية

1 - حميدة جميلة، الوجيز في عقد التأمين دراسة على ضوء التشريع الجزائري الجديد للتأمينات، دار الخلدونية، الطبعة 2012، ص 72.

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل _____ العدد السادس
التأمينية¹، حيث من المعروف أن الحادث المؤمن منه لا ينبغي أن يتسبب فيه المؤمن أو المؤمن له وهذا تطبيق لقاعدة عامة تقضي بعدم تدخل الأطراف في حدوث الحادث.²

وعلى ذلك يمكن القول أنه كلما اتجهت إرادة سائق المركبة بقصد إحداث نتيجة ضارة بالمؤمن يعد مرتكباً لخطأ عمدي يحرمه من التعويض، وقد نصت المادة 03 من المرسوم 80-34 على أنه يستثنى من الضمان الأضرار التي تسبب فيها المؤمن له قصداً، ما عدا حالة السرقة أو العنف أو استعمال المركبة دون علم المؤمن له وهذا يعد استثناء على الاستثناء.

كما نصت المادة 06 من المرسوم 80-37 على أنه يستثنى من الانتفاع بالتعويض من قبل الصندوق الخاص بالتعويضات مسبب الأضرار الحاصلة عن قصد وذوو حقوقه، وبالتالي قطع المشرع كل سبيل على السائق المخطئ عمداً الاستفادة من التعويض مهما بلغت نسبة العجز قياساً على النصوص السابقة كما قطع الطريق على ذوي حقوقه في حالة وفاته للمطالبة بأي تعويض من الصندوق الخاص بالتعويضات، وهو ما يفهم أيضاً من نص المادة 12 من القانون 95-07 التي نصت على التزام المؤمن بتعويض الخسائر والأضرار الناتجة عن خطأ غير متعمد من المؤمن له، أي مفهوم المحالفة أن الخطأ العمدي مستثنى من الضمان وفقاً لهذا النص.

ما تجب الإشارة إليه في هذا الصدد أن المشرع ميز بين شركة التأمين و الصندوق الخاص بالتعويضات خاصة عند استقراء نص المادة 08 من الأمر 74-15 التي أسست لإطار عام في تعويض كل ضحية حادث مرور أو ذوي حقوقه.

ثانياً/ تعويض السائق عن الخطأ غير المعذور

(النقل بدون عوض ودون إذن قانوني، النقل غير المطابق، والسائق دون السن القانوني المطلوب)

استبعدت الفقرة الثانية من المادة 05 من المرسوم 80-34 صنف آخر من السائقين من الضمان ، وبالتالي من التعويض³ إذا تسببوا بمركبة في إحداث أضرار جسمانية لأشخاص منقولين بدون عوض⁴ وكان غير مرخص له (السائق) بممارسة مهنة النقل، وتضيف الفقرة الثالثة من ذات النص الاستبعاد من الضمان السائق أو المالك عندما ينقل أشياء أو أشخاص بشكل غير مطابق

1 - حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 73.

2 - معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثالثة، 2008، ص 144 .

3 - أنور طلبة، عقد التأمين و التأمين الإجباري عن حوادث السيارات، المكتب الجامعي الحديث، الطبعة الأولى 2015، ص 244.

4 - تجدر الملاحظة في هذا المقام أن هناك خطأ في ترجمة النص العربي للمادة 05 من المرسوم 80-34 ففي النص الفرنسي وردت عبارة onereux بعوض، بينما النص العربي أورد عبارة بدون عوض، والأصح في اعتقادنا هو النص الفرنسي لأن النص تحدث عن السائق الذي يريد ممارسة نشاط نقل الأشخاص ومن البديهي أن يكون بعوض، ولأن ذلك يتماشى مع ما أوردته المادة 49 من الشروط العامة لعقد التأمين، إذ استعملت عبارة بعوض وليس بدون عوض « السائق و/أو المالك ،بسبب نقله وقت وقوع الحادث لأشخاص بمقابل دون ترخيص قانوني مسبق ...»، للمزيد أنظر محمودي فاطيمة، المسؤولية المدنية عن حوادث المرور دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، 2010- 2011، جامعة وهران، ص 263 وما بعدها .

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس
لشروط المحافظة على الأمان المحددة في الأحكام القانونية و التنظيمية الجاري بها العمل أي
خلافًا لأحكام قانون المرور وقوانين النقل العمومي المأجور.

خلافًا للاستثناءات السابقة لا يستفيد السائق المضروب جراء حادث مرور مهما بلغت نسبة
عجزه من التعويض من الشركة المؤمن لديها، غير أن سقوط التعويض لا يسري في مواجهة ذوي
حقوقه في حالة وفاته، وهنا يتدخل الصندوق الخاص بالتعويضات ليعوض السائق الضحية الذي
قام بنقل الأشخاص بطريقة غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان شرط بلوغ نسبة عجزه
66% وهذا ما أورده الفقرة الأخيرة من المادة 07 من المرسوم 37-80.

أخيرًا نشير إلى أن الفقرة 3 من المادة 3 من المرسوم 34-80 و الفقرة ب من المادة 07 من
المرسوم 37-80 أشارتا إلى حالة سقوط الضمان عن السائق الذي لم يبلغ السن القانونية المطلوبة
حين وقوع الحادث أو لم تتوفر لديه الوثائق السارية المفعل و التي تنص عليها الأحكام القانونية
و التنظيمية الجاري بها العمل، ولعل المقصود هنا بالوثائق السارية المفعل غياب رخصة السياقة
أو عقد تأمين السيارة، وقد ذهبت المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 1987/08/03 إلى أن
حادث المرور المرتكب من قبل القاصر الذي لا يحمل رخصة السياقة يستدعي إدخال الصندوق
الخاص بالتعويضات كطرف في النزاع وتطبيق المادة 07 من الأمر 15-74، وفي كل الأحوال لا يمكن
تعويض السائق أو ذوي حقوقه أو الذين يعيلهم إلا إذا زادت نسبة العجز الجزئي الدائم 66%.

خاتمة:

يبدو أن المشرع الجزائري نرى قد بالغ في الأخذ بالاتجاه الاجتماعي لحماية ضحايا حوادث
المرور، وهو الأمر الذي يدفع إلى القول أن الظروف المستجدة المتعلقة بتحرير قطاع التأمين من
احتكار الدولة لهذا النشاط سوف ستدفع لا محالة بالشركات العاملة في هذا المجال إلى العمل
على خلق توازن مصالح المؤمنين و المؤمن لهم، خاصة أنه قد وسع من دائرة الأشخاص المستحقين
للتعويض بالمقارنة مع تشريعات دول أخرى، حيث اعتبر من بين المستفيدين من التعويض المؤمن
له مالك المركبة و الأشخاص الواقعين تحت رقابته، ومن بينهم السائق المسؤول عن الحادث الذي
تربطه علاقة تبعية بالمؤمن له، وهو أمر يدفع للتساؤل عن مدى استحقاق التعويض، ومادام
الأمر كذلك فإن الشركات الخاصة العاملة في هذا المجال لا شك أنها سوف تتعامل بحذر مع هذا
النوع من التأمين، ولن تقبل عليه هالا بالقدر الذي يضمن لها تحقيق الفائدة، لذلك وجب
مراجعة هذا النظام خاصة ما تعلق منه بالتعويض.

المراجع المعتمد عليها

- أنور طلبة، عقد التأمين و التأمين الإجباري عن حوادث السيارات، المكتب الجامعي الحديث، الطبعة الأولى 2015.
- عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، الجزء الأول التأمينات البرية، دار الخلدونية، الطبعة 2017.
- عبد القادر العطير، التأمين البري في التشريع دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر و التوزيع، طبعة 2004.
- حميدة جميلة، الوجيز في عقد التأمين دراسة على ضوء التشريع الجزائري الجديد للتأمينات، دار الخلدونية، الطبعة 2012.
- معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثالثة، 2008.
- بلخضر بن خروف، النصوص القانونية و التنظيمية مع الاجتهادات القضائية، دار الهدى، طبعة 2004.

الرسائل و المقالات

- علاوة بشوع، التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر، مذكرة ماجستير، جامعة قسنطينة 2006، ص140.
- علي بوحجيلة، تأمين المسؤولية الناتجة عن حوادث المرور ومسألة وقوع الحادث بسبب القيادة في حالة السكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة، مقال منشور بمجلة الباحث، العدد الرابع، أفريل 2003.

القوانين و الأوامر و المراسيم

- القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت سنة 2001 يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها و أمنها، الجريدة الرسمية عدد 46 لسنة 2001.
- قانون رقم 17-05 المؤرخ في 16 فبراير 2017، الجريدة الرسمية عدد 12 الصادرة بتاريخ 22 فبراير 2017 المعدل و المتمم للقانون 01-14.
- القانون 88-31 المؤرخ في 19 جويلية 1988 المعدل و المتمم للأمر 74-15، الجريدة الرسمية عدد 29 لسنة 1988.
- الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 يتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية عدد 13 لسنة 1995.
- الأمر التشريعي رقم 75-26 المؤرخ في 29 افريل 1975 المتعلق بقمع السكر العمومي وحماية القصر من الكحول، الجريدة الرسمية عدد 37 لسنة 1975.
- الأمر 74-15 المؤرخ في 30 يناير 1974، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن حوادث المرور، الجريدة الرسمية عدد 15 لسنة 1974.
- المرسوم التطبيقي للقانون 80-34 المؤرخ في 16 فبراير 1980 يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 7 من الأمر 74-15 المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار.
- المرسوم التطبيقي للقانون 80-37 المؤرخ في 16 فبراير 1980 يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 32-34 من الأمر 74-15 المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات.