

التعويض عن الأضرار الجسمانية في حوادث المرور:
قراءة نقدية للنصوص القانونية

The Compensation For Physical Injuries In Traffic Accidents:
Critical Reading Of Legal Texts

تاريخ القبول: 2019/01/29

تاريخ الإرسال: 2018/05/18

المرور تخلله النقص تارة، وتناقض تارة أخرى، مما جعل المحكمة العليا تتضارب في آراءها ومواقفها، حول بعض المسائل المتعلقة بحساب التعويضات، الأمر أصبح من ضروري تدخل المشرع لتعديل وتحيين النصوص المتعلقة بنظام التعويض عن الأضرار الجسمانية في حوادث المرور.

الكلمات المفتاحية: ضحايا حوادث

المرور؛ التعويض؛ حوادث المرور.

Abstract:

In the belief of the legislator that the victim of traffic accidents should be protected as the weak party in this equation, a liability regime based on risk is established in the provisions of article 80 of order 74/15, as amended by law 88/31, which includes automatic compensation without taking into account the liability of any party to the incident to the theory of the right to security. Indeed, the supreme court's ruling confirmed this principle and went even further, and settled on compensating the victims of road accidents even in the case of

راضية مشري

جامعة قالمة - الجزائر

radiavocat@yahoo.fr

سهيلة بوخميس (*)

جامعة قالمة - الجزائر

boukhmis_yo@hotmail.fr

ملخص:

إيماننا من المشرع بضرورة حماية ضحية حوادث المرور باعتباره الطرف الضعيف في هذه المعادلة، تبنى نظاماً للمسؤولية يقوم على أساس المخاطر وذلك بموجب نص المادة 08 من الأمر 15/74 المعدل بالقانون 31/88، التي تشمل التعويض التلقائي دون مراعاة مسؤولية أي طرف في الحادث تطبيقاً لنظرية الحق في الضمان، بل أن قضاء المحكمة العليا استقر على تعويض ضحايا حوادث المرور حتى في حالة صدور حكم ببراءة السائق، كما وضع المشرع نظاماً لكيفية حساب التعويضات عن حوادث

(*) - المؤلف المراسل.

necessary that the legislator intervene to amend and update the provisions relating to the system of compensation for bodily harm traffic accidents.

Key Words: victim of traffic accidents; compensation; traffic accidents.

a verdict of acquittal of the driver, in addition, the legislator has developed a system for calculating the compensation for traffic accidents, which is sometimes deficient, and contradicts others, which made the supreme court conflicting in its views and positions on some issues related to the calculation of compensation. It is

مقدمة:

إن نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية في حوادث المرور يقوم على مبدأ أساسي، وهو فكرة المخاطر، وهي من المواضيع الذي أثير حوله جدل فقهي وقضائي نظرا لتزايد حوادث المرور بشكل ملفت للانتباه، والجزائر من بين الدول التي اهتمت بحماية ضحايا حوادث المرور باستبدال نظام المسؤولية على أساس الخطأ، بنظام المخاطر على أساس أنه حدث الاجتماعي، وهي الميزة الأساسية لهذا النظام بالإضافة إلى الطابع العام والتلقائي. لأجل ذلك يطرح الإشكال حول: مدى تمكن نظام التعويض عن حوادث المرور الجسمانية بالصياغة الحالية للنصوص من ضمان التعويض الأمثل للضحايا أم أن نصوصه تحتاج إلى تعديل وتحسين ؟

- **أهمية الدراسة:** تزداد أهمية الدراسة بازدياد حوادث المرور نتيجة ازدياد عدد المركبات في حضيرة السيارات بشكل ملحوظ، كما أن شبكة الطرق لا زالت تعاني من عدم الصيانة. كما أن الاعتماد على مبدأ المسؤولية على أساس الخطأ أصبح يرهق كاهل الضحية للبحث عن الخطأ، وعادة ما ترجح الكفة للمسؤول أمام عجز الضحية عن إثبات الخطأ، ومن ثم جاء المشرع بنظرية المخاطر كأساس تبنى عليه فكرة التعويض عن الأضرار جسمانية.

- **أهداف الدراسة:** إن دراسة موضوع نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية في الجزائر، يهدف من ورائه إلى الوقوف عن أسباب القصور في هذه النصوص وتقييم التجربة الجزائرية، خاصة أن معظم النصوص قديمة لم تعدل منذ الثمانينات، ومن ثم جاءت دراستنا نقدية للخروج بنقاط الظل في هذا الموضوع، واقتراح ما هو أحسن لضمان تعويض ضحايا حوادث المرور.



- منهج الدراسة: لدراسة هذا الموضوع تم اتباع المنهج التحليلي، من خلال تحليل النصوص المتعلقة بموضوع النظام القانوني للتعويض عن الأضرار الجسمانية لتقييمها، وتحديد مدى كفايتها لحماية الضحايا، كما تم الاعتماد على المنهج الوصفي في بعض المواضع، عند شرح أساس المسؤولية متبعين في ذلك التقسيم المبين أدناه:
المحور الأول: أساس المسؤولية في نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية في حوادث المرور .

المحور الثاني: صور التعويض عن الإضرار الجسمانية في حوادث المرور .

المحور الأول: أساس المسؤولية في نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية في حوادث المرور

ظهرت المسؤولية المدنية مع بداية استعمال السيارات، وما سببته هذه الأخيرة من أضرار ناتجة عن هذه الحوادث، ولقد عرفت تطورا كبيرا في وقت قصير جدا بسبب عدة عوامل نذكر منها ازدياد الحوادث المترتبة عن استعمال المركبات ازديادا ملحوظا، وظهور نظرية تحمل تبعة المخاطر وانتشارها بسرعة، مع الإشارة أن الفقه أسس النظرية على فكرة الغرم بالغنم كما هو معمول في الفقه الإسلامي⁽¹⁾، لذا سيتم تناول أساس المسؤولية فيما يلي.

أولا- الخطر كأساس المسؤولية عن حوادث السيارات في الجزائر

لقد مرت المسؤولية المدنية للتعويض عن الأضرار الجسمانية في حوادث المرور بالجزائر بعدة مراحل، ليستقر بعد صدور الأمر 15/74 على أن المسؤولية في حوادث المرور تقوم نظرية الضمان، أي أن حق المضرور في التعويض بغض النظر ما إذا كانت نتيجة خطأ، أو دون خطأ وهذا طبقا للمادة 08 من الأمر 15/74 المعدل بالقانون 31/88⁽²⁾، إذا ما توفرت شروط، وهذا ما سوف سيتم التطرق إليه فيما يلي.

1- تطور المسؤولية عن حوادث السيارات في الجزائر:

لقد مر النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر بثلاث مراحل مختلفة:

أ- في المرحلة الأولى (تمتد من سنة 1952- إلى سنة 1958): خضع النظام للقانون لقانون 1951/12/31 الذي أنشئ بموجبه صندوق ضمان السيارات الذي تولى ضحايا

حوادث المرور والرجوع على المتسبب في الحادث في حالة قيام وإثبات مسؤولية في الحادث.

ب- في المرحلة الثانية (تمتد من سنة 1958-1973): تميزت بإصدار قانون 1958 الذي أجبر كل مالك سيارة بإجراء تأمين يضمن مسؤوليته المدنية عن الحوادث التي يتسبب فيها للغير ويكون مسؤولاً عنها، وطبقاً لهذا القانون الذي عدل سنة 1959 فإن المسؤولية أما أن تكون عقدية أو تقصيرية، وهذا يعني أن المؤمن له يقوم بإبرام عقداً مع شركة التأمين لتأمين الأضرار التي يحدثها للغير، وفي كلتا الحالتين فإنه يفترض خطأ سائق المركبة المؤمنة، هذا الخطأ الذي يقبل إثبات عكسه بانتقاء المسؤولية عن السائق. وتبعاً لذلك تلزم شركة التأمين بتعويض الأضرار الجسمانية والوفاة التي يسببها للغير، أما في حالة العكس أي انتقاء المسؤولية عن السائق لعدم توفر ركن الخطأ فإن المتضرر مهما كان، يحرم من التعويض، أي أن القاعدة العامة أنه متى توافرت شروط قيام المسؤولية المدنية من خطأ وضرر يتمتع القاضي بسلطة تقديرية واسعة فيما يتعلق بإصلاح الأضرار الحاصلة للضحية ولا يخضع القاضي في تقديره للتعويض لرقابة محكمة النقض إلا فيما يتعلق بالعناصر المكونة للضرر قانوناً لأن تعيين هذه العناصر من قبل التكييف القانوني للوقائع أي أنه يكون مستقبلاً في تقدير التعويض ويكفي أن يكون العنصر المكون للضرر مشروعاً وقائماً، ويعني بهذه الشروط ما يلي: (3)

- وجود خطأ: أي الاعتداء على حق مشروع أو الإخلال بالتزام سابق.
- وجود ضرر: لا يكفي أن يقع خطأ بل يجب أن يحدث هذا الخطأ ضرراً كواقعة ما يجوز إثباتها بكافة طرق الإثبات.
- وجود علاقة سببية بين الخطأ والضرر: أي أن تكون هناك علاقة مباشرة بين الخطأ الذي ارتكبه المسؤول والضرر الذي أصاب المضرور، فإن تختلف شروط من هذه الشروط لا يستحق الضحية أي تعويض.

ج- في المرحلة الثالثة (من سنة 75 إلى يومنا هذا): نتيجة للمشاكل الكبيرة التي عرفتتها مرحلة ما قبل 1974 فيما يتعلق بإصلاح آثار حوادث المرور الجسمانية المعتمد على أساس المسؤولية، أصدر المشرع الجزائري الأمر 15/74 بتاريخ 1974/01/30



المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض على الأضرار المادية والجسمانية الناتجة عن حوادث السيارات معوضا بذلك قانون 1958، ومستبدلا النظام التقليدي بنظام جديد هو نظام عدم الخطأ وملخصه: "أنه إعتد على نظرية تحمل التبعة كأساس لإلزام المؤمن بدفع التعويض للمتضرر بدلا من إعتد المسؤولية الدائمة على أساس الخطأ المفترض المقابل لإثبات العكس".

وبذلك يصبح تعويض أي متضرر من حادث مرور مضمون قانونا في كل الحالات طبقا للمادة 08 من الأمر 15/74. كما أصبحت شركة التأمين بنص القانون ملزمة بالتعويض عن الوفاة أو الإصابات لأي شخص من جراء استعمال المركبة في الأراضي الجزائرية بغض النظر عن توفر ركن الخطأ، وهذا عرف اصطلاحا "التعويض على أساس المسؤولية دون خطأ"، وما يلاحظ أنه اتجه للوقوف بجانب المتضررين من حوادث المرور باعتبار أن الحادث اجتماعي يضمن قانون لكافة الضحايا تعويضا بصرف النظر عن مسؤولياتهم في وقوع الحادث.

2- التعويض التلقائي في حوادث المرور:

إن حوادث المرور قد ترتب عنها أضرار جسمانية عديدة، اخضعها المشرع إلى أحكام خاصة من أهمها عدم إلزام المضرور بإثبات خطأ المتهم أو المدعى عليه، بل كل ما عليه هو أن يثبت انه أصابه ضرر من مركبة المسؤول عن الضرر بغض النظر عن خطأ هذا الأخير أو عدم صدور خطأ منه عكس ما هو منصوص عليه في المادة 124 ق م⁽⁴⁾ وعليه سنتأول ما يلي:

أ- تعريف الخطر: الخطر باعتباره أساس لقيام المسؤولية دون خطأ، عرفه بعض الفقه على أنه حادث لا منع القانون ضمانه، ويحتل تحققه مستقبلا، سواء في ذاته أو في وقت غير ملائم، ويكون غير معلق على إرادة أي من طرفي العقد أو صاحب المصلحة فيه⁽⁵⁾، كما عرف بأنه حادث محتمل الوقوع لا يتوقف تحققه على إرادة الطرفين وحدهما وعلى الخصوص إرادة المؤمن له:⁽⁶⁾

ومن خلال التعريفات المذكور يتضح بأن الشخص قد يؤمن على أخطار ينتج عن وقوعها ضررا يصيبه في شخصه أو ماله .

بعد التطورات التي شهدتها قواعد المسؤولية التقصيرية خاصة في ركن الخطأ والذي بدوره عرف تطورات عديدة، فقد خرجت بعض الدول عن مبدأ الخطأ وأقرت المسؤولية دون خطأ ساء بشكل مطلق أو مختلط، وقد توصل الباحثون لتجسيد هذه الفكرة على أساس:

- أنه يصعب إثبات خطأ السائقين من طرف الضحايا.
 - أنه لا يمكن قبول تحمل المضرور تبعه أخطار السيارة بينما ينعم الآخر بمزايا.
 - إن السائق محمي بغلاف فاذا لا يؤدي في اغلب الأحيان إلى إصابته بأضرار .
- أثار الخطأ لا ينتقل إلى السائقين الذي يرتكب الخطأ ولا يؤثر في رأسماله، وشركة تأمين هي التي تتحمل المسؤولية⁽⁷⁾، ومن بين الدول التي أخذت بهذا النظام الجزائر .

ب- المادة 08 من الأمر 15/74 كأساس حق التعويض التلقائي: بالرجوع إلى المادة 08 من الأمر 15/74 نجد أن المشرع قد تبني فكرة المسؤولية على أساس المخاطر في التعويض عن حوادث المرور، وهو نفس النهج الذي ذهبت إليه المحكمة العليا، فما فتت تذكر بأن نظام التعويض في المرور التي يقوم على أساس نظرية المخاطر نذكر منها قرار الصادر بتاريخ 1990/02/27 جاء في حيثياته: أن التعويضات المحددة بالجدول المرفقة بالأمر 15/74 من النظام العام، وأن عدم مراعاتها يترتب عليه البطلان والنقض"، كما جاء في قرارها الصادر بتاريخ 90/07/09 يستفاد من الأمر 15/74 والقانون 31/88 المعدل له نظرية المسؤولية التي كانت مبنية على الخطأ استبدلت بنظرية الخطر التي تتمثل في التعويض التلقائي دون مراعاة مسؤولية أي طرف في الحادث"، كما جاء في قرار آخر صار بتاريخ 1998/12/15 ما يلي: " لم ثبت في قضية الحال أن قضاة الموضوع لما صرحوا بعدم الإختصاص في الدعوى المدنية لعدم ثبوت الخطأ الجزائي يكونون بذلك قد خالفوا أحكام المادة المذكورة أعلاه التي تخضع للتعويض إلى نظرية الخطر وليس نظرية المخاطر"⁽⁸⁾.

وعليه فالتعويض طبقا للمادة 08 من الأمر 15/74 تكون عن كل المخاطر، فبمجرد وقوع حادث سير ترتب عن مركبة، فإنه يفترض أصلا أنه يوجد شركة التأمين تعوض المضرور بصفتها ضامن احتياطي، يمكن الرجوع إليه، ما دام أن

التأمين على المركبة إجباري، يقيم المسؤولية الجزائية طبقاً للمادة 19 من الأمر 07/95⁽⁹⁾، بل أن قضاء المحكمة العليا ذهب أبعد من ذلك إذ استقر، أنه حتى ولو في حالة صدور حكم بالبراءة فإن الضحية يعوض مادام لم يسقط الضمان عن السائق.⁽¹⁰⁾

ويتحصل الضحية على التعويض من شركة تأمين السائق الذي صدر في شأنه حكم بالبراءة إذا لم كان راجلاً، أما إذا كان له شركة تأمين فيتحصل على التعويض منها- ضحية سائق-، وهذا ما ذهبت إليه المحكمة العليا في قرار الصادر بتاريخ 2014/01/30، ملف رقم 0825550.⁽¹¹⁾

وإذا كانت المادة 08 من الأمر 15/74 تحمي الضحية حوادث المرور، على اعتبار أن المسؤولية تقوم على أساس المخاطر، غير أن المحكمة العليا قد بالغت عندما أكدت وأن شركة التأمين تعوض حتى في حالة صدور حكم بالبراءة في حق مؤمنها، وعليه نقترح على المشرع إنشاء صندوق تابع للدولة لتعويض مثل هذه الحالات لن فيه إجحاف في حق شركات التأمين .

ثانياً- شروط تطبيق المسؤولية عن الأضرار الجسمانية في حوادث المرور:

حتى يكون للمضروب الحق في التعويض التلقائي طبقاً لما هو منصوص عليه في الأمر 15/74 والمراسيم المعدلة له، لا بد أن تتوافر العناصر التالية:

1- أن يقع حادث سير:

يقصد بالحادث أنه واقعة محتملة الوقوع وغير متوقعة خارجة عن إرادة المؤمن له، وينتفي وجود حادث، إذا تبين أنه ناشئ عن خطأ عمدي قام به المؤمن له أو المستفيد من التأمين⁽¹²⁾.

لذا يجب أن تكون المركبة في حالة سير، كما يمكن وصفه الحادث بأنه مروري حتى ولو كانت السيارة في حالة سكون، فالسيارة التي يتركها صاحبها على قارعة الطريق العام تعتبر في حالة سير، وعليه ومن أجل توفير حماية أكبر لضحايا حوادث المرور دأب القضاء على منح الحادث المرور على مفهوم أوسع سواء كان في الطريق العام أو خاص بل اعتبر سقوط بعض الأشياء من المركبة البرية عملياً الشحن والتفريغ، والحوادث والحرائق والانفجارات التي تسببها المركبة والتوابع والمنتجات

التي تستعملها والأشياء والمواد التي تنقلها، اذ انه للتطبيق الأمر السالف الذكر يكفي أن تكون المركبة متدخلة فقط في الحادث سواء في حالة حركة أو سكون⁽¹³⁾.

2- أن تكون مركبة متسببة في الضرر:

لقد عرفت المركبة في القانون 14/01 المعدل والمتمم⁽¹⁴⁾ بأنها كل وسيلة نقل برية مزودة بمحرك للدفع تسيير على الطريق بوسائلها الخاصة، والدراجة تعد مركبة وهي ذات عجلتين أو أكثر إذا كانت مزودة بجهاز محرك ذاتي تخصص لنقل الأشخاص . لقد استعمل المشرع كلمة مركبة بدلا من سيارة وقد فعل حسنا لأن مفهوم المركبة ليتسع ليشمل كل مركبة برية، ذات محرك وكذلك مقطوراتها أو نصف مطوراتها وحمولاتها، وعليه فإن مصطلح المركبة يتعلق بما يسري في الأرض وبه محرك أو جهاز أو مقطورة متصلة بها محرك ولا يشمل مركبة ما يجري في البحر أو وسائل النقل على السكك الحديدية⁽¹⁵⁾.

3- أن يكون الضرر جسماني:

يمكن تعريف الضرر الجسماني على انه الضرر الذي يمس التوازن والتكامل الجسماني وما يترتب عن ذلك من مضايقات في مسلك حياته الطبيعي، أي الآلام التي تنتج عنها تشوهات والعجز الذي يصيب الجسم ويحرمه من إشباع حاجته الطبيعية المألوفة في الحياة⁽¹⁶⁾، وبالرجوع إلى الأمر 15/74 المعدل والمتمم لا نجد حده حد معنى الأضرار الجسمانية، إلا أن المشرع قام بحصرها بذكر أنواعها في الملحق 31/88 وهي الكسور والعاهات والجروح التي تصيب الجسم وينتج عنها عجز مؤقت عن العمل وعجز جزئي دائم.

المحور الثاني: إجراءات وكيفية الحصول على التعويض

لقد نص القانون 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 على مجموعة من الإجراءات لحصول ضحية حوادث المرور على التعويض، كما تضمن الملحق كيفية تعويض الضحية القاصر والبالغ وكذلك ذوي الحقوق.

أولاً- إجراءات الحصول على التعويض:

قد يتم تعويض الطرف المضرور عن طريق إجراءات التسوية الودية وقد تكون عن طريق القضاء .

1- التسوية عن طريق الصلح:

يعرف الصلح على أنه عبارة عن اتفاق من المضرور أو ذوي الحقوق والمؤمن يلتزم بموجبه هذا الأخير بتعويضه عن الضرر الجسmani اللاحق به، جراء حادث المرور بصفة ودية دون حاجة إلى صدور حكم قضائي يقضي بتعويضه، وذلك لاختصار الوقت وتسهيل الأمر عليهم، ونظرا لحاجته الماسة له، لا سيما وأن المضرور لا يخشى النيل من حقه مادام التعويض محدد بالقانون⁽¹⁷⁾.

وقد نص المشرع بموجب المرسوم 35/80⁽¹⁸⁾ على الإجراءات المتبعة لحصول المضرور أو ذوي الحقوق بطريقة ودية على الأضرار الجسمانية .

أ- الإجراءات المتبعة للتحقيق: كل حادث مرور يسبب أضرارا جسمانية لا بد أن يكون محل تحقيق من قبل ضابط الشرطة أو أعوانهم أو أعوان الأمن العمومي، أو من قبل كل شخص مؤهل قانونا وفقا لأحكام المادة الأولى من المرسوم 35/80، وعند انتهاء التحقيق من طرف الأشخاص المؤهلة قانونا يتم تحرير محضر ليرسل إلى وكيل الجمهورية، وإذا كان المتسبب في الحادث مجهول أو غير مؤمن عليه يتم إرسال المحضر إلى صندوق ضمان السيارات خلال اجل أقصاه 10 أيام ابتداء من انتهاء التحقيق.

ب- الإجراءات المتعلقة بمعاينة الأضرار: يكون على الشخص المتضرر جسمانيا من الحادث إثبات الضرر اللاحق بموجب شهادة طبية وإرسالها إلى السلطة التي قامت بالتحقيق خلال 08 أيام، ابتداء من تاريخ الحادث طبقا للمادة 05 من المرسوم السالف الذكر، وعلى المؤمن المبادرة في اقتراح التعويض على المضرور أو ذوي الحقوق طبقا للأمر 15/74 المعدل بالقانون 31/88، ماعدا الحالات المستثناة، وذلك بمجرد تلقيه محضر الضبطية واطلاعه على الشهادات الطبية ليرسله إلى الطبيب المستشار التابع له، وفي المقابل للمضرور القبول أو الرفض التعويض، في حالة القبول يحضر محضر المخالصة، وبموجبه يحضر على المضرور المطالبة بالتعويض أمام القضاء، أما إذا لم

يتفقاً فيمكن للمضرور المطالبة بالتعويض أمام القضاء الجزائي إذا أحييت عليه أو القضاء المدني .

2- الحصول على التعويض عن طريق القضاء:

تستدعي المحكمة كل الأطراف طبقاً للقانون هذا من جهة وجهة أخرى فقد ألزم القانون 31/88 في مادته 16 مكرر استدعاء شركة التأمين أمام الجهة القضائية الجزائية إذا كانت المركبة مؤمنة وإستدعاء صندوق ضمان السيارات فيما يخصه، إلا أن هناك إشكال عملي يثار من جانب المحاكم، والذي يتمثل في إصدار أحكام قضائية ضد شركة التأمين بصفته ضامناً أو مسؤولاً مدنياً دون استدعاءها لحضور المحاكمة وبالتالي ستفاجئ بحكم غيابي في حقها، يجعل شركة التأمين في دوامة طعون، وستنتهي في الأخير إلى طول الإجراءات، وتضاربها في بعض الأحيان، وهذا يضر بالمضرور⁽¹⁹⁾.

بعد أن يفصل القاضي المدني أو القاضي الجزائي، في القضية المطروحة بعد استرجاع دعوى بعد خبرة، أو مباشرة، فيكون الحكم في مواجهة المؤمن له إذا قضى بمسؤوليته، وألزمه بالتعويض فإن حجية هذا الحكم على شركة التأمين تختلف باختلاف ما إذا كان المؤمن له قد واجه الدعوى وحده، أو واجهها بالإشراك مع شركة التأمين أو كان المؤمن هو واجهها وحده⁽²⁰⁾.

ثانياً- كيفية تقدير التعويض:

يختلف التعويض عن الأضرار بخلاف ما إذا كان المصاب متوفياً أو مصاب بعجز، كما أن السن عامل أساسي في تحديد حساب التعويض، ناهيك عن ما إذا كان عاملاً أم لا .

1- الأضرار الجسمانية القابلة للتعويض إذا كان المضرور حياً:

لقد حدد المشرع الجزائي الأضرار الجسمانية التي يتم تعويض المضرور عنها، مادام على قيد الحياة وحصرها في العجز الكلي المؤقت والجزئي الدائم وضرر التألم والضرر الجمالي وتفاقم الضرر، والمصاريف الطبية والصيدلانية .

أ- التعويض عن العجز الكلي المؤقت: يمثل العجز الكلي المؤقت المدة الزمنية التي يبقى خلالها المضرور عاطلاً عن العمل بسبب الحادث أي هي الفترة الممتدة بين تاريخ

وقوع الحادث، وتاريخ استئناف العمل، إلا أن تاريخ استئناف العمل لا ينطبق بالضرورة على تاريخ التثام الجروح أو الجبر⁽²¹⁾، ويتم التعويض على أساس 100 بالمئة من اجر المنصب أو الدخل المهني للمضرور بموجب القانون 31/88 .

ولقد كانت المحكمة العليا متذبذبة في قراراتها فيما يخص تعويض الضحية القاصر عن العجز الكلي المؤقت فذهبت المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 2007/04/25 صادر عن غرفة الجنح والمخالفات ملف رقم 385323 بأن الضحية القاصرة لا تستحق التعويض عن العجز الكلي المؤقت، في حين قضت في قرارها الصادر بتاريخ 2012/02/16 بأن الربيع الشهري الذي يمنح لضحية حادث القاصر هو في حد ذاته تعويض مستحق عن أضراره الجسمانية الناجمة عن عجزه الجزئي الدائم والكلي المؤقت⁽²²⁾. ولذا نقترح على المشرع إضافة نص يؤكد على إمكانية حصول الضحية سواء كان بالغا أو قاصرا على التعويض عن العجز الكلي المؤقت .

ب- التعويض عن العجز الجزئي الدائم: يقصد بهذا النوع من العجز الذي يؤدي إلى النقص العضوي والتي يبقى المصاب بها بعد استقرار حالته، أي أن هذه الإصابة أصبحت غير قابلة للتحسن بصفة ملموسة وسريعة بعلاج طبي ملائم⁽²³⁾ ويحدد العجز الجزئي الدائم يتم تحديده بناء على خبرة طبية وعلى أساس النسبة المقترحة يعوض المضرور⁽²⁴⁾ .

وتجدر الإشارة أنه عند تحديد نسبة العجز الدائم من قبل الخبير فعليه تطبيق جدول المعدلات الطبية في المادة 22 من القرار المؤرخ في 1967/04/11 المتعلق بحوادث العمل، ويتم حساب التعويض في هذه الحالة بضرب قيمة النقطة الإستدلالية وفقا للجدول المرفق بالقانون المطابقة للدخل السنوي في معدل العجز الكلي المؤقت، وتزيد قيمة النقطة ب 10 عن كل شطر من الأجر أو الدخل المهني البالغ 5000 دج بشرط أن لا يتعدى الحد الأقصى المنصوص عليه في الفقرة الثانية من المقطع الأول أي ثمانية مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث، كما يمكن حسابها وفقا للقاعدة التالية الأجر السنوي الأدنى المضمون أو الدخل السنوي / 50 + 1740 ويتم تحديد حساب التعويض المستحق للقصر غير الإجراء على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون أو على أساس الأحد الأدنى للأجر الصافي من الضرائب والتكاليف

المناسب لمستوى التأهيل وفي حالة إصابة الضحية بعجز دائم يساوي 80 بالمئة أو أكثرها يجبرها على الإستعانة بالغير، يضاعف مبلغ الرأسمال أو المعاش بنسبة 40 بالمئة وتحدد الإستعانة بالغير بموجب خبرة طبية⁽²⁵⁾.

أما بالنسبة للحاصلين على شهادة جامعية وتأهيل مهني وليس بإمكانهم إثبات بالحصول على منصب فيعوضون على أساس الحد الأدنى للأجر الأساسي لهذا المنصب والصافي من الضرائب والتكليف في حدود المقطع الرابع من هذا الجدول وهذا ما ذهبت إليه المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 2013/12/02 رقم 266689⁽²⁶⁾.

ج- التعويض عن ضرر التألم: لم يعرف المشرع ضرر التألم في القانون 31/88، لكنه وضع له أوصفاً تحدد بها قيم التعويض، وهي " ضرر التألم هام، 04 مرات الأحد الأدنى للأجور، ضرر التألم متوسط مرتين الحد الأدنى للأجور ضرر التألم خفيف أو ضعيف لا يعرض .

د- التعويض عن الضرر الجمالي: ويقصد به هو الضرر الذي يصيب ملامح وخلق الضحية، والقانون 31/88 نص على التعويض على العمليات الجراحية التي يتم بموجبها اصلاح الضرر الجمالي، وليس الضرر الجمالي في حد ذاته وتكون بموجب خبرة طبية⁽²⁷⁾.

هـ- تفاقم الضرر: يعني تفاقم الخطر زيادة الخطر وتفاقم الضرر، ويجوز للمضروب بعد مرور 03 سنوات من الاستقرار الشفاء أن يطالب بمراجعة نسبة العجز طبقاً للمادة 02 من المرسوم 34/80.

و- تعويض عن المصاريف الطبية والصيدلانية: يتم تعويض هذه المصاريف بناء على وثائق ثبوتية طبقاً لأحكام المادة 17 من الأمر 15/74 المعدل بالقانون 31/88، وتشمل مصاريف المستشفى وكذا الأدوية والتقل إلى الطبيب، وإذا تعذر على المؤمن له دفع تسبيق فإنه يمكن منحه له بصفة استثنائية، ، إذا كانت حالة المريض تستدعي العلاج في الخارج، فإنه لا يكون الإبناء على استشارة طبيب المؤمن له وهذا ما ذهبت إليه المحكم العليا في قرارها الصادر في 2001/04/03 ملف رقم 247335⁽²⁸⁾.

2- التعويض في حالة الوفاة:

نفرق بين البالغ والقاصر من حيث طريقة الحساب:

أ- في حالة المتوفي بالغ: بالرجوع إلى الأمر 15/74 فإن حساب التعويض عن الأضرار الجسمانية عند وفاة الضحية يحدد على أساس رأسمال التأسيسي بالنسبة لكل مستفيد بضرب قيمة النقطة الإستدلالية المقابل للأجر أو الدخل المهني السنوي للضحية في نسبة 100 بالمئة، ويوزع هذا الرأس المال التأسيسي كما يلي:

- الزوج 30 بالمئة ؛

- لكل واحد من الأولاد القاصرين أو المكفولين 15 بالمئة ؛

- لكل واحد من الأب والأم 10 بالمئة؛

الأشخاص الآخرون تحت الإعالة 10 بالمئة حسب مفهوم الضمان الاجتماعي .

ويشترط ألا تتجاوز النسب المئوية المخصصة لذوي الحقوق نسبة 100 بالمئة من الدخل السنوي، وعندما يتجاوز هذه النسبة تخفض التعويضات لكل واحد من هؤلاء تخفيضاً مناسباً⁽²⁹⁾، إذ ستكون الحصة العائدة لكل فئة من ذوي الحقوق موضوع تخفيض نسبي، فقيمة النقطة الإستدلالية تقسيم مجموع النسب لذوي الحقوق مضروب في 100 والحاصل نضريه في نسبة كل ذوي الحقوق.

وقد يستند ذوي حقوق الضحية المتوفاة من جراء حادث المرور ليس فقط على ضياع فرصة الإنفاق عليهم في المستقبل، وهو ضرر محتمل، بل يستندون أيضاً على احتمال ازدياد هذا الضرر في المستقبل القريب نتيجة لاحتمال تحسن المركز المالي للمضروب ومن ثم إستفادتهم من ذلك مستقبلاً .

في مثل هذه الحالة ما على ذوي الحقوق إلا الرجوع إلى القضاء المدني للمطالبة بحقوقهم في التعويض عن هذا الضرر على أساس المادة 182 من القانون المدني الجزائر وعلى قاضي الموضوع التأكد أولاً من وجود الفرصة المزدوجة في كلتا صورتها، أي احتمال أو فرصة الكسب، واحتمال زيادته مستقبلاً، ثم بحث أثر الوفاة على هذه الفرصة وعلى هذا الأساس تكون له السلطة التقديرية الواسعة في الحكم بالتعويض لهم أم لا.

ب- حالة وفاة قاصر: فإنه يتم التعويض الأب والأم بالتساوي أو الولي القانوني عن الوفاة التي لا تمارس نشاطا مهنيا وذلك كما يلي:

▪ من يوم إلى ستة سنوات: في هذه الحالة يتم تعويض الأب والأم في حدود ضعف الأجر السنوي الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث ثم وفقا للملحق 31/88،⁽³⁰⁾

▪ القاصر يفوق سنه ستة سنوات إلى غاية 19 سنة: في هذه الحالة يتم تعويض الأب والأم أو الولي 03 أضعاف الأجر السنوي الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث⁽³¹⁾، والملاحظ هنا أن هناك تذبذب في أحكام القضاء حول المقصود بالتساوي، فهل يقصد بها لكل واحد على حدى أو أن يتم تقاسم التعويض المادي لكل من الأب والأم؟ في غياب اجتهاد قضائي صادر عن الغرفة المجتمعة، فإن المحكمة العليا ذهبت في حالة وفاة قاصر يمنح التعويض المادي لأبوين بالتساوي لأبوي الضحية، وفي حالة وفاة احدهما يتقاضى المتبقي منهما على قيد الحياة⁽³²⁾.

▪ الضرر المعنوي: يتم تعويض ذوي حقوق الضحية المتوفاة القاصر في حدود ثلاث مرات قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث طبقا للملحق 31/88⁽³³⁾.

▪ مصاريف الجنازة: فإنه يتم التعويض عن الجنازة في حدود 05 مرات الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث وتمنح لمن صرفها، والملاحظ أن المشرع لم يحدد من يأخذها مما قد يطرح إشكالا على مستوى القضاء بين ذوي حقوق المتوفي⁽³⁴⁾.

خاتمة:

إن نظام التعويض عن حوادث المرور في الجزائر يقوم على أساس نظرية الخطر أو التعويض التلقائي، طبقا لأحكام المادة 08 من الأمر 15/74، بل أن القضاء قد ذهب أبعد من ذلك إذ إقرار حق الضحية في حوادث المرور حتى ولو صدر حكم بالبراءة في حق السائق، كما قد وضع المشرع طرق حساب التعويضات سواء بالنسبة للضحية التي تسبب له حادث المرور في عجز أو الضحية المتوفي، سواء كان بالغا أو كان قاصرا، غير أنه هناك إشكالات تطرحها النصوص المتعلقة بنظام التعويض عن حوادث المرور تتمثل في ما يلي:



- 1- بطء الإجراءات وتعقيدها أصبح لا يلائم مع التزايد المهول للحوادث المرورية، إذ أصبحت النصوص غير كافية للإستجابة بشكل سريع ومنصف وعادل، خاصة يكون الضحايا أم يتامى وأرامل وهذا من شأنه أن يؤدي إلى مضاعفة أزمتهم .
- 2- بالنسبة للتعويض في حالة وفاة، نجد عدم تساوي في نسب التعويض الممنوحة لذوي الحقوق، كما أن القانون نص عن الضرر المعنوي في حالة الوفاة فقط.
- 3- بما أن التأمين هو أداة حماية وضمن لتأمين التعويض عن الأضرار الجسمانية عن حوادث المرور وجعله إلزاميا على كل مركبة لتغطية الأضرار التي تسببها هذه المركبة، فإنه يفترض أن يكون هذا العقد الملزم يحكمه مبدأ التوازن بين مركز المؤمن والمؤمن له في الحقوق والالتزامات، غير أن خاصية الإذعان التي تطبع هذا العقد ضمنته شروطا تعسفية ظالمة وغريبة ولا تتيح للمؤمن له الإستفادة منه ولا تراعى مصلحته، بل تؤدي في غالب الأحيان إلى ضياع الحقوق.
- 4- تذبذب موقف المحكمة العليا في العديد من حالات المتعلقة بكيفيات حساب التعويضات.

وأمام غموض عدة نصوص، نقترح:

- 1- تفعيل عملية التسوية الودية بين الضحايا وشركات التأمين لتقليص من حجم القضايا التي تحال إلى القضاء .
- 2- ضرورة توحيد الإجتهااد القضائي في عدة مواضع من حساب التعويضات.
- 3- تعديل بعض النصوص الخاصة بنظام التعويض بشكل لا يقبل التأويل وبشكل يتماشى مع طبيعة المجتمع الجزائري، كالتصيص عل ضرورة توسيع دائرة الأشخاص المستفيدين من التعويض المعني وتوزيع القيمة المتبقية من الرأسمال التأسيسي على ذوي الحقوق .
- 4- تضمين محاضر الضبطية القضائية كافة المعلومات والبيانات الخاصة بشهادة تأمين حتى يتمكن الضحية من التعويض .
- 5- وجوب العمل على تخفيف معاناة ضحايا الحوادث الجسمانية وذوي فوقهم وهذا عن طريق إلزام كل شركة تأمين التكفل بضحايا المركبة المؤمنة لديها طبقا للقانون .

الهوامش والمراجع:

- (1)- بن قارة بوجمعة: النظام القانوني للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، محاضرات أقيمت على الطلبة القضاة 2009-2010، المدرسة العليا للقضاء، ص 01.
- (2)- الأمر رقم: 15/74 المؤرخ في 06 محرم عام 1394 الموافق ل 30 يناير 1974 يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، الجريدة الرسمية، رقم 15، لسنة 1974، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 31/88 المؤرخ في 30 يناير 1988، جـر: عدد 29 لسنة 1988.
- (3)- المرجع نفسه، ص 02.
- (4)- تنص المادة 124 ق م على ما يلي: " أن كل فعل ايا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضررا للغير، يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض ".
- (5)- موسى جميل لنعيمات: المرجع السابق ص 105.
- (6)- حميدة جميلة: الوجيز في عقد التأمين، دراسة على ضوء التشريع الجزائري الجديد لتأمينات، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، طبعة 2012، ص 62.
- (7)- بن قارة بوجمعة: المرجع السابق، ص 3.
- (8)- بلخضر مخلوف: النصوص القانونية والتنظيمية مع الاجتهادات القضائية، دار الهدى، الجزائر، 2004، ص 20-21.
- (9)- هبة إسماعيل: الرجوع السابق، ص 46.
- (10)- قرار صادر بتاريخ 2001/03/27، ملف رقم 239441، مجلة قضائية عدد 01 لسنة 2002، المحكمة العليا، الجزائر، ص 396.
- (11)- مجلة المحكمة العليا، العدد الأول 2014، قسم الوثائق، ص 417.
- (12)- المادة 12 من الأمر 07/95 المعدل والمتمم.
- (13)- محمودي فاطمة: المسؤولية المدنية عن حوادث المرور- دراسة مقارنة- رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أو بكر بلقايد، تلمسان، 2010-2011، ص 38.
- (14)- الأمر رقم: 07/95 المؤرخ في 03 شعبان عام 1415 الموافق 25 يناير 1995، المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم بالقانون 04/06 المؤرخ 20 فبراير 2006، الجريدة الرسمية، العدد 13.
- (15)- هبة إسماعيل: شرح النظام القانوني للتعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناشئة عن حوادث المرور، دار هومة، الجزائر، 2017، ص 52.
- (16)- محمد حسين منصور: المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2005، ص 280.
- (17)- يوسف دلاندة: نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور، دار هومة، الجزائر، طبعة 2012، ص 48.

- (18) - المرسوم رقم: 35/80 المتضمن تحديد شروط تطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار وعابنتها التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر 15/74، العدد 08 لسنة 1980 المؤرخة في 19/02/1980 .
- (19) - المرجع السابق، ص 332 .
- (20) - انظر في ذلك: بن عبيدة عبد الحفيظ: إلزامية التأمين ونظام التعويض عن حوادث المرور في التشريع الجزائري، الديوان الوطني للأشغال التربوية، الجزائر، 2002، ص 70 .
- (21) - يوسف دلاندة: المرجع السابق، ص 32 .
- (22) - حليلة زيار، نظام التعويض عن حوادث المرور، رسالة ماستر قانون استثمار، جامعة 08 ماي 1945، قالمة، 2015-2016، ص 58 .
- (23) - حليلة زيار: المرجع السابق، ص 67 .
- (24) - يوسف دلاندة: المرجع السابق، ص 33 .
- (25) - زرهوني بطاش زوليخة: " نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور: مجلة المحكمة العليا، العدد الأول 2011، قسم الوثائق، مؤسسة الإتصال والإشهار الروبية، الجزائر، ص 21 .
- (26) - المجلة القضائية للمحكمة العليا: العدد الأول 2004، المرجع السابق، ص 356 .
- (27) - يوسف دلاندة: المرجع السابق، ص 35 .
- (28) - مجلة القضائية المحكمة العليا: العدد الثاني، سنة 2012، المرجع السابق، ص 328-330 .
- (29) - يوسف دلاندة: المرجع السابق، ص 335 .
- (30) - أما الأمر رقم: 15/74 فيتم تعويض الأب والأم أو الوصي الشرعي في حدود 5000 دج .
- (31) - ووفقا للأمر رقم: 15/74 كان يتم تعويض كل من الأب والأم أو الوصي الشرعي في حد 10000 دج إذا كان عمره من ستة إلى 1 سنة .
- (32) - قرار صادر عن غرفة الجنح والمخالفات، بتاريخ 17/04/2001 رقم 232956، المجلة القضائية، العدد الثاني، 2033، قسم الوثائق، ص 347 .
- (33) - لم يكن ينص الأمر 15/74 على التعويض المعنوي .
- (34) - كان التعويض عن مصاريف الجنائز في ظل الأمر 15/74 يمنح بطريقة جزافية.