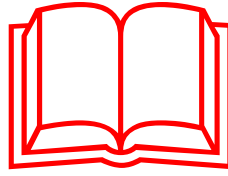


إلزامية التأمين على المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات Compulsory Liability Insurance Arising From Car Accidents



المؤلف 1: د. لدغش رحيمة، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، 017000، الجزائر.
المؤلف 2: د. لدغش سليمة، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، 017000، الجزائر.

فرقة البحث حول دور الحكم الديمقراطي في تجسيد التنمية وحقوق الإنسان

Author1: DR. LADGHECHE Rahima, Department of law, Faculty of Law and Political Science, Ziane Achour University, Djelfa, 017000, Algeria.

ID ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6721-2591>
drahimala@gmail.com

Author2: DR. LADGHECHE Salima, Department of law, Faculty of Law and Political Science, Ziane Achour University, Djelfa, 017000, Algeria.

ID ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2524-4971>
ladgchesalima@yahoo.fr

The Research Team On The Role Of Democratic Governance In The Realization Of Development And Human Rights

تاريخ النشر: 2020/05/11

تاريخ القبول: 2020/04/27

تاريخ الاستلام: 2020/01/31

للتوثيق هذا المقال:

لدغش رحيمة، لدغش سليمة، إلزامية التأمين على المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات، مجلة التراث، العدد 01، المجلد العاشر، أبريل 2020، ص 195، ص 210.

TO CITE THIS ARTICLE:

LADGHECHE Rahima, LADGHECHE Salima, Compulsory Liability Insurance Arising From Car Accidents, **AL TURATH Journal**, issue 01, volume 10, April 2020, p195, p210.

Open Access Available On:

<https://www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/323>



المؤلف المرسل: لدغش سليمة، الإيميل: ladgchesalima@yahoo.fr Sender Author LADGHECHE Salima,

ملخص

إن قيادة السيارة يترتب عليها مخاطر عديدة، مهما كانت مهارة القائد، إذ تؤكد الإحصائيات أن حوادث السير تحصد سنويا أرواح الآلاف من البشر، ناهيك عن العاهات وكذا الأضرار المادية، لذا جاء المشرع بقانون إلزامية التأمين لتغطية المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، وفرض الكثير من الأحكام لتغطية الأضرار التي تصيب الذمة المالية للمؤمن له نتيجة رجوع الغير عليه بالمسؤولية، فوجد المسؤول في هذا التأمين ملاذا يرفع عن كاهله عبء المسؤولية الثقيل، ويقيه من الإعسار إذا أشتد هذا العبء، كما أن المضرور بفضل هذا التأمين يستطيع أن يحصل على حقه في التعويض. ونبين في هذا المقال إجبارية التأمين على المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات.

الكلمات المفتاحية: السيارات؛ حوادث السير؛ إلزامية التأمين؛ المؤمن؛ المؤمن له.

Abstract

Driving a car has many risks, regardless of the leader's skill, as statistics confirm that traffic accidents annually claim the lives of thousands of people, not to mention impairments as well as material damage, so the legislator came with a law mandatory insurance to cover civil liability for car accidents, so many rulings were imposed In order to cover the damages to the financial liability of the insured as a result of the return of the responsibility to others, the official found in this insurance a haven that raises the heavy burden of responsibility on his shoulders, and protects him from insolvency if this burden increases, and the injured person, thanks to this insurance, can obtain his right to compensation. In this article, we indicate the compulsory liability insurance arising from car accidents.

Key words: Cars; Traffic Accidents; Mandatory Insurance; Insured; Insured.

مقدمة

يعتبر التأمين على المسؤولية المدنية إلزامياً، نظراً لما يتعرض له الفرد في حياته من أخطار ليس في استطاعة كل الناس مواجهتها، لذلك اتجه الأفراد نحو البحث عن الوسائل التي تخفف من الخسائر الناتجة عن هذه الأخطار. وبما أن هناك أضرار تلحق ضحايا حوادث المرور فإن الأمر يستدعي إلزامية التأمين عنها.

ولهذا فإن التأمين على المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات عقد يضمن بمقتضاه المؤمن الأضرار التي تلحق بالمؤمن له نتيجة رجوع الغير عليه بالمسؤولية، بمعنى أنه تأمين لدين في ذمة المؤمن له. فالتأمين على المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات هو تأمين للمؤمن له نفسه من رجوع الغير عليه بدعوى المسؤولية أي بالتعويض، وبالتالي فهو تأمين ضد الأضرار أو الخسارة التي تلحق الذمة المالية للمؤمن له.

والغرض من إلزامية التأمين على المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات ضمان حق المضرور في اقتناء التعويض المحكوم له به، ومتى تدخلت السيارة في ارتكاب الحادث تدخلت إيجابياً فإن التأمين يغطي المسؤولية المترتبة عنها.

أهمية الموضوع: تبرز أهمية الموضوع باعتبار أن الواقع يبين أن حوادث السيارات في تزايد مستمر وتعدد الأضرار الناتجة عنها، حيث أن السيارة تحتل مكانة هامة في حياتنا اليومية، فتوسعت استخداماتها، فأصبحت من أكثر الأشياء إحداثاً للضرر، إذ لا يمر يوم دون أن توافينا وسائل الإعلام بحوادث السيارات وما تسببه من وفيات وإعاقات. ومن هذا المنطلق تظهر أهمية التأمين على المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات وما يترتب عليه من آثار، سعياً لإيجاد أفضل السبل بغية الوصول لضمان تعويض المضرورين من هذه الحوادث بأيسر السبل، حيث أن هذا الموضوع يثير جدلاً قانونياً واسعاً، خاصة مع الازدياد المطرد لتلك الحوادث مما جعلها من أهم المشكلات في الوقت الحالي والتي أثارت اهتمام الدول فأعادت النظر في العديد من تشريعاتها وهذا بما يتماشى ودرجة تقدمها الصناعي.

وبناءً على ما تقدم نطرح الإشكالية التالية: إلى أي مدى تؤدي المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات إلى إجبارية أو

إلزامية التأمين ؟

ومن خلال هذه الإشكالية الرئيسية نطرح التساؤلات الفرعية التالية:

ما هو التأمين الإلزامي ؟ ما هي شروط قيام هاته المسؤولية ؟ وما هو الأساس القانوني ؟

المنهج المستخدم: إن المنهج المتبع في دراستنا لهذا الموضوع هو المنهج الوصفي والتحليلي، لكي نقوم بعرض المشكلة موضوع البحث، وتحليلها، ثم ترتيبها في نسق فكري قانوني، يكون صالحاً لفهم موضوع إلزامية التأمين على المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات، فاعتمدنا على المنهج الوصفي عند تطرقنا إلى ظهور التأمين الإلزامي على المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات وتعريفه، ومن جهة أخرى اعتمدنا على المنهج التحليلي عند دراسة إمكانية توافر شروط قيام المسؤولية عن حوادث السيارات، والأساس القانوني للمسؤولية والتأمين الإلزامي عن حوادث السيارات.

محاور المقال: للإجابة على الإشكالية المطروحة تم تأسيس المقال وفق مباحث هي:

المبحث الأول: مفهوم التأمين الإلزامي على المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات

المبحث الثاني: شروط قيام المسؤولية عن حوادث السيارات

المبحث الثالث: الأساس القانوني للمسؤولية والتأمين الإلزامي عن حوادث السيارات

المبحث الأول: مفهوم التأمين الإلزامي على المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات

نبين في دراستنا لمفهوم التأمين الإلزامي على المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات، أولاً: ظهور التأمين الإلزامي على المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات، ثم نتعرض لتعريف التأمين الإلزامي على المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات، وذلك كما يلي:

المطلب الأول: ظهور التأمين الإلزامي على المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات

يعد التأمين البحري هو أول أنواع التأمين ظهوراً وبدأ في الانتشار في أواخر القرن الرابع عشر، وزادت أهميته مع ازدياد أهمية التجارة البحرية واتساعها، وقد كان تأميناً على البضائع المنقولة بالسفن فقط ولم يمتد إلى الأشخاص القائمين على التجارة، فقد كان المؤمن يضمن قيمة هذه البضائع بالإضافة إلى قيمة السفينة، ويتعهد بدفع مبلغ محدد عند عدم وصول السفينة إلى ميناء الوصول أو عند وصول السفينة إلى ميناء الوصول أو عند وصولها غير سليمة. ثم ظهر التأمين البري حديثاً في لندن أثر الحريق الكبير عام 1966 وما تسبب فيه من خسائر كبيرة¹.

إن توسيع المسؤولية المدنية في القرن العشرين هو ظاهرة معروفة جداً، فمع المكننة صارت الحوادث تتزايد أكثر فأكثر، وأن عبء حوادث المرور صار مشكلة تطرح نفسها في جميع البلدان ذات المستوى المعيشي المتقدم. إن تأمين المسؤولية هو وحده الذي سمح بالتوفيق بين تعويض الضحايا والحفاظ على الذمة المالية للمسؤول، وأن هذا التدحرج لعبء التعويض من على عاتق المسؤول إلى عاتق مؤمنه قد اظهر بعض الكتمان، وبإمكان التأمين أن يثقل بالديون جانب مسؤوليات الأفراد التي جعلت المكننة خطيرة (فالتأمين هو الذي سيدفع).

ومع ذلك إذا كان سلوك الفاعل مستوجبا للعقاب، فيعود للمسؤولية الجزائية عقابه على أخطائه، العمدية أحياناً أو مجرد عدم الانتباه في الغالب.

إن الدور الأساسي للمسؤولية المدنية يقام من جانب الضحايا، إذ هو يلائم الضمان، وهذا الضمان يقويه بشكل كبير وجود التأمين من المسؤولية².

هكذا صارت أحسن ضمانات لضحايا الأضرار هي تأمين المسؤولية والذي هو تقنية لا تضاهي الحماية الاجتماعية. وقد اعترف به المشرع، وهو يصدر تأمينات إلزامية لم يتوقف عددها عن التزايد. إن الالتزام بالتأمين، من غير شك، واحد من الخصائص الحالية الأكثر صداماً في القانون المعاصر للتأمين، فالحرية التعاقدية كانت المسلمة الليبرالية في القرن التاسع عشر، حيث كان الفرد حراً في أن يتعاقد أو لا يتعاقد، حراً في اختيار المتعاقد معه، وحرراً في تحديد مضمون العقد، لكن حرية القرن

العشرين تجدد حدودها في الخير العام والضرورات الاجتماعية، إن حماية الضحايا قد ظهرت إذن كهدف لضرورة اجتماعية عليا للتمسك بالحرية التعاقدية الكلية.

ولقد بدأ المشرع الفرنسي بتنظيم التأمين (قانون 13 جويلية 1930)، ونشاط التأمين (مرسوم 14 جوان 1938 وكذا مرسوم 30 ديسمبر 1938)، أي تنظيم مضمون العقد ومراقبة شركات التأمين. فالالتزام بالتأمين قد أدخل في مجالات خاصة مثل النقل والصحة العمومية، وكان له حقيقة أثر على الجمهور ابتداءً من قانون 27 فيفري 1958 المؤسس للالتزام بالتأمين في مادة سير السيارات البرية ذات المحرك³.

قبل ذلك كانت نسبة 95 % من أصحاب السيارات مؤمن لهم اختياريًا. أما أصحاب الدراجات النارية وماشيتها فكانت نسبة تأمينهم قليلة، ولم يخطر ببال أحد أن يناقش أساس مثل هذا الالتزام، حيث اشتهر من جهة أخرى في معظم البلدان المستعملة للمحركات بقوة، وشهدت العشري الأخيرة توسع الحركة.

وحاليا يمكن حصر ما يقارب الخمسين التزاما بالتأمين في مادة المسؤولية المدنية، وخاصة في مجالات وسائط النقل والمسؤوليات المهنية، ويجب ملاحظة أن وجود إلزام بالتأمين يفترض رقابة وجزاء مدني، بل جزائي تجاه المخالفين، وتزامنا مع ذلك يجب على المؤمن أن يوفر للمؤمن لهم عقودا تتضمن الحد الأدنى من التغطيات القانونية الإلزامية، ويجب على السلطات الوصية السهر على ألا تكون العقود غير متجانسة مع استبعاد الأخطار التي تقطع الضمان المفروض قانونا. فإذا كان الإلزام بالتأمين قد أصدر؛ فالنظام العام يفترض أن المؤمن له الذي أوفى بشكل تام بمختلف التزاماته المتولدة من عقد التأمين يكون مضمونا⁴.

إن كثيرا من الدول تضع مزيدا من القوانين لتنظيم التأمين الإلزامي لتغطية المسؤولية الناشئة في حوادث السيارات وضمان حقوق المتضررين، ففي المملكة السويدية صدر قانون التأمين الإلزامي في 10 مارس 1929، وفي إنجلترا عام 1930، وفي بلجيكا وسويسرا عام 1932، وألمانيا عام 1939، وفي المغرب 1941، ومصر واليابان 1955، وفرنسا 1958، وفي تونس 1960، وفي العراق 1964، أما بالنسبة للجزائر فكان ذلك بموجب الأمر 15/74 المؤرخ في 03 جانفي 1974 المتعلق بالتأمين الإلزامي على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، إذ يلتزم بمقتضاه ملاك السيارات بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور، وقبل ذلك كان التأمين في الجزائر في عهد الاحتلال يخضع للقانون المدني الفرنسي كأول مرحلة، وكذلك لقانون التأمين الصادر بتاريخ 13 جويلية 1930، والمرسوم رقم 511/53 الصادر بتاريخ 21 ماي 1953 ثم المرسوم الصادر في 14 جوان و30 ديسمبر 1938، وقانون 27 فيفري⁵.

المطلب الثاني : تعريف التأمين الإلزامي على المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات

لغة: التأمين: من الأمن والأمان، وهو ضد الخوف، يقال: أمنت : فأنا آمن، إذا اطمأنت وآمنت غيري، إذا طمأنته ودفعت عنه الخوف⁶.

ويقول الله تعالى في كتابه الكريم : **"فَلْيَعْبُدُوا رَبَّ هَذَا الْبَيْتِ الَّذِي أَطْعَمَهُمْ مِنْ جُوعٍ وَآمَنَهُمْ مِنْ خَوْفٍ"**⁷.

اصطلاحاً: عرف التأمين بأنه وسيلة لتوزيع الخسائر، التي تلحق بالفرد على جماعة من الأفراد.

إن التأمين، وسيلة يتم بواسطتها تحميل جماعة أفراد تكاليف الخسائر التي تلحق بفرد، وهذا المفهوم وإن كان يشير إلى المبدأ الذي يستند إليه التأمين حالياً، باعتباره يقوم على أساس سياسة نقل الأعباء، وتوزيع تحمل التكاليف الناتجة عن ضرر ما، كي لا تقع على كاهل فرد واحد، فإنه لا يعطي مفهوماً دقيقاً وكاملاً للتأمين، ولا يدل على أكثر من كونه وسيلة لتوزيع الخسائر، دون تحديد أساس ذلك، إذ ليس كل توزيع للخسائر على جماعة أفراد يسمى تأميناً.

كما عُرِفَ التأمين بأنه عقد بين شركة التأمين ومستأمن معين، تتعهد هذه الشركة بمقتضاه، بدفع مبلغ من المال عند حدوث خطر معين، مقابل التزام المستأمن، بدفع مبلغ من المال⁸.

والتأمين لدى الفقهاء العرب هو: "عقد يأخذ فيه المؤمن على عاتقه طائفة معينة من الأخطار محتملة الوقوع يرغب المؤمن له أن لا يتحملها منفرداً، مقابل أن يدفع هذا الأخير قسطاً أو اشتراكاً محدداً". أو هو: "عملية فنية تراوحتها هيئات منظمة مهامها جمع أكبر عدد ممكن من المخاطر المتشابهة، ويتحمل المؤمن عن طريق المقاصة أعباء هذه المخاطر وفقاً لقوانين الإحصاء، وبذلك يتحصل المؤمن له أو من يعينه في حالة تحقق الخطر المؤمن منه على تعويض مالي"⁹.

كما عرف الفقه الفرنسي التأمين كما يلي: "التأمين عقد بمقتضاه يتحصل المؤمن له على تعهد من المؤمن بأن يقدم له مبلغاً من المال في حالة وقوع خطر معين مقابل دفع قسط أو اشتراك مسبق". أو هو: "عقد يلتزم بمقتضاه شخص، ويدعى المؤمن بالتبادل مع شخص آخر ويسمى المؤمن له، بأن يقدم لهذا الأخير الخسارة المحتملة نتيجة حدوث خطر معين، مقابل مبلغ معين من المال يدفعه المؤمن له إلى المؤمن ليضيفه إلى رصيد الاشتراك المخصص لتعويض الأخطار"¹⁰.

تعريف المشرع الجزائري للتأمين: تم تعريفه بأنه: "عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه بأن يؤدي إلى المؤمن له أو الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو إيراداً أو أي عوض مالي آخر، في حالة وقوع الحادث وتحقق الخطر المبين بالعقد، وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن"¹¹.

وعليه فالالتزام بالتأمين على المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات هو أحد صور التأمين من المسؤولية، وهو عقد يهدف إلى ضمان الأضرار التي تلحق بالغير من سيارة المؤمن له والالتزام يقع على المؤمن بتغطية مسؤولية مالك السيارة، أو أي شخص وقع منه حادث السيارة متى ثبت خطؤه بأن يدفع للمضرور من الحادث تعويضاً عن الضرر الذي أصابه جسمانياً، متى

تحققت مسؤولية مرتكب الحادث، إذ أن عقد التأمين الإلزامي يهدف إلى حماية المضرور من خطر يحتمل وقوعه، فيلتزم المؤمن بسداد التعويض للمستفيد، وفي نفس السياق يعتبر التأمين على السيارات بأنه ضمان لمالك السيارة أو من تقع تحت حراسته من رجوع الغير عليه بالتعويض¹².

والتأمين الإلزامي ضد الغير هو التأمين من المسؤولية تجاه الغير، توجه القوانين إيجاباً على كل صاحب سيارة، كي لا تذهب جانياً على الأرواح والأموال هدرًا إذا كان صاحبها أو سائقها مفلساً، وليس لديه ما يكفي للوفاء بتعويض ما أحدثته من أضرار للغير¹³.

المبحث الثاني: شروط قيام المسؤولية عن حوادث السيارات

لكي تقوم المسؤولية المدنية عن حادث سيارة لابد من توافر الشروط، وهي تلخص في أن يكون هناك ضرر، وأن يقع هذا الضرر بفعل السيارة، ولا يكفي أي تدخل من السيارة في إحداث الضرر، بل يجب أن يكون تدخلها إيجابياً وفعالاً في إحداث الضرر، وهو ما يسمى بعلاقة السببية، ويشترط أن تكون السيارة في حراسة المدعى عليه.

المطلب الأول: فعل السيارة كأساس لقيام المسؤولية

يقصد بالمركبة وهي المركبة ذات المحرك وما يتبعها من مقطورات وشبه مقطورات وكذلك حملتها، سواء كانت مستعملة لنقل الأشخاص أو نقل البضائع، حتى يتحقق هذا التعريف يكون مالك المركبة ملزماً قبل انطلاقها للسير بإبرام عقد التأمين ليغطي الأضرار التي تسببها للغير¹⁴.

تنص المادة الأولى في الفقرة الثانية من الأمر 15/74 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار "...وتعني كلمة مركبة في هذا النص كل مركبة برية ذات محرك وكذلك مقطوراتها وحملاتها".

ومن نص هذه المادة يمكن استخلاص أن المركبة الخاضعة للتأمين الإلزامي بأنها كل مركبة توصف بهذا التعريف بغض النظر إذا ما كانت تدار بالبنزين أو المازوت أو الغاز أو الكهرباء... الخ، كما أن التعريف حصر المركبة الخاضعة للتأمين الإلزامي التي تسير على الأرض وحدها، وبالتالي استبعاد أي مركبة من نطاق تطبيق هذا الأمر إذا كانت تتعلق بمركبة تسير في مياه الأنهار أو البحار أو في الهواء¹⁵.

كذلك الأمر بالنسبة للمركبات التي تدار بدفع العضلات كالدراجات العادية أو العربات التي تجرها الحيوانات والتي تفتقد للتعريف السابق بكونها لا تدار بمحرك، كما أن نص المادة 2/1 من الأمر لا يقتصر تطبيقه على المركبة البرية ذات المحرك والتي تحتوي على أربع عجلات فأكثر، وإنما يقصد بالمركبة أيضاً كل مركبة برية ذات محرك سواء اشتملت على عجلتين كالدراجات النارية أو ثلاث عجلات.....، لأن المحرك هو الذي يشكل مصدراً للخطر وليس عدد العجلات.

كما أن النص جاء عاماً ليشمل جميع السيارات، سواء كانت سياحية أو مخصصة لنقل الأشخاص أو الأشياء فهي خاضعة للتأمين الإلزامي، وبالتالي فالمركبة كيفما كان شكلها بمجرد ما تصبح تسير بمحرك إلا وتلزم بالتأمين، ولا تهم قوة المحرك ولا المواد

المستعملة لتشغيله، كما لا يهم شكل المركبة وغايتها فكل العربات ملزمة بالتأمين، سواء كانت مركبات عادية أو مركبات غير عادية خاضعة للنقل أو مركبات خاضعة للاستعمال الصناعي أو الفلاحي أو الحرائق أو غيرها من المركبات المتعددة الأشكال والأحجام¹⁶.

أما بالنسبة للجرارات التي تستعمل في القطاع الزراعي وآلات الأشغال العمومية والبناء، فإن الأمر في نظر بعض المختصين في مجال التأمين يخضع للتأمين الإلزامي مثلها مثل المركبات البرية الأخرى أثناء سيرها بالطرق العمومية وحتى داخل المزرعة والورشة، وذلك باعتبار أن التأمين الإلزامي ليس بمجاله المركبة في حد ذاتها بقدر ما هو تأمين لحارس المركبة ومالكها من رجوع الغير عليه بالمسؤولية المدنية، لا سيما وأن الهدف من توحيد الإلزامية على كل المركبات هو توحى الأخطار التي تمثلها أينما وجدت¹⁷.

إن التأمين الإلزامي على المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات والمركبات الآلية عام التطبيق، أي يشمل جميع المركبات التي تخضع لأحكام المرور، لذلك فالتأمين إجباري بالنسبة لجميع المركبات الميكانيكية، فهو يطبق على جميع السيارات بأنواعها المختلفة من سيارات خاصة، وسيارات أجرة، وسيارات نقل الركاب، وسيارات النقل المشترك الخاصة، وسيارات النقل العام للأشياء والحيوانات، وسيارات النقل الخاص، والسيارات ذات الاستعمال الخاص، كما ينطبق على الجرارات، والمركبات الصناعية والإنشائية والزراعية، والدراجات الآلية والمقطورة وشبه المقطورة¹⁸.

ولقد استثنى المشرع الجزائري صراحة إلزامية تأمين المركبات التابعة للدولة وفقا لنص المادة الثانية من الأمر 15/74، حيث أن الدولة معفاة من التزام التأمين وتلتزم بكفالة مركباتها بما يتماشى مع أحكام التأمين المقررة بما يخص الأضرار الناجمة عنها، إلا أن البعض يرى أن إعفاء المركبات التابعة للدولة بصورة عامة من التأمين الإجباري يرجع إلى أن الدولة عادة ما تكون لها إمكانيات مادية تمكن المضرور من الحصول على تعويض عادل وسريع، كما هو الشأن في التأمين الإجباري بالنسبة للمركبات الخاصة.

كما أورد المشرع الجزائري استثناء آخر متعلق بالمركبات التي تسير على الخطوط الحديدية (القطار والميترو)، وهذا بنص المادة الثالثة من الأمر 15/74¹⁹.

المطلب الثاني: علاقة السببية

لا تقوم المسؤولية المدنية عن فعل السيارة إلا إذا كانت هذه السيارة هي التي سببت الضرر أو أحدثته، أي كان لها الدور الفاعل في التسبب فيه أو إحداثه، وهذا ما قدره المشرع الجزائري في المادة 1/138 من القانون المدني، إذا ربط المسؤولية بفعل السيارة فيما وضعه من عنوان للمادة، وفيما استعمله فيها من ألفاظ تعبر عن شيء (سيارة) يحدث الضرر، فقصد المشرع من هذه الألفاظ أن الشيء يكون له دور مولد للضرر إذا كان له دور فاعل في إحداثه أو في التسبب فيه. وهكذا يتبين أن فعل السيارة لا يكفي وحده لقيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، إذ ينبغي أن تكون السيارة، في تدخلها فاعلة في إحداث الضرر، أو في التسبب فيه ولا يكفي كذلك أن تكون السيارة محلا للحدث الضار أو فرصة أو شرطاً لحصوله، وإنما يجب أن يثبت أنه كان له الدور الإيجابي أو المولد في حصول الضرر²⁰.

ولابد أن يكون للسيارة دور إيجابي في حصول الضرر فلو اصطدم كفيف بسيارة واقفة في المكان المخصص لها فأصيب نتيجة ذلك بضرر، لا تقوم هنا مسؤولية صاحب السيارة لأن هذا التدخل يعتبر تدخل سلبى لا يسأل عنه مالك السيارة. أما إذا كنت السيارة موضوعة في غير موضعها الطبيعي وحدث ضرر بفعلها ففي هذه الحالة يكون تدخلاً إيجابياً يوجب المسؤولية.

كما ولا يشترط اتصال مادي مباشر في هذا التدخل الإيجابي للسيارة، فلو اضطر سائق السيارة إلى إتلاف مال الغير والاصطدام بسيارة أخرى نتيجة سقوط شجرة على الطريق مثلاً، فالضرر ينسب إلى السيارة رغم عدم وجود الاتصال المادي المباشر (علاقة السببية)، وبالتالي يكون حارس السيارة أو صاحبها مسؤولاً عن تعويض الضرر.

إذن لا يلزم لاعتبار الضرر صادر من السيارة أن يحدث تلامس بينه وبين من يقع عليه الضرر، بل يكفي أن يكون حصول الضرر من تأثيره. إذ أن السائق هو العامل الأكثر فاعلية في عملية المرور، بمعنى يجب أن يكون متمتعاً بالمميزات التالية: سلامة العقل، حواس صحية، الإلتزام والإعتراف بتعليمات المرور، الشعور بالمسؤولية، ومعرفة ميكانيكية وصيانة المركبات، المعرفة بالعمليات التحضيرية الواجب عملياً قبل قيادة المركبة من قبله²¹.

ولما كانت القاعدة العامة في الإثبات أن البينة على من أدعى؛ فإنه يقع على المضرور مدعي المسؤولية أن يثبت توافر جميع أركان المسؤولية. وتطبيقاً لهذه القاعدة يتعين القول أن إثبات تدخل السيارة في حدوث الضرر لا يكفي لقيام ربطة السببية، ذلك أنه يشترط في هذا التدخل أن يكون إيجابياً.

لكن من مراجعة أحكام القضاة الفرنسيين والجزائري في هذا الإطار، نلاحظ أنه بمجرد إثبات المضرور لفعل السيارة، أي لاشتراكها وتدخلها في الحادث، يفترض القضاء أن هذا التدخل هو السبب المنتج في الحادث، حيث تقيم في هذا الصدد قرينة السببية وتجسدت هذه القرينة في حكم الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية الصادر في 9 جوان 1938 الذي قرر: "أنه يشترط لتطبيق المادة 1/1384 مدني فرنسي أن يكون الشيء هو السبب في الضرر، ولكن بمجرد إثبات اشتراك الشيء في تحقيق الضرر يفترض أنه السبب المنشئ"²².

ولقد أخذ القضاء الجزائري كذلك بهذه القرينة، إذ قررت المحكمة العليا أن مسؤولية حارس الشيء مفترضة بمجرد تدخل الشيء في إحداث الضرر، ولا يعفى منها إذا أثبت أن الضرر كان بسبب الضحية أو الغير أو حصل نتيجة لحالة طارئة أو قوة قاهرة حتى ولو حكم ببراءته جزائياً .

وقررت المحكمة العليا في قضية أخرى أخذاً بنفس القرينة أن المادة 138 من القانون المدني تعتبر قرينة لصالح الضحية الذي ليس عليه إلا أن يثبت أنه أصيب بأضرار من الشيء، وأن حارس هذا الشيء، وعملاً بالفقرة الثانية من نفس المادة، له أن يثبت أن السبب يرجع إلى عمل الضحية أو عمل الغير أو حالة الطارئة أو القوة القاهرة. وتطبيقاً لهذه القرينة قررت المحكمة العليا أن المادة 138 من القانون المدني الجزائري تنص على المسؤولية المفترضة. فتعفي الضحية من عبء الإثبات بافترضها أن تدخل السيارة في الحادث يسند إلى حارسها، الذي لا يعفى من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر حدث بسبب عمل الضحية أو عمل الغير أو قوة قاهرة²³.

المطلب الثالث: حراسة السيارة

ورد في المادة 1384 قانون مدني فرنسي بأن: "الشخص لا يسأل فقط عن الضرر الذي يحدثه بفعله الشخصي، بل يسأل أيضا عن الضرر الذي يحدث بفعل الأشخاص الذين يسأل عنهم، أو بفعل الأشياء التي تكون تحت حراسته". وبذلك تلقف القضاء الفرنسي فكرة الحراسة الواردة في 1/1384 وبني عليها صرحا للنظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية، وجعل من الحارس على الشيء غير الحي مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء الذي تحت يده.

وبالرغم من انعقاد الاصطلاح في فرنسا على أن المسؤولية المدنية عن الأشياء غير الحية تقع على عاتق حارسها، إلا أن كلا من الفقه والقضاء في فرنسا لم يتفقا على رأي واحد في تحديد معنى الحراسة، ومن هو الحارس إلا بعد حكم الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية في قضية فرانك الصادرة في النقض الفرنسية بتاريخ 1941/12/02.

وهكذا فقد اقتبس المشرع الجزائري فكرة الحراسة والحارس بنفس المعنى والمفهوم الذي انتهى إليه تطور القضاء الفرنسي فيما يتعلق بتحديد الحارس الذي يتحمل المسؤولية، ووفقا لذلك المفهوم نصت المادة 1/138 قانون مدني على أن: "كل من تولى حراسة شيء وكانت له عليه سلطة الاستعمال والتسيير والرقابة يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء". كما وردت عبارة الحراسة بالنسبة للمركبة في الأمر رقم 15/74 ولاسيما المادتين الثانية والرابعة منه.

غير أن المشرع الجزائري كغيره من التشريعات الأخرى وخاصة منها العربية، وكذا التشريع الفرنسي، لم يشأ أن يحدد المقصود بفكرة الحراسة والحارس سواء في المادة 138 كقاعدة عامة، أو في الأمر رقم 15/74. حيث نجد الأمر المذكور لم يحدد لنا من هو الحارس ولا معنى الحراسة على السيارة، ولعله قد ترك الأمر في ذلك إلى القواعد العامة الواردة في المادة 138، حيث تنص على أن الحراسة على الشيء غير الحي تكون لمن كانت له سلطة الاستعمال والتسيير والرقابة، أي من له السيطرة على السيارة²⁴.

وبمقتضى نظرية الحراسة الفعلية تتحدد الحراسة بالسلطة الفعلية على الشيء، سواء كانت هذه السلطة قائمة على حق على الشيء أم لم تكن قائمة على حق، وبعبارة أخرى لا يشترط في هذه السلطة أن تكون قانونية بل يكفي أن تكون واقعية وفعلية لاعتبار من يمارسها حارساً للشيء²⁵.

من مراجعة نص 1/138 مدني جزائري، يتبين أن المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن الأشياء غير الحية مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بفكرة الحراسة، فالحارس طبقاً لنص المادة 1/138 مدني جزائري، هو المسؤول عن هذه الأضرار والملزوم بتعويض المضرور عما أصابه من ضرر ناتج عن فعل الشيء. والمقصود بالحراسة طبقاً 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 أو لا.

وإذا كان الفقه والقضاء الفرنسي قد تحولوا عن نظرية الحراسة القانونية إلى الحراسة الفعلية، فإن آراء الفقه وأحكام القضاء في الجزائر قد استقرت منذ بداية تطبيق المادة 1/138 مدني جزائري على ما وصلت إليه الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية بهذا الشأن، مقرر أن المقصود بالحراسة هو الحراسة الفعلية، رغم أن المشرع لم يعرف الحراسة ولم يبين المقصود بالحارس.

إن تحديد فكرة الحراسة بأنها تعني السيطرة الفعلية على الشيء ولو لم تكن هذه السيطرة قانونية، أي ولو لم تستند إلى حق أو سند من القانون، لذلك تتحقق الحراسة في جانب سارق الشيء أو مغتصبه طالما سيطر على الشيء سيطرة فعلية توارت معها سلطة الأمر على الشيء، ولا يحول دون اعتباره حارسا أن تكون سيطرته هذه قانونية.

والعبرة في تحقق الحراسة بالسيطرة أو سلطة الأمر ذاتها وليس مباشرتها، فهي تقوم بمجرد توافر سلطة الأمر على الشيء والسيطرة عليه، بصرف النظر عن مباشرة هذه السلطة، لذلك فلا أهمية في قيام الحراسة بوجود أو عدم وجود الشيء تحت يد من له السيطرة عليه²⁶.

المبحث الثالث: الأساس القانوني للمسؤولية والتأمين الإلزامي عن حوادث السيارات

نتطرق في دراسة الأساس القانوني للمسؤولية والتأمين الإلزامي عن حوادث السيارات، إلى توضيح الأساس القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، ثم توضيح أساس التأمين الإلزامي، وذلك كما يلي:

المطلب الأول: الأساس القانوني للمسؤولية عن حوادث السيارات

في القانون المدني المسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض في الحراسة المادة 138 حيث نصت هذه المادة على: "كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء. ويعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه، مثل عمل الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة". والأصل أن يتولى المالك للشيء الحراسة بنفسه فيكون هو المسؤول عن ما يحدثه الشيء من أضرار للغير.

إلا إذا أثبت أن الحراسة قد انتقلت إلى غيره فيكون هذا الغير مسؤولا عن ذلك باعتبار أن الحراسة هي قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة. وهذا بخلاف ما قرره المشرع السوداني في المادة 148 و149 من قانون المعاملات المدنية حيث نصت المادة 1/148 كل من تولى حراسة شيء يكون مسؤولا عما يحدثه هذا الشيء من ضرر للغير سواء كان هذا الشيء حيوانا أم جمادا وسواء كان منقولاً أو عقاراً²⁷.

ونصت المادة 1/149 "يعتبر حارسا للشيء من له بنفسه أو بوساطة غيره سلطة فعلية في رقبته والتصرف في أمره لحسابه الخاص ولو كان غير مميز". أما إذا كان الحارس تابعا فإن المسؤولية تكون على المتبوع".

إن موقف القضاء الجزائري من مسألة أساس المسؤولية المدنية عن الأضرار المترتبة عن حوادث المرور يمكن كشفه من خلال الرجوع لجملة من قرارات المحكمة العليا. وفي هذا السياق قضت المحكمة العليا بموجب قرار صادر في 19 جانفي 1983

بوجوب تطبيق الأمر رقم 15/74 المتعلق بنظام التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور لتعويض الضحايا، ورفضت تطبيق المادة 138 من القانون المدني المتعلقة بمسؤولية حارس الشيء.

ثم أكدت وأوضحت ذلك أكثر حينما فصلت في ملف طرح أمامها لاحقا تحت رقم: 42447 بموجب قرار صادر في 1986/03/25، إذ قررت فيه بأنه يتعين على قضاة الموضوع أن يحترموا تطبيق الأمر 15/74 الذي هو من النظام العام، وأنه لا يجوز لهم، نتيجة لذلك، أن يمنحوا تعويضات خارج ما تنص عليه الجداول الملحقة بذلك الأمر، كما لا يجوز لهم أيضا منح تعويضات لأشخاص لا يشملهم ذلك الأمر .

وفضلا عن ذلك، قررت المحكمة العليا فصلا في الملف رقم: 197248 بموجب قرارها الصادر في 15 ديسمبر 1998 بأنه: "بموجب الأمر الصادر في 1974/01/30 ... أصبح نظام تعويض ضحايا حوادث المرور أو ذوي حقوقهم يخضع إلى نظرية الخطر وليس لنظرية الخطأ وهذا عملا بالمادة 8 من ذلك الأمر...".

يتضح جليا من هذه قرارات، أن القضاء الجزائري خرج عن المادة 138 من القانون المدني في تأسيس المسؤولية المدنية عن حوادث المرور، وجعل من الضرر الأساس الموحد لقيام هذه المسؤولية²⁸.

المطلب الثاني: أساس التأمين الإلزامي

في قانون إلزامية التأمين على السيارة فإن المسؤولية ليست قائمة على أساس المسؤولية الشخصية (الخطأ) حتى ولو كان مفترضا، وإنما قائمة على أساس النظرية المادية أو الموضوعية وتفسر من قبل بعض الفقهاء والقضاة على أساس العدل أو الغرم بالغرم، أي أنه من غير العدل أن نضحي بالمضرور ونترك المستفيد، فالعدل أن يعوض المصاب على أساس الغرم بالغرم، والبعض يفسرها على أساس تحمل التبعة، فكل من ينتفع بنشاط يتحمل نتيجته أو يستفيد من شيء يتحمل مخاطره²⁹.

أي عليه أن يتحمل تبعه هذا المشروع أو هذا النشاط، ف نطاق نظرية المسؤولية الموضوعية تتحدد بثلاث عناصر هي: عمل كثير الأخطار، كبير المنفعة، يسهل التأمين في شأنه. ومن ثم أصبح التأمين في حالات الخطر إجباريا مثلما هو في استعمال المركبات أو السيارات. وأن كل أضرار تنتج عن ذلك تتحملها شركات التأمين. وخارج ذلك تتحملها الدولة عن طريق الصندوق الخاص بالتعويضات.

إن قانون إلزامية التأمين على السيارات الجزائري قائم على نص خاص يقرر حتمية تعويض الأضرار الجسمانية في كل الأحوال، حتى ولو كان المتسبب أو السائق مهملا أو في حالة سكر، بحيث يتقرر التعويض لذويه، وكذلك الأمر في حالة السرقة، إذ نص القانون على استثناء السارق وأعوانه من التعويض، ولم يستثن في حالة الوفاة ذوي الحقوق والأشخاص المنقولين في السيارة المسروقة³⁰.

خاتمة

يعتبر التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات عقد يهدف إلى ضمان الأضرار التي تلحق بالغير من سيارة المؤمن له، والتزام يقع على المؤمن بتغطية مسؤولية مالك السيارة، أو أي شخص وقع منه حادث السيارة متى ثبت خطأه بأن يدفع للمضرور من الحادث تعويضاً عن الضرر الذي أصابه جسمانياً متى تحققت مسؤولية مرتكب الحادث، إذ أن عقد التأمين الإلزامي يهدف إلى حماية المضرور من خطر يحتمل وقوعه فيلتزم المؤمن بسداد التعويض للمستفيد.

ولكي تتحقق المسؤولية عن حوادث السيارات لابد من توافر شروط هي: أن تكون سيارة تحت تصرف شخص، وأن تتسبب هذه السيارة في إحداث الضرر. وهذا الشرط ضروري، لكنه لا يكفي لقيام المسؤولية، بل يشترط أيضاً وجود علاقة سببية بين هذا التدخل والضرر، إذ ينبغي أن تكون السيارة في تدخلها فاعلة في إحداث الضرر، وبمعنى آخر يشترط توافر علاقة سببية بين تدخل السيارة وما تنتج عنه من ضرر. والعبرة في تحقق الحراسة بالسيطرة أو سلطة الأمر ذاتها وليس مباشرتها، لذلك فلا أهمية في قيام الحراسة بوجود أو عدم وجود الشيء تحت يد من له السيطرة عليه.

كما أن الأساس القانوني للمسؤولية عن حوادث السيارات في القانون المدني قائم على أساس الخطأ المفترض في الحراسة، وفي قانون إلزامية التأمين على السيارة فإن المسؤولية ليست قائمة على أساس الخطأ، حتى ولو كان مفترضاً، وإنما قائمة على أساس النظرية المادية أو الموضوعية.

وبالرغم من إلزامية التأمين على السيارات، إلا أنه لا يشمل إلا التعويض عن الأضرار الجسمانية والأضرار المادية التي تلحق السيارة، ويرجع التعويض بالنسبة للأضرار الأخرى إلى أحكام القانون المدني.

النتائج: بعد دراسة هذا الموضوع نقدم النتائج التالية:

- 1/ عقد التأمين الإلزامي يهدف إلى حماية المضرور من خطر يحتمل وقوعه، فيلتزم المؤمن بسداد التعويض للمستفيد.
- 2/ إن المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات تقوم على أساس فعل السيارة، وأن المقصود بهذا الفعل هو كل تدخل مادي من السيارة في تحقيق الضرر، سواء كان يرجع في الحقيقة إلى فعل السيارة ذاته أم إلى فعل قائدها.
- 3/ خرج القضاء الجزائري عن المادة 138 من القانون المدني في تأسيس المسؤولية المدنية عن حوادث المرور، وجعل من الضرر الأساس الموحد لقيام هذه المسؤولية.
- 4/ تتحقق رابطة السببية بأوجه متنوعة، تبعاً لظروف الحادث.
- 5/ من خلال الأمر 15/74 فإن شركات التأمين تبادر باقتراح مبالغ التعويض المستحقة على الأطراف المدنية تلقائياً.
- 6/ رغم مزايا نظام التأمين، إلا أنه تسبب في تراجع قواعد المسؤولية المدنية، والتقليل من دورها في ردع المسؤول، فأصبح كل فرد يستطيع أن يفلت من المسؤولية المدنية بنقل التعويض إلى المؤمن.

الاقتراحات: وبناءً على ما تم تناوله في هذا المقال نقدم الاقتراحات التالية:

- 1/ توسيع الأضرار المشمولة بالتأمين وفقاً لقانون التأمين الإلزامي على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار.
- 2/ إلغاء الاستثناء الخاص بالمركبات التابعة للدولة من مجال التأمين الإلزامي، وإيجاد جهة موحدة للتعويض.

- 3/ بالنظر لارتفاع عدد حوادث المرور في بلادنا؛ فإن الأمر يستدعي إنشاء قضاء مختص في حوادث المرور.
- 4/ إلزام المؤمن بتغطية الأضرار التي تلحق البضائع والأشياء التي تنقلها السيارة المؤمن عليها.
- 5/ بالنسبة للذين يرتكبون عدد من الحوادث خلال مدة التأمين يفرض عليهم الزيادة في أقساط التأمين سعيا للوصول على أكبر درجة من العناية.

الهوامش:

- ¹ سالم بن عبد الله سالم القرني، التأمين ضد حوادث السيارات في المملكة العربية السعودية -دراسة تأصيلية مقارنة-، رسالة ماجستير في العدالة الجنائية، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، 2010، ص 83.
- ² علاوة بشوع، التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر، رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة منتوري-قسنطينة-، الجزائر، 2006، ص 107.
- ³ المرجع نفسه، ص 108.
- ⁴ المرجع نفسه، ص 109.
- ⁵ لحاق عيسى، إلزامية التأمين على السيارات ونظام تعويض الأضرار الناجمة عنها، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر-بسكرة-، 2013، الجزائر، ص 135.
- ⁶ أبي الفضل جمال الدين محمد بن مكرم ابن منظور، لسان العرب، الطبعة الأولى، دار صادر، بيروت، 1997، ص 97.
- ⁷ سورة قريش : الآية 3 و4.
- ⁸ عمار شويحت، أحكام حوادث المرور والآثار المترتبة عليها في الشريعة الإسلامية، رسالة ماجستير في العلوم الإسلامية، كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة الحاج لخضر-باتنة-، الجزائر، 2011، ص 51.
- ⁹ علاوة بشوع، مرجع سبق ذكره، ص 17.
- ¹⁰ المرجع نفسه.
- ¹¹ (المادة الثانية من الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات المؤرخ في 25 جانفي 1995، الجريدة الرسمية رقم 13. هذه المادة التي تخيلنا إلى المادة 619 من القانون المدني الجزائري الصادر بالأمر 58/75 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق ل 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم سنة 2005 و 2007.
- ¹² لحاق عيسى، مرجع سبق ذكره، ص 124.
- ¹³ سالم بن عبد الله سالم القرني، مرجع سبق ذكره، ص 82.
- ¹⁴ جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003، ص 126.
- ¹⁵ لحاق عيسى، مرجع سبق ذكره، ص 157.
- ¹⁶ المرجع نفسه، ص 158.
- ¹⁷ المرجع نفسه، ص 159.
- ¹⁸ سالم بن عبد الله سالم القرني، مرجع سبق ذكره، ص 143.
- ¹⁹ لحاق عيسى، مرجع سبق ذكره، ص 165-166.
- ²⁰ كيحل كمال، الاتجاه الموضوعي في المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ودور التأمين، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد-تلمسان-، الجزائر، 2007، ص 48-49.
- ²¹ علاوة بشوع، مرجع سبق ذكره، ص 120.
- ²² كيحل كمال، مرجع سبق ذكره، ص 55.
- ²³ المرجع نفسه، ص 55-56.

²⁴ بعجي محمد، المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2008، ص 121.

²⁵ كيحل كمال، مرجع سبق ذكره، ص 73.

²⁶ المرجع نفسه، ص ص 77-78.

²⁷ بومدين محمد، المسؤولية عن تعويض أضرار حوادث المرور بين القانون المدني وقانون إلزامية التأمين على السيارات، مجلة القانون والمجتمع، تصدر عن مخبر القانون والمجتمع بجامعة أدرار، العدد الأول، أفريل 2013، ص 43.

²⁸ علي بوحجيعة، تأسيس المسؤولية الناتجة عن حوادث المرور ومسألة وقوع الحادث بسبب القيادة في حالة السكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المخطورة، مجلة الباحث، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، العدد الرابع، أفريل 2003، ص 166.

²⁹ بومدين محمد، مرجع سبق ذكره، ص ص 45-46.

³⁰ المرجع نفسه.

قائمة المراجع والمصادر:

أ/ المصادر:

القران الكريم.

القواميس:

أبي الفضل جمال الدين محمد بن مكرم ابن منظور، لسان العرب، الطبعة الأولى، دار صادر، بيروت، 1997.

القوانين

1/ الأمر 58/75 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق ل 26/09/1975 المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم بالقانون 10/05 المؤرخ في 20/06/2005، جريدة رسمية العدد 44، الصادرة في 26/06/2005.

2/ الأمر رقم 74-15 المؤرخ في يناير 1974 يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار، المعدل و المتمم بالقانون رقم 88-31 المؤرخ في 19 يوليو 1988.

3/ الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات المؤرخ في 25 جانفي 1995، الجريدة الرسمية رقم 13. المعدل و المتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 25 يناير 2006.

ب/ المراجع:

الكتب:

جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003.

الأطروحات والرسائل الجامعية:

1/ بعجي محمد، المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2008.

2/ كيحل كمال، الاتجاه الموضوعي في المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ودور التأمين، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد-تلمسان-، الجزائر، 2007.

- 3/ لحاق عيسى، إلزامية التأمين على السيارات ونظام تعويض الأضرار الناجمة عنها، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر-بسكرة-، 2013.
- 4/ سالم بن عبد الله سالم القرني، التأمين ضد حوادث السيارات في المملكة العربية السعودية -دراسة تأصيلية مقارنة- ، رسالة ماجستير في العدالة الجنائية، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، 2010.
- 5/ علاوة بشوع، التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر، رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة منتوري-قسنطينة-، الجزائر، 2006.
- عمار شوييت، أحكام حوادث المرور والآثار المترتبة عليها في الشريعة الإسلامية، رسالة ماجستير في العلوم الإسلامية، كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة الحاج لخضر-باتنة-، الجزائر، 2011.

جميع الحقوق محفوظة