مجلة البحوث القانونية والاقتصادية
JOURNAL OF LEGAL AND ECONOMIC RESEARCH
المجلد: 9 العدد:2 الشهر:6 السنة: 2026
ص.ص 671 - 694

التعويض عن الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور في ضوء الأمر رقم 74-15

Compensation For Bodily Injuries Resulting From Traffic Accidents Under Ordinance N° 74-15

ط.د/ بلال عزيزي[1]
جامعة الجزائر1 بن يوسف بن خدة- الجزائر
b.azizi@univ-alger.dz

أ.د/ محمد بعجي
جامعة الجزائر1 بن يوسف بن خدة- الجزائر
m.baadji@univ-alger.dz

تاريخ الاستلام: 2026-05-09	تاريخ القبول للنشر: 2026-05-12

ملخص:

عمل المشرع الجزائري على غرار الأنظمة القانونية المقارنة على حماية ضحايا حوادث المرور من خلال تبنيه في النصوص القانونية الخاصة بحوادث المرور نظامًا للمسؤولية يقوم على أساس الخطر الذي يتضمن التعويض التلقائي لضحايا الأضرار الجسمانية حتى لو برّأ القضاء المتسبب في الحادث لاعتبار هذا الأخير حدثا اجتماعيا وسواء كانت الأضرار يغطيها تأمين المركبة أو لا يغطيها، وبذلك لن يضيع حق المتضررين أو ذوي حقوقهم في الحصول على تعويض.

الكلمات المفتاحية: حوادث المرور، التعويض، الأضرار الجسمانية.

Abstract:

The Algerian legislator, in line with comparative legal systems, has undertaken to protect victims of road traffic accidents by adopting, within the specific legal provisions governing such accidents, a liability regime founded on the principle of risk. This framework entails the automatic compensation of victims for bodily harm, even in cases where the judiciary absolves the party responsible for the accident, on the basis that such incidents are regarded as social phenomena. Compensation is thus ensured regardless of whether the damages are covered by vehicle insurance, thereby safeguarding the right of victims or their beneficiaries to obtain reparation.

Keywords: Road Traffic Accidents; Compensation; Bodily Harm.

[1] بلال عزيزي

مقدمة:

تطالعنا مختلف وسائل الإعلام ومواقع التواصل الاجتماعي في كل يوم أخبارًا عن حوادث السير أو بالأحرى الجرائم التي ترتكب تحت مسمى حوادث مرور، بحيث تحتل الجزائر مراتب متقدمة عربيا وعالميًا في معدلات الحوادث أو كما يعرف بإرهاب الطرقات الذي يستهدف حياة الجزائريين ويهدد أمنهم وسلامتهم المرورية بأرقام وإحصائيات أقل ما يقال عنها أنها أرقام صادمة.

لذلك تعتبر حوادث السير من بين أكثر المواضيع التي تستقطب اهتمام رجال القانون وذلك بالنظر إلى من تلحقه من أضرار مادية وجسمانية يتعذر في بعض الأحيان على الضحية أو ذوي الحقوق الحصول على التعويضات لتغطية هذه الأضرار.

و لخطورة الأمر سن المشرع الجزائري قانون إلزامية التأمين على السياراتمن أجل تغطية المسؤولية الناشئة عن الحوادث التي تتسبب فيها و التعويض عن الأضرار المترتبة عنها من خلال أحكام الأمر رقم 74-15(الأمر رقم 74-15، 1974)المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات المعدل والمتمم بموجب الأمر رقم 88-31(القانون رقم 88-13، 1988)أين اعتبر حوادث المرور حدثًا اجتماعيا واستبدل بذلك نظام المسؤولية على أساس الخطأ نظرا لعجزه وقصوره في حماية ضحايا حوادث السير إلى نظام المسؤولية القائم عل أساس المخاطر أو الخطر وأحيانا يطلق عليه بنظام الضمان الذي يستوجب التعويض العام والتلقائي.

وعلى ضوء ذلك نتساءل عن مدى نجاعة نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور في ضوء الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم.

وللإجابة على هذه الإشكالية يقتضي الأمر تحليل الأحكام القانونية الذي تضمنها الأمر رقم 74-15 السالف ذكره، ومنه البحث عن التأصيل القانوني لقيام المسؤولية في حوادث السير (المبحث الأول) لنتطرق بعدها إلى كيفية تقدير التعويض لضحايا الأضرار الجسمانية وذوي حقوقهم (المبحث الثاني).

1- التأصيل القانوني لأساس المسؤولية في التعويض عن الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور

اعتبر المشرع حماية ضحايا حوادث المرور من أولوياته باعتبارها تشكل الحلقة الأضعف في مواجهة المسؤول، وعلى هذا الأساس فإنّ الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم كرّس فكرة المخاطر كأساس لقيام المسؤولية بدلا من قيامها على أساس الخطأ الذي أرهق ضحايا حوادث المرور باعتبار أنّه كان يقع على عاتقهم البحث عن خطأ في جانب المتسبب في الحادث وإثباته، وعلى هذا الأساس أصبح الخطر أساس قيام المسؤولية عن حوادث المرور (1.1) الذي يترتب عليه تعويض التلقائي الذي يتولى صندوق ضمان السيارات مهمة تحمل كل أو جزء من التعويضات الممنوحة للضحايا بصفة احتياطية إلى جانب شركات التأمين (2.1).

1.1- إعمال نظرية الخطر كأساس لقيام المسؤولية عن حوادث المرور

تجدر الإشارة أن الخطر الذي يُعد أساس قيام المسؤولية من حوادث المرور حاليا لم يكن وليد اليوم، بحيث مرّت المسؤولية المدنية للتعويض عن الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور بعدة مراحل قبل1974 تاريخ صدور الأمر رقم 74-15 الذي اعتبر المسؤولية في حوادث المرور تقوم على نظرية الضمان بحيث يكونمنحقالمضرور في التعويض دون البحث عن الخطأ، أي لا تستلزم أن تكون جاءت نتيجة خطأ وهذا ما أكدته المادة 08 منه (1.1.1) وذلك ضمن شروط محددة (2.1.1) .

1.1.1- المادة 08 تكرّس مبدأ الخطر في المسؤولية الناجمة عن حوادث المرور

مرّ نظام المسؤولية الناجمة عن حوادث المرور والتي ترتب عنها الأضرار الجسمانية والمادية بمراحل مختلفة، أين تم إنشاء في مرحلة أولى صندوق ضمان السياراتالذي يتولى تعويض ضحايا حوادث المرور والرجوع على المتسبب في الحادث بشرط إثبات مسؤوليته الكاملة.

أمّا في وقت لاحق اعتبرت المسؤولية الناجمة عن حوادث المرور مسؤولية عقدية أو تقصيرية والتي تفرض على أصحاب المركبات إبرام عقود تأمين مع شركات

التأمين بتغطية الأضرار التي تحدثها المركبات المؤمن عليها للغير، ومنه أصبحت المسؤولية تقوم على أساس الخطأ المفترض على عاتق السائقين والذي يكون قابلا لإثبات العكس، ومنه تقوم شركات التأمين بتعويض كافة الأضرار الجسمانية والوفاة التي تسببها هذه المركبات المؤمن عليها للغير إذا ما توفرت شروط قيامها من خطأ وضرر وعلاقة سببية بينهما، مع إعمال السلطة التقديرية الواسعة للقاضي في تقدير التعويض، غير أنّه في حالة ما إذا لم يكن بالإمكان إثبات الخطأ على عاتق سائقين المركبات المؤمن عليها، فإن المتضررين يفقدون حقهم في التعويض يتحقق ذلك في حالة تخلف الشروط السابق ذكرها فإن الضحية يحرم من التعويض عن الضرر اللاحق به.

وبعدها تدارك المشرع الوضع من خلال تبني استراتيجية تتضمن ضرورة الالتزام بجبر الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث المرور بموجب الأمر رقم 74-15 السالف الذكر محدثا تغييرا جذريا في مسألة ضبط أساس قيام المسؤولية بحيث حلت نظرية التبعة أو عدم الخطأ كأساس لالتزام المؤمن (شركات التأمين) بضرورة دفع التعويض الذي يتوافق والضرر الجسدي الذي أحدثته المركبة المؤمنة للمتضرر محل النظرية التي كانت قائمة على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس التي تم اعتمادها سابقا كأساس لقيام المسؤولية ونتيجة لذلك أصبح حق المتضرر من حوادث المرور في التعويض مكفولاً ومضمونا قانونا وذلك طبقا لنص المادة 08 من الأمر رقم 74-15 التي تكرّس مبدأ الخطر أو نظرية المخاطر كأساس لقيام المسؤولية في حوادث المرور دون الأخذ بعين الاعتبار تدخل أي طرف في الحادث، ويستخلص من ذلك أن التعويض طبقا لنص المادة المذكورة أعلاه يكون عن كل المخاطر بحيث بمجرد وقوع حادث السير ترتب عن المركبة المؤمن عليها يقوم صندوق ضمان السيارات أو شركات التأمين حسب الحالة بتعويض المتضرر من الحاد(اسماعيل، 2017، صفحة 46).

ويعرّف الخطر الذي يُعد أساس قيام المسؤولية عن حوادث المرور أو المسؤولية بدون خطأ أنه ذلك الحادث الذي لا يمكن القانون ضمانه ويحتمل

تحققه مستقبلا سواء في ذاته أو في وقت غير ملائم، ويكون غير معلق على إرادة أي من طرفي العقد أو صاحب المصلحة فيه(مشري&بوخميس، 2019، صفحة 165).

كما يعرف بانه حادث محتمل الوقوع، لا يتوقف تحققه على إرادة الطرفين وحدهما وعلى الخصوص إرادة المؤمن له(حميدي، 2012، صفحة 62)، هذاما يجعل من المسؤولية في حوادث المرور قائمة على أساس النظرية الموضوعية أو المادية(دربال، 2004، صفحة 97)والتي يتحدد نطاقها بثلاث عناصر وهي عمل كثير الأخطار، كبير المنفعة يسهل التأمين في شأنه(السنهوري، 2000، صفحة 870).

كما أصبحت شركات التأمين ملزمة بنص القانون بالتعويض في حالة الوفاة أ وفي حالة الإصابات لأي شخص من جراء استعمال المركبة في الإقليم الوطني دون الأخذ بعين الاعتبار توافر ركن الخطأ، أي التعويض على أساس المسؤولية دون خطأ ومنه ينصف النص القانوني المتضررين من حوادث المرور وذلك بضمان التعويض لكافة الضحايا دون الأخذ بعين الاعتبار مدى تدخلهم في الحادث.

ويلاحظ أن القضاء كرّس من جهته نظرية الخطر الذي جاءت بها المادة 08 السالفة الذكر من خلال العديد من الأحكام القضائية الصادرة في هذا الشأن والتي تشير في كل مرة بأنّ نظام التعويض في حوادث المرور يقوم على أساس نظرية المخاطر ونذكر منها القرار الصادر بتاريخ 2017/10/19 الذي جاء في حيثياته:" ...حيث تبيّن أنّ ما يدعيه الطاعنون غير صحيح ذلك أن قضاة المجلس قد أشاروا إلى قرارهم إلى أنّ التعويض الجسماني يكون على أساس نظرية المخاطر وليس على أساس نظرية الخطأ حسب مفهوم المادة 08 من الأمر رقم 74-15... وبذلك يكون القرار قد طبق صحيح القانون ومسببًا تسبيبًا سليمًا ولا يوجد أي تناقض بين التسبيب والمنطوق ..."، كما جاء في قرارها الصادر بتاريخ: 1990/07/09 الذي أكد في حيثياته أنه يستفاد من الأمر رقم 74-15 والقانون رقم 88-31 المعدل له نظرية المسؤولية التي كانت مبنية على الخطأ واستبدلت بنظرية الخطر التي تتمثل في التعويض التلقائي دون مراعاة مسؤولية أي طرف في الحادث.

2.1.1- شروط التعويض عن الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور

أصبح التعويض عن الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث المرور تلقائيا ومضمونا للضحية وتكون جهات التأمين هي المدينة بالتعويضات المستحقة سواء للضحايا أو لذوي لحقوق ويتعلق الأمر بتلك الأضرار التي تمس المرء في شخصه سواء كانتبدنية أو معنوية(80-34، 1980)، و بذلك يكون المشرع قد أضفى الصيغة الآمرة لحق المضرور في الحصول على التعويض لجبر الضرر الذي لحق به(زيتوني، 2021 ، صفحة 356)من خلال جملة من الشروط :

أ- وقوع حادث السير:

طبقا للمادة 12 من الأمر رقم 95-07 (الأمر رقم 95-07، 1995)المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم فإنّه يقصد بحادث كل واقعة محتملة الوقوع وغير متوقعة خارجة عن إرادة المؤمن له، وينتفي وجود حادث إذا تبيّن أنّه ناشئ عن خطأ عمدي قام به المؤمن له أو المستفيد من التأمين وبناء على ذلك فإنّه يدخل في دائرة حادث سير كل حادث تسببه مركبة سواء كانت في حالة سير أو في حالة سكون، وذلك على اعتبار أنّ كل سائق مركبة ركن أو ترك مركبته على قارعة الطريق العام تعتبر المركبة في حالة سير، ومنه توسيع دائرة الحماية لضحايا حوادث المرور.

كما وسّع القضاء من مفهوم حادث المرور واعتبره كل حادث يقع في الطريق العام أو الخاص بالإضافة إلى اعتبار سقوط الأشياء من المركبات أثناء عمليات الشحن والتفريغ من قبيل حوادث السير و كذلك الحريق والانفجارات التي تسبّبها المركبات والتوابع وجميع المنتجات التي تستعملها والأشياء والمواد التي تنقلها... لنخلص في الأخير إلى أنّ حوادث السير هي كل الحوادث التي تكون المركبة متدخلة فيها بغض النظر عن الحالة التي تكون فيها والظروف المصاحبة لها(محمودي، 2011، صفحة 38).

ب- تدخل المركبة في إحداث الضرر:

تعرف المركبة أنّها كل وسيلة نقل برية مزودة بمحرك للدفع تسير على الطريق بوسائلها الخاصة والدراجة تُعد مركبة وهي ذات عجلتين أو أكثر إذا كانت مزودة بجاز محرك ذاتي تخصص لنقل الأشخاص(القانون رقم 01-14، 2001).

يلاحظ أن المشرع استعمل مصطلح مركبة بدلا من مصطلح سيارة وبذلك يكون قد وسّع من مفهوم المركبة ليشمل كل المركبات البرية مهما كان نوعها وحجمها بشرط أن تكون ذات محرك ويدخل في نطاقها المقصورات أو نصف المقصورات وحمولتها، ومنه فإنّ مصطلح المركبة يتعلق بكل ما يسير في الأرض وبه محرك أو جهاز أو مقصورة متصلة بها محرك ولا يشمل مركبة ما يجري في البحر أو وسائل النقل على السكك الحديدية(اسماعيل، 2017، صفحة 52).

ج- وقوع ضرر جسماني للضحية:

يعرف الضرر الجسماني بأنّه تلك الإصابات التي تصيب جسم الشخص كالكسور والجراح وما يصاحبها من آلام، فهو ذلك الضرر الذي يخل بسلامة الجسم وصحته ويتعدى ذلك إلى العاهات المستديمة كالبتر والتشويه ليشمل كل نقص في القدرة بمختلف أنواعها والتي يترتب عنها عجز كلي أو جزئي أو عجز مؤقت أو دائم عن العمل وكذا العجز الكلي الدائم وحالة الوفاة(ذبيح، 2013، الصفحات 124-123)،كما يعرف الضرر الجسماني بأنّه 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 حاجاته الطبيعية المألوفة في الحياة، غير أنّ الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم لم يحدد معنى الأضرار الجسمانية واكتفى بحصرها من خلال أنواعها في الملحق وهي مجموعة من الكسور والعاهات والجروح التي تصيب الجسم وينتج عنها عجز مؤقت عن العمل وعجز جزئي دائم.

2.1- الجهات المكلفة بالتعويض التلقائي لضحايا حوادث المرور

يعتبر التعويض المادي لضحايا حوادث المرور عن الأضرار الجسمانية من أنسب الوسائل لجبر الأضرار لأنّ محاولة إرجاع الحالة إلى ما كانت عليه قبل الحادث يكاديُعد مستحيلا خاصة في حالة الإصابات البليغة أو في حالة الوفاة لذلك أصبح التعويضعن الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث المرور تلقائيا ومضمونا للجميع خاصةبعد استحداث صندوق خاص بالتعويضات (1.2.1) الذي يتدخل بصفةاحتياطية بعد جهات التأمين (2.2.1).

1.2.1- صندوق ضمان السيارات يكرّس التدخل الاحتياطي في تعويض ضحايا حوادث المرور

استحدث صندوق ضمان السيارات خلفا للصندوق الخاص بالتعويضات(الأمر رقم 69-107، 1969)حتى قبل صدور الأمر رقم 74-15 ليحل محل هذا الأخير وذلك تطبيقا لنص م 117 من القانون رقم 02-11(القانون رقم 02-11، 2002)تم إنشاؤه وتحديد قانونه الأساسي بموجب المرسوم رقم 04-103(المرسوم التنفيذي رقم 04-103، 2004)، وتجدر الإشارة أنّ الهدف من التغيير الشكلي لتسمية الصندوق الخاص بالتعويضات إلى صندوق ضمان السيارات تكمن في تحديد الفئة المعنية بتدخله، حيث يختص بتعويض ضحايا حوادث المرور الناتجة عن المركبات ذات محرك وتستثنى من ذلك التعويضات المتعلقة بحوادث القطارات والسكك الحديدية(حوالف، 2014، صفحة 157)، وهو عبارة عن مؤسسة عمومية موضوعة تحت وصاية الوزير المكلف بالمالية تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي، وتعمل هذه المؤسسة في إطار المصلحة العامة ومن أجل تحقيق غاية اجتماعية تتمثل في مواجهة اللاوعي الذي يتحلى به بعض السائقين بحيث يتم تعويض ضحايا الحوادث التي تتسبب فيها المركبات في الحالات الحصرية التي يقررها القانون ، وحتى يتمكن الصندوق من أداء المهام المنوطة إليه خوله المشرع الشخصية المعنوية والاستقلال المالي اللازمين لسيره، بحيث تتكون موارده من مساهمات شركات التأمين والمؤمن لهم بالإضافة إلى دعم الدولة(المرسوم

التنفيذي رقم 04-103، 2004)، وفي المقابل يتحمل الصندوق نفقات تشمل أساسا مصاريف إدارته وتسيير عمله علاوة على المصاريف المدفوعة في إطار الطعون وكذا التعويضات و المصاريف المدفوعة في إطار حوادث العمل(المرسوم التنفيذي رقم 04-103، 2004).

يدفع التعويض مبدئيا من قبل جهات التأمين التي تلتزم تنفيذا لبنود عقد التأمين بضمان التبعات المالية المترتبة على مسؤولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار التي يلحقها بالغير، إلا أنّه قد تتم المنازعة في الوفاء، ويرفض المؤمن تسديد التعويضات المستحقة لأصحابها متى كانت الأضرار التي نتج عنها حق التعويض من ضمن الأضرار المستثناة من الضمان أو التي يسقط فيها الحق في الضمان(الأمر رقم 74-15، 1974)بمعنى أن تدخل صندوق ضمان السيارات محدود جدًا لأنه يكون غير مطالب بالتدخل إلا في حالة وحيدة تتمثل في رفض شركات التأمين دفع التعويضات المستحقة للضحايا أو لذوي حقوقهم لوجود مانع من الموانع القانونية لقيام ضمانها الوارد ذكرها في المرسوم التنفيذي رقم 80-34.

لكن في حقيقة الأمر و عمليا فإنّ مجال تدخل الصندوق أوسع مما تم ذكره في نص المادة 09 السالفة الذكر، بحيث يكلف هذا الأخير عملا بنص المادة 24 من الأمر رقم 74-15 بتحمل كل أو جزء من التعويضات المقررة لضحايا الحوادث الجسمانية أو لذوي حقوقهم وهذا عندما تكون هذه الحوادث التي ترتب عليها حق التعويض تسببت فيها مركبات برية ذات محرك ويكون المسؤول عن الأضرار بقي مجهولا أو سقط حقه في الضمان وقت الحادث أو كان ضمانه غير كاف أو كان غير مؤمن له أو ظهر أنّه غير مقتدر كليا أو جزئيا ، ومنه فإن الصندوق لا يتدخل إلا إذا لم يتحصل الضحايا أو ذوي حقوقهم على التعويضات المستحقة لهم من أية جهة كانت (جهة التأمين، المتسبب في الحادث، المسؤول المدني عن الحادث) وبذلك يُعد جهازًا احتياطيا ومكملا لأغراض التأمين الالزامي ويكون هذا التدخل وفق شروط وإجراءات يحددها القانون.

والجدير بذكر أن م 11 من الأمر رقم 74-15 أضافت حالة يتدخل فيها الصندوق ويتعلق الأمر بالحالة التي تتعدد فيها المركبات المؤدية إلى أضرار جسمانية، حيث يتحمل التعويض على عاتقه ليحل بعدها محل المتضرر في مطابقة المسؤول عن الحادث أو مسؤوله المدني بما سدده من تعويضات.

2.2.1- إلزامية التأمين على المركبات يضمن التعويض عن الأضرار الجسمانية

يقابل الحاجة الملحة للمركبات بكافة أنواعها في العصر الحالي العديد من الأضرار الناجمة عنها، وعلى الأخص تلك التي تمس حياة المرء وسلامته الجسدية بالإضافة إلى ضرر الوفاة وكل الإصابات التي تخلف وراءها أضرارًا اجتماعية على درجة كبيرة من الخطورة سواء على مستوى الأفراد أو على مستوى المجتمع ولمواجهة هذه المخاطر الاجتماعية استحدث المشرع الجزائري نظام التأمين الإلزامي على المركبات(المادة 01 من الأمر رقم 15-74، 1974)ومنه التأمين على المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات، وهو عبارة عن عقد يفرضه المشرع على كل مسؤول عن مركبة آلية قصد حماية المضرور من حوادث هذه المركبة وذلك عن طريق إلزام المسؤول عنها بدفع قسط مالي إلى جهة التأمين أي شركة تأمين مقابل قيام هذه الأخيرة بدفع تعويض إلى كل مضرور من حوادث هذه المركبة وفقا للشروط والإجراءات المنصوص عليها في عقد التأمين الإلزامي.

و لا يعتبر الخطر الذي تقوم عليه المسؤولية في حوادث السيارات متحققا إلا إذا قام المتضرر بمطالبة المؤمن له وديا أو قضائيا بالتعويض عن الضرر الذي أصابه بسبب تدخل المركبة محل عقد التأمين ، ومنه إذا لم يطالب المضرور بالتعويض فإنّ المؤمن له لا يلزم بشيء ولا يلزم المؤمن بشيء في مواجهة المؤمن له لأن الخطر المؤمن عليه هو إصابته في أمواله لم يتحقق ولن يتحقق إلا بالمطالبة بالتعويض ، فإذا أثبتت مسؤولية المؤمن له التقصيرية بأركانها الثلاثة، هي الخطأ والضرر والعلاقة السببية بإمكان المضرور أن يرفع على المؤمن له دعوى المسؤولية لمطالبته بالتعويض وهذا هو الخطر المؤمن منه وليس تحقق المسؤولية، فقد تتحقق المسؤولية ولكن لا يتحقق الخطر، ويحدث هذا عندما يتنازل المضرور عن

المطالبة بالتعويض أو عندما يعترف المؤمن له بمسؤوليته للمضرور، لأنّ التعويض الذي يقره الأمر رقم 74-15 السابق الذكر يقوم على أساس نظام قانوني خاص خارج عن نطاق المسؤولية فهو مبني على أساس نظرية الضمان أو الخطر(بن خروف، 2002، صفحة 227).

تجدر الإشارة أن نظام إلزامية التأمين يتميز بكونه نظامًا خاصًا ذا طابع عيني يرتبط بالمسؤولية الناشئة عن استعمال المركبة وليس تأمينا شخصيًا يرتبط بقيام مسؤولياته شخص معين عن الضرر المترتب على استعمالها، لأن المهم في كل الحالات هو تعيين المركبة المتسببة في الضرر وليس تحديد شخص المسؤول عن هذا الضرر ومنه تصبح العلاقة التي تجمع بين المؤمن والمركبة هي الأهم لأن شركة التأمين تُعد ضامنة بدون أن تهتم بالمسؤولية الشخصية لمن وقّع على وثيقة التأمين(لحاق، 2013، صفحة 226).

ومنه تلتزم شركات التأمين بالتعويض عن الأضرار الجسمانية التي تسبب فيها المؤمن له للغير والتي نجمت عن حادث السير ويتعلق الأمر بكل الإصابات التي تصيب جسم الشخص كالكسور والجروح وما يصاحبها من آلام، فهو الضرر الذي يحل بسلامة الجسم وصحته ويتعدى ذلك إلى العاهات المستديمة كالبتر و التشوه ليشمل كل نقص في القدرة بمختلف أنواعها والتي يترتب عنها عجز كلي أو جزي أو عجز مؤقت أو دائم عن العمل وكذا العجز الكلي الدائم وحالة الوفاة وهذا ما سنراه لاحقا في الجزء الثاني من هذه الدراسة ، ويجب أن يغطي التأمين على المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات المسؤولية المدنية للمكتتب بالعقد ومالك المركبة بالإضافة إلى مسؤولية كل شخص آلت إليه بموجب إذن منهما بحراسة أو قيادة تلك المركبة(بوشنافة، 2019، صفحة 68).

والجدير بالذكر أنّ الأضرار الجسمانية التي تحدثها أو تتسبب فيها المركبات التابعة للدولة فإنّ هذه الأخيرة لا تلزم بإبرام عقد تأمين لتغطية هذه الأضرار وإنما يقع عليها نفس التزامات المؤمن بالنسبة للسيارات التي تملكها أو الموجودة في حراستها(المادة 2 من الأمر رقم 74-15، 1974)، بحيث يحق لضحايا حوادث السير

أو لذوي حقوقهم أن يطالبوا الدولة تسديد التعويض عن الأضرار اللاحقة بهم بسبب المركبات التابعة لها سواء كانت ملكا لها أو تحت حراستها عن طريق اللجوء إلى القضاء، ويقوم الوكيل القضائي للخزينة العمومية بتمثيل الدولة أمام القضاء(بولحية، 2011، صفحة 08).

2- تقدير تعويض ضحايا الأضرار الجسمانية: حق للضحايا ولذوي حقوقهم

بعد صدور القانون رقم 74-15 المعدل والمتمم، أصبح التعويض عن الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث المرور تلقائيا ومضمونا، وتكون جهات التأمين أو صندوق ضمان السيارات الطرف المدين بالتعويضات المستحقة للضحايا المباشرين (1.2) أو لذوي حقوقهم (2.2).

1.2- التعويض عن الأضرار الجسمانية اللاحقة بالضحية مباشرة

إذا ما أردنا حصر الأضرار الجسمانية التي تلحق ضحايا حوادث المرور بصفة مباشرة والتي تستوجب التعويض وذلك بالاستناد إلى الأمر رقم 74-15 والقانون رقم 88-31 المعدل له نجد أن الأمر يتعلق بالتعويض في حالة العجز والتألم (الفرع الأول) بالإضافة إلى التعويض عن المصاريف الطبية والصيدلانية والأضرار الجمالية التي خلفها الحادث (الفرع الثاني).

1.1.2- التعويض في حالة العجز والتألم

قد تلحق المضرور خسارة كما قد يفوته ربح جراء حادث المرور الذي وقع له مما يسبب له عجزا(أ)،ويصاحب المضرور ي هذه الحالة وغيرها العديد من الألآم والمعاناة التي تلحق نفسيته وشعوره(ب).

أ- التعويض في حالة العجز:

يترتب عن حوادث المرور أضرار جسمانية للضحية، والذي قد تشكل له عجزًا يحول دون ممارسته لحياته بعد الحادث بصفة عادية سواء كان عجزًا دائما أو مؤقتًا.

- **التعويض في حالة العجز الدائم:** يقصد بالعجز الدائم ذلك الضرر الذي يؤدي إلى النقص العضوي والتي يبقى المصاب بها حتى بعد استقرار حالته أي أن هذه

الإصابة أصبحت غير قابلة للتحسن بصفة ملموسة وسريعة بعلاج طبي ملام، ويستوي في ذلك أن يكون العجز جزئيا أو كليا والذي قد يمس الفرد في قوه الجسمية أو العقلية يحول دون استطاعته القيام بأي عمل بعد انتهاء فترة العلاج، بحيث تكون له آثار اقتصادية على الفرد وأسرته(Yvonne، 1993، صفحة 203)، ويتحصل المضرور في هذه الحالة طبقا لنص المادة 16 من الأمر رقم 74-15 على تعويض إمّا يكون دفعة واحدة أو في شكل إيراد مرتب، وحسب الفقرة الثالثة التالية لجدول الأجر السنوي في النقطة الرابعة المعنونة بـ " أساس حساب التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي من الملحق المرفقبقرار رقم 88-31 فإنه بإمكان الضحايا من القصر غير الأجراء الحصول على تعويض يكون بناء على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون أو على أساس الأجر الصافي من الضرائب والتكاليف المناسبة لمستوى تأهيلهم "، أمّا بالنسبة للمتضرر الذي بلغ العجز الدائم لديه بنسبة 50% أو يتجاوزها فإنه يضاف إلى التعويض الذي يتحصل عليه، التعويض عن الانقطاع المحتمل في قبض المنح العائلية المدفوعة من قبل الضمان الاجتماعي.

وبالنسبة للمتضرر الذي يقدر العجز الدائم لديه بنسبة 80% فأكثر ويكون من المتضررين المجبرين على الاستعانة بالغير والتي يتم تحديدها بموجب خبرة طبية فإنه يضاعف لديه مبلغ رأس المال أو المعاش بنسبة تقدر بـ 40%(لكبير، 2015، صفحة 278)، وفيما يتعلق بحساب التعويض عن العجز الدائم فإن الملحق المرفق بقانون رقم 88-31 يشير أنه يتم تقديره على أساس حساب النقطة الاستدلالية بحيث يتم الحصول على رأس المال التأسيسي بضرب قيمة النقطة الاستدلالية المقابلة لشطر المرتب أو الدخل المهني السنويللضحية في معدل العجز الدائم الذي يحدد في تقرير الخبرة.

- **التعويض في حالة العجز المؤقت:**يتمثل الضرر الذي يكون في شكل عجز مؤقت هو توقف الشخص وعدم إمكانياته مزاولة عمله أو نشاطه المهني المعتاد خلال مدة زمنية بسبب الإصابة الجسدية التي لحقت به جراء حادث المرور مع إمكانية الرجوع إلى الحالة التي كان عليها قبل إصابته في الحادث بمجرد انتهاء فترة علاجه، ومنه

فالعجز المؤقت هو تلك المدة الزمنية التي يبقى خلالها المضرور عاطلا عن العمل بسبب الحادث وهي الفترة الممتدة بين تاريخ وقوع الحادث وتاريخ استئناف العمل إلا أنّ تاريخ استئناف العمل لا ينطبق بالضرورة مع تاريخ التئام الجروح أو الجبر(دلاندة، 2012، صفحة 32)، و يكون الهدف من التعويض هو تغطية جزء من دخل الضحية الذي انقطع بسبب توقفه عن العمل و يعطي له الحق في التعويض بشرط أن يتم اثبات العجز المؤقت لذي تعرض له بموجب محضر طبي أمّا بالنسبة إلى تقدير وحساب التعويض عن العجز المؤقت يكون طبقا للفقرة الثانية من ملحق القانون رقم 88-31 على أساس 100% من أجر المنصب أو الدخل المهني للضحية وقت وقوع الحادث دون الأخذ بعين الاعتبار أي تغيير في الأجور والمرتبات التي قد تطرأ.

و الجدير بالملاحظة أنه في حالة ما إذا تعذر إثبات الأجر أو الدخل المهني للضحية فإن في هذه الحالة يتم احتساب التعويض على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون، وبالنسبة لمعاش التقاعد فإنه يؤخذ فيه بعين الاعتبار الأجر الوطني الأدنى المضمون، ومنه لا يعتد به في حساب التعويض عن العجز المؤقت كونه لا يعتبر قانونا أجرًا أو دخلاً مهنيا، وهذا ما أخذت به المحكمة العليا في قراراها الصادر بتاريخ 2001/02/06 (بعجي، 2008، صفحة 246).

وبالنسبة للضحايا الذين ينتمون للفئة الحاصلين على شهادات أو المتمتعين بتجربة أو تأهيل مهني تمكنهم من شغل منصب عمل معين وليس بإمكانهم إثبات أجر أو دخل يتم تعويضهم بالرجوع إلى الحد الأدنى للأجر الأساسي لهذا المنصب والصافي من التكاليف والضرائب طبقا لما جاء في الملحق الأول من القانون رقم 88-31 السابق ذكره،وهذا ما ذهبت إليه المحكمة العليا في قرارها الاصدر بتاريخ 2013/12/02(المجلة القضائية قرار رقم 266689، 2012)،غير أن كل هذه التعويضات التي يستوي دفعها للمضرور لجبر الضرر اللاحق به تكون معلقة على شرط عدم تجاوزها مبلغًا شهريًا مساويا لثماني مرات الأجر الوطني الأدنى للمضمون عند تاريخ الحادث(قرقوش، 2006/ 2007، صفحة 106).

ب- التعويض في حالة الضرر الناشئ عن التألم

لم يعرف المشرع ضرر التألم في القانون رقم 74-15 المعدل والمتمم علما أن هذا النوع من التعويض لم ينظمه المشرع في هذا الأمر إلا بعد تعديله بموجب القانون رقم 88-31، وتعرّف أنها تلك الآلام التي يعاني منها المتضرر في جسمه جراء الكسور و/ أو الجروح التي أصابته في جسده، والتي تتمثل في المعاناة التي يعيشها الفرد في نفسيته وتلحق الشخص في عاطفته وشعوره ويكون مصحوبًا بالحزن والأسى الذين يحس بهما ويعاني منهما.

وينص الشق الثاني من الفقرة خامسا من ملحق القانون رقم 88-31 على أنه يتم التعويض عن ضرر التألم المحدد بموجب خبرة طبية صادرة عن خبير مختص يتم تضمنها في التقرير الطبي للخبير وقد فرق المشرع بين نوعين من ضرر التألم ويتعلق الأمر بضرر التألم المتوسط، بحيث يتم حساب مبلغ التعويض مرتين الأجر الوطني الشهري الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث والتعويض عن ضرر التألم الهام الذي تقدير التعويض على أساس أربع مرات قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون.

2.1.2- التعويض عن المصاريف الطبية

يصاحب وقوع حوادث المرور العديد من المصاريف الطبية والصيدلانية التي تستوجب على المتضرر إنفاقها في رحلته العلاجية والتي قد تفوق في بعض الأحيان القدرات المادية للمتضرر مما يستوجب التعويض عنها (أ)، هذا بالإضافة إلى الأضرار الجمالية التي يحرص المشرع على ضرورة التعويض عنها (ب) مما ترتبه من آثار نفسية عميقة لدى الضحية.

أ- التعويض عن المصاريف الطبية والصيدلانية

حسب الأمر رقم 74-15 فإن جميع المصاريف الطبية والصيدلانية يتم تعويضها بالكامل(المادة 17 من الأمر رقم 74-15، 1974) وتشمل مصاريف المستشفى والأدوية والتنقل إلى الطبيب، وإذا تعذر على المؤمن له دفع تسبيق فإنه يمكن منحه له بصفة استثنائية، وإذا كانت حالة المريض تستدعي العلاج في الخارج فإنه لا يكون إلا بناء على استشارة طبيب المؤمن، وهذا ما أشارت إليه المحكمة

العليا بنصها: " تلتزم شركة التأمين بتحمل دفع التعويضات عن مصاريف العلاج والنقل بالخارج الناتجة عن أضرار حوادث المرور بشرط أن يتم فحص الضحية والأمر بالعلاج في الخارج من قبل طبيب بصفته مستشار للمؤمن وليس بصفته طبيب عادي ومتى كان الفحص من طبيب عادي فإن شركة التأمين تكون غير ملزمة بتحمل دفع هذه التعويضات(المادة 17 من الأمر رقم 74-15، 1974) علما أن مصاريف هذه المعالجة تكون موضوع ضمان طبقا للتشريع الجاري العمل به في مادة العلاجات في الخارج، ويشترط على المتضرر ليستفيد من التعويض في هذه الحالة أن يقدم الوثائق الثبوتية والمستندات الطبية التي تثبت هذه المصاريف وإلا فإنه يحرم من التعويض وتشمل هذه المصاريف، مصاريف الأطباء والجراحين وأطباء الأسنان والمساعدين الطبيين، مصاريف الإقامة في المستشفى أو المصحة مصاريف طبية وصيدلانية، مصاريف الأجهزة والتبديل، مصاريف سيارة الإسعافمصاريف الحراسة الليلية والنهارية، مصاريف النقل للذهاب إلى الطبب إذا بررت ذلك حالة الضرورة وإذا تعذر على المضرور تسبيق هذه المصاريف جاز للمؤمن منحه ضمانات بصفة استثنائية.

ب- التعويض عن الأضرار الجمالية

تعرف الأضرار الجمالية أنها تلك الأضرار اللاحقة بالمضرور جراء التشوه الذي يلحق به بسبب الحالات والذي يحدث له خللاً في خلقته الطبيعية، ويختلف أثر هذا التألم بالزيادة أو النقصان باختلاف جنس المضرور (رجل أو امرأة)، عمره (شاب أو كهل أو شيخ)، حالته العائلية (متزوج أو أعزب)، بالإضافة إلى مدى ظهور التشوه من عدمه(زيتوني، 2021 ، صفحة 360)ويعوض عن العمليات الجراحية اللازمة لإصلاح الضرر الجمالي بموجب خبرة طبية، فالتعويض لا يتم عن الضرر الجمالي بذاته وإنما العمليات الجراحية اللازمة لإصلاح أو علاج هذا الضرر، وحسب الأمر رقم 74-15 تدفع للمصاب تعويضات عن الضرر الجمالي الذي لحقه من جراء الحادث إلى غاية 2000 دج، وإذا زادت قيمة التعويضات المستحقة عن الضرر الجمالي عن مبلغ 2000 دج إلى غاية 10.000دج تدفع شركة التأمين 50% من

التعويض المستحق عن ذلك الضرر و لا يمكن أن يتجاوز ذلك المبلغ 6000دج، أما بالنسبة للقانون رقم 88-31 فإنه يبقي على التعويض كامل المصاريف ولتكاليف المترتبة في العمليات الجراحية اللازمة لإصلاح الضرر الجمالي المقرر بموجب خبرة طبية وصدر في هذا الصدد قرار عن المحكمة العليا(قرار رقم 260516، 2001، صفحة 447)يؤكد فيه أن التعويض عن الضرر الجمالي يستوجب إثبات إجراء عملية جراحية أو عمليات جراحية.

وأخيرا تجدر الإشارة أنه بإمكان المتضرر مراجعة نسبة العجز بعد الشفاء أو الاستقرار في حالة تفاقم عاهات المصاب أو تخفيضها، غير أن هذه المراجعة لا يمكن أن تتم إلا بعد مرور 03 سنوات ابتداء من تاريخ الاستشفاء أو الاستقرار وهذا طبقا للمواد 1 و 2 من المرسوم التنفيذي رقم 80-36(مرسوم تنفيذي رقم 80-36، 1980).

2.2- التعويض عن الأضرار اللاحقة بذوي حقوق ضحية المتوفي

قد تتخطى آثار حوادث المرور بعض الحالات مجرد أضرار جسمانية تصيب المضرور لتصل لحد وفاة هذا الأخير ويصل بذلك الضرر لذوي الحقوق، وعلى هذا الأساس قرر المشرع منحهم إمكانية المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم ليشمل التعويض جراء الوفاة (1.2.2) بالإضافة إلى التعويض عن الضرر المعنوي (2.2.2).

1.2.2- تعويض ذوي الحقوق عن الوفاة

ميّز المشرع الجزائري في الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 88-31 في تعويض ذوي الحقوق في حالة ما إذا كانت الضحية بالغة (أ) أو قاصره (ب).

أ- التعويض في حالة وفاة ضحية بالغة

تعتبر الضحية بالغة بمفهوم القانون إذا بلغت 19 سنة كاملة عند تاريخ الحادث، ويتم تقديره بحساب الدخل السنوي للعامل المتوفي وإذا كان بدون عمل يحسب على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون، ونبحث بعد ذلك على النقطة

الاستدلالية التي تقابل هذا الدخل السنوي، ثم بعد ذلك نضرب النقطة الاستدلالية في المعاملات المحددة بنص القانون (جديدي، 2003، صفحة 130) ويتعلق الأمر بـ:

- الزوج (الأزواج) 30% لكل واحد من الولد 1 والـ 2 القاصرين والمكفولين 15% ولكل واحد من الولد 3 القاصر ومن يليه والمكفولين 10%.

- الأب والأم تحت الإعالة 10%.

- الأشخاص الآخرون تحت الإعالة 10% ، ويشترط أن لا تتجاوز النسب المئوية المخصصة لذوي الحقوق بنسبة 100%من الدخل السنوي للضحية وعندما يتجاوز المجموع هذه النسبة تخفض التعويضات لكل واحد من هؤلاء تخفيضا مناسبًا، أما في ظل القانون رقم 88-31 فإن عملية الحصول على رأس مال التأسيسي بقي بدون تغيير بينما وقع التغيير في النسب المخصصة لذوي الحقوق.

- الزوج (الأزواج) 30% كل واحد من الأبناء القصر تحت الكفالة 15% الأب والأم 10% لكل واحد منهما، و 20% في حالة عدم ترك الضحية زوج وولد الأشخاص الآخرون تحت الكفالة بمفهوم الضمان الاجتماعي 10% لكل واحد منهم ويستفيد الأولاد اليتامى بأقساط متساوية من شطر التعويض المقرر في حالة وقوع حادث بالنسبة لزوج الضحية، وفي كل الحالات لا يمكن أن يتجاوز مبلغ رأس المال التأسيسي قيمة النقطة المطابقة للأجر والدخل المهني السنوي للضحية نسبة 100%، وفي حالة تجاوز هذه القيمة ستكون الحصة العائدة لكل فئة من ذوي الحقوق موضوع تخفيض نسبي والتي تكون قيمة النقطة الاستدلالية تقسيم مجموع النسب لذوي الحقوق في 100 والحاصل نضربه في نسبة كل من ذوي الحقوق.

تجدر الإشارة أنه يستند ذوي حقوق الضحية للمتوفاة من جراء حادث المرور من تعويض بموجب الضرر المحتمل، ويتعلق الأمر بفقدان فرصة الإنفاق عليهم في المستقبل بالإضافة إلى احتمال تفاقم الضرر في المستقبل القريب نتيجة لاحتمال تحسن المركز المالي للمضرور ومن ثم استفادتهم من ذلك مستقبلا، وفي

مثل هذه الحالة ما على ذوي الحقوق إلا الرجوع إلى القضاء المدني للمطالبة بحقهم في التعويض عن هذا الضرر على أساس المادة 182 ق م وعلى قاضي الموضوع التأكد أولا من وجود الفرصة المزدوجة في كلتا الصورتين أي احتمال أو فرصة الكسب واحتمال زيادته مستقبلا، ثم بحث أثر الوفاة على هذه الفرصة، وعلى هذا الأساس تكون له السلطة التقديرية الواسعة في الحكم بالتعويض لهم(مشري&بوخميس، 2019، صفحة 173).

ب- التعويض في حالة وفاة ضحية قاصر

تعتبر الضحية قاصرًا بمفهوم القانون إذا لم يتمم 19 سنة كاملة عند تاريخ الحادث ويتم التعويض في حالة وفاة قاصر يمارس نشاطا مهنيا لفائدة الأب والأم بالتساوي أو الولي كما ورد تحديده في الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم الذي أخذ بعين الاعتبار عمر الضحية القاصر:

- فإذا كان عمر الضحية القاصر يتراوح بين يوم وأقل من 06 سنوات يكون مبلغ التعويض ضعف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون عند وقوع الحادث علما أنه قبل تعديل الأمر المذكور أعلاه كان ينص أنه يتحصل الأب والأم على تعويض قدره 5000دج لكل واحد منهما.

- إذا كان يتراوح عمر الضحية بين 06 سنوات و19 سنة يكون مبلغ التعويض 03 أضعاف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث، وتدفع هذه المبالغ لكل من الأب والأم بالتساوي، وفي حالة وفاة أحدهما فإن المتبقي منهما على قيد الحياة يتقاضى التعويض بكامله.

ويلاحظ 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 !!، وفي ظل غياب اجتهاد قضائي صادر عن الغرف المجتمعة، فإن المحكمة العليا ذهبت في حالة وفاة قاصر يُمنح التعويض المادي لأبوي الضحية بالتساوي وفي حالة وفاة أحدهما يتقاضى المتبقي منهما على قيد الحياة(قرار رقم 232986 غرفة الجنح، 2001، صفحة 347) ولا يشمل التعويض عن وفاة الضحية القاصر

التعويض عن مصاريف الجنازة(لحاق، 2013، صفحة 247)، أما قبل التعديل فقد كان يتحصل ذوي الحقوق على مبلغ 10.000دج إذا كان عمر الضحية يتراوح بين 6 و 21 سنة.

2.2.2- صور التعويض عن الضرر غير المالي لذوي الحقوق

لم يكن ينص الأمر رقم 74-15 على التعويض المعنوي إلا بعد تعديل سنة 1988، بحيث أقر المشرع إلى جانب التعويض المالي لذوي حقوق الضحية المتوفاة في حادث المرور التعويض المعنوي الذي يأخذ صورتين ويتعلق الأمر بالتعويض عن الضرر المعنوي (أ)، بالإضافة إلى مصاريف الجنازة (ب).

أ- تعويض ذوي الحقوق عن الضرر المعنوي

طبقا للقانون رقم 88-31 وتحديدًا الفقرة الثالثة من الجزء الخامس من الملحق على أنه يمكن التعويض عن الضرر المعنوي بسبب الوفاة لكل أم وأب وزوج (أو أزواج) وأولاد الضحية في حدود 03 أضعاف قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث الذي وقع.

ب- أحقية ذوي الحقوق في مصاريف الجنازة

يتم تعويض ذوي الحقوق عن مصاريف جنازة الضحية المتوفي في حادث المرور في حدود 5 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 الحقوق للمتوفي، كما أن التعويض عن مصاريف الجنازة في ظل الأمر رقم 74-15 يمنح بطريقة جزافية.

خاتمة:

إنّ المشرع الجزائري لعب دورا أساسيًا فيما يتعلق بالتعويض عن حوادث المرور من خلال سنّه لنصوص قانونية التي يتم بموجبها تحصيل التعويض بصفة عامة و بطريقة تلقائية، بحيث جعل المعيار الأساسي لتحديد مبالغ التعويضات التي تدفع للضحايا أو ذوي الحقوق هو الأجر الوطني الأدنى المضمون وفق قواعد تقنية

تتماشى مع التطورات التي قد تطرأ عليه والتي تكون صالحة للتطبيق وتتماشى مع التطورات الاقتصادية والاجتماعية، غير أنّ في المقابل هناك العديد من النقائص التي تطرحها النصوص القانونية الحالية، بحيث يتضمن الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم مجموعة من الإجراءات كما تضمن الملحق كيفيات تعويض الضحية وذوي الحقوق، غير أنّه في المقابل تتميّز هذه الإجراءات بالتعقيد و البطء بحيث لا تتلاءم مع التزايد الكبير لحوادث المرور، ومنه أصبحت النصوص غير كافية للاستجابة بشكل سريع وفعال لطلبات الضحايا خاصة وأن حل النزاع عن طريق القضاء يزيد المسألة تعقيدًا نظرًا لما تتخلله العملية من طعون وتعيين خبراء وغيرها، كذلك بالنسبة للتعويض في حالة الوفاة نلاحظ عدم التساوي في نسب التعويض الممنوحة لذوي الحقوق، كما أن القانون نص عن التعويض عن الضرر المعنوي في حالة الوفاة فقط رغم أن حوادث المرور يترتب عنها العديد من الأضرار المعنوية في حالة الإصابات الجسدية كالعجز بالإضافة إلى الضرر الجمالي والتشوهات، بالإضافة إلى أن صندوق ضمان السيارات بمثابة آلية أقامها المشرع لتغطية النقص الذي يحيط بنظام إلزامية التأمين وبالتعويض التلقائي لكل ضحية جسمانية لحادث سير، إلا أنه يبقى تدخله احتياطيا بل استثنائيا ومقيد بشروط عدة وإجراءات طويلة ومعقدة.

وعلى ضوء ذلك يمكن أن نقترح ما يلي:

- لابد من تعديل بعض الأحكام القانونية المتعلقة بنظام التعويض بشكل غير قابل للتأويل كالتوسيع من دائرة الأشخاص المستفيدين من التعويض المعنوي وعدم اقتصارها على ذوي الحقوق، بالإضافة إعادة النظر في إجراءات تحصيل التعويض بتبسيط هذه الإجراءات وتسريعها بمنح الاختصاص للقاضي الجزائي للفصل فيها بالتبيعة للدعوى العمومية خاصة في حالة صدور حكم بالبراءة للمتهم كون القضاء الجزائي الذي يتميز بسرعة الإجراءات.

- يعتبر الصلح أحد الطرق الودية لتعويض المتضرر من حوادث المرور أو ذوي الحقوق دون الحاجة على اللجوء للقضاء، غير أنه لابد من التفعيل القانوني

للتسوية الودية بين الضحايا وجهات التأمين ومعه تقليص حجم القضايا التي تحال على القضاء مما يتيح إلزام شركات التأمين للتكفل الحقيقي بالضحايا.

- توحيد الأحكام والنصوص القانونية التي تنظم حالات تدخل صندوق ضمان السيارات وإجراءات مطالبته من خلال التخفيف من إجراءات وإقامة فروع جهوية ولائية للصندوق لتفادي تراكم الملفات وعدم الإطالة في إفادة المتضررين من التعويضات المستحقة لهم.

- وأخيرا لابد من تكاثف الجهود بغرض وضع قواعد قانونية صارمة تضمن تجسيد الأمن المروري والحرص على عدم التساهل في التطبيق مع المخالفين لتجنب الكوارث الناجمة عن حوادث المرور.

قائمة المصادر والمراجع:

قائمة المصادر:

1- الأمر رقم 69-107 المؤرخ في 1969/12/31 المتضمن قانون المالية لسنة 1970،جريدة رسمية الصادر بتاريخ 1969/12/31 .

2- الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 1974/06/30 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار، جريدة رسمية عدد 15 الصادرة بتاريخ 1974/02/19.

3- الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 1995/01/25 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 2006/02/20 ، جريدة رسمية عدد 15 الصادرة في 2006/03/12 .

4- القانون رقم 88-31 المؤرخ في 1988/07/19 يعدل ويتمم الأمر رقم 74-15، جريدة رسمية عدد29 الصادرة في 1988/07/20.

5- القانون رقم 01-14 المؤرخ في 2001/08/19 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها المعدل والمتمم، جريدة رسمية عدد 16 الصادرة في 2001/08/19.

6- القانون رقم 02-11 المؤرخ في 200//12/24 المتضمن قانون المالية لسنة2003، جريدة رسمية عدد 86 الصادرة في 2002/12/25.

7- المرسوم التنفيذي رقم 80-34 المؤرخ في 1980/02/16 يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 08 من الأمر رقم 74-15، جريدة رسمية عدد 08 الصادرة في 1980/02/19.

8- المرسوم التنفيذي رقم 80-36 المؤرخ في 1980/02/16 يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 07 من الأمر رقم 74-15، جريدة رسمية عدد 08 الصادرة في1980/02/19.

9- المرسم التنفيذي رقم 04-103 المؤرخ في 2004/04/05 متضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات وتحديد قانونه الأساسي، جريدة رسمية عدد 21 الصادرة في2004/04/07.

قائمة المراجع:

أولا: الكتب:

أ -الكتب باللغة العربية:

1- بن خروف، عبد الرزاق.2002. *التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري: الجزء الأول "التأميناتالبرية*،الطبعة الثالثة، ردكول للنشر، الجزائر.

2- حميدة، جميلة.2012. *الوجيز في عقد التأمين، دراسة على ضوء التشريع الجزائري الجديد للتأمينات*، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر.

3- دربال، عبد الرزاق.2004.*الوجيز في النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام*، دار العلوم للنشر والتوزيع.

4- دلاندة، يوسف.2012. *نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور*، دار هومة، الجزائر.

5- السنهوري، عبد الرزاق أحمد.2000. *الوسيط في شرح القانون المدني الجديد مصادر الالتزام*، المجلد الثاني، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان.

6- جديدي، معراج. 2003.*مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري*، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر.

7- إسماعيل، هبة.2017. *شرح النظام القانوني للتعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناشئة عن حوادث المرور*، دار هومة، الجزائر.

ب-الكتب باللغة الفرنسية:

1- Lambert Faivre Yvonne, Le Droit du Dommage Corporal,Système d'indemnisation, éditos Dalloz, France, 1993.

ثانيا: المقالات العلمية:

1- ذبيح، ميلود.جوان 2013 .*حقوق ضحايا حوادث المرور في التشريع الجزائري الإيجابيات والاختلالات*، مجلة دفاتر السياسة والقانون، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، عدد 09، 33-47.

2- حوالف، حليمة.2014.*مسؤولية الدولة عن تعويض حوادث السيارات غير المؤمن عليها*، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 02، 153-169.

3- لكبير، علي.جانفي 2015.*الحماية القانونية لضحايا لحوادث المرور* مجلة دفاتر السياسة والقانون، مجلة جامعية محكمة فيالحقوق والعلوم السياسية- قاصدي مرباح- ورقلة، عدد 12، 475-487.

4- بوشنافة، جمال.جانفي 2019. *إلزامية التأمين من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات تقنية قانونية تكفل الحماية الاجتماعية للضحية*، مجلة دائرة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، مخبر المؤسسات الدستورية والنظم السياسية، عدد 5. 126-146.

5- مشري، راضية.بوخميس، سهيلة.2019.*التعويض عن الأضرار الجسمانية في حوادث المرور: قراءة نقدية للنصوص القانونية*، مجلة الباحث للدراسات الاكاديمية، مجلد 06، عدد 03، 89-110.

6- زيتوني، طارق.2021. *التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناجمة عن حوادث المرورفي القانون الجزائري*، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية المجلد 04، عدد 01، 448-470.

ثالثا: الأطروحات والرسائل الجامعية:

أ-الأطروحات:

1- بعجي، محمد.2008/2007. المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر1.

2- محمودي، فاطمة. 2011/2010. المسؤولية المدنية عن حوادث المرور دراسة مقارنة رسالة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان.

3- لحاق، عيسى.2013/2012. إلزامية التأمين على السيارات ونظام تعويض الأضرار الناتجة عنها، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة.

ب-الرسائل :

1- بولحية، سمية.2011/2010.النظام القانوني لعقد التأمين على المركبات في التشريع الجزائري، رسالة ماجستير، تخصص قانون العقود والمسؤولية المدنية كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي: أم البواقي.

رابعا: المحاضرات:

1-قرقوش عبد العزيز ، التعويض عن حوادث المرور ، محاضرات الكفاءة المهنية للمحاماة ، جامعة فرحات عباس : سطيف 2007/2006 .