

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة غرداية

كلية الحقوق و العلوم السياسية - قسم الحقوق-



الجانب الإجرائي و الجزائي لمعالجة حوادث المرور و الآثار المترتبة عنها وفقا للتشريع الجزائري

(دراسة قانونية)

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

مسار : حقوق ، تخصص : قانون جنائي

إعداد الطالب :

- غزيل عبد القادر

نوقشت هذه المذكرة و أجزيت علنا بتاريخ : 2016/06/01 بالقاعة : ت 14

من طرف الأساتذة التالية أسماؤهم :

الأستاذ (ة) : شول بن شهرة (أستاذ التعليم العالي بجامعة غرداية) رئيسا

الأستاذ (ة) : فروحات سعيد (أستاذ التعليم العالي بجامعة غرداية) مشرفا

الأستاذ (ة) : لخذاري فتيحة (أستاذ التعليم العالي بجامعة غرداية) ممتحنا

السنة الجامعية

1436 – 1437هـ / 2015 – 2016م



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

جامعة غرداية

معهد الحقوق و العلوم السياسية

- قسم الحقوق -

الموضوع :

مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر تخصص : قانون جنائي

بـعـنـوان :

**الجانب الإجرائي و الشكلي لظاهرة حوادث
المرور و الآثار المترتبة عنها وفقا للتشريع
الجزائري**

(دراسة قانونية)

تحت إشراف :

- د. فروحات سعيد

إعداد الطالب :

- غزير عبد القادر

السنة الجامعية

2016 - 2015

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

وَأَنْزَلْنَا الْحَدِيدَ فِيهِ بَأْسٌ شَدِيدٌ وَمَنَافِعُ لِلنَّاسِ وَلِيَعْلَمَ اللَّهُ مَن يَنْصُرُهُ وَرُسُلَهُ بِالْغَيْبِ إِنَّ اللَّهَ قَوِيٌّ عَزِيزٌ

صدق الله العظيم

الحديد (25)

شكر و عرفان

إلى كل من قدر و يقدر ظروف من هم في مثل سني

إلى كل أستاذ رافقني طيلة مشواري الدراسي

إلى الزملاء و الزميلات

لكم مني الشكر ، التقدير

العرفان

عبد القادر

إهداء

إلى من ربباني صغيرا
إلى من أوصى الله بهما خيرا
والدي و والدي رحمة الله عليهما
إلى كل من تكرم و أسدى إلي معروفا
إلى من تقاسم معي مصاعب الحياة و متاعها
إلى زوجتي الغالية من أنجبت معي البنين و البنات
إلى كل هؤلاء ، أهدي خلاصة هذا العمل

عبد القادر

مقدمة

إن المتفحص لتاريخ البشرية يدرك أن الإنسان كان دوماً يبحث عن ربح الوقت والتقليل من الجهد العضلي الأمر الذي أدى به إلى أن يسخر الدابة و العربى و يخترع السفينة ثم القاطرة ، فالسيارة، فالطائرة. لكن رغم ما حققه الإنسان المعاصر من انتصارات على كل المستويات إلا أنه يدفع نتائج ذلك آلاف من الوفيات و الجرحى بسبب سوء الاستعمال لهذه الموارد.¹ و يواجه العالم المعاصر الآن وخاصة العالم الصناعي حركة تحول كبيرة تشمل مختلف الجوانب الاقتصادية والسياسة يواكبها ثورة تقنية طاغية تفوق التصورات.

و في خضم هذه الحركة التحولية العارمة، عرف ميدان المواصلات تطورا ملحوظا ، و خاصة فيما يتعلق بقيادة المركبات فترتب على هذا نمو في ملكية السيارات نمو متزايدا في ضحايا حوادث المرور ، إذ تعد ظاهرة الحوادث المرورية من أكثر السلوكيات السلبية داخل المجتمع، نظرا لكونها تهدد عملية الأمان الاجتماعي وسلامة الأفراد حيث ترتفع نسبة الوفيات على مدار العام ، وكذلك نسبة الإصابات العضوية نتيجة هذه الحوادث خاصة العاهات الجسيمة.²

و إن اللافت للانتباه هو الهاجس المرعب للظاهرة و ما تتركه في نفسية كل مستعمل للطريق و ما أصبحت تمثله من تهديدات و ذلك من خلال الأرقام الرسمية لمختلف الدراسات ، اذ نجد أن هذه الحوادث و ما تسجله في وطننا من القتلى و الجرحى (13 قتيلا و 175 جريحا يوميا) أي بمعدل 4500 قتيل و 3500 شخصا يصابون بعاهات مستديمة سنويا.³

و يمثل الشباب غالبية ضحايا هذه الحوادث ، إذ لا يقف الأمر عند هذا الحد فهناك ما يضاف إلى هذه الخسائر من أعباء تمثل في تلف الممتلكات العامة و الخاصة ، ذلك ما ينعكس سلبا على الناتج الاقتصادي و كذا ما تخلفه من آثار اجتماعية نتيجة لفقدان معيل الأسرة ، و ما يحدثه من تفكك على مستوى الأسر و العائلات.

كما لا يتوقف الأمر عند عنصر الشباب ، حيث ما قد يترتب عن حوادث المرور يشمل الصغير و الكبير الغني و الفقير ، الراكب و الراجل ، إذ يعد كل هؤلاء من مستعملي الطريق و الحادث يتصف باستهدافه لجميع من يدب على المسالك.

و لأهمية ما تطرقنا إليه من إحصاءات و نظرا لما تخلفه حوادث المرور يوميا وحب علينا البحث في هذه الظاهرة المرورية المعقدة علنا نتمكن من الاسهام بإضافة إلى بعض البحوث التي تناولتها من عدة جوانب ، حيث لا يعد بحثنا هذا استثناء ، فقد استفدنا من بعض البحوث التي حاز أصحابها قصب السبق و الذين كان لنا نظرة على أعمالهم

¹ وهيبه حمزوي ، الاتصال الاجتماعي الخاص بالوقاية من حوادث المرور ، مذكرة ماجستير علوم الاعلام و الاتصال ، جامعة بن يوسف بن خدة ، 2008-2009 ، ص05

² بن الشيخ عياش ، المسؤولية الاجتماعية و علاقتها بسلوك المخاطرة لدى السائقين ، مذكرة ماجستير ، 2007-2008 ، ص أ.

³ رحيمة حوالف ، مجلة الباحث ، جامعة أبي بكر بلقايد ، العدد 2012/11 ، ص 103.

حيث اطلعنا من خلالها على بعض خبايا الموضوع ، الأمر الذي أوجب الإجابة على مجموعة من التساؤلات التي نراها في صميم الأسباب و الآثار و النتائج التي تتسبب بها حوادث المرور و التي صغناها كالتالي :

● هل القوانين المعتمدة من طرف المنظومة التشريعية الوطنية كافية للحد من تفاقم ظاهرة حوادث المرور؟.

تندرج تحت هذا الإشكال العام تساؤلات هامة و هي :

- ما هي الآليات التي تم اعتمادها في تطبيق هذه القوانين؟.

- هل تعد هذه القوانين في مستوى حجم الظاهرة؟ و إن لم تكن كذلك فما هي البدائل؟.

للإجابة عن كل هذا قام الباحث بتقسيم بحثه إلى فصلين ، تضمن الفصل الأول مبحثين ، احتوى كل مبحث على مطلبين عرض فيهما مفهوم الظاهرة ، أسبابها و ذكر العناصر ذات الصلة بها ، و في الأخير تعرض لآثار حوادث المرور.

كما قسم الباحث الفصل الثاني إلى مبحثين كذلك و احتوى كل مبحث على مطلبين تناول فيهما طريقة المتابعة الاجرائية لحوادث المرور و كذا الجزاءات المتخذة حيال مرتكبيها و تعرض في الأخير إلى آلية التعويض على الأضرار الناجمة عن حوادث المرور.

الهدف من الدراسة :

إن لكل بحث هدف يرمي إليه الباحث و يسعى فيه الى توضيح غامض أو شرح و تبسيط معقد ، وكما هو الحال في بحثنا هذا ، وضع الباحث نصب عينيه ظاهرة حوادث المرور و ما ينجم عنها من أضرار و خسائر في الأرواح و الممتلكات فههدف إلى :

- توضيح المعنى الحقيقي للحوادث المروري
- النظر في عملية التكييف و المعايير المعتمدة لها و دراسة مدى تناسبها مع حجم الخسائر المنجزة عن حوادث المرور حيث تصنف هذه الأخيرة حسب القانون إلى مخالفات و جنح ، إذ لا مكان للجناية فيها حسب اطلاع الباحث.
- معرفة من قد يكون وراء كل هذه الأرقام من ضحايا الحوادث المرورية.
- التطرق الى مدى إمكانية بعض القوانين الوضعية من الحد من الظاهرة.
- وضع اليد على مكمّن الخلل و رصد الفراغ في الحلقة التي تضمن تطبيق القانون و تسهر على سلامة الطرق و سلامة مرتاديهها.

أهمية الدراسة :

لعل ما يزيد من أهمية دراستنا هذه هو ذلك الاستنزاف الكبير الذي تقف وراءه حوادث المرور و هذا في عديد النواحي المعنوية و المادية و الآثار النفسية و الاجتماعية الناجمة عنها ، إذ يجد المتتبع لآثار هذه الظاهرة آلاف من الأسر تعاني جراء ويلات ما تخلفه الطريق سنويا أطفال يمت ، عائلات شردت ... وذلك ما قد يدفع أي باحث للتحري في الأسباب و العوامل و يسعى لايجاد حلول للمشكل ، و كل ذلك لن يتأتى إلا عن طريق البحث العلمي الموجه و المنظم.

الدراسات السابقة :

- سعيد شنين : المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور ، دراسة مقارنة بين الشريعة و القانون ، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير بجامعة الجزائر ، و قد أجاب الباحث على عديد التساؤلات المتعلقة بحوادث المرور من حيث الأسباب ، المسؤولية و الآثار المترتبة عنها و كذا عملية التعويض ، و ذلك بالمقارنة بين الحكم الشرعي و الحكم القانوني الوضعي.

- الأستاذ ذبيح ميلود : دفاتر السياسة و القانون ، العدد التاسع / جوان 2013 حقوق ضحايا حوادث المرور في التشريع الجزائري الإيجابي والاختلالات ، تناول الاطار القانوني للتعويض كأداة لمعالجة ظاهرة حوادث المرور الإيجابيات من تطبيقه و الاختلالات الناجمة عن تطبيق عملية التعويض ، ليتوصل لمجموعة من الاقتراحات البديلة لمعالجة الاختلالات الناجمة عنها.

- وهيبة حمزاوي : الاتصال الاجتماعي الخاص بالوقاية من حوادث المرور في الجزائر ، رسالة لنيل شهادة الماجستير في علوم الاعلام و الاتصال.

- سعد الدين بوطبال : تناول نفسي اجتماعي لحوادث المرور بالجزائر مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير و تطرق إلى الآليات التي يمكننا من خلالها التحكم في حركة المرور و الحد من آثارها السلبية على النواحي النفسية و الاجتماعية.

- بوخبزة سعيدة : جرائم عدم الاحتياط المتعلقة بحوادث المرور ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الجنائي ، تطرقت من خلاله الباحثة إلى الأسباب التي تقف وراء ارتكاب حوادث القتل و الجرح في السير و كذا مجموعة القوانين التي تنظم حركة المرور ، كما تناولت قضية التعويض كما وضعها المشرع.

- عمار شويمت : أحكام حوادث المرور والآثار المترتبة عليها

في الشريعة الإسلامية ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الإسلامية ، تناول اشكالية الحكم الشرعي في مسألة ضمان حوادث المرور عامة ، ضوابطه وحدوده ، وكذا الحكم الشرعي الإسلامي فيما يترتب على حوادث المرور اليوم من عقوبات تحددها القوانين وضوابطها.

- الباحث نايف بن ناشي بن عمير: الآثار الشرعية المترتبة على حوادث السير أطروحة دكتوراه قدمت بالجامعة

الأردنية عام 1425 هـ / 2005 م

- الدكتور أحمد بنخيت الغزالي : ضمان عثرات الطريق في الفقه الإسلامي والقوانين الوضعية أطروحة دكتوراه أجزت في جامعة الأزهر الشريف بمصر عام 1416 هـ / 1996 م.

- محمد علي مشيب القحطاني : أحكام حوادث المرور في الشريعة الإسلامية ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الدراسات الإسلامية

و قد تناول حوادث السير بصورة و بمنظور شرعي بحث من حيث الأسباب و التعزير ...إلخ.

ما يلاحظ عن مجموع الدراسات السابقة أن معظمها تناول الظاهرة من منظور شرعي و لم يكن هنالك تخصص في المجال القانوني عدا ما جاء في البعض منها ، و هذا لا يراه الباحث أمرا هاما سيما و أنه يتناول الموضوع في دولة عربية و إسلامية تستمد دستورها و قوانينها من المصدر الأول للشريعة الإسلامية ، ألا و هو القرآن الكريم ، و هو ما سار الباحث على دربه في محاولته لإيجاد أجوبة شافية و كافية للتساؤلات التي تضمنتها إشكالية البحث.

المنهج المتبع :

لقد اعتمد الباحث المنهج الوصفي التحليلي كونه الأنسب في تحليل ظاهرة حوادث المرور ، و ذلك لما يوفره له من مجال لتصور حجم المشكل و يمنحه القدرة على الاحاطة بقدر كبير من المعلومات عن طريق الملاحظة ، المقارنة و الاستنتاج.

و كثيرا ما يهتم المنهج الوصفي بتقرير ما ينبغي أن تكون عليه الظواهر أو الأحداث التي يتناولها البحث ، و ذلك في ضوء قيم و معايير معينة ، و اقتراح الخطوات أو الأساليب التي يمكن أن تتبع للوصول بها إلى الصورة التي ينبغي أن تكون عليه في ضوء هذه المعايير أو القيم ، كما يتم استخدام أساليب و وسائل متعددة لجمع البيانات و المعلومات في أنواع البحوث الوصفية مثل الملاحظة⁴.

⁴ حمادة حسني ، كيفية إعداد بحث أو رسالة ، مكتبة بيروت ، ص 09.

الفصل الأول

ماهية حوادث المرور

المبحث الأول : مفهوم حوادث المرور و الأسباب الضالعة
فيها

المطلب الأول : مفهوم حوادث المرور

- الفرع الأول : حوادث المرور لغة

- الفرع الثاني : حوادث المرور اصطلاحا

- الفرع الثالث : حوادث المرور في القانون

ماهية حوادث المرور:

تعد حوادث المرور و اتجاه معدلاتها من حيث عدد القتلى و الاصابات ، و في التزايد المستمر و اللامتناهي ، و الناتج عن الاستعمال المفرط للمركبات و السيارات ، و حتى الدراجات و الدراجات النارية و اكتظاظ الحظيرة الوطنية من مختلف الماركات و الجنسيات و الراحة المادية لبعض الشرائح الاجتماعية الميسورة الحال و عدم اقبالها على استعمال النقل الجماعي مما يجعل من حركة المرور تصبح معقدة في ضوء كل هذا و غيره إذ أن ما تخلفه هذه الحوادث يكاد يناهز ما تخلفه الحروب التي تشهدها الكرة الأرضية من حين لآخر .

و إذ أن هذه الحوادث لا يقتصر ضررها على الأفراد كأفراد ، و انما يمتد حتى للأسر أو الجماعات و لذلك هناك من يطلق عليها تسمية ((الحوادث الاجتماعية))⁵.

خاصة و أنها بصورتها الحالية جديدة على المجتمعات الحديثة و لم تظهر الا نتيجة لتقدم و تطور الحياة في المجتمع و لخدمته و ذلك لما أثبتته الدراسات الاحصائية في البلاد المختلفة من حيث ارتفاع نسبة هذه الحوادث ، حيث أصبحت تشكل في حد ذاتها مشكلة جسيمة لا يستهان بها و لا تقتصر خطورتها على الازدياد الكبير و المخيف في عددها ، و انما في ما يترتب عنها من نتائج سيئة غير مرغوب فيها.

و إن في تمننا للوضع التي آلت إليها حالة المرور و الجرائم الكارثية و المفجعة التي تسجل يوميا على مستوى طرقاتنا ، و ما تطلعنا عليه القنوات التلفزيونية و الجرائد و المجلات و مختلف وسائل الإعلام من مجازر تشمئز من رؤيتها الضمائر الحية.⁶

مما يستوجب رصد زيادة من القوانين الخاصة و المنظمة لحركة المرور و ذلك بالنظر إلى العدد الكبير و اللامتناهي لمستعملي الطرق و بمختلف أصناف المركبات و أحجامها.

⁵ جمال بس ، قانون تنظيم حركة المرور و الأمن عبر الطرق و سلامتها و أمنها ، ص 01
⁶ وهيبة حمزوي ، الاتصال الاجتماعي الخاص بالوقاية من حوادث المرور ، مرجع سابق ، ص 13.

المطلب الأول : مفهوم حوادث المرور و الأسباب الضالعة فيها:

مفهوم حوادث المرور:

تعتبر حوادث المرور و ما تشهده من ارتفاع في أعداد القتلى و المصابين بعاهات مستديمة و متفاوتة من جراء الدهس و انقلاب المركبات و تصادمها من حين لآخر مما يدخل تحت مفهوم حوادث المرور أيضا ، احتراق المركبة ، أو انفجار أحد عجلاتها و ما يترتب عن ذلك من خسائر في الأرواح و الممتلكات و يترك هلعا بين الأفراد و المجتمعات ، و يسبب مشكلات مرورية تعيق حركة المرور و تذبذب سيولة حركة النقل بأنواعه على مستوى المحاور و الطرقات مما يؤثر على الحياة الاجتماعية و الاقتصادية و كذا وتيرة التنمية الوطنية و المحلية.

الفرع الأول : مفهوم حوادث المرور لغة :

يقال حدث الشيء حدثا ، أي تحدد وجوده ، فهو حادث ، و حديث ، و منه : حدث به عيب ، إذا تحدد و كان معدوما قبل ذلك.⁷

و حدث أمرك إذا وقع.⁸

و إحداث الشيء إيجاده.⁹

كما جاء في تعريف الجرجاني : الحدوث يعني وجود الشيء بعد عدمه.¹⁰

و الحادثة هي النازلة و جمعها نوازل.¹¹

و منه حادث بمعنى عارض.

المرور لغة :

⁷ ابن المنظور ابو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم، لسان العرب ، ترتيب عبد الله الكبير و آخرون ، مادة : حدث ، دار الشعب مص العربية.

⁸ الجوهري اسماعيل ابن حماد ، تاج اللغة و صحاح العربية ، دار العلم للملايين ، بيروت لبنان ، 1987

⁹ الراغب الاصفهاني أبو القاسم الحسين ، المفردات في غريب القرآن ، تحقيق صفوان عدنان داودي ، دار العلم الشامية ، سوريا ، 1412هـ.

¹⁰ الجرجاني سيد الشريف - تعريفات - دار تونسية للنشر ، تونس 1971 مادة حدث

¹¹ الأصفهاني ، المفردات ، نفس المرجع ، مادة حدث .

المرور مصدر مر ، يمر مرا ، أي اجتاز.

قال ابن سيده : مر يمر مرا ، و مرورا ، إذا جاء و ذهب و مر به ، و مره ، إذا جاز عليه.¹²

و المرور هو المضى ، و الاجتياز بالشيء.¹³

و الممر موضع المرور.¹⁴

الفرع الثاني : حوادث المرور اصطلاحا :

عرف حادث المرور بأنه كل ما يتعرض له مستخدم الطريق من اصطدام و دهس و انحراف و انقلاب و سقوط و نحو ذلك ، سواء كان المصاب ماشيا ، راكبا أو جالسا أو واقفا و سواء كانت الوسائل الناقلة سيارات أو مركبات آليات جارة أو قاطرات.¹⁵

و إذ أن هذا التعريف جاء ليفسر ما يحدث لمن قد يستعمل الطريق في غير الظروف العادية و ذلك من خلال ما تم التعرض اليه أعلاه ، حيث نرى أنه تعريف عام و شامل لمعنى حوادث المرور و أن كل ما يدخل تحت هذا المفهوم فهو حادث مرور.

كما يمكن أن يعرف أنه حادث مرور ، كل ما يصيب الانسان¹⁶ من قبل سيارة أو مركبة أو أكثر أو أجسام على الطريق العام و بصفة مفاجأة و غير مقصودة و التي تنتج عنها أضرار قد تكون وفيات أو تلفيات في الممتلكات و غيرها.

أيضا من خلال هذه التعريفات الكثيرة التي تجمع على وصف واحد و هو أن حادث المرور لا يكون الا عرضيا، دون أن يكون للقصد و التخطيط أدنى تواجد ، فقد يقع من مركبة واحدة أو من عدة مركبات ، ففي القانون الفرنسي عند تعرضه للحديث عن حادث سيارة وحيدة و متحركة.¹⁷

¹² ابن المنظور ، لسان العرب ، نفس المرجع ، مادة حرر.

¹³ الأصفهاني ، المفردات ، نفس المرجع ، مادة حرر.

¹⁴ الجوهري الصحاح ، نفس المرجع ، مادة حرر.

¹⁵ محمد علي المشيب القحطاني ، في أحكام حوادث المرور في الشريعة الاسلامية ، دراسة ماجستير ، جامعة أم القرى ، مكة المكرمة ، 1988م

، ص 23.

¹⁶ منتدى الجزائرية للحقوق و القانون على الانترنت ، WWW.FORUMLAWDZ.COM

هو التعريف الأكثر بساطة لدى القضاء حيث يستقر على وجود قرينة قاطعة مؤداها أن مجرد تحقق التلامس أو الارتطام بين المتضرر و السيارة المتحركة يعد دليلا على تدخلها في الحادث.¹⁸

و في نفس الاتجاه السابق فقد يعرف حادث المرور بأنه واقعة غير متعمدة ، نجم عنها وفاة أو اصابة أو تلف بسبب حركة المركبات ، أو حملتها على الطريق العام¹⁹

كما يمكن أن نعرف حوادث المرور بأنها جميع الحوادث التي تنتج عنها أضرار مادية أو جسمية من جراء استعمال المركبات و السيارات.²⁰

و اعتبارا لكل ما سبق ذكره ، نخلص إلى القول :

الآثار التي قد تحدث من استعمال السيارات و المركبات بصفة عامة و ما يحدث لها و منها يستلزم وضعه ضمن خانة ((حوادث المرور)) ، كون العبرة بالضرر و الوسيلة المستعملة لا غير.

الفرع الثالث : حوادث المرور في القانون الجزائري :

إن المشرع الجزائري و في اطار تعريف المخالفات و الجرح المرورية طبقا لأحكام القانون رقم 01 / 14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى 1422 هـ الموافق لـ 19 غشت 2001 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها ، معدل و متمم بالقانون رقم 04 - 16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 و الأمر رقم 09 - 03 المؤرخ في 22 يوليو 2009.²¹

حيث كان قد قسم المخالفات المرورية إلى أربع فئات أو درجات.

¹⁷ PREONTION IRRFRAGABLE CIV 2.21 NOT 1990 D . 1991 . P123

¹⁸ NOTE JL DEBERT CONTACT

¹⁹ الغزالي : أحمد بحيث ، ضمان عنفات الطريق في الفقه الاسلامي و القوانين الوضعية ، دراسة مقارنة ، رسالة دكتوراه في الشريعة و القانون ، جامعة الأزهر ، 1426 هـ / 1996 م ، ص33.

²⁰ عبد الله باسودان ، حوادث السير في الفقه الاسلامي ، منشورات على الانترنت WWW.ISLAMFIQH.COM

²¹ قانون المرور في ضوء الممارسة القضائية ، بوتي للنشر ، ط 2015 / 2016 ص18.

- أ- مخالفات من الدرجة الأولى : يعاقب عليها القانون بغرامة جزافية من 2000 إلى 2500 دينار جزائري.²²
- ب- مخالفات من الدرجة الثانية : يعاقب عليها القانون بغرامة جزافية من 2000 إلى 3000 دج.
- ت- مخالفات من الدرجة الثالثة : يعاقب عليها القانون بغرامة جزافية من 2000 إلى 4000 دج.
- ث- مخالفات من الدرجة الرابعة : يعاقب عليها القانون بغرامة جزافية من 4000 إلى 6000 دج.
- ج- الجنح و العقوبات : و قد تعرضنا إلى ما أشارت إليه المادة 67 إلى المادة 83 و التي تتعلق بالعقوبة الأصلية و المتمثلة في الحبس و التي تتراوح مدتها حسب خطورة الجنحة و بساطتها من 06 أشهر إلى 05 سنوات²³ ، و حتى عشر سنوات في حالة العود.

²² جمال. س ، قانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها وأمنها و القوانين و التنظيمات المتعلقة بها ، منشورات بغداددي ،

الجزائر 2009، ص 96.

²³ الجريدة الرسمية 07 شعبان 2009، العدد 47 ، ص 7.

المطلب الثاني : العوامل الضالعة في حوادث المرور :

إن من يحاول معرفة مجمل الأسباب الضالعة في حوادث المرور و بصورة دقيقة و شاملة لن يستطيع حصرها في أسباب دون أخرى ، كونها غير ثابتة و أنها لا تستقر على نوع أو وصف محدد و جلي إلا في البعض منها. فإذا ما سلمنا أن هناك عناصر ثلاث حيث لا يمكن ذكر أحدها دون الآخر و هي كالتالي :

1- السائق 2- المركبة 3- الطريق

الفرع الأول : العامل المباشر (السائق) :

تتدخل هذه العناصر و تتسبب في حوادث المرور كل حسب حالته و نسبة الخطأ التي تنجم عنه.

فمن حيث العنصر البشري الذي يتصدر هذه الأسباب رغم ما يميزه به الله من العقل و الذي يجعله يتأقلم مع كل طارئ يعرض له ، و لأن المركبة تعد وسيلة يحركها و يستغلها بارادته ، يوجهها و يتحكم فيها كيفما يشاء و لأن الله جعل له الأرض مهادا سخرت للسير فوق سطحها.

مما يجعلنا نحمل القسط الأكبر لهذا الانسان ، باعتباره المدرك و القادر على التأقلم مع كل الأوضاع و الحالات الطارئة. فمخالفة الأنظمة و القوانين هي صورة الخطأ الأكثر وقوعا في جرائم القتل و الإصابة الناتجة عن حادث مرور ، و هي إحدى الصور إلى جانب عدم الاحتياط و الإهمال و الرعونة و عدم الانتباه ، و تعتبر المخالفة للأنظمة صورة خاصة تختلف في مضمونها و شكلها عن باقي صور الخطأ غير العمدي ، لأنها تعبر عن حالة مخالفة لواجبات الحيطة منصوص عليها قانونا أو وردت في تنظيم معين.²⁴

و لإضفاء قدر من المصداقية للبحث فقد اعتمد الباحث على بعض العينات الإحصائية الصادرة عن المركز الوطني للأمن عبر الطرق من خلال بعض الجداول ، و قد رصد فيها بعض الأسباب الضالعة في حوادث المرور و المتسبب فيها حسب العناصر الثلاث المذكورة أعلاه و الجدول التالي يتضمن احصائيات المركز الوطني للأمن عبر الطرق لحوادث المرور و المتسبب فيها لسنة 2010.²⁵

العامل البشري	المركبة	المحيط	أسباب أخرى	المجموع
29151	1511	1129	1082	32873
% 88,68	%04,60	%03,43	%03,29	% 100

جدول رقم 01 : إحصاءات حوادث المرور و المتسبب فيها سنة 2010

من الأسباب المباشرة لحوادث المرور نجد الانسان ، حيث أن العنصر والعامل البشري يتسبب في % 88,68 من الحوادث حسب الجدول ، مما لا يقبل المقارنة مع المسببات الأخرى مجتمعة. هذا ما يجعلنا نقف مشدوهين لهذه النسبة التي تبين أن العامل الأساس يتمثل في قائد المركبة ، ومحاولين الوقوف على الأسباب الكامنة وراء هذه الخلفية الأصل و التي تعود في اعتقاد الباحث إلى عاملين :

²⁴ طباش عز الدين ، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني ، جامعة عبد الرحمان ميرة ، بجاية ، عدد 2011/01 ، ص71.

²⁵ المركز الوطني للأمن عبر الطرق ، جدول رقم 1-04 ، ص86.

إما التهور و عدم أخذ الحيطة و الحذر ، و هذا يدعونا لمراجعة أساس الردع الذي لم يعد مجدي في اعتقاد الباحث لمحاربة هذا النوع من الجريمة.

و إما لفشل المنظومة التكوينية في إعداد سائقين يحترمون قانون المرور و يحسنون مردودية احتراميتهم في السياقة. و في اعتقادنا أن الأمر يعود إلى العاملين معا ، فمن حيث التشريع نجد أن المشرع و على ضوء ما جاء في المدونة المرورية كفيل بتخفيض جرائم السير إن هو تم تفعيله على أرض الواقع ، إلا أن ما يلاحظ على القانون كذلك خاصة و ما جاء به في شقه العقابي جعل من جرائم المرور مخالفات و جنح ، و أن العقوبة في المخالفة أو الجنحة ليست كعقوبة الجناية من حيث الردع ، و شدة العقوبة سمتها و الايلام.²⁶

و بما أننا على دراية بالدافع لاعتماد هذا التصنيف ، حيث أنه حتى تكون الجريمة جناية تطبق عليها العقوبات الخاصة بالجناية ، لا بد من توفرها على الأركان الثلاثة (الشرعي ، المادي و المعنوي) و قد أضاف البعض من الفقهاء ركنا رابعا و أسموه الركن المفترض خاصة في بعض الجرائم كالجريمة المنظمة و جرائم الصرف و غيرها ، و مما يمكن ملاحظته في الجرائم المرورية هو افتقارها للركن المعنوي المتمثل في القصد الجنائي حيث لا يمكن الاعتقاد أن إنسانا يستطيع قتل انسان آخر إلا خطأ ، مصداقا لقوله تعالى بعد بسم الله الرحمن الرحيم : ((و ما كان لمؤمن أن يقتل مؤمنا إلا خطأ ((صدق الله العظيم.²⁷

و بما أن العنصري العلم و الارادة و اللذين هما من روافد القصد الجنائي متواجدان لزوما في من يقود مركبة على الطريق فهو يعلم أن في حرقه للقاعدة القانونية المنظمة لحركة المرور تعريض لنفسه و غيره لعقوبات قد تصل إلى حد الحبس. و ذلك لقوله تعالى ((و ما كنا معذبين حتى نبعث رسولا)) .صدق الله العظيم.²⁸ و الرسول هنا هو القانون. و حتى يعطى كل ذي حق حقه إحقاقا للعدالة و إنصافا للمتقاضين يستوجب إيجاد صيغة تجعل من تكييف الجريمة المرورية خاصة في جنحة القتل الخطأ²⁹ و الضرب و الجرح الخطأ جناية شبه عمدية تبعا لما تم التعرض إليه. و في ما يلي جدول يشير إلى جملة من المخالفات المرتكبة بفعل العنصر البشري خاصة بسنتي 2009 / 2010 على المستوى الوطني و حسب ما تم احصائه من طرف المركز الوطني للأمن عبر الطرق

²⁶ المركز الوطني للأمن عبر الطرق ، مرجع سابق .

²⁷ الآية 92 من سورة النساء.

²⁸ الآية 15 من سورة الإسراء .

²⁹ فريق من الحقوقيين ، قانون العقوبات و مكافحة الفساد ، دار الحديث للكتاب ، 20 ديسمبر 2006 ، ص 85.

و التي جاءت كالتالي :

النسبة %	الفارق	2010	2009	نوع المخالفة
25,50	1857	8382	10289	1-عدم احترام السرعة القانونية
15,75	0556	5177	05733	2-فقدان السيطرة على المركبة
12,16	0289	3996	04285	لا مبالاة المارة
08,54	1654	2807	04461	عدم احترام اشارات المرور
07,69	1732	2527	04259	التجاوزات الخطيرة
05,88	0375	1933	02308	عدم احترام مسافة الأمان
04,85	0395	1595	1990	عدم احترام مبدأ الأولوية
03,21	378	1054	1432	المناورات الخطيرة
01,49	260	491	0751	السياقة بدون رخصة
01,37	207	451	0658	السياقة في حالة سكر
00,69	071	226	297	المكوث أو التوقف الخطيرين
00,57	078	188	110	عدم إحترام شروط تأمين الحمولة
00,54	097	178	275	جنحة الفرار
00,24	02	79	0081	استعمال النقال أو التنصت الإذاعي
00,20	67	67	000	الانبهار بالأضواء
88,68	7728	29051	36879	المجموع

جدول رقم 02 : المخالفات المرتكبة بفعل العنصر البشري خاصة بسنتي 2010 / 2009

من خلال الجدول يتضح لنا أن منظومة التكوين تعد أهم سبب و الذي أدى بالعنصر البشري إلى ارتكاب هذه المخالفات ، حيث أن كل ما تم التعرض له من المخالفات يكون المترشح لنيل رخصة السياقة على علم به و بأحكامه وجوبا خلال فترته التكوينية في مدارس السياقة.

و بما أن ضعف التكوين و الذي يتجلى في آلية الحصول على رخصة السياقة في الجزائر من حيث عملية إجراء الإمتحان ، حيث أن المسار الذي يقطعه الممتحن يعد قليلا بالنسبة لما يقتضيه من السرعة بالدرجة الأولى و حتى الدرجة الرابعة (مبدل السرعة) و التي قد لا يسيطر المترشح فيها على المركبة حيث لا يعني أن صاحب الرخصة قادر على السياقة إن لم يخضع لفترات تكوينية في مراكز متخصصة تكون لها صفة ضبط الخبرات و التحكم فيها أكثر.³⁰

الفرع الثاني : عوامل غير مباشرة : (حالة المركبة و الطريق) :

تورطت المركبة في وقوع 2353 حادث من مجموع الحوادث أي بنسبة 5.75 %

³⁰ المركز الوطني للأمن عبر الطرق ، مرجع سابق ، جدول رقم 04-2 ، ص 87.

بينما يرجع ما نسبته 5,23% إلى عامل الطريق و ما يشوبها و هذه الأسباب بلغة الأرقام موضحة في الجدول التالي :

العنصر	سبب الحوادث	عدد الحوادث	النسبة %
المركبة	اختلالات ميكانيكية	836	02,04
	انفجار أطر	618	01,51
	كوابح معطلة	385	00,94
	خلل في التجهيز الضوئي	80	00,20
	إضاءة غير قانونية	133	00,32
	أسباب أخرى	301	00,74
	المجموع	2353	05,75
الطريق	حالة الطرقات	708	01,92
	سوء الأحوال الجوية	648	01,58
	إنعدام إشارات المرور	147	00,36
	إنعدام الإضاءة	195	00,48
	عبور حيوانات	172	00,42
	أسباب أخرى	189	00,46
	المجموع	2138	05,23

جدول رقم 03 : الأخطاء المرتكبة بسبب عنصر المركبة و الطريق

نلاحظ من خلال الجدول أن الإختلالات الميكانيكية تسببت في وقوع 836 حادث من مجموع الحوادث أي بنسبة 2.04%، متبوعة بعامل انفجار الأطر أو عدم صلاحيتها والذي تورط في وقوع 618 حادث أي بنسبة 1.51%، ومن ثم التأكيد على ضرورة المراقبة اليومية للمركبة من قبل السائق (مراقبة المحرك، نسبة الزيت، الماء...)

وكذلك أهمية المراقبة التقنية الدورية للمركبات باستعمال أجهزة وأدوات متطورة تحت إشراف يد عاملة مؤهلة.

وللتذكير فقد جعلت المراقبة التقنية إجبارية من خلال القانون 16/04 المعدل والمتمم ، كما أصبحت تتعلق بجميع أصناف المركبات بعدما كانت مقتصرة على المركبات المستعملة في النشاطات المنظمة (سيارات النقل الجماعي، سيارات نقل البضائع سيارات الأجرة، سيارات تعليم السياقة ...) للقانون 14/01 ، و أصبح لابد لكل مركبة أن تتوفر على محضر للمراقبة التقنية الذي يعتبر وثيقة إدارية إجبارية حسب المادة 9 مكرر من قانون 16/04.

أما في ما يخص الطريق فنلاحظ من خلال الجدول أن حالة الطرقات تحتل حيزا لا يستهان به في انتاج الحوادث المرورية بصفة عامة وذلك بتسجيلها 787 حادث أي بنسبة 1.92%، يليها في المرتبة الثانية عامل رداءة الأحوال الجوية الذي تورط في وقوع 648 حادث أي بنسبة 1.58%³¹.

³¹ المركز الوطني للأمن عبر الطرق ، مرجع سابق ، ص89.

إن الاهتمام بحالة الطرقات وصيانتها من انشغالات الدولة ،ففي هذا السياق وحسب وزارة الأشغال العمومية تقدر أشغال صيانة الطرق حوالى 25000 كلم من طول شبكة الطرق، ولازال العمل متواصلا ليغطي تدريجيا وعلى مراحل باقي الشبكة وذلك قصد توفير شروط السلامة المرورية للإنسان حتى إذ ما وجد ظروف محيطة ملائمة تسهل له السير و تبعد عنه عوامل القلق و النفرة يتأقلم معها ويحسن تصرفاته.

و مما يمكن ملاحظته في هذا الجانب الهام و الحساس هو ما تقوم به الدولة من إنجاز و شق لطرقات كانت بالأمس تخلف مئات القتلى و الجرحى خاصة و أنها كانت عبارة عن مسالك ضيقة لا تسع مرور سيارتين و ذلك إما لمحاصرتها من طرف البنايات الفوضوية التي عرفت نشاطا و تهاوتا كبيرا في السنوات الأخيرة خاصة في سنوات التسعينات ، أين كانت الظروف الأمنية محل اهتمام سلطات الدولة و بالخصوص الوضع الأمني الذي كان مستهدفا كونه الحامي لهذه المرافق.

و إما لكون الحظيرة الوطنية لم تكن بالوضع الذي تعرفه الآن ، و لقد كان لازدواجية بعض المقاطع لهذه الطرقات و على مستوى بعض الولايات صرنا نحس بانخفاض محسوس في عدد الحوادث و إن ظل دون المستوى المطلوب.

– المبحث الثاني : سبل الوقاية من حوادث المرور

– المطلب الأول : من حيث العناصر المتدخلة في حوادث المرور

– الفرع الأول : من حيث العنصر البشري (سائقين و مشاة)

– الفرع الثاني : عنصر المركبة و الطريق

المبحث الثاني : سبل الوقاية من حوادث المرور :

الوقاية من حوادث المرور هي في واقع الأمر كل ما من شأنه التخفيف من الواقع الذي ظل في التصاعد رغم الجهود المبذولة عن طريق التشريع كطرف ردي ، و من أطراف أخرى قد تكون مجتمعة كما تكون أمنية أوكلت إليها مهمة تسيير و تنظيم حركة المرور عبر الطرق ، إلا أن هذا وحده غير كاف ، فلا بد من تضافر جهود جميع الشرائح و هذا من أجل التحسيس بخطورة الوضع ، و الذي لا يفرق بين مستعمل للطريق و بين من هو جالس حتى أمام بيته و مع أفراد أسرته.

فإذا أخذ الأمر على محمل الجد و شعر كل فرد من أفراد المجتمع بمسؤوليته دون تنصل و إدراك أن ما يؤلم غيره في واقع الأمر قد يكون ألماً له إن لم يحرك حيال ذلك ساكناً.

و حتى تكون الوقاية مجدية يجب انتهاج السبل المؤدية فعلاً لهذه الغاية الانسانية النبيلة و ذلك كل حسب مستواه و موقعه.³²

و لأن هذا الصنيع المراد القيام به هو نشاط و ضرورة ملحة للحفاظ على الأرواح و الممتلكات الخاصة و العامة و كذا الحفاظ على الأمن و السلامة المرورية و الحياة الاجتماعية المتناسكة.

لقد كان الاعتقاد السائد في ما سبق أن الدولة وحدها هي من تقوم بهذا الدور ، و هي وحدها المسؤولة عن كل أمور السلامة والأمن المروري على مستوى الطرقات ، و إن كان كذلك إلا أن الأمر جلل و يستدعي التكاتف من الجميع لحمل عبأ الجميع.

فقائد المركبة ينبغي عليه القيادة لنفسه و لغيره انطلاقاً من مبدأ ((الوقاية مسؤولية الجميع)) .

و أن هذا المبدأ المتمثل في الوقاية من الحوادث المرورية هو مفهوم عام كالوقاية من الجريمة المنظمة و المخدرات فلو أردنا معرفة الأساليب الوقائية من الحوادث المرورية لوجدناها على ارتباط و ديمومة و تتعلق بخصوصيات المجتمعات المطبقة فيها.

فقد تكون تلك الأساليب معتمدة على الجهود التطوعية و قد تكون أساليب شبه رسمية ، كما قد تكون رسمية ففي النمط الأول و الذي تم انتهاجه في الوقاية كان قد بدأ تطبيقه في الولايات المتحدة الأمريكية كأسلوب منظم و معترف به في خمسينات القرن الماضي و له ما يطابقه في المجتمعات المتطورة الأخرى و هو أسلوب يعتبر من أبسط الأساليب في ميدان الوقاية من حوادث المرور ، و هو عمل انفرادي خيري إحصائي بصورة عممة و هو سجية توارثتها الأجيال حبا في عمل الخير و خدمة المجتمع.³³

فحتى و إن كان في مضمونه عمل نافع للصالح العام إلا أنه يفتقر إلى الإحترافية و التخطيط و طول النفس، سمته قصيرة المدة تنشط حيناً و تفتت أحياناً أخرى شأنها شأن كل عمل تطوعي.

³² خالد بن سليمان الخليوي ، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، 2005.

³³ أحسن مبارك طالب ، الوقاية من الحوادث المرورية ، ورقة علمية مقدمة لندوة " معايير الأمن و السلامة للطرق الطويلة " ، 2012 ، الدوحة قطر.

المطلب الأول : من حيث العناصر المتدخلة في حوادث المرور :

الفرع الأول : العنصر البشري : (سائقين و مشاة)

كما أسلفنا فإن الوقاية من حوادث المرور تستوجب من السائق كقائد للمركبة ، أن يسوق لنفسه و لغيره و ذلك بأخذ الحيطة و الحذر و نبذ الرعونة و التهور و احترام الآخرين ، من هم على المسار أمثاله و لأن الاصلاح في الأمور كلها يبتدئ من الأفراد ليشمل باقي شرائح المجتمع ، فإذا كانت الوقاية هي إرادة مضادة للجريمة و تم تفعيلها حتما ستكون النتيجة مرضية ، أي نكون قد قللنا من أسباب و عوامل الحوادث المرورية.

و حتى يكون الإنسان السائق في مستوى صنع الوقاية من حوادث السير يجب أن تغرس فيه هذه البذرة بدءا من المؤسسات التي تشرف على التكوين و أثناء ترشحه لنيل رخصة السياقة لنجعل منه رسول سلام و أمن دائمين ، الشيء الذي ينعكس على المشاة الراجلين و بما أن الراجل الذي يمشي على قدميه أو معاقا يتنقل بواسطة كرسي متحرك ، فإن لكل هؤلاء ممرات خاصة بهم ، فالأرصفة أو حواف الطرقات و المهياة خصيصا لاستعمالها لهذا الغرض و الذي يجب أن لا تستعمل في غير ما خصصت له.³⁴

كما ينبغي على الراجلين التأكد من عدم وجود أي خطر داهم و الأخذ في الحسبان أيضا المسافة التي تفصلهم عن المركبة السائرة و سرعتها ، و استعمال الممرات و المسماة بممرات الراجلين.

كما يجب عبور الطريق على خط مستقيم أي تعامديا مع محور وسط الطريق ، و يمنع على الراجلين التوقف وسط الطريق.

و من الأحكام المطبقة على الراجلين أيضا هو ما جاء في المادة 36 ، و من هذه الأحكام : عندما يستحيل عبور وسط الطريق من طرف الراجلين أو يشكل خطرا بسبب الأشغال و تهيئة الطريق ، يجب اتخاذ التدابير اللازمة لتمكينهم من الممرات البديلة الملائمة و المؤمنة.

و من الأحكام المطبقة على فئة الراجلين أيضا ما جاء في المادة 37 من نفس الأحكام :

يجب على الراجلين خارج التجمعات السكانية في اتجاه سيرهم اتخاذ الجهة اليسرى لوسط الطريق إذا كان ذلك لا يضر بأنهم.³⁵

³⁴ جمال .س ، قانون تنظيم حركة المرور ، مرجع سابق ، ص 65.

³⁵ جمال .س ، قانون تنظيم حركة المرور ، نفس المرجع ، ص 66.

كما ينبغي أن يشار لكل سرب أو فرقة أو جماعة من الراجلين تسير كقافلة على وسط الطريق عند حلول الظلام أثناء الليل و النهار إذا اقتضت الظروف ذلك ، خصوصا عند انتشار الضباب و ذلك بوضع إشارة ضوئية بيضاء في الأمام و إشارة ضوئية حمراء في الخلف بحيث يحمل عضوين من المجموعة هذين الضوئين يسير كل منهما على بعد 10 أمتار من مقدمتها و 10 أمتار من خلفها ، و أن السائقين ممنوع عليهم البتة الوقوف فوق ممر الراجلين.

الفرع الثاني : عنصر المركبة و الطريق :

لقد سبق و أن أشرنا إلى المتلازمات الثلاث التي تقف خلف الحوادث المرورية.

و لتلافي ما ورد من نقائص خاصة ما تعلق بعامل الطريق من حيث الهندسة ، التخطيط ، الصيانة و التي كانت نسبة ضلوعها في حوادث السير سنة 2009 1,82% ، لترتفع بعد ذلك سنة 2010 إلى 26,77% أي بفارق 219 حادث و عند الحديث عن الطريق لا يجب إهمال ما يحيط بالطريق من عوامل أخرى ، و حتى تأخذ الوقاية معناها الصحيح يجب :³⁶

- 1 - أن تخضع إلى مقاييس هندسية عملية دقيقة و صحيحة
- 2 - هيئة الإنجاز المعتمدة المؤهلة و المعتمدة
- 3 - تحتوي على التجهيزات الضرورية و اللازمة
- 4 - صرف مياه الأمطار التي تتجمع على مستوى الطريق في فصل الأمطار ، و آليات اكتساح الثلوج و الجليد.
- 5 - إزاحة الرمال خاصة في المناطق الصحراوية
- 6 - و وضع الإشارات المرورية اللازمة وفق قانون المرور
- 7 - ردم الحفر و سد التشققات بعد الأشغال على الطريق
- 8 - إنشاء مراكز إسعاف متنقلة على طول الطريق
- 9 - إنشاء مراكز للراحة القصيرة حتى يسترد السائق قوته و نشاطه و ذلك في أخذ قسط من الراحة.
- 10 - وضع حل للحيوانات الهائمة التي تعبر الطريق بدون حسيب و لا رقيب.

³⁶ المركز الوطني للأمن عبر الطرق ، مرجع سابق ، ص100.

11 - الصيانة الدورية و المحكمة خاصة على المحاور التي تعرف حركة مرورية كثيفة.

12 - فيما يتعلق بالممهلات ، الطريق ليست ملكا لأحد فهي ملك لجميع الناس لا ينبغي أن يقوم أي شخص بإيجاز ممهلات عشوائية متى وكيفما يجلو له ، لأن في ذلك ضرر للآخرين.

13 - إيجاز و تعميم الطرق الازدواجية لتلافي خطر التجاوزات الخطيرة.

14 - إيجاز طرق لتقريب المسافات فيما بين المدن على شكل " تخليق طائر "

15 - زيادة إيجاز الطرق الإجتنابية خاصة بالأوزان الثقيلة لفك الاختناقات المرورية و ما ينتج عنها من حوادث.

كذلك من الأسباب نجد عنصر المركبة إذ نرى أن الخلل الذي يعتري المركبة بفعل أمور عارضة قد تحدث فجأة و دون علم مسبق من صاحبها و أخرى قد تكون ناجمة عن تهاونه و عدم التزامه بالصيانة الدورية ، و منها :

- انفجار العجلات و تلفها

- كوابح لا تعمل

- اختلالات ميكانيكية

- خلل في جهاز التوجيه

- إضاءة غير قانونية

فإذا كان للحوادث الناتجة عن الحالات الميينة أعلاه في سنة 2009 و مجموع ما أنتجته هذه الأسباب كان 1746 حادث ، و انخفض السنة التي بعدها ليصل إلى 1511 حادث بفارق - 235 حادث ، فذلك عائد إلى الضوابط القانونية لسنة 2010 و التي جاءت نتيجة تفاقم هذه الحوادث مما جعل من الجهات المعنية دق ناقوس الخطر قصد التخفيف من خطورتها.

و ما يلاحظ من خلال الجدول الممثل للأسباب أن الخلل الفني على مستوى الاطارات المطاطية للسيارات أسهم في 730 حادث سنة 2009 و في 621 حادث في سنة 2010 بفارق 109 حادث بين السنتين.

مما يوجب تحديد مسؤولية مصانع هذه الاطارات و مدى ما يمكن تفاديه من هذه الحوادث.

و مثله قد يجعلنا نتساءل عن مدى تدخل الكوابح في هذه الحوادث ، إذا كان في سنة 2009 يتسبب في 447 حالة بسبب عطل الكوابح ، و 417 حالة في سنة 2010 أي بفارق 30 حادث ، أيضا هذا يجعلنا نراجع نوعية هذه المركبات و سنة دخولها حيز الخدمة ومتابعة خضوعها للمراقبة التقنية.

كما أن ما تسببت فيه الاختلالات الميكانيكية للمركبة من حوادث 453 حادث سنة 2009 و أصبح 354 حادث السنة الموالية أي بزيادة 99 حادث، فهذا أيضا يتعلق بجودة المركبة ، نوعية و بلد صنعها.

مشكل الإضاءة يعد كذلك من المشاكل التي تتسبب بها المركبة حيث كانت تخلف 78 حادثا في سنة 2009 لينخفض العدد إلى 44 حادث السنة الموالية ، وهذا يستوقفنا للتعرف على السبب الذي أدى إلى هذا الانخفاض ب - 34 حادث.³⁷

كذلك وجب الاستفسار عن نوعية السيارات المستوردة بين سنتي 2009 و 2010 ، لأن المشكل يتعلق بنوعية المركبات في سنة 2009.

³⁷ المركز الوطني للأمن عبر الطرق ، مرجع سابق ، ص100.

- المطب الثاني : آثار حوادث المرور
- الفرع الأول : الآثار الإقتصادية
- الفرع الثاني : الآثار الاجتماعية

المطلب الثاني : الآثار المترتبة عن حوادث المرور :

إذا كان لكل حادث أثره من حيث الضرر الذي يخلفه سواء كان ماديا أو جسمانيا ، بليغا أو متوسطا ، كل ذلك يدخل تحت مسمى آثار الحادث المروري.

فقد ينتج عن ذلك وفيات ، أو تلفيات في الممتلكات ، إعاقات جزئية أو كلية ، دائمة و مؤقتة ، كل هذا من شأنه أن يؤثر على البنية الاجتماعية و الاقتصادية فينجر عنه شلل و ذلك قد يكون عن طريق تذبذب عجلة الانتاج مما يعود على ميزان المدفوعات بالعجز فيعم ضرره على الدول و المجتمعات ، و هذه إطلالة نتعرف من خلالها على مدى ما تخلفه هذه الحوادث على المستوى الاجتماعي و الاقتصادي

الفرع الأول : الآثار الاجتماعية لحوادث المرور :

قد لا يقف أثر الحوادث المرورية عند الفرد المستهدف المباشر من الحوادث ، فيمتد ذلك إلى الأسر و المجتمعات و يتجلى ذلك في :³⁸

- تدني المستوى المادي نتيجة الانقطاع عن العمل
- المعاناة و الآلام الشديدة الناجمة عن حوادث المرور
- الاضطرابات النفسية نتيجة الإعاقات و التشوهات الناتجة عن الحادث
- نظرة الناس للمعاق مما يصعب عملية التكيف داخل المجتمع
- اضطراب العلاقات الاجتماعية للمصابين مع أسرهم
- الحرمان من المورد المالي الذي كان يتلقاه كأجر عن العمل
- الانحراف لبعض أعضاء الأسرة المصابة خاصة الأطفال.
- المعاناة النفسية للأبناء نتيجة غياب رب الأسرة و معيها
- تفكك أعضاء الأسرة الواحدة
- اليتيم و الترميل في أوساط العائلات
- سوء العلاقة بين أسر الجناة و الضحايا
- الاستدانة من الآخرين بسبب فقدان رب العائلة لتغطية الأعباء

و لقد خلصت إحدى الدراسات سنة 1993 إلى أن 90 % من الأسر يقضون نحبهم في حوادث المرور على الطريق و 85 % من أسر الناجين من الموت الذين أصيبوا بالعجز نتيجة لهذه الحوادث ظهر لديهم تدني و عجز في نوعية معيشتها ، كما أشار التقدير العالمي للمنظمة العالمية للصحة 2004 في متابعة لأحوال هؤلاء الناجين من حوادث المرور و أسرهم

³⁸ بن الشيخ عياش ، المسؤولية الاجتماعية و علاقتها بسلوك المخاطرة لدى السائقين ، مذكرة ماجستير ، 2007/2008 ، ص27.

إلا أنهم غير راضين عن المحاكمات الجنائية ، و المطالبات من شركات التأمين و الشركات المدنية ، و المعلومات و الدعم الذي تلقوه للمساعدة على حل مشاكلهم.³⁹

كما أن البيانات الصادرة عن منظمة الصحة العالمية و التي تشير إلى العبء العالمي للمرضى في سنة 2002 ممن أصيبوا في حوادث مرورية كانت إصابتهم خطيرة مما يستدعي توفير العناية الكافية لهم بوضعهم في مرافق صحية إذ كان 4/1 منهم يعانون من جروح مفتوحة ، و إصابات أخرى تتمثل في كسور عظمية.⁴⁰

الفرع الثاني : الآثار الاقتصادية لحوادث المرور :

بما أن حوادث المرور عامة و شاملة حيث لا يقتصر ضررها على دولة دون أخرى ، و لو كان كذلك لما اهتمت بها وحدها دون غيرها ، و إنما صارت هذه الحوادث تمثل مشكلة عالمية بحيث صار الاهتمام بها من طرف منظمات و مؤسسات دولية ، أي أصبح لها بعد دولي.⁴¹

إذ أنها تصيب المجتمعات في مصالحهم و ممتلكاتهم و بما تمثله من مأس إنسانية مؤلمة ، و خسائر تعيق النمو الإقتصادي لهذه الدول ، و تهدر الكثير من الأموال و الموارد الاقتصادية.

و بما أن هذه الحوادث المتعلقة بالسير تعود بالأساس إلى نقص في التجهيز على مستوى الطريق و المركبة و تهور العنصر البشري ، إذ كان على هذه الدول و المجتمعات و بدل تغطية الخسائر التي تخلفها هذه الحوادث ، كان عليها أن تستثمرها في ميدان خدمات تحسين قطاع النقل من طرق و مركبات ذات جودة عالية تستجيب لمعايير الأمن و السلامة المرورية ، و بذلك تستطيع تخفيض خسائر ما تنجر عنه هذه الحوادث.

كما أن أثر هذه الحوادث من الناحية الاقتصادية متفاوت الأسباب في الدول النامية. حيث أن موارد هذه الدول لا تسمح بتمويل الاستثمارات من أجل تحسين قطاع النقل لينعكس ذلك على الأمن و السلامة المرورية و كذا عدم إدخال التكنولوجيا الحديثة في ميدان حركة المرور و تحديث الوسائل و ذلك لضعف ميزانيتها الخاصة بالتجهيز الموجه لقطاعات النقل.

³⁹ التقرير العالمي للمنظمة العالمية للصحة سنة 2004 : 17

⁴⁰ منظمة الصحة العالمية.

⁴¹ خالد بن سليمان الخليوي ، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، 2005.

و بما أن الحوادث المرورية في الجزائر أصبحت تمثل عبأً ثقیل على المجتمع و الدولة ، فالحصيلة تقارب الـ 15 هالك و نحو 200 شخص مصاب يومياً ، بغض النظر عن الكلفة المالية التي تخلفها هذه الحوادث و التي تتجاوز 750 مليون أورو.

هذا التصريح كان من وزير التعليم العالي الجزائري بتاريخ 2009/04/14 و نقلتها وكالة الأنباء الفرنسية و أن مصدر كل ذلك هو في تقدير وزارة النقل الجزائرية.

الفصل الثاني

المصلحة الإجرائية في حوادث المرور و الجزاءات المترتبة عنها

- المبحث الأول : المتابعة الاجرائية في حوادث المرور و الجزاءات المترتبة عنها

- المطلب الأول : التحقيق التمهيدي كاجراء و تحر في حوادث المرور

- الفرع الأول : على مستوى الضبطية القضائية

- الفرع الثاني : على مستوى النيابة

المبحث الأول : المتابعة الاجرائية في حوادث المرور و الجزاءات المترتبة عنها :

إذا كانت الجريمة هي " التعدي على حق يحميه القانون " فإن الجرائم المرورية لا تخلو من أن تكون من هذا القبيل ، لذلك فإن ما يقصد بالاجراءات الجزائية ، مجموعة القواعد القانونية التي تحكم الدعوى الجزائية من حيث مباشرتها أي منذ لحظة وقوع الجريمة إلى حين الحكم فيها ، و هي خطوات لا ينبغي تجاوزها ، لأن ذلك ينجم عنه تبعات قد تؤدي لجعل المضمون تحت طائلة البطلان.

المتابعة الاجرائية في حوادث المرور :

بما أن قانون الاجراءات الجزائية يدرس الأصول القانونية الواجب اتباعها منذ وقوع الجريمة حتى القاء القبض على المتهم و مثوله أمام القضاء لمحاكمته.⁴²

و حيث أن أي عقوبة لا يمكن توقيعها على المتهم إلا إذا تمت محاكمته و إدانته من طرف السلطة القضائية ، فقواعد الاجراءات الجزائية توضح كيفية سير الدعوى الجنائية ابتداءا من مرحلة التحقيق التمهيدي.

فما هو الجهاز الذي يقوم بمهمة التحقيق التمهيدي؟.

المطلب الأول : التحقيق التمهيدي كإجراء تحرر في أسباب الحادث :

إن المشرع الجزائري كان قد أوضح الجهة المكوول إليها إجراء التحقيق التمهيدي في مختلف الجرائم بما فيها تلك المتعلقة بالمرور ، إذ أطلق عليها مفهوم " الضبطية القضائية " و التي تشرف عليها النيابة العامة في مراحل التحقيق التمهيدي مرورا بمرحلة التحقيق القضائي ، فمرحلة المحاكمة.

الفرع الأول : على مستوى الضبطية القضائية :

نجد أحكام هذا الجهاز من خلال المواد من 12 إلى 28 و من 42 إلى 55 و من 63 إلى 65.

و بما أن أغلب الجرائم المرورية تكون في حالة متلبس بها الجاني و المخني عليه و المحل ، وهذا يعني أن مسرح الجريمة يكون دسما من حيث الأدلة و القرائن و الآثار مما يوفر البعض من الجهد في التحري و البحث عن الحقيقة.

فما هي اختصاصات جهاز الضبطية القضائية في حالة جريمة مرورية متلبس بها؟

⁴² محمد حزيط ، مذكرات في قانون الاجراءات الجزائية الجزائري ، دار هوما ، ط6 ، ص 20.

فإذا توافرت إحدى حالات التلبس الواردة في القانون و حسب المادة 41 من قانون الاجراءات الجزائية.⁴³

فقد تكون حالة التلبس هذه كوجود قائد المركبة تحت طائلة مشروبات كحولية أو تأثير مادة مخدرة و ذلك بعد إخضاعه للتحليلات اللازمة المنصوص عنها ، فإذا ما تبين لضابط الشرطة القضائية بعد إجراء التحليلات و بحيث كان قد تم إخطار كان وكيل الجمهورية بوجود حادث و محاصرة مكان الجريمة و عدم ترك مغادرة المكان ممن حضر و شاهد الحادث و بعد سماع و تحرير المحاضر اللازمة في مثل هذا الشأن يتم اقتياد مرتكب الحادث ليمثل أمام النيابة ممثلة في وكيل الجمهورية.

فما هي النيابة العامة و ما هي اختصاصاتها في الجرائم المرورية؟.

الفرع الثاني : على مستوى النيابة :

النيابة العامة عبارة عن هيئة قضائية خاصة⁴⁴ ، أنيط بها تحريك الدعوى العمومية و مباشرتها أمام القضاء الجزائي كممثلة للحق العام بغرض السهر على السير الحسن في تطبيق القوانين و ملاحقة المخلين بها.

فإذا ما كان ضابط الشرطة القضائية من مصالح الشرطة أو الدرك الوطني قد قام بالتحقيق التمهيدي في حادث المرور و قدمه إلى وكيل الجمهورية فإن هذا الأخير و بعد استلامه لمحاضر الضبطية القضائية فإنه يطلع عليها ثم يقوم باستجواب الشخص المشتبه فيه طالبا منه تقديم هويته ، إسمه و لقبه و تاريخ و مكان ازدياده ، اسم و لقب والديه و حالته العائلية و العسكرية و مكان إقامته ليتأكد من هذه المعلومات.

و عادة ما يمثل أمامه المشتبه فيه ، أو المشتبه فيهم في وقت واحد مع الضحايا و الشهود فيقوم بسماعهم ثم يناقش الشخص المشتبه فيه إذا كان ينكر التهمة الموجهة إليه.

و قد جرت العادة أن اجراءات التحقيق الأولية يفوضها وكيل الجمهورية لضابط الشرطة القضائية ، فعند تقديم المشتبه فيه و دراسة المحاضر الموجودة أمام ممثل النيابة و التي أعدت في إطار التحقيق التمهيدي.

يقوم وكيل الجمهورية بتكليف الحادث المروري ، هل هو مخالفة أم جنحة و في ما إن كانت قد تحققت فيها حالة التلبس أم لا ، و كذا مدى خطورتها بالنسبة لسن المتهم.

⁴³ مولود ديدان ، قانون الاجراءات الجزائية ، دار بلقيس ، دار البيضاء الجزائر ، 2006 ، ص 18.

⁴⁴ محمد حزيط ، مذكرات في قانون الاجراءات الجزائية الجزائري ، مرجع سابق ، ص 18.

حتى يتسنى له ما يتخذه بشأنه في الوقائع المسندة إليه فإذا كانت الوقائع تشكل جنحة و خلصت النيابة من خلال محاضر التحقيق التمهيدي و استجواب المتهم إلى أن الوقائع تشكل جنحة مرورية يعاقب عليها قانون العقوبات أو القانون الخاص بالمرور عبر الطرق ، و كأن تكون هذه الجنحة كالقيادة تحت سكر أو تحت تأثير مادة مخدرة.⁴⁵

ففي هذه الحالة يقرر وكيل الجمهورية ما يتخذه بشأن المتهم إما بإصدار أمر بوضع المتهم في الحبس المؤقت إذا كان الفعل معاقب عليه بعقوبة الحبس و لم يقدم المتهم ضمانات كافية للحضور.

أما إذا تم تقديم ضمانات كافية لحضور جلسة المحاكمة فيخبره أنه قد تركه في الإفراج و أن عليه المشول بتاريخ الجلسة و يسلمه استدعاء بتاريخ الجلسة يضمنه إقراره بالتسلم.

و في حال وجد حدثا بين المتهمين فإنه لا يجوز لوكيل الجمهورية إحالته وفقا لاجراءات التلبس ، و إنما يجوز له إحالة البالغين وفقا لاجراءات التلبس و طلب فتح تحقيق لقاضي الأحداث بالنسبة للحدث ، كما يجوز له إحالتهم جميعا للتحقيق أمام قاضي التحقيق.

فمن هو قاضي التحقيق الذي تتم إحالتهم إليه ؟.

⁴⁵ سعيد بوعلي و دنيا رشيد ، شرح قانون العقوبات الجزائري ، دار بلقيس ، الجزائر ، ص95.

المطلب الثاني :

1- على مستوى قاضي التحقيق :

في دراستنا السابقة كنا قد علمنا أن التحقيق في المخالفة و الجنحة جوازي ، أما في الجناية فهو وجوبي وفقا للمادة 66 من قانون الاجراءات الجزائية.⁴⁶

و بما أن حوادث المرور جملها عبارة عن مخالفات و جنح فإن وكيل الجمهورية إذا ما اتضح له و أن هناك وقائع غامضة فإنه يطلب من قاضي التحقيق فتح تحقيق إعتبارا لكون التحقيق إختياري في مواد الجنح كما يجوز إجراؤه في مواد المخالفات إذا طلبه وكيل الجمهورية و هذا في إطار الحرص على تطبيق القانون من أجل الحقيقة طبقا للفقرة 2 من المادة 66 لقانون الإجراءات الجزائية.⁴⁷

و أما إذا كانت الوقائع المكونة لجنحة مشتبه في ارتكابها أحداث و بالغين فإنه بإمكانه الطلب من قاضي التحقيق لإجراء تحقيق في القضية بالنسبة للبالغين و قاضي الأحداث بالنسبة للحدث ، طلبه في كل الأحوال إما التماس الأمر بالوضع في الحبس المؤقت للمتهم أو أي أمر يراه مناسبا ، حتى تتم إحالة المتهم على قاضي الحكم للمحاكمة.

2- على مستوى قاضي الحكم :

في حادث مرور متلبس به عند الإحالة للمحاكمة وفق إجراءات التلبس فإن وكيل الجمهورية يتخذ هذا الطريق في حالتين :

حالة التلبس بجنحة ، و حالة عدم تقديم المتهم بارتكاب الجنحة أي ضمانات كافية للحضور ، و في هاتين الحالتين يصدر أمر بالإيداع بعد استجواب المتهم و تحرير محضر بهذا الاستجواب ، و يحال المتهم للمحاكمة أمام محكمة الجنح خلال 08 أيام من صدور أمر الإيداع كما سبق بيانه (المادة 59 من قانون الاجراءات الجزائية).

⁴⁶ محمد حزيط ، مذكرات في قانون الاجراءات الجزائية الجزائري ، مرجع سابق ، ص30

⁴⁷ مولود ديدان ، قانون الإجراءات الجزائية ، مرجع سابق ، ص33

- المبحث الثاني : الجزاءات المترتبة عن حوادث المرور

- المطلب الأول : المسؤولية الجزائية عن حوادث المرور

- الفرع الأول : مسؤولية الشخص المعنوي

- الفرع الثاني : المسؤولية المدنية بالتبعية

- الفرع الثالث : المسؤولية التقصيرية

المبحث الثاني : الجزاءات المترتبة عن حادث مرور :

إن كل خرق للقاعدة القانونية و التي تقضي بعدم تجاوزها لابد أن يلاقيها جزاء معين تناسباً مع الجرم الذي اقترفه الجاني ، إذ هو في الجزاءات الجنائية عبارة عن رد فعل الجماعة عند المساس بحق من حقوقها و التي يعاقب عليها القانون ، و العقوبة في الجزاء بحيث تكيف الواقعة حسب ما أعد لها من جزاء من قبل التشريع.

و من المبادئ الأساسية لتسليط العقوبة على الجاني :⁴⁸

الشرعية - تناسبها مع الجرم المقترف - شخصيتها - التنوع فيها حسب الحالة للأشخاص (نوعا ، مقدارا ، تنفيذا)
و بما أن حوادث السير صنف في مجملها إلى مخالفات ، بحيث تم تقسيمها إلى أربعة درجات ، فكان لكل منها عقوبات و غرامات مالية ، فصنفها إلى⁴⁹ :

مخالفات من الدرجة 1

مخالفات من الدرجة 2

مخالفات من الدرجة 3

مخالفات من الدرجة 4

و الجرح ، بحيث أفرد المشرع لكل درجة من هذه المخالفات عقوبة خاصة بها و غرامة مالية تتدرج في رفعها حسب درجة خطورة تلك المخالفة.

أما بالنسبة للجرح فقد خصصها أيضا بجزاءات حسب شدة الجرم.

فالمخالفات من الدرجة الأولى وفقا للأمر رقم 09 - 03 المؤرخ في 22 يوليو 2009 وفي المادة 66 التي تضمنت 04 حالات مخالفة للأحكام المرورية و العقوبة المقررة لها.

مخالفات الدرجة الثانية تضمنت 08 حالات مخالفة لأحكام مرورية و العقوبة المقررة لها.

مخالفات الدرجة الثالثة التي تضمنت 22 حالة مخالفة لأحكام مرورية

و في المخالفات من الدرجة الرابعة تضمنت كذلك 22 حالة مخالفة للأحكام المرورية.

⁴⁸ محمود نجيب حسني ، شرح قانون العقوبات الجزائري ، القسم العام ، ص 721.

⁴⁹ قانون المرور في ضوء الممارسة القضائية ، برتي للنشر ، الجزائر ، ط 2015-2016 ، ص 21.

فأخطاء المخالفات و كما يسميها البعض بالأخطاء المادية ، و الذي يفهم منه على العكس من خطأ عدم الحذر و الذي يوجد في بعض المخالفات البسيطة فتكون أمام مخالفة نص عليها القانون أو ما جاءت به اللوائح و الأوامر و المراسيم التنفيذية و التي لا يمكن أن يكون فيها شرط قيامها هو عدم أخذ الحيطة و الحذر ، أو التهاون و بوجه عام أن لا يخلف هذا الخطأ ضرراً للغير، إذ أن العقاب يطاله مباشرة بعد قيامه بهذا الخطأ.

و لأن المخالفة غالباً ما تكون في مخالفة أحكام و تدابير و قواعد أعدت و أقرت بعدم مخالفتها.

و بما أن حوادث المرور تعد من الجرائم المادية أكثرها لا يستلزم فيها حتى تقوم القصد الجنائي في ارتكاب الفعل المحرم و المتمثل في الركن المعنوي ، علماً أن الجريمة حتى يمكن أن تسمى جريمة يجب توافرها على أركان ثلاث و هي⁵⁰ :

الركن المادي ، الركن المعنوي ، و الركن الشرعي و هناك من أضاف ركناً رابعاً تحت مسمى الركن المفترض.

إلا أن ما يلاحظ في حوادث السير هو بتر الركن المعنوي صراحة و خاصة في جنحة القتل الخطأ و الضرب و الجرح الخطأ التي تضمنتها المواد 288 ، 289 - 290 من قانون العقوبات و المادة 67 من قانون المرور.

ففي السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مادة مخدرة مثلاً لا يمكن أن نعتبر هذا الفعل ناتج عن خطأ مما يقلل من شأن الجزاء المسلط على الجاني ، إذ تم تناول ذلك بإرادة منه.

و أن للقصد الجنائي روافد من بينها العلم و الإرادة ، فالعلم موجود حيث كان قد درسه أثناء ترشحه لنيل رخصة القيادة.

ثم الإرادة حيث يعلم أن ما قد يقوم به قد يذهب و عيه و تتوجه إرادته للقيام بذلك.

و إذا كانت آليات الردع تبدو عاجزة عن الحد من تفاقم الظاهرة فإن ذلك يعزى إلى انعدام ركن من أركان الجريمة المرورية كان قد سبق الإشارة إليه رغم عدم تأييد الباحث لهذا الطرح للأسباب المذكورة سلفاً.

و هذا ما جاءت به المادة 290 من قانون العقوبات و التي ضاعفت العقوبة المقررة في حالة ارتكاب الجريمة في حالة السكر الاختياري و حتى في مفهوم هذه المادة يرى الباحث و أن اختيار السكر هو في حد ذاته إرادة قوية في ارتكاب الجريمة ، إذ أن الاختيار يكون إرادياً حيث يمكنه في الجانب الآخر توجيه هذه الإرادة إلى القيام بتثبيت إشارة مرورية تحذر من الإفراط في السرعة أو تنبه بوجود خطر محتمل يعترض مستعملي الطريق.⁵¹

⁵⁰ سعيد بوعلي و دنيا رشيد ، شرح قانون العقوبات الجزائري ، دار بلقيس الجزائر ، ص 53.

⁵¹ مولود داودي ، قانون المرور ، المادة 68 ، ص 29.

ففي اعتقاد الباحث أن القصد الجنائي بمفهومه الضيق كان قد توافر في مثل هذه الأفعال لذلك ينبغي تغيير عنوان المواد الآنفة الذكر إلى القتل و الضرب و الجرح الشبه عمدي حتى يمكننا تغيير الجزاء.

هذا الذي يتراوح حسب التسمية الحالية فيما بين سنتين إلى خمس سنوات و في حالة العود إلى عشر سنوات و أن تبريرات عدم الاحتياط أو عدم الاحتراز أو الحذر كلها عبارات تنطوي على مفهوم عام ، إذ تقوم على معرفة ما قد ينتج عن مثل هكذا تصرفات ، هذا أيضا يؤيد ما خلص إليه يقين الباحث.

إذ كان بإمكان من قام بهذه الجرح أن يمتنع عن ذلك مخافة تسليط ما تم تقنينه في مثل هذه الحالات و بما أنه لا يخشى آلية الردع هذه نجده يتساهل في خرق كل ذلك ، و إلا فكيف بنا نفرق بين ما هو كائن عاقل أو حيوان يقوم بما تمليه عليه غرائزه و شهواته.

و من هؤلاء من يجعل عملية قيادة السيارة عملية استعراضية تنم عن مقدرته في هذا الفن فيقع في المخطور نتيجة غروره و تباهيه.⁵²

أو كالذي يقود سيارة بسرعة فائقة في شارع مليء بالمارة فيصدم أحدهم فيصيبه بجروح بليغة أو يقتله ، كما قد يتسبب له في إعاقة تقعه كرسيا متحركا مما يحمل أسرته و مجتمعه معاناة لا مثيل لها بغض النظر عن مصاريف العلاج و التي قد تحمل ميزانية الدولة أموالا طائلة و بالعملة الصعبة لأن من العمليات ما يتطلب علاجا خارج الوطن.

المطلب الأول : المسؤولية الجزائية عن حوادث المرور :

إن نطاق المسؤولية غير محدود و غير خاص بعمل دون آخر ، فهناك المسؤولية الأخلاقية و المسؤولية المدنية كما أن هناك مسؤولية جزائية ، إلا أنها تلتقي حول مفهوم واحد و هو مساءلة الشخص عما ألزمه الشارع بعدم الإخلال به و كون بحثنا هذا يتعلق بالمسؤولية الجزائية عن حوادث السير و التي خصها قانون العقوبات بجزاءات حسب درجة و خطورة المخالفة أو الجنحة.

حيث يتحمل الفاعل نتائج و تبعات ما قام به من سلوك مخالف للقانون ، سواء كان ذلك السلوك ذو صبغة عمدية أو غير عمدية و هذا عندما يثبت القضاء ذلك.⁵³

إذ لا تقوم هذه المسؤولية إلا بتوافر ركنين أساسيين و هما :

⁵² سعيد بوعلي و دنيا رشيد ، شرح قانون العقوبات الجزائري ، مرجع سابق ، ص 174.

⁵³ سعيد بوعلي و دنيا رشيد ، شرح قانون العقوبات الجزائري ، نفس المرجع ، ص 268

- **الخطأ** : فقد يكون عمديا كما قد يكون غير ذلك ، و الذي يتمثل في القصد الجنائي الذي يعد ركنا أساسيا في تحمل هذه المسؤولية كاملة غير منقوصة ، و قد يكون بعدم أخذ الحيطة و الحذر و الذي يدخل في حكم الإهمال.⁵⁴

- **الأهلية** : و حتى يكون الشخص مسؤولا عن أعماله فلا بد من توافر عنصر الأهلية و التي تنم عن معرفة و إدراك ما يقوم به من تصرفات و في التمييز بين الخطأ و الصواب ، حيث لا يمكننا مساءلة شخص مجنون وقت ارتكابه للمخالفة أو الجنحة ، كما يمكن أن ينطبق ذلك على القاصر و غير المميز و لا يمكن كذلك أن نساءل من أكره على إتيان الفعل تحت قوة لا قبل له على ردها ، بل ينبغي أن يكون حرا في توجيه نفسه إلى القيام بالفعل أو الامتناع عنه و في أن تكون له القدرة على الفعل أو الترك ، كما ينبغي أن لا نساءل من قام بفعل و ليس له خيار في أن يقوم بغيره.⁵⁵

و هذا يقودنا إلى الأسباب التي تجعل للمسؤولية موانع تعزيبها و التي تفقد الشخص الطبيعي مسؤوليته عما قام به و قد ورد ذكرها من طرف المشرع الجزائري في المواد (47 ، 48 ، 49 من قانون العقوبات).⁵⁶

و التي تمثلت في :

حالة الجنون المصاحب لقيام الفعل المنافي للقانون و المستمر (مادة 47 من قانون العقوبات) ففي حالة الجنون نكون أمام وضع لا يتم فيه ادراك الأفعال عند القيام بها ، كما أن صغر السن عند من لا يميز بين الخطأ و الصواب ، و بين النافع و الضار ، حيث لا يمكن مساءلة كل هؤلاء للعيب الذي تم ذكره ، إلا أن البعض من الفقه يحمل نصيبا من المسؤولية في حالة الجنون المتقطع تزامنا مع فعل الفاعل أثناء و بعد قيامه بالفعل ، فمحاكمته لا تتم إلا بعد تماثله للشفاء ، كما أن الشخص الذي يتعاطى مشروبا كحوليا أو مادة مخدرة تفقده الوعي بحيث لا يدرك أفعاله هو من موانع المسؤولية إلا البعض من الفقه يحمل المسؤولية لمثل هذا النوع من العاهة و ذلك لسبب واحد و هو العلم بخطورة الفعل ، و الإرادة الحرة قبل تناول المادة ، خلافا لمن قد يوضع له هذا المشروب أو المخدر دون علمه فهو غير مسؤول جنائيا.

كذلك صغر السن فقد اختلفت التشريعات في تحديد السن من حيث بلوغ الشخص ما يعرف بسن الرشد إذ أن في هذه الحالة يعد مسؤولا جنائيا عن ما قام به من أفعال محملة بالقانون في التشريع الذي ينتمي إلى جنسيته و في البلد الذي يقيم فيه.

غير أنه و في أغلب التشريعات ، فإنها تعتبر سن ما دون السابعة فاقد للتمييز ، مما يجعله غير معرض للمساءلة الجنائية ، رغم أنه قام بكل فعل محظور.

⁵⁴ سعيد بوعلوي و دنيا رشيد ، شرح قانون العقوبات الجزائري ، نفس المرجع ، ص 95.

⁵⁵ المسؤولية الجنائية في الشريعة الإسلامية و القوانين الوضعية ، ص 66.

⁵⁶ سعيد بوعلوي و دنيا رشيد ، شرح قانون العقوبات الجزائري ، مرجع سابق ، ص 21.

و بما أن الباحث يتقيد في إنجاز بحثه بالقانون الجزائري و المترتب عن الأخطاء في ظله ، و لأن هذا الأخير يعتبر من هم أقل من 18 سنة مانعا من موانع المسؤولية ، و هو مبدأ أخذت به أكثر التشريعات الجنائية و التي اعتبرته مانعا من موانع المسؤولية ففي هذه المرحلة العمرية الصغير لا يمتلك التمييز بين النافع و الضار و حرته في الإختيار لا عبرة لها. و بالرجوع إلى المادة 443 و استقرائها و التي أدرجت في قانون الاجراءات الجزائية و التي مفادها هو العبرة في تحديد سن الرشد الجزائري للمجرم يوم ارتكابه للفعل.

و إذ أن القاصر لا يمكن إخضاعه لا للعقوبة و لا للتدابير العقابية كوضعه في مؤسسة عقابية و لو مؤقتا.⁵⁷

و هذا حسب ما جاء في المادة 456 من نفس القانون ، و إنما يمكننا اتخاذ تدابير حماية و تربية و هذا على ضوء ما تراه المحكمة مناسبة لمثل هذه الحالات.

- **الحادث المفاجئ** : و هو من العوارض الطارئة التي تحدث فجأة و دون وجود أي اتصال حر و إرادي بين الحادث و نفسية الفاعل ، فقد يكون بفعل الطبيعة أو بفعل الإنسان. و في هذه الحال استقر الفقه على أنه لا يسقط إرادة الشخص كما لا يجردها من حرته كونها هي التي تميز بين الخير و الشر و الضار و النافع ، إلا أنه يسقط الخطأ العمدي و القصد الجنائي فهو إرادة غير عمدية.

- **عدم القدرة على رد الفعل الضار** : كعطل أو عطب مفاجئ يحل بالمركبة دون علم مسبق بخللها سواء كان ذلك بالنسبة لعطل مفاجئ في جهاز الكبح ، أو انفجار العجلات أو تحطم للزجاج الأمامي للمركبة أو نشوب حريق لم يكن هو من تسبب فيه.

وقفة :

على ضوء كل ما تم ذكره و لم نتعرض له كونه عاما و يتعلق بجرائم القانون العام ، إلا أن ما ينبغي أن يشار إليه هو أن حوادث السير في أحكامها جاء أغلبها ضمن قانون خاص هو قانون المرور ، فهو عالمي التطبيق ، فما ينبغي أن يحترم في أمريكا أو ألمانيا أو غيرها من الدول ينبغي كذلك أن يحترم هنا في الجزائر ، إلا أنه و في منتهى ما توصل إليه الباحث هو أن الخلل يكمن في الإعلام و التحسيس و قوة الردع و المتمثلة في عدم التطبيق الأمثل لنصوص القانون جراء نفوذ بعض الجهلة في الوساطة و حتى عندما يتعلق الأمر بازهاق أرواح بريئة لا ذنب لها إلا أنها تم التعدي عليها باسم القضاء و القدر و الخطأ جراء الرعونة و الإهمال و اللامبالاة و المتحصنة بالوجاهة و الجاه و السلطان.

الفرع الأول : المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي :

⁵⁷ قانون الاجراءات الجزائية الجزائري ، مرجع سابق ، المادة 443 ، ص 13.

إن ما عرف عن الاختلاف في حيثيات مسؤولية الشخص المعنوي الجزائية حيث يرى فيه البعض من فقهاء القانون على أنه ضرب من الخيال فانقسم هؤلاء إلى معارض و مؤيد ، فكان للفريق المعارض حججه التي تحجج بها نافيا المسؤولية الجزائية و انتسابها الى الشخص المعنوي بقولهم :

لا يمكن أن يكون الشخص المعنوي ممن يسألون جنائيا ، فهو شخص مفترض و المفترض شخص وهمي فكيف بمن لا إرادة له أن يدرك بين ما ينفع و ما يضر ، إذ أن المسؤولية تنتفي مع عدم الإرادة و الإدراك و هي ميزات لا نجدتها إلا عند أشخاص طبيعيين.

فالشخص المعنوي لا كينونة له إلا بتمثيله بشخص طبيعي أمام القانون ، و ذلك لأن القانون يواجه استحالة من حيث تنفيذ ما نطق به الحكم حين إسناده للخطأ لشخص وهمي عدم الإرادة و الإدراك.

و لأن من خصائص العقوبة شخصيتها ، أي توقيعها على من قام بارتكاب الخطأ دون أن تتعده.⁵⁸

فكيف بنا أن نسلط عقوبة سلب الحرية لهذا الكائن الوهمي؟ و إذ أن الغرامات المالية لا تثير إشكالا في الموضوع.

فإن كان لهذا الفريق ما يؤيد حججه و مزاعمه فإن الفريق الآخر من المؤيدين إذ يرى عكس ما يراه الفريق المعارض.

فكان قولهم و هم من فقهاء القانون المعاصر أن الشخص المعنوي له وجود قانوني حقيقي ، إذ هو كغيره من الأشخاص بإرادة جماعية قادرة على العمل تصيب و تخطئ ممثلوه تضبطهم نفس القوانين التي تطبق على غيرهم لهم أهليتهم الكاملة مثلهم مثل أي شخص طبيعي .

فإمكانية تطبيق العقوبات المقررة للشخص المعنوي لا تتعارض مع الوضع القانوني.

كعقوبة الحل للمؤسسة و الغرامة المضاعفة ، و المصادرة للمركبة محل الحادث و الغلق و توقيف النشاط و ما إلى ذلك ، إلا أنه يستثنى من العقوبات السالبة للحرية و التي لا تتطابق مع طبيعة الشخص المعنوي.

في الوقت الذي لم يكن فيه الإقرار بالمساءلة الجنائية للشخص المعنوي ضمن قانون العقوبات و إلى غاية التعديل الذي جاء بموجب القانون 04-15 ، و إذ أنه لم يأت بصريح العبارة إلا ما جاء في صلب الفقرة الخامسة من المادة 09 من قانون العقوبات.⁵⁹

و هي عبارة عن عقوبات تكميلية أجاز الحكم بها وحدها في حال ارتكاب جنحة أو جنائية.

⁵⁸ عبد الله سليمان ، شرح قانون العقوبات الجزائري ، مرجع سابق ، القسم العام ، ص 421.

⁵⁹ سعيد بوعلوي و دنيا رشيد ، شرح قانون العقوبات الجزائري ، مرجع سابق ، ص 08.

إذ ما نلاحظ من خلال ذلك هو الإقرار بالمسؤولية الجزائية للشخص المعنوي.

و إذا كان الأمر رقم 75 - 37 و المؤرخ في أبريل 1975 و المتعلق ببعض الممارسات و قمع المخالفات كالأسعار و تنظيمها و هو ما جاء به قانون العقوبات في المادة 51 مكرر

بقوله : " لحسابه أو ممثله الشرعي " .

و مهما يكن من أمر فإن المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي في حوادث المرور تحددها ملكية المركبة ، إذ لا عبء بمن يقودها لأن مسؤوليته تختلف عن مسؤولية المالك كونها لها شقين (جزائي يتمثل في الحق العام و مدني يتعلق بالتعويض عن الأضرار) .

و إذا كان الجدل قد احتدم حول الاعتراف و عدمه بهذه المسؤولية فإن المشرع الجزائري كان قد اتخذ موقفا منها به الجدل حول هذه المسألة و ذلك بمقتضى القانون 04 - 15 المؤرخ في 10 - 11 - 2004 و باستثناء المادة 51 مكرر منه .

و التي جاء في نصها : " باستثناء الدولة و الجماعات المحلية و الأشخاص المعنوية الخاضعة للقانون العام " ⁶⁰ .

يكون الشخص المعنوي مسؤولا جزائيا عن الجرائم التي ترتكب لحسابه من طرف أجهزته أو ممثليه الشرعيين عندما ينص القانون على ذلك ، و أن المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي لا تمتع مساءلة الشخص الطبيعي كفاعل أصلي أو شريك في نفس الأفعال ، و منها ما ينطبق على حوادث السير .

هذا ما توج به نشاط مختلف اللجان التي عهد إليها بمشروع تعديل قانون العقوبات منذ سنة 1997 .

كما أوصت بهذا أيضا لجنة إصلاح العدالة في تقريرها سنة 2000 .

و أضاف المشرع بمقتضى هذا التعديل في قانون العقوبات بابا أولا مكررا بعنوان " العقوبات المطبقة على الأشخاص المعنوية " ، حيث تضمن مواد جديدة مكررة للمادة 18 التي نصت على مجموعة من العقوبات و التدابير التي تتخذ ضد الشخص المعنوي .

و من الشروط التي تقوم عليها المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي أن يكون الشخص المعنوي من أشخاص القانون الخاص أي كان الهدف من تحقيق قصده .

⁶⁰ سعيد بوعلوي و دنيا رشيد ، شرح قانون العقوبات الجزائري ، مرجع سابق ، ص 21 .

و أن يكون السلوك الذي يعتد به كمحل للمساءلة الجزائية هو عبارة عن تلك الأفعال - الجرائم - التي يتم تحقيقها لحساب الشخص المعنوي من طرف أجهزته و ممثليه الشرعيين لمصلحته و لفائدته.

لا يجوز قيام مسؤولية الشخص المعنوي و متابعتة جزائيا إلا بوجود نص صريح يقضي بذلك ، كون هذه المسؤولية خاصة و متميزة.

الفرع الثاني : المسؤولية المدنية بالتبعية :

إذا كانت المسؤولية الجزائية هي الجزاء كرد فعل للمجتمع حيال التعدي على حق من حقوقه ، فإن المسؤولية المدنية تتمثل في الفعل الضار الذي يصيب الفرد و في كلتا الحالتين نكون أمام مسؤوليتين الأساس فيهما هو الفعل الضار سواء كان هذا الفعل قد مس بمصلحة المجتمع أو كان قد سبب ضررا للفرد.

الأساس في المسؤولية في الجريمة الجنائية رد فعل المجتمع في تسليط العقوبات على من قام بالسلوك الاجرامي في حقه ، أما في المسؤولية المدنية فهو المطالبة بتعويض الشخص المضرور و الذي له وحده الحق في المطالبة بالتعويض.

في المسؤولية المدنية يجوز للشخص الذي أصيب بضرر التنازل عن الدعوى قبل المدين.

أما في المسؤولية الجزائية فلا يمكن التنازل عنها أو الصلح إلا إذا نص القانون على ذلك صراحة كما في بعض الجرائم و التي لا تملك النيابة الحق في تحريك الدعوى حيالها لخصوصيتها.⁶¹

عدم الحق في التنازل كونه حق خصه المشرع للمجتمع الذي تعرض للإعتداء.

و بما أنه قد تنشأ عن جريمة واحدة مسؤوليتان : مسؤولية جنائية و أخرى مدنية بالتبعية ذلك أن الجريمة كان قد نتج عنها ضرر خاص أصاب الشخص المتضرر منها و ينشأ له حقا في أن يطالب المعتدي بالتعويض فيجوز له إقامتها أمام المحكمة الجزائية بطريق التبعية للدعوى المدنية ، و هذا يعني تبعية الدعوى المدنية للدعوى العمومية من حيث الاجراءات الخاضعة لها و من حيث مصيرها ، فمن حيث الاجراءات فهي تخضع لما جاءت به الاجراءات الجزائية و أن القضاء الجزائي ملزم بالفصل فيهما معا.

فالدعوى المدنية بالتبعية تخضع لقانون الاجراءات الجزائية و إلى قانون الاجراءات المدنية كونها نشأت بالتبعية و أن الفصل فيهما يكون بحكم واحد.⁶²

⁶¹ عبد الله أوهابية ، شرح قانون الاجراءات الجزائية الجزائري ، دار هوما ، 2005 ، ص 101.

⁶² محمد صبحي - محمد نجم ، شرح قانون الاجراءات الجزائية الجزائري ، الساحة المركزية بن عكنون ، الجزائر ، 1984 ، ص 27.

و بحيث يكون الضرر هو السبب في إقامة الدعوى المدنية و ذلك تبعا لما قد جاء به نص المادة 02 من قانون الاجراءات الجزائية في أن الدعوى المدنية هي المطالبة بتعويض الضرر الناجم عن جنابة أو جنحة أو مخالفة و يتعلق ذلك بكل من أصابهم ضرر شخصي مباشر من الجريمة.

كما أنه في حال التنازل عن هذا الحق فإنه لا يرجئ مباشرة الدعوى العمومية مع عدم الإخلال بالحالات المشار إليها في الفقرة 03 من المادة 06 من قانون الاجراءات الجزائية.⁶³

و حتى تكون الدعوى المدنية مقبولة أمام القضاء الجزائري يجب أن تتوافر على الشروط التالية :

1 - وقوع الجريمة المرورية

2 - أن تثبت نسبتها للمتهم

3 - أن يكون التعويض المطلوب مبنيا على ذات الفعل المرفوعة به الدعوى.

فإذا حكم ببراءة المتهم من الجريمة المنسوبة إليه تحكم المحكمة الجزائية بعدم اختصاصها في الفصل في الدعوى المدنية.⁶⁴

إلا أن الحق في الإدعاء المدني في الخيار بين اللجوء الى القضاء الجنائي أو القضاء المدني ، حيث أن القاعدة العامة أن دعوى المطالبة بالتعويض عن الضرر باعتبارها دعوى مدنية يؤول الاختصاص فيها إلى المحاكم المدنية ، و بما أنها ناشئة عن جريمة أي من الخطأ الجزائري فإنه يكون أيضا من حق المدعي المدني الخيار في رفع دعواه إما إلى المدني أو إلى الجزائري ، فإن سلك الطريق الجزائري فالدعوى المدنية تكون تابعة للدعوى العمومية.

أما إذا سلك الطريق المدني فإن الحكم فيها يتوقف على نتيجة الحكم الجزائي إذا ما كانت الدعوى العمومية قد تحركت و أن حق المتضرر من الجريمة في الخيار بين الطريق المدني أو الجزائري ، حيث نصت على ذلك المادة 03 و 04 من قانون الاجراءات الجزائية.⁶⁵

فبالاستقراء للمادة 03 و التي مضمونها : يجوز مباشرة الدعوى المدنية مع الدعوى العمومية في وقت واحد أمام الجهة القضائية نفسها ، و تكون مقبولة أيا كان الشخص المدني أو المعنوي المعتبر مسؤولا مدنيا عن الضرر و كذلك الحال بالنسبة للدولة و الولاية و البلدية أو إحدى المؤسسات العمومية ذات الطابع الإداري في حالة ما إذا كانت غاية

⁶³ محمد حريط ، مذكرات في قانون الاجراءات الجزائية الجزائري ، مرجع سابق ، ص39.

⁶⁴ محمد حريط ، مذكرات في قانون الاجراءات الجزائية الجزائري ، نفس المرجع ، ص90.

⁶⁵ محمد حريط ، مذكرات في قانون الاجراءات الجزائية الجزائري ، نفس المرجع ، ص39.

دعوى المسؤولية ترمي إلى التعويض عن ضرر سببته مركبة تابعة لإحدى المؤسسات المبينة أعلاه تقبل دعوى المسؤولية المدنية عن كافة أوجه الضرر سواء كانت مادية ، جسمانية أو أدبية ما دامت ناجمة عن الوقائع موضوع الدعوى الجزائية.

كما أنه و باستقراء المادة 04 من نفس القانون فإنه يجوز مباشرة الدعوى المدنية منفصلة عن الدعوى العمومية غير أنه يتعين أن ترجى المحكمة المدنية الحكم في تلك الدعوى المرفوعة أمامها حين الفصل نهائيا في الدعوى العمومية إذا كانت قد حركت ، و يترتب على حق المتضرر من الجريمة الخيار بين الطريقتين ، و أنه إذا اختار المتضرر الطريق المدني فإنه لا يسوغ له الرجوع عنه لیسلك الطريق الجزائي و هو ما جاء في نص المادة 05 من قانون الاجراءات الجزائية و التي تقول أنه : " لا يسوغ للخصم الذي يباشر دعواه أمام المحكمة المدنية المختصة أن يرفعها أمام المحكمة الجزائية إلا أنه يجوز ذلك في حال إذا كانت النيابة العامة قد رفعت الدعوى العمومية قبل أن يصدر عن المحكمة المدنية حكم في الموضوع.

ففي حال سلوك المتضرر من جنابة أو جنحة أو مخالفة الطريق إلى القسم الجزائي قصد رفع دعواه و المتعلقة بالتعويض عن ضرر أصابه.

فكيف يمكنه رفع هذه الدعوى؟.

يحيينا عن هذا قانون الاجراءات الجزائية ، والذي حدد ذلك في ثلاث طرق لإقامة الدعوى المدنية أمام القضاء الجنائي و أن يكون ذلك إما :

1 - عن طريق الإدعاء المدني أمام قاضي التحقيق وفقا لأحكام المادة 72 من قانون الاجراءات الجزائية.

2 - إما عن طريق التدخل في الدعوى بتقرير لدى قلم الكتاب قبل الجلسة أو أثناء الجلسة.

و باستقراء كل من المواد 240 ، 241 ، 242 من قانون الاجراءات الجزائية نتهدي إلى كيفية ذلك.

3 - كما يمكن سلوك طريق يعرف بالتكليف المباشر بالحضور أمام المحكمة المنصوص عليه في المادة 337 مكرر من قانون الاجراءات الجزائية في الحالات التي يجيز فيها القانون ذلك.

و للامام بكل ذلك علينا باستقراء المواد 72 و 74 من قانون الاجراءات الجزائية و التي نصت على الإدعاء المدني أمام قاضي التحقيق.⁶⁶

أما عن طريق إقامة دعوى مدنية أمام القضاء الجنائي فقد نصت عليه المواد 239 ، 240 ، 241 و 242 من قانون الاجراءات الجزائية.

⁶⁶ عبد الله أوهابية ، شرح قانون الاجراءات الجزائية الجزائري ، مرجع سابق ، ص 37.

كما أن المدعي المدني المتخلف عن الحضور إلى الجلسة يعد تاركا لدعواه طبقا لأحكام المادة 246 من نفس القانون إذ يبقى له الحق في اللجوء إلى القضاء المدني.⁶⁷

و إن كانت حالة التكليف المباشر قد خصت بخمس حالات يمكن فيها ذلك إضافة إلى الحالة السادسة و هي : " و في جرائم أخرى إن حصل المتضرر منها على ترخيص من النيابة " (المادة 337) قانون الاجراءات الجزائية.

إن ما جاء من أحكام كانت قد تعلقت بالدعوى المدنية بالتبعية للدعوى الجنائية و الذي يعد من الاجراءات الواجب اتباعها و الا فإن كل ما يشوبها من ثغرات قد لا توصل صاحبها إلى المطالبة بحقه في التعويض عن الضرر الذي كان قد أصابه جراء جنائية أو جنحة أو مخالفة ، و لأن التعويض يستند على اجراءات ألزمت المسؤول عن الحادث بتعويض الشخص المضروب و الذي له وحده حق المطالبة بالتعويض كما يجوز له الصلح أو التنازل عن دعواه قبل المدين. يستخلص من كل ذلك أنه :

إذا نشأ عن الفعل مسؤوليتان (مدنية و جنائية) فإنه يجوز رفع دعوى المسؤولية عن الفعل الضار إلى المحكمة الجنائية التي رفعت أمامها الدعوى العمومية بحيث يتم الفصل من محكمة الجنائيات في الأولى مع الثانية و ذلك باستقراء المادة 03 من قانون الاجراءات الجزائية.

على أنه إذا رفعت الدعوى المدنية إلى حين الفصل في الدعوى الجنائية من طرف محكمة الجنائيات بقاعدة الجنائي يوقف المدني و إذا قضت المحكمة الجنائية في الدعوى العمومية بحكم حاز عن قوة الشيء المقضي به تقيدت المحكمة المدنية عند الفصل في المسؤولية المدنية بالوقائع التي أثبتتها القاضي في حكمه⁶⁸ ، و لا يجوز للمحكمة المدنية أن تنفي الخطأ بعد ذلك عن الفعل الذي اعتبرته المحكمة الجنائية جريمة وقعت عنها عقوبة⁶⁹ ، أما إذا صدر حكم المحكمة الجنائية بالبراءة فإن ذلك لا يمنع المحكمة المدنية من الحكم بالتعويض على أساس الخطأ المدني فتقوم المسؤولية المدنية.⁷⁰

فما هي حجية الحكم الجنائي أمام المحاكم المدنية في حوادث السير؟.

في القانون المصري مثلا و باستقراء المادة 456 من قانون الاجراءات الجزائية منه نجد أن " يكون للحكم الجنائي الصادر من المحكمة الجنائية في موضوع الدعوى الجنائية بالبراءة ، أو بالإدانة قوة الشيء المحكوم به أمام المحاكم المدنية في الدعوى التي لم يكن قد فصل فيها نهائيا فيما يتعلق بوقوع الجريمة و بوصفها القانوني و نسبتها إلى فاعلها ، ويكون

⁶⁷ محمد حزيب ، مذكرات في قانون الاجراءات الجزائية الجزائري ، مرجع سابق ، ص42

⁶⁸ المادة 339 قانون مدني ، 5 جانفي 1983 ، نشرة القضاء 1985، عدد1، ص77 – 79.

⁶⁹ نقض جنائي مصري ، ، المخامة ، 27 ، 767 ، 322.

⁷⁰ نقض جنائي مصري ، المخامة 32 ، 397

الحكم بهذه البراءة سواء بني على انتفاء التهمة ، أو على عدم كفاية الأدلة ، و لا يكون له هذه القوة إذا كان مبنيًا على أن الفعل لا يعاقب عليه القانون.

أما من حيث الإثبات فقد نصت المادة 102 على أنه لا يرتبط القاضي المدني بالحكم الجنائي إلا في الوقائع التي فصل فيها هذا الحكم و كان فصله فيها ضروري.

مفاد ذلك أن الحكم الصادر في المواد الجنائية تكون له حجية في الدعوى المدنية كلما كان قد فصل فصلًا لازمًا في وقوع الفعل المكون للأساس المشترك بين الدعوى الجنائية و المدنية ، و في الوصف القانوني لهذا الفعل و نسبتته إلى فاعله ، فإذا فصلت المحكمة الجنائية في هذه الأمور فإنه يمتنع عن المحاكم المدنية أن تعيد بحثها و يتعين عليها أن تلتزمها في بحث الحقوق المدنية المتصلة بما كي لا يكون حكمها مخالف للحكم الجنائي السابق.⁷¹

وقفة :

نحن إذ نذكر هذا ، فلا يجب أن يظهر هذا الصنيع من حيث مخالفة الحكم في الشكل و المضمون لإخفاء العيب الذي يتمخض عنه الحكم الجنائي و لتكن المخالفة بينة ما دامت في خدمة الحقيقة ، وهذا يعني أن القاضي المدني لا يجب إخضاعه للقاضي الجنائي في الجانب المدني ، فقد يتضح لهذا الأخير ما قد يغيب عن الأول ، إذ نسميه إصلاحًا للحكم الجنائي ، هذا يبقى في اعتقاد الباحث و صونا لحقوق الناس جميعًا.

⁷¹ محكمة النقض المصرية 25-01-1979 ، المجموعة ، ص 30 و ص 391.

الفرع الثالث : المسؤولية التقصيرية في حوادث المرور :

باستقراء عينة من عينات المجتمعات البدائية ، و التي كان ما قد يتعرض له الأشخاص من الأضرار ، حيث كانت تقوم المعاملة بالمثل ، أي أن المضرور يمكنه أن يثار لنفسه و بالفكرة التي يراها مناسبة انتقاما لما قد تعرض له من الأذى سواء كان ذلك ماديا أو جسمانيا ، فكان ذلك يمثل تقاضيا خاصا.⁷²

و بتطور النحل و الملل ، و الحضارات في حياة المجتمعات القديمة و التي قامت بتنظيم أمور القصاص ، و أجازت لكل من تعرض لضرر أن يقتص بنفسه بما تعرض له من الأذى كما اشترطت أن لا يتجاوز الانتقام مقدار الضرر الذي لحق به ، مجارة لقاعدة التناسب و التلازم.

و مع مرور الوقت نستطيع أن نخلص إلى أن عملية الانتقام الشخصي عرفت تناقضا مملحوظا إذ حل محل ذلك ما يعرف بالدية ، فكانت في بداياتها اختيارية تخضع إلى التراضي في ما بين الخصوم ، وبما أن هذه العملية أصحبت تلي البعض من جبر الخاطر للمضرور و عقليته فعلت جبريتها فصارت عرفا محترما من لدن الجميع إذ كانت مبلغا متفق عليه و حسب كل ضرر تعرض له صاحب الحق.⁷³

و بتقدم الحضارات المتعاقبة و مع إنشاء الدولة و ما أصبحت تمثله من مكانة لدى هذه المجتمعات و التي ظلت تتحكم في معاملاتها القبلية و العشيرة كقوة فاعلة بما تمليه من نظام و إن كان لا يعتمد على أسس قانونية من شأنها أن تنظم العلاقات فيما بين الأفراد و الجماعات و مهما يكن من أمر ، فقد استطاعت الدولة أن تكون (صاحبة الحق كسلطة عامة).

فكان أن قامت الدولة بتحديد مقدار الدية من جهة و فكت عن الأفراد تصرفاتهم في الأخذ بالثأر لأنفسهم بحيث تولت توقيع الجزاء بنفسها و على مختلف الجرائم و هذا أدى إلى نشوء نوعين من الجرائم :

1- جرائم خاصة لا تتدخل الدولة في معاقبة أصحابها بل تحتفظ فقط في إجبارية دفع الدية التي حددتها.

⁷² السنهوري ، الوسيط ، فقرة 516 ، محمد كامل مرسي ، الالتزامات ، ص45 ، سليمان مرقص ، المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية ،

ص71.

⁷³ THERING , L'esprit du droit romain , t.1 , p431.

2- جرائم عامة تكون الدولة فيها هي صاحبة إنزال العقاب على المتجاوزين الجناة ، وذلك باسم المجتمع فكان أن ظهرت فكرة المسؤولية الجنائية و التي توجب العقاب و فكرة المسؤولية التقصيرية التي توجب التعويض ، و مما تقدم يفهم و أن هذا التقسيم أفرد للجرم في حق الجماعة عقابا لمن جنى عليها.

و تعويضا ماديا في حق الأفراد كأفراد ، و هذا جاء نتيجة تدرجية حتى يطمئن الجميع جماعات و أفراد في حماية أعراضهم و حقوقهم ، وهذا في حد ذاته جعل من التراضي في أخذ التعويض عن الأضرار قاعدة مثلى يجبر فيها خاطر المضرور بعيدا عن التطرف و العنجهية في أخذ الحقوق.

و باختلاط المسؤوليتين الجنائية و التقصيرية و احتضانهما بعضهما لبعض و لكل منهما حكمة لدى هذه الجماعات في بدايات نشوء الدولة.⁷⁴

و في تطور لافت و باستقراء ما جاء به الفقه الاسلامي من حيث الضمان و الالتزام بالتعويض عن الضرر الذي من شأنه أن يطال الغير سواء أكان ذلك على النفس أو المال ، في الحوادث و العوارض و النوازل و في حوادث السير و إن كانت ليست بالمنظور التي هي عليه الآن ، فكان تسخير الحيوانات و في العربات التي تجرها و ما شاكل ذلك بحيث جعلت من مسؤولية الانسان القيادة و الحراسة لتفادي الوقوع في الخطأ ، الشيء الذي يترتب عنه مسؤولية تمس المجتمعات و الأفراد على حد سواء مما ينشأ عنه حقوق اجتماعية و فردية جراء التقصير في الاستعمال لهذه الوسائل و ما ينتج عن ذلك من غبن في حق الغير.

حيث نشأت فكرة التضمين ، و الذي نعرفه اليوم و هو المسمى بالمسؤولية المدنية في قوانيننا الوضعية الحالية و التي تطبق على مستوى محاكمنا⁷⁵.

فكرة التضمين هذه و التي جاءت في محكم التنزيل في غير ما من سورة من القرآن الكريم و ما جاءت به السنة المطهرة ، و التي هي ليلها كنهها لا يزيغ عنها إلا هالك.

حيث جاءت لتنظيم الضمان صوتا لأعراض الناس و حفظ حقوقهم ، بحيث يتضح من خلال كل ذلك أن الشريعة الإسلامية كانت قد قسمت الجرائم التي قد تقع على النفس و التي تقع على المال ، وذلك قبل كل التقنيات الحديثة.

أما في البعض من التقنيات كالقانون الفرنسي حيث نلاحظ أنه لم يرد في التقنين المدني الفرنسي عدى في خمس من مواد و التي أشارت إلى المسؤولية التقصيرية (المادة 1382 - 1386 من القانون المدني الفرنسي).

⁷⁴ سليمان مرقس ، المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية ، مرجع سابق ، فقرة 87.

⁷⁵ مصطفى الزرقاء ، المدخل الفقهي العام ، فقرة 648 ، وهبة الزحيلي ، نظرية الضمان في الفقه الاسلامي ، ص15 ، علي الخفيف ،

الضمان في الفقه الاسلامي ، ص3 و ما بعدها.

بحيث كانت كافية في ذلك الوقت لحل ما واجهه العصر من المشاكل ذات الصلة و بظهور نظام التأمين عن المسؤولية أصبح ذلك الكم و المتمثل في خمس مواد لا يكفي لمواجهة المشاكل الناتجة عن انتشار المبادئ الإشتراكية ، و بتراكم المشاكل المتعلقة بالقانون و التي يجب أن تتناغم مع المسؤولية التقصيرية ، فتطورت بدءا من سنة 1884 فقها و قضاء. نتج عن ذلك نشوء 3 نظريات :

1 - النظرية الشخصية (تؤسس المسؤولية على فكرة الخطأ)⁷⁶

2 - النظرية الموضوعية (تؤسس المسؤولية على فكرة الضرر)⁷⁷

3 - نظرية الضمان (و تؤسس المسؤولية على أساس الضمان)⁷⁸

أما بالنسبة لما جاء به القانون الجزائري في تنظيم المسؤولية التقصيرية فكان أن أورد عددا من النصوص (المواد من 124 حتى 140 من القانون المدني الجزائري) و التي أراها مناسبة للمسؤولية التقصيرية.

حيث عالج من خلالها المشرع الجزائري عيوبها كانت قد وردت من خلال التقنين الفرنسي في الحقبة السالفة الذكر مضيفا أحكاما جديدة له.

كما تأثر ببعض مما انتهى إليه البعض من القضاة الفرنسيين و ما افترضوه في خانة الخطأ في البعض من الحالات.⁷⁹

و حيث أن المشرع الجزائري بتمسكه كأصل في تأسيس المسؤولية التقصيرية الناتجة عن الخطأ و الذي هو واجب الإثبات عن الأفعال الشخصية و هذا ما تم تناوله من خلال المواد من 124 حتى 133 من القانون المدني الجزائري و ذلك يجعل افتراض الخطأ عن عمل الغير و هو ما جاء في المواد (134 حتى 187) من القانون المدني الجزائري و كذا المسؤولية الناشئة عن الأشياء في المواد (138 حتى 140) من نفس القانون.⁸⁰

⁷⁶ Rabut , la notion de faute en droit prive , these , paris , 1946 n 2 et 5 de page , traite de droit civil, t2, N930.

⁷⁷ Sowatier , vers la socialisation de la responsabilite et des risques individuel , 1931 , chr9 ; teisseir , le fondament de la responsabilite civile , these , aix , 1902 ; @ lambert , foivre , l'evolution de la responsabilite civile , R.T.D , cir , 1987 , 1 , p1 et 5.

⁷⁸ Ripert et Boulanger , T.2 , N 916.

⁷⁹ عن المحكمة العليا ، 19 جانفي 1983 ، الحمامة رقم 4

⁸⁰ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ، 28/12/1966 ، ص 62.

أما من حيث النظرية القائلة بتحمل التبعة فنجد أن القانون المدني الجزائري لم يأخذ بها بصريح النص و إنما اعتمد المسلك الذي سلكه المشرع الفرنسي و يتمثل ذلك في البعض من التطبيقات الخاصة و التي من بينها الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 1974/01/30 و الخاص بالتعويض عن حوادث المرور.⁸¹

و بما أن المشرع الجزائري لم يكن ليكتفي بالاقتراب من القوانين كالقانون الفرنسي أو المصري بل كان أن تصفح قوانين أخرى و منها التشريع في البلدان الاشتراكية و هذا ما أملت عليه الايديولوجية المتبعة من النظام السياسي آنذاك. فما هي أركان المسؤولية التقصيرية حتى نسقطها على حوادث النقل و المرور؟.

لقد أورد المشرع الجزائري القاعدة العامة في المسؤولية التقصيرية و هي مسؤولية عن العمل الشخصي حيث أدرجها ضمن المادة 124 من القانون المدني الجزائري و التي مفادها أن كل عمل مهما كان يقوم به الانسان و يكون سببا في الحاق الضرر بالغير يلزم من كان سببا فيه بالتعويض لما جاء في أركانها تماما كأركان المسؤولية العقدية.

أ- **الخطأ** : و قد يكون ماديا أو معنويا ، فالمادى يتمثل في التعدي أو الإخفاق و أن المعيار الذي يقاس به التعدي هو سلوك الشخص العادي و حتى تقوم أمام مسؤولية يجب على المدعى أن يثبت خطأ المدعى عليه و بكافة طرق الإثبات الممكنة و التي يمكن أن تثبت هذا الخطأ.⁸²

أما العنصر المعنوي في الخطأ فهو الإدراك أي ضرورة القصد مع الإقدام على الفعل أي أن يكون الشخص مدركا لما يقوم به ثم التمييز و هو مناط المسؤولية.

فالخطأ قد يقع بفعل ايجابي كما قد يقع بفعل سلبي ، فالسائق الذي يرتكب حادث مرور و يهرب تاركا المصاب يسبح في دمائه يكون مسؤولا عن ارتكابه الحادث و عن ترك المصاب دون إيصاله إلى المستشفى و هو فعل سلبي تمثل في عدم إسعاف المصاب ، و سواء كان الفعل عمدا أو خطأ.

أو كالذي ينقل الأشخاص فإنه يترتب عليه الالتزام بضمان سلامة المسافرين و بذلك تكون مسؤوليته مسؤولية عقدية لا يمكنه التملص منها إلا إذا ثبت و أن الحادث كان سببه قوة قاهرة لا قدرة له على ردها ، أو أن الخطأ كان سببه المسافرين أنفسهم و هذا نجد في أحكام المواد 62 و 63 من القانون التجاري في شروط الناقل.⁸³

و قد يكون النقل بدون أجر ، فكثيرا ما يرافق شخصا أحد الأصدقاء في طريقه إلى مقر سكنه أو عمله و في الطريق يطرأ حادث ففي هذه الحالة تقوم المسؤولية عن الخطأ الذي يجب إثباته علما و أن المرافق امتطى السيارة بمحض إرادته و

⁸¹ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ، 19 فبراير 1974 ، ص 182

⁸² المحكمة العليا ، 30 ديسمبر 1964 ، م ج 1965 ، ص 88 ، 08 نوفمبر 1983 ، ملف رقم 29399 (غير منشور).

⁸³ المحكمة العليا ، 30 مارس 1983 ، نفس المرجع ،

بدون مقابل و برضاه و عليه أن يتحمل ما حدث إلا ما صدر عن السائق مخالفاً به القانون في عدم أخذ الحيطة و الحذر و الذي لا يمكن للمرافق قبوله.⁸⁴

إلا أن رأي البعض من أساتذة الفقه يقولون بأنه " يجب الرجوع في مثل هذا إلى أحكام مسؤولية الحارس على الأشياء ، إذ أن الراكب كان قد اشترك مع الناقل في استعمال الشيء الذي أحدث الضرر و هذا في نطاق المسؤولية التقصيرية.⁸⁵ فإن المسؤولية في هذه الحالة و في أكثرها لا تقوم على خطأ واجب الإثبات ، بل على أساس حراسة الأشياء و في هذا ضمناً لحقوق ضحايا حوادث المرور.⁸⁶

و لقد نصت المادة 8 من الأمر 15/74 المؤرخ في 1974/01/30 على أنه حادث سيارة نتجت عنه أضرار جسمانية تمنح الحق في تعويض الضحية.⁸⁷

و باستفتاء المرسوم التنفيذي رقم 37/80 و الصادر في 1980/02/16 و كذا القانون رقم 07/80 الصادر في 1980/08/09 حددا طريقة تدخل شركة التأمين و الصندوق الخاص بالتعويضات و الذي أنشئ عام 1963 ، موضحة كيفية تعويض ضحايا حوادث المرور.⁸⁸

بحيث أن المحكمة العليا قررت تعويض ضحايا حوادث المرور وفقاً للأحكام القانونية و التنظيمية الساري بها العمل و طبقاً لجدول التعويضات المصاحب للأمر 15/74 و الذي ظل ساري المفعول و ذلك فور صدور المراسيم التطبيقية و التي جاءت بها الجريدة الرسمية بتاريخ 1980/02/16 مع الاشتراط و لكي تكون تعويضات المصاب أو ذوي حقوقه مؤسسة يجب أن تكون مفصلة ، أي أن التعويضات الإجمالية أو الجزافية كثيراً ما تخفي تعويضات إعتباطية و على هذا اعترفت المحكمة العليا بتطبيق جدول التعويضات عن الأضرار المادية دون الأضرار المعنوية.

كما أن القانون رقم 37/88 المؤرخ في 1988/07/19 كان قد أدخل تعديلات على الأمر 15/74 السابق الذكر حيث أعاد نظام تعويض ما ينتج من أضرار حوادث المرور فرفع من مبلغ التعويضات ، و وسع مجال الاستحقاق و كان

⁸⁴ مصطفى مرعي ، المسؤولية المدنية ، فقرة 66 – 69 ، السنهوري ، الوسيط ، ج 1 ، فقرة 546 ، طلبه وهبة ، المسؤولية المدنية لنقل الأشخاص بالجمان ، القاهرة ، ص 77 و ما بعدها.

⁸⁵ Le Tourneau , la responsabilite civile , no 1542 , 1843 plunid et rippert , traite , T 6 , No 622.

⁸⁶ L'undimnisation dans victimes des accidents de la circulation routiers , mémoire magister , univ alger 1979

⁸⁷ ابراهيم الدسوقي ، الإعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ، رسالة 1975 ، عبد الفتاح عبد القاضي ، المسؤولية التقصيرية عن حوادث السيارات ، الكويت 1973.

⁸⁸ عبد العزيز بوزراع ، النظام القانوني لتعويض ضحايا حوادث المرور ، مجلة ، الكويت 1973.

قد أهمل التعويض المعنوي فيما سبق فأقره وفقا للقانون⁸⁹ ، كما أن الإخوة و الأخوات لا يمكنهم التعويض عن ذلك إلا إذا أثبتوا بكفالة مفهوم الضمان الإجتماعي و ذلك بوثيقة رسمية و أن هذا المتوفي هو الذي كان يعملهم.

⁸⁹ الجريدة الرسمية 1988 ، عدد 29 ، ص 804 ، (و لا تزال المبالغ المحددة زهيدة و ذلك بالنظر إلى ارتفاع المعيشة و انخفاض القدرة الشرائية

- المطلب الثاني : مؤسسات التأمين كطرف للتعويض عن الأضرار
- الفرع الأول : المستفيدون من التعويض بعد وفاة الضحية
- الفرع الثاني : من حيث المنازعات التي تنشأ عن التعويض
- الفرع الثالث : الصندوق الوطني للتعويض عن الأضرار

المطلب الثاني : مؤسسات التأمين كطرف في التعويض عن الأضرار :

و حتى يطمئن الانسان على نفسه و ماله ، و لأن في استعمال الآلات و الماكينات و جميع وسائل النقل و التي تجوب الطرق و هذا يعني أن في استعمال هذه الوسائل الكثير من المخاطر التي قد تعترضها محدثة خسائر في الأرواح و الممتلكات ، و التي تعرف اليوم بحوادث السير ، و حتى يتم تأمينها من هذه المخاطر كتعويضات عن الأضرار ، و التي قد تحدث بين الفينة و الأخرى ، إرتأى المشرع سن الكثير من الضوابط و التي تحكم هذا الجانب و ما يمثله من أعباء على الدولة كدولة و على مؤسسات التأمين كطرف في التعويض عن الأضرار.

و بما أن التأمين يكتسي أهمية لا يمكن إنكارها ، سواء كان ذلك على المستوى الاقتصادي أو الاجتماعي.

فمن الناحية الاقتصادية و ما يتضح من المداخل المحصلة و نظرا إلى الطلبات المتزايدة للمستأمنين و ذلك راجع إلى الاستعمال المفرط لوسائل النقل و بأنواعها المختلفة سواء تعلق الأمر بالتأمين على نقل البضائع و السلع أو على نقل الأشخاص مما يحتم على مؤسسات التأمين تغطية هذا الكم الهائل في حال تورطها في حوادث المرور ، كما أنها بين المدة و الأخرى و بفضل ما قد تدخره هذه المؤسسات فيإمكانها استثمار هذه الأموال في مشاريع استثمارية ذات مردودية تعود عليها بالفائدة.

أما من حيث المجتمع فهي تقوم بعمل شبيه بالتكافل الاجتماعي أثناء الكوارث و ما شاكلها و منها ما يتعلق بتعويضات ضحايا حوادث المرور.

إذ يستند نظام التأمين على السيارات في الجزائر على الأمر الصادر في 1974/01/30.⁹⁰

و التعديل الذي لحقه رقم 88/31⁹¹ و المؤرخ في 1988/07/19 بالإضافة إلى الأحكام الواردة في قانون التأمين لسنة 1995 و أحكام القانون ذات الصلة.

أما من حيث المخاطر القابلة للضمان فإن شركات التأمين ملزمة بتعويض الأضرار المادية و الجسمانية التي يحدثها المؤمن له للغير و الناتجة عن حوادث المرور و هذا يعد الجانب الالزامي و الذي يضمن التأمين كمسؤولية من طرف المؤمن له ، حين رجوع الغير عليه و سواء كان الحادث قد ترتب عنه ضرر مادي أو جسماي و بحيث ينتج الضرر في الكثير من الأحوال إما في تصادم سيارة المؤمن عليها بجسم أو بسيارة أخرى سواء كانت متوقفة أو متحركة مما ينتج عنه ضرر مادي ،عكس الضرر الجسماي و الذي يحدث عجزا كليا مؤقتا أو عجزا جزئيا دائما ، كما يكون في حالة وفاة.

⁹⁰ الأمر رقم 15/75 المؤرخ في 1974/01/30 و المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار.

⁹¹ قانون رقم 37/88 في 1988/07/19 المتضمن تعديل و تنميط الأمر رقم 15/74 المذكور أعلاه (الجريدة الرسمية رقم 29 سنة 1988

كما أن التأمين على السيارات ليس على درجة واحدة فهناك تأمين متعدد المخاطر و التأمين الشامل للمخاطر و من تم يصبح العقد الواحد يتضمن مخاطر من طبيعة مغايرة ، مخاطر ناجمة عن المسؤولية المدنية و هو الجانب الالزامي في التأمين و أخرى ناجمة عن الإلتلاف الجزئي أو الكلي للمركبة أو تعرضها إلى مخاطر أخرى كالسرقة و الحرق و كسر الزجاج و الإنقلاب⁹² ، و هو الجانب الإختياري في التأمين.

و كون المؤمن له ملزم بتقديم البيانات اللازمة و تقرير ما يستبعد من الظروف و لهذا الإلتزام أهمية خاصة إذ أن عقد التأمين محله الرئيسي هو الخطر ، فيجب على المؤمن له أن يحيط المؤمن إحاطة تامة بجميع البيانات اللازمة لتمكينه من تقدير الخطر الذي يؤمن منه و بجميع الظروف التي من شأنها أن تؤدي إلى زيادة الخطر.⁹³

و إذ أن هناك من بين المخاطر التي يمكن استبعادها و ذلك كونها أضرار المتسبب فيها المؤمن له إذ تأخذ صورة العمد بحيث يمكن كل هذا فإن الأخذ بهذا القول في مختلف أنواع التأمين مقبول و لأن الحق في التأمين هو عندما يتعرض المؤمن له للخطر دون أن يكون له دخل في ذلك و إلا فكيف بمؤسسات التأمين أن تكفل و أن تغطي كل ما ينتج من حوادث يكون فيها المؤمن لهم سببا أو ضلوعا عمديا فيها كما أن هناك ما هو مستبعد من التأمين و الذي لا دخل للمؤمن فيه و على سبيل الحصر كونها ذات طبيعة خاصة و هي على التوالي :

قد تكون أضرارا مباشرة ، أو غير مباشرة كالإشعاعات النووية و الأضرار الناتجة عن الطاقة الذرية بحيث أن الإشكال الذي يطرح هو من حيث عملية التعويض عن الأضرار التي تنجم عن مثل هذه المنشآت و التي يكون صاحب هذه المنشأة هو من يتحمل مسألة التعويض فيها بخلاف ذلك فإن المشرع أجاز الضمان في باقي الحالات المشابهة لها رغم أنها حالات مستبعدة من التأمين الالزامي و هي مثلا :

الأضرار الناجمة عن الاختبارات أو المنافسات و التي تخضع في الواقع لرخص و تنظيمات مسبقة صادرة عن سلطة عمومية مختصة.

الأضرار الناتجة عن مركبة موضوعة في مرآب و تحت حراسة صاحب المرآب أو الأشخاص الذين يمارسون السمسرة و بيع و تصليح و مراقبة حسن سير المركبات حيث أن هؤلاء ملزمون بأن يؤمنوا أنفسهم من المسؤولية المدنية ، فمن حيث تقدير

⁹² جديدي معراج ، محاضرة بمعهد الحقوق و العلوم الادارية ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الساحة المركزية بن عكنون الجزائر ،

1999/02.

⁹³ محمد بن أحمد تقيّة ، الإرادة المنفردة كمصدر للإلتزام ، مؤسسة الكتب الثقافية ، بيروت لبنان ، ط1 ، 1999 ، ص 144.

تعويض الضرر بشكل عام و الذي يلحق بالانسان في نفسه و ماله و في ذويه على أساس الخسائر و ما فات المتضرر من كسب⁹⁴

فمن حيث الوجهة الفقهية فهو ذلك الإعتداء الذي يصيب الشخص في حقوقه أو مصلحته المشروعة و هو ثلاثة أنواع : مادي ، جسماني ، معنوي.⁹⁵

الفرع الأول : المستفيدون من التعويض بعد وفاة الضحية في حادث مرور :

باستقراء المادة 01 من إلزامية التأمين على السيارات و المركبات و التي بقولها : يجب على كل مالك لمركبة أن يقوم بالاكتتاب في عقد تأمين بقصد تغطية الأضرار التي قد تلحقها بالغير و قبل أن تنطلق في السير على الطريق.

و عندما نقول مركبة و التي وردت في النص هي الآلية البرية ذات محرك بمقطورتها أو نصف مقطورتها التي هي كالتالي :

1- كل مركبة برية و اللتي أنشأت لترتبط بمركبة برية أخرى ذات محرك و التي تخصص لنقل الأشخاص أو لنقل الأشياء

2- هي كل جهاز بري مرتبط بمركبة برية ذات محرك

3- هي كل آلية أخرى يمكن أن تكون مشابهة للمقطورات أو نصف المقطورات و التي أنشأت بقانون

المادة 02 : بما أن الدولة هي شخص معنوي كان قد أعفاها المشرع من الالتزام بالتأمين إلا أنه أوجب عليها التزامات المؤمن بالنسبة للمركبات التي تملكها أو الموجودة تحت إمرتها.⁹⁶

ثم مرورا بالمادة 06 و هي التي تعيننا في بحثنا هذا و التي جاءت معدلة و متممة بالقانون رقم 31/88

إذ تذكر أنه و في حالة وفاة المؤمن له و بيع المركبة فإن أثر التأمين يستمر بحكم القانون لصالح الوارث و / أو المشتري إلى حين انقضاء مدة عقد التأمين و هذا وفقا لما جاء في المادتين 23 و 24 من القانون رقم 80-07 المؤرخ في 09 غشت

1980 و المتعلق بالتأمينات

كما أن ما انطوت عليه المادة 08 من قانون التأمين و التي مفادها أن كل حادث سير سبب أضرارا جسمانية يترتب عليه

التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها

⁹⁴ يوسف دلندة ، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية و المادية الناتجة عن حوادث المرور ، دار هوما ، 2005 ، ص 20.

⁹⁵ نص القانون 31/88 و الأمر 15/74 من نظام التعويض.

⁹⁶ يوسف دلندة ، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية و المادية الناتجة عن حوادث المرور ، مرجع سابق ، ص 20

و إذ أن أساس تحمل شركة التأمين التعويض على أساس المخاطر و التي تشتت في ذلك إثبات العلاقة السببية بين الضرر و الذي كان قد تسبب فيه كما أنه لا يمكن الجمع بين التعويضات عن نفس الضرر فكل حادث ينتج عنه أضرار إما :

ضرر مادي ، ضرر جسماني ، ضرر معنوي

فالضرر المادي و هو المتمثل في الأضرار التي تلحق بالمركبة أو بممتلكات أو ما فاتته من كسب

وكعينة لما يسير عليه واقع التعويض حاليا فقد اقترب الباحث من مؤسسة التأمين (SAA) فرع متليلي للاطلاع عن كيفية سير عملية التعويض فكانت له مجموعة من المعلومات لخصها فيما يلي :

1- يتم التصريح بالحادث من طرف المؤمن أو مستعمل المركبة لدى مكتب الشركة التي تم إبرام عقد التأمين على مستواها.

2- ملاً وثيقة التصريح بالحادث ، ففي حال كان الحادث ناتج عن اصطدام السيارة مع جسم متحرك أو ثابت أو انزلاق ، يكون التصريح عن ذلك في خلال سبعة أيام عن تاريخ الحادث.

في السرقات : يكون ذلك خلال ثلاث أيام من تاريخ السرقة مع تقديم طلب إيداع شكوى لدى الضبطية القضائية الاقليمية خلال 48 ساعة و يمكن تمديد مهلة التصريح بالحادث في حال إثبات القوة القاهرة

3- تعيين خبير لتحديد الأضرار و إنجاز محضر خبرة تقنية مفصلة يودع لدى شركة التأمين

4- يتم تحديد نسبة التعويض المادي استنادا إلى محضر الخبرة المنجزة من طرف الخبير في حدود الضمانات القانونية التعاقدية حسب وثيقة التأمين المبرمة⁹⁷

الأضرار الجسمانية : هو كل حادث سير سبب أضرارا جسمانية يترتب عليها تعويضا لكل من :

الضحية (في حالة الجروح بعد الخبرة الطبية للطبيب الشرعي)

ذوي حقوق الضحية في (حالة الوفاة)

شروط التعويض :

- أن تكون وفقا لخبرة طبية
- لا يمكن الجمع بين تعويض عن الحادث من طرف شركة تأمين و الضمان الاجتماعي (CNAS – CASNOS)

- أن يتم احتساب التعويضات وفقا للمرسوم 88 / 31

⁹⁷ المادة 21 من الأمر 88 الخاص بالتأمين

و يتم التعويض على أساس :

- 1- أجر الضحية خال من التكاليف و الضرائب
- 2- الدخل القاعدي في الحالة التي لا يمارس فيها الضحية أي نشاط
- 3- المنصب الذي يشغله و هذا عن طريق شهادة تثبت ذلك
يجب أن لا يتجاوز الدخل 8 مرات الأجر الوطني.⁹⁸

ففي سنة 2015 أصبح الدخل القاعدي 18 ألف دينار.

$$\text{بجيث أن } 18000 \text{ دينار } \times 8 = 144000 \text{ دينار}$$

و في حالة الجروح (عدم الوفاة) تكون التعويضات عن :

- 1- العجز الجزئي
- 2- العجز الكلي
- 3- ضرر التألم
- 4- المصاريف
- 5- الضرر الجمالي

أما في حالة الوفاة بالنسبة لضحية قاصر أقل من 6 سنوات فالأب و الأم بالتساوي ، و هو مرتين المبلغ السنوي للأجر الوطني المضمون وقت الحادث و الذي هو :

$$18,000 \text{ دج } \times 12 \times 2 = 432,000 \text{ دج.}$$

أما مصاريف الجنائز فهي خمس مرات الدخل و الذي يساوي 90,000 دج و الضرر المعنوي و الذي يساوي
 $18,000 \times 3 = 54,000 \text{ دج.}$

من 6 سنوات حتى 19 سنة ، للأب و الأم كذلك التعويض بالتساوي الدخل $3 \times$

و هذا يعني $18,000 \times 12 \times 3 = 648,000 \text{ دج}$ ، وعن الضرر المعنوي لهم $18,000 \times 3 = 54,000$
دج ، أما مصاريف الجنائز ف: $18,000 \times 5 = 90,000 \text{ دج}$

أما إذا كان الضحية بالغا و توفي في حادث مروري فتكون 30 % للزوج أو الزوجة (تقسم بين الزوجات) على أن

لا تتعدى النسبة 100%

⁹⁸ SAA متليلي كعمل ميداني

(15% لكل ولد قاصر 10% للأم و 10% للأب).

يضاف إلى ذلك الضرر المعنوي لكل من ذوي الحقوق.

مصاريف الجنازة للأزواج (الزوج و الزوجة)

و أما في حالة عدم ترك أولاد أو زوجة ف 20% للأم و 20% للأب ، ويضاف إلى ذلك مصاريف الجنازة
الضرر المعنوي.

في العجز الكلي يتم إحتسابه وفقا لدخل الضحية في عدد الأشهر التي منحت له

(شهرين X دخل الفرد) أي أن : 60 يوم 18,000 X = 36,000 دج

في العجز الجزئي : يكون باحتساب الدخل السنوي و الذي تقابله النقطة الاستدلالية ثم بالضرب في نسب العجز التي
منحت له.⁹⁹

فيكون الدخل الشهري مثلا 20,000 دج / 20,000 = 12 X 20,000 = 240,000 دج تقابلها 6540 و هي النقطة
الاستدلالية ، فكيف يتم احتساب النقطة الاستدلالية؟

بالرجوع إلى القاعدة التالية :

(240,000 (دخل سنوي \ 50) + 1740 = النقطة الاستدلالية 6540

فإذا كانت نسبة العجز مثلا 20% ، فإن التعويض يكون :

130800,00 = 6540 X 20 دج و هو التعويض عن العجز الجزئي.

كما أن هناك ما يعرف بضرر التألم ، فإن كان بسيطا فلا يعرض ، و إن كان متوسطا فاحتسابه يكون كالتالي :

مرتين الدخل الشهري الوطني الأدنى 18,000 X 2 = 36,000 دج

أما إذا كان التألم هاما فنكون أمام احتساب الأجر الشهري الأدنى أي :

72,000 = 4 X 18,000 دج

و عن المصاريف القضائية ، العلاجية + مصاريف الخبرة و التي يجب أن تكون بوصولات.

كما أن هناك ضرر آخر يسمى بالضرر الجمالي و الناتج عن تشوهات و التي تكون عن طريق الخبرة الطبية مع وصولات تبين طبيعة العمليات التي تم اجراءها.

و مما يلاحظ أن قانون التأمين المطبق عندنا في الجزائر جعل من فكرة التعويض عن الأضرار تمتد حتى إلى أفراد أسرة السائق الذي تعرض للحادث ، و هذا يختلف عن كل من القانون المصري و الفرنسي.

ففي القانون المصري قانون التأمين الإجباري المصري لا يغطي الأضرار التي تحل بأي من أفراد أسرة السائق إثر حادث السيارة ، إذ كان يماثله في ذلك القانون الفرنسي القديم¹⁰⁰ و الذي يقضي باستبعاد من ضمان التأمين زوج و أصول و فروع المؤمن له المسؤول أو القائد المسؤول إذا كانوا من ركاب السيارة وقت الحادث ، و ذلك يرجع إلى كثرة ركبهم للسيارة.¹⁰¹

و هو اعتبار اقتصادي ، يضاف له اعتبار آخر أدبي و يتمثل في صعوبة تحريك دعوى المسؤولية داخل الوسط العائلي و تعارض الحلول القضائية مع روابط التضامن و التعاطف الأسرية.¹⁰²

و لعل ذلك الإعتبار يجد مبرره في حالة الرجوع على المسؤول عن الضرر وحده ، لكن المضرور يرجع بصفة أساسية على المؤمن الذي يتحمل غالبا عبء التعويض و من ثم يتلاشى تأثير الجانب الأدبي.

و لعل تحديد إطار الاستبعاد لأفراد الأسرة من نطاق ضمان التأمين الإجباري بالمعالم التالية :

1- يقتصر الاستبعاد على طوائف محددة و التي هي الزوج و الزوجة ، الأبوين و الأجداد و إن علوا ، الأبناء و الأحفاد من البنين و البنات.

و لقد ورد ذكر هؤلاء الأفراد على سبيل الحصر¹⁰³ ، و من ثم ليس هناك مجال للقياس أو للتوسع في التفسير لأننا بصدد استثناء محدد ، و يترتب على ذلك أنه ضمان التأمين يشمل الأقارب الأبعد درجة و الأقل أهمية مثل الخطيب و المخطوبة و قرابة الحواشي و لعل الاستبعاد أيضا و الذي يقتصر على أفراد أسرة المؤمن له المسؤول أو السائق المسؤول ، أي أن الاستبعاد مرتبط بثبوت المسؤولية عن حادث السيارة مصدر الضرر ، إذ أن هذا الاستبعاد يطال أفراد أسرة المسؤول بالفعل ، إذا كان السائق هو المسؤول عن الحادث.¹⁰⁴

¹⁰⁰ Acte , 8 decret de 1959 – art . L . 211 – I al 4 du code assurance.

¹⁰¹ A . besson , op . cit n . 16.

¹⁰² Kronne lambert – faivre p462.

¹⁰³ و قد كانت دائرة أفراد الأسرة المستبعدين من الإفادة من التأمين أكثر اتساعا حيث كانت تشمل قرابة المصاهرة إلى جانب قرابة النسب.

¹⁰⁴ G. Courteu , quand le " tiers exclu " n'est plus exclu lorsqu'il devient tiers Argus 1978 , 1055.

الفرع الثاني : من حيث المنازعات التي تنشأ في مادة التعويض :

بما أن التعويض يشملها و تتضمنه بنود عقد يسمى بعقد التأمين و في بعض الأحيان تثير هذه العقود على وجه الخصوص نزاعات حول تنفيذها أو من حيث تفسيرها مما يجعل من أطراف العقد يسعون لتسوية هذه النزاعات بمختلف الطرق.¹⁰⁵

و غالبا ما تتم هذه التسويات عن طريق التراضي و الذي هو الحل الأمثل في اعتقاد أهل الاختصاص لما في ذلك من اختصار للمسافات و التي قد تطول إذا ما التجأت إلى طرق التقاضي ، و كثيرة هي طرق التراضي المتبعة في هذا المجال. فإذا تم اللجوء عند النزاع في رفع دعوى أمام الجهات القضائية المختصة فإن ذلك لن يكون على إطلاقه ، بل إنه يشترط في الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين ، و الدعاوى التي تكون غير ذلك فإن كانت ناشئة عن العقد فإن ذلك يحدد نوعية المحاكم المختصة في مثل هكذا عقود نوعيا و محليا.

فالدعاوى الناشئة عن عقد التأمين في مثل هذا الحال تنقسم إلى بيئتين الأولى مصدرها العقد و تستند إلى الحق الذي أقره الحق المتعلق بالعقد.

أما الفئة الثانية فمصدرها القانون الذي أقره هذا الأخير ، فإن نشأت عن غير العقد فأهمها :

- 1- دعوى المضرور ضد المسؤول عن وقوع الحادث و المتسبب فيه المؤمن على نفسه من المسؤولية المدنية.
 - 2- دعوى المؤمن له ضد المؤمن للتعويض عن المماثلة التعسفية في إعطائه حقوقها الناشئة عن عقد التأمين.
 - 3- الدعوى المباشرة التي يرفعها المضرور ضد المؤمن في التأمين من المسؤولية.
- الاختصاص القضائي : فقد يختص القضاء نهائيا و ابتدائيا و حسب مختلف درجات النظر في دعاوى التأمين الناشئة عن عقد التأمين أو عن غير العقد.¹⁰⁶

الاختصاص النوعي : إن المتفحص لقانون التأمين لم يجده قد وضع لذلك قواعد إلا التي كان قد أوردها في قانون الاجراءات المدنية و هي محددة بمقتضى المواد من 01 إلى 07.

فالاختصاص النوعي قد يكون على أساس الطبيعة القانونية للعقد أو على أساس طبيعة الفعل المتسبب في الضرر.

فالعقود بحسب الطبيعة تخضع للقضاء العادي و ذلك حسب طبيعة العقد (مدني ، تجاري ...) و لا يظهر نطاقها أكثر إلا في المجال العملي في قضايا حوادث المرور.

¹⁰⁵ جديدي معراج ، محاضرة بمعهد الحقوق و العلوم الادارية ، مرجع سابق ، ص 81.

¹⁰⁶ جديدي معراج ، محاضرة بمعهد الحقوق و العلوم الادارية ، نفس المرجع ، ص 84.

كما أن هناك الاختصاص المحلي في دعاوى التأمين و الذي تنظمه الأحكام العامة في قانون الاجراءات المدنية و ذلك في المواد من 08 إلى 11 من هذا القانون.

و نظرا لعدم الدقة و التحديد في هذه المسألة و التي كان المشرع قد تنبه إليها ، حيث جاء الاختصاص المحلي بمقتضى أحكام القانون الجديد للتأمين و ذلك حسب الترتيب.¹⁰⁷

في الدعاوى المتعلقة بتشديد التعويضات المستحقة و دفعها و التي تكون من اختصاص المحكمة التابعة لموطن أو محل إقامة المؤمن له.

و من الدعاوى أيضا " دعوى الحلول " .¹⁰⁸

و التي فيها حلول المؤمن محل المؤمن له و تكون بشروط :

- أن يكون المؤمن (شركة التأمين)
- أن تكون دعوى الرجوع على الغير مصدرها ضرر ناجم عن المسؤولية المدنية.

ملاحظة :

في حالة التراضي و عندما تنعدم مسؤولية المؤمن عن الحادث يتم رجوع شركة المؤمن بطلب تعويض الخسائر (و عادة ما تتم هذه التسوية بالطريقة الودية بين شركات التأمين) ، و في حالة رفض التسوية الودية يتم اللجوء إلى الجهات القضائية المعنية من طرف المتضرر و تحت تغطية الشركة و غيرها.

¹⁰⁷ المادة 26 من قانون التأمين الجزائري ، متبعة ما أخذ به المشرع الفرنسي بمقتضى المادة 03/08 من قانون التأمين 1930.

¹⁰⁸ تنظيم المادة 38 من قانون التأمين الجزائري لدعوى التأمين.

الفرع الثالث : الصندوق الوطني للتعويض عن الأضرار :

بما أن الإجراء المتبع في حوادث المرور و التي تخلف أضرارا جسمانية بالغير فإن التحقيق الابتدائي و الذي تقوم به الضبطية القضائية و التي بدورها تحرر محاضر في ذلك ، و بحيث يتم إرسال نسخة أو نسخ إلى مؤسسات التأمين المعنية خلال مهلة لا تتجاوز عشرة (10) أيام و هذا بنص المادة 4 / ف2 من المرسوم رقم 80 - 35 و التي مفادها أنه يجب أن ترسل نسخة من المحضر خلال المدة نفسها إلى شركات التأمين المعنية ، كما يكون للمصاب أن يحصل هو كذلك على نسخة من هذا المحضر ، هو أو ذوي حقوقه و ذلك من طرف وكيل الجمهورية خلال مهلة أقصاها 30 يوم ابتداء من تاريخ طلبها.¹⁰⁹

كما يجب أن تحال نسخة من المحضر الذي يتعلق باصابة جسمانية في حادث مرور و هذا في حالة تسبب فيه شخص مجهول ، أو غير مؤمن عليه إلى الصندوق الخاص بالتعويض ، و ذلك خلال المهلة نفسها.

فما هو الصندوق الوطني للتعويض عن الأضرار؟.

باستقراء المادة 24 من القانون الخاص بالتأمينات المتعلقة بالتعويضات عن الأضرار الجسمانية في حوادث المرور.

فهناك صندوقا وطنيا خاصا بالتعويضات و الذي أنشئ بموجب المادة 70 من الأمر رقم 107/69 و المؤرخ في 22 شوال 1389 هـ الموافق لـ 31 ديسمبر 1969 م و المتضمن قانون المالية لسنة 1970 و الذي يحدد ما يلي:¹¹⁰

- يكلف الصندوق الخاص بالتعويضات بتحمل كل أو جزء من التعويضات المقررة لضحايا الحوادث الجسمانية أو ذوي حقوقهم و ذلك عندما تكون هذه الحوادث التي ترتب عليها حق في التعويض أسبابه مركبة برية ذات محرك و يكون المسؤول عن الأضرار بقي مجهولا ، أو كان قد سقط حقه في الضمان وقت ارتكاب الحادث أو كان ضمانه غير كاف أو كان غير مؤمن له أو ظهر بأنه غير مقتدر كليا أو جزئيا.

¹⁰⁹ يوسف دلندة ، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية و المادية الناتجة عن حوادث المرور ، مرجع سابق ، ص05.

¹¹⁰ النصوص القانونية المتعلقة بالزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار المادية و الجسمانية معدلة و مخينة

- بالنسبة لكل مصلحة تستهدف تحديد أو تسديد التعويضات المترتبة على مسببي الحوادث الجسمانية غير المؤمن لهم ، و الواقعة من مركبة واحدة ، أو من عدة مركبات ، و التي يجب إبلاغها للصندوق الوطني الخاص بالتعويضات من طرف المدين بالتعويض و تم تفصيل أحكام هذه المادة بمحتوى المادة 10 من المرسوم 37/80 خاصة فيما يتعلق بالمواعيد التي يتعين احترامها و باستقراء المادة 10 من نفس المرسوم يتبين أنه :

- يجب على المدين بالتعويض أن يبلغ الصندوق الخاص بالتعويضات طبقاً لأحكام المادة 26 من الأمر المذكور أعلاه كل مشروع إتفاقي ودي يهدف إلى تحديد أو دفع تعويضات مترتبة على مسببي الحوادث الجسمانية للمرور و غير المؤمن لهم ، و التي تقع جراء استعمال مركبة واحدة أو عدة مركبات معرف عليها في المادة 01 من الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 06 محرم 1394 هـ الموافق لـ 30 نوفمبر 1974 م ، و ذلك خلال مهلة شهر بموجب رسالة موصى عليها مع الإشعار ، و الاستلام.

كما يتعين على الصندوق الخاص بالتعويضات أن يعلن موقفه من مشروع الإتفاق الودي للتعويض المذكور ، خلال مهلة لا تتجاوز شهرين ابتداءً من تاريخ استلامه.

و يؤدي رفض هذا المشروع الخاص بالاتفاق الودي للتعويض إلى التزام المصاب أو ذوي حقوقه بإعلام الصندوق الخاص بالتعويضات.

و إما على قبول اقتراح دفع التعويض من قبل المسبب في حالة العكس كما يجب أن تتضمن وثيقة تبليغ الرفض للأحكام المنصوص عليها في المقطعين (1 و 2) من الفقرة 03 المذكورة أعلاه.

الصندوق الخاص بالتعويضات يتمتع بالشخصية المدنية و هذا ما أفصحت عليه المادة 27 من نفس القانون ، إذ تقيّد عملياته في الحساب الخاص بالخزينة المشار إليه في المادة 25 ، و التي ألغيت منها المواد 71 ، 72 ، 73 ما عدا الأحكام المتعلقة بإحداث الحساب الخاص رقم 302029 المفتوح في الخزينة.

المادة 28 : يحل الصندوق في الحقوق التي يملكها الدائن بالتعويض الموضوع على عاتق الشخص المسؤول عن الحادث أو المؤمن له و ذلك ضمن الشروط المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة 31 الواردة بعده.

فما هي حقوق و التزامات الصندوق؟

ذلك ما نجده في استقراء المادة 29 و ذلك عدا :

- حالة سقوط الحق في الضمان الذي يثيره المؤمن و غير المحتج به من طرف الضحايا أو ذوي حقوقهم ، إذ يتعين على الصندوق أن يتحمل في جميع الأحوال الأخرى و المنصوص عليها في المادة 24.

- التعويضات المقررة لضحايا حوادث المرور الجسمانية ، و التي تقع فوق الأراضي الوطنية ، و التي تسببت فيها مركبة واحدة أو عدة مركبات ، و ذلك وفقا للتعريف الوارد في المادة 01 من هذا الأمر.

كما أنه و باستقراء المادة 30 من نفس القانون و التي مفادها ما يجب أن يكون عليه من تعرض لحادث مرور جسماي من الشروط كشرط : الجنسية ، الإقامة ، أو ممن تربطهم اتفاقية الدولة مع دولة الضحية ، و ما تمثله نسبة التعويض و الذي هو تكميلي ، و أن يكون مرتكب الحادث مجهولا ، أو غير مؤمن أو كان قد سقط ضمانه ، أو عدم مقدرته المالية كليا أو جزئيا.¹¹¹

و حتى يتم الحصول على الاستفادة من التعويضات المتعلقة بالصندوق فإن الأمر يتعلق ب :

- تقدم طلب قبل رفع أي دعوى و ذلك ما نصت عليه المادة 09 من المرسوم رقم 80 - 37.

أما إذا رفع الطلب أمام القضاء الجزائري على المصابين أو ذوي حقوقهم بمجرد علمهم بالجلسة إعلام الصندوق الخاص بالتعويضات و هذا ينطبق أيضا في حال ما إذا كان المسؤول عن الحادث الجسماي غير معروف ، ينبغي أن يوجه المصابون طلب متعلق بالتعويض سواء من طرفهم أو من ذوي حقوقهم ، و بحيث تكون إلزامية توجيه الطلب فلا ينبغي أن تتجاوز المهلة أكثر من خمس (05) سنوات ابتداء من تاريخ الحادث و هذا ما تضمنته الفقرة 03 أدناه و التي توضح بأنه لا تسري المهلة المنصوص عليها في الفقرتين 01 و 02 السابقتين إلا من يوم علم المعنيين بالضرر الحاصل من جراء الحادث.

فمن خلال ما تقدم يمكن أن نخلص إلى ما يلي :

إن ما جاءت به المادة 08 من الأمر 15/74 و المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التأمين على الأضرار و التي مفادها (كل حادث سير تسبب في أضرار جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها ...) ، و لن يكون هذا التعويض إلا بعد إتباع الاجراءات الخاصة بالتحقيق و المعاينة و هو ما اشتمل عليه المرسوم رقم 35/80 و الخاص بالتحقيق و المعاينة و المادة 19 من الأمر 15/74 ، و من هو الجهاز الذي أوكلت له هذه المهمة ، و هي خطوات لا بد من احترامها وفق ما نصت عليه القوانين الخاصة بالتعويض عن الأضرار سواء كان ذلك على مستوى شركات التأمين أو على مستوى الصندوق الوطني للتعويض عن الأضرار.¹¹²

¹¹¹ النصوص المتعلقة بالتأمين ، مرجع سابق ، ص 17

¹¹² يوسف دلندة ، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية و المادية الناتجة عن حوادث المرور ، مرجع سابق ، ص 16.

خاتمة

لم تكن حوادث السير على حالة واحدة أو صورة ثابتة حتى يمكن لأي ممن يقوم بالبحث في الأسباب و العوامل المؤدية إلى إنتاج كل هذه الحالات من الملح و الاضطراب الذي تعيشه المجتمعات البشرية المتحضرة منها و المتخلفة أن يقف ممن لم يحمل نفسه عناء البحث في أسباب الظاهرة ، و هذا ما شغل الباحث قبل أن يتطرق لهذه الدراسة ، فكان أن صادف ظاهرة مرورية تتصف بالغموض و الصعوبة تتطلب منه الدقة في التمييز بين مختلف الأسباب و العوامل المساهمة فيها ، سواء مادية أو جسمانية أو نفسية و مع انعدام القصد في ارتكابها مما يجعلها تصنف في خانة المخالفات و الجنح ، و التي أقر لها المشرع جملة توصف بالكافية و ذلك بالنظر إلى ما تضمنته هذه القوانين ، سواء كان ذلك على مستوى قانون العقوبات و ما جاء في المواد 288 ، 289 ، 290 ، 442 منه و التي تراوحت فيها العقوبة بالحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات و إلى 10 سنوات في حالة العود ، إلا أن سمة العقوبة في حوادث المرور ظل يغلب عليها العرف أكثر من وقع القانون خاصة بين الأسرة الواحدة و المجتمع الواحد و ما يشاع من صلح ، و تراض في تعطيل تطبيق الأحكام و تنفيذها ، كما أن للمعتقد في المجتمع المسلم و الذي يعزي كل ذلك إلى القضاء و القدر خاصة إذا ما تعلق الأمر بحوادث خلفت وفيات و التي كان الأمر في قديم الزمان أن يثار لذلك من طرف القبيلة التي أصابها الضرر من قبيلة الجاني ، فلم تكن العدالة ملكا للدولة كما هو ساري حاليا ، و إنما للأفراد ، حيث هم من يقومون بالحد.

فقد كانت الجريمة حدثا يهتز له الضمير الجمعي مما قلل من حدوثها وجعلها فعلا مجرما دون البحث في القصد و الأسباب.

و إذ أن الجريمة المرورية تنطوي على شقين من المسؤولية (الجزائية) و فيها حق المجتمع بتسليط العقوبة على من اعتدى على حق من حقوقه ، كالحق في الحرية و الحياة و الأمن و هذا ما كلف به المشرع النيابة العامة بالمطالبة به و الشق الثاني من المسؤولية يتمثل في حق المتضرر من الحادث سواء كان ماديا أو جسمانيا من حيث التعويض عن الأضرار يطالب به المتضرر أو ذويه إذا كان الحادث قد خلف وفيات.

و نتيجة لما تعرض له الباحث في هذه الدراسة خلص إلى مجموعة من الاقتراحات التي من شأنها التحكم الجيد في الحد من ظاهرة الحوادث المرورية ، إن هي اتخذت على محمل الجد و التي من بينها :

- على جميع الأجهزة المعنية بالحوادث المرورية الاعتراف بالواقع الفعلي لحجم الحوادث المرورية وحجم الخسائر البشرية والمادية التي تنكبدها الشعوب ووضع الحلول الفعلية التي تقلل من حجم هذه الحوادث وما تخلفه من آثار.

● إن الحوادث المرورية هي أحداث مركبة تتضمن تداخلات بين العديد من العوامل منها التصميم الهندسي للطرق عوامل خاصة بالسائق ، عوامل خاصة بالمركبة ، عوامل خاصة بالبيئة والأحوال الجوية. مما يجعل هناك صعوبة في تحديد سبب حدوث الحوادث المرورية.

● ضرورة وضع إطار علمي للتعامل مع واقع الحوادث المرورية من خلال التحليل العلمي للحوادث المرورية والعمل بنظم المعلومات الحديثة في تسجيل بيانات ومعلومات الحوادث المرورية والاستفادة من تحليل هذه المعلومات كوسيلة مهمة للتقييم والدراسة وتحديد الخسائر المترتبة على الحوادث المرورية وتحديد سبل المعالجة.

● وضع آلية فعالة للتعاون بين الأجهزة المختلفة والمعنية بالمشكلة سواء أجهزة المرور والإعلام ودور المدرسة والبلدية والمعاهد والجامعات والأوقاف والصحة فضلاً عن الجهات غير الرسمية حتى تؤدي الدور المأمول في تحقيق السلامة المرورية.

● تفعيل دور الإعلام الأمني لتنمية المسؤولية الاجتماعية لكل أفراد ومؤسسات المجتمع بدءاً من المساجد والأسرة والمدارس والجامعات ووسائل الإعلام.

● وضع قواعد حازمة وضوابط صارمة لاستخراج رخص القيادة من خلال اجتياز اختبارات فعلية واشتراط خضوع الشخص لتوقيع الكشف الطبي الدوري لتحديد مدى سلامة حواسه المختلفة ومدى قدرته على قيادة السيارة.

● محاولة المراقبة المكثفة لسلوك السائقين.

● ضبط المخالفين لأنظمة وقواعد المرور.

● العمل على تقويم مدارس تعليم قيادة السيارات بصفة دائمة.

● تطوير وتنظيم مراكز الإسعافات الأولية (الفورية) على جميع الطرق.

● محاولة تنظيم دورة إسعافات أولية لكل سائق عند تجديد رخصة قيادته.

● محاولة تعميم إنشاء الفواصل الخرسانية على الطرق السريعة وذلك لمحاولة الفصل بين المركبات في الاتجاهين بدلاً من استخدام الحواجز النباتية أو المعدنية لأنها لا تؤدي غرض الحماية عند حدوث الحوادث الجسيمة.

● قيام وسائل الإعلام بتقديم البرامج الإعلامية والنشرات الدورية عن التوعية المرورية، وبث حملات توعية للحد من حوادث المرور والإصابات البليغة والوفيات والخسائر في الأرواح الناتجة عنها و بخاصة استخدام وسائل السلامة المرورية ومبادئ استخدام الإسعافات الأولية.

● أن تشمل المناهج الدراسية في المدارس والجامعات على مفهوم السلامة المرورية ومبادئها و ممارستها.

● زيادة الاهتمام بالرعاية الطبية ودورها الفعال واقتراح وضع سيارات الإسعاف والمستشفيات المتنقلة على الطرق السريعة والحيوية. حيث أن وجود نظام خدمة طبية مجهزة ومنظمة يمكن أن ينقذ حياة عدد كبير من الذين يموتون من حوادث المرور.

● تطبيق نظام النقاط على السائق أو من يحملون رخص قيادة وذلك بتسجيل الأخطاء والمخالفات وأخذها بعين الاعتبار عند التجديد.

● الاستخدام الأمثل لرادارات رصد السرعة والمطبات الصناعية.

- تعميم استخدام أجهزة الرادار الأتوماتيكية بمعظم الطرق الرئيسية.
- سحب رخصة القيادة الخاصة بالسائق في حالة تجاوز عدد معين من النقاط أو في حالة تكرار حدوث حوادث.
- ضرورة الاهتمام بالأبحاث والدراسات العلمية في مجال الحد من حوادث المرور وعلى الدولة أن تخصص ميزانية خاصة لدراسة حوادث المرور و العمل على الحد من حدوثها وتقليل الخسائر الناتجة عنها.
- ضرورة وضع علامات تحذيرية وإرشادية على مسافات كافية في المناطق التي يتكرر فيها الحوادث.
- ضرورة الالتزام بتطبيق قواعد المرور بلا واسطة أو مجاملات.

و لعل كل ما تمت الإشارة اليه من قوانين و تنظيمات ، و التي توصل الباحث لتجميعها و هو ما أمكن وضعه في عمل توخى فيه إيصال ما يسمح له في الوقوف عليه ، و الذي هو دوما في حماية الانسان من الخطأ و بما أن كل خطأ يحتمل أن ينشأ منه ضرر من الأضرار ، و التي تعرضنا إلى تبعات قانونية كنا في غنى عنها إن نحن التزمنا بقواعد الأمن و السلامة المرورية ، و ذلك و إن وفقنا فمن الله و إن أخطأنا فمن أنفسنا و الشيطان.

ملخص الفصل الثاني :

إن المتفحص بعين المدرك للخطر لما باتت تخلفه حوادث السير ، يجد أن المشرع قد تدرج في العقوبة و الغرامة كوسيلة للردع ، و ذلك حسب الجرم المرتكب عملا بقاعدة التناسب و التلازم في تحديد الجزاء و ظنا منه أن هذا قد يخفف من حدة الظاهرة ، إذ يمكن أن يقال في هذا الشأن و ذلك من حيث العقوبة الأصلية إذ يرى الباحث أنها ليست في مستوى فداحة الجرم خاصة عندما يتعلق الأمر بالمواد 288 ، 289 ، 290 من قانون العقوبات ، و كذا المادة 68 من الأمر رقم 09 - 03 المؤرخ في 22 يوليو 2009.

و أيضا المادة 69 من نفس الأمر.¹¹³

فالباحث يرى أن التكييف ينبغي أن تكون فيه الإدانة جنحة شبه العمد في القتل و ذلك عوض القتل الخطأ و كذلك بالنسبة للضرب و الحرج ، و ذلك استنادا إلى رافدين اثنين من روافد القصد الجنائي و هما :

- 1- العلم : لأن قائد المركبة يكون قد علم أن السرعة المفرطة و التجاوز الخطير و كذا المناورات الخطيرة و السياقة تحت السكر أو مادة مخدرة بأن ذلك قد يصيب نفسه أو الآخرين بالخطر.
 - 2- الإرادة : و رغم ذلك فإن الإرادة قد توجهت إلى القيام بذلك فجنت على نفسها.
 - 3- عدم أخذ الحيطة و الحذر : و هذا مطالب به كل سائق مركبة ، فهذه الأفعال هي أقرب إلى العمد من الخطأ و لو أن القصد غير وارد لكن لوازمه موجود (العلم و الإرادة).
- و لأن الخطأ في تعريفه يستند فيه إلى الفقه ، بحيث لم يتم تعريفه من طرف المشرع عند تناوله للمواد المبينة أعلاه و إنما أضفى عليه صورة عدم الانتباه ، الإهمال ، عدم الاحتياط و الرعونة ، و في هذه الصور ما يمكن أن يجنب الجاني من الخطأ العمد¹¹⁴ و الذي هو كذلك فيما يراه الباحث ، فعنصري العلم و الإرادة متوافرين لدى سائق المركبة و إن حاول التملص من فعلته التي سببت أضرارا قد تكون مادية أو جسمانية للغير .

¹¹³ عبيدي الشافعي ، قانون العقوبات الجزائري مذيّل باجتهاد القضاء الجنائي ، دار الهدى ، عين مليلة ، 2009.

¹¹⁴ عبد الله سليمان ، دروس في شرح قانون العقوبات الجزائري ، القسم الخاص ، ط3 ، ديوان المطبوعات الجامعية ، ص 202.

قائمة المصادر و المراجع :

1- المصادر

- ابن المنظور ابو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم، لسان العرب ، ترتيب عبد الله الكبير و آخرون مادة :حدث ، دار الشعب مصر العربية.
- ابن المنظور ، لسان العرب، مادة حرر.

2- المراجع

- الكتب :

باللغة العربية :

- أحسن مبارك طالب ، الوقاية من الحوادث المرورية ، ورقة علمية مقدمة لندوة " معايير الأمن و السلامة للطرق الطويلة " ، 2012 ، الدوحة قطر.
- الجرجاني سيد الشريف - تعريفات - دار تونسسية للنشر ، تونس 1971 مادة حدث
- جمال . س ، قانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها وأمنها و القوانين و التنظيمات المتعلقة بها منشورات بغداددي ، الجزائر 2009.
- الجوهري اسماعيل ابن حماد ، تاج اللغة و صحاح العربية ، دار العلم للملايين ، بيروت لبنان ، 1987
- حمادة حسني ، كيفية إعداد بحث أو رسالة ، مكتبة بيروت.
- الراغب الاصفهاني و أبو القاسم الحسين ، المفردات في غريب القرآن ، تحقيق صفوان عدنان داودي ، دار العلم الشامية ، سوريا ، 1412هـ.
- سعيد بوعللي و دنيا رشيد ، شرح قانون العقوبات الجزائري ، دار بلقيس ، الجزائر.
- السنهوري ، الوسيط ، فقرة 516 ، محمد كامل مرسي ، الالتزامات.
- عبد الفتاح عبد القاضي ، المسؤولية التقصيرية عن حوادث السيارات ، الكويت 1973.
- عبد الله أوهابية ، شرح قانون الاجراءات الجزائية الجزائري ، دار هوما ، 2005.
- عبد الله سليمان ، دروس في شرح قانون العقوبات الجزائري ، القسم الخاص ، ط3 ، ديوان المطبوعات الجامعية.
- عبيدي الشافعي ، قانون العقوبات الجزائري مذيّل باجتهاد القضاء الجنائي ، دار الهدى ، عين مليلة 2009.
- مولود ديدان ، قانون الاجراءات الجزائية ، دار بلقيس ، دار البيضاء - الجزائر - ، 2006.
- قانون المرور في ضوء الممارسة القضائية ، يرتي للنشر ، الجزائر ، ط 2015-2016.
- قانون المرور في ضوء الممارسة القضائية ، بوتي للنشر ، ط 2015 / 2016.

- محمد بن أحمد تقيّة ، الارادة المنفردة كمصدر للالتزام ، مؤسسة الكتب الثقافية ، بيروت لبنان ، ط 1 ، 1999.
- محمد حزيط ، مذكرات في قانون الاجراءات الجزائية الجزائري ، دار هوما ، ط 6.
- محمد صبحي - محمد نجم ، شرح قانون الاجراءات الجزائية الجزائري ، الساحة المركزية بن عكنون الجزائر ، 1984.
- محمود نجيب حسني ، شرح قانون العقوبات الجزائري ، القسم العام.
- مصطفى الزرقاء ، المدخل الفقهي العام ، فقرة 648 ، وهبة الزحيلي ، نظرية الضمان في الفقه الاسلامي ، علي الخفيف ، الضمان في الفقه الاسلامي.
- مصطفى مرعي ، المسؤولية المدنية ، فقرة 66 - 69 ، السنهوري ، الوسيط ، ج 1 ، فقرة 546 ، طلبة وهبة ، المسؤولية المدنية لنقل الأشخاص بالمجان ، القاهرة.
- يوسف دلندة ، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية و المادية الناتجة عن حوادث المرور ، دار هوما ، 2005.

باللغة الأجنبية :

- G. Courteu , quand le " tiers exclu " n'est plus exclu lorsqu'il devient tiers Argus 1978 , 1055.
- Le Tourneau , la responsabilite civile , no 1542 , 1843 plunid et rippert , traite , T 6 , No 622.
- l'evolution de la responsabilite civile , R.T.D , cir , 1987.
- responsabilite civile , these , aix , 1902 ; ® lambert ,foivre ,
- Sowatier , vers la socialisation de la responsabilite et des risques individuel , 1931 , chr9 ; teisseir , le fondement de la
- THERING , L'esprit du droit romain , t.1.

- مذكرات :

باللغة العربية :

- ابراهيم الدسوقي ، الإعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ، رسالة 1975.
- بن الشيخ عياش ، المسؤولية الاجتماعية و علاقتها بسلوك المخاطرة لدى السائقين ، مذكرة ماجستير 2008/2007،
- الغزالي : أحمد بجيت ، ضمان عثرات الطريق في الفقه الاسلامي و القوانين الوضعية ، دراسة مقارنة رسالة دكتوراه في الشريعة و القانون ، جامعة الأزهر ، 1426 هـ / 1996 م.

• محمد علي المشيب القحطاني في أحكام حوادث المرور في الشريعة الاسلامية ، دراسة ماجستير ، جامعة أم القرى ، مكة المكرمة ، 1988م.

• المسؤولية الجنائية في الشريعة الاسلامية و القوانين الوضعية.

• وهيبه حمزاوي ، الاتصال الاجتماعي الخاص بالوقاية من حوادث المرور ، مذكرة ماجستير علوم الاعلام و الاتصال ، جامعة بن يوسف بن خدة ، 2008-2009.

باللغة الأجنبية :

- L'undimnisation dans victimes des accidents de la circulation routiers , mémoire magister , univ alger 1979
- Rabut , la notion de faute en droit prive , these , paris , 1946 n 2 et 5 de page , traite de droit civil, t2, N930.

- مجلات :

- خالد بن سليمان الخليوي ، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية 2005.
- طباش عز الدين ، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني ، جامعة عبد الرحمان ميرة ، بجاية ، عدد 2011/01.
- عبد العزيز بوزراع ، النظام القانوني لتعويض ضحايا حوادث المرور ، مجلة ، الكويت 1973.
- رحيمة حوالف ، مجلة الباحث ، جامعة أبي بكر بلقايد ، العدد 2012/11.
- مجلة عن المركز الوطني للأمن عبر الطرق ، جدول رقم 04-1.

- نصوص قانونية ، أوامر و مراسيم :

• الأمر رقم 15/75 المؤرخ في 1974/01/30 و المتعلق بالزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار.

- التقرير العالمي للمنظمة العالمية للصحة سنة 2004 : 17
- تنظيم المادة 38 من قانون التأمين الجزائري لدعوى التأمين
- الجريدة الرسمية 07 شعبان 2009، العدد 47.
- الجريدة الرسمية 1988 ، عدد 29 ، ص 804 ، (و لا تزال المبالغ المحددة زهيدة و ذلك بالنظر إلى ارتفاع المعيشة و انخفاض القدرة الشرائية).

- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ، 19 فبراير 1974.
- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ، 1966/12/28.
- عن المحكمة العليا ، 19 جانفي 1983 ، المحاماة رقم 4
- قانون رقم 37/88 في 1988/07/19 المتضمن تعديل و تميم الأمر رقم 15/74 المذكور أعلاه)
- الجريدة الرسمية رقم 29 سنة 1988 (
- المادة 21 من الأمر 88 الخاص بالتأمين

- المادة 26 من قانون التأمين الجزائري ، متبعة ما أخذ به المشرع الفرنسي بمقتضى المادة 03/08 من قانون التأمين 1930.
- المادة 339 قانون مدني ، 5 جانفي 1983 ، نشرة القضاء 1985، عدد1.
- المحكمة العليا ، 30 ديسمبر 1964 ، م ج 1965 ، 08 نوفمبر 1983 ، ملف رقم 29399) غير منشور .
- محكمة النقض المصرية 25-01-1979 ، المجموعة.
- نص القانون 31/88 و الأمر 15/74 من نظام التعويض.
- النصوص القانونية المتعلقة بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار المادية و الجسمانية معدلة و محينة.
- نقض جنائي مصري ، ، المحاماة ، 27 ، 767 ، 322.
- نقض جنائي مصري ، المحاماة 32 ، 397
- Acte , 8 decret de 1959 – art . L . 211 – I al 4 du code assurance.
- Preontion irrfragable , civ 2.21, NOT ,1990 D . 1991.

- محاضرات :

- جديدي معراج ، محاضرة بمعهد الحقوق و العلوم الادارية ديوان المطبوعات الجامعية،الساحة المركزية بن عكنون الجزائر ، 1999/02.
- سليمان مرقص ، المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية.

- مواقع الانترنت :

- عبد الله باسودان ، حوادث السير في الفقه الاسلامي ، منشورات على الانترنت

WWW.ISLAMFIQH.COM

- منتدى الجزائرية للحقوق و القانون على الانترنت

WWW.FORUMLAWDZ.COM

قائمة المحتويات

-	البسمة
I	شكر و عرفان
II	الإهداء
III	ملخص
أ	- مقدمة
06	- هدف الدراسة
06	- أهمية الدراسة
07	- الدراسات السابقة
08	- المنهج المتبع
-	الفصل الأول : ماهية حوادث المرور
-	- المبحث الأول : مفهوم حوادث المرور و الأسباب الضالعة فيها
11	- المطلب الأول : مفهوم حوادث المرور
12	- الفرع الأول : حوادث المرور لغة
13	- الفرع الثاني : حوادث المرور اصطلاحاً
14	- الفرع الثالث : حوادث المرور في القانون
17	- المطلب الثاني : الأسباب الضالعة في حوادث المرور
17	- الفرع الأول : الأسباب المباشرة
20	- الفرع الثاني : الأسباب غير المباشرة
22	- المبحث الثاني : سبل الوقاية من حوادث المرور
23	- المطلب الأول : العناصر المتدخلة في حوادث المرور
24	- الفرع الأول : العنصر البشري (سائقين و مشاة)
25	- الفرع الثاني : عنصر المركبة و الطريق
27	- المطلب الثاني : آثار حوادث المرور
27	- الفرع الأول : الآثار الاجتماعية

28	- الفرع الثاني : الآثار الاقتصادية
-	الفصل الثاني : المتابعة الاجرائية في حوادث المرور و الجزاءات المترتبة عنها
30	- المبحث الأول : المتابعة الاجرائية في حوادث المرور
31	- المطلب الأول : التحقيق التمهيدي كاجراء و تحر في حوادث المرور
31	- الفرع الأول : على مستوى الضبطية القضائية
32	- الفرع الثاني : على مستوى النيابة
34	- المطلب الثاني : على مستوى القضاء
34	- الفرع الأول : على مستوى قاضي التحقيق
36	- المبحث الثاني : الجزاءات المترتبة عن حوادث المرور
38	- المطلب الأول : المسؤولية الجزائية عن حوادث المرور
40	- الفرع الأول : مسؤولية الشخص المعنوي
42	- الفرع الثاني : المسؤولية المدنية بالتبعية
47	- الفرع الثالث : المسؤولية التقصيرية
53	- المطلب الثاني : مؤسسات التأمين كطرف للتعويض عن الأضرار
55	- الفرع الأول : المستفيدون من التعويض بعد وفاة الضحية
59	- الفرع الثاني : من حيث المنازعات التي تنشأ عن التعويض
61	- الفرع الثالث : الصندوق الوطني للتعويض عن الأضرار
64	- خاتمة
68	- قائمة المصادر و المراجع
73	- قائمة الجداول
75	- قائمة الملاحق
83	الفهرس

قائمة الجداول

الصفحة	العنوان	الرقم
17	إحصاءات حوادث المرور و المتسبب فيها سنة 2010	01
19	المخالفات المرتكبة بفعل العنصر البشري خاصة بسنتي 2010 / 2009	02
20	الأخطاء المرتكبة بسبب عنصر المركبة و الطريق	03

قائمة الملاحق

الصفحة	الوثيقة	الرقم
75	نموذج رخصة السياقة الاختبارية	01
76	نموذج لرخصة السياقة الدائمة	02
78	نموذج للرخصة بالنقاط	03
80	وثيقة التسوية و التصالح الودي في التعويض	04