مجلة آفاق علمية ISSN: 1112-9336
المجلد: 18 العدد: 02 السنة 2026 ص 444 - 460

تاريخ الإرسال: 2025/10/27 تاريخ القبول: 2026/05/19
تاريخ النشر: 2026/11/16

دور المسؤولية المدنية والجزائية في الوقاية من حوادث الطرقات

The role of civil and criminal liability in preventing road accidents

د. منزر رابح[1]،
المركز الجامعي تيبازة (الجزائر)، menzer.rabeh@cu-tipaza.dz

الملخص:

تسعى هذه الدراسة إلى تحليل الدور الذي تضطلع به كلٌّ من المسؤولية المدنية والجزائية في الحدّ من حوادث المرور والوقاية منها. إذ يُعدّ الحق، في مدلوله العام، مصلحةً ماديةً أو معنويةً يقرّها القانون ويحميها، وتتحقق هذه الحماية من خلال مساءلة من يرتكب فعلاً ضارًّا يُسبّب أذًى للغير، وتكتسي هذه المسؤولية أهمية متزايدة في ظلّ الارتفاع المستمرّ في وتيرة حوادث الطرق، لما تُخلّفه من أضرار لا تقتصر على الذمة المالية للأفراد فحسب، بل تمتد لتصيبهم في سلامتهم الجسدية بدرجات متفاوتة قد تبلغ حدّ الوفاة. ومن ثمّ، تتناول هذه الدراسة تحديد ماهية المسؤولية المترتبة على مرتكب الحادث، وبيان مضمونها، ومدى فعالية النظام القانوني القائم في تحقيق الردع والكفاية في مواجهة هذه الظاهرة.

الكلمات المفتاحية: الضرر؛ حوادث الطرقات ؛ المسؤولية ؛ التعويض

Abstract:

This study seeks to analyze the role played by civil and criminal liability in reducing and preventing traffic accidents. In general terms, a right is a material or moral interest recognized

and protected by law. This protection is achieved by holding accountable those who commit harmful acts that cause harm to others.
This responsibility is becoming increasingly important in light of the continuous rise in the rate of road accidents, as the damage they cause is not limited to the financial liability of individuals, but extends to affect their physical safety to varying degrees, which may even lead to death. This study therefore addresses the nature of the liability of the perpetrator of the accident, its content, and the effectiveness of the existing legal system in achieving deterrence and adequacy in addressing this phenomenon.

Keywords:
Damage; Road accidents; Liability; Compensation

منزر رابح، MENZER.RABEH@CU-TIPAZA.DZ

مقدمة:

تُعدّ حوادث الطرقات من الوقائع غير العمدية التي تنشأ عنها وفاة أو إصابة أشخاص، أو إلحاق أضرار مادية بالممتلكات، ويكون منشؤها استخدام المركبات أو ما تحمله أثناء سيرها. كما تندرج ضمن هذه الفئة حوادث الاحتراق التي تقع أثناء حركة المركبة على الطريق العام. ولتحقيق الوصف القانوني للحادث المروري واعتباره حادثًا فعليًا، يتعيّن توافر العناصر التي نصّ عليها القانون كأساس لقيام الحق في التعويض، والمتمثلة في وجود مركبة بالمفهوم القانوني المتعارف عليه، وحدوث ضرر فعلي، وقيام فعلٍ مسببٍ لذلك الضرر. ويُستخلص من ذلك إمكان التمييز بين الفعل العمدي الذي يُرتّب جزاءً جزائيًا، والفعل غير العمدي الذي يترتب عليه التعويض المدني.

وانطلاقًا من مبدأ جبر الضرر الناتج عن حوادث الطرقات، أقرّ المشرّع من خلال مختلف النصوص التشريعية نظامًا قانونيًا متكاملًا يهدف من جهة إلى ضمان

حصول المضرور على حقّه في التعويض، ومن جهة أخرى إلى توقيع الجزاء على مرتكب الفعل المسبب للضرر، وذلك في إطار نظام المسؤولية بشقّيه: المسؤولية المدنية والمسؤولية الجزائية.

تُعدّ المسؤولية المدنية من أبرز تطبيقات نظرية المخاطر في القانون، وهي النظرية التي أولى لها الفقه والقضاء اهتمامًا واسعًا بالتحليل والتطوير. ويكمن أساس هذه المسؤولية في جبر الضرر من خلال التعويض المدني عن الخسائر الناتجة عن حوادث الطرقات، تحقيقًا لمبدأ إعادة التوازن بين طرفي العلاقة القانونية. ويستند التنظيم التشريعي لهذه المسؤولية في القانون الوطني إلى جملة من النصوص القانونية، أبرزها الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30 جانفي 1975 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88 المؤرخ في 19 جوان 1988، إضافةً إلى المرسوم رقم 36/80 المؤرخ في 16 فيفري 1980 الذي يحدد شروط وكيفيات تقدير نسب العجز ومراجعتها، وكذا المرسوم رقم 37/80 المؤرخ في 16 فيفري 1980 الذي يضبط شروط تطبيق قواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات وآليات مراقبته.

أما المسؤولية الجزائية، فتنصرف إلى إيقاع العقوبة ذات الطبيعة الزجرية على كل من ارتكب أو ساهم أو تسبب في وقوع حادث مرور، باعتبار العقوبة جزاءً يهدف إلى تحقيق الردع العام والخاص في آن واحد. وقد نظم المشرّع هذه المسؤولية ضمن القانون رقم 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم المرور عبر الطرقات وسلامتها وأمنها، المعدل والمتمم بالأمر رقم 03/09 المؤرخ في 29 جويلية 2009، وصولًا إلى القانون رقم 05/17 المؤرخ في 17 فيفري 2017 وتقوم العقوبات المنصوص عليها في هذه النصوص على نوعين: العقوبة الأصلية التي

تمثل الجزاء المباشر للفعل المرتكب، والعقوبة التكميلية التي تلحق بالأولى وتُطبّق تبعًا لها في إطار تعزيز الردع وتحقيق المصلحة العامة.

وانطلاقًا من هذا الإطار المزدوج، تتمحور الإشكالية محل الدراسة حول التساؤل الآتي: إلى أي مدى أسهم نظاما المسؤولية المدنية والجزائية في تحقيق الوقاية من حوادث الطرقات والحد من آثارها؟

وتتفرّع عن هذه الإشكالية الرئيسة مجموعة من التساؤلات الفرعية التي تهدف إلى الإحاطة بمختلف جوانب الموضوع، ويمكن صياغتها على النحو الآتي:

– ما المقصود بكلٍّ من المسؤولية المدنية والمسؤولية الجزائية في الإطار التشريعي الوطني؟

– ما هو مضمون كلٍّ من المسؤوليتين في مجال حوادث الطرقات؟

– وما الدور الذي تؤديه كلٌّ من المسؤولية المدنية والجزائية في جبر الضرر الناتج عن هذه الحوادث؟

ولمعالجة هذه الإشكالية المحورية وما انبثق عنها من تساؤلات فرعية، ارتأينا اعتماد الخطة المنهجية التالية:

1. الإطار المفاهيمي للمسؤولية عن حوادث الطرقات
2. دور المسؤولية المدنية في جبر ضرر حوادث الطرقات
3. دور المسؤولية الجزائية في الحد من حوادث الطرقات

1. الإطار المفاهيمي للمسؤولية عن حوادث الطرقات:

تُعدّ المسؤولية في مدلولها العام مرادفةً للمؤاخذة أو المحاسبة على فعل أو امتناع يترتب عنه ضرر للغير، وهي بهذا المعنى تعكس علاقة قانونية بين شخصين: أحدهما محدث الضرر والآخر المضرور. أمّا من الناحية اللغوية، فللمسؤولية استعمالان أساسيان؛ أحدهما حقيقي، ويتمثل في طلب الجواب أو الاستفهام عن أمر

مجهول، والآخر مجازي، ويُقصد به المحاسبة والمساءلة عن فعلٍ صدر من الشخص ترتب عنه أثر قانوني.

وفي السياق القانوني، تُفهم المسؤولية على أنها الالتزام بتحمل النتائج القانونية المترتبة عن الإخلال بواجب قانوني أو التسبب في ضررٍ للغير، سواء أكان هذا الإخلال عمديًا أم غير عمدي. وتُشكّل المسؤولية بذلك إحدى أهم الآليات القانونية التي تهدف إلى تحقيق العدالة وجبر الضرر، كما تمثل أداة فعّالة في تفعيل مبدأ الردع والوقاية من الأفعال الضارة، ولا سيما في مجال حوادث الطرقات، حيث تتقاطع المسؤوليتان المدنية والجزائية في حماية الأرواح والممتلكات وضمان الأمن المروري[1]

ويُقال في اللغة إنَّ لفظ المسؤولية مشتقٌّ من الفعل سأل – يسأل – سؤالًا ومسألةً، وجمعها مسائل، أي طلب الجواب عن أمرٍ ما[2]، وقد ورد أصل هذا الاشتقاق في التنزيل الحكيم في مواضع متعددة تؤكد معنى المساءلة والمحاسبة، منها قوله تعالى: ﴿ فَوَرَبِّكَ لَنَسْأَلَنَّهُمْ أَجْمَعِينَ ۝ عَمَّا كَانُوا يَعْمَلُونَ﴾ " سورة الحجر، الآيتان 92–93 " ويُستفاد من هذا المعنى القرآني أن المسؤولية تُعبّر عن فكرة المحاسبة والمؤاخذة على الأفعال الصادرة عن الإنسان، سواء أكانت قولًا أم عملًا، وهو المفهوم الذي استقرّ في الاستعمال القانوني الحديث للدلالة على التزام الشخص بتحمّل النتائج القانونية المترتبة على فعله أو امتناعه متى ترتب عنه ضرر للغير، وفي التنزيل الحكيم يقول الله تعالى: " واتقوا الله الذي تساءلون به والأرحام "[3]

أما في الاصطلاح، فقد عُرّفت المسؤولية بأنها: الاستعداد الفطري الذي جُبل عليه الإنسان لتحمّل نتائج أفعاله والقيام بما عليه من واجبات، فإن أدّى ما كُلّف به استحق الثواب، وإن قصّر أو أخلّ بها تعرّض للعقاب، ويُستفاد من هذا التعريف أن المسؤولية تقوم على عنصرين أساسيين: أولهما القدرة الأخلاقية والقانونية على تحمل

التبعة، وثانيهما الجزاء المترتب على الإخلال بالواجب، سواء كان جزاءً دنيويًا (قانونيًا أو مدنيًا أو جزائيًا) أو أخرويًا (دينيًا وأخلاقيًا). ومن هذا المنطلق، تُعدّ المسؤولية مظهرًا من مظاهر الالتزام الإنساني تجاه الغير والمجتمع، وأداة لضبط السلوك وتحقيق العدالة في العلاقات البشرية، وهو ما تبنّاه الفكر القانوني في مختلف أنظمته الوضعية[4] وبالنسبة إلى فقهاء الشريعة الإسلامية، فإنهم لم يستعملوا مصطلح المسؤولية للدلالة على المؤاخذة أو المحاسبة بالمعنى المتداول في الفقه القانوني الحديث، وإنما استخدموا ألفاظًا أخرى مثل التضمين والغرامة والتغريم. كما أن نظرية المسؤولية لم تُعرف لديهم باسمها، بل بمضمونها، إذ يقابلها في الفقه الإسلامي مفهوم الضمان، الذي يُقصد به الالتزام بتعويض مالي عن ضرر لحق بالغير. ومن ثم، فإن فكرة المسؤولية في الفقه الإسلامي ترتكز على مبدأ جبر الضرر وردّ الحقوق إلى أصحابها، وهو جوهر ما تبنّاه القانون الوضعي لاحقًا تحت مسمّى المسؤولية المدنية.

أما في القانون الوضعي، فإن المسؤولية المدنية تُعرّف بأنها الالتزام الواقع على الشخص بتعويض الضرر الذي ينشأ عن إخلاله بالتزام عقدي أو قانوني. فهي إمّا مسؤولية عقدية تنشأ عن إخلال المدين بالتزاماته الناشئة عن العقد، وإمّا مسؤولية تقصيرية قوامها الإخلال بواجب قانوني عام يفرض على كل شخص الامتناع عن الإضرار بالغير.

وتُعدّ المسؤولية عن حوادث الطرقات من أهم تطبيقات المسؤولية المدنية الحديثة، إذ ارتبط ظهورها بظهور المركبات والآلات الميكانيكية، وتطوّر مفهومها مع تزايد الاعتماد على وسائل النقل. وقد ساهمت الزيادة المضطردة في حوادث المرور في إبراز الحاجة إلى تطوير القواعد القانونية المنظمة لها، لا سيما أمام ما خلّفته هذه

الحوادث من خسائر بشرية ومادية جسيمة لم تعد تقتصر على شخص واحد، بل تمتد إلى أسرٍ بأكملها في كثير من الحالات.

ومن هذا المنطلق، تدخّل المشرّع في مختلف الأنظمة القانونية لوضع إطار يضمن حماية المضرورين وجبر أضرارهم بالقدر الممكن، فكانت البداية بالارتكان إلى قواعد المسؤولية المدنية، غير أن هذه القواعد، سواء العامة منها التي تشترط توافر الخطأ كعنصر لازم لقيام المسؤولية، أو الخاصة منها المتعلقة بالمسؤولية عن الأشياء، لم تعد كافية لمعالجة الأضرار الناجمة عن حوادث الطرقات، فحتى في الحالات التي تجاوز فيها المشرّع مبدأ اشتراط الخطأ، كالمسؤولية عن الأشياء، ظلّ المجال مفتوحًا أمام المدعى عليه لإثبات السبب الأجنبي كدفعٍ لإعفائه من المسؤولية، وهو سبب قد يكون فعلاً غير منسوب إلى حارس المركبة، لكنه في كثير من الأحيان لا يمتّ بصلة إلى المضرور نفسه، ومن هنا يثور التساؤل حول أساس تحميل المصاب عبء الحادث بدلاً من تحميله لحارس المركبة أو مالكها، رغم أنهما المستفيدان المباشران من استعمالها، والمركبة قد تدخلت في الحادث بدور إيجابي فعال ولم يقتصر دورها على اعتبارها مجرد عامل ثانوي للضرر[5]

وبغية إضفاء حماية قانونية أشمل للمتضررين من حوادث الطرقات، انتهجت النظم القانونية الحديثة مقاربات متعددة تهدف إلى تحقيق جبر فعلي وكامل للأضرار الناتجة عنها. وقد تجسّد ذلك من خلال إرساء الأساس القانوني للمسؤولية المدنية بوصفها الأداة الرئيسة للتعويض عن الأضرار المادية والجسمانية التي تلحق بالأفراد، إلى جانب تقرير المسؤولية الجزائية في مواجهة من يثبت تورطه أو تسببه في وقوع تلك الحوادث. وبذلك أصبح النظام القانوني يجمع بين الجانب التعويضي الذي يهدف إلى إعادة التوازن بين أطراف العلاقة، والجانب الزجري الذي يرمي إلى تحقيق الردع والوقاية من تكرار مثل هذه الأفعال.

2 دور المسؤولية المدنية في جبر ضرر حوادث الطرق:

1.2 أساس المسؤولية المدنية عن حوادث الطرقات في القانون المقارن:

تنعقد المسؤولية المدنية في حوادث الطرقات بهدف جبر الضرر الناتج عنها، ومن ثم يصبح من الضروري البحث في الأساس القانوني لقيام هذه المسؤولية، ثم تحديد مضمونها. ولتوضيح ذلك، لا بد من تتبع كرونولوجيا الأساس القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث الطرقات، سواء في القانون المقارن أو في القانون الجزائري.

تعتبر بريطانيا من أوائل الدول التي نظمت المسؤولية المدنية عن حوادث الطرقات، وذلك من خلال قانون السيارات لعام 1903، الذي جاء ضمن قواعد الـ Common Lawالتقليدية في مجال المسؤولية عن الإهمال، ولم يبتعد عن مبادئها الأساسية، إذ ارتكز على مبدأ الخطأ والتقصير كشرط لقيام المسؤولية.

في المقابل، اتجهت العديد من الدول الأوروبية إلى سن تشريعات خاصة بالمسؤولية المدنية عن حوادث المرور، تخالف في بعض جوانبها القواعد العامة للمسؤولية المدنية. ومن أقدم هذه التشريعات القانون النمساوي الصادر في أوت 1908، الذي تم تعديله لاحقًا بمقتضى القانون الصادر في 21 جانفي 1959، حيث ينص في مادته السابعة على مسؤولية حائز السيارة عن أي حادث ما لم يثبت أن الحادث ناجم عن واقعة خارجة عن إرادة الإنسان وغير ممكن تفاديها، ويُستفاد من هذا التطور التشريعي أن القانون المقارن بدأ يتجاوز فكرة مسؤولية الخطأ التقليدية، متجهًا نحو مبدأ المسؤولية المطلقة أو مسؤولية الخطأ في مجال حوادث المرور، وهو ما شكل قاعدة مهمة اعتمدتها الكثير من النظم القانونية لاحقًا لضمان حماية أكبر للمتضررين[6] وكذلك القانون الدانمركي الصادر في 29 أفريل 1913 والإيطالي الصادر بتاريخ 30 جويلية 1917 والسويسري الفدرالي المؤرخ ب 15 مارس 1932 المعدل في 19 ديسمبر 1958، أما في الدول التي لم تصدر تشريعات خاصة

بالمسؤولية المدنية عن حوادث الطرقات، ولم تُخصص هذه الحوادث بتنظيم خاص ضمن قوانينها المدنية، فإن هذه المسؤولية تخضع إما لقواعد المسؤولية عن الأشياء إذا توفرت وطبقت شروطها على السيارات، أو للقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية. وقد حاول بعض الفقه والقضاء في هذه الدول توسيع نطاق تفسير النصوص العامة لصالح المضرورين، لضمان حماية أكبر لهم وتعويض أضرارهم الناشئة عن حوادث المرور، وفي هذا الإطار، يثار التساؤل حول طبيعة النظام القانوني الذي تخضع له المسؤولية المدنية عن حوادث الطرقات، وبخاصة فيما يتعلق بـ:

– ضرورة إثبات الخطأ لقيام المسؤولية، أم اعتماد مبدأ المسؤولية المطلقة أو مسؤولية الخطر.

– وسائل التخلص من المسؤولية أو إثبات الأسباب المخففة التي تعفي الشخص المتسبب من التعويض، مثل القوة القاهرة أو الفعل الأجنبي للغير، ويُعد هذا السؤال جوهريًا لفهم مدى فعالية النظام القانوني في حماية المتضررين من حوادث الطرقات، وإمكانية تحسين آليات التعويض المدني بما يتوافق مع التطورات الحديثة في وسائل النقل وازدياد معدلات الحوادث[7]

أنظمة المسؤولية المدنية عن حوادث الطرقات في القانون المقارن: يمكن تصنيف نظم المسؤولية المدنية عن حوادث الطرقات إلى ثلاثة أنظمة رئيسية:

1/ النظام القائم على إثبات الخطأ: يمثل هذا النظام التشريع الأنجلوأمريكي بامتياز. ففي بريطانيا تخضع المسؤولية المدنية عن حوادث الطرقات لقانون السيارات المشار إليه سابقًا، الذي يعد تطبيقًا للقواعد العامة للمسؤولية المدنية، ويتطلب بالأساس إثبات الخطأ من قبل المتضرر لإقامة الدعوى، وفي الولايات المتحدة الأمريكية، لم يكن في البداية وجود مسؤولية موضوعية أو قرينة خطأ على قائد السيارة الذي يتسبب بالضرر للغير، سواء بمقتضى القضاء أو بموجب قواعد خاصة. غير أن

ظهور كثرة حوادث السيارات دفع بالقانون الأمريكي لتطور مفهوم المسؤولية المدنية، حيث نشأت دعوى الإهمال لتعويض المتضررين نتيجة عدم كفاية دعوى التعدي ودعوى شبه التعدي. ومن ثم أصبح لزامًا لإقامة المسؤولية إثبات وجود إهمال أو تقصير في التبصر من قبل السائق، مع اجتهاد قضائي أوسع لتوسيع نطاق الإهمال، كالحوادث الناتجة عن تجاوز السرعة المقررة، أو الأعطال الميكانيكية، أو عيوب السيارة، كما لجأت المحاكم الأمريكية إلى تطبيق قاعدة Res Ipsa Loquiturالتي تفترض وجود خطأ بمجرد تحقق الضرر، ما يسهل على المضرور إثبات المسؤولية.

2/ النظام القائم على قرينة الخطأ على الحارس: في هذا النظام تقع على حارس السيارة قرينة الخطأ، كما هو الحال في التشريع الدانمركي لسنة 1913، الذي ينص على مسؤولية من يستعمل السيارة أو يقودها لحسابه عن أي أضرار تنتج عنها. ومع ذلك، لا يحصل المضرور على التعويض إذا ثبت ارتكاب الحارس لخطأ جسيم، أو إذا وقع الحادث رغم اتخاذ الحارس لكافة الاحتياطات الواجبة من عناية ويقظة وتبصر.

3/ النظام القائم على المسؤولية المطلقة أو شبه المطلقة: اتجهت بعض التشريعات، مثل التشريع الهولندي (المادة 25) ، إلى تخفيف عبء إثبات الخطأ عن المضرور بشكل كامل تقريبًا، حيث لا يُعفى الحارس من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر ينجم عن قوة قاهرة أو عن فعل شخص لا يُسأل عنه قانونًا، بما يعزز حماية المتضررين ويضمن حصولهم على التعويض دون تعقيدات. ويُستفاد من هذا التصنيف أن تطور المسؤولية المدنية عن حوادث الطرقات في القانون المقارن قد مر بمراحل متعددة، من اعتماد مبدأ الخطأ الصريح، مرورًا بإرساء قرينة الخطأ على

الحارس، وصولًا إلى اعتماد المسؤولية المطلقة تقريبًا، وذلك بهدف تحقيق التوازن بين حماية المضرور وضمان العدالة للسائقين وحراس المركبات.

ففي بلجيكا، بدأت المحاكم بتطبيق المادتين 1383 و1386 من التقنين المدني، مع تفسير ضيق يختلف عن ذلك المعتمد في القضاء الفرنسي، حيث كانت المحاكم في البداية تشترط لإقامة الدعوى إثبات الخطأ من قبل المضرور، لاحقًا، انتقلت المحاكم إلى تطبيق المادة 1384/ف 01 بتفسير أكثر مرونة، إذ لم تعد تشترط إثبات الخطأ من قبل المتضرر، وإنما اكتفى المضرور بإثبات وجود عيب في الشيء الذي تسبب في الضرر للحصول على التعويض.

ويُلاحظ أن بعض الدول اختارت اعتماد نظام مختلط في تنظيم المسؤولية المدنية عن حوادث الطرقات، يجمع بين إثبات الخطأ في بعض الحالات وإعفاء المضرور من هذا الإثبات في حالات أخرى، بما يعكس سعي التشريعات الحديثة لتحقيق التوازن بين حماية المتضررين وضمان عدالة تحميل المسؤولية على حراس المركبات[8]، ونظرًا لوجود حالات كثيرة لا يمكن نسب الضرر الناتج عنها عن حوادث السيارات إلى خطأ الحارس، فقد لجأ القضاء إلى تشديد شروط الإعفاء من المسؤولية، مطالبًا بضرورة إثبات السبب الأجنبي الذي يبرئ الحارس من المسؤولية، مثل: القوة القاهرة، أو حادث فجائي، أو فعل الغير. وبناءً على ذلك، أصبح جبر الضرر عن حوادث السيارات يتطلب توفر عنصرين أساسيين:

– إثبات الضرر الواقع على المضرور، – إثبات علاقة السببية بين الضرر والفعل المسبب، مع مراعاة وجود أي سبب أجنبي يخفف أو يرفع المسؤولية عن الحارس.

ويُستفاد من هذا المبدأ أن القانون يسعى إلى تحقيق التوازن بين حماية المتضرر وتحديد نطاق مسؤولية الحارس، بحيث لا يُلقى عبء التعويض على الأخير إلا إذا ثبت تقصيره أو إذا لم يثبت وجود سبب أجنبي يعفيه[9] .

لقد مر النظام القانوني الجزائري للمسؤولية المدنية عن حوادث الطرقات بعدة مراحل متتابعة في تأسيس آليات التعويض عن الأضرار الناجمة عن هذه الحوادث: المرحلة الأولى (1952–1958): امتازت هذه المرحلة بالخضوع إلى قانون 1951/12/31 الذي أنشأ صندوق ضمان السيارات، المكلف بتعويض ضحايا حوادث المرور، مع احتفاظه بالحق في الرجوع على المتسبب في الحادث حال إثبات مسؤوليته.

المرحلة الثانية (1958–1973): شهدت هذه المرحلة صدور قانون يلزم كل مالك سيارة بإجراء تأمين يغطي مسؤوليته المدنية عن حوادث الطرقات، حيث تكون المسؤولية إما عقدية أو تقصيرية. في كلتا الحالتين، يُفترض خطأ سائق السيارة، وهو خطأ قابل لإثبات العكس وعند ثبوت خطأ السائق، يقوم بالتعويض عن الضرر الواقع على المضرور، ويشترط لقيام المسؤولية عنصران أساسيان:
– وجود خطأ: أي الاعتداء على حق مشروع أو الإخلال بالتزام سابق.
– وجود ضرر: فلا يكفي وقوع الخطأ وحده، بل يجب أن يتحقق الضرر كواقعة مادية قابلة للإثبات بجميع طرق الإثبات المقررة قانونًا، غير أن التطبيق العملي لهذا النظام واجه صعوبات، خاصة في مسألة تقييم التعويض، حيث غياب معايير موضوعية جعل تقديره متروكًا لتقدير القاضي، كما أن غالبية ضحايا الحوادث كانوا محرومين من التعويض اشتراكهم في الحادث.

المرحلة الثالثة (1974 وما بعدها): جاءت هذه المرحلة بصدور الأمر رقم 74–15 المؤرخ في 30 جانفي 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار وقد اعتمد المشرع الجزائري صراحة نظام عدم الخطأ، بحيث أصبح التعويض قائمًا بمجرد تحقق عناصر المسؤولية من ضرر وعلاقة سببية بينه

وبين استعمال السيارة، دون اشتراط إثبات الخطأ من قبل الحارس، بما يعزز حماية المتضررين ويوسع نطاق التعويض، ليحل محلها نظرية المخاطر[10]

3. دور المسؤولية الجزائية في الحد من حوادث الطرقات:

لإبراز دور المسؤولية الجزائية في الحد من حوادث المرور، لا بد أولًا من تحديد ماهية العقوبة الجزائية المترتبة عن هذه الحوادث، ثم تناول مضمون هذا الجزاء الجنائي.

1.3. ماهية العقوبة الجزائية المترتبة عن حوادث الطرقات:

تُعرف العقوبة بأنها الجزاء الذي يقرره المشرع ويوقعه القاضي على من تثبت مسؤوليته في ارتكاب جريمة، ويتمثل دورها في إيلام الجاني بالانتقاص من بعض حقوقه الشخصية، مثل الحق في الحياة أو الحرية أو الملكية، وذلك بهدف تحقيق الردع العام والخاص، ومن خلال ذلك، يمكن تلخيص خصائص العقوبة كما يلي:

أ/ الإيلام: وهو جعل الجاني يشعر بالألم نتيجة قانونية من خلال الانتقاص من حقوقه الشخصية، بهدف تحقيق الردع، سواء على مستوى الجاني نفسه أو المجتمع عمومًا.

ب/ الشرعية: فلا يجوز توقيع العقوبة إلا إذا نص عليها القانون، وفق المبدأ الدستوري "لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص"

ج/ الشخصية: أي أن العقوبة لا تُوقع إلا على من قامت مسؤوليته عن الجريمة، ولا تمتد إلى غيره مهما كانت صلته بالجاني.

د/ المساواة: تطبق العقوبة على جميع مرتكبي الفعل المجرم دون تمييز على أساس الوضع الاجتماعي أو الاقتصادي أو أي اعتبار آخر.

هـ/ القضائية: أي أن توقيع العقوبة من اختصاص السلطة القضائية المختصة، ووفق الإجراءات القانونية المحددة لضمان الحق في الدفاع والمحاكمة العادلة.

2.3. مضمون الجزاء المطبق:

يعتبر العقاب جزاءً جنائيًا يقرره القانون على ارتكاب الجريمة، سواء كانت مخالفة أو جنحة أو جناية، ويُحدد مقدار هذا الجزاء وفق ما نصت عليه المواد 1، 5، 5 مكرر، و27 من قانون العقوبات الجزائري، ويعتمد تحديد نوع العقوبة ومقدارها على اعتبارين أساسيين:

أ/ طبيعة الجريمة: حيث يُراعى تصنيف الفعل المجرم على أنه مخالفة، جنحة، أو جناية، لما يترتب على كل نوع من آثار قانونية وعقابية مختلفة.

ب/ درجة خطورة الفعل ونتائجه: بحيث يتم تقدير العقوبة وفق حجم الضرر الواقع على الضحية، ومدى تعمد الجاني أو إهماله، إلى جانب الظروف المرافقة للجريمة[11] يعتمد تحديد العقوبة في حوادث الطرقات على كل من جسامة الجريمة والذنب المنطوي عليه السلوك الإجرامي؛ أما بالنسبة لأنواع العقوبات المترتبة عن حوادث الطرقات وفق التشريع الجزائري، فتقسم إلى عقوبات أصلية، عقوبات تكميلية، وتشديد العقوبة في بعض الحالات:

أ/ العقوبات الأصلية: تطبق هذه العقوبات على جرائم حوادث المرور سواء كانت مخالفة أو جنحة، وتشمل أساسًا الحبس والغرامة

– الحبس: وفق المادة 5 من قانون العقوبات الجزائري، تتراوح مدة الحبس في حالة المخالفة من يوم واحد إلى شهرين، بينما في الجنح تكون من شهرين إلى خمس سنوات، مع استثناء الحالات المشددة.

–الغرامة: في المخالفات تتراوح بين 2,000 دج و20,000 دج، أما في الجنح فتبدأ من 20,000 دج فما فوق.

ب/ العقوبات التكميلية: تشكل العقوبات التكميلية جزاءً إضافيًا يفرض إلى جانب العقوبات الأصلية، فهي ليست مستقلة عنها بل تابعة لها، كما نصت المادة 4 من قانون العقوبات الجزائري: والعقوبات التكميلية لا تحكم بها مستقلة عن عقوبة أصلية" وتعد هذه العقوبات جوازية، بمعنى أن للقاضي كامل السلطة التقديرية في تطبيقها أو عدمه عند النطق بالعقوبة الأصلية، في حين لم يتطرق قانون العقوبات صراحة لهذه العقوبات، فقد تناولها قانون المرور الصادر بموجب القانون رقم 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 المعدل والمتمم بالأمر رقم 03/09 المؤرخ في 22 يوليو 2009 والمتعلق بتنظيم المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، وحدد فيها عقوبتين أساسيتين:

– تعليق رخصة السياقة: تُطبق هذه العقوبة عامة عند ارتكاب السائق حادثًا جسيمًا أدى إلى جنحة أو جناية، وكان في حالة سكر أو تحت تأثير مادة مخدرة، أو قام بالتهرب من المسؤولية عقب الحادث. وتكون مدة التعليق ثلاث سنوات، كما يمكن التنفيذ المعجل لهذه العقوبة كإجراء وقائي، وفقًا للمادة 92 من القانون 03/09 المشار إليه.

– إلغاء رخصة السياقة: تُقرر هذه العقوبة في حالات ارتكاب السائق لجريمة قتل أو جرح الخطأ على راجل أثناء قيادة مركبة ذات محرك، وكان في حالة سكر أو تحت تأثير مادة مخدرة، أو تهرّب من المسؤولية بعد وقوع الحادث. كما يمكن منع السائق من الحصول على الرخصة نهائيًا، وفق أحكام المادتين 66 و69 من القانون 03/09 السالف الذكر.

– الظروف المشددة: تشير الظروف المشددة إلى مجموعة من العناصر الإضافية التي، عند اقترانها بالجريمة، تؤدي إلى تشديد العقوبة المقررة. وقد نصّ عليها المشرع الجزائري في المادة 290 من قانون العقوبات الجزائري فيما يخص جرائم عدم الاحتياط المتعلقة بقيادة المركبة، وتشمل ظرفين أساسيين:

– السياقة في حالة سكر.

–محاولة تهرب الجاني من المسؤولية الجنائية أو المدنية، وذلك بالفرار أو بتغيير معالم المكان أو أي وسيلة أخرى تمنعه من مواجهة تبعات فعله.

كما أضاف قانون المرور المؤرخ في 2001/08/09 المعدل بالأمر المؤرخ في 2009/07/22 ظرفًا مشددًا ثالثًا، وهو السياقة تحت تأثير المواد المخدرة، وفقًا للمادتين 68 و70 من نفس القانون.

ويُذكر أن قانون المرور رقم 03/09 المؤرخ في 22 يوليو 2009 نظم هذه الأحكام بشكل تفصيلي، حيث خصص القسم الأول منه للحديث عن المخالفات والعقوبات والإجراءات، بينما خصص القسم الثاني للجنح والعقوبات المترتبة عليها، بما يضمن تحديد الجزاءات ومراعاة ظروف ارتكاب المخالفات

الخاتمة:

بعد الدراسة التحليلية وتتبع التطور القانوني لكل من المسؤولية المدنية والمسؤولية الجزائية المترتبة عن حوادث الطرقات، يتضح جليًا أن المشرع في مختلف قوانين العالم أولى اهتمامًا بالغًا بحماية المتضررين من هذه الحوادث، وذلك من خلال تأصيل فكرة المتابعة القضائية وإفراد نصوص تشريعية خاصة بالأضرار الناتجة عنها، رغم التباين في أساس المسؤولية بين القوانين المختلفة، سواء كانت ضمن القواعد العامة أو القواعد الخاصة لتقنينات الدول.

وعليه، يمكن اقتراح ما يلي:

- تعديل المادة 05 الفقرة الأخيرة من المرسوم التطبيقي رقم 34/80 ليتمكّن السائق الضحية من الحصول على التعويض في حالة عجزه بنسبة 66% فأكثر، على غرار الحالات الأخرى.
- أن ينص المشرع الجزائري على التعويض عن الأضرار المادية متى توفرت فيها شروط المادة 24 من الأمر رقم 15/74، لتجنب اللجوء إلى القواعد العامة التي تستهلك الوقت والجهد القضائي.
- على القضاة التمييز بين جريمة السياقة في حالة سكر وجريمة السياقة تحت تأثير مشروب كحولي بنسبة تعادل 0.20 غرام في الألف أو أكثر، إذ أن جريمة

السياقة في حالة السكر تتحقق حتى وإن لم تبلغ نسبة الكحول في الدم الحد المذكور، مادامت حالة السكر ظاهرة، باعتبار أن مفهوم السكر يشمل أنواعًا متعددة من الخمور، وكذلك المخدرات والأدوية المخدرة.

الهوامش:

[1]– البرعي صالح، أساس المسؤولية المدنية عن الأعمال الشخصية، منشورات جامعة المنصورة، 1997، ص 52.

[2]– ابن منظور، لسان العرب، دار صادر، لبنان، د س ن، ص 18.

[3]– سورة النساء، الآية 01.

[4]– أحمد بهنسي، المسؤولية الجنائية في الفقه الإسلامي، دار النهضة العربية، مصر، 1998، ص 68.

[5]– الزرقا مصطفى، الفقه الغسلامي في ثوبه الجديد، مطبعة دمشق، سوريا، 1968، ص 1100.

[6] – Annuaire de législation étrangére , 1990.

[7]– الدسوقي أحمد، المقصود بالضرر المباشر في حوادث السيارات، مجلة الحقوق، 1994، ص 11.

[8]– عبد القادر عدو، مبادئ قانون العقوبات الجزائري، دار هومه، الجزائر، 2012، ص 120.

[9]– محمود نجيب حسني، قانون العقوبات القسم العام، دار الجامعة الجديدة، 2019، ص 507.

[10]– القهوجي علي عبد القادر ، شرح قانون العقوبات، منشورات الحلبي الحقوقية، 1999، ص 220.

[11]– احسن بوسقيعة، الوجيز في شرح القانون الجزائي العام، دار هومه، 2013.