

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة د. الطاهر مولاي سعيدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



المسؤولية الجزائية عن حوادث المرور

مذكرة لنيل شهادة الماستر

التخصص: قانون جنائي

تحت إشراف الأستاذ:

د. بن عيسى أحمد

من إعداد الطالب:

محمد بوعوجة

لجنة المناقشة:

الأستاذ: بن أحمد الحاج رئيساً.

الأستاذ: لريبي مكي عضواً ومناقشاً.

الأستاذ: حمادي ميلود عضواً ومناقشاً.

دفعة 2016/2015

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



الإهداء

أهدي ثمرة جهدي المتواضع

إلى اللذين لم يبخلا عليّ بجناهما ورعايتهم لي، إلى من علموني أن الحياة كفاح وأن
ثمارها بعد ذلك نجاح وأفراح، إلى من غرسوا في مكارم الأخلاق وعلموني المبادئ
والقيم، إلى أعزّ إنسانين إلى سرّ وجودي وبيض خاطري ورمز عزتي ومصدر
فخري، إلى من قال فيهما الله عز وجل "ولا تقل لهما أف ولا تنهرهما وقل لهما
قولا كريما"

إلى روح أبي الطاهرة وإلى أمي أطال الله في عمرها

إلى

أعز ما أملك في حياتي عائلتي، أخواتي: سارة وأسماء وإلى خطيبي

إلى جميع الأهل والأصدقاء دون استثناء

شكر وعرهان

الحمد لله الذي هداانا إلى نور العلم وميزنا بالعقل الذي يسر طريقنا، الحمد لله الذي أعطاني من موجبات رحمته الإرادة والعزيمة لإتمام عملي هذا، أحمذك يا ربي

حمدا يليق بمقامك وجلالك العظيم

أتقدم بتشكراتي الخالصة لكل من قدم لي يد العون في إنجاز هذه المذكرة سواء من قريب أو بعيد، وأخص بالذكر الدكتور المؤطر "بن عيسى أحمد"، الذي كان لي خير دليل وموجه وناصح، فله مني عميق الامتنان وخالص التقدير، وإلى كل من

قيل فيهم

"من علمني حرفا صرت له عبدا"

كما أتقدم بالشكر الجزيل إلى "مير سفيان" الذي قام بكتابة هذا العمل، وإلى المجموعة الإقليمية للدرك الوطني لولاية سعيدة وعلى رأسهم قائد المجموعة لولاية

سعيدة

ولا تفوتنا هذه الفرصة لتتقدم بأحر الشكرات إلى أساتذة وطلبة الحقوق لولاية

سعيدة



مقدمة

فُعّلت المسؤولية الجزائية بصورة عامة بالاهتمام بالفقه والقضاء، وكذا التشريع، نظرا لما لهذه المسؤولية من مجالات لها علاقة مطردة بالتطورات التي تحصل في المجتمع، ومن ثم فهي تسير جنبا إلى جنب مع تلك التطورات الحديثة.

وما المسؤولية الجزائية إلا من ضمن أنواع المسؤولية التي حظيت باهتمام القانونين وهي التي كانت من صنعهما، وهذا منذ أواخر القرن 19 وبداية القرن العشرين، حيث بدأت الآلات الميكانيكية في الانتشار، ثم ظهرت لاحقا السيارات وما نتج في بعض الأحيان من حوادث ضارة التي أصابت العمال أو غيرهم من الناس نتيجة استعمال هذه الآلة أو تلك.

وأمام أحكام هذه المسؤولية التي لم تكن بكافية ولا مساعدة للمضور عن الحوادث الناجمة عن فعل هذه الآلة التي كانت بيد الفرد المتحكم في الصناعة والاقتصاد والمال، وبالتالي المتحكم في اتخاذ القرارات المناسبة ومصالحه، إذ الإنسان جشع وأناني بطبعه في البحث على مصالحه مما نتج عن ذلك حيف وظلم بالنسبة للطبقة المستضعفة وخاصة منها التي أصابت الفرد نتيجة استعمال هذه الآلة أو تلك وهذا حين تقرير أحكام المسؤولية الجزائية عن حوادث السير، بل وما زالت حوادث المرور تزداد ازديادا ملحوظا في العصر المعاصر وما يترتب عنها من نتائج ضارة غير مرغوب فيها البتة، حيث كل يوم أو حتى كل ساعة يذهب ضحيتها أبرياء خاصة مع ازدياد عدد السيارات، والتي هي في الأصل شيء خطر قد ينتج عنه أضرار جسمية في أي لحظة سواء كانت السيارة ساكنة أو متحركة، وسواء كانت مقودة أو غير ذلك، بل لا يقتصر الحادث أو أثره على المضور فقط، إنما قد يمتد إثر ذلك حتى إلى أسرته وما قد يصيبها من أضرار مادية ومعنوية وجسمانية، خاصة ما إذا كان المضور أو الضحية هو رب الأسرة ومصدر رزقها، وبالإضافة إلى ذلك فقد أثار انتباهي وانتباه كل نفس متألمة لما أصابها من ضرر، ولم ترى من حوادث مفزعة ومؤلمة

تحدث آناء الليل وأطراف النهار في الطرقات، فتحدث عن حصيلة ضحاياها الصحف وتكلم عنها الإذاعة، ونشاهد بعض صورها المروعة على شاشة التلفزيون، ولما يراه الزائر في المستشفيات عبر الوطن من أضرار أصابت الفرد نتيجة تلك الحوادث، هذه الحوادث تركت آثارا أفزعت القلب حسرة، وأثرت على الإحساس تألما وشفقة على ضحايا الحوادث الناجمة عن المركبات بشتى أنواعه، ولعل الإحصائيات التي تصدر أصدق دليل على ذلك.

كل ذلك يثير انتباه المتأمل العاقل منا إلى أن هناك حربا خفية غير معلنة وغير عادلة أضرت بالفرد، وكذا المجتمع كافة نظرا لكلفتها البشرية والمادية، والاقتصادية، فإذا هي حرب باهظة التكاليف وهي ما أسميها بحرب حوادث السيارات المكلفة بشريا وماديا ومعنويا، فما موقف القانون وخاصة القانون الجزائري من المسؤولية المترتبة عنها؟

الفصل الأول: المحددات المفاهيمية لحوادث المرور

المبحث الأول: مفهوم حوادث المرور وأسبابها

المطلب الأول: مفهوم حوادث المرور

الفرع الأول: مفهوم حوادث المرور فقهيًا

الفرع الثاني: مفهوم حوادث المرور شرعيًا

الفرع الثالث: مفهوم حوادث المرور قانونيًا

المطلب الثاني: أسباب حوادث المرور

الفرع الأول: أسباب متصلة بمركبات النقل

الفرع الثاني: أسباب متصلة بالإنسان "سائقين-ركاب-راجلين".

الفرع الثالث: أسباب متصلة بالتهيئة والطرق

المبحث الثاني: الانعكاسات والقوانين المؤطرة للمرور في الجزائر

المطلب الأول: انعكاسات حوادث المرور على المجتمع والتنظيم القانوني للمرور

الفرع الأول: انعكاسات ذات طبيعة اقتصادية

الفرع الثاني: انعكاسات ذات طبيعة اجتماعية

الفرع الثالث: انعكاسات ذات طبيعة صحية

المطلب الثاني: القوانين المؤطرة للمرور في الجزائر

الفرع الأول: تطبيق القانون الجديد الصادر 2009/07/22

الفرع الثاني: مرسوم تنفيذي رقم 04-381 يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق

الفرع الثالث: مرسوم تنفيذي رقم 03-223 يتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيفية ممارستها

الفرع الرابع: مرسوم تنفيذي رقم 03-224 يحدد تسعيرات خدمات المراقبة التقنية للسيارات

الفصل الثاني: الأحكام الجزائية والموضوعية لحوادث المرور في ضوء التشريع الجزائري

المبحث الأول: الأحكام الإجرائية لتنظيم حوادث المرور

المطلب الأول: شروط السياقة

الفرع الأول: رخصة السياقة كقرار إداري

الفرع الثاني: التأمين وأهميته

المطلب الثاني: الجنح والمخالفات

الفرع الأول: عقوبات المخالفات

الفرع الثاني: العقوبات الخاصة بالجنح

المبحث الثاني: الأحكام الموضوعية "العقوبات"

المطلب الأول: العقوبات

الفرع الأول: العقوبات الأصلية

الفرع الثاني: الظروف المشددة

الفرع الثالث: العقوبات التكميلية

المطلب الثاني: التعويض عن حوادث المرور

الفرع الأول: التعويض

الفرع الثاني: الشروط الواجب توافرها في التعويض

الفرع الثالث: المعايير المعتمدة في التعويض

الفرع الرابع: تقدير التعويض

المطلب الثالث: آفاق حوادث المرور

الفرع الأول: عواقب التقليل من حوادث المرور

الفرع الثاني: إحصائيات حوادث المرور

الفرع الثالث: آفاق التقليل من حوادث المرور

خاتمة

الفصل الأول

الفصل الأول: المحددات المفاهيمية لحوادث المرور

المبحث الأول: مفهوم حوادث المرور وأسبابها

المطلب الأول: مفهوم حوادث المرور

الفرع الأول: مفهوم حوادث المرور فقها

عرفت المادة 191 من القانون السعودي الصادر عام 1391 حوادث السير بالآتي¹: "حادث السير تعني جميع الحوادث التي ينتج عنها أضرار مادية أو جسمية من جراء استعمال المركبة وعرف النظام الجديد بأنه: كل حادث ينتج عنه أضرار جسيمة أو مادية دون قصد من جراء استخدام المركبة وهي في حالة حركة، فلقد ركزت المادة في تعريفها لحوادث السير على أداة الضرر ألا وهي المركبة والفعل وهو الحادث، ثم نتيجة استخدام تلك المركبة وهي الأضرار سواء كانت مادية أم بدنية وبذلك تتحقق عناصر المسؤولية التقصيرية وذلك لأن المركبة هي أداة خطرة وتحتاج إلى عناية أو حراسة كما أن الضرر حدث بسبب تلك المركبة، عن طريق الشخص الذي يقود تلك المركبة (أو تحت حراسته) والذي أفرط أو قصر في ذلك الواجب، هنا دون أن يشير النص إلى مكان وقوع الحادث".²

الفرع الثاني: مفهوم حوادث المرور شرعياً

قد عبر القرآن الكريم عن وسائل النقل في قوله تعالى "وَالْأَنْعَامَ خَلَقَهَا لَكُمْ فِيهَا دِفْءٌ وَمَنَافِعُ وَمِنْهَا تَأْكُلُونَ وَلَكُمْ فِيهَا جَمَالٌ حِينَ تُرِيحُونَ وَحِينَ تَسْرَحُونَ وَتَحْمِلُ أَثْقَالَكُمْ إِلَىٰ بَلَدٍ لَّمْ تَكُونُوا بِالْغَيْهِ إِلَّا بِشِقِّ الْأَنْفُسِ إِنَّ رَبَّكُمْ لَرؤُوفٌ رَّحِيمٌ وَالْخَيْلَ وَالْبِغَالَ وَالْحَمِيرَ لِتَرْكَبُوهَا وَزِينَةً وَيَخْلُقُ مَا لَا تَعْلَمُونَ"

¹ نظام المرور السعودي الصادر عام 1390هـ.

² مجلة العدل العدد 38، ربيع الثاني 1429هـ، ص 206.

والإشارة في قوله تعالى " وَيَخْلُقُ مَا لَا تَعْلَمُونَ " إلى جميع وسائل النقل التي أحدثها الناس ولم تكن معروفة في الأزمنة الأولى.

والحصول على المركب المريح أحد أسباب السعادة كما جاء في الحديث عن سعد بن أبي وقاص أن النبي صلى الله عليه وسل قال: "أربع من السعادة: المرأة الصالحة، المسكن الواسع، والجار الصالح والمركب الهنيء، وأربع من الشقاء: المرأة السوء، الجار السوء، والمركب السوء، والمسكن الضيق".¹

وفي الحديث عن علي بن ربيعة قال: "شهدت علياً رضي الله عنه وأتى بدابة ليركبها، فلما وضع رجله في الركاب قال: بسم الله، فلما استوى على ظهرها قال الحمد لله، ثم قال سبحان الذي سخر لنا هذا وما كنا له مقرنين وإنا إلى ربنا لمنقلبون"، ومن تمام الشكر أن نسخر هذه النعمة فيما ينفع وأن نحسن استعمالها واستغلالها، وأن نقودها بتعقل وروية وليس بتهور وطيش.

الفرع الثالث: المفهوم القانوني لحوادث المرور

حدث اعترضني يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل سيارة واحدة أو أكثر مع سيارات أخرى أو مشاة، أو حيوانات أو أجسام على طريق عام أو خاص، وعادة ما ينتج عن الحادث المروري من تلفيات تتفاوت من طفيفة بالمتلكات والمركبات إلى جسيمة تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة المستديمة، فهو كل حادث ينتج عنه أضرار مادية أو جسمية وغير مقبولة، وهو ما يقع للمركبة أو منها أثناء سيرها فهو كل فعل مزهق للنفس أو متلف لأطراف الإنسان أو الأموال نشأ عن سير الإنسان أو وقوفه أو مركبته على الطريق، إذا فحوادث المرور هي عبارة عن الإصابات المادية والمعنوية التي تصيب المركبة (السيارة الصغيرة أو الكبيرة)

1سورة النحل الآية 90.

بسبب تصادم أو انحرافات فنية في المركبة أو لتصرفها سيئة لقائد المركبة مما يسبب خسائر مادية ومعنوية وهي ما تسمى حوادث المرور.¹

المطلب الثاني: أسباب حوادث المرور

لقد كثرت حوادث المرور في السنوات الأخيرة ولا تزال هذه المعضلة تتفاقم وتزداد كل يوم، حيث تطلعتنا الجرائد ووسائل الإعلام المختلفة بأخبار العديد من الحوادث المؤلمة التي يذهب ضحيتها العشرات من الأشخاص، وتحطيم المركبات.

هذه النتائج المذهلة، نشأت عنها دعاوي جنائية، مدنية، ضربت أرقاما قياسية في الزيادة، وهذا ما جعل بعض المحاكم أن خصصت دوائر خاصة للفصل في مثل هذه القضايا، والنزاعات الشائكة وهذا ما تفكر فيه كذلك وزارة العدل الجزائرية في إطار الإصلاح القضائي.

لذلك أمام استفحال ظاهرة حوادث المرور وتزايدها من سنة لأخرى، وهذا ما دفع المكنن الجزائري ما فتئ يتدخل من حين لآخر لتعديل قانون المرور وأحيانا بإصدار قوانين جديدة تعمل على الحد من حوادث المرور وذلك بتنظيم حركة السير المرورية وتشديد العقوبات² التي تصل إلى حدها الأقصى 10 سنوات حبس والغرامة إلى 1000.000 مليون دينار جزائري كما تنص المادة 68/ف2 من القانون رقم 03/09 الصادر في 2009/07/22.³

1حسين عبد الجليل آل غزوي، "حوادث المرور ما بين التكاليف والقياس".
2الأستاذ يوسف دلاندة: قانون المرور، ص2، طبعة 2010، دار هومة، بوزريعة، الجزائر.
3قانون 2009/03/09 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

لحوادث المرور أسباب كثيرة منها ما يتعلق بالسائق كالتجاوز الخاطئ والسرعة وعدم احترام الإشارات المرورية المنظمة لقواعد السير ومنها الجانب الثقافي، ونقصد الثقافة المرورية التي تلعب دورا هاما في تقليل الحوادث.

ومنها ما يتعلق بالطرق ومنها ما يتعلق بالتوعية من مخاطر الحوادث المرورية وما تخلفه من آثار إنسانية واقتصادية.

الفرع الأول: أسباب متصلة بمركبات النقل

المركبة أو السيارة عرفها قانون المرور رقم 03/09 الصادر 2009 في المادة الثانية بما يلي: ¹ "السيارة كل مركبة موجهة لنقل الأشخاص أو البضائع تكون مزودة بجهاز ميكانيكي للدفع تسيير على الطريق".

تكون السيارة سببا لوقوع كثير من الحوادث المرورية وذلك عندما تنعدم فيها شروط الأمان والسلامة سواء في أجهزتها الأساسية أو لواحقها، وتعود مسؤولية توفير المركبة الآمنة على الجهات المسؤولة التي تضع الشروط والمواصفات التي يجب أن تتوفر في المركبات التي تتناسب مع ظروف وبيئة المنطقة.

وفيما يتعلق بحالة السيارة من الناحية الفنية والميكانيكية وكذا عمر المركبة، تاريخ صنعها ثم يأتي دور السائق الذي يقوم بمتابعة وصيانة مركبته بشكل دوري لضمان كفاءتها وسلامة سياقتها، وبعد ذلك يأتي دور إدارة المرور للعمل بالمراقبة والإلزام والمحاسبة فيما يخص استمرار وتوافر المركبة على شروط السلامة ومن أجل المراقبة استحدثت وزارة النقل الفحص الدوري للمركبات أي نظام المراقبة التقنية للسيارات.²

¹ المادة 02 من قانون 03/09 المؤرخ في 29 رجب 1430 هـ/ الموافق لـ 2009/07/22، المتعلق بحركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

² د. مولود ديدان، مدونة حركة المرور عبر الطرق، ص 123، طبعة جديدة مصححة ومحينة، دار بلقيس، الدار البيضاء، الجزائر.

هذا النظام ألزمت به جميع السائقين، وفي حالة إهمال السائق للصيانة الدورية لمركبته وكذلك توقيفها في الأماكن غير المخصصة للوقوف بشكل يعرقل حركة المرور وقد يحدث أحيانا انقلاب للمركبة بسبب خلل يتعلق بالإطارات كالتشقق أو المسح الذي يسهل الانزلاق.

هذا المسح الذي يسهل الانزلاق بسبب عمر الإطارات الافتراضي أو درجة حرارتها، وكذلك فيما يتعلق بالمكابح وفعاليتها وكذلك كل الأنوار وإشارات التنبيه والمنبه وغيرها، كل هذه الأشياء إذا أهملت تؤدي إلى وقوع حوادث مرورية قد تكون مميتة.

ومن جهة أخرى تساهم في كثرة الحوادث الزيادة في عدد السيارات والمركبات "الزحام المروري" في المدن الكبرى ولها علاقة مباشرة بوقوع الحوادث، وخاصة في الفترات الصباحية والمسائية التي يتهيأ فيها كل العمال والدارسين للدخول والخروج من مقرات عملهم ومؤسسات تعليمهم.

فالمركبة لها دور أساسي في المحافظة على أمن الطريق، ومن أجل ذلك فإن كثير من شركات صناعة السيارات تسهر على اختراع سيارات أكثر سلامة وأمنا وراحة بعد اختراع الحقايب الهوائية أو نظام الكبح الفعال ABS، وإن كان البعض منها لا يخضع لمراقبة تقنية منتظمة وتحتوي بذلك على بعض العيوب يتعلق

ب:

- 1-الإضاءة 58% من الحالات.
- 2-المكابح 91% من الحالات.
- 3-عجلات قديمة 16% من الحالات.
- 4-ماسح الزجاج 12% من الحالات.

كما أن حزام الأمن يقلل من التأثير القاتل لحوادث المرور بنسبة 40% وقد جاء في المادة 41 من المرسوم التنفيذي رقم 03-223 المؤرخ في 2003/07/10 المتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيفيات ممارستها "يجب قيادة المراقبة التقنية بشكل فعال وبدون انقطاع، ففي حالة ما إذا انقطعت لأسباب ترتبط بحالة المركبة أو بعناصر تعريفها أو بمشكل يقع على مستوى منشآت الوكالة، يجب أن تلغى هذه الأخيرة، وفي حالة ما يلاحظ المراقب التقني عدم تطابق عناصر تعريف السيارة بالمعلومات المذكورة على البطاقة الرمادية يتعين عليه اطلاع مالك المركبة وإعلام المصالح المكلفة بالمناجم".¹

الفرع الثاني: أسباب متصلة بالعامل البشري "سائقين، ركاب، راجلين"

بالنسبة لعوامل وأسباب حوادث المرور في الجزائر يأتي على رأسها العامل البشري وهذا العامل في الدرجة الأولى وبالتالي يتحمل القسط الأكبر من المسؤولية في وقوع الحوادث وهذا على المستوى الوطني. جاء في إحصائيات رسمية للدرك الوطني أن أسباب حوادث الطرقات يعود إلى 88% والسبب العنصر البشري وأن 64% إلى الإفراط في السرعة وأغلبهم شباب و يبقى 11% يعود إما إلى الطريق أو المركبة. ونلاحظ من خلال دراسة جديدة عام 2010 نجد أن الأرقام متقاربة حيث العنصر البشري نسبة 88.68% من إجمالي أسباب حوادث المرور بينما الأسباب المتعلقة بحالة المركبة تأتي في المرتبة الثانية بنسبة 04.60%، والمحيط أو الطرق بنسبة 03.43% من الأسباب وتعتبر قليلة إذا قارناها مع أسباب العامل البشري وهناك أسباب أخرى غير محدودة من الحوادث سواء كانت مباشرة أو غير مباشرة وسنذكر البعض منها حسب خطورتها وكثرتها:

أولاً: السرعة المفرطة:

¹د. مولود ديدان، مرجع سابق، ص123.

تعتبر الزيادة في السرعة من الأسباب المباشرة لوقوع كثير من الحوادث، لأنه من المقرر أنه كلما ازدادت سرعة السيارة كلما صعب التحكم بها سواء بإيقافها أو تجنب حوادث قد تعترضها أثناء سيرها في الطريق، ومن المؤكد علميا وعمليا أن السيارة كلما ازدادت سرعتها قل وزنها، وهذا ما يؤدي إلى سهولة انقلابها عند أدنى عائق يعترضها في الطريق، وفي هذه الحالة ولأي طارئ على السائق، فإنه يفقد التحكم في مركبته ولا يستطيع السيطرة على توقيفها وهذا ما يؤدي غالبا إلى حوادث مرورية مؤكدة.

ولقد حدد قانون المرور الحد الأقصى للسيارات على النحو التالي:

- 40 كلم/سا في الطريق السيار.

- 30 كلم/سا السرعة القانونية المرخص بها في الطرق وخارج التجمعات السكنية.

- 20 كلم/سا السرعة القانونية المرخص بها داخل التجمعات السكنية.

وهذا ما نصت عليه المادة 89 من قانون المرور 03/09 كما نصت نفس المادة على كل مخالف للسرعة

القانونية المرخص بها التي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها بغرامة من 10.000 دج إلى 50.000 دج.

ثانيا: التجاوزات الخطيرة:

يشكل التجاوز الخطير سببا رئيسيا في وقوع حوادث خطيرة، فخلال سنة 2007 وقع 3637 حادث

مرور جسماني بسبب التجاوز الخطير وهذا العدد يشكل نسبة 08.83 من مجموع الحوادث المسجلة في

تلك الفترة.

والتجاوز في الطريق له شروط يجب احترامها وهناك حالات يمنع التجاوز فيها ومنها وجود إشارة منع التجاوز وكذلك في ملتقيات الطرق (المنعرجات وعدم وضوح الرؤية...)، ولقد تعرضت المادة 69 من قانون المرور 03/09 إلى أسباب وقوع الحوادث المباشرة وخاصة إذا ترتب عنها قتل خطأ، فقد نصت المادة 69 على ما يلي: "يعاقب بالحبس من سنة إلى 03 سنوات وبغرامة من 50.000 إلى 200.000 دج، كل سائق ارتكب إحدى المخالفات أدناه التي ترتب عليها جريمة القتل الخطأ:

- الإفراط في السرعة.
- التجاوز الخطير.
- عدم احترام الأولوية القانونية.
- عدم الامتثال لإشارات الأمر بالتوقف التام.
- المناورات الخطيرة.
- السير في الاتجاه الممنوع.
- سير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلاً أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية.
- الاستعمال اليدوي للهاتف النقال أو التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة.
- تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء السياقة.

وعندما يرتكب القتل الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة يعاقب السائق بالحبس من سنتين إلى 05 سنوات وبغرامة 100.000 إلى 500.000 دج.¹

ثالثا: عدم احترام إشارات المرور

إن مشكلة عدم احترام قوانين المرور من طبيعة المتهورين ومنهم صغار السن على الخصوص، حيث نرى بعض الشباب لا ينسجمون مع النظام واحترام القانون ويرى بعض الشباب أن في احترام قواعد المرور نوع من القيد على حرياتهم فنجدهم يجاهدون بخرقها ويعتبرون ذلك مفخرة.

سواء فيما يتعلق بالوقوف أمام إشارة قف، أو التأني عند الممر الخاص بالراجلين، وتراهم يغامرون بالتجاوزات غير القانونية واستعمال السرعة الجنونية داخل المدينة والتجمعات السكنية غير مبالين بالتعليمات القانونية.

وقد جاء قانون 03/09 المؤرخ في 29 رجب 1430هـ/ الموافق لـ 22 يوليو 2009، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها في المادة 79: " في حالة ما إذا لم تحترم الأحكام المتعلقة بالإشارة والإشارة، بحيث تشكل خطرا وشيكا وهاما على مستعملي الطريق، يمكن القيام بإيقاف المركبات وسحب الوثائق المتعلقة بها".²

رابعا: مسافة الأمان:

¹ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، رقم العدد 45، الصادرة بتاريخ 29 يوليو 2009.
² د. مولود ديدان، المرجع السابق، ص 61.

من الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور عدم ترك مسافة الأمان بين المركبتين وهذه المسافة التي تفصل بين المركبة الأولى والتي قبلها، وتكمن هذه الأهمية في كونها تحمي السائق من خطر الاصطدام بالمركبة التي تسبقه، كما أنها تسمح للسائق بالكبح السليم، وفي الوقت المناسب إذا تعرض لأي خطر وعائق مفاجئ يستدعي نقص السرعة أو الوقوف، أما السرعة المطلوبة، فإنه كلما زاد السائق في السرعة فعليه أن يزيد في مسافة الأمان مثلاً: إذا كانت سرعة السيارة 50 كلم/سا يجب ترك مسافة أمان تقدر بـ 25م، وفي الرؤية: يجب على السائق أن يكيف رؤيته حسب المسافة التي تمكنه من الرؤية فيها بوضوح.

وأما حالة الطريق لها أهمية في زيادة المسافة الأمنية بين السيارتين المتتابعتين، لأنه إذا كان الطريق مبللاً فمن الضروري أن يزيد السائق في مسافة الأمان حتى يتجنب الانزلاق أو الانقلاب، فإذا كان السائق في مرتفع فإن مسافة الأمان ممكن أن تكون قصيرة لأن السرعة في المرتفع تكون قليلة، ولكن في حالة العكس أي حالة السياقة في المنحدر فمن الضروري أن تكون مسافة الأمان كبيرة لأن سرعة السيارة تزيد بسبب قوة الانحدار وبالتالي عملية الكبح تتطلب وقتاً أطول.

لذلك فإن تتابع مركبتين يفوق وزهما الإجمالي مع الحمولة 3.5 طن أو يفوق كل واحدة منهما بسبعة أمتار وبسرعة واحدة خارج التجمعات السكنية ولتقدير مسافة أمان تقدر بـ 50متر على الأقل.

ولتقدير مسافة الأمان هناك عدة رق منها: تقسيم الرقم المشار إليه في عداد السرعة على اثنين فنحصل على مسافة الأمان الواجب تركها مثلاً: بسرعة 60 كلم/سا ترك مسافة أمان 30م ومن جملة الأسباب المباشرة في وقوع الحوادث والمتعلقة بالعنصر البشري، حيث تبقى سلوكيات الأفراد تؤثر بشكل مباشر على تصرفاتها في الطريق خاصة في ظل التكوين المتواضع الذي يتلقونه في المدارس المخصصة حيث تظهر

الدراسات الميدانية والإحصاءات، بأن تداخل هذه التصرفات مع بعض السلوكيات قد يسبب في حوادث خطيرة ومباشرة ويمكن تلخيصها حسب درجة الخطورة فيما يلي:¹

وتأتي على رأس القائمة العامل البشري وخاصة فئة الشباب.

- الإفراط في السرعة يمثل نسبة 24.84% وقد ينتج عن هذا الإفراط في السرعة فقدان السيطرة على المركبة ويمثل نسبة 13.91% من نسبة الحوادث.

- ويبدو أن عدم احترام إشارات المرور تسبب في وقوع حوادث بنسبة 10.89%.

- أما اللامبالاة من طرف المشاة ومزاحمتهم للمركبات والسير على الجزء المخصص للسيارات هذا يمثل نسبة 10.39% من إجمالي الحوادث.

- وهناك البعض من السلوكيات الخطيرة للسائقين والمناورات التي تمثل 03.47% وعدم احترام الأولوية تمثل 04.01%.

- والتجاوز الخطير يمثل نسبة 10.33%.

- كما أن استعمال بعض السائقين لمواد مسكرة أو مخدرة قد تدفع إلى تغيرات في التصرفات التي تؤدي بدورها إلى عدم التحكم في المركبة وحسب الإحصاءات هذا يمثل 01.66% من مجمل أسباب

الحوادث.²

- ومن الملاحظ أيضا أن الأسباب التي تخص المكوث أو التوقف الخطيرين وجنحة الفرار والحمولة الزائدة واستعمال الهاتف النقال أو التصنت الجماعي كانت نسبتها على التوالي: 0.72، 0.67،

0.26، 0.20.

¹مجلة الوقاية والسياسة، العدد 9، ص98-99، الصادرة عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
²مجلة الشرطة تصدر عن المديرية العامة للأمن الوطني، عدد فيفري 2011.

- ولقد حصرت قيادة الدرك الوطني أسباب وقوع الحوادث المرورية في خمسة عوامل أساسية وهي:

أ- فقدان السيطرة على المركبة بعدد يبلغ 359 حالة.

ب- السرعة المفرطة وتبلغ عدد 264 حالة.

ج- اللامبالاة من طرف المارة بصفة خاصة أو إهمال السائقين.

د- التجاوز الخطير.

هـ- عدم احترام مسافة الأمان.

وتأتي المركبات الخفيفة على رأس الوسائل المسببة لحوادث المرور بـ 5450 حادث، وتليها المركبات الثقيلة

بـ 1151 حادث، أما فيما يخص حافلان المسافرين ومركبات النقل الجماعي خلفت: 265 حادثا، وحتى

الدراجات النارية أصبحت تتسبب في الحوادث المرورية.

خامسا: عدم إتباع أصول القواعد الصحيحة لقيادة السيارة

عدم إتباع أصول القواعد الصحيحة لقيادة السيارة، لأنه ثبت يقينا بما لا يدع مجالا للشك أن كثيرا من

حوادث السيارات تقع بسبب عدم مراعاة القواعد الصحيحة للقيادة ومن أهمها:¹

أنه يجب على السائق الماهر قيادته للسيارة في طريق ألا يسرع بها حتى لا تنزلق فتتحرف فجأة فيترب

على ذلك نتائج خطيرة.

وإذا كان الحال يتطلب استعمال الفرامل فلا ينبغي استعمالها فجأة وبشدة لأن ذلك قد يفقده السيطرة

على السيارة كما يجب على السائق أن يتحكم في تحكم السيارة بالتقليل من السرعة لأن ذلك قد يغنيه عن

استعمال الفرامل.

¹ عز الدين صوري وعبد الحميد الشواربي، المسؤولية الجنائية والمدنية في القتل والإصابة الخطأ في ضوء الفقه والقضاء متضمنا أحكام النقض حتى سنة 1996، ص 179.

وفي حالة السير على أرض رخوة أو مغطاة بالجليد أو الثلج أن يسير ببطء وحينما يرفع القدم من على الفرامل فيجب أن يكون ذلك بالتدريج وإذا أراد أن يزيد في السرعة فيكون ذلك بحذر.

إن أثر استعمال الفرامل له أهمية بالغة لأن بعض السائقين يستعمله استعمالاً خاطئاً مما يؤدي إلى وقوع حوادث ونظراً للكثير من الحوادث القاتلة فإن سببها يعود إما لعدم استعمال السائق الفرامل لإيقافها في الوقت المناسب أو استعمالها إلا أنه لم يستطع إيقافها قبل أن يصدم الضحية، وذلك بسبب أن الطريق كان مبللاً أو أن المجني عليه ظهر أمامه فجأة، فلم يكن له خيار في استعمال الفرملة أو استعمالها بطريقة خاطئة، لهذا فإنه من المسلم به كلما زادت سرعة السيارة زادت المسافة التي تقطعها من بدء لحظة استعمال الفرامل حتى إيقافها.

لذلك فإن قائد السيارة إذا تأخر في استعمال الفرامل فإن المسافة التي تقطعها السيارة تختلف باختلاف السرعة التي كان يمشي عليها، فإذا كان يسير بسرعة 30 كلم/سا وتأخر عن استعمال الفرامل في الحالات التي توجب استعمالها فإن السيارة تقطع في الثانية الواحدة مسافة 8.3 متراً.

وإذا كانت سرعة السيارة 40 كلم/سا فإن المسافة التي تقطعها في الثانية الواحدة عند التأخر في استعمال الفرامل مسافة 11.5 متراً وكانت سرعة السيارة 50 كلم/سا فإن المسافة التي تقطعها 13.9 متراً في الثانية لو تأخر قائدها في استعمال الفرامل.

وإذا كانت السيارة تسير على طريق مبلل فإن إيقاف السيارة تحتاج إلى وقت أطول عما إذا كان الطريق جافاً، وهكذا فقد أجرى خبراء هندسة المرور دراسات وتجارب في هذا المجال حيث توصلوا إلى وضع جدول تفصيلي للربط بين سرعة السيارة والمسافة التي تقطعها عند استعمال الفرامل وحتى تتوقف، ومن النتائج التي انتهوا إليها أن طبيعة الطريق الذي تسير عليه السيارة وقت استعمال الفرامل يؤثر على المسافة التي تقطعها السيارة وحتى تتوقف تماماً، فإذا كان السير على الطرق الجافة والخشنة أو المرتفعة تحتاج السيارة لمسافة أقل للتوقف عند استعمال الفرامل من تلك التي تحتاجها لو كانت تسير على طريق مبلل أو زلق أو منحدر، وقد أصدرت هذا المخطط مصلحة إدارة المرور في جمهورية مصر العربية وقد سجلته لأهميته.

جدول مقارنة بين سرعة السيارة ومسافة الفرامل على الطرق الجافة والطرق المبللة والمسافة التي تقطعها

السيارة عند التأخر في استعمال الفرامل.¹

المسافة التي تقطعها السيارة بالمتر عند التأخر استعمال الفرامل	المسافة التي تقطعها السيارة بالمتر عند استعمال الفرامل وحتى تتوقف في الطريق المبلل	المسافة التي تقطعها السيارة بالمتر عند استعمال الفرامل وحتى تتوقف في الطريق الجاف	سرعة السيارة بالكيلومتر في الساعة
11.3	11.4	5.8	30
11.5	20.5	10.5	40
13.9	32	16.5	50

¹ عز الدين صوري وعبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 173 و 181.

16.7	48	24.5	60
19.4	63	32	70
22.2	82.5	42	80
25	104.5	53	90
27.8	129	65.6	100
30.5	156.5	79.5	110

هذا الجدول هو عمل من أعمال الخبرة ويسري عليه ما يسري على تقرير الخبير الذي يقوم للمحكمة

فلها أن تأخذ به ولها أن تطرحه.

الفرع الثالث: الطريق

عرف القانون الجديد 03/09 في المادة 02 الطريق بما يلي:

الطريق هو مسلك عمومي مفتوح لحركة مرور المركبات والمسلك هو: أحد تفرعات وسط الطريق له العرض الكافي لمرور المركبات.¹

يلعب الطريق دورا هاما في زيادة أو تقليل نسبة حوادث المرور وتقع المسؤولية في توفير الطريق الآمن، على المصالح والوزارات المعنية وزارة الأشغال العمومية ووزارة النقل وكذا وزارة الداخلية والولاية والبلدية المشرفين على تخطيط وصيانة الطرق، وتقع المسؤولية على مصالح الأمن المكلفة بإدارة المرور وتخطيط وصيانة الطرق والتي لها دور حيوي عن طريق كتابة التقارير عن الطرق التي تتكرر فيها الحوادث ل يتم دراسة مسبباتها مع المصالح المعنية لاتخاذ الإجراءات الكفيلة والوصول إلى الحلول التي تمكن من تفاديها، فالطريق هو أحد المحاور المهمة المسببة لكثير من الحوادث، وذلك لعدم توافر الطريق بشكل يعرقل حركة المرور، وكثرة المداخل والمخارج للطريق وكثرة الجزر الوسيطة بين مسارات الطريق والتعرجات والتشققات في الطريق...، وأحيانا عدم توافر إشارات تحذيرية أو وجود حفر في وسط الطريق تفاجئ السائق وعدم توافر إشارات ضوئية في التقاطعات المزدهمة وضيق الطريق.... الخ.

إن لنوع الطريق ومحيطها لا يستهان به في حماية مستعملي الطريق خاصة إذا حددت النقاط السوداء والمتمثلة في الأماكن التي تكثر فيها حوادث المرور، إن الطريق يتغير وعلى السائق أن يتأقلم معها حسب أحوالها مما يتطلب منه تركيزا دائما فتارة تكون مستقيمة ثم تصبح منعرجا أو يجد طريقا زلقا ومن أنواع الطرق التي تكثر فيها الحوادث الطرق السريعة، بحيث يجد بعض السائقين متعة في استعمال السرعة الكبيرة وذلك يشكل خطورة لا تحمد عقباه.

الفرع الرابع: تغير العوامل المناخية

¹ أمر رقم 03/09 المؤرخ في 29 رجب 1430 هـ/الموافق لـ 2009/07/22 المتعلق بحركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

العوامل المتغيرة وهي الطقس والليل والنهار ونزول المطر والثلوج وهبوب الرياح وعدم وضوح الرؤية بسبب الضباب وهذه أسباب تتعلق بالجو، ويعتبر تغير المناخ من العوامل المساعدة على زيادة الحوادث ولو لم يكن العامل الأساسي حيث أن عدم صلاحية المحيط أو أي نقص في الطريق كإعدام الإنارة أو عدم وجود إشارات، فإن ذلك يؤدي إلى وقوع حوادث، خاصة عند سوء الأحوال الجوية، هذه العوامل تؤثر على السائق وتجبره على تغيير الاتجاهات وتعيق التحكم في المركبة ويحدث الاضطراب مما يؤدي إلى المخاطر وبالتالي إلى وقوع حوادث وكوارث حتمية، لذلك فإن تهيئة الطريق عامل لا يستهان به وتعزيزه بمختلف الإشارات والمخططات والتزام الحذر من سائقي المركبات يساعد حتما على تجنب الحوادث.

إن تنظيم عملية المرور في الطرقات والوقاية من الحوادث أصبحت مسألة معاصرة فرضت نفسها، لذلك يجب أن تتكاتف الجهود لإيجاد الحلول التي تساعد على القضاء على هذه الظاهرة أو التخفيف من الأزمة الحادة الحالية.

إن هذه الإشكالية أصبحت آفة حقيقية ومفهوم أمني فيجب على السلطات أن تتكفل به وتعني بدراسته لأنه أضحى من الأولويات وذلك بتوفير الوسائل التي من شأنها تعزيز آليات الوقاية المرورية.¹

المبحث الثاني: الانعكاسات والقوانين المؤطرة للمرور

المطلب الأول: انعكاسات حوادث المرور على المجتمع والتنظيم القانوني للمرور

¹د. علي بن ضبيان الرشيد، المحددات الأساسية في السلامة المرورية، ص 22، دار جامعة نايف للنشر، الرياض، 1436هـ-2010م.

أصبحت الجزائر تحتل المرتبة الأولى في بلدان المغرب العربي في عدد الحوادث المرورية السنوية، فخلال عشر سنوات تقريبا، أي من عام 1994 إلى 2003 سجلت أجهزة الشرطة وفاة حوالي 39 ألف شخص، وإصابة حوالي 427 ألف بسبب حوادث السير على الطريق الجزائرية أي بمعدل سنوي حوالي 4311 حالة وفاة وحوالي 47444 مصاب، بل إنه في خلال أقل من سنة (من يناير إلى سبتمبر 2004) أصيب 48410 أشخاص وتوفي 3205 شخص، يتضح أن هنا حوالي 18 حالة وفاة، وحوالي 118 مصابا في كل يوم بسبب حوادث الطرق في الجزائر مما انجر عليه عدة انعكاسات اقتصادية واجتماعية.¹

الفرع الأول: انعكاسات ذات طبيعة اقتصادية

التكاليف الاقتصادية لحوادث المرور تكون على نوعين، تكاليف ما يلحق العنصر البشري من أضرار، وتكاليف ما يلحق بالمتلكات العامة والخاصة من أضرار إلى أن التكاليف الاقتصادية لحوادث المرور هي الخسائر المادية بسبب الحوادث المرورية في ممتلكات الأفراد (إتلاف المركبات وإصلاحها)، أو الأضرار التي تلحق بالمتلكات والمنشآت العامة، وما يتعرض له الأشخاص من أضرار قد تصل إلى الوفاة أو العجز، وما تنفقه الدولة على مصاريف العلاج.

والتكاليف الاقتصادية لحوادث المرور يدخل فيها عناصر كثيرة، وتسعى الجهات المتخصصة في مجال السلامة المرورية في بعض الدول المتقدمة في هذا المجال إلى وضع نماذج لحساب هذه التكلفة وعناصرها، مثل

¹المجلة الاقتصادية، العدد 4091، ديسمبر 2004.

ما يصرف على علاج أو تأهيل المصابين في الحوادث المرورية، وتكاليف ساعات العمل المفقودة بسبب علاج هؤلاء المصابين.

وتكاليف الأجهزة الرسمية التي لها صلة بحوادث المرور كأجهزة الشرطة والإدعاء العام والقضاء، بل إن هناك تكاليف ما تفقده الدولة من نفقات تعليمية وصحية ذهبت سدى بموت الأفراد في الحوادث المرورية، وعلى ذلك فإن حساب التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور وما ينجم عنها من إصابات ووفيات، وجميع ما يذكر عن التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية هو في الحقيقة تقديرات وليست حقائق مؤكدة.¹

حسب تقديرات منظمة الصحة العالمية في عام 1980 فإن التكاليف الاقتصادية لحوادث المرور تبلغ من 1% إلى 2% من الدخل القومي لمعظم دول العالم، بل إنها وصلت إلى 7% من الدخل القومي في أستراليا، حيث بلغت هذه التكلفة على مستوى العالم حوالي 100 مليار دولار سنويا منها 64 مليار دولار في أمريكا فقط، في حين أن الدراسة التي قام بها قسم النقل والمواصلات في أمريكا تبين أن الفاقد بسبب حوادث المرور عام 1980 قدر بمبلغ 57.2 بليون دولار، ثم في عام 1980 بلغ جملة الفاقد الذي لا يمكن تعويضه بسبب حوادث المرور حوالي 48.6 دولار، وفي الإحصائيات الرسمية الأوروبية التي صدرت عام 2001 أن إيطاليا والتي تنخفض فيها حوادث المرور مقارنة بالدول الأخرى قد تكبدت حوالي 20 مليار دولار في هذه السنة لرعاية وعلاج المصابين فقط في حوادث المرور على الطرق الإيطالية وأنه في الدول النامية فإن تكاليف حوادث المرور تقدر بحوالي 01% من إجمالي الناتج القومي في هذه الدول، وهذه النسبة مرتفعة إذا ما قورنت بالوضع الاقتصادي المنخفض للدول النامية، حيث تشير إحصائيات منظمة الصحة العالمية إلى أن الوضع يزداد سوءا في هذه الدول نظرا لقلّة الإمكانيات المخصصة في مجال البحوث

¹د. عامر بن ناصر المطير، حوادث المرور في الوطن العربي حجمها وتقدير تكاليفها الاقتصادية، مركز الدراسات والبحوث، الرياض، 1427هـ-2006، ص 15-16.

المرورية، وعدم الأخذ بمعايير فعالة تعمل على تقليل تفاقم المشكلة المرورية وأن تقدير تكاليف الحوادث المرورية في العالم حوالي 4.228 بليون دولار سنويا، نصيب دول آسيا والشرق الأوسط منها حوالي 60 مليون دولار، وأوروبا حوالي 77 بليون دولار، وأمريكا الشمالية 73 بليون دولار، وكوريا الجنوبية 3.4 مليار دولار، وماليزيا حوالي 600 مليون دولار وبين المدير الإقليمي لمكتب منظمة الصحة العالمية لإقليم الشرق المتوسط تتكبد سنويا بحوادث المرور نحو 518 بليون دولار، وهو ما يبين 1% إلى 2% من إجمالي الناتج القومي وهو ما يعادل مجموع المساعدات الإنمائية التي تحصل عليها دول العالم مجتمعة. وقدر البنك الدولي الخسائر التي تكبدتها دول إقليم الشرق المتوسط بسبب حوادث المرور في عام 1999 بنحو 7.5 بلايين دولار، ويشير تقرير الجمعية التونسية للوقاية من حوادث المرور أن خسائر المرور السنوي على الصعيد العالمي يقدر بنحو 500 مليار دولار وهو ما يعادل 1.3% من الناتج الوطني الخام في العالم.

وهناك نماذج كثيرة لتقدير التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية، إلا أن هذه الدراسة ستقوم بتقدير تكلفة الحوادث المرورية في الوطن العربي بناء على النموذج البريطاني، ولعله من المناسب في هذا السياق توضيح كيف يتم تقدير تكاليف الحوادث المرورية في المملكة المتحدة فالجدول رقم (45) يوضح كيفية حساب تكلفة الحوادث المرورية وما ينتج عنها مقدر بالجنيه الإسترليني.¹

الجدول رقم "45" تقدير تكلفة الحوادث المرورية ونتائجها حسب النموذج البريطاني:

شدة الحادث	متوسط التكلفة لكل حادث	متوسط التكلفة لكل مصاب
وفاة	1042410	902500
جروح بليغة	124610	102880

¹د. عامر بن ناصر المطير، المرجع السابق، ص 144-145.

7970	12430	جروح بسيطة
تكلفة حادث التلفيات المادية 1240 جنيه إسترليني		

وبناء على الجدول فإنه يمكن القول بأن تقدير تكلفة الوفاة الناتجة عن كل حادث مروري في بريطانيا تبلغ 902500 جنيه إسترليني، ونظرا لأن الحوادث المرورية في بعض الدول العربية لا تندرج تحت الأصناف المذكورة في الجدول وعليه فإن:

متوسط تقدير تكلفة الحادث المروري الواحد (سواء نتج عنه تلفيات في الممتلكات، أو إصابات، أو وفيات) = $(1042410 + 124610 + 12430 + 1240) \div 4 = 5.295172$ جنيه إسترليني.
ومتوسط تقدير تكلفة الإصابة الواحدة مهما كان نوعها = $(7970 + 102880) \div 2 = 55425$ جنيه إسترليني.

تقدير تكلفة الوفاة الواحدة كما هي في الجدول السابق = 902500 جنيه إسترليني مع ملاحظة أن بعض الدول العربية لا تسجل الحوادث المرورية البسيطة في السجلات الرسمية.¹

الفرع الثاني: انعكاسات ذات طابع اجتماعي

وهي عبارة عن تكاليف يتكبدها العنصر البشري من إعاقة أو مرض أو حالة نفسية، وتتضمن تكلفة الفاقد في الإنتاج نتيجة الإصابة بمعنى أن العنصر البشري في حالة إصابته بحادث، فقد يتوقف عن العمل

¹د. عامر بن ناصر المطير، المرجع السابق، ص 146.

نتيجة الإصابة أو الإعاقة، وذلك يؤثر على مستوى الإنتاج، إضافة إلى تكلفة في غاية الأهمية وهي تضرر الأسرة من الناحية المادية مما سوف يؤثر على دخل الأسرة المتناقض كلما كان الضرر كبيرا.

أما من الناحية الاجتماعية من حيث زيادة المشاكل الاجتماعية في الأسرة وتتفاقم الوضعية من الناحية النفسية في حالة العجز أو توفى المتضرر، كما تتضمن التكاليف غير المباشرة تكاليف تسبب ضرر للمجتمع، ففي حال وقوع الحادث في الطرقات سوف يتسبب في عرقلة وتأخير الكثير عن أعمالهم، بالإضافة لتكلفة الإعانات الحكومية التي تقدم إلى المتضررين في حال أصاب المتضرر حالة إعاقة أو موت، كل هذه التكاليف يصعب في كثير من الأحيان تحديدها وقياسها وذلك لتشعبها المعقد، ويمكن إنجازها في العناصر التالية: "تكلفة العنصر البشري، تكلفة الفاقد في الإنتاج نتيجة الإصابة، تكلفة تضرر الأسرة والمجتمع، تكلفة الإعانات الحكومية، تكلفة الألم والمعاناة"¹.

الفرع الثالث: انعكاسات ذات طبيعة صحية

إن حوادث المرور جعلت العديد من الأراد يعانون من إعاقات قد تكون إما حسية تخص الحواس الخمسة

أو جسمية وتكون على شكل:

¹مجلة الباحث، رحيمة حوالم، التكاليف الاقتصادية، الاجتماعية لحوادث المرور، -عدد 11/2012، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، ص 105.

1- تشوهات: أي التشويه البدني، ويكون أخطر وأكثر إزعاجا إذا مس الأعضاء الجسدية لبدن لما يترك من آثار مقلقة.

2- الحرمان من متعة الحياة: إذا فقد الفرد عضوا من أعضاء وجسمه، أو تعرض لشلل كلي أو جزئي يجعله علة، حيث يحرم من أداء واجباته نحو أسرته، ونحو مجتمعه.¹

وتكمن كذلك خطورة هذه الظاهرة في أنها تخلف إصابات متعددة فحوالي 65% من المصابين تعرضوا لجروح خارجية، وباطنية في الجهاز التنفسي والعصبي، وكذا الدورة الدموية.²

إن إحصائيات المنظمة العالمية للصحة تبين أن: في 100 مصاب 10 يموتون فوراً، 50 يموتون أثناء نقلهم إلى المستشفى و 30 يتوفون في المراكز الطبية.³

وحسب إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، قد يسجل حوالي 3500 معاق بسبب حادث مرور سنويا، أي ما يقارب 35% من عدد السكان الإجمالي، وتشهد المراكز الاستشفائية أربعة أنواع من الإعاقات وهي: الذهنية، الحركية، الحسية، والمتعددة الإعاقات.⁴

المطلب الثاني: القوانين المؤطرة للمرور في الجزائر

الفرع الأول: قانون رقم 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها معدل ومتمم.

¹ منظمة الصحة العالمية، التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، جونييف، 2004، ص 38.

² نفس المرجع، ص 39.

³ نفس المرجع، ص 41.

⁴ حسب المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

يهدف هذا القانون إلى تحديد القواعد المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ويهدف

بهذه الصفة خصوصا إلى ما يأتي:

- تقليص وضعية انعدام الأمن في الطرقات.
- تحديد قواعد استعمال المسالك العمومية وكيفيات ضبط حركة المرور عبر الطرق وسيولها.
- توفير شروط تطوير متوازن لنقل نوعي في إطار المصلحة العامة.
- تحديد إطار مؤسسي يكلف بوضعه حيز التنفيذ.
- إقامة تدابير ردعية في مجال عدم احترام القواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق.

أولا: حركة المرور على المسالك العمومية

تنظم حركة المرور عبر الطرق قصد ضمان أفضل شروط الأمن والسيولة، وفي هذا الإطار تكلف الجماعات الإقليمية بإعداد وتنفيذ مخطط حركة المرور في المنطقة الحضرية للتحكم في تطور حركة السيارات وتقليص تأثيراتها السلبية، تحدد كيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم، تنظم سباقات العدو وسباقات المركبات ذات محرك وسباقات الدراجات العادية والدراجات النارية على المسالك العمومية، وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم، كما يجب اتخاذ كل الاحتياطات حتى لا تتسبب حمولة سيارة أو مقطورة، في إلحاق الضرر بالغير أو تشكل خطرا عليهم، تتم كل الحمولة أيا كان المنتج المنقول وفقا للشروط المحددة.

يجب أن تكون كل مركبة معدة لنقل الحاويات مجهزة بنظام ترسيخ قطع الزاوية، تصادق عليه المصالح المعنية، كما يمنع منعاً باتاً تثبيت الحاويات بواسطة أسلاك أو أحزمة أو أية وسيلة أخرى، وعلى السائق أن يكون باستمرار في حالة ووضعية تمكنه من القيام بكل عمليات قيادة السيارة بسهولة ودون تأخير.¹

يجب على كل سائق أن يضبط ويكيف سرعة سيارته حسب صعوبات المرور وعوائقه، وحالة وسط الطريق والظروف الجوية، يجب عليه دوماً أن يخفض سرعة المركبة ويقودها بحذر كما تحدد السرعة وفقاً للشروط المحددة عن طريق التنظيم ترتب السرعات القصوى المسموح بها حسب الأخطار المرتبطة بكل صنف من الطريق، ونوع المركبة وسيولة الحركة المسجلة عادة على المسلك العمومي، وتشكل الممهلات أجهزة مادية تخصص للحد من السرعة في بعض المسالك ويخضع وضعها وأماكن إقامتها لرخصة مسبقة من الوالي بناء على اقتراح من رئيس المجلس الشعبي البلدي.

يجب التنبيه إلى وجود الخطوط الحديدية المحاذية للطريق أو التي تقطعه، بواسطة وضع إشارة ملائمة ويقع هذا الواجب على عاتق مستغل الخط الحديدي تخطي بأسبقية المرور للآليات والمركبات التي تسير على الخطوط الحديدية، يتعين على المستعملين الآخرين الذين يعبرون هذه الخطوط، أن يلتزموا الحيطة والحذر وألا يشكلوا في أي حال من الأحوال عائقاً يعيق مرور الآليات والمركبات التي خصصت لها هذه الخطوط، ومن الضروري أن تتوفر هذه المركبات على أنظمة وأجهزة إنارة وإشارة ملائمة، يقتصر استعمال المنبهات الصوتية في حالات الضرورة لوجود خطر فوري غير أنه يمكن منع استعمالها بواسطة وضع إشارة ملائمة، التوقف والوقوف في المسالك العمومية يرخص ويمنع حسب الحالة، بواسطة إشارات ملائمة تتكفل الدولة

¹د.مولود ديدان، المرجع السابق، ص 4، ص9، ص 10.

والجماعات الإقليمية بوضعها الوقوف المرخص في المسالك العمومية مجاني غير أنه يمكن الجماعات الإقليمية أن تبادر بإجراءات تجعله مقابل ثمن.¹

ثانيا: أحكام خاصة مطبقة على الراجلين

يجب على الراجلين السير على الأرصفة أو حواف الطرقات المهيأة خصيصا لاستعمالها لهذا الغرض، كما يجب على المارة عند عبور وسط الطريق التأكد مسبقا من عدم وجود أي خطر داهم، والأخذ في الحسبان أيضا المسافة التي تفصلهم عن المركبة السائرة وسرعتها واستعمال الممرات المخصصة لهم، وذلك كلما وجدت هذه الممرات على مسافة أقل من 30 مترا.²

عندما يستحيل عبور وسط الطريق من طرف الراجلين أو يشكل خطرا، بسبب الأشغال وتهيئة الطريق، يجب اتخاذ التدابير اللازمة لتمكين الراجلين من ممرات بديلة ملائمة ومؤمنة أما خارج المجمعات السكنية يجب على الراجلين في اتجاه سيرهم، اتخاذ الجهة اليسرى لوسط الطريق إذا كان ذلك لا يضرب منهم، يجب أن يشار لكل سرب أو فرقة أو جماعة من الراجلين تسير كقافلة على وسط الطريق، عند حلول الظلام وأثناء النهار إذا اقتضت الظروف ذلك، خصوصا حين انتشار الضباب بواسطة وضع إشارة ضوئية بيضاء في الأمام وإثارة ضوئية حمراء في الخلف يجب أن يحمل هاتين الإشارتين الضوئيتين، عضوان من هذه القافلة يسير كل منهما على بعد 10 أمتار من مقدمتها و10 أمتار من مؤخرتها.

¹د.مولود ديدان، المرجع السابق، ص 11-12.

²نفس المرجع، ص 13-14.

إذا كانت حظائر وقوف المركبات مقامة على الأرصفة أو على الأشرطة الترابية، يجب على السائقين عند

مرورهم عليها، السير بسرعة جد منخفضة مع أخذ كل الاحتياطات من أجل عدم الإضرار بالراجلين.¹

ثالثا: الشروط الإدارية وقواعد مطابقة المركبات وتجهيزاتها

لا تقبل أية مركبة للسير إذا لم تكن مطابقة للمواصفات التقنية وتخضع السيارات قبل وضعها للسير لأول

مرة داخل التراب الوطني وعندما تجرى عليها تغييرات هامة، للمراقبة قصد التأكد من مطابقتها للمواصفات

التقنية يجب أن تستجيب كل تجهيزات وهياكل المركبة ذات الصلة بالسلامة للمقاييس العالمية وتجهيزات

تسمح للسائق أن يكون له مجال رؤية كاف نحو الأمام وإلى الخلف، وكذا نحو اليمين واليسار حتى تتسنى له

السياسة في أمان عدم حجب زجاج المركبة مراقبة وتسجيل السرعة وتوفير كل مركبة على لوحة تسجيل،

ويخضع تحويل ملكية المركبة أو إتلافها إلى تصريح ويجب على كل مالك مركبة عند سحبها النهائي من

السير أن يسلم البطاقة الرمادية لمصالح ولاية مقر تسجيلها في غضون 3 أشهر من تاريخ إصدار محضر عدم

صلاحيتها من المصالح التقنية المختصة.²

رابعا: أمر رقم 09-03 المؤرخ في 22 جويلية 2009

تسلم السلطة المختصة لكل شخص أجرى بنجاح الاختبارات النظرية والتطبيقية الخاصة بسياسة

السيارات رخصة سياقة اختيارية صالحة لمدة سنتين، وبعد انقضاء هذه المدة وعندما لا يكون صاحب هذه

الرخصة محل الإجراءات المنصوص عليها في هذا القانون، تسلم له رخصة السياقة.

¹د.مولود ديدان، المرجع السابق، ص 14-15.

²نفس المرجع، ص 15.

يلقن تعليم سياقة السيارة بمقابل مالي في مؤسسات التكوين المعتمدة وتتولى المؤسسات المعتمدة، التكوين المهني لسائقي المركبات المخصصة للنقل العمومي للأشخاص والبضائع والمواد الخطيرة، يقوم المركز الوطني لرخص السياقة بتأطير نشاطات تعليم سياقة السيارة وتنظيم الامتحانات الخاصة برخص السياقة.

خامسا: أمن الطرق والوقاية من حوادث المرور

في إطار تطبيق المادة 04 أعلاه المتعلقة بترقية السياسة الخاصة بالوقاية في الطرق، تتكفل الدولة، بما يأتي:

- تربية وإعلام المواطن من أجل ترقية الانضباط في استعمال المسالك العمومية الكفيلة بضمان أمنه.
- التنظيم الدوري للحملات الخاصة بالوقاية والأمن في الطرق.
- الحراسة والمراقبة الدائمتين لحركة المرور في الطرق من طرف مصالح المؤهلة.
- التهيئة الملائمة للمنشآت القاعدية للطرق.
- وضع التجهيزات الأمنية في الطرق وصيانتها بصفة دائمة.
- تشجيع نشاط الحركة الجموعية.
- السهر على تطبيق المراقبة التقنية للمركبات.¹

الفرع الثاني: مرسوم تنفيذي رقم 381/04 يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق

¹د.مولود ديدان، المرجع السابق، ص 16-17.

تضمن هذا المرسوم ما يلي من خلال المادة 02 بما يأتي:

أ- طريق ذو حركة مرور كبيرة: طريق مهما كان انتماؤه الحكومي للأملاك الوطنية، يضمن

استمرارية مسلك ذي حركة سير هامة، يضبط قواعد خاصة في ميدان وسلامة حركة المرور في الطرق وال عمران.

ب- مفترق الطرق ذو اتجاه دوراني: ساحة أو مفترق طرق يتضمن شريطا أرضيا وسطيا يتعذر

عبوره من الناحية المادية، يحاط بوسط الطريق ذي اتجاه وحيد من اليمين يتفرع إلى طرق مختلفة يشار إليه بإشارة خاصة، غير أنه يمكن مفترقات الطرق ذات الاتجاه الدوراني أن تتضمن في المجتمعات السكانية خصيصا، شريطا أرضيا وسطيا قابلا للعبور ماديا، ويمكن أن يسلكه السائقون بحيث تصبح هذه المناورة ضرورية في حالة ازدحام مركباتهم.

ج- وزن المركبة وهي فارغة: وزن المركبة في حالة السير مع إطارها القاعدي وخزانات الوقود أو

آلات الغاز المعبأة، والهيكلي، والتجهيزات العادية، والعجلات وأطر الاستبدال المطاطية والأدوات المألوفة التي تسلم مع المركبة.

د- الوزن الإجمالي السائر: الوزن الإجمالي للمركبة تتم فصلها مجموعة من المركبات أو مقطورة

مزدوجة.

هـ- المركبات ذات الأولوية: المركبات التابعة لمصالح الأمن الوطني، والدرك الوطني والجمارك.

و- المركبات المستفيدة من تسهيلات المرور: المركبات التابعة للحماية المدنية، ومصالح الغابات

ومكافحة الحريق، والنقل الصحي، وتدخّل الكهرباء والغاز، وصيانة شبكة الاتصالات السلكية واللاسلكية، والمركبات المخصصة لنقل الأموال، والمساجين ومركبات الأشغال العمومية.

- ز- المركبة الخاصة: مركبة مخصصة لنقل الأشخاص، تشتمل على أكثر من تسعة مقاعد للجلوس بما فيها مقعد السائق ولا يتجاوز وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة 3.5 طن.
- ح- مركبة النقل الجماعي والحافلات الصغيرة والحافلات الكبيرة: مركبة مخصصة لنقل الأشخاص تشتمل على أكثر من 09 مقاعد للجلوس بما في ذلك مقعد السائق.
- ط- الشاحنة الصغيرة: مركبة مخصصة لنقل البضائع لا يتجاوز وزنها الإجمالي المرخص به الحمولة 3.5 طن.
- ي- نصف المقطورة: مقطورة تجرها مركبة أخرى بحيث يكون جزء منها متكئا على هذه الأخيرة، ويكون أكبر جزء من وزنها ووزن حمولتها واقفا عليها.¹
- ك- القاطرة المزدوجة: مجموعة تتكون من مركبة متمفصلة ونصف مقطورة يكون جزؤها الأساسي متكئا على الجمر الأمامي، أو على مؤخرة القاطرة السائرة المنزلقة لنصف المقطورة الأولى التي تعد بمثابة جمر أمامي.
- ل- قاطرة الطريق: مجموعة متكونة من مركبة ذات محرك تجرها مقطورة أو نصف مقطورة يكون جزؤها الأمامي متكئا على الجمر الأمامي.
- م- مركبة القطر الخاصة: مركبة تتضمن تهيئتها آلية رفع موضوعة فيها تسمح بقطر مركبة أصيبت بعطل، أو حادث مع رفع جرها الأمامي أو قاطرتها الخلفية أو دونه.

¹د.مولود ديدان، المرجع السابق، ص 40-41-42.

ن- الجرارات الفلاحية: مركبات ذاتية الحركة معدة خصيصا لجر كل المعدات، مخصصة عادة لمستثمرة فلاحية أو غائية أو تشغيلها، ويستثنى من هذا التعريف كل مركبة ذات محرك مهيأة لنقل المستخدمين أو الضائع، وكل مركبة يمكن أن تتجاوز سرعتها الفورية بالنظر إلى صنعها 27 كلم في الساعة في طريق منبسط.

س- الدراجة النارية: كل مركبة ذات عجلتين مزودة بمحرك حراري لا تتجاوز قوته 73.6 كيلو واط "100 حصان"، ولا ينطبق عليها تعريف الدراجة المتحركة.

ع- الدراجة المتحركة: مركبة مزودة بمحرك إضافي لا تتجاوز سعة أسطوانته 50 سم³، ولها نفس الخصائص العادية للدراجات من حيث إمكانية استخدامها ولا يمكن أن تتجاوز سرعتها في السير نظرا لصنعها 45 كلم في الساعة.¹

الفرع الثالث: مرسوم تنفيذي رقم 03-223 يتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيفيات

ممارستها

أولا: شروط إنشاء وكالات المراقبة التقنية للسيارات واستغلالها:

يخضع إنشاء وكالة المراقبة التقنية للسيارات، قصد استغلالها الحصول على اعتماد يسلمه الوزير المكلف

بالنقل بعد الاستشارة التقنية للمؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات.

¹د.مولود ديدان، المرجع السابق، ص 43.

يسلم الاعتماد لمدة 10 سنوات قابلة للتجديد لكل شخص طبيعي أو معنوي، خاضع للقانون الجزائري، طبقاً لأحكام المرسوم لا يجوز لأحد أن يطلب بصفة شخصية اعتماد إنشاء وكالة مراقبة تقنية للسيارات واستغلالها إذا لم تتوفر فيه الشروط الآتية:

1- تجاوزه عمر 19 سنة.

2- التمتع بحقوقه المدنية والوطنية.

3- إثبات تأهيل مهني بصفة مراقب تقني للسيارات.

إذا كان صاحب الطلب لا يستوف شرط التأهيل المهني المنصوص أعلاه، يجب عليه أن يستفيد من المساعدة الدائمة والفعلية لشخص طبيعي تتوفر فيه هذه الشروط.

4- التوفر على منشآت وتجهيزات ملائمة، لها علاقة مع نشاط المراقبة التقنية للسيارات.

5- التوفر على وسائل مالية ضرورية لإنشاء وكالة المراقبة التقنية للسيارات واستغلالها، يجب على كل

شخص طبيعي أم معنوي يرغب في إنشاء وكالة المراقبة التقنية قصد استغلالها أن يرسل طلباً في نسختين إلى الوزير المكلف.

عندما يصدر الطلب عن شخص طبيعي، يجب أن يذكر فيه الحالة المدنية لصاحب الطلب ومهنته، ومقر سكنه وكذلك عنوان مقر نشاطاته، وعندما يقدم الطلب باسم شخص معنوي، يجب أن يذكر فيه اسم الشركة وشكلها القانوني وعنوان مقرها، وكذلك الحالة المدنية للممثلين الشرعيين المؤهلين وحدهم لتقديم الطلب، ومقر سكنه أو سكنهم، يرفق طلب الاعتماد بالنسبة للأشخاص الطبيعيين الوثائق التالية:

1- مستخرج من شهادة ميلاد صاحب الطلب وكذلك مستخرج من شهادة ميلاد الشخص الذي يجب

أن توفر فيه شروط التأهيل عند الاقتضاء.

- 2- مستخرج من صحيفة السوابق القضائية "رقم 3" لا يتجاوز تاريخ إصداره 03 أشهر.¹
 - 3- شهادة الجنسية الجزائرية.
 - 4- نسخة مصادق عليها مطابقة لعقد ملكية أو إيجار المنشآت المخصصة لإيواء وكالة المراقبة.
 - 5- مخطط بياني للوكالة وموقعها ومواصفاتها.
 - 6- دفتر الأعباء المتعلق بكيفيات إنشاء وكالة المراقبة التقنية للسيارات واستغلالها، يتضمن كل المعلومات المطلوبة، يوقعه صاحب الطلب ويحمل عبارة "قرئ وصادق عليه".
 - 7- محضر معاينة المحضر القضائي يحدد مقاييس المنشآت وموقعها.
 - 8- مبررات عن وجود وسائل مالية ضرورية لإنشاء الوكالة واستغلالها.
 - 9- جدول تقديري لتوظيف المراقبين وتكوينهم.
 - 10- إثبات على أن صاحب الطلب أو الشخص الذي يلتمسه لهذا الغرض تتوفر فيه شروط التأهيل المهني المحددة أعلاه.
- بالنسبة للأشخاص المعنويين:
- 1- القانون الأساسي للشخص المعنوي.
 - 2- نسخة من المدالة التي تم خلالها تعيين الرئيس، وعند الاقتضاء، المدير العام أو المسير إلا إذا كان هؤلاء أعضاء تأسيسيين وكذلك شهادات ميلادهم.
 - 3- مبررات عن وجود وسائل مالية ضرورية لإنشاء الوكالة واستغلالها.

¹د.مولود ديدان، المرجع السابق، ص 115-116.

4- إثبات على أن المدير العام أو المسير القانوني يستوفيان شروط التأهيل المحددة أعلاه، ففي حالة عدم

استيفائهما هذه الشروط، يجب أن يقدم الشخص المعنوي إثباتا بالاستفادة من مساعدة دائمة

وفعالية لشخص طبيعي تتوفر فيه هذه الشروط.

5- مستخرج صحيفة السوابق القضائية بطاقة "رقم 03" لا يتجاوز إصدارها 03 أشهر.

6- شهادة الجنسية بالنسبة للمدير العام أو المسير العضو التأسيسي.

7- نسخة مصادق عليها مطابقة لعقد ملكية أو إيجار المنشآت المخصصة لإيواء وكالة المراقبة.

8- مخطط بياني للوكالة وموقعها ومواصفاتها.

9- دفتر الأعباء المتعلق بكيفيات إنشاء وكالة المراقبة التقنية للسيارات واستغلالها يتضمن كل المعلومات

المطلوبة، يوقعه صاحب الطلب يحمل عبارة "قرئ وصدق عليه".

10- محضر معاينة المحضر القضائي يحدد مقاييس المنشآت وموقعها.

11- جدول تقديري لتوظيف المراقبين وتكوينهم¹.

في إطار دراسة طلبات الاعتماد، يؤهل الوزير المكلف بالنقل لاستشارة أجهزة الأمن التابعة للدولة،

ويمكنه أيضا عندما يرى ذلك ضروريا، أن يستشير الإدارات والهيئات الأخرى التابعة للدولة، يلزم الوزير

المكلف بالنقل بالرد في أجل 03 أشهر، ابتداء من تاريخ استلام طلب الاعتماد، يمكن أن يرفض الاعتماد

لاسيما للأسباب الآتية:

1- إذا لم تتوفر الشروط الضرورية لتسليمه.

¹د.مولود ديدان، المرجع السابق، ص 117-118.

2- إذا كان التحقيق الذي لأجرته مصالح الأمن سلبيا، أو إذا ورد اعتراض من إدارة أو هيئة تابعة للدولة.

3- إذا كان صاحب الطلب موضوع سحب نهائي لاعتماد إنشاء وكالة المراقبة التقنية للسيارات واستغلالها، يجب على الوزير أن يبرر قرار الرفض ويبلغه إلى صاحب الطلب برسالة مضمونة، مع وصل استلام، كما يمكن لصاحب الطلب في حالة رفض طلب الاعتماد أن يقدم طعنا كتابيا إلى الوزير قصد:

- إما تقديم معلومات جديدة أو مبررات تدعم طلبه.
- وإما الحصول على دراسة إضافية.

غير أن طلب الطعن يجب أن يصل إلى الوزير المكلف بالنقل في أجل شهرين من تاريخ تبليغ الرفض، وفي هذه الحالة يلزم الوزير المكلف بالنقل بالرد في غضون شهرين اللذين يليان طلب الطعن.

ثانيا: شروط اعتماد المراقبين التقنيين للسيارات

- لا يجوز لأحد أن يطلب الحصول على اعتماد المراقب التقني للسيارات، إذا لم تتوفر فيه الشروط الآتية:
- أن يتمتع بحقوقه المدنية والوطنية.
 - أن يتجاوز عمره 19 سنة.
 - أن يكون قد تابه بنجاح التدريب التكويني للمراقب التقني للسيارات

ثالثا: كفايات ممارسة المراقبة التقنية للسيارات

يجب أن يمارس نشاط وكالات المراقبة التقنية للسيارات في منشآت ملائمة وبمعدات مصادق عليها، يجب أن لا تأوي المنشآت المحددة للمراقبة التقنية للسيارات أي نشاط تصليح أو تجارة في السيارات أي نشاط آخر.

يجب أن تستوفي منشآت وكالات المراقبة التقنية للسيارات ومعدات أحكام دفتر الأعباء¹ المتضمن شروط وكيفيات إنشاء وكالة المراقبة التقنية للسيارات واستغلالها، مثلما هي محددة بقرار من الوزير المكلف بالنقل، يقوم الأعوان المؤهلون لهذا الغرض التابعون للمؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات بمراقبة منشآت ومعدات وكالات المراقبة التقنية للسيارات ومعاينتها، تتم المراقبة التقنية للسيارات المنصوص عليها في المادة 03 من هذا المرسوم كما يأتي:

أ- بعد مدة لا تتجاوز ستة أشهر بالنسبة لما يأتي:

- سيارات الأجرة "الطاكسي".
- المركبات المعدة لتعليم سيطرة السيارات.
- المركبات المعدة للنقل الصحي.
- مركبات النقل الجماعي للأشخاص.
- المركبات المعدة خصيصا لنقل المواد الخطرة.

ب- بعد مدة لا تتجاوز اثني عشر شهرا بالنسبة لما يأتي:

- السيارات المعدة لنقل البضائع ولمقطوراتها ونصف مقطوراتها عندما يفوق الوزن الإجمالي المرخص به مع الحمولة 3.5 طنا.

¹د.مولود ديدان، المرجع السابق، ص 120-121.

- مركبات التصليح.

- المركبات المؤجرة.

ج- بعد مدة لا تتجاوز سنتين بالنسبة للسيارات المعدة لنقل البضائع ولمقطوراتها ونصف مقطوراتها، التي وضعت في السير منذ أقل من أربع سنوات عندما يقل الوزن الإجمالي المرخص به مع الحمولة عن 3.5 طن.

د- بعد مدة لا تتجاوز اثني عشر شهرا بالنسبة للسيارات المعدة لنقل البضائع ولمقطوراتها ونصف مقطوراتها، التي وضعت في السير منذ أربع سنوات فأكثر عندما يقل الوزن الإجمالي المرخص به مع الحمولة 3.5 طن.

هـ- بعد مدة لا تتجاوز سنتين بالنسبة للمركبات غير تلك المذكورة في الفقرات (أ، ب، ج، د)، التي وضعت في السير منذ ست سنوات فأكثر، وبالإضافة إلى معاينة التعدين التي تقوم به مصالح المناجم والصناعة في الولاية، يجب أن تخضع السيارات المذكورة في الفقرات أعلاه لمراقبة تقنية غير دورية كلما تغير المالك، وكلما أعيد ترقيمها، وكلما أدخل عليها تغيير ذو شأن وكلما تمت مراقبتها مراقبة أولية.¹

تتناول المراقبة التقنية للسيارات بعد التأكد من تطابق أرقام التسلسل والترقيم المكتوبة على المركبة مع

البطاقة الرمادية، أجهزة المركبة كالاتي:

- الكبح.

- القيادة.

- الرؤية.

¹د.مولود ديدان، المرجع السابق، ص 122.

- الإضاءة والإشارات.
- اتصال المركبة بالأرض.
- هيكل المركبة وقاعدتها.
- التجهيزات.
- العناصر الميكانيكية.
- التلوث والحجم الصوتي

يجب أن تتم المراقبة التقنية طبقاً لنقاط المراقبة الملحقة بدفتر الأعباء النموذجي.

قيادة المراقبة التقنية بشكل فعال وبدون انقطاع، ففي حالة ما إذا انقطعت لأسباب ترتبط بحالة المركبة أو بعناصر تعريفها أو بمشكل يقع على مستوى منشآت الوكالة، يجب أن تلغي هذه الأخيرة وفي حالة ما يلاحظ المراقب التقني عدم تطابق عناصر تعريف السيارة بالمعلومات المذكورة على البطاقة الرمادية، يتعين عليه إطلاع مالك المركبة وإعلام المصالح المكلفة بالمناجم، يرخص المراقب التقني لوكالة المراقبة التقنية وحدة بالقيام بالمراقبة التقنية ووضع تأشيرته على الوثائق التي تسلم عقب عملية المراقبة التقنية، يعد مباشرة بعد كل عملية مراقبة تقنية دفتر صيانة يدعى "محضر المراقبة التقنية"، تدون فيه عمليات المراقبة التي تتم والعيوب الملاحظة يسلم هذا المحضر المحمل بتأشيرات المراقب والوكالة إلى الشخص الذي يقدم السيارة، تحتفظ الوكالة بنسخة من المحضر وتقدمه عند الطلب للأعوان التابعين للمؤسسة المذكورة في المادة 37 أعلاه، تسلم للسيارة المرخصة للسير، بالإضافة إلى محضر المراقبة التقنية وثيقة لصوقة تدعى "قسيمة المراقبة التقنية"، تحدد المدة القصوى التي تكون فيها السيارة مضطرة لأن تقدم للمراقبة التقنية، يضع المراقب قسيمة المراقبة التقنية

مباشرة على يسار الزاوية السفلى للسيارة، يكون ظهرها واضحا من الخارج، تحدد خصائص محضر المراقبة التقنية وشكله والبيانات الواردة فيه، وقسيمة المراقبة التقنية بقرار من الوزير المكلف بالنقل.¹

تخضع المركبة حسب خطورة العيوب الملاحظة لإحدى الإجراءات التالية:

- سيارة مقبولة: في حالة ما إذا لم يلاحظ المراقب بها عيوباً.
- سيارة مرفوضة دون منعها من السير: في حالة ما إذا لاحظ المراقب عيوباً تستدعي إعادة تصليح المركبة في أجل قصير، وفي هذه الحالة يتعين على المالك القيام بالتصليحات وتقديم السيارة لمراقبة تقنية جديدة تدعى "معاينة مضادة"، في آجال تتراوح بين خمسة عشر وثلاثين يوماً، حسب خطورة العيوب الملاحظة، ترخص السيارة للسير إلى غاية آخر الأرحاء الممنوح لها.
- مركبة مرفوضة مع منعها من السير: في حالة ما إذا لاحظ المراقب عيوباً خطيرة تستدعي تصليحات إلزامية، وفي هذه الحالة يتعين على المالك القيام بالتصليحات الإلزامية وتقديم السيارة لمراقبة تقنية جديدة تدعى "معاينة مضادة"، تذكر بمحضر المراقبة التقنية المعاينة المضادة، ويجب أن تجرى في الآجال المقررة في المادة 45 يجب أن تتناول عناصر تعريف السيارة، والأجهزة التي تنطوي على العيوب وبعد انقضاء هذا الأجل، تخضع حينئذ السيارة لمراقبة تقنية مثلما هي منصوص عليها في المادة 40 من هذا المرسوم، إذا ما فتئت السيارة تنطوي بعد المعاينة المضادة على العيب أو العيوب الملاحظة من قبل، يجب إجراء معاينة مضادة في نفس الآجال فإذا لوحظ نفس الشذوذ أثناء المعاينة المضادة الأخيرة هذه، لا ترخص السيارة للسير، ويجب أن يكتب على محضر المراقبة التقنية عبارة "مركبة غير مرخص لها بالسير"، تشكل البيانات

¹د.مولود ديدان، المرجع السابق، ص 123-124

المذكورة على المحضر من طرف وكالات المراقبة التقنية للسيارات والمراقبين، للمتابعة والتقييم الدوريين وفقا للشروط المحددة بقرار من الوزير المكلف بالنقل.¹

الفرع الرابع: مرسوم تنفيذي رقم 03-224 يحدد تسعيرات خدمات المراقبة التقنية للسيارات

يحدد هذا المرسوم تسعيرات خدمات المراقبة التقنية للسيارات التسعيرات القصوى بما فيها كل الرسوم،

المطبقة عند المعاينة المضادة على النحو التالي:

التسعيرات (دج)		مجموعة المركبات
المعينة المضادة	المعاينة التقنية	
320	800	المجموعة الأولى: مركبات لا يتجاوز وزنها الكلي مع الحمولة 3500 كغ، مخصصة لنقل الأشخاص وتحتوي على تسعة مقاعد على الأكثر.
480	1200	المجموعة الثانية: مركبات مخصصة لنقل البضائع لا يتجاوز وزنها الكلي مع الحمولة 3500 كغ.

¹د.مولود ديدان، المرجع السابق، ص 124-125.

640	1600	<p>المجموعة الثالثة:</p> <p>مركبات مخصصة للنقل الجماعي للأشخاص وتحتوي على عشرة مقاعد فأكثر</p>
960	2400	<p>المجموعة الرابعة:</p> <p>مركبات مخصصة لنقل البضائع يتجاوز وزنها الكلي مع الحمولة 3500 كغ وتخضع للمراقبة التقنية للسيارات</p>

تتضمن التسعيرات الميينة أعلام الرسم شبه الجبائي وقدره 7.5% والمنشأ بموجب المادة 51 من قانون المالية لسنة 1999، المعدلة بالمادة 76 من قانون المالية لسنة 2000 المذكور أعلاه، نقطة وكالات المراقبة التقنية ويؤول إلى فائدة المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات، يطالب بإضافة 1500 دج للتسعيرات المحددة في المادة 02 أثناء الزيادة التقنية لما يأتي:

- سيارة الأجرة "الطاكسي".
- المركبات المعدة لتعليم سيطرة السيارات.
- المركبات المعدة للنقل الصحي.
- مركبات التصليح.
- المركبات المعدة خصيصا لنقل المواد الخطرة.

تلصق التسعيرات في مكان سهل البلوغ للمستخدمين على مستوى كل وكالة.¹

¹د.مولود ديدان، المرجع السابق، ص 130-131.

الفصل الثاني

الفصل الثاني: الأحكام الإجرائية لحوادث المرور في ضوء التشريع الجزائري

المبحث الأول: الأحكام الإجرائية لتنظيم حوادث المرور

المطلب الأول: شروط السياقة

نصت المادة 55 من أمر رقم 09-03 المؤرخ في 22 يوليو 2009، تسلم السلطة المختصة لكل

شخص أجرى بنجاح الاختبارات النظرية والتطبيقية الخاصة بسيارة السيارات رخصة سياقة اختبارية صالحة

لمدة سنتين، وبعد انقضاء هذه المدة، وعندما لا يكون صاحب هذه الرخصة محل الإجراءات تحدد شروط

وكيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

يكون الفحص الطبي الدوري إجباريا لكل السائقين، ويتم وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

- يلحق تعليم سياقة السيارة بمقابل مالي في مؤسسات التكوين المعتمدة.

- يرخص بتعليم سياقة السيارة بدون مقابل بالنسبة للأصناف "أ"، "أ1"، "ب"، من رخصة السياقة.

- تتولى هذه المؤسسات المعتمدة التكوين المهني لسائقي المركبات المخصصة للنقل العمومي للأشخاص

والبضائع والمواد الخطيرة.

- يكون تعليم القواعد الخاصة بحركة المرور والوقاية والأمن في الطرق، إجباريا في المؤسسات المدرسية.¹

الفرع الأول: رخصة السياقة كقرار إداري

¹د.مولود ديدان، مدونة حركة المرور عبر الطرق، نفس المرجع السابق، ص 16.

لا يجوز لأحد أن يسوق سيارة أو مجموعة مركبات إذا لم يحصل على رخصة سياقة صالحة من الناحية القانونية سلمه إياها وباسمه والي الولاية التي يوجد بها مقر سكناه، بعد أخذ رأي بالموافقة من ممتحن رخصة السياقة، لا تكون رخصة السياقة صالحة إلا للصنف أو الأصناف التي ينص عليها صراحة، يحدد الوزير المكلف بالنقل ووزير الداخلية والجماعات المحلية بقرار مشترك نموذج رخصة السياقة.

يمكن إعفاء الأشخاص الذين حصلوا على رخصة سياقة خارج الوطن عندما كانوا مقيمين هناك، من الالتزام المترتب على الفقرة الأولى وفقا للشروط وحسب الكيفيات التي يحددها وزير النقل بعد أخذ رأي¹ وزير الداخلية والجماعات المحلية ووزير الشؤون الخارجية.

تتضمن رخصة السياقة على الأصناف التالية:

الصنف أ²: الدراجات النارية من الصنفين ب وج.

الصنف ب: السيارات التي لا يتجاوز وزنها المرخص به مع الحمولة 3.500 كغ، المخصصة لنقل الأشخاص والتي تشمل بالإضافة إلى مقعد السائق ثمانية مقاعد على الأكثر أو المخصصة لنقل البضائع يمكن ربط مقطورة لا يترتب عليها التصنيف ضمن الصنف هـ، بمركبات من هذا الصنف.

الصنف ج¹: السيارات المخصصة لنقل البضائع أو المعدات التي يتجاوز وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة 3.500 كغ، ولا يتعدى 19.000 كغ بالنسبة للمركبات المنفردة، يمكن ربط مقطورة لا يتعدى وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة 750 كغ، بالمركبات من هذا الصنف أو التي يتجاوز وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة 3.500 كغ، ولا يتعدى وزنها الإجمالي السائر المرخص به 12.500 كغ، عندما يتعلق الأمر بمركبة جارة بمجموعة مركبات أو مركبة متمفصلة.

¹د.مولود ديدان، نفس المرجع السابق، ص 80.

الصنف ج2: السيارات المخصصة لنقل البضائع أو المعدات:

- التي يتجاوز وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة 19.000 كغ عندما يتعلق الأمر بمركبة منفردة.

- التي يتجاوز وزنها السائر المرخص به 12.500 كغ عندما يتعلق الأمر بمركبة جارة لمجموعة مركبات

أو مركبة متمفصلة.

الصنف د: السيارات المخصصة لنقل الأشخاص

- التي يتجاوز وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة 3.500 كغ.

- التي تنقل أكثر من ثمانية أشخاص عدا السائق "يعد الأطفال الأقل من عشر بنصف مقعد عندما

لا يتعدى عددهم عشرة.

- أو التي تشتمل بالإضافة إلى مقعد السائق، أكثر من ثمانية مقاعد.

الصنف هـ: المركبات التابعة للصنفين "ب" أو "و" (ب) المقرونة بمقطورة يتجاوز وزنها الإجمالي المرخص

به مع الحمولة 750 كغ.

- عندما يتجاوز وزن المقطورة الإجمالي المرخص به مع الحمولة، وزن المركبة الجارة فارغة.

- أو عندما يتجاوز مجموع الأوزان الإجمالية المرخص بها مع الحمولة للمجموعة (المركبة الجارة مع

المقطورة) 3.500 كغ.

- المركبات التابعة للصنف "د" المقرونة بمقطورة يتجاوز وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة

750 كغ.¹

¹د.مولود ديدان، المرجع السابق، ص 83-84.

الصف و: المركبات التابعة للأصناف "1أ" أو "2أ" أو "ب"، التي يسوقها المعطوبون والمهياة خصيصا لمراعاة إعاقاتهم.

يمكن ربط مقطورة بالمركبات التابعة للصف "و" (ب)، ولا يترتب على ذلك تصنيفها ضمن الصف "ه".

تعد كل رخصة سياقة مهما كان صنفها مقبولة أيضا لسياقة الصف "1أ".

تعد كل رخصة سياقة من صنف "ج2"، مقبولة أيضا لسياقة الصف "ج1"، يحدد وزير النقل بقرار الشروط التي يمكن بها اعتبار رخصة السياقة الأصناف "ج1" و"ج2" و"د" مقبولة أيضا لسياقة الصف "ه".

يحدد السن الأدنى للمتشحين لمختلف أصناف رخص السياقة المنصوص عليها في المادة 180 كما يأتي:

16- سنة بالنسبة للصف "1أ" والصف "و" المطابقة له.

18- سنة بالنسبة للأصناف "2أ" و"ب" والصف "و" المطابق له.

25- سنة بالنسبة للأصناف "ج1" و"ج2" و"د" و"ه".

يفرض على سائقي سيارات المظافئ حيازة رخصة الصف "ب" فقط لنقل الأشخاص، مهما يكن عدد المقاعد الموجودة ف المركبة لا تمنح رخصة السياقة، مهما يكن صنف المركبة التي تنطبق عليها، إلا بناء على تقديم شهادة لفصيلة الدم وشهادة طبية قانونية تثبت أهلية المترشح تسلّم بعد فحص يتم وفقا للشروط المحددة بقرار مشترك بين وزير الصحة العمومية ووزير النقل.

تحدد مدة صلاحية رخصة السياقة كما يأتي:

- سنتان بالنسبة للصف "و".

- خمس سنوات بالنسبة للأصناف "ج1" و"ج2" و"د" و"ه".

- عشر سنوات بالنسبة للأصناف "أ1" و"أ2" و"ب".

جب أن يمدد الوالي صلاحية الرخصة بناء على تقديم شهادة طبية مناسبة تثبت أهلية المترشح حسب

الحالة، بستين، أو خمس سنوات، أو عشر سنوات، فيما يخص السائقين الذين تقل أعمارهم عن ستين

سنة، ثم كل سنتين بالنسبة للذين تفوق أعمارهم ستين سنة، يمكن تخفيض هذه المدة عند الحاجة، بالنسبة

للأصناف "ج1" و"ج2" و"د" بقرار من وزير النقل.¹

الفرع الثاني: التأمين وأهميته

أولاً: التأمين الإلزامي عن حوادث السيارات

تدخل المشرع الجزائري كغيره من التشريعات الحديثة وجعل التأمين من المسؤولية الجزائية عن حوادث

السيارات والمركبات إلزامياً، حيث تنص الفقرة الأولى من المادة الأولى من الأمر 15/74 على أن "كل

مالك مركبة ملزم بالاكتتاب في عقد تأمين يغطي الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير وذلك قبل إطلاقها

للسير"²، وإلزامية التأمين في هذه المادة تحقق نوعاً من الحماية للمضروب منها، ولأن المؤمن يكون أكثر

ملاءة من المسؤول عن الضرر، وعليه فلا يخشى من عدم استيفائه لحقه في التعويض أو ذوي حقوقه،

بسبب إعسار المسؤول عن الحادث، ونظراً لأهمية التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات، فقد تعرض

¹د.مولود ديدان، نفس المرجع السابق، ص 84-85.

²الأمر رقم 15/74، المتعلق بإلزامية التأمين وبنظام التعويض عن حوادث المرور الصادر 1974/01/30 الجريدة الرسمية عدد 15 لسنة 1974.

له المشرع الجزائري في تنظيم قانوني خاص نص عليه في كل من الأمر المذكور المعدل والمتمم بقانون رقم 131/88¹ وكذلك في قانون التأمين رقم 07/95²، وعليه فما التأمين على حوادث السيارات وما طبيعته ومزاياه.

ثانيا: طبيعة التأمين الإلزامي

يذكر المشرع الجزائري في الأمر رقم 07/95 والمتعلق بالتأمين ولاسيما في مادته الأولى بأن هذا الأمر يعد قانونا خاصا وذلك في مفهوم المادة 620 من القانون المدني³ بالإضافة إلى أن المادة 612 من القانون المدني الجزائري قد أوردت تعريف للتأمين نصت فيه على أن "التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه بأن يؤدي إلى المؤمن له أو غير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أداء مالي في حالة تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابل أقساط أو أي دفعات مالية أخرى يؤديها المؤمن للمؤمن"⁴. كما أن الفقرة الأولى من المادة الأولى المشار إليها آنفا قد ألزمت كل مالك مركبة بالاكتمال في عقد التأمين والغاية من ذلك هي تغطية الأضرار الناجمة عن هذه المركبات، وذلك قبل إطلاق هذه الأخيرة في السير ويتضح من ذلك أن نظام التأمين عن حوادث السيارات هو نظام لا خيار فيه للمؤمن له على سيارته عن الأضرار التي ينجم عنها، ومن ثم فهو مجبر على إبرام عقد التأمين مع المؤمن، ومن ثم فإن هذه القواعد القانونية هي قواعد آمرة متعلقة بالنظام العام، ولا يمكن التنصل منها مهما كانت الأسباب في

¹ القانون رقم 31/88 المؤرخ في 5 ذي الحجة 1408 الموافق لـ 19 جويلية 1988، الجريدة الرسمية عدد 29 سنة 1988.

² أمر رقم 07/95 المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق لـ 25 يناير 1995 يتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية عدد 13 سنة 1995، والمعدل والمتمم بموجب قانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006، غير أن المواد المذكورة لم يشملها التعديل، الجريدة الرسمية عدد 15 سنة 2006.

³ المادة 620 من م.ج "تنظيم القوانين الخاصة عقد التأمين بالإضافة إلى الأحكام التي يتضمنها هذا القانون".
⁴ د. عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة بالتشريع الجزائري، الجزء الأول، التأمينات البحرية، الطبعة الثالثة، مطبعة رذكول، الجزائر، ص 11-12 وما يليها.

جميع الأحوال، ولا الاتفاق على ما يخالف ذلك، كما لا يمكن الإعفاء منها مهما كانت ملاءة ويسار صاحب السيارة، كما لا يفنى عنها أي ضمانات أخرى¹، غير أن سيارات الدولة مستثناة من ذلك وفق المادة الثانية من الأمر رقم 15/74، ويعتبر عقد التأمين من العقود ذات الاعتبار العيني²، إذ هو يتعلق بالأضرار التي تنتج عن استعمال السيارة، ومن ثم فهو يغطي كل الأضرار التي تترتب على تدخل السيارة في الحادث، دونما النظر إلى قائدها وسواء كانت تساق من طرف مالكها أو غيره، وسواء كانت برضائه، أو بغير رضائه، فإذا ثبتت مسؤولية قائد السيارة المقادة فإن التأمين يغطي هذه المسؤولية ولو كان الذي يقودها غير مالكها، ولو كان بدون رضائه أو بدون إرادته، كما في حالة السارق أو الغاصب لها، ولأن التأمين الإلزامي يتعلق بحوادث السيارات، وما ينجر عنها من أضرار، ولأن هذا التنظيم جاء به المشرع لحماية المضرور واستيفاء حقه في التعويض، ومن طبيعة هذا التأمين أنه ينتقل ويظل باقيا على السيارة إذا انتقلت ملكيتها إلى شخص آخر، وهذا ما جاء في نص المادة 6 من الأمر رقم 15/74، المعدل والمتمم بقانون رقم 31/88 بأنه في حالة وفاة المؤمن له أو بيع المركبة، يستمر أثر التأمين بحكم القانون لصالح الوارث أو المشتري إلى حين انقضاء عقد التأمين، طبقا للمادتين 24-25 من الأمر رقم 07/95، ولاسيما المادة 25 منه حيث أن المشتري يستفيد من عقد تأمين السيارة المشتراة حتى انتهاء مدة العقد، بشرط إعلام المؤمن خلال 30 يوما، وكذا الحال إذا انتقلت ملكية السيارة إلى الورثة، وفي هذا الصدد قضت المحكمة العليا في قرار صادر عنها بتاريخ 1989/12/20 بأنه: "من المقرر قانونا أن المشتري يستفيد من عقد تأمين السيارة المشتراة حتى انتهاء عقد التأمين بشرط أن يعلم المؤمن في خلال 60 يوما،

¹ مسعد واصف، التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث المرور مع دراسة لنظام صندوق الضمان دراسة مقارنة، المطبعة العالمية، 1963، القاهرة، ص 22.

² محمد محمود الكاشف، تأمين السيارات - الأصول العلمية والتطبيقات العملية- مع دراسة سوق التأمين في جمهورية مصر العربية، الطبعة الأولى، 1989، دار القلم، دبي، ص 254.

وهذا قبل تعديل المادة إلى 30 يوماً، من تاريخ انتقال الملكية، ومن ثم فإن القضاء بما يخالف ذلك يعد مخالفاً للقانون.¹

كما أن للمضور من حوادث السيارات أو لذوي حقوقه، الحق في المطالبة بالتعويض من المؤمن مباشرة دون مطالبة المؤمن له أو لا، إذ قد لا تفي الدعوى غير المباشرة بالحماية الكافية للمضور، حيث يزاحمه الدائنون الآخرون للمؤمن له في مقدار مبلغ التعويض، وهذه ميزة أسداها المشرع في المادة 17 من الأمر رقم 15/74 وكذلك المادة 17 مكرر، والمادة 17 مكرر 2 من القانون رقم 31/81 المعدل والمتمم للأمر رقم 15/74، حيث تتضمن ذلك المفهوم جملة²، حيث أن المضور وفقاً للقواعد العامة يعد من الغير بالنسبة لعقد التأمين المبرم بين المؤمن والمؤمن له، ومن ثم فإن المضور في هذه الحالة لا يملك سوى أن يلتجئ إلى الطرق المعتادة للتنفيذ والتي تكون لأي دائن إزاء مدين مدينه، وهي الحجز ما للمدين لدى الغير، والحصول على حوالة حق من المؤمن له، وهذه طريقة عادية لا تحقق للمضور الحماية الكافية، ومن ثم أقر المشرع الحق للمضور في الدعوى ضد المؤمن مباشرة دون أن يحتاج إلى تدخل أو توسط المؤمن له³، كما لا يمكن للمؤمن في هذه الحالة أن يدفع بالقول بعدم التنفيذ بحق المضور في التعويض، أو يفسخ العقد أو يغيره، كما لا يمكن الاعتداد تجاه المضور بعيوب الإرادة، وبالتالي القول ببطان العقد أو قابليته للإبطال أو الفسخ، وبذلك استعاض المشرع عن هذه الجزاءات التقليدية بجزاءات أخرى تتماشى مع طبيعة التأمين الإلزامي وحق المضور المباشر تجاه المؤمن، ومن هذه الجزاءات غير تلك الجزاءات التقليدية المتمثلة في البطان والإبطال للعقد، تصل المؤمن تجاه المؤمن له من التزامه بالتعويض، كجزاء على إخلال

¹د. عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة، ص 161.

²قرار بتاريخ 1990/03/28، طعن رقم 66183 الاجتهاد القضائي، ج1، ص 334، جيلالي بغدادي أشار إليه الأستاذ بلخضر مخلوف، النصوص القانونية مع الاجتهادات القضائية، دار الهدى، 2004، ص 30.

³د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات، ص 221.

المؤمن له بشروط عقد التأمين كقيادة السيارة بدون رخصة أو قيادتها في حالة سكر، وهذه العلاقة مقتصره فقط ما بين المؤمن له دون التأثير على حق المضرور في التعويض من حوادث السيارات، كما لا يتأثر حق المضرور بالدفع التي يجوز للمؤمن أن يتمسك بها قبل المؤمن له¹، غير أن الدفع التي تتعلق بعقد التأمين ذاته فإن للمؤمن أن يتمسك بها ومن هذه الدفع عدم وجود عد التأمين بالنسبة للسيارة مرتكبة الحادث، وانقضاء حق المضرور في التعويض بالتقدم، وأن المضرور هو المؤمن له أو غير من المستثنين من الاستفادة من التأمين.

ثالثا: المركبات الخاضعة للتأمين الإلزامي

يشمل التأمين الإلزامي من المسؤولية عن حوادث السيارات مجالين، المجال الأول ويتعلق بالسيارات أو المركبات الخاضعة له، والمجال الثاني ويتعلق بالأشخاص الملتزمين به، ففي مجال التأمين الإلزامي من حيث المركبات الخاضعة له، نجد لها موارد في كل من الأمر رقم 15/74 ولاسيما الفقرة الثانية من المادة الأولى منه، وكذلك المادة الأولى من قانون رقم 31/88، نجد أن هذه الأصناف من المركبات قد شملها التأمين الإلزامي وعادة ما تكون هذه المركبات في سيرها سريعة.²

1- مركبات النقل السريع:

وتشمل السيارات، المقطورات، ونصف المقطورات، والجرارات، والدراجات النارية، وكل آلية أخرى، يمكن أن تكون مشابهة للمقطورات أو نصف المقطورات وغير ذلك من الآلات المعدة للسير على الطرق، وما السيارة في هذا المقام إلا مركبة برية ذات محرك آلي تسير بواسطته ويشمل مصطلح السيارة السيارات الخاصة، وتشمل أيضا سيارة الأجرة، وسيارة نقل الركاب، والنقل العام للركاب، والنقل الخاص للركاب

¹د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط، الجزء السابع، ص 1672.

²د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، تعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات، ص 283، وما يليها.

والسيارات المعدة لنقل السواح والرحلات، وسيارة النقل المشترك، وهي المعدة لنقل الأشخاص والأشياء معا، كما تشمل سيارات نقل الحيوانات أو البضائع، أو غيرها من أنواع السيارات المستعملة في كثير من الأغراض المختلفة، وهي التي شملها نص المادة (2/1) كل مركبة برية ذات محرك وتكون تلك المركبات مخصصة لنقل الأشخاص أو الأشياء (المادة 1/1-2) من الأمر المذكور، أما المقطورة فهي مركبة بدون محرك يجرها جرار أو سيارة أو أي آلة أخرى المادة (2-1/1)، من الأمر رقم 15/74 كل جهاز سوي مرتبط بمركبة برية ذات محرك، أما المركبات التي تسير بمحرك آلي ولها عجلتان أو ثلاثة، ولا يكون تصميمها على شكل سيارة وهذه لنقل الأشخاص أو الأشياء وقد يلحق بها صندوق كالدراجة البخارية وكذا الآلية المعدة لنقل الأشخاص، المادة (3-2/1) من الأمر المذكور، كل آلية أخرى يمكن أن تكون مشابهة للمقطورات أو نصف المقطورات، وتخضع كل هذه الأنواع السابقة الذكر من المركبات إلى التأمين الإلزامي، طبقا للفقرة الأولى من المادة الأولى من الأمر رقم 15/74، "كل مالك مركبة ملزم بالاكتمال في عقد التأمين يغطي الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير وذلك قبل إطلاقها للسير"، لكن هل يخضع الجرار الزراعي للتأمين الزراعي؟

دعا بعض الفقه إلى استبعاد الجرار الزراعي من نطاق التأمين الإلزامي بدعوى أنه معد للعمل في المزارع والحقول وليس معدا للسير في الطرقات العامة، غير أن الجرار¹ في حقيقة الأمر ما هو إلا آلة خطيرة كالسيارة، ويتسبب في الكثير من الحوادث خاصة في أثناء سيره في الطرقات العامة، ولقد ذكر المشرع الجزائري بوضوح في الفقرة الثانية من المادة الأولى في الأمر المذكور، كل مركبة ذات محرك وكذلك مقطوراتها أو نصف مقطوراتها وهذا بصفة عامة دون تخصيص، ودون أن يستثنى الجرار من بين مركبات النقل السريع

¹د.سعد واصف، شرح قانون التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات، 1963، ص 28.

ومن ثم فإنه يخضع للتأمين الإلزامي وفقد الأمر المذكور وكذا الآلات والمعدات الأخرى، والتي لا يمكن لأحد أن يقودها في الطريق العام دون أن يكون مرخصا له من قسم المرور المختص بذلك، ولا يتم منح ذلك الترخيص إلا بعد التأمين، غير أن المركبات السريعة والمتحركة على قضبان حديدية لا يشملها التأمين الإلزامي، كالقاطرات حيث تسير على طرق معدة لها خصيصا وهذا ما ورد في المادة الثالثة من الأمر المذكور حيث تنص على: "أن إلزامية التأمين المنصوص عليها في هذا الأمر لا تسري على النقل بالسكك الحديدية".

وتعفي الدولة من الالتزام بالتأمين بالنسبة للمركبات التي ذكرناها آنفا، والتي تملكها أو هي تحت حراستها، بمقتضى المادة الثانية من الأمر المذكور، ولكن هل مركبات النقل البطيء تخضع للتأمين الإلزامي.¹

2- مركبات النقل البطيء:

ويقصد بها الدراجات غير النارية أي العادية، وهي التي تسير بقوة ركبها، والعربات المختلفة التي غالبا ما تسير بقوة الحيوان، أو تسير بقوة الإنسان إذا كانت عربة يد، فهل يتضمن مثل هذه المركبات الأمر رقم 15/74، وبالتالي تخضع إلى التأمين الإلزامي؟

إن الفقرة الثانية من المادة الأولى لم تذكر مثل هذه الأنواع من المركبات، واشترطت على كل مالك مركبة لكي يؤمن على مركبته من الأضرار التي تحدثها بتدخلها أن تكون تلك المركبة، مركبة ذات محرك، وهي الأصناف التي ذكرت في مجال مركبات النقل السريع، وهي في الغالب ذات محرك يدفعها للسير، أما

¹د.محمد حسين منصور، المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات والتأمين، ص 128.

خلاف ذلك فلا أعتقد أن التأمين الإلزامي يشملها، لأنها في غالب الأحيان لا تشكل خطرا على الغير، مثلما يترتب على المركبات السريعة ذات محرك طبقا للمادة "2/1" من الأمر المذكور، وعليه فإن المركبات ذات النقل البطيء هي شيء كباقي الأشياء غير الحية، وتخضع في ذلك إلى الأحكام العامة المنصوص عليها في المادة 138 من القانون المدني الجزائري، "كل من تولى حراسة شيء وكانت له عليه سلطة الاستعمال والتسيير والرقابة يكون مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء".¹

رابعا: التأمين الإلزامي من حيث الأشخاص الملتمزمين به

كما سبق وأن تطرقت إلى المركبات التي يشملها التأمين الإلزامي والتي لا يمكن السير بها في الطريق، إلا إذا كان مؤمنا عليها، وهذا لتغطي الأضرار التي تنجم عنها سواء كانت متحركة أو ساكنة وبذلك يلزم الأمر رقم 15/74، كما سبق بيان ذلك أصحاب هذه المركبات في الاككتاب لدى شركة التأمين.²

1- الاككتاب في عقد التأمين بالنسبة لمالك السيارة:

إن الملتمزم بالتأمين على السيارات وغيرها من المركبات غالبا ما يكون في الأصل هو مالكةا، سواء كان المالك شخصا طبيعيا، أو معنويا كشركة أو مؤسسة أو جمعية وسواء كان الشخص مميزا أو غير مميز، وفي هذا الشأن للمالك أن يكتب في عقد التأمين بنفسه إذا كان شخصا طبيعيا، أو من ينوب قانونا عن الشخص المعنوي، كما للمالك أن ينوب عنه نائبه للقيام بإجراءات التأمين، وإذا تعدد المالكين للمركبة، فإن لهم الاتفاق على أن ينوب أحد منهم بإبرام عقد التأمين بدلهم عن المركبة، أما إذا انتقلت الملكية للمركبة إلى الغير فإن على المالك الجديد أن يلتزم بالتأمين وفقا لما ورد في المادة السادسة من قانون رقم 31/88، والتي تفيد بأنه في حالة وفاة المؤمن له، أو بيع المركبة يستمر التأمين بحكم القانون لصالح

¹فايز أحمد عبد الرحمان، التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات، طبعة 2006، ص 9.

² عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، الجزء الأول، ص 223-224.

الوارث والمشتري إلى حين انقضاء عقد التأمين، لكن على شرط أن يعلم المالك الجديد المؤمن خلال 30 يوما حسب المادة 25 من قانون التأمين الجديد 07/95.

2- الاكتتاب في عقد التأمين بالنسبة للدولة:

أما فيما يخص الدولة أو الولاية أو البلدية، فإن الأمر رقم 15/75 ولاسيما المادة الثانية منه قد أعطى الدولة صراحة من الالتزام بالتأمين بالنسبة للمركبات التي تملكها أو الموجودة تحت حراستها، غير أن الدولة تتكفل بذلك ويقع عليها عبء التزامات المؤمن، فيما تحدته هذه المركبات التابعة لها من أضرار بالغير، فهي ضامنة للتعويض كالمؤمن تماما.

بمجرد تدخل أي مركبة تابعة لها في الحادث يصرف النظر عن من كان يقود هذه المركبة، وبذلك تلتزم الدولة أو الولاية أو البلدية بتسديد مبلغ التعويض للمضرور الذي حدد سلفا بمقتضى الأمر رقم 15/74، والجهة التي تتولى القضاء في ذلك حسب قانون الإجراءات المدنية: "إن المنازعات المتعلقة بالمسؤولية المدنية للدولة والولاية والبلدية والمؤسسات العمومية ذات الصبغة الإدارية، والرامية إلى تعويض الأضرار تعود إلى الجهات المختصة بالنظر في القضايا الإدارية"، غير أن هذا قد ورد عليه استثناء بموجب المادة 7 مكرر من نفس القانون.¹

"تكون دعاوي الأضرار الناجمة عن السيارات التابعة للدولة أو لإحدى الولايات أو البلديات أو المؤسسات العمومية ذات الطابع الإداري من اختصاص المحاكم المدنية"، كما أن المادة الثالثة من قانون الإجراءات الجزائية تجيز مباشرة الدعوى المدنية أمام القضائي الجزائري بطريقة التبعية للدعوى العمومية أيا كان الشخص الطبيعي أم المعنوي المسؤول عن الضرر، وكذا يكون عليه الحال بالنسبة للدولة أو الولاية أو

¹د. معراج جديدي، النظام القانوني للتأمين في الجزائر في ضوء التحولات الاقتصادية الجديدة، ص 109.

البلدية أو إحدى المؤسسات العمومية ذات الطابع الإداري في حالة ما إذا كانت دعوى المسؤولية ترمي إلى تعويض الضرر الذي سببته المركبة.¹

المطلب الثاني: الجرح والمخالفات الخاصة بالقواعد المتعلقة بسياسة المركبات:

الفرع الأول: عقوبات المخالفات

نص قانون المرور رقم: 03-09 المؤرخ في 29 رجب 1430 هـ الموافق لـ 22 يوليو 2009، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، وقد خصص هذا القانون في القسم الأول منه إلى المخالفات والعقوبات والإجراءات وفي القسم الثاني المخصص للجرح والعقوبات.

يصنف هذا القانون المخالفات إلى أربع درجات كما في المادة 65... (تصنف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور حسب خطورتها إلى مخالفات وجرح)، أما المادة 66 (تصنف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور إلى أربع درجات).²

أولاً: المخالفات من الدرجة الأولى:

مثلما هي مبينة أدناه ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 د.ج إلى 2500 د.ج:

- 1- مخالفة الأحكام المتعلقة بالإشارة وكبح الدراجات.
- 2- مخالفة الأحكام المتعلقة بتقديم وثائق المركبة وكذا رخصة السياقة أو الشهادة المهنية التي ترخص بقيادة المركبة المعنية.

- 3- مخالفة الأحكام المتعلقة باستخدام آلة أو جهاز مركبة غير مطابق.

¹د. معراج جديدي، نفس المرجع، ص 109.

²أمر رقم 03-09 المؤرخ في 29 رجب 1430 الموافق لـ 22 يوليو 2009، المعدل والمتمم بالقانون رقم 14-01 المؤرخ في 29 جمادى الأولى 1422 الموافق لـ 19 غشت 2001، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

4- مخالفة الراجلين للقواعد التي تنظم سيرهم لاسيما القواعد المتعلقة باستعمال الممرات المحمية.

ثانيا: المخالفات من الدرجة الثانية:

مثلا هي مينة أدناه ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 د.ج إلى 3000 د.ج:

1- مخالفة الأحكام المتعلقة بسرعة المركبات بدون محرك بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة.

2- مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة التنبيه الصوتي.

3- مخالفة الأحكام المتعلقة بالالتزام بتشغيل ضوء أو أضواء المركبة المحرورة بواسطة الحيوانات.

4- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور في أوساط الطريق أو المسالك أو الدروب أو أشرطة الطريق

أو الأرصفة أو حواف الطريق المخصصة لمرور مركبات النقل الجماعي وغيرها من المركبات المرخص لها بذلك خصيصا و لمرور الراجلين.

5- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتخفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية من شأنه تقليص سيولة حركة المرور.

6- مخالفة الأحكام المتعلقة بلوحات التسجيل والتجهيزات وإشارات النقل الاستثنائي وكذا مؤشرات السرعة.

7- مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع الإشارة الملائمة من قبل كل سائق صاحب رخصة سياقة اختبارية.

8- مخالفة الأحكام المتعلقة بالسير على الخط المتواصل.

ثالثا: المخالفات من الدرجة الثالثة:

مثلما هي مبينة أدناه ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 د.ج إلى 4000 د.ج:

- 1- مخالفة الأحكام المتعلقة بالحد من سرعة المركبات ذات محرك بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق ولكل صنف من أصناف المركبات.
- 2- مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور أو تقييد في بعض خطوط السير بالنسبة لبعض أصناف المركبات أو بالنسبة للمركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل.
- 3- مخالفة الأحكام المتعلقة بحالات الإلزام أو المنع المتعلقة بعبور السكك الحديدية الواقعة على الطريق.
- 4- مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمان.
- 5- مخالفة الأحكام المتعلقة بالارتداء الإجباري للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات النارية والدراجات المتحركة وراكبيها.
- 6- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور أو التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط التوقف الاستعجالي للطريق السيارة أو الطريق السريع.
- 7- مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة إنارة وإشارة المركبة المتحركة ذاتيا.
- 8- مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التنصت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التنصت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة.
- 9- مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حدود السرعة المنصوص عليها بالنسبة لصنف السائقين الحائزين على رخصة سياقة اختبارية.
- 10- مخالفة الأحكام المتعلقة بأولوية مرور الراجلين على مستوى الممرات المحمية.

- 11- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف الخطيرين.
- 12- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمسافة القانونية بين المركبات أثناء سيرها.
- 13- مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن عشر سنوات في الأماكن الأمامية.
- 14- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف التعسفي المعيق لحركة المرور.¹
- 15- مخالفة الأحكام المتعلقة باحترام قواعد السياقة السليمة.
- 16- مخالفة الأحكام المتعلقة بالأضرار الملحقة بالمسالك العمومية وملحقاتها.
- 17- مخالفة الأحكام المتعلقة بمرور مركبة ذات محرك أو مقطورة في المسالك المفتوحة لحركة المرور دون أن تكون هذه المركبة مزودة بلوحتي التسجيل.
- 18- مخالفة الأحكام المتعلقة بتصاعد الأدخنة والغازات السامة وصدور الضجيج عند تجاوز المستويات المحددة.
- 19- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمركبات غير المزودة بالتجهيزات التي تسمح للسائق بأن يكون له مجال رؤية كاف.
- 20- مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع شريط بلاستيكي أو أية مادة معتمة أخرى على زجاج المركبة.

¹أمر رقم 03-09 المؤرخ في 29 رجب 1430 الموافق لـ 22 يوليو 2009، المعدل والمتمم بالقانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى 1422 الموافق لـ 19 غشت 2001، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها. ص 07.

21- مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بنقل ملكية المركبة أو عدم التصريح بتغيير إقامة مالك المركبة.

22- مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بالتغييرات التي أجريت على المركبة.

رابعاً: المخالفات من الدرجة الرابعة

مثلما هي مبينة أدناه ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 4000 د.ج إلى 6000 د.ج:

- 1- مخالفة الأحكام المتعلقة باتجاه المرور المفروض.
- 2- مخالفة الأحكام المتعلقة بتقاطع الطرقات وأولية المرور.
- 3- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتقاطع والتجاوز.
- 4- مخالفة الأحكام المتعلقة بإشارات الأمر بالتوقف التام.
- 5- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمنارات الممنوعة في الطرق السيارة والسريعة.
- 6- مخالفة الأحكام المتعلقة بزيادة السرعة من طرف سائق المركبة.
- 7- مخالفة الأحكام المتعلقة بسير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلاً أو

أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية.

8- مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور على مسلك يقع مباشرة على يسار طريق يتضمن ثلاثة

مسالك أو أكثر ذات اتجاه واحد للمرور بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص أو البضائع التي يتجاوز طولها

07 أمتار، أو ذات وزن إجمالي مرخص به مع الحمولة يفوق طنين.¹

¹أمر رقم 03-09 المؤرخ في 29 رجب 1430 الموافق لـ 22 يوليو 2009، المعدل والمتمم بالقانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى 1422 الموافق لـ 19 غشت 2001، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ص 08.

- 9- مخالفة الأحكام المتعلقة بالوقوف أو التوقف على أجزاء الطريق التي تعبر سطحها سكك حديدية أو سير مركبات غير مرخص لها بذلك على الخطوط الحديدية.
- 10- مخالفة الأحكام المتعلقة بعبور بعض مقاطع الطرق الممنوعة للسير أو بعض الجسور ذات الحمولة المحددة.
- 11- مخالفة الأحكام المتعلقة بوزن المركبات وطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك غير المطابقة للمعايير المقبولة وشكلها وحالتها.
- 12- مخالفة الأحكام المتعلقة بمكابح المركبات ذات محرك وربط المقطورات ونصف المقطورات.
- 13- مخالفة الأحكام المتعلقة بالحمولة القصوى لكل محور.
- 14- مخالفة الأحكام المتعلقة بتزكيب جهاز تسجيل السرعة بالمقات وخصائصه وتشغيله وصيانته.
- 15- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتغيير الهام للاتجاه دون تأكد السائق من أن المناورة لا تشكل خطراً على المستعملين الآخرين ودون تنبيههم برغبته في تغيير الاتجاه.
- 16- مخالفة الأحكام المتعلقة باجتياز خط متواصل.
- 17- مخالفة الأحكام المتعلقة بتشغيل الأجهزة السمعية البصرية في مقدمة المركبة أثناء السياقة.
- 18- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمكوث على الشريط الوسطي الذي يفصل أوساط الطرق في الطريق اليسار والطريق السريع.
- 19- مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم مطابقة القواعد الخاصة بتنظيم السباقات على المسالك العمومية.

- 20- مخالفة الأحكام المتعلقة بحجم المركبات وتركيب أجهزة إنارة وإشارة للمركبات.
- 21- مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستمرار في قيادة مركبة دون إجراء الفحص الطبي الدوري.
- 22- مخالفة الأحكام المتعلقة بتعليم سيطرة المركبات ذات محرك بمقابل أو بدون مقابل.¹

الفرع الثاني: العقوبات الخاصة بالجنح

هذه العقوبات أوردها القانون في القسم الثاني من الفصل السادس من قانون رقم 09-03/2009، وتبتدئ من المادة 67 إلى غاية المادة 90 من القانون الصادر في 2009/07/22.²

أولاً: عقوبة القتل الخطأ والجرح الخطأ:

نصت المادة 67: (يعاقب لأحكام المادتين 288 و 289 قانون العقوبات كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ أو الجرح الخطأ نتيجة خطأ منه أو تهاونه أو تغافله أو عدم امتثاله لقواعد حركة المرور في الطرق.

- ارتكاب جريمة القتل الخطأ وفي حالة سكر وهذا يشدد العقوبة جاء ذلك في المادة 68: (يعاقب بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات وبغرامة من 100.000 د.ج إلى 300.000 د.ج، كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

- وعندما يرتكب القتل الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من خمس إلى عشر سنوات، وبغرامة من

¹ أمر رقم 03-09 المؤرخ في 29 رجب 1430 الموافق لـ 22 يوليو 2009، المعدل والمتمم بالقانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى 1422 الموافق لـ 19 غشت 2001، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ص 09.

² صدر هذا الأمر في الجريدة الرسمية رقم 45 بتاريخ 7 شعبان 1430 هـ الموافق لـ 29 يوليو 2009م.

500.000 د.ج إلى 1.000.000 د.ج، ويلاحظ في هذه الفقرة الأخيرة من هذه المادة أن القانون يشد في العقوبة خاصة فئة الوزن الثقيل وأيضا النقل الجماعي.

-المادة 69: (يعاقب بالحبس من سنة إلى ثلاث سنوات وبغرامة من 50.000 د.ج إلى 200.000 د.ج كل سائق ارتكب إحدى المخالفات أدناه التي ترتبت عليها جريمة القتل الخطأ:

-الإفراط في السرعة.

-عدم احترام الأولوية القانونية.

-عدم الامتثال لإشارات الأمر بالتوقف التام.

-المناورات الخطيرة.

-السير في الاتجاه الممنوع.

-سير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان حال من الإنارة العمومية.

-الاستعمال اليدوي للهاتف النقال، أو التنصت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التنصت الإذاعي والسمعي أثناء القيادة.

-تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء السياقة.

-وعندما يرتكب القتل الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل

الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات وبغرامة 100.000 د.ج إلى 500.000 د.ج

ثانيا: عقوبة جنحة الجرح الخطأ وفي حالة سكر:

المادة 70 (يعاقب بالحبس من سنة إلى ثلاث سنوات وبغرامة من 500.000 إلى 150.000 د.ج لكل سائق ارتكب جنحة الجرح الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي، أو نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات وبغرامة من 100.000 د.ج إلى 250.000 د.ج، وهكذا تشدد العقوبة على أصناف الوزن الثقيل وكذلك النقل الجماعي، نصت المادة 71 من الأمر رقم 03/09 الصادر في 2009 (يعاقب بالحبس من 6 أشهر إلى سنتين)، وبغرامة مالية من 20.000 إلى 50.000 د.ج كل سائق ارتكب إحدى المخالفات أدناه التي ترتبت عليها جنحة الجرح الخطأ:

- الإفراط في السرعة.
- التجاوز الخطير.
- عدم احترام الأولوية القانونية.
- عدم الامتثال لإشارات الأمر بالتوقف التام.
- المناورات الخطيرة.
- السير في الاتجاه الممنوع.
- سير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية.

- الاستعمال اليدوي للهاتف النقال أو التنصت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التنصت.
- تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء السياقة وعندما ترتكب جنحة الجرح الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخيرة، يعاقب السائق بالحبس من سنة إلى ثلاث سنوات¹.

وبغرامة من 50.000 إلى 150.000 د.ج.

وهنا يزيد القانون في تشديد العقوبة على المخالفين خاصة إذا كان من أصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي، وللعلم أن هذه المخالفات في هذه المادة 71 غالباً ما تكون من أسباب حوادث المرور.

ثالثاً: عقوبة الفرار بعد ارتكاب حادث مرور للتهرب من المسؤولية الجزائية

نصت المادة 72 من قانون المرور 03/09 الصادر في 2009: يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 50.000 إلى 100.000 د.ج، كل سائق لم يتوقف بالرغم أنه على علم بأنه قد ارتكب حادث أو تسبب في وقوعه بواسطة المركبة التي يقودها وحاول الإفلات من المسؤولية الجزائية أو المدنية التي قد يتعرض لها.

عقوبة المخالفات المؤدية إلى جريمة القتل الخطأ أو جنحة الجرح الخطأ كما في المادة 73، يعاقب بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات وبغرامة من 100.000 إلى 200.000 د.ج، كل سائق ارتكب في الظروف نفسها مثل تلك المذكورة في المادة 72 أعلاه جريمة القتل الخطأ.²

¹أمر رقم 03-09 المؤرخ في 29 رجب 1430 الموافق لـ 22 يوليو 2009، المعدل والمتمم بالقانون رقم 14-01 المؤرخ في 29 جمادى الأولى 1422 الموافق لـ 19 غشت 2001، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ص 09.

²أمر رقم 03-09 المؤرخ في 29 رجب 1430 الموافق لـ 22 يوليو 2009، المعدل والمتمم بالقانون رقم 14-01 المؤرخ في 29 جمادى الأولى 1422 الموافق لـ 19 غشت 2001، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ص 10.

وفي حالة ما إذا ارتكب السائق في نفس الظروف جنحة الجرح الخطأ، فإنه يعاقب بالحبس من سنة إلى ثلاث سنوات وبغرامة من 50.000 إلى 150.000 د.ج، عقوبة السياقة أو التدريب وفي حالة سكر، المادة 74: يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين، وبغرامة من 50.000 إلى 100.000 د.ج، كل شخص يقود مركبة أو يرافق السائق المتدرب في إطار التمهين دون مقابل أو بمقابل مثلما هو محدد في هذا القانون، وهو في حالة سكر، تطبق نفس العقوبة على كل شخص يقود مركبة وهو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

عقوبة رفض الفحوص الطبية نصت المادة 75: يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة من 50.000 إلى 100.000 د.ج، كل سائق أو مرافق لسائق متدرب يرفض الخضوع للفحوص الطبية والاستشفائية والبيولوجية المنصوص عليها في المادة 19.

عقوبة عدم الامتثال للأمر بالتوقف نصت المادة 76: يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى ثمانية عشر شهرا، وبغرامة من 20.000 إلى 30.000 د.ج، كل سائق يرفض الامتثال لإنذار التوقف الصادر عن الأعوان المنصوص عليهم في المادتين 130 و 131 من هذا القانون والحاملين للشارات الخارجية الظاهرة والبالغة على صفتهم، أو يرفض الخضوع لكل التحقيقات المنصوص عليها في هذا القانون والمتعلقة بالمركبة أو بالشخص.

عقوبة وضع المركبة للسير دون مطابقة المادة 77: يعاقب بالحبس من شهرين إلى سنتين وبغرامة من 50.000 إلى 150.000 د.ج، كل شخص يضع للسير مركبة ذات محرك أو مقطورة مزودة بلوحة

تسجيل أو تحمل كتابة لا تتطابق مع المركبة أو مع مستعملها، ويمكن فضلا عن ذلك الحكم بمصادرة المركبة.¹

رابعا: العقوبات المتعلقة بالرخصة

عقوبة الحصول على رخصة سياقة مزيفة، ما نصت المادة 78: يعاقب بالحبس كل شخص حصل على رخصة سياقة أو حاول الحصول عليها أو على نسخة ثانية منها بواسطة تصريح كاذب طبقا لأحكام المادة 223 من قانون العقوبات، عقوبة السياقة دون رخصة صالحة لصنف المركبة، نصت المادة 79، يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنة وبغرامة من 20.000 إلى 50.000 د.ج، كل من يقود مركبة دون أن يكون حائزا على رخصة السياقة صالحة بالنسبة لصنف المركبة المعنية، ويمنع علاوة على ذلك لمدة سنة من الترشح للحصول على رخصة السياقة لأصناف أخرى.

عقوبة السياقة دون الحصول على رخصة أصلا نصت المادة 80: يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنة وبغرامة من 20.000 إلى 50.000 د.ج، كل شخص يقود مركبة دون أن يكون حائزا على رخصة السياقة.

العقوبة على عدم استرداد الرخصة المعلقة أو الملغاة ونصت على ذلك المادة 81: يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنة وبغرامة من 20.000 إلى 50.000 د.ج، كل شخص استمر رغم تبليغه بواسطة الطرق القانونية بالقرار الصادر بشأنه المتضمن تعليق أو إلغاء رخصة السياقة أو منع استصدار رخصة جديدة في قيادة مركبة.

¹أمر رقم 03-09 المؤرخ في 29 رجب 1430 الموافق لـ 22 يوليو 2009، المعدل والمتمم بالقانون رقم 14-01 المؤرخ في 29 جمادى الأولى 1422 الموافق لـ 19 غشت 2001، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ص 11.

ويعاقب بنفس العقوبات كل شخص استلم تبليغ قرار صادر بشأنه يتضمن تعليق أو إلغاء رخصة

السياسة ورفض رد الرخصة المعلقة أو الملغاة إلى العون التابع للسلطة المكلفة بتنفيذ هذا القرار.¹

خامسا: عقوبات مختلفة

1- عقوبة عدم خضوع المركبة للمراقبة التقنية: نصت المادة 83: يعاقب بالحبس من شهرين إلى

سنة أشهر وبغرامة من 20.000 إلى 50.000 د.ج، أو بإحدى هاتين العقوبتين كل شخص لا يخضع مركبته للمراقبة الدورية الإجبارية.

2- عقوبة مخالفة الأحكام بالنقل الخاضع للرخصة: كما نصت المادة 86: يعاقب بغرامة من

50.000 إلى 150.000 د.ج، كل شخص يخالف الأحكام التي تنظم النقل الخاضع للرخصة دون الإخلال بالتوقيف الفوري للمركبة والعقوبات الإدارية المنصوص عليها في هذا القانون.

3- عقوبة عدم إرجاع البطاقة الرمادية بعد السحب النهائي للمركبة: نصت المادة 88: يعاقب

بغرامة من 50.000 إلى 150.000 د.ج، كل شخص لم يرد في الآجال المقررة البطاقة الرمادية للمركبة بعد السحب النهائي للمركبة المذكورة من السير طبقا لأحكام المادة 52 مكرر من نفس القانون.

4- السرعة القانونية وتجاوزها: نصت المادة 89: يعاقب بغرامة من 10.000 إلى 50.000

د.ج، كل سائق تجاوز السرعة القانونية المرخص بها التي قامت التجهيزات المعتمدة بمعايبتها، السرعة

¹أمر رقم 03-09 المؤرخ في 29 رجب 1430 الموافق لـ 22 يوليو 2009، المعدل والمتمم بالقانون رقم 14-01 المؤرخ في 29 جمادى الأولى 1422 الموافق لـ 19 غشت 2001، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ص 11.

القانونية المرخص بها في الطريق السيارة بـ 40 كم/سا السرعة القانونية المرخص بها في الطريق وخارج التجمعات السكانية بـ 20 كم/سا.

5- عقوبة الأشغال على الطريق دون ترخيص: المادة 90: يعاقب بغرامة من 20.000 إلى

30.000 د.ج، كل شخص يقوم بأشغال على رحاب الطريق بدون ترخيص، وتصدر نفس العقوبة ضد كل شخص لم يمثل لأحكام الرخصة بالرغم من حصوله عليها.

6- مخالفة أحكام الحمولة والموازن: نصت المادة 85: يعاقب بغرامة من 50.000 إلى

150.000 د.ج، كل شخص يخالف أحكام المادتين 16 و16 مكرر دون الإخلال بالتوفيق الفوري للمركبة والعقوبات الإدارية المنصوص عليها في القانون.

7- عقوبة استعمال أجهزة أو آلات لمعاينة المخالفات: نصت المادة 84: يعاقب بالحبس من

شهرين إلى ستة أشهر، وبغرامة من 20.000 إلى 50.000 د.ج، أو بإحدى هاتين العقوبتين كل شخص يقوم بجيازة أو استعمال بأية صفة كانت جهاز أو آلة تخصص إما للكشف عن وجود أدوات تستخدم لمعاينة المخالفات للتشريع والتنظيم المتعلقة بحركة المرور أو عرقلة تشغيلها، وتتم مصادرة هذا الجهاز أو هذه الآلة.

8- عقوبة وضع ممهل دون ترخيص: المادة 82: يعاقب بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر

وبغرامة من 25.000 إلى 100.000 د.ج، أو بإحدى هاتين العقوبتين كل شخص وضع ممهلا على مسلك مفتوح لحركة المرور بدون ترخيص، مضاعفة العقوبة عند (العود): نصت المادة 91 على ما يلي:

في حالة العود لارتكاب المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون تضاعف العقوبة.¹

¹سليمان عبد المنعم، نظرية المسؤولية والجزاء، ص 78.

المبحث الثاني: الأحكام الموضوعية

المطلب الأول: العقوبات

الفرع الأول: العقوبات الأصلية في القانون الجزائري

أولاً: الحبس

إن العقوبات الأصلية الواجب تطبيقها في جرائم عدم الاحتياط سواء كانت جنحة أو مخالفة تتمثل في الحبس والغرامة، كما أشارت المادة الخامسة من قانون العقوبات الوطني إلى وصفها القانوني وحدثها ومدتها، فإذا كانت الجريمة المرتكبة من طرف الجاني هي جنحة فمدة الحبس تتجاوز شهرين إلى 5 سنوات، ماعدا الحالات المشددة، أما الغرامة فيتحدد مقدارها بعشرين ألف دينار جزائري فما فوق، وإذا كانت الجريمة المرتكبة من طرف الجاني هي مخالفة فإن مدة الحبس تكون من يوم واحد على الأقل إلى شهرين على الأكثر، وتقدر الغرامة من 2000 إلى 20.000 د.ج.

أ* الحبس: ويعتبر الحبس من العقوبات السالبة للحرية ويعرف الحبس بأنه: "وضع المحكوم عليه في أحد السجون المركزية والعمومية المدة المحكوم بها عليه".

ب* مدة العقوبة: المحددة من طرف المشرع في جرائم الاحتياط في المادتين 288.289 والفقرة 02

من المادة 442 ق.ع.ج، وذلك تبعا للنتيجة المحققة عنها.

وتطبق عقوبة الحبس من 6 أشهر إلى 3 سنوات إذا كانت النتيجة هي القتل الخطأ، ونلاحظ أن

المشرع أجاز للقاضي الجزائري في حالة ثبوت النتيجة، يطبق الحد الأدنى أو الأقصى من العقوبة، غير أنه لا

يجوز له أن ينزل عن الحد الأدنى أو يرفع من الحد الأقصى، لأنه إذا فعل ذلك يكون قد أساء أو خالف

القانون.¹

¹رسالة ماجستير، الطالبة بوخبزة سعيدة، ص 89.

ولعل المشرع أراد من تقييد القاضي الجزائي بمبدأ المساواة في العقوبة، كما فعل في المادة 289 والفقرة 02 من المادة 442 ق.ع.ج، حيث ربط مدة العجز الكلي عن العمل الناتجة عن جرائم الاحتياط بمقدار العقوبة في حدها الأدنى إلى حدها الأقصى.

فإذا كانت مدة العجز الكلي عن العمل تتجاوز مدة 03 أشهر فالعقوبة المطبقة من طرف القاضي الجزائي هي الحبس من شهرين إلى سنتين، أما إذا كانت مدة العجز الكلي عن العمل تساوي أو تقل عن ثلاثة أشهر، فإن العقوبة المطبقة من طرف القاضي الجزائي هو الحبس من 10 أيام إلى شهرين على الأكثر، كما يجوز للقاضي الجزائي عند تطبيقه هذه العقوبة أن يختار تطبيق الحبس دون الغرامة أو العكس، الغرامة دون الحبس، أو يلجأ إلى تطبيقهما معا، وتجدر الإشارة إلى أن مدة العجز عن العمل يقع تقديرها من قبل طبيب مختص في الطب الشرعي وبواسطة خبرة، كما أن العقوبة أصبحت مرتبطة بمقياس مدة العجز.

ج* تنفيذ العقوبة: يتم تنفيذ العقوبة المحكوم بها على الجاني عن طريق النيابة العامة بمستخرج حكم أو قرار قضائي يعده النائب العام أو وكيل الجمهورية، يضع بموجبه المحكوم عليه في المؤسسة العقابية إلى غاية قضاء المدة المحددة في الحكم.

ثانيا: الغرامة

تعرف الغرامة أنها: "إلزام المحكوم عليه بدفع مبلغ من المال إلى الخزينة العامة للدولة، وهي عقوبات ذات طبيعة مزدوجة جنائية ومدنية معا، فهي تجمع بين معنى العقاب وفكرة التعويض".

اعتبر المشرع الجزائري الغرامة من العقوبات الأصلية وهذا ما ذكرته المادة 05 من قانون العقوبات، وجعلها تطبق على سائر الجرائم المصنفة على أنها جنح أو مخالفات والمنصوص عليها بقانون العقوبات.

1- مقدار الغرامة: حدد المشرع مقدارها في جرائم الاحتيال أو القتل الخطأ تبعا للنتيجة المحققة

على الأفعال المرتكبة من طرف الجاني في مادتين: 288 و 289 والفقرة 02 من المادة 442 قانون العقوبات، وهي إذا كانت النتيجة المحققة القتل الخطأ تكون الغرامة من 1000 إلى 20.000 د.ج، وتكون الغرامة من 500 د.ج إلى 15.000 د.ج، إذا كانت النتيجة الناجمة عن الإيذاء (الإصابة، الجروح والمرضى)، أدت إلى العجز الكلي عن العمل لمدة لا تتجاوز 03 أشهر.

وإذا كانت النتيجة لم يترتب عليها عجز كلي عن العمل يتجاوز ثلاثة أشهر (أي أقل من 03 أشهر، تكون الغرامة من 8.000 إلى 16.000 د.ج، ونلاحظ أن المشرع قد حصر في المواد المتعلقة بالعقاب الغرامة في حدين الأدنى والأقصى، مثلما حصرهما في عقوبة الحبس، وهذا يقصد منه إعطاء حرية أكبر للقاضي عند النطق بالعقوبة في تطبيق أحد الحدين من أجل تطبيق العدالة، ولكن شرط ألا ينزل بالعقوبة إلى حدها الأدنى وألا يرفعها الأقصى حفاظا على الشرعية.

2- تنفيذ العقوبة: فالغرامة تنفذ على الجاني مرتكب الجريمة شخصيا ولا يحكم بها على غيره من

ورثته حتى ولو توفي هذا الجاني أثناء محاكمته، ويعتبر ذلك تطبيقا لمبدأ شخصية العقوبات¹، وتختص النيابة العامة بتنفيذ الغرامة وذلك بواسطة تقديم طلبها لمصالح الضرائب أو إدارة أملاك الدولة للقيام بتحصيل الغرامات المحكوم عليهم بها طبقا لنص القانون، وتصدر الإشارة إلى أنه يجوز للقاضي أن يحكم بإحدى العقوبتين المنصوص عليهما في المادة 289 والفقرة الثانية من المادة 442 قانون العقوبات إما الحبس وحده أو الغرامة وحدها أو الجمع بينهما، أي الحبس والغرامة حسب النتيجة المحققة والفعل

¹سليمان عبد المنعم، نظرية المسؤولية والجزاء، ص 79.

المرتكب للجريمة، ويتعين على للقاضي الجزائي عند نطقه بالغرامة أن يحدد الإكراه البدني الذي نصت عليه المادة 600 من قانون الإجراءات الجزائية.

الفرع الثاني: الظروف المشددة للعقوبة:

الظروف المشددة للعقوبة هي تلك العناصر الإضافية التي تؤدي عند اقترافها بالجريمة إلى تشديد العقوبة، وقد نص المشرع في المادة 290 من قانون العقوبات على ظرفين مشددين تلحق بجرائم عدم الاحتياط والمتمثلة في السياقة في حالة سكر ومحاوله التهرب من طرف الجاني من المسؤولية الجزائية أو المدنية التي يمكن أن تقع عليه، وذلك بالفرار أو تغيير حالة الأماكن أو بأية طريقة أخرى، كما نصت عليه ذلك مواد قانون المرور على هذين الطرفين.

أ- تشديد العقوبة المنصوص عليها في قانون العقوبات، وتكون العقوبة في هذه الحالة مشددة كما نصت على ذلك المادة 290 قانون العقوبات.

- إذا كانت النتيجة المترتبة على السياقة في حالة سكر والتهرب من المسؤولية الجزائية والمدنية هي الوفاة، تكون العقوبة الحبس من سنة إلى ستة سنوات، والغرامة من 2000 إلى 40.000 د.ج.

- وإذا كانت النتيجة المترتبة على السياقة في حالة سكر والتهرب من المسؤولية الجزائية أو المدنية هي الإصابة، الجرح أو المرض أدت إلى العجز الكلي عن العمل لمدة تتجاوز 03 أشهر تكون العقوبة، الحبس من 04 أشهر إلى أربع سنوات، وغرامة من 1000 إلى 30.000 د.ج، مع الملاحظة أنه يمكن للقاضي الجزائي أن يطبق إحدى العقوبتين الحبس أو الغرامة.

ب- تشديد العقوبة المنصوص عليها في قانون المرور: وتكون العقوبة المطبقة في الحالتين المذكورتين

في نص المادتين من قانون المرور متضاعفة وهي كالتالي:

- إذا كانت النتيجة المترتبة على القيادة في حالة سكر وأدت إلى جرح المجني عليه أو قتله تكون العقوبة الحبس من سنة إلى 05 سنوات، وغرامة من 50.000 إلى 150.000 د.ج
- وإذا كانت النتيجة المترتبة على ارتكاب الجاني لجريمته هي محاولته التهرب من المسؤولية الجزائية أو المدنية التي يمكن أن تقع عليه، تكون العقوبة الحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات، وغرامة من 50.000 إلى 150.000 د.ج، ويمكن للقاضي الجزائري أن يطبق إحدى العقوبتين الحبس أو الغرامة.

الفرع الثالث: العقوبات التكميلية:

(هي عقوبات تضاف إلى العقوبات الأصلية).¹

من خلال هذا التعريف يتضح أن العقوبة التكميلية لا تكون مستقلة عن العقوبة الأصلية، بل تكون تابعة لها، وقد أكدت المادة 4 من قانون العقوبات حيث نصت على ما يلي: (والعقوبات التكميلية لا يحكم بها مستقلة عن عقوبة أصلية).

وتعتبر العقوبة التكميلية عقوبة جوازية بحيث يجوز للقاضي الجزائري تطبيقها، أو عدم تطبيقها عند النطق بالعقوبة الأصلية، ويشترط لتطبيقها أن يكون المتهم يقود سيارة ذات محرك وأن تكون ضحية الحادث راجلة أي ماشية على رجليها²، ويترتب على هذه العقوبة التكميلية منع السائق أي الجاني لمدة محددة من قيادة السيارة وهذا يشكل إعاقة مهمة في تأديبه.

أولاً: أنواع العقوبات

¹د. أحسن بوسقيعة، القانون الجزائري العام، ص 220.
²أحسن بوسقيعة، المرجع السابق، ص 81.

يوجد نوعان من العقوبات التكميلية التي نص عليها قانون المرور في مواده ومنها: 110-111-

113 وهي تمثل تعليق رخصة السياقة وإلغائها.

- تعليق رخصة السياقة المنصوص عليها في المادتين 110-111، واللذان يجوز فيهما للجهة القضائية

الأمر بتعليق رخصة السياقة في الحالتين السابق ذكرهما وهما:

- السياقة في حالة سكر ومحاولة التهرب من المسؤولية الجزائية أو المدنية، وكذلك تحديد مدة تعليق

الرخصة بثلاث سنوات حيث تنص المادة 110 من قانون المرور على ما يلي: "يمكن أن يكون تعليق

رخصة السياقة أو إلغاؤها وكذا منع تسليمها من العقوبات التكميلية التي يمكن أن تحكم بها الجهات

القضائية المختصة، ويمكن الحكم بالتنفيذ المعجل لهذه العقوبات التكميلية كتدبير وقائي"، أما المادة

111 تنص على: "يمكن أن تأمر الجهات القضائية المختصة بتعليق رخصة السياقة لمدة 03 سنوات في

حالة إصدار حكم قضائي لارتكاب سائقي المركبات إحدى المخالفات التالية:

- السياقة في حالة سكر.

- جنحة الفرار.

ثانياً: إلغاء الرخصة (رخصة السياقة)

يجوز للقاضي الجزائي أن يلجأ إلى إلغاء الرخصة كعقوبة تكميلية للعقوبة الأصلية المطبقة على الجرائم

(جرائم عدم الاحتياط)، وفي هذه الحالة فإن مدة الإلغاء لا تكون محددة وإنما تكون نهائية أي أن القاضي

يمنع مرتكب المخالفة من الحصول على رخصة السياقة نهائياً، وهذا ما أشارت إليه المادة 113 من قانون

المرور: (عندما يرتكب السائق مخالفة أدت إلى القتل الخطأ أو الجرح أثناء سياقة مركبة ذات محرك، وكان

أحد الراجلين ضحية ذلك، وعندما يكون هذا السائق قد حكم عليه بعقوبة تطبيقاً للمادتين 66 و69

من قانون المرور، والمادتين 288 و 289 من قانون العقوبات يمكن للجهات القضائية المختصة الحكم بإلغاء رخصة السياقة، كما يمكن للجهات القضائية المختصة وضمن الشروط المذكورة نفسها إصدار حكم بإلغاء رخصة السياقة ومنع مرتكب المخالفة من الحصول عليها نهائيا، وتحدد الشروط التي يتسنى بمقتضاها للسائق طلب رخصة سياقة جديدة عن طريق التنظيم.¹

المطلب الثاني: التعويض عن حوادث المرور

نتناول فيما يلي مفهوم التعويض، ثم نتقل بع ذلك إلى بيان المعايير التي اعتمدها المشرع في التعويض وكيفية تقديره.

الفرع الأول: التعويض

أ- تعريفه: هو إصلاح الضرر النازل بالمتضرر وإعادة التوازن الذي احتل بفضله.²

لم يضع المشرع الجزائري تعريفا محددًا سواء في القانون المدني أو في الأمر 15/74 أو القانون رقم 31/88 المتعلقين بإلزامية التأمين على السيارات، وبنظام التعويض على الأضرار تاركا ذلك للفقهاء. ولقد أقر المشرع التعويض في المادة 08 من الأمر 15/74، لجميع الضحايا سواء كانوا بأنفسهم أو الغير أو أي شخص آخر لحقه ضرر من جراء حادث مرور، حيث نص في المادة 08 كل حادث مرور سبب أضرارا جسمية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها، وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث، ويشمل هذا التعويض كذلك المكتتب في التأمين ومالك المركبة، كما يمكن أن يشمل سائق المركبة ومسبب الحادث ضمن الشروط النصوص عليها في المادة 13 من قانون المرور.

¹د. أحسن بوسقيعة، نفس المرجع السابق، ص 81.

²عاطف النقيب، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن الفعل الشخصي، ص 384.

الفرع الثاني: الشروط الواجب توفرها في التعويض

اشترط المشرع لتعويض المتضرر من جرائم المرور جملة من الشروط ومنها:

- أن تكون جريمة قد وقعت فعلا من طرف سائق مركبة، وبعد وقوع الحادث تقوم المصالح الضبطية القضائية بتحرير محاضر عن الحادث الجسماني والمتسبب فيه، والضحية وتحديد الوضعية القانونية والمسؤول المدني ورسم بياني.

- وتقوم مصالح الشرطة بإجراء معاينة مكان الحادث وتحرير محضر المعاينة المادية التي تعتبر كوسيلة لتحديد الخطأ.

ويقصد بالمعاينة التي يجرها رجال الشرطة المؤهلون لذلك والقيام بالوصف الدقيق لمكان وقوع الحادث، وإثبات وتسجيل كل صغيرة وكبيرة، حدوث الواقعة وعدد المركبات والأشخاص، ووقوع الحادث ليلا أو نهارا وحالة الجو ... الخ، أما فيما يخص الإجراءات التمهيدية لبدء المعاينة بغرض الكشف عن أخطاء السائقين والتي نصت عليها المادة 13 من الأمر 15/74، والتي تكون بهذه الكيفية وتمثل أساس في :

- 1- تحديد هوية السائقين.
- 2- رسم بيان تخطيطي، والاستعانة بالديكامتر.
- 3- تحديد هوية الشهود إن وجدوا مع تحديد وضعيتهم حين وقوع الحادث.
- 4- حالة الطريق، الطقس، الرؤية، الإنارة.....
- 5- وثائق السيارات، رخصة السياقة وشهادة التأمين والبطاقة الرمادية.
- 6- مراعاة اللافتات المشيرة لقانون المرور.
- 7- التأكيد إن كان خطأ السائقين يتعلق بقانون المرور أو غيره.

8- الخسائر المادية المتسببة في الحادث ومعاينة التحقيق القضائي، كون الحادث قد أدى إلى

جروح أو وفاة.

وهناك إجراءات إدارية خاصة تتمثل في تحرير تكييفي شخصي إلى طبيب والحماية المدنية ومصلحة حفظ الجثث بالمستشفى، ثم تقوم مصالح الشرطة التي قامت بالمعاينة بإرسال هذه المحاضر إلى المحكمة صاحبة الاختصاص.

وبعد استلام وكيل الجمهورية للمحاضر من أجل تكييف الوقائع، ثم يحيل القضية أمام قسم المخالفات للمحكمة المختصة، إذا كان العجز أو يقل عن ثلاثة أشهر عملاً بالمادة 442 من قانون العقوبات. وقد تحال القضية أمام قسم الجرح للمحكمة المختصة إذا توفيت الضحية، ويتابع السائق بتهمة القتل والمعاقب عليه بالمادة 288 من قانون العقوبات.

أما إذا كان عجز الضحية عن العمل يفوق ثلاثة أشهر أو أصيب بعاهة مستديمة، فعند ذلك يتابع السائق بتهمة الجرح الخطأ وفق المادة 289 من قانون العقوبات، وعندما تنتهي المحاكمة بصدور حكم جزائي يدين فيه المتهم أو يبرئه لوقائع القضية وما يكتشفه التحقيق من أدلة ثبوته أو عدمها. ومن الشروط الواجب توافرها في التعويض:

- أن يكون هناك ضرر قد تحقق: حيث ينبغي أن ينتج عن جرائم الاحتياط ضرر موجود ومحقق مس الضحية سواء كان في سلامة جسمه أو كان الضرر معنوياً.

- وأن يكون هذا التعويض مقدراً نقدياً: إن التعويض في جرائم عدم الاحتياط يتطلب مبلغاً من النقود يدفعه المؤمن نيابة عن مرتكب حادث المرور، ويقدر هذا المبلغ تبعاً لجدول التعويضات المحدد بقانون 31/88 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض على الأضرار، ويتم دفع هذا المبلغ إما

دفعه واحدة أو تحت شكل إيراد مرتب، وهذا ما نصت عليه المادة 16 من الأمر 15/74 (تؤدي التعويضات الواجبة الأداء بعنوان التعويض عن الأضرار الجسمانية دفعة واحدة أو تحت شكل إيراد مرتب).

- أن تتولى هيئة مختصة دفع التعويض: يقوم المتسبب في إحداث الضرر بدفع التعويضات الواجبة للمضرور من طرف شركة التأمين (المؤمنة)، التي تتحمل كلياً أو جزئياً التعويضات المقررة للمتضررين، غير أنه توجد حالات لا يمكن فيها حصول المتضرر على التعويض من شركة التأمين فيلجأ إلى جهة أخرى لتتحمل هذا التعويض هي الصندوق الخاص بالتعويضات.

الفرع الثالث: المعايير المعتمدة في التعويض:

اعتمد المشرع قبل صدور الأمر 15/74 المذكور أعلاه على الخطأ كأساس في تعويض الضحايا على نص المادة 124 من القانون المدني (كل فعل أيا كان يرتكبه المرء بخطئه ويسبب ضرراً للغير يلزم من كان سبباً في حدوثه بالتعويض)، وبعد صدور أمر رقم 15/74 اتخذ اتجاهها آخر في تعويض الضحية إلى معيار وقوع الخطر أو الضرر مستند على المادة 08 من الأمر 15/74.

أولاً: معيار الخطأ

فقد كان الخطأ يعد كأساس لقيام المسؤولية المدنية في ظل النظام التقليدي، ومن أجل الحصول على التعويض يشترط توافر ثلاثة شروط وهي: الخطأ والضرر والعلاقة السببية التي تربط الخطأ والضرر¹، ولكي يحصل المضرور على تعويض عما أصابه من ضرر يجب عليه إثبات خطأ السائق المتسبب في الحادث طبقاً

¹ عبد العزيز بوزراع، النظام القانوني لتعويض ضحايا حوادث المرور في الجزائر، مجلة الفكر القانوني، العدد الثاني، الصادرة عن اتحاد الحقوقيين الجزائريين في 1985، ص 89.

للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية، وتبعاً لذلك تلتزم شركة التأمين بتعويض الأضرار الجسمانية والوفاة التي يسببها للغير.

وفي المقابل يحق للسائق أن يثبت انتفاء مسؤوليته في ارتكابه للخطأ إزاء الضحية، ولكن ذلك لا يكفي في إثبات انعدام خطئه لكي يغض من المسؤولية، وإنما عليه أن يثبت أن الضرر كان نتيجة لقوة قاهرة أو حادث مفاجئ أو خطأ المضرور أو الغير، فإن المتضرر مهما كان لا يحرم من التعويض إطلاقاً، لأن القاعدة متى توافرت شروط قيام المسؤولية المدنية من خطأ وضرر وعلاقة سببية، وهذا ما يعطي للقاضي سلطة تقديرية واسعة فيما يتعلق بإصلاح الأضرار الحاصلة للضحية.¹

ثانياً: معيار وقوع الخطر أو الضرر:

وهذا ما يعرف بنظرية تحمل التبعية، وظهرت هذه النظرية عقب ظهور الاقتصاد الصناعي الذي يرتكز على الآلات ووسائل النقل الميكانيكية واستخدام آلاف العمال، وهذا مما أدى إلى عجز النصوص عن تغطية الحوادث المرتكبة وأصبح يشكل صعوبة على العمال في إثبات أخطاء أصحاب المصانع الكبرى.²

وأساس هذه النظرية هو وقوع الخطر أو الضرر الذي يصيب الضحية التي يحق لها أن تطالب بإصلاح هذا الضرر وجبره على طريق الحصول على التعويض، ويشترط لذلك شرطان هما:

وجود ضرر من جهة المضرور، ووجود عقد التأمين من المسؤولية من جهة المسؤول، وعند غياب ذلك يتدخل صندوق ضمان السيارات.³

¹ يوقجة بن قارة، النظام القانوني للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور، الطبعة 3، ديوان المطبوعات الجامعية، 1992، ص 150.

² علي سليمان، النظرية العامة للالتزام: مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، ص 150.

³ عبد العزيز بوذراع، النظام القانوني لتعويض ضحايا حوادث المرور في الجزائر، ص 89.

وقد عمل القضاء في الجزائر على مسايرة تطور هذه النظرية بما جاء في القرار الصادر عن المحكمة

العليا بتاريخ 2002/05/07، ملف تحت رقم 265144 حيث قرر ما يلي:

(من المقرر قانونا أنه في قضايا حوادث المرور فإن القاضي الجزائري ملزم بالفصل في الدعوى المدنية ومنح

تعويضات للطرف المدني "الضحية"، حتى ولو استفاد المتهم بالبراءة ذلك أن نظام التعويض لضحايا المرور

أو ذوي حقوقهم يخضع لنظرية الخطر وليس لنظرية الخطأ...).

ولقد أصاب المشرع الوطني عندما شرع نص المادة 8 من الأمر رقم 15/74 المتعلق بإلزامية التأمين

على السيارات وبنظام التعويض على الأضرار أنه قصد بذلك وضع ضمان قانوني يستعين به المتضررون

من جراء حدوث جرائم مرتكبة من طرف الجناة ومن أجل الحصول على التعويض بغض النظر عن

مسؤوليتهم عنها.

وبهذا أصبح القاضي يستعمل سلطته في التعويض عن الضرر طبقا للنصوص القانونية وخاصة الأمر

15/74 و31/88 المتعلقين بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار وبالتالي لا يجوز

له مخالفة هذه النصوص سواء بتخفيض التعويض بأقل مما هو مستحق قانونا أو برفعه، وذلك خلافا

للتعويض القائم على الخطأ وفيه يمنح للقاضي سلطة تقديرية واسعة في التعويض ما لم يكن مقدرًا في العقد

أو في القانون المدني طبقا للمادة 182 من القانون المدني تنص: (إذا لم يكن التعويض مقدرًا في العقد أو

في القانون فالقاضي هو الذي يقدره...)، وإن كان المشرع في بعض الحالات الاستثنائية أبقى على معيار

الخطأ في المواد 13، 14، 15 من الأمر المتعلق بإلزامية التأمين وبنظام التعويض على الأضرار.

الفرع الرابع: تقدير التعويض

أولا: مقداره في حال العجز الدائم الجزئي أو الكلي

وضع المشرع في قانون رقم 31/88 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض على الأضرار لتقدير تعويض المضرور جسمانيا بذاته، وذلك تبعا لمدة عجزه أو لذوي حقوقه في حالة وفاته، لا يتم تعويض الضحية على أساس 80% من الأجر اليومي أو الشهري للمضرور، أو دخله المهني إن كان يمارس حرفة أو مهنة حرة أو على أساس الحد الأدنى للأجر الوطني المضمون إذا كان المضرور بطالا، وثبتت مدة العجز عن العمل بشهادة طبية مسلمة من المؤسسات الاستشفائية أو المصالح الصحية المؤهلة بذلك.¹

والمثال على ذلك، إذا كان الدخل المهني للمضرور هو 20.000 د.ج، وأن مدة العجز شهران، يمكن إجراء عملية حسابية على النحو التالي:

$$32.000 \text{ د.ج} = \frac{20.000 \times 80 \times \text{شهرين}}{100}$$

يكون التعويض الذي تلتزم بدفعه شركة التأمين نيابة عن مرتكب الجريمة ولفائدة المضرور هو 32.000 د.ج.

في حالة العجز الدائم الجزئي أو الكلي يتم على أساس حساب النقطة الاستدلالية وذلك بالحصول على قيمة التعويض الذي يقدر حسب العلاقة التالية:

$$\text{التعويض} = \text{قيمة النقطة الاستدلالية المطبقة للدخل السنوي} \times \text{نسبة العجز}^2$$

وتجدر الإشارة إلى أن نسبة العجز يحددها طبيب مختص، مثال ذلك: إذا كانت الضحية المتضررة يتقاضى 1200 د.ج شهريا للحصول على المرتب السنوي بـ 14.400 د.ج، وبما أنه لا توجد نقطة

¹ عبد الحفيظ بن عبيدة، إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري، الديوان الوطني للأشغال التربوية، الجزائر، 2002، ص 45.
² عبد الحفيظ بن عبيدة، نفس المرجع، ص 46-48.

مطابقة لهذا المبلغ فنأخذ بالنقطة المطابقة للمبلغ الموالي 1260 ونضربها في نسبة العجز 60%، وهكذا يكون مبلغ التعويض يساوي $60 \times 1260 = 75.600$ د.ج¹، وإذا كانت الضحية متقاعد، فإن تعويضها يكون على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون الساري وقت الحادث، وليس على أساس كشف التقاعد، ذلك أن القانون 31/88 المعدل للأمر 15/74، لا ينص في طياته سوى على الأجر أو الدخل المهني لا غير، وأن التعويض يغطي انقطاع قبض الأجر أو الدخل المهني، وهذا ما ذكره القرار الصادر عن المحكمة العليا بتاريخ 2001/02/06 ملف رقم 240777²، وأجازت المادة 02 من المرسوم رقم 36/80 المؤرخ في 29 ربيع الأول 1400 هـ الموافق لـ 16 فبراير 1980، يتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بطريق التقدير نسب العجز ومراجعتها، التي تتعلق بالمادة 20 من الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 06 محرم 1394 هـ الموافق لـ 30 جانفي 1974، يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات، وبنظام التعويض على الأضرار للضحية، أو تطلب مراجعة بنسبة العجز إذا تفاقم الضرر الجسماني الناتج عن الحادث، وذلك بعد مرور 03 سنوات تبدأ من تاريخ الشفاء.

ثانيا: مقداره في حالة الوفاة:

التعويض في حالة وفاة ضحية بالغة:

فذكرت الفقرة 06 من القانون رقم 31/88 أن طريقة تعويض ذوي الحقوق في حالة وفاة ضحية بالغة

على النحو التالي:

¹المجلة القضائية، العدد الأول، سنة 2002، ص 383-385.

²أمر رقم 03-09 المؤرخ في 29 رجب 1430 الموافق لـ 22 يوليو 2009، المعدل والمتمم بالقانون رقم 14-01 المؤرخ في 29 جمادى الأولى 1422 الموافق لـ 19 غشت 2001، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ص 251.

الرأسمال التأسيسي بالنسبة لكل مستفيد يساوي بضرب قيمة النقطة المقابلة للأجر أو الدخل المهني

للضحية عند تاريخ الحادث حسب المعاملات التالية:

- الزوج "أو الأزواج" 30%.

- لكل واحد من الأبناء القصر تحت الكفالة 15%.

- الأب أو الأم 10% لكل واحد منهما، و20% في حالة عدم ترك الضحية زوجا وولدا.

الأشخاص الآخرون تحت الكفالة (بمفهوم الضمان الاجتماعي) 10% لكل واحد منهم، الأولاد

اليتامى بأقساط متساوية من شرط التعويض المقرر في حالة وقوع حادث بالنسبة لزوج الضحية، هذا

وتجدر الإشارة إلى أنه لا يمكن أن يتجاوز مبلغ الرأسمال التأسيسي لذوي الحقوق، قيمة النقطة للأجر أو

الدخل المهني السنوي للضحية المضروب في (100).

في حالة تجاوز هذه القيمة ستكون الحصة العائدة لكل فئة من ذوي الحقوق موضوع تخفيض نسبي

وتجدر الملاحظة أنه يقصد بالأشخاص الآخرين تحت الكفالة بمفهوم الضمان الاجتماعي، الأولاد

الشرعيون العاجزون بسبب الإعاقة البدنية أو مرض مزمن أو تقل أعمارهم عن 18 سنة، وهذا ما أشارت

إليه المادتان 5 و67 من القانون 83-11 المؤرخ في رمضان 1403هـ الموافق لـ 02 يوليو 1983،

الذي يتعلق بالتأمينات¹، الذي عقد كفالة والذين لحقهم ضرر جسماني، وأما غياب قانوني صريح، فإننا

نرجع إلى القواعد العامة للقانون المدني وفي هذه الحالة فإن تعويض المضرور يكون على أساس الخطأ،

¹أمر رقم 03-09 المؤرخ في 29 رجب 1430 الموافق لـ 22 يوليو 2009، المعدل والمتمم بالقانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى 1422 الموافق لـ 19 غشت 2001، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ص 1830.

وعلى هذا الأخير إثبات الخطأ، والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر والنتيجة وحينئذ يخضع تقدير هذا التعويض للسلطة التقديرية للقاضي.

ثالثاً: التعويض في حالة وفاة ضحية قاصر

أشارت المادة 08 من قانون رقم 31/88 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، إلى أن التعويض يمنح في حالة وفاة الأولاد القصر الذي لا يشبتون ممارستهم نشاط مهني لوالديهم (الأب والأم) بالتساوي أو لوصيهم الشرعي وذلك حسب سن الضحية وذلك على النحو التالي:

- عندما تتراوح سن الضحية من يوم إلى 6 سنوات، ضعف المبلغ السنوي للأجر الوطني المضمون عند تاريخ الحادث.

- إذا كان عمر الضحية فوق 6 سنوات إلى غاية تمام 19 سنة، يكون 3 أضعاف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى عند تاريخ الحادث.

مع الملاحظة أنه إذا توفي الأب أو الأم ويمنح التعويض للمتبقي منهما على قيد الحياة التعويض بكامله، كما لا يشتمل هذا التعويض على مصاريف الجنائز.

وأمد الاجتهاد القضائي للمحكمة العليا على مبدأ حساب التعويض في حالة وفاة قاصر إثر حادث مرور على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون المعمول به وقت الحادث، وذلك من خلال قرارها الصادر بتاريخ 2001/04/17 ملف رقم: 232956.

حيث إن قضاة الموضوع لم يناقشوا المبالغ المستحقة، وبالفعل كان على قضاة الموضوع منح التعويضات طبقا للفقرة 08 القانون رقم 31/88 المؤرخ في 19/07/1988، أخذ بعين الاعتبار الدخل الأدنى الوطني المضمون المطبق بتاريخ الحادث وقدرت بـ 4800 د.ج، لكون الضحية يبلغ من العمر 17 سنة.¹

رابعا: مقداره في حالة الضرر التألمي الجمالي والمعنوي

تناولت الفقرة 05 من قانون رقم 31/88 المتعلق بإلزامية التأمين وبنظام التعويض عن الأضرار هذه الأنواع الثلاثة من الأضرار التي يجب أن يعوض فيها الضحية.

1- الضرر الجمالي: يتم تعويض الضحية عن الضرر الجمالي عندما تنفق مصاريف إجراء عملية جراحية قصد إصلاح ضرر جمالي، ولا يتسنى لها ذلك إلا بعد أن تخضع لخبرة طبية تقرر وجوب قيامه بعملية جراحية.

2- الضرر التألمي: يتم تعويض الضحية عن ضرر التألم الذي تحدده خبرة طبية كما يلي:

- إذا كان الضرر التألمي متوسطا، تعويض الضحية على أساس مرتين قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث إذا كان الضرر التألمي هاما، تعويض الضحية على أساس أربع مرات قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.

مع الملاحظة أن الفقرة 05 من قانون رقم 31/88 لم تشر إلى أنه إذا كانت الضحية تستحق تعويضا إذا كان ضرر التألم بسيطا وبالتالي يفهم من ذلك أن الضحية إذا أصيبت بضرر التألم البسيط فإنها لا تستحق أي تعويض.

¹المجلة القضائية، العدد 02، السنة 2003، ص 345-347.

3- الضرر المعنوي: يمكن تعويضه بسبب الوفاة لكل أب، أم، زوج (أزواج)، وأولاد الضحية في

حدوث ثلاثة أضعاف قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.

خامسا: مقداره في حالة مصاريف الجنازة

ذكرت الفقرة 6 من قانون 31/88 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن

الأضرار، أن التعويض الممنوح لقاء مصاريف الجنازة يتم على أساس خمسة أضعاف المبلغ الشهري للأجر

الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.

سادسا: مقدار التعويض في حالة إنفاق الضحية مصاريف طبية وصيدلانية

حددت الفقرة 3 من قانون رقم 31/88 المتعلق بإلزامية التأمين ونظام التعويض عن أضرار المصاريف

الطبية والصيدلانية الواجبة التعويض للضحية كاملة على النحو التالي:

- مصاريف الأطباء والجراحين وأطباء الأسنان والمساعدين الطبيين.

- مصاريف الإقامة في المستشفى أو المصلحة.

- مصاريف الأجهزة والتبديل.

- مصاريف سيارة الإسعاف.

- مصاريف الحراسة النهارية والليلية.

- مصاريف النقل للذهاب إلى الطبيب إذا بررت ذلك حالة المضرور.

وإذا تعذر على المضرور تسبيق هذه المصاريف، جاز للمؤمن منحه ضمانا بها بصفة استثنائية، كما

أشارت المادة 17 من الأمر 15/74 إلى أن تسديد هذه المصاريف يكون بناء على الوثائق الثبوتية التي

تقدمها الضحية.

وتجدر الإشارة أن الاجتهاد القضائي للمحكمة العليا في قراره الصادر بتاريخ 2001/4/3 ملف رقم 247335 أن شركة التأمين غير ملزمة بتعويض الضحية عن مصاريف العلاج والتنقل بالخارج، الناتجة عن أضرار حوادث المرور، إلا إذا خضعت الضحية لفحص طبي من طرف طبيب بصفته مستشارا للمؤمن.

مما سبق يتضح أن مقدار التعويضات الواجب دفعها للضحية أو لذوي حقوقه والتي لا تمارس نشاطا مهنيا عند تاريخ وقوع الحادث، يكون حسابه على أساس الأجر الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث، بحيث أن هذا الأخير عرف تطورا من سنة 1987 إلى غاية 2004.¹

المطلب الثالث: آفاق حوادث المرور

الفرع الأول: عوائق التقليل من حوادث المرور

- معدل التزايد السكاني العالمي كأحد عوامل تفاقم مشكلة المرور في المجتمع.
- سوء التوزيع الجغرافي للسكان وتباين الكثافة السكانية في المناطق المختلفة وتمركزهم في العواصم والمدن الهامة والصناعية والتجارية.
- الهجرة الداخلية المتزايدة من المناطق الريفية التي أدت إلى زيادة حجم المناطق الحضرية، وهو ما يشكل أعباء متزايدة على المدن المكتظة غالبا بسكانها، باعتبارها مراكز جاذبة تتميز بوجود المنشآت والمؤسسات المهمة على مجالات مختلفة.

¹ يونس دلاندة: نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية عن حوادث المرور، ص 32.

- سوء التخطيط العمراني للمدن، ووجود نقص في شبكات الطرق، وعدم وجود طرق بديلة، لاستيعاب الكم الضخم من السيارات مع مرور الطرق السريعة داخل المدن علاوة على سوء تصميم المباني، والقاطعات والمداخل والمخارج الرئيسية.

- الزيادة الكبيرة والمطردة لعدد السيارات الخاصة المملوكة للأفراد نتيجة ارتفاع مستوى المعيشة وزيادة دخول قطاعات مختلفة من الأفراد.

إن مشكلات المرور تعتبر من معوقات التنمية في المجتمع وذلك نظرا لآثارها السلبية المتعددة على مختلف جوانب الحياة، حيث تؤثر مشكلة المرور تأثيرا ضارا على النواحي الصحية للأفراد، وهو أمر له انعكاساته على التنمية في المجتمع، خاصة إننا مجتمع نامي في أشد الحاجة إلى ثروتنا البشرية، وأيادينا العاملة، واستثمارها في تنمية المجتمع، كذلك تعتبر الخسائر الناجمة عن حوادث المرور سواء الأرواح أما ينجم عنها من إصابات وعاهات وخسائر مادية وتلفيات في المركبات والمنشآت، أم من معوقات تنمية في المجتمع بالنظر لتوقف آثار الخسائر الناجمة عن تلك الحوادث على كل أنواع الجرائم الأخرى.

وهناك مشكلات المرور التي تؤثر تأثيرا ضارا على التنمية، حينما تستنزف طاقات من المجتمع وتهدر قدرات منه، وتضيع بعض إمكاناته، وتزيد من نسبة الوقت الضائع، ولاشك أنه كلما زادت حدة مشكلة المرور في مجتمعنا زادت معها نسبة الوقت الضائع المهدر، والزمن الضائع سدى، كما تؤدي مشكلات المرور المتمثلة في اختناقات الطرق وتكدس المركبات، وازدحام الشوارع إلى بطء حركة وانسيابية المواصلات، وانخفاض سرعة السيارات مع طول فترة الانتظار في الطرق وإشارات المرور، وهو يؤدي إلى زيادة الاستهلاك في وسائل المواصلات، من حيث المحرك وقطع الغيار، فضلا عن زيادة نسبة الفاقد المستهلك في الوقود والزيوت والشحوم، وأخيرا فإن مشكلة المرور تساهم في زيادة معدلات الجريمة في المجتمع، وهو

أمر له انعكاساته السلبية على التنمية، فازدحام السيارات ووسائل المواصلات يعتبر عاملاً مساعداً على اقتراف الجريمة، خاصة جرائم النشل والخطف وخطف المصوغات والأموال، وقد أثبتت أكثر من دراسة مسحية أن تلك الجرائم قد زادت بشكل واضح.¹

الفرع الثاني: إحصائيات خاصة بحوادث المرور

حصيلة حوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال سنة 2015، و مقارنتها بسنة 2014 في المناطق الحضرية²

التعيين	سنة 2014	سنة 2015	الفارق	النسبة
عدد الحوادث	17383	16245	1138-	-06.54%
عدد المرحى	20717	19337	1380-	-06.66%
عدد القتلى	828	809	19-	-02.29%

الأسباب الرئيسية للحوادث الجسمانية المسجلة سنة 2015 في المناطق الحضرية

النسبة المئوية	العدد	السبب
97.97%	15916	العنصر البشري
00.95%	154	المركبة
01.08%	175	الطريق والمحيط

¹ زيد محمد الرماني، شبكة الألوكة، مقالات وقضايا المجتمع، عوائق ومشكلات المرور.
² الموقع الرسمي للمديرية العامة للأمن الوطني.

المجموع	16245	%100
---------	-------	------

1- إحصائيات حوادث المرور: الثلاثي الأول 2016 مع الثلاثي الأول 2015 لولاية

سعيدة¹

الخسائر البشرية		عدد الحوادث				الفترة
الجرحى	القتلى	المجموع	مادي	جسماني	مميت	
36	11	15	00	09	06	الثلاثي الأول 2016
44	05	20	03	13	04	الثلاثي الأول 2015
08-	06+	05-	03-	04-	02+	الفارق
%18.18-	%120+	%25-	%100-	%30.76-	%50+	نسبة الفارق

2- أسباب حوادث المرور: الثلاثي الأول 2016 مع الثلاثي الأول 2015 لولاية سعيدة

المجموعة الإقليمية	أسباب حوادث المرور	الثلاثي الأول 2016	الثلاثي الأول 2015	الفارق	نسبة الفارق
سعيدة	السير على اليسار	01	01	00	%00
بالعامل البشري	التجاوز دون أخذ الإحتياطات اللازمة	03	06	03-	%50-

¹المجموعة الإقليمية للدرك الوطني بسعيدة.

%22.22-	02-	09	07	السرعة المفرطة
%100-	02-	02	00	تغيير الإتجاه بدون إشارة
%00	00	01	01	الوقوف الخطير
%100+	01+	00	01	قطع الطريق بدون حذر
%100+	01+	00	01	عدم احترام إشارات المرور
%100-	01-	01	00	المناوره الخطيرة
%30-	06-	20	14	المجموع
%00	00	00	00	متعلقة بالمحيط والطرق
%100+	01+	00	01	متعلقة بحالة المركبات
%25-	05-	20	15	المجموع الكلي

الفرع الثالث: آفاق التقليل من حوادث المرور

مما لا شك فيه أن الحوادث المرورية أصبحت تتزايد في الجزائر بشكل كبير جدا، وكنتيجه لها أصبح

معدل الوفيات الناتج مما يتزايد ويصل إلى معدلات عالمية.

في عام 2014 وصل مجموع الوفيات الناتجة بسبب الحوادث المرورية إلى أرقام مروعة وصلنا إلى نهاية

2015 قلنا أن الوفيات ستتناقص وذلك بسبب القوانين المنصوصة على سائقي المركبات، من خلال

القانون 14/01 المؤرخ في 2009/07/22 والعقوبات المشددة المفروضة عليهم، والتطورات التي حدثت عبر شبكات الطرق الوطنية، لكن للأسف الشديد معدل أو مجموع الوفيات زاد وأصبح يصل إلى أرقام صراحة لا تعليق عليها، جميع سكان الجزائر يلاحظون الكم الهائل من الحوادث المرورية والوفيات الناتجة عنها، هذه السنة حدثت فيها حوادث مرورية وفيات لحد تاريخ اليوم ونحن مازلنا في بداية السنة التلفزيون، الإذاعة والصحف، تعرض يوميا تقارير عن حوادث مرور التي حدثت عبر الوطن، لكن لا يوجد هناك أي جديد، إذ أنه لا زالت تلك الحوادث في ازدياد وكذلك الوفيات التابعة لها، وضعت البرامج التلفزيونية والإذاعية للتحدث عن أسباب الحوادث المرورية في الجزائر، وعن الحلول المناسبة التي يرى الناس أنها يجب أن يعمل بها للحد من المجازر اليومية في الجزائر، ولكن للأسف لم نر أي فائدة ملموسة من جميع تلك المقترحات والسؤال هل السبب هو عدم كفاءة تلك المقترحات والحلول التي وضعها المواطنون؟ أم السبب هو عدم اهتمام الجهات المسؤولة بتنفيذ أو تطبيق تلك المقترحات؟

من خلال الجهد المتواضع وتنسيق مع أسلاك الدرك الوطني توصلنا إلى وضع عدة حلول فعالة للتقليل من حوادث المرور عبر طرقنا الوطنية، وهذه الحلول عبارة عن حلول منطقية ويمكن تنفيذها بكل بساطة، لذلك نرجو من الجهات المختصة التي ربما تقر هذا الموضوع أن تأخذ جميع هذه الحلول بعين الاعتبار وبكل الجدوية الممكنة لأنها وكما قلت سابقا حلول أو طرق منطقية وعقلانية وسهلي التنفيذ وغير مكلفة بشكل عام، الحلول التي وضعناها للتقليل من حوادث المرور عبر الطرق الولاية:

1- التوعية السليمة للمواطنين:

توعية جميع فئات المجتمع الجزائري بأهمية تعلم تطبيق ما يتعلمون عن كيفية قيادة المركبات حرفيا وأيضا توعيتهم بمسببات الحوادث المرورية والنتائج المترتبة عليها وذلك بإقامة محاضرات وندوات في أماكن حيوية كالجامعات والمدارس، المساجد، وتمثل هذه النقطة في توعية معلمي السياقة بأهمية تعليمهم الصحيح والحريص والمشدد للتلاميذ، وأيضا تشمل وضع إعلانات متنوعة في الجرائد اليومية والتلفزيون والإذاعة، وأيضا وضع لوحات على الشوارع العامة، تحتوي على جمل توعي بالانتباه أثناء القيادة أو خطورة السرعة الزائدة، الهدف من هذه النقطة هو زرع الحرص الشديد في نفوس المواطنين عندما يرى الناس لوحات وبرامج تلفزيونية وإذاعية يومية وبشكل مكثف، تتحدث عن الحوادث المرورية ومخاطرها فإنهم سوف يستوعبون ذلك من أنفسهم.

2- تحسين وتطوير الطرق السريعة والشوارع:

والتي تحدث فيها الحوادث المرورية بشكل متكرر، لا بد وأن الشرطة والدرك وضعت لائحة بأسماء الطرق التي تحدث فيها الحوادث المرورية والوفيات بشكل كبير ومتكرر، هذه النقطة تركز على تحسين تلك النقاط السوداء عبر الطرق، ووضعها بطريقة ازدواجية، مثل الطريق السيار شرق غرب، خير مثال يساهم بشكل ملحوظ، في التقليل من حوادث المرور، من خلال القضاء على النقاط السوداء والطرق غير المزدوجة.

3- زيادة عدد الرادارات المتحركة والثابتة:

هذه النقطة تشمل أيضا تعديل تقنية الرادارات، فهناك رادارات ذات صنع فرنسي، طبيعة هذه الرادارات هي أنها توضع على بعد 20 كم أو أقل أو أكثر عن بعضها، بحيث يقوم الرادار الأول بتصوير كل السيارات التي تمر أمامه بدون استخدام الفلاش طبعاً، لأن تصويره عالي الدقة، وبعد ذلك يقوم الرادار الذي بعده بتصوير أي سيارة تمر أمامه، ويقوم بحساب الوقت الذي قطعت فيه تلك السيارة هذه 20 كم، مثلاً: في حالة القيادة القصوى 120 كم/سا، فإن قطع المسافة بين الرادارين 05 دقائق، فإذا قطعت تلك السيارة تلك المسافة أقل من 05 دقائق يكتشفها الرادار، لأنه يقوم بحساب الوقت الذي يجب أن يقطع بينه وبين الرادار الأول، فلا يستطيع شخص أن يقود بسرعة غير قانونية ويبطأ عندما يواجه الرادار فقط، لأن الرادار في هذه الحالة سيكتشفه.

4- زيادة عدد دوريات الدرك والشرطة في الشوارع والطرق السريعة:

الجميع يعلم أن شرطة الجزائر والدرك قامت مؤخراً بتوظيف آلاف الأشخاص، إذ من المنطق بإمكان شرطة الجزائر والدرك توزيع بعض هؤلاء الموظفين على الطرق السريعة، بحيث يقوم بمخالفة المخطفين مباشرة، وأيضا عندما يرى السائق الدرك في الطريق السيار فإن ذلك يدعوه إلى الالتزام بقوانين السير والسرعة القانونية، ووضع رادارات في سيارات الدوريات، ولا بد عليهم القيام بتغيير أماكنهم كل فترة وذلك لكي لا يحفظ مكانهم.

5- زيادة غرامات مخالفات السير:

يجب على الشرطة والدرك زيادة غرامة مخالفات السير، خصوصا الحزام الرادار، وأيضا يجب عليها وضع

ملف معين لكل شخص يقوم بمخالفة لإحصاء حالة العود في المخالفة ومضاعفة الغرامة في حالة العود.

- الإسراع في التجسيد الميداني للهيكل المقررة في القانون 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001

لاسيما:

- البطاقة الوطنية لبطاقات تسجيل المركبات المادة 54.

- المركز الوطني لرخص السياقة المادة 61.

- البطاقة الوطنية لرخص السياقة المادة 62.

- البطاقة الوطنية للمخالفات الخاصة بقواعد حركة المرور في الطرق المادة 138.

6- قفل سرعة السيارات:

يجب على الدرك الوطني والشرطة إصدار أمر إلى جميع وكالات السيارات في الجزائر أن تقوم بقفل

سرعة جميع السيارات، التي تباع في الجزائر سواء للمواطنين أو غيرهم، بقفل سرعة السيارات يعني وضع

حد معين للسيارات بأن لا تتجاوزه، ونحن نرى بأن سرعة 140 كم/سا هي سرعة مناسبة، ويجب على

جميع السائقين عدم تعديها مع مراعاة السرعة القانونية 120 كم/سا.

هذه كانت كل الطرق التي تطرقت إليها لكي نقلل نسبة الحوادث والوفيات وأعتقد أنه واضح تمام الوضوح

أن هذه الطرق هي طرق منطقية ويمكن العمل بها في أي وقت، لأنها ليست مكلفة وفيها مصلحة وفوائد

للمواطن، ونتيجة تجسيد هذه الحلول على أرض الواقع معدل الحوادث سيقبل بنسبة لا تقل عن 60%.

خاتمة


نظرا لبروز أهمية هذا الموضوع لأنه يتعرض لظاهرة خطيرة وهي ظاهرة الإجرام، والبحث الأدق عنصر من عناصرها وهو المسؤولية الجزائية، وإذا كانت المسؤولية الجزائية تعني تحمل التبعة نتيجة وقوع الفعل المجرد، من إنسان مكلف وتعني المسؤولية الأهلية لتمثل التبعة أي كون الإنسان صالحا للمؤاخذة وهذا ما أدى إلى اختلاف وجهات النظر في مفهومها، وإذا كان من شروط المسؤولية الإدراك وحرية الاختيار ولا يمكن أن تنهض المسؤولية إلا بهاذين الشرطين ولا يتوفر هذا الشرطان إلا في الإنسان الحي والمكلف، لأنه الوحيد الذي يعتبر محل المسؤولية لهذا تمثل المسؤولية الركيزة الأساسية في المجتمعات، ولا يمكن أن يستغني عنها نظام قانوني في العالم، ولما كان التناقض في محتواها والجهل بقواعدها كان سببا في الشقاء للإنسانية.

فالمسؤولية الجزائية عن حوادث المرور دوما سببها خرق أحكام قوانين المرور، سواء ما تعلق بتأمينات أو بالمراقبة الإجبارية التقنية للمركبة وعدم الامتثال لقواعد السير الذي ينص عليه قانون المرور، وبالتالي فيصبح السائق في قفص المساءلة الجزائية بعدما يكون هناك حادث مميت، أو فيه إصابات قد تصل إلى الإعاقات الأبدية، ويصبح قائد المركبة قد ارتكب جنحة أو مخالفة يستحق من خلالها العقاب والجزاء، وتنتهي الدعوى الجزائية بالجزاء الذي يأخذ صورة العقوبة ويلجأ القاضي الجزائي إلى توقيع العقوبة التي أقرها المشرع متى ثبت لديه مسؤولية مرتكب جريمة من جرائم حوادث المرور ولذلك فعلى القاضي اختيار نوع ومقدار العقوبة المنصوص عليها في القانون، وتخضع العقوبة لقاعدة (لا عقوبة بدون نص)، كما أشار نص المادة الأولى من قانون العقوبات، كما نص على العقوبات المقررة لجرائم عدم الاحتياط أي القتل الخطأ في المواد 288 و289 و290 من قانون العقوبات الجزائري، وكذلك المواد 67-68-69 وما بعدها.

إن مخالفة نصوص قانون العقوبات ترتب مسؤولية على عاتق الجاني وهذه المسؤولية تكون جنائية إذا كان

الضرر الذي ينشأ عنها يصيب المجتمع فقط، كجرائم مخالفة المرور، وقد تنتج عن مخالفة نصوص قانون العقوبات مسؤولية جزائية ومدنية، في نفس الوقت ذلك أن الفعل الواحد قد يضر الفرد والمجتمع معاً، كالقتل والضرب والجرح والنصب، يكن هناك ثلاث أطراف هم الجاني، المجني عليه، والهيئة الاجتماعية، وهذه الحالة الوحيدة التي تحتاج إلى التمييز بين المسؤولية الجزائية والمسؤولية المدنية، ومن هنا يمكن القول من خلال ما سبق أن المسؤولية عن الجريمة الجزائية قد تكون جنائية فقط وجزاؤها توقيع العقوبة المقررة في قانون العقوبات عن الجاني، وقد تكون مسؤولية مدنية فقط، وجزاؤها دفع التعويض بقدر الضرر للمجني عليه، وقد تكون مسؤولية جنائية ومدنية في آن واحد، ولهذا كان الحاجة ماسة إلى تمييز بين العقوبة الجزائية والمدنية التي تستحق التعويض عن أضرار حوادث المرور.

ورغم كل الجهود من خلال بعث سلسلة من القوانين الجديدة لحوادث المرور، وتأمين السلامة المرورية، ووسائل الحد منها إلا أن الإحصائيات تبقى دائماً السند المعبر عن حالة وأسباب هذه الحوادث وفي كل مرة نجد أن العامل البشري يبقى المسؤول الأول عن تحمل المسؤولية الجزائية ورغم التوعية ومراجعة أحكام التكوين المروري لنيل رخص السياقة والعمل الميداني لأسلاك الأمن من أجل بعث ديناميكية فعالة فوق أرض الميدان، إلا أن الحوادث تبقى في تفاقم ملحوظ من سنة إلى أخرى، وفي الجزائر ساهم القانون الجديد المعول به رقم 01/13، 01/14، 09/03، في تخفيض حوادث المرور والتقليل من الخسائر البشرية الناجمة عن حوادث المرور وتسعى الدولة دائماً من أجل تحقيق برنامج سلامي حول الحد من ظاهرة حوادث المرور عبر سلسلة تشريعية تنظم لقوانين لتزويد من حدة الغرامات والجزاءات من أجل الوصول إلى أرقام قياسية قليلة عن السنوات الماضية.



قائمة المصادر


والمراجع

المصادر والمراجع:


- إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات، الطبعة الأولى،
1985.
- أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائري العام، دار هومة، الجزائر، الطبعة 12، 2012.
- حسين عبد الجليل آل غزوي، "حوادث المرور ما بين التكاليف والقياس".
- رحيمة حوالم، التكاليف الاقتصادية، الاجتماعية لحوادث المرور، مجلة الباحث-عدد 2012/11،
جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان.
- سعد واصف، التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث المرور مع دراسة لنظام صندوق الضمان
دراسة مقارنة، المطبعة العالمية، 1963، القاهرة.
- سليمان عبد المنعم، نظرية المسؤولية والجزاء، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، 2003.
- عاطف النقيب، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن الفعل الشخصي.
- عامر بن ناصر المطير، حوادث المرور في الوطن العربي حجمها وتقدير تكاليفها الاقتصادية، مركز
الدراسات والبحوث، الرياض، 1427هـ-2006.
- عبد الحفيظ بن عبيدة، إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في
التشريع الجزائري، الديوان الوطني للأشغال التربوية، الجزائر، 2002.
- عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، دار إحياء التراث العربي،
بيروت، لبنان.
- عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة بالتشريع الجزائري، الجزء الأول، التأمينات البحرية، الطبعة
الثالثة، مطبعة رذكول، الجزائر.
- عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، الجزء الأول.

- عبد العزيز بوذراع، النظام القانوني لتعويض ضحايا حوادث المرور في الجزائر، مجلة الفكر القانوني، العدد الثاني، الصادرة عن اتحاد الحقوقيين الجزائريين في 1985.
- علي بن ضبيان الرشيد، المحددات الأساسية في السلامة المرورية، دار جامعة نايف للنشر، الرياض، 1436هـ-2010م.
- علي سليمان، النظرية العامة للالتزام: مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري.
- فايز أحمد عبد الرحمان، التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات، طبعة 2006.
- محمد حسين منصور، المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات والتأمين.
- محمد محمود الكاشف، تأمين السيارات - الأصول العلمية والتطبيقات العملية - مع دراسة سوق التأمين في جمهورية مصر العربية، الطبعة الأولى، 1989، دار القلم، دبي.
- المستشاران عز الدين صوري وعبد الحميد الشواربي، المسؤوليات الجنائية والمدنية في القتل والإصابة الخطأ في ضوء الفقه والقضاء متضمنا أحكام النقض حتى سنة 1996.
- معراج جديدي، النظام القانوني للتأمين في الجزائر في ضوء التحولات الاقتصادية الجديدة.
- مولود ديدان، مدونة حركة المرور عبر الطرق، طبعة جديدة مصححة ومحيّنة، دار بلقيس، الدار البيضاء، الجزائر.
- يوسف دلاندة: قانون المرور، طبعة 2010، دار هومة، بوزريعة، الجزائر.
- يوقجة بن قارة، النظام القانوني للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور، الطبعة 3، ديوان المطبوعات الجامعية، 1992.
- يونس دلاندة: نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية عن حوادث المرور.
- الموقع الرسمي للمديرية العامة للأمن الوطني.


الجموعة الإقليمية للدرك الوطني بسعيدة. 

رسالة ماجستير، الطالبة بوخبزة سعيدة. 


المراسيم والقوانين:

 أمر رقم 03/09 المؤرخ في 29 رجب 1430هـ/الموافق ل 2009/07/22 المتعلق بحركة المرور عبر الطرق

وسلامتها وأمنها.


 أمر رقم 15/74، المتعلق بالزامية التأمين وبنظام التعويض عن حوادث المرور الصادر 1974/01/30 الجريدة


الرسمية عدد 15 لسنة 1974.


 أمر رقم 07/95 المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق ل 25 يناير 1995 يتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية

عدد 13 سنة 1995، والمعدل والمتمم بموجب قانون رقم 04-06 المؤرخ في 20 فبراير 2006، غير أن المواد


المذكورة لم يشملها التعديل، الجريدة الرسمية عدد 15 سنة 2006.


 تنظيم القوانين الخاصة عقد التأمين بالإضافة إلى الأحكام التي يتضمنها هذا القانون.


 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، رقم العدد 45، الصادرة بتاريخ 29 يوليو 2009.

 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 28، الصادر ب 24 رمضان 1403هـ الموافق ل


05 يوليو 1983.

 حسب المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

 قانون رقم 14/01، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها و أمنها، معدل ومتمم.

 قانون رقم 31/88 المؤرخ في 5 ذي الحجة 1408 الموافق ل 19 جويلية 1988، الجريدة الرسمية عدد 29 سنة

1988.

 قرار بتاريخ 1990/03/28، طعن رقم 66183 الاجتهاد القضائي، ج1، جيلالي بغدادي أشار إليه

الأستاذ بلخضر مخلوف، النصوص القانونية مع الاجتهادات القضائية، دار الهدى، 2004.

مرسوم تنفيذي رقم 03-223، يتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيفية ممارستها.

مرسوم تنفيذي رقم 03-224، يحدد تسعيرات خدمات المراقبة التقنية للسيارات.

مرسوم تنفيذي رقم 04-381، يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق.

نظام المرور السعودي الصادر عام 1390هـ.

المجلات والرسائل الأكاديمية والمقالات:

التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، منظمة الصحة العالمية، جونيف، 2004.

المجلة الاقتصادية، العدد 4091، ديسمبر 2004.

مجلة الشرطة تصدر عن المديرية العامة للأمن الوطني، عدد فيفري 2011.

مجلة العدل العدد 38، ربيع الثاني 1429هـ.

المجلة القضائية، العدد 02، السنة 2003.

المجلة القضائية، العدد الأول، سنة 2002.

مجلة الوقاية والسياسة العدد 9، الصادرة عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

الفهرس

الصفحة	الموضوع
03	مقدمة
10	المحددات المفاهيمية لحوادث المرور
10	مفهوم حوادث المرور وأسبابها
10	مفهوم حوادث المرور
10	مفهوم حوادث المرور فقها
10	مفهوم حوادث المرور شرعيا
11	مفهوم حوادث المرور قانونيا
12	أسباب حوادث المرور
13	أسباب متصلة بمركبات النقل
15	أسباب متصلة بالإنسان "سائقين-ركاب-راجلين".
25	أسباب متصلة بالتهيئة والطرق
27	الانعكاسات والقوانين المؤطرة للمرور
27	انعكاسات حوادث المرور على المجتمع والتنظيم القانوني للمرور
27	انعكاسات ذات طبيعة اقتصادية
31	انعكاسات ذات طبيعة اجتماعية
32	انعكاسات ذات طبيعة صحية
33	القوانين المؤطرة للمرور في الجزائر
33	تطبيق القانون الجديد الصادر 2009/07/22
38	مرسوم تنفيذي رقم 381-04 يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق

41	مرسوم تنفيذي رقم 223-03 يعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيفية ممارستها
49	مرسوم تنفيذي رقم 224-03 يحدد تسعيرات خدمات المراقبة التقنية للسيارات
53	الأحكام الجزائية والموضوعية لحوادث المرور في ضوء التشريع الجزائري
53	الأحكام الإجرائية لتنظيم حوادث المرور
53	شروط السياقة
54	رخصة السياقة كقرار إداري
57	التأمين وأهميته
66	الجنح والمخالفات
66	عقوبات المخالفات
73	العقوبات الخاصة بالجنح
80	الأحكام الموضوعية
80	العقوبات
80	العقوبات الأصلية
83	الظروف المشددة
85	العقوبات التكميلية
87	التعويض عن حوادث المرور
87	التعويض
87	الشروط الواجب توافرها في التعويض
90	المعايير المعتمدة في التعويض
93	تقدير التعويض
99	آفاق حوادث المرور

99	عوائق التقليل من حوادث المرور
101	إحصائيات حوادث المرور
104	آفاق التقليل من حوادث المرور
109	خاتمة
112	قائمة المصادر والمراجع
117	الفهرس