



دراسة حالة قانونية

التعويض عن أضرار حادث مروري وتحديد المسؤول المباشر
من تحليل الملف إلى الحكم بالتعويض وبقاء النتيجة بعد مرحلة الاعتراض

إعداد ودراسة: منصة كاونسلو

بإشراف المحامي والمستشار القانوني عمر رياض بغدادي

مؤسس كاونسلو

Omar

www.Counselo-Legal.com

ملخص تنفيذي:

عُرض على منصة كاونسلو ملف مطالبة بالتعويض عن أضرار حادث مروري تسبب في أضرار جسيمة لمركبة العميل. أظهر تقرير المرور أن نسبة الخطأ على قائد المركبة الأخرى بلغت 100%، كما أثبتت تقارير التقدير أن قيمة المركبة انخفضت من 145,000 ريال قبل الحادث إلى 25,000 ريال بعده، بما نتج عنه نقص قدره 120,000 ريال، إضافة إلى رسوم تقدير قدرها 172.50 ريال. قامت كاونسلو بتحليل الملف كاملاً، وفحص صفة الأطراف، والعلاقة بين المسؤولية المباشرة والتأمين، وتحديد الشخص الذي ينبغي توجيه المطالبة إليه، ثم تعاونت بصورة وثيقة مع الممثل النظامي للمدعي حتى صدر الحكم بإلزام المتسبب بمبلغ 120,172.50 ريال. وفي مرحلة الاعتراض قضت محكمة الاستئناف بعدم قبول الاعتراض لعدم استيفائه المتطلبات النظامية.

أولاً: المسألة القانونية

تمحورت الدراسة حول تحديد المسؤول عن تعويض الضرر الناتج عن الحادث، ومدى كفاية تقرير المرور لإثبات الخطأ، وأثر وجود التأمين على مسؤولية المتسبب المباشرة، ومدى تحقق صفة الشركة المرتبطة بالمركبة، وكيفية إثبات مقدار الضرر بصورة قابلة للحكم.

- هل تثبت مسؤولية قائد المركبة متى حدد تقرير المرور نسبة الخطأ عليه بنسبة 100%؟
- هل تنتقل المسؤولية إلى مالك المركبة أو شركة التأجير أو جهة التأمين لمجرد وجود علاقة تعاقدية أو تأمينية؟
- هل تؤثر المنازعة في حالة قائد المركبة وقت الحادث على أصل حق المضرور في التعويض؟
- ما المستندات التي تثبت مقدار النقص في قيمة المركبة ورسوم التقدير؟
- هل تتوافر الصفة النظامية لجميع من أقيمت عليهم الدعوى؟

ثانياً: القواعد والمبادئ الحاكمة

انطلقت الدراسة من قاعدة المسؤولية المدنية التي تقضي بأن كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض. وقد استند الحكم الابتدائي إلى المادة العشرين بعد المائة من نظام المعاملات المدنية في تحميل المتسبب المباشر مسؤولية الضرر.

كما روعي أن الصفة عنصر مستقل عن أصل المسؤولية؛ فلا يكفي أن تكون للجهة علاقة بالمركبة حتى تتحمل التعويض ما لم تثبت صفتها في الدعوى. ولهذا بحثت المحكمة صفة الشركة المالكة أو المؤجرة بصورة مستقلة، وانتهت إلى عدم تحقق صفتها في المطالبة.

وبالنسبة للإثبات، بُنيت المطالبة على الربط بين تقرير المرور المثبت للخطأ وتقارير التقدير المثبتة لمقدار الضرر، بحيث يقدم الأول أساس المسؤولية ويقدم الثاني أساس تحديد قيمة التعويض.

ثالثاً: التطبيق والتحليل والاستراتيجية

1. تحليل ملف الحادث والمستندات

بدأت كاونسلو بمراجعة تقرير المرور، وتقارير تقدير المركبة، وقيمة المركبة قبل الحادث وبعده، ورسوم التقدير، وبيانات ملكية المركبات، وعقد استئجار المركبة المتسببة، وبيانات التأمين، والدفع المتوقعة من قائد المركبة ومن الشركة المرتبطة بها. وتم التعامل مع هذه المستندات باعتبارها منظومة إثبات واحدة، لا كمستندات منفصلة.

2. تثبيت الخطأ والمسؤولية المباشرة

شكل تقرير المرور نقطة الارتكاز الأولى في الاستراتيجية؛ إذ حدد نسبة الخطأ على قائد المركبة المتسببة بنسبة 100%. كما أقر ممثله أمام المحكمة بهذه النسبة، مع منازعته في مسائل أخرى. لذلك ركزت الاستراتيجية على تثبيت المسؤولية المباشرة وعدم السماح للدفع الجانبية بإضعاف عنصر الخطأ الثابت.

3. تحليل أثر التأمين

أثيرت دفعات تتعلق بوجود تأمين على المركبة وبمن يتحمل التعويض في ظل العلاقة التأمينية. وجرى التفريق بين حق المضرور في مواجهة من تسبب مباشرة في الضرر وبين العلاقات الداخلية أو التأمينية التي قد تكون قائمة بين المتسبب وغيره. وانتهت المحكمة إلى أن البحث في بعض الوقائع المتعلقة بالتأمين أو بحالة قائد المركبة لم يكن مؤثراً في أصل مسؤوليته المدنية عن الخطأ الثابت.

4. فحص صفة الأطراف

تناولت كاونسلو بصورة مستقلة مسألة صفة الشركة المدعى عليها المرتبطة بالمركبة؛ إذ دفعت بأنها شركة تأجير وأن المركبة كانت مؤجرة للشخص الذي ارتكب الحادث. وانتهت المحكمة إلى عدم تحقق صفة تلك الشركة في الدعوى، مع بقاء المسؤولية على قائد المركبة المتسبب مباشرة. وقد أظهر ذلك أهمية الفصل بين ملكية المركبة أو تأجيرها وبين المسؤولية الشخصية عن الفعل الضار.

5. إثبات مقدار الضرر

أثبتت تقارير التقدير أن قيمة المركبة قبل الحادث كانت 145,000 ريال، وأن قيمتها بعد الحادث أصبحت 25,000 ريال، ليكون النقص 120,000 ريال. كما ثبتت رسوم التقدير بمبلغ 172.50 ريال، فبلغ إجمالي المطالبة المثبتة بالمستندات 120,172.50 ريال. وتم بناء الاستراتيجية على معادلة إثبات واضحة: تقرير المرور يثبت الخطأ، وتقدير التقدير يثبت الضرر، وربطهما يحدد مقدار المسؤولية المالية.

6. التعاون مع الممثل النظامي للمدعي

استمرت كاونسلو في التعاون بصورة وثيقة مع الممثل النظامي للمدعي خلال مسار الدعوى. وشمل ذلك ترتيب عناصر الإثبات، وتحليل دفعات الأطراف الأخرى، ومناقشة أثر التأمين والصفة، وتحديد النقاط التي ينبغي التركيز عليها أمام المحكمة، مع المحافظة على مسار واضح للقضية يقوم على ثبوت الخطأ، ثم الضرر، ثم تحديد المسؤول، ثم إثبات مقدار التعويض.

رابعاً: النتيجة

انتهت محكمة الدرجة الأولى إلى عدم تحقق صفة الشركة المرتبطة بتأجير المركبة في الدعوى، وفي المقابل قضت بثبوت مبلغ 120,172.50 ريال في ذمة قائد المركبة المتسبب، وألزمته بسداد المبلغ للمدعية. ويتكون المبلغ من 120,000 ريال عن نقص قيمة المركبة و172.50 ريال رسوم التقدير.

وتقدم المحكوم عليه بطلب اعتراض، إلا أن محكمة الاستئناف تبين لها أن الطلب لم يتضمن أسباب الاعتراض ولا طلبات المعارض وفق المتطلبات النظامية، فقضت بعدم قبول الاعتراض. وبذلك بقي الحكم الصادر لصالح العميل قائماً دون تعديل.

منهجية كاونسلو في هذا الملف:

- تحليل تقرير المرور وربطه ببقية عناصر الملف.
- فحص صفة الأطراف وعدم الخلط بين المسؤول المباشر والمالك أو المؤجر أو جهة التأمين.
- تحديد أثر التأمين دون السماح له بحجب مسؤولية المتسبب المباشرة.
- إثبات مقدار الضرر بالمستندات الرسمية وتقارير التقدير.
- بناء استراتيجية واضحة للمطالبة بالتعاون مع الممثل النظامي للمدعي.
- متابعة النتيجة القضائية حتى مرحلة الاعتراض.

القيمة التي قدمتها كاونسلو:

تعكس هذه القضية منهجية كاونسلو في قضايا التعويض: لا تبدأ الدراسة من مبلغ المطالبة، وإنما من تحديد المسؤولية وصفة الأطراف وقوة الأدلة. ثم يتم ربط الخطأ بالضرر، وتحديد مقدار التعويض القابل للإثبات، وبناء استراتيجية التقاضي بالتنسيق مع الممثل النظامي. وبذلك تحولت القضية من ملف حادث مروري متعدد الأطراف والدفع إلى مطالبة محددة الأساس والمسؤول والمبلغ، انتهت بحكم لصالح العميل وبقاء الحكم قائماً بعد مرحلة الاعتراض.

نحلل الملف، نحدد المسؤولية، نربط الأدلة، نبني الاستراتيجية، ثم نعمل مع الممثل النظامي حتى الوصول إلى النتيجة القضائية.

كاونسلو

تحليل الملف • تحديد المسؤولية • بناء الاستراتيجية • دعم الممثل النظامي