



جمهورية العراق

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة كربلاء – كلية القانون

السياسة الجنائية المرورية

(دراسة مقارنة)

رسالة مقدمة إلى مجلس كلية القانون – جامعة كربلاء

كجزء من متطلبات نيل شهادة الماجستير في الفرع العام

كتبت بواسطة الطالبة

زمن مسير جودة خضير العجياوي

إشراف

الدكتور ضياء عبدالله عبود الجابر الأسدي

استاذ القانون الجنائي

1443 هـ

2022 م

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿ هُوَ الَّذِي جَعَلَ لَكُمْ الْأَرْضَ ذُلُولًا

فَامْشُوا فِي مَنَاكِبِهَا وَكُلُوا مِنْ رِزْقِهِ ۗ وَإِلَيْهِ

النُّشُورُ ﴿

صَلَّىٰ اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ
صَلَّىٰ اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ
صَلَّىٰ اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ

سورة الملك / الآية 15

إقرار المقوم اللغوي

أشهد أنني قرأت رسالة الماجستير الموسومة بـ (السياسة الجنائية
المرورية (دراسة مقارنة)) المقدمة من قبل الطالبة (زمن مسير جودة
خضير) إلى مجلس كلية القانون - جامعة كربلاء ، وقد وجدتها صالحة من
الناحتين اللغوية والتعبيرية، بعد أن أخذت الطالبة بالملاحظات المسجلة
على متن الرسالة .

مع التقدير ...



التوقيع :

الاسم : أ.م. د. سهيلة خطاف عبد الكريم

الاختصاص العام : لغة عربية

الاختصاص الدقيق : النحو

أقرار لجنة مناقشة

نشهد نحن أعضاء لجنة المناقشة اننا اطلعنا على هذه الرسالة الموسومة بـ (السياسة الجنائية المرورية" دراسة مقارنة")، وناقشنا الطالبة (زمن مسير جودة) على محتواها، وفيما له علاقة بها، ونعتقد إنها جديرة بالقبول لنيل درجة الماجستير في القانون / فرع القانون العام وبدرجة (جيداً) .

التوقيع :

الاسم: ا.م.د علاء عبدالحسن السيلوي

(عضواً)

التاريخ: 2022 / 1 / 15

التوقيع :

الاسم: ا.د. عادل كاظم سعود

(رئيساً)

التاريخ: 2022 / 1 / 15

التوقيع :

الاسم: ا.د. ضياء عبدالله عبود

(عضواً ومشرفاً)

التاريخ: 2022 / 1 / 15

التوقيع :

الاسم : ا.م.د منى محمد عبدالرزاق

(عضواً)

التاريخ: 2022 / 1 / 15

صادق مجلس كلية القانون / جامعة كربلاء على قرار لجنة المناقشة

التوقيع :

أ.د. صباح عبد الله كبرور

عميد كلية القانون / جامعة كربلاء

التاريخ: 2022 / /

الإهداء

إلى

من نشعر بالأمن والأمان ونحن على أرضهم الطاهرة، وطلما

ندعوهم بكل ضيق وشدة، ونعلم إنَّ لهم عند الله جاهًا ومقامًا

محمودًا إلى - سيدي ومولاي ونور عيني الحسين ابن علي (عليه السلام)

وأخيه قمر العشيرة أبي الفضل العباس (عليه السلام)

إلى - الوالدين العزيزين

إلى أخوتي وأخواتي الطيبون

الباحثة

شكر و عرفان

من لم يشكر المخلوق لم يشكر الخالق

كل الشكر والتقدير لكل من أسهم في إنجاح هذا العمل ،
وأخص بالشكر مشرفي الدكتور ضياء عبد الله الجابر الاسدي
المحترم، الذي تكرم بالإشراف على رسالتي، وأثمرها بعلمه من
خلال توجيهاته القيمة .

كذلك موفور الشكر إلى جميع أساتذتي الكرام في جامعة
كربلاء، وجامعة بغداد على ما قدموه لي من جهد طوال مدة
دراستي . وكما أتوجه بجزيل شكري وإعترازي إلى أعضاء لجنة
المناقشة على ما بذلوه من وقت وجهد في قراءة هذه الرسالة،
ومناقشتي؛ من أجل إخراجها إلى حيز الوجود بأفضل صورة .

ولكل من ساعدني لإتمام دراستي في مرحلة الماجستير،
وأتمنى للجميع المزيد من التوفيق والعطاء .

الباحثة

المحتويات

الصفحة	الموضوع
	الآية
ii	الإهداء
iii	شكر و عرفان
iv - vi	المحتويات
Vii	الملخص
6 - 1	المقدمة
39 - 8	الفصل الأول - الإطار المفاهيمي للسياسة الجنائية المرورية
22 - 9	المبحث الأول - التعريف بالسياسة الجنائية المرورية
17 - 10	المطلب الأول - مفهوم السياسة الجنائية المرورية
12 - 10	الفرع الأول - تعريف السياسة الجنائية المرورية
17 - 12	الفرع الثاني - خصائص السياسة الجنائية المرورية
22 - 17	المطلب الثاني - ذاتية السياسة الجنائية المرورية
20 - 17	الفرع الأول : الطبيعة القانونية للسياسة الجنائية المرورية
22 - 20	الفرع الثاني - تمايز السياسة الجنائية المرورية عما يشته به
39 - 22	المبحث الثاني : مفهوم قانون المرور
32 - 23	المطلب الأول - التعريف بقانون المرور
26 - 24	الفرع الأول - تعريف قانون المرور
32 - 26	الفرع الثاني - اهداف قانون المرور
39 - 32	المطلب الثاني - نطاق قانون المرور
35 - 33	الفرع الأول - النطاق الموضوعي

39 - 35	الفرع الثاني - النطاق الشخصي
76 - 41	الفصل الثاني : سياسة الوقاية والتجريم المروري
60 - 42	المبحث الأول - السياسة الوقائية في قانون المرور
51 - 42	المطلب الأول - مفهوم السياسة الوقائية المرورية
47 - 44	الفرع الأول - تعريف السياسة الوقائية المرورية وأهدافها
50 - 47	الفرع الثاني - طرق وأساليب الوقاية من الحوادث المرورية
51 - 50	الفرع الثالث - صور التجريم الوقائي المروري
60 - 51	المطلب الثاني - التدابير والتجريم الوقائي المروري
55 - 52	الفرع الأول - تدابير وقائية خاصة بمستخدمي الطرق
60 - 55	الفرع الثاني - التدابير الخاصة بالطرق وتجهيزات المركبة والمراقبة
76 - 60	المبحث الثاني - سياسة التجريم والعقاب المروري
67 - 61	المطلب الأول - سياسة التجريم المروري
65 - 63	الفرع الأول - المصلحة المحمية في الجريمة المرورية
68 - 65	الفرع الثاني - الضرر والخطر والعلّة من التجريم
76 - 68	المطلب الثاني - سياسة العقاب المروري
73 - 69	الفرع الأول - ضمانات العقوبة المرورية
76 - 73	الفرع الثاني - الجهة المختصة بتوقيع الجزاء المروري
112 - 78	الفصل الثالث : السياسة الإجرائية المرورية
94 - 79	المبحث الأول - التحقيق في الجرائم المرورية
87 - 80	المطلب الأول - مرحلة التحري وجمع الأدلة
86 - 82	الفرع الأول - وسائل التحري وجمع الأدلة
87 - 86	الفرع الثاني - التقرير المروري

94 - 87	المطلب الثاني - مرحلة التحقيق الابتدائي
89 - 88	الفرع الأول - الجهة المختصة بالتحقيق الابتدائي
94 - 90	الفرع الثاني - قواعد التحقيق الابتدائي
112 - 94	المبحث الثاني - إجراءات المحاكمة في الجرائم المرورية
101 - 95	المطلب الأول - المحاكمة في جرائم المرور
98 - 96	الفرع الأول - حضور المتهم الى المحكمة
101 - 98	الفرع الثاني - حق السائق في الاعتراض
118 - 101	المطلب الثاني - إجراءات المحاكمة في الدعوى المرورية
109 - 102	الفرع الأول - إجراءات المحاكمة المرورية غير الموجزة
112 - 109	الفرع الثاني - إجراءات المحاكمة المرورية في الدعوى الموجزة
118 - 114	الخاتمة
130 - 1120	المصادر والمراجع
ii - iii	Abstract

المخلص

تُعدّ السياسة الجنائية الأساس القانوني في مجال مكافحة الجريمة لكل دولة ، ومنها الجريمة المرورية ، وتعرف الجريمة المرورية بأنها " كل سلوك إنساني غير مشروع في قانون المرور ، يصدر من قائد أو مالك المركبة ، يعرض المصالح الجوهرية للخطر ، سواء أكان ايجاباً أم سلباً ، حدد له المشرع الجنائي جزاءً جنائياً " .

تكون للسياسة الجنائية المرورية غاية معينة ، وهي العمل على تطوير القانون الجنائي الوضعي ، في مجال التجريم والعقاب والامنع ، وتقوم السياسة الجنائية بصورة عامة على فكرين متميزين : الأول ، هو الفكر الفلسفي وهنا يحدد حق الدولة في منع الجريمة ، وفي العقاب عليها ، والثاني هو الفكر السياسي ، والذي يحدد طبيعة علاقة الفرد بالدولة ، كما تتعلق بالجانب الوقائي في المجال المروري ، كما أنها ترتبط بالقواعد الإجرائية الخاصة بالدعوى الجزائية في تلك الجرائم .

إن قانون المرور يُعد من القوانين المهمة التي أهتم المشرع بها ومن أهدافه تنظيم استعمال الطرق العمومية ، والوقاية من حوادث المرور ، فالسياسة الوقائية المرورية ، تعرف بأنها " الإجراءات الكفيلة بتوفير الحماية الجزائية للأفراد وممتلكاتهم ، من خلال منع الجريمة قبل وقوعها " كما أن للسياسة الوقائية المرورية جملة أهداف منها ، محاولة تفادي وقوع الجريمة المرورية قبل أن تقع ، أي منعها من الوقوع أصلاً ، وهذا هو المعنى الضيق للسياسة الوقائية المرورية ، ومن أهدافها ، العمل على مكافحة العوامل الاولية التي تكون سبب وجود الشخصية الإجرامية ، والعمل على إيجاد أساليب وقائية ناجحة تستطيع من خلالها بأن تسيطر على الجريمة .

إنّ فلسفة التجريم في قانون المرور الأصل فيها البحث عن جميع الأفعال والسلوكيات التي يجد فيها المشرع تعرض أرواح الأفراد وأموالهم للخطر ، وذلك في أثناء قيادة المركبات ، مثل القيادة بسرعة ، وتجاوز الحد المقرر قانوناً ، أو الوقوف ليلاً في الاماكن المظلمة من دون استخدام الأنوار .

وتجري المحاكمات المرورية ، بدعوى موجزة أو غير موجزة ، إذ تكون غير موجزة عندما تكون العقوبة للجريمة ، هي أكثر من ثلاث سنوات ، وكان في الدعوى طلب برد المال أو التعويض ، وأما الدعوى الموجزة فهي على العكس من ذلك .

المقدمة

المقدمة

أولاً- فكرة موضوع البحث والتعريف به

إن للسياسة الجنائية بما تتضمنه من أحكام التجريم والعقاب والأحكام الإجرائية دوراً رئيساً في ضمان فاعلية القاعدة الجنائية، وما يجب أن تضمنه من حماية للمصلحة الخاصة للفرد، وضمان لإستتباب النظام العام والأمن والسكينة في المجتمع، وبما أن الجرائم المرورية لا تنطوي في غالبها على خطورة إجرامية مسبقة لمرتكبها، ما ترك غالبية التشريعات المرورية تقرُّ لها في بادئ الأمر جزاءات خفيفة مقارنة بباقي الجرائم الأخرى، وهذا ما سار عليه المشرع العراقي أيضاً في مقابل ما تميزت به المخالفات المرورية ببلادنا بخطورة كبيرة ونتائج وخيمة، وقد يكون من بين أسبابها: الزيادة الحاصلة في أعداد المركبات، وكثرة الحاصلين على رخص السياقة، وما يقابله من ضعف في النصوص القانونية المتعلقة بهذا الأمر، فضلاً عن التطور المستمر في قدرات المركبة وتكنولوجياتها من جهة، وعجز المنشآت الطرقية وسوء إنجازها من جهة أخرى، فإنعكس ذلك سلبياً على المصالح التي من الواجب حمايتها بقواعد حركة المرور. وإن جرائم المرور تعد من معوقات التنمية في المجتمع؛ وذلك بالنظر لآثارها السلبية المتعددة على مختلف جوانب الحياة؛ إذ تؤثر مشكلات المرور تأثير ضار على النواحي الصحية للأفراد، وهو أمر له إنعكاساته السلبية على التنمية في المجتمع خاصة إننا مجتمع نام في أشد الحاجة إلى ثروته البشرية و أيدينا العاملة وإستثمارها في تنمية المجتمع. كما أنه ينجم عن تسيير الأعداد الكبيرة من المركبات بالطرق المختلفة نواتج إحتراق مثل أول غاز اكسيد الكربون والرصاص وأكسيد النيتروجين.. وهذه الملوثات تؤدي إلى تأثير ضار على جسم الإنسان والحيوان والنبات. كذلك تعد الخسائر الناجمة من حوادث المرور سواء في الأرواح أم ما ينجم عنها من إصابات وعاهات أو خسائر مادية في المركبات أو المنشآت أو المواد من معوقات التنمية في المجتمع بالنظر لتفوق آثار الخسائر الناجمة عن تلك الحوادث على كل أنواع الجرائم الأخرى. وهناك من مشكلات المرور التي تؤثر تأثيراً ضاراً على التنمية؛ إذ تستنزف بعض طاقات المجتمع، وتهدر قدراته، وتفقد بعض إمكاناته، وتزيد نسبة الوقت الضائع سدى؛ ولا شك أنه كلما زادت حدة مشكلة المرور في مجتمعنا زادت معها نسبة الوقت المهدر والزمن الضائع.

كما تؤدي جرائم المرور المتمثلة في أختناقات الطرق ، وتكديس المركبات وإزدحام الشوارع إلى بطء حركة المرور، وعدم إنسيابية المواصلات ، وإنخفاض سرعة السيارات مع طول مدة الإنتظار في الطرق وإشارات المرور، وهو أمر يؤدي إلى زيادة الإستهلاك في وسائل المواصلات من حيث المحرك وقطع الغيار، فضلاً عن زيادة نسبة الفاقد المستهلك من الوقود، والزيوت، والشحوم.

ثانياً- أسباب اختيار الموضوع

هناك العديد من الأسباب التي دعتنا إلى اختيار موضوعنا هذا ، أهمها ما يلي:

١- كثرة حوادث السير التي تؤدي إلى الفتك بالعديد من الأرواح وماله من أثر سلبي على المجتمع من جميع النواحي .

٢- إنّ الجرائم المرورية في العراق بلغت حد من الجسامة؛ نظراً لخطورتها وإتساع نطاقها ، فالمرور في العراق لا يجد من سلوكيات الأفراد الإلتزام بقواعد قانون المرور ، ولو بالقدر الذي يقلل من الحوادث المرورية ، بينما الإلتزام بهذه القواعد كفيل بتقليل مشكلة المرور إلى حد كبير ، كما يحدث في الدول المتقدمة، مما قادنا إلى بيان السياسة الجنائية وبيان أوجه الأختلاف بين القانون العراقي والقوانين الأخرى موضع المقارنة، وبيان أوجه القصور التشريعي، وطرق معالجتها .

٣- تقديم دراسة قانونية وافية عن (السياسة الجنائية المرورية)؛ لتلبي حاجة المكتبات العراقية، والمتخصصين في هذا المجال ، وللمشاركة في الحد من الجرائم المرورية .

ثالثاً- مشكلة البحث

من خلال كل ما تقدم نستطيع أن نسوق الإشكالية الرئيسية لموضوعنا في التساؤل الرئيس الآتي :-

ما هي السياسة الجنائية المرورية ؟

يمكننا أن نبين من ذلك مجموعة من التساؤلات الفرعية التي نجملها بالآتي:

١ - ما مفهوم السياسة الجنائية في قانون المرور النافذ؟

٢- إلى أي مدى أسهمت السياسة الجنائية للمشرع العراقي في الحد أو التقليل من الجرائم المرورية؟

٣- ما أبرز الفوارق بين قانون المرور النافذ والقانون السابق؟

٤- هل المنظومة العقابية التي أرساها المشرع عبر قانون المرور بتعديلاته كافية لأن تكون رادعاً حقيقياً لمواجهة الجرائم المرورية بأصنافها؟

٥- ما المساحة التي تركها القانون للقاضي في تحديد العقوبة المقررة؟

٦- هل واكب المشرع التطورات الحاصلة في المجتمع من خلال قانون المرور النافذ؟

٧- هل إن فلسفة السياسة الجنائية حققت الغاية المرجوة منها في القانون السابق وفي ظروف معينة، فهل لا تزال قادرة على تحقيق النتيجة نفسها في ظل القانون الحالي أو العكس؟

٨- هل هناك تجريم وقائي لدينا في العراق في مجال الجرائم المرورية.

كل هذه التساؤلات وغيرها هي ما سنحاول الاجابة عليها في هذه الدراسة .

رابعاً: نطاق البحث

إن بحث موضوع (السياسة الجنائية المرورية - دراسة مقارنة) يتطلب بحثه في التشريعات العراقية، وقد تم بحثه في قانون المرور النافذ رقم (8) لسنة 2019، ومقارنته مع القانون المصري، والفرنسي وبيان السياسة الوقائية، وسياسة التجريم والعقاب، في قانون المرور، مع تسليط الضوء على موقف القضاء العراقي من تلك السياسة الجنائية قدر الإمكان للتعرف على مدى تطبيقها والعمل بها.

خامساً: منهجية البحث

تحتاج الدراسة إلى منهج علمي ومنهجية تضبط بنية الدراسة؛ لذلك ستعتمد المنهج الوصفي والتحليلي والمنهج الإستقرائي الذي سنعمل من خلاله على إستنباط السياسة الجنائية المرورية لدينا في العراق من خلال جزئيات النصوص القانونية الواردة في قانون المرور العراقي النافذ وصولاً إلى تلك السياسة التي تمثل عمومية أو نظرة عامة؟

والمنهج المقارن ،ذلك عن طريق الإستعانة بالقوانين المرورية المقارنة ،مع الإشارة لموقف القضاء من تلك الجرائم .

سادسا - هدف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى التعرف على السياسة الجنائية للجرائم المرورية وما ينتج عنها ، والعمل على توجيه نظر المشرع إلى أوجه القصور في التشريع ، أو في التطبيق الفعلي للقانون، واكتشاف أهم الثغرات التي لم يتم تداركها من قبل المشرع، ومن شأنها أن تُضعف تلك المنظومة. للوصول إلى النصوص والإجراءات التي تكفل حماية الأرواح و الأموال ، وكذلك العمل على تقليل الأزمة المرورية في الطرق . ومن ثم تبرز هذه الدراسة فلسفة التجريم والعقاب في قانون المرور ، وتهدف أيضا إلى تعديل بعض العقوبات المقررة لهذه الجرائم .

سابعاً: الدراسات السابقة

لاشك إنّ هذا الموضوع المهم قد تعرض له المؤلفون، وتناوله السابقون بكثير من الدراسات القانونية، والتشريعات المختلفة في أغلب الدول وان لم تأخذ بصوره دقيقة وانما في جوانب مشابه ، وقد اعطت نتائج جيدة ومنها:

1- دراسة الطالب (سعيد شنين)، المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون، رسالة ماجستير ، مقدمة الى جامعة الجزائر ، كلية العلوم الاسلامية ، 2012م وقد بينت هذه الدراسة بأنه تعتبر الشرائع السماوية المصدر الاساس الذي تأخذ منه الامم والشعوب قوانينها ونظامها ، ويقوم بعد ذلك العلماء المختصون باستنباط قوانين وقواعد ذات قوه ملزمة . وعلية فإن الاجتهاد لايزال هو السبيل الوحيد لدراسة النظام الاسلامي القويم والنظر في التشريعات الوضعية .

2- سعيد أحمد علي قاسم (الجرائم المرورية) ، اطروحة دكتوراه ، مقدمة إلى جامعة الاسكندرية ، كلية الحقوق ، 2009، وتهدف إلى بيان الجرائم المرورية ، وما ينتج عنها من حوادث جسيمة ، والعمل توجيه نظر المشرع إلى أوجه القصور في التشريع ، أو بالتطبيق الفعلي للقانون، وتبرز هذه الدراسة تأثير العوامل النفسية في جرائم المرور.

3- دراسة الدكتور ثقييل بن ساير الشمري ، 2013 ، الأسباب الموجبة للمسؤولية في حوادث المرور (دولة قطر) ، حيث بينت هذه الدراسة بأن هناك أسباب عديدة لحوادث المرور ، منها السائق والراكب ، المشاة ، والمركبة والظروف الطبيعية والجوية ، والطريق ، وظهرت الدراسة بأن المسؤولية تقوم في الفقه الوضعي والقوانين بصفة عامة على الخطأ والضرر والرابطة السببي

4- دراسة الطالب (عمار حميد جلاب): (2016م) المسؤولية الجنائية عن الجرائم المرورية دراسة مقارنة ،رسالة ماجستير تقدم بها الباحث إلى مجلس كلية القانون في جامعة ذي قار ، حيث كانت هذه الدراسة تهدف إلى توضيح الاحكام القانونية المتعلقة بالجرائم المرورية ، وبيان المقصود بالمسؤولية الجنائية المترتبة عليها ومن نتائج هذه الدراسة أظهرت بأنه لا يوجد هناك أي تعارض بين أغلب أنظمة ولوائح قانون المرور واحكام الشريعة الاسلامية التي تنظم حق المرور وإنّ المشرع المروري منذ أول قانون مرور صادر في العراق ،كان يسير وفق المنهج التقليدي الذي يعاقب على جرائم القتل والإصابة الخطأ ضمن قانون العقوبات ، وبين أنه لا يتصور في الجرائم المرورية الشروع؛كونها غير عمدية.

5- الهام ابراهيم حسين ، السياسة الجنائية المعاصرة للحد من الجرائم المرورية دراسة مقارنة ، رسالة ماجستير ، مقدمة إلى مجلس كلية القانون ، في جامعة النهرين ، 2020 ، وقد بينت هذه الدراسة ، الأساس الفكري للسياسة الجنائية المعاصرة ، وأن الإجراءات الجنائية في الجرائم المرورية ، تختلف عن تلك المقررة بالنسبة إلى الجرائم الأخرى، فهناك اختلافات متعلقة بنظام الصلح وأيضاً قواعد الاختصاص وغيرها .

ثامناً: خطة البحث

استناداً إلى أهمية الموضوع والمنهجية والهدف من الدراسة ستكون خطة الدراسة مقسمة إلى ثلاثة فصول ، إذ نتناول في الفصل الأول الإطار المفاهيمي للسياسة الجنائية المرورية يتضمن مبحثين ،سيكون المبحث الاول مخصصا للتعريف بالسياسة الجنائية المرورية ، والمبحث الثاني لبيان مفهوم قانون المرور ،في حين سنتطرق في الفصل الثاني ، سياسة الوقاية والتجريم المروري، مقسم على مبحثين المبحث الاول : السياسة الوقائية في قانون المرور ، وفي المبحث الثاني سياسة التجريم والعقاب

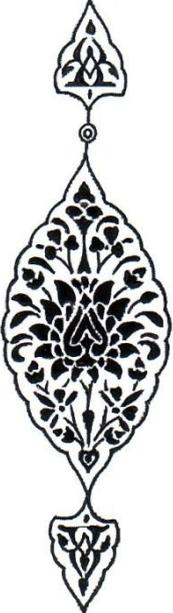
المقدمة (6)

المروري ، وفي الفصل الثالث تناولنا السياسة الإجرائية المرورية ، يوضح المبحث الأول التحقيق في الجرائم المرورية ، والمبحث الثاني :إجراءات المحاكمة في الجرائم المرورية ثم خاتمة البحث التي تتضمنها أهم النتائج والمقترحات التي سنتوصل إليها. ومنه تعالى العون والتوفيق.

الفصل الأول

الإطار المفاهيمي للسياسة

الجنائية المرورية



الفصل الأول

الإطار المفاهيمي للسياسة الجنائية المرورية

الملاحظ بالنسبة إلى السياسة الجنائية في أول ظهورها كانت تسعى إلى بيان جوانب النقص في الأنظمة، والوسائل المتبعة في المجتمع، لمكافحة الجريمة، وبعد ذلك تطور مفهومها، وأصبح يعني (التوجه العلمي للتشريع) على أساس دراسة شخصية المجرم؛ إذ أن هذا التوجه العلمي موجهه بالدرجة الأولى إلى المشرع، فهو واضع التشريع الجنائي، فما هي إلا مجموعة إجراءات يتم اقتراحها على المشرع، أو يتخذها هذا الأخير فعلاً، في زمن وبلد معين لمكافحة الجرائم .

إن أهمية السياسة الجنائية بصوره عامة، وفي قانون المرور بصورة خاصة؛ لمالها من بالغ الأثر على سير الحركات المرورية خاصة بعد إزدياد الحوادث، وتزاحم الطرق وزيادة عدد السكان واستعمالهم للمركبات بعد أن أصبحت من ضرورات الحياة . سنعمد في هذا الفصل إلى بيان الإطار المفاهيمي لهذه السياسة الجنائية المرورية من خلال التطرق إلى التعريف بها وبيان مفهومها وخصائصها، وتميزها هذا من جانب، ومن جانب آخر سنعمد إلى بيان قانون المرور بكل ما يتعلق به من تعريف، ونطاق، وخصائص، ومحتويات، وإنهاء ببيان الأشخاص المسؤولين جزائياً عن جرائم المرور، وهو ما سنتناوله في مبحثين المبحث الأول : نخصه للتعريف بالسياسة الجنائية المرورية، وقسمناه إلى مطلبين، ونبين في المطلب الأول : مفهوم السياسة الجنائية المرورية والمطلب الثاني : ذاتية السياسة الجنائية المرورية، في حين يكرس المبحث الثاني : لبيان مفهوم قانون المرور، وقسمناه إلى مطلبين نوضح في المطلب الأول : التعريف بقانون المرور، والمطلب الثاني : نطاق قانون المرور .

المبحث الاول

التعريف بالسياسة الجنائية المرورية

إن ملامح القانون الجنائي في أي بلد يتوقف على سياسته الجنائية ، فيما يتعلق بالتجريم والعقاب للجريمة والوقاية منها⁽¹⁾؛ ولكون الجريمة المرورية قد مرت بتطور كبير، نظراً لتطور المركبات ، مما أدى إلى تطور التنظيمات المرورية ، وكذلك فلسفة التجريم والعقاب التي إتبعها المشرع في قانون المرور ، والذي يتضمن العديد من الجرائم المرورية ، نتيجة لوجود رغبة لدى المشرع في أن يتدخل بتنظيم حركة المرور⁽²⁾.

أن جرائم المرور هي أكثر الجرائم إنتشاراً في العالم بصورة عامة ، والدول النامية بصورة خاصة ، وإن ضحايا هذه الجرائم هم الأكثر عدداً من بين ضحايا الجرائم المختلفة ، فهي تمثل أخطر ما يهدد الإنسان في حياته ، أو ماله أو عائلته ، كونها من الجرائم التي ليس بالإمكان توقع وقت إرتكابها ، فالجميع قد يتعرض لها ، وفيها خسائر بشرية ، وأقتصادية ، متمثلة في تكاليف العلاج ، والمستشفيات ، فضلاً عن الخسائر في وسائل النقل ، عليه فإن برنامج السياسة الجنائية المرورية ، هو من البرامج التي تتطلب القيام بإعادة النظر في سياسة التجريم ، والعقاب ، والوقاية ، والمنع ، وإمتدت حتى تشمل تدابير وقائية ، تمنع الأفراد قبل الوقوع في بؤرة الجريمة⁽³⁾.

لذلك سوف نتناول في هذا المبحث دراسة التعريف بالسياسة الجنائية المرورية في مطلبين : الأول مفهوم السياسة الجنائية المرورية ، والثاني ، ذاتية السياسة الجنائية المرورية .

(1) د. أحمد فتحي سرور : اصول السياسة الجنائية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، سنة 1972 ، ص 17 .

(2) سعيد أحمد علي قاسم ، الجرائم المرورية ، رسالة لنيل درجة الدكتوراه مقدمة إلى جامعة الإسكندرية ، كلية الحقوق ، 2009 ، ص 11.

(3) رافد ظاهر عليوي ، جرائم المرور في التشريعات العراقية ، بحث مقدم الى مجلس المعهد العالي للتطوير الأمني والإداري لنيل شهادة الدبلوم العالي في علوم قوى الأمن الداخلي ، 2018 م ، ص 1 .

المطلب الأول

مفهوم السياسة الجنائية المرورية

تُعد السياسة الجنائية الأساس القانوني في مجال مكافحة الجريمة لكل دولة، فهي تهدف منذ بداية ظهورها إلى بيان جوانب النقص فيما يتبعه المجتمع من وسائل وأنظمة في سبيل مكافحة الجرائم، ومنها الجريمة المرورية⁽¹⁾، ويفتضي تحديد مفهوم السياسة الجنائية المرورية، بيان تعريفها، ومن ثم خصائصها، وكما يأتي:-

الفرع الأول

تعريف السياسة الجنائية المرورية

إنّ تعبير السياسة الجنائية يرجع للفيقه الألماني (فيور باخ) الذي يُعد أول من إستعملها، وكان ذلك في بداية القرن التاسع عشر، وقد عرف السياسة الجنائية بأنها (حكمة الدولة التشريعية) وكان القصد منها "هي مجموعة الوسائل التي تقترح من طرف المشرع، أو تتخذ بواسطته في وقت معين، وفي بلد معين، من أجل مكافحة الجرائم فيه"⁽²⁾، وتميزت الشرائع السماوية كثيراً بفلسفتها، وأيضاً بسياساتها الجنائية، بالتعامل مع الجريمة؛ فهي تجمع بين مفهوم الانسانية وتجعله في موضعه اللائق، وبين حماية المجتمع وكل قيمه، التي كثيراً ما تتطلب التضحية بالمجرم؛ كون العقاب بالنسبة إليها طهرة من الذنب، وهي لم تغال بالنسبة إلى مبدأ الإنسانية - كون السجون قد أصبحت أقرب للفنادق منها للمؤسسات العقابية⁽³⁾.

(1) هدام إبراهيم أبو كاس، السياسة الجنائية بين الفقه التقليدي والإتجاه الحديث، مذكرة لنيل شهادة الماجستير مقدمة إلى جامعة د. الطاهر مولاي- سعيد، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2016، ص 11.

(2) د. محمد عبد اللطيف فرج، السياسة الجنائية المعاصرة وإتجاهات تطور القانون الجنائي ودعم التعاون الدولي، الطبعة الأولى، القاهرة، 2013، ص 12.

(3) سعداوي محمد صغير، السياسة الجزائية لمكافحة الجريمة دراسة مقارنة بين التشريع الجنائي الدولي والشريعة الإسلامية، بحث مقدم لنيل درجة الدكتوراه في الانثروبولوجيا الجنائية، جامعة أبو بكر بلقايد - تلمسان، كلية الآداب والعلوم الاجتماعية، 2010، ص 3.

ووفقاً لما يرى (مارك أنسل) إن السياسة الجنائية فهي التي تعطي

للنظام القانوني، وأيضاً القضائي روحه، وكما تسمح بأن يكون هناك تفسيراً قانونياً دقيقاً ومتعمقاً للأنظمة القانونية، ويؤكد (مارك أنسل) على " ضرورة أن تشمل السياسة الجنائية على الإجراءات الوقائية والإجراءات الرادعة في أن واحد " (1).

قد عرف الفقيه النرويجي (إند نياس) السياسة الجنائية بأنها " تخطيط سياسة تدابير المجتمع ضد الإجرام " ونلاحظ بأنه تعريف يتسم بالغموض؛ لأنه لم يكشف نطاق هذه السياسة. وقد عرفها بعض من علماء الفقه الغربي بأنها "مجموعة الوسائل المحددة من قبل الدولة للمعاقبة على ارتكاب الجريمة " أو "بأنها العلم الذي يبين دراسة النشاط الواجب على الدولة ممارسته لمنع وقوع الجرائم" (2).

يرى جانب من الفقه المصري بأن السياسة الجنائية " هي التي تضع القواعد التي تتحد على ضوءها صياغة نصوص القانون، سواء فيما يتعلق بالتجريم أم الوقاية من الجريمة أم معالجتها " (3).

أما الجريمة المرورية فتعرف بأنها " كل سلوك إنساني غير مشروع في قانون المرور، يصدر من قائد أو مالك المركبة، يعرض المصالح الجوهرية للخطر، سواء كان إيجابياً أو سلباً، حدد له المشرع الجنائي جزاءً جنائياً" (4).

نلاحظ أن أغلب التشريعات الجزائية لم تورد ولا تحبذ إيراد تعريف معين للجريمة؛ كون مفهومها يتغير بتغير الزمان والمكان، فقد يأتي التعريف

(1) Miereille Delmas, Marty: Modeles et Mouvements de politique criminelle-op,cit,p,13.

(2) بارش سليمان، مدخل لدراسة العلوم الجنائية، السياسة الجنائية، محاضرات مقدمة لطلبة الماجستير تخصص العلوم الجنائية، جامعة باتنة، الجزائر، 2015، ص5

(3) د. هدى حامد قشقوش، السياسة الجنائية لمواجهة الجريمة المعلوماتية، بدون طبعه، دار النهضة العربية، القاهرة، 2012، ص9.

(4) جعفر عبد الرضا عبد الخالق، الجريمة المرورية في التشريع العراقي (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير تقدم بها إلى مجلس كلية القانون، جامعة البصرة، 2016، ص5.

مناسباً في وقت معين، ولكنه يصبح غير مناسب مستقبلاً، إلا أنه جميع التعريفات في الواقع تصب مصب واحد ويعبر عنها

بأنها " اي فعل أو إمتناع عن فعل جرمه القانون وحدد له عقوبة إذا صدر عن إنسان مسؤول ".⁽¹⁾

من خلال ما سبق .. يمكن تعريف السياسة الجنائية المرورية بأنها خطة المشرع المتبعة لتجريم سلوكيات الأفراد الخاطئة أثناء قيادة المركبة، وإيقاع العقوبة المناسبة كأثر لذلك السلوك .

هنا نلاحظ بأن المشرع لا يجرم سلوكيات الأفراد وأفعالهم بهدف لمجرد التجريم ، وإنما هو يسعى لتحقيق هدف معين من وراء ذلك ، إلا وهو حماية المصالح الأساسية والضرورية، والمحافظة عليها حماية للمجتمع .

الفرع الثاني

خصائص السياسة الجنائية المرورية

يُعد موضوع السياسة الجنائية، ذو أهمية كبيرة في قانون المرور ؛ ذلك من منظور التفكير العلمي والبحثي ، والأقتصادي ، والإجتماعي ، فيجب أن تكون هناك طموح وخطط مستقبلية ، وينعكس هذا التفكير على التشريع ، فالمشرع يسارع على وضع نصوص لا تعالج الحاضر فقط ، بل وحتى المستقبل .⁽²⁾ ويفترض في خطط السياسة الجنائية إذا أرادت بقاء إستراتيجيتها فعالة ، أن تواكب جميع الأحداث بالجرائم المرورية ، وأن السياسة الجنائية تدخل ضمن السياسة العامة لأي بلد ، وهي تجدد النظر في كل ما يتماشى مع كل المتغيرات ، والمستجدات ، فهي متطورة ، وغير جامدة، يتعين ان يتحقق من فعاليتها بصورة دائمة ومستمرة.⁽³⁾

عليه فإن السياسة الجنائية المرورية تتسم بخصائص عديدة ، وهي :

(1) د ضاري خليل محمود ، الوجيز في شرح قانون العقوبات ، القسم العام ، دار القادسية للطباعة ، بغداد، 1982، ص38.

(2) هدى حامد قشقوش ، مصدر سابق ، ص1.

(3) د. منصور محمد ، دور السياسة الجنائية في تحقيق العدالة الجنائية - دراسة شرعية مقاصديه - مجلة البحوث والدراسات ، جامعة الشهيد حمد لخضر - الوادي - الجزائر المجلد (17) ، العدد (1) ص77.

أولاً- الغائية

إنّ فلسفة القانون تخلصت تدريجياً ، من الشكلية وإتجهت نحو الغائية، نظراً لوجود علاقة واضحة بين القانون والمجتمع ، وأن هذا الوضوح قد أكدته الدراسات الإجتماعية للقانون ، وكان لها دوراً في نشوء علم الاجتماع القانوني، والذي هو ذلك الفرع من علم الاجتماع الذي يدرس القانون باعتبارها نظام اجتماعي قائم وفعال ومؤثر في تنظيم المجتمع ، وأن معنى النظر الى القانون كنظام اجتماعي هو التفكير بعمليات صنع القانون ، وتنفيذه ، وأيضاً تأمل الغايات التي تسعى إلى تحقيقها تلك النصوص القانونية ، وقد أكدت هذه الدراسات ، على ضرورة إرتباط القانون بالواقع الاجتماعي ؛ حتى يكون أكثر ملائمة وفعالية (1)، وأن الغاية التي يسعى إليها المشرع عند حمايته للمصالح هي ليس بهدف حماية الأشخاص كأفراد ، وإنما بسبب تواجدهم ضمن مجتمع معين ، عندها يجرم الأفعال التي تُعد إهداراً لتلك المصالح ، أو تهددها بالخطر، في حين أن السلوك المشروع الذي لا يؤثر على المصالح او يهددها بالخطر ، فالقانون لا يعني بتجريم من إرتكبه ، أو منعه، (2) وتسعى إلى أن يهتدي المشرع في مرحلة القيام بسن القواعد الجنائية المرورية إلى مبادئ السياسة الجنائية المرورية ، وإلمام القاضي بأخر مستجدات وتطورات السياسة الجنائية المرورية عند مرحلة التطبيق ، عندها يستعين في ذلك بأن يطبق النصوص ، ويجعلها تتلائم مع هدف المشرع وغاياته ، فالسياسة الجنائية المرورية ليس هدفها تطوير النصوص التشريعية فحسب ، وان تعمل على تطور تفسير تلك النصوص عن طريق الفقه والقضاء (3)، وأن غاية التشريع الجنائي هي تحقيق الحماية الفعالة للقيم والمصالح الأساسية للمجتمع ، وعلى ذلك فإن المشرع في قانون المرور قد قدر وجود ضرر أو خطر معين ينتج

(1) د. فايز محمد حسين ، فلسفة القانون والمنطق القانوني ، دار المطبوعات الجامعية ، الاسكندرية ، 2017، ص221.

(2) د. عمر فخري الحديثي ، أثر الكراهية في السياسة الجنائية للمشرع البحريني (دراسة مقارنة) ، بحث منشور في مجلة جامعة تكريت للحقوق ، المجلد 4، العدد 1، الجزء 2، السنة 4، ص 120.

(3) ينظر محمد عبد اللطيف فرج ، مصدر سابق ، ص25.

من القيام بأي فعل أو سلوك أثناء استخدام المركبه في عدد من الحالات طبقاً لما هو مستفاد من التجربة والخبرة (1) .

ثانياً- النسبية

نلاحظ وجود ترابط ما بين السياسة الجنائية المرورية، وظاهرة الإجرام؛ إذ تختلف أسبابها باختلاف الظروف الإجتماعية والبيئية، فإن السياسة الجنائية المرورية تجد وسائل كفيلة بمعالجة الجرائم المرورية عن طريق أسلوب الوقاية العقاب . وعليه أن الوسائل التي تكون صالحة لمكافحة الجريمة المرورية في دولة معينة، قد تكون بدون جدوى في دولة أخرى؛ نظراً للاختلاف في الظروف الإجتماعية والسياسية والأقتصادية لكل دولة (2) وأن النموذج الخاص للجرائم، يختلف عن النموذج العام، إذ يتميز ببعض العناصر، على الرغم من بأن مجال تطبيق كلا النصين هو واقعة واحده وفعل واحد، فعند توافر عناصر الجريمة الخاصة، هنا تخضع تلك الواقعة المرتكبة إلى النص الخاص وهو قانون المرور، وذلك تطبيقاً لمبدأ (الخاص يقيد العام)، وهناك من يرى بأن، للنص الخاص عنصر إضافي، بجانب العناصر الأخرى، التي يشترك فيها مع النص العام (3).

ثالثاً- الحادثة والتطور

لكون السياسة الجنائية بصورة عامة تتميز بالحركة والتطور، وليس بالجمود؛ (4) فهي تعتمد على نتائج علم العقاب، وعلم الإجتماع، وعلم الإجرام وتأثيرها بالأختيارات السياسية في الدولة، والمشكلات التي في المجتمع، وهي جميعها تمتاز بالتطور، فهي العلم الذي يهدف إلى تطوير القانون الجنائي وذلك من خلال تحديد القواعد والوسائل التي تحدد نصوصه، وركزت بالمحافظة على حق الدولة في حماية نظامها الإجتماعي ومعاينة جميع من

(1) Benoit Chabert et Pierre- Olivier Sur, Droit Penal general ,deuxieme edition ,1977,Dalloz,p,99.

(2) هدام إبراهيم ابو كاس، مصدر سابق، ص 16.

(3) دليير فيصل محمد، اثبات الجرائم المرورية بالوسائل العلمية الحديثة (دراسة مقارنة) ، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق، جامعة الموصل، 2019، ص 38.

(4) أحمد فتحي سرور، مصدر سابق، ص 34.

يرتكب فعلاً ، يمس سلامة هذا النظام ،⁽¹⁾ والامر نفسه بالنسبة إلى الجرائم المرورية ، فهي الأخرى تتغير بتغير الأوضاع الاجتماعية ، وتطورها حسب الظروف والعوامل المؤثرة بالمجتمع ، وعليه فإن السياسة الجنائية فهي متطورة ، وتخضع للتعديلات التي يجريها المشرع ضمن المعطيات الجديدة وأن التقدم التكنولوجي والعلمي له دور واسع في نشاط الجرائم المرورية ، والتكنولوجيا الحديثة تتطلب تدخل الدولة وسيطرتها من خلال فرض سياسة جنائية حديثة .⁽²⁾ وإذا كانت السياسة الجنائية ، يقصد بها أن يكون القانون الجنائي ، مواكباً للضرورات الاجتماعية ، فهي يجب أن تضمن حماية القيم والمصالح ، المتجددة ، وذلك بتطبيق مبدأ قانونية الجرائم والعقوبات ، والذي يقضي بأن (لا جريمة ولا عقوبة من دون نص) ، تحقيقاً للمصلحة العامة .⁽³⁾ وأن واقعية الحياة قد جعلت من السياسة الجنائية ، متطورة ومتغيرة ، حسب الإمكانيات المتوافرة ، والظروف المختلفة ، وعليه فإن الفكر الفلسفي ، أصبح أمام التغيير ، السريع ، المتوالي ، وأخذ بملاحقة الواقع أحياناً ، ومحاولة تبريره في أحيان أخرى ، ويبقى القاسم المشترك ، الذي تهدف إلى تحقيقه ، هو حماية المصالح من أي إنتهاك أو تهديد.⁽⁴⁾

رابعاً- سياسة

هناك ترابط كبير وواضح بين اي سياسة جنائية والوضع السياسي القائم بالدولة ؛ نظراً لكون السياسة العامة للدولة هي من توجه السياسة الجنائية ، وتحديد إطارها ، فإذا كانت النظم الدكتاتورية هي التي تسيطر على الدولة ، هنا سوف تختلف عن الدول التي تأخذ بالنظم الديمقراطية ، عند تحديدها للسياسة الجنائية .⁽⁵⁾

(1) د. بن جدو أمال ، الحد من التجريم والعقاب في السياسة الجنائية المعاصرة ، بحث منشور في مجلة الدراسات والبحوث القانونية ، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة ، الجزائر ، العدد العاشر ، 2018 ، ص 188.

(2) - د احمد فتحي سرور ، مصدر سابق ، ص 35.

(3) منار عبد المحسن عبد الغني العبيدي ، السياسة الجنائية في قانون العقوبات العسكري رقم 19 لسنة 2007 النافذ ، بحث منشور في مجلة جامعة الأنبار للعلوم القانونية والسياسية ، العدد 7 ، ص 6.

(4) محمد بن المدني بوساق ، اتجاهات السياسة الجنائية المعاصرة والشريعة الإسلامية ، ط 1 الرياض ، 2002 ، ص 27.

(5) ينظر محمد عبد اللطيف فرج ، مصدر سابق ، ص 26.

إن مشكلة الجريمة المرورية مرتبطة بالمشاكل الأخرى التي في المجتمع ؛ لكون إنَّ نظرية الجريمة بشكل عام هي نظرية سلوك إنساني ، ونلاحظ أنه كلما ارتفعت الحوادث المرورية يصبح الوضع (خطيراً) ، فالسلامة المرورية لا تكون مرتبطة بمعدلات، وعدد حوادث المرور فقط، بقدر ما ترتبط بالخطورة من عدد الوفيات والإصابات الجسدية، الناجمة من حوادث المرور ، (1) وفي الأنظمة الديمقراطية السائدة ، نجد أن المجتمعات لها طابع ليبرالي ؛ إذ تتسم هنا السياسة الجنائية بالإعتدال في مجال التجريم والعقاب ، ومراعاة العدالة والإشراف القضائي ، وكذا مراعاة حقوق الإنسان وكرامته ،(2) أن الحلول التي تجدها الدولة من الناحية السياسية لأي مشاكل المجتمع بالتأكيد سوف تؤثر وتتأثر بما تجده مناسب لحل مشكلة الجريمة المرورية ، فالإنحراف الإجتماعي هو خروج وإنتهاك لكل قواعد تنظيم المجتمع ،ومن ثم سوف يرتبط بكل مشاكله وما يقترح لحل هذه المشاكل ، وهناك الكثير ممن ينادي بضرورة أخذ الحذر في حال التقليد الأعمى للسياسات الجنائية المعتمدة في البلاد المتقدمة ، و ما تأخذه من حلول لمشاكل الإجرام ، (3) ، نلاحظ بأن السياسة الجنائية يتمثل إطارها النظري بالفكر الفلسفي لها ، بينما الإطار العلمي يكون متمثلاً ، بالفكر السياسي السائد المعتمد بالدولة ، وهو ما يمثل النظام السياسي وتحدد الفلسفة التي يأخذها طبيعة علاقته بالمجتمع . (4)

لا يمكن مطلقاً معالجة ما يترتب على الجرائم من رد فعل بعيداً عن قضية الحريات ، وما يصاحب ذلك عن كيفية معالجة هذه القضية ، في

-
- (1) بشرى بواب ، وصالحه براج ، روبرتاج مصور حول : حوادث المرور في ولاية ورقلة ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر أكاديمي ، جامعة قاصدي مرباح ورقلة - كلية العلوم الإنسانية والإجتماعية ، الجزائر ، 2016 ، ص14 .
- (2) د. هدى حامد قشقوش ، مصدر سابق ، ص18 .
- (3) السيد يس ، السياسة الجنائية المعاصرة دراسة تحليلية لنظرية الدفاع الإجتماعي ، الطبعة الأولى ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، 1973 ، ص15 .
- (4) د. واثبة داود السعدي ، الاسس النظرية لعلمي الإجرام والسياسة الجنائية ، مطبعة ديانا ، بغداد ، 1990 ، ص137 .

ظل نظام سياسي معين ، عندها يجب تحديد السياسة الجنائية ؛كون
الإرتباط بينها وبين النظام السياسي المحدد للدولة وثيق جداً .⁽¹⁾

المطلب الثاني

ذاتية السياسة الجنائية المرورية

إنّ السياسة الجنائية تتشابه مع بعض الأوضاع ، من حيث محاربة
الجرائم ،ومنها المرورية ، وأن الدولة تباشر وظيفتها الجزائية ،بهدف حماية
المصالح الإجتماعية التي تسود المجتمع ، وفقاً لظروف كل مجتمع ،⁽²⁾ فالدولة
ليس بإمكانها ،أن تصل إلى قواعد التجريم والعقاب ، من دون سياسة جنائية
محددة ، وهذه الأخيرة ،لها دور في تحديد الساسة الأمنية للدولة ، فالسياسة
الجنائية ، تُعد العلم الذي يستمد مضمونه ،وأساسه ، بالإعتماد على نتائج ،
دراسات وبحوث ، وإحصائيات ، تتعلق بتطور الإجرام ، إلى مجموعة علوم
أخرى ، تُعد المنبع الأول ، إلى علم السياسة الجنائية ،⁽³⁾ وكمالها علاقة
بالدفاع الإجتماعي ،وعليه يقتضي بيان ذاتية السياسة الجنائية المرورية ،
توضيح طبيعتها، ومن ثم تمييزها عما يشتهب بها من أفكار .

الفرع الاول

الطبيعة القانونية للسياسة الجنائية المرورية

تقوم السياسة الجنائية بصورة عامة على فكرين متميزين : الأول، هو
الفكر الفلسفي ،وهنا يحدد حق الدولة في منع الجريمة ، وفي العقاب عليها ،
والثاني هو الفكر السياسي والذي يحدد طبيعة علاقة الفرد بالدولة . وأن هدف
الدولة من وضع وإنشاء جرائم وعقوبات، هو أن تحمي المصالح الاجتماعية ،

(1) د. محمد عبد اللطيف فرج ، مصدر سابق ص26.

(2) قطاف تمام عامر ، دور السياسة الجنائية في معالجة العود الى الجريمة ، مذكرة
مكمله لنيل شهادة الماستر في الحقوق ، جامعة محمد خضير ، كلية الحقوق والعلوم
السياسية ، 2014 ، ص10.

(3) ثورية بوصلعة ، السياسة الجنائية والأمنية في مواجهة الجريمة العابرة للحدود ،
أطروحة دكتوراه ، جامعة ابو بكر بلقايد ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، الجزائر
،2018، ص14.

ونلاحظ أن من واجب الدولة القانوني ، هو أن تحمي مصالح الأفراد وحياتهم و اموالهم ،وتضمن الإستقرار لحياة الجماعة .(1)

بما إنّ الجرائم المرورية تلعب دوراً مهماً ، في التعدي على حقوق أفراد المجتمع الجهرية ، وعلى نظام الدولة العام ، ومن ثم على دور الدولة في أن تحمي الحقوق الجهرية والأساسية لأفراد المجتمع ، ودورها في المحافظة على الأمن العام، والسكينة العامة ، والنظام العام ، وأن حوادث المرور شأنها شأن بقية الجرائم، التي تمس الأشخاص والممتلكات العامة والخاصة ،والفرق بالوسيلة فهي ليست نفسها هنا تكون المركبة بالتحديد⁽²⁾بالنظر لتطور الجرائم المرورية ؛ نتيجة لتطور وزيادة المركبات ، ومن ثم أدى ذلك إلى التطور في التنظيمات والقواعد المرورية ، ونلاحظ أن الفلسفة التي إتبعها المشرع في التجريم والعقاب الواردة في قانون المرور ، تبين العلة من التجريم لبعض السلوكيات ، والأساس القانوني الذي يعتمد عليه المشرع في عقاب من يرتكب هذه السلوكيات ، وكذلك تبين نوع هذا الجزاء، فيما لو كان جزاءً إدارياً، أو عقوبة جنائية، أو تعويضاً مدنياً؛⁽³⁾ ولكون نتيجة الحوادث المرورية وخيمة ، يصعب إصلاح ما قد ينتج عنها في كثير من الأحيان ، فإن معظم التشريعات أخذت على عاتقها ،تعمل بالحيلولة دون وقوعها، فضمنت في قوانينها،الأحكام ذات الطابع الوقائي .(4)

ونظراً لتزايد أعداد المركبات ، ومن ثم إزدياد الحوادث المرورية ، أدى إلى زيادة الجرائم المرورية ، فكان لزاماً على السلطة التشريعية ، أن تتصدى لتلك المشكلات ؛نظراً لكونها تملك سلطة إصدار القوانين ،وصدرت قوانين عديدة بهذا المجال وكان اخرها قانون المرور رقم (8) لسنة 2019 ، ويختلف عن القانون السابق لسنة 2004، والذي كان يحمل هفوات عديدة،

(1) سعيد احمد قاسم ، مصدر سابق ، ص12.

(2) حمدي اسماعين ، الجرائم المرورية في الجزائر ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في العلوم القانونية ، جامعة 8 ماي 1945 ، كلية الحقوق والعلوم السياسية،الجزائر ، 2017، ص6.

(3) المصدر نفسه ، ص13 .

(4) سعيدة لعموري ، الوقاية من حوادث المرور في التشريع الجزائري ، مجلة الإجتهد الفضائي ، بحث مقدم إلى جامعة الشيخ العربي التبسي ، العدد 15، تونس ، 2017 ص287.

وغير راصد للمخالفات، وكان يمنع بصورة باتة ، فرض غرامة ، على أي مخالفة رصدت بالفيديو، أو صورة فتوغرافية، ولم يكن بالإمكان طلب رادار خاص؛ كي يرصد المخالفات، لعدم وجود هذه الفقرة مطلقاً ، في القانون القديم الأمر الذي ألزم بضرورة سن قانون جديد يستطيع مواكبة الحداثة على الأمد البعيد (1) .

نلاحظ بأن قانون المرور قد وضع ؛لكي ينظم حركة السير بالطرق العامة، وإنّ المشرع العراقي ، لم يذكر تعريف الطريق في قانون المرور الجديد ، بينما قد عرف في قانون المرور السابق المرقم (86) لسنة 2004 ، بأنه " هو الحيز الذي يستخدم بشكل طبيعي ، للمشاة ، أو المركبات ، وقد يقسم بشكل خطوط مرور متعددة ، للسير بالاتجاه نفسه ، أو باتجاه معاكس، وقد يكون معبداً ، أو غير معبد " (2) ، والمشرع الفرنسي أيضاً لم يذكر تعريفاً للطريق ، ولكن المشرع المصري عرفه بأنه " الطريق الذي يحدد بقرار من وزارة الداخلية ، على شكل تقسيمات ، أو تجمعات سكنية ، أو سياحية ، أو صناعية ، أو أي نوع آخر من التجمعات " (3)، ومن طبيعة السياسة الجنائية المرورية هي إرتباطها بالمتغيرات الإجتماعية وبالسلوك ، وأن قانون المرور ذو طبيعة مزدوجة ، إذ يمكن التمييز بين كل من الطبيعة الجنائية، والإدارية ، من خلال النظر إلى مصدر الجزاء ، فيما لو كان صادر من القضاء ، يكون جنائي ،وعندها تكون العقوبة جنائية ، ولو كان صادر من جهة إدارية، يكون الجزاء إدارياً، فإذا تخلفت السياسة الجنائية المرورية عن مواكبة أي تغيير إجتماعي ،فهذا قد يُحدث فجوةً وإضطراباً بينها وبين المجتمع إلى قدر إحداث فوضى في نظام وأمن المجتمع (4) .

(1) اية منصور ، قانون المرور الجديد بين الرفض والقبول ، بحث منشور في مجلة الشبكة العراقية IMN Magazine ومتاح على الموقع <https://magazine-imn-iq.cdn> تاريخ الزيارة (2021/1/28)

(2) المادة العاشرة من قانون المرور المرقم (86) لسنة (2004) (الملغي) .

(3) المادة (الأولى) من قانون المرور المصري المرقم (66) لسنة 1973 المعدل بقانون رقم (155) لسنة 1999.

(4) سعيد أحمد علي قاسم ، مصدر سابق ، ص77.

عليه فإن السياسة الجنائية المرورية تكون بمثابة الضابط الذي يعمل على التحكم والسيطرة لكل ما يحصل في داخل المجتمع من حوادث إجرامية مرورية ، وأن تقابل كل سلوك منحرف يعمل على زعزعة الأمن والإستقرار المروري داخل النظام الذي يقوم عليه المجتمع ، والمحافظة على القيم والثوابت التي تعمل على تشكيل البناء المتكامل للمجتمع، كما أن للسياسة الجنائية المرورية دور في المحافظة على الأخلاق، وتحقيق المصالح العامة ، والمنافع ، ومنها مصلحة الأسرة في كل مكان وزمان والمصالح الحقيقية للأفراد . (1)

الفرع الثاني

تمايز السياسة الجنائية المرورية عما يشته به

يقتضي بيان ذاتية السياسة الجنائية المرورية تميزها عن الأفكار المشابه لها ، وهي السياسة العامة للدفاع الاجتماعي ، وعلم الأجرام وكما يلي:

أولاً - تمايزها عن علم الإجرام

السياسة الجنائية تكون ذات صلة وثيقة بعلم الانثروبولوجيا الجريمة لكونها تعد أحد العلوم الأربعة ، التي تشكل علم الإجرام ، والعقاب لكون علم السياسة الجنائية ، يشتغل على نتائج علم إنثروبولوجيا الجريمة ، (2) وأن لكل من السياسة الجنائية المرورية ، وعلم الإجرام ذاتية مستقلة، فكما نعلم أن علم الإجرام يبحث في أسباب الظاهرة الإجرامية ، في حين نلاحظ أن السياسة الجنائية المرورية تبحث فيما يجب أن يكون عليه التجريم والعقاب والمنع بالنسبة للجرائم المرورية، هذا من جانب ومن جانب آخر فإن ما يتوصل إليه علم الإجرام في حالة تحديد أسباب الجريمة المرورية من نتائج تسترشد بها السياسة الجنائية المرورية فيما تقترحه من صور التجريم والعقاب والمنع ، أي أنه يمكن القول بصورة عامة ، بأن علم الإجرام يُعد مرجعاً تستضيء به السياسة الجنائية ، والذي يساهم مع غيره

(1) هدام ابراهيم ابو كاس ، مصدر سابق ، ص 20- 21 .

(2) سعداوي محمد ، مصدر سابق ، ص 395 .

من العلوم الأخرى في صياغة أفكارها. (1)

ثانياً - تمايزها عن سياسة الدفاع الاجتماعي

لقد تبلورت فكرة السياسة الجنائية كثيراً مع بروز مدرسة الدفاع الاجتماعي والتي تزعمها (مارك انسل) الذي عرفها بأنها "علم وفن غايتهم صياغة قواعد وضعية في ضوء معطيات العلوم الجنائية؛ بغية التصدي للجريمة" (2) يتطلب دراسة نطاق السياسة الجنائية ضرورة إخضاع حركة الدفاع الاجتماعي لدراسة دقيقة ، وتكون نقدية وفاحصة ، (3) وتُعد وقاية المجتمع من الجريمة ، هو من أهداف سياسة الدفاع الاجتماعي ، التي أتى بها (مارك انسل)، الذي عد بأن العمل على حماية المجتمع من المشاريع الإجرامية يمثل المبتغى الرئيس لهذه السياسة كون السياسة الجنائية فهي حسب الدفاع الاجتماعي الجديد ، تدعو إلى كفالة الأشخاص الموجودين في ظل ظروف صعبة ، كي يحس هذا الشخص بالأمان ، فالسياسة الجنائية الجديدة يكون لها العديد من الجوانب الاجتماعية ، تهدف لتحقيق العدالة الاجتماعية يحس الجميع فيها على أهمية القيم المشتركة ، والحفاظ عليها ، (4) إن السياسة العامة للدفاع الاجتماعي تشترك مع السياسة الجنائية المرورية في الهدف، وهو أن كلاهما يعمل على مكافحة الجريمة، إذ إن السياسة العامة للدفاع الاجتماعي تعالج الإجرام، كونه ظاهرة عامة، وبالتالي فإنها تقوم بتنظيم التدابير الاجتماعية التي تعمل على للقضاء على هذه الظواهر بالمستوى العام ، مثل تدابير الصحة العامة ، ورفع مستوى التربية في المدارس، وحماية الطفولة وقد نشأت حركة الدفاع الاجتماعي سنة 1945 وكانت تهدف لحماية المجتمع والمجرم من الظاهرة الاجرامية على العكس من

(1) طلال أبو عفيفة، أصول علمي الإجرام والعقاب وأخر الجهود الدولية والعربية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية، ط1، دار الجندي للنشر والتوزيع، القدس، 2013م، ص77-78.

(2) مصطفى العوجي ، دروس في العلم الجنائي ، مؤسسة نوفل بيروت ، طبعة 1980، ص126.

(3) السيد يس ، مصدر سابق ، ص 15 .

(4) هدام ابراهيم ابو كاس ، مصدر سابق ، ص31.

المدارس التقليدية ، التي كانت تحصر معنى الدفاع الإجتماعي هو حماية المجتمع من المجرم فقط، فهي ليست فقط سياسة تشريعية تعمل على تطوير القانون الجنائي فحسب ، بل هي سياسة عامة تهتم بمصالح المجتمع وحاجاته وتقوم بإقتراح التدابير الوقائية الملائمة للجريمة ،ومعالجتها ،وعلى هذا الأساس فإن السياسة العامة للدفاع الإجتماعي تتسع لكل من السياسة الجنائية المرورية والسياسة الاجتماعية ؛ لكون الأولى تعالج الجريمة المرورية والعمل على تطوير قانون المرور والثانية، فهي تتسع إلى أكثر من هذا (1) والسياسة الجنائية المرورية ، فهي تعمل على معالجة الجرائم المرورية بفرض تدابير فردية موجهة إلى شخص معين مرتكب الجريمة ،أما السياسة العامة للدفاع الإجتماعي فهي توجه إلى المواطنين جميعاً ،وهي أعم وأشمل من السياسة الجنائية المرورية.(2)

المبحث الثاني

مفهوم قانون المرور

إنّ التطور العلمي وما يصاحبه من التقدم ،بالنسبة إلى المركبات قد جعل من سوء إستخدام الطريق العام، يمثل خطراً على الأرواح ،والأموال في حال لم يعمل المشرع ،على تحقيق الأمن والسلامة اللازمة؛ لإستعماله حماية لأرواح افراد المجتمع وأموالهم ،ويعتمد في ذلك بالدرجة الأولى ،على مدى تعاون المواطن المراد حمايته في إستعمال الطريق العام ،ومنع ما قد يحدث من مخاطر، جراء هذا الإستعمال الخاطئ ؛ولأن الخطر لا يقتصر على من إرتكبه فحسب ،بل يصيب بالدرجة الاولى الكثير من أرواح الابرياء، الذين لا ذنب لهم غير إستعمالهم للطريق العام ،وأن هذا الخطر قد يمتد إلى أعداد غير محددة في البداية ،وينتشر ويعمل على الإضرار بالأموال والكثير من الإحصائيات المسجلة في منظمة الصحة العالمية، ومنها تقريرها الصادر بمناسبة يوم الصحة العالمي لعام 2004⁽³⁾ ، قد كشفت ،وفي جميع دول العالم، بأن ضحايا هذه الحوادث المرورية، تنتهي بالوفاة وان اثارها قد تكون جسيمة جدا للمصابين، ففي العراق فقد

(1) محمد عبد اللطيف ، مصدر سابق ، ص 22 .

(2) د أحمد فتحي سرور ، مصدر سابق ، ص 26 .

(3) سعيد احمد علي قاسم ، مصدر سابق ، ص 4.

سجلت مديرية إحصاءات النقل والاتصالات لسنة 2017 بأن حوادث المرور المسجلة قد بلغ عددها (8824) حادث خلال سنة 2017 منها (2365) حادث مميت بنسبة (26,8%) وغير مميت (6459) حادث وبنسبة (2,73%) مقابل (8763) حادث في سنة 2016 وبارتفاع مقداره (7,0%)⁽¹⁾، هذا وقد أخذت هذه النسبة بالتزايد حسب ما ورد في إحصاء حوادث المرور لسنة 2018⁽²⁾، ومن أجل ذلك وفي سبيل تنظيم الطرق، فقد صدر في العراق العديد من قوانين المرور منها قانون المرور رقم (48) لسنة 1971، الملغي، الذي لحق به العديد من التعديلات، ومن ضمنها قرارات مجلس قيادة الثورة وأيضاً وزارة الداخلية، وكذلك دوائر مديرية المرور العامة، ثم أمر سلطة الأتلاف رقم (86) لسنة 2004، الملغي، وحتى صدر قانون المرور رقم (8) لسنة 2019 النافذ، لمواكبة التطور العلمي، ولبيان مفهوم قانون المرور سنوضح التعريف بقانون المرور في مطلب أول، ومن ثم بيان نطاق قانون المرور في مطلب ثاني.

المطلب الأول

التعريف بقانون المرور

يعدّ قانون المرور من القوانين الهامة التي أعتنى المشرع بها؛ لتأثيره البالغ على سير الحركة المرورية، نظراً لإزدياد الحوادث المرورية؛ بسبب الإزدياد المضطرد في أعداد السكان، ونتيجة لإقتناء السيارات واستخدامها وبالأخص بعد أن أصبحت من ضرورات الحياة، ولا بد من تحقيق الإنضباط في قانون المرور الذي يعود على المجتمع بكل خير وطمأنينة، والعمل على تحقيق المساواة والعدل بين كافة المواطنين ولبيان التعريف بقانون المرور، سنوضح تعريف قانون المرور، وبيان أهدافه كما يلي:

(1) إحصاءات النقل والاتصالات لسنة 2017 أن حوادث المرور المسجلة قد بلغ عددها (8824) حادث خلال سنة 2017 منها (2365) حادث مميت بنسبة (26,8%) وغير مميت (6459) حادث وبنسبة (2,73%) مقابل (8763) حادث في سنة 2016 وبارتفاع مقداره (7,0%)، إحصاء حوادث المرور المسجلة لسنة 2017 مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، 2017، ص1.

(2) إحصاء حوادث المرور المسجلة لسنة 2018، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، 2019، ص1.

الفرع الاول

تعريف قانون المرور

لقد تم تشريع مجموعة من القوانين التي تعمل على تنظيم المجتمع ، وفرض العقوبة على كل من يخالف تلك القوانين ، وبعد الوصول إلى إختراع المركبات ، وفي هذا المجال إنشئ قانون أخذ يسمى بقانون المرور ، إذ بموجبه أصبح على كل صاحب مركبه يقود مركبه لابد من أن تجري له أختبارات في سبيل الحصول على رخصه تؤهله لقيادة المركبة أولاً وتوعيته بأن يحترم القواعد والقوانين الأخرى الخاصة بالمرور ثانياً، وذلك من أجل مصلحته ومصالح المجتمع وقد قسمت جرائم المرور بحسب معيار النتيجة الجرمية ، الى نوعين هي جرائم الخطر ، وجرائم الضرر، كونها تمثل إعتداءً على إحدى المصالح الجوهرية ، التي من الواجب حمايتها ، مثل جريمة قيادة المركبة ، بسرعة تفوق الحد المقرر قانوناً.(1)

قد تضمنت نصوص قانون المرور الكثير من الوسائل التشريعية والتدابير التي يكون هدفها العمل على محاولة منع وقوع الحوادث المرورية ، أو على الأقل التقليل من أثرها في حال وقوعها . وهذه النصوص تخاطب ، ثلاث من شرائح المجتمع وهي : الجهات التي لها علاقة بالسلامة المرورية ، وعلى الأخص دوائر المرور ، والثانية هم سائقي السيارات ، وأخيراً يشمل الأشخاص الذين يستعملون الطرق ما عدا سائقي السيارات ، مثل المشاة ومن يستعمل العربات والدراجات (2). وأن قانون المرور ما هو إلا أداة تشريعية تعمل على تطبيق فلسفة محددة للتجريم والعقاب عند إستخدام المركبات (Les Vehicules) ، وذلك من خلال الكشف عن جميع الأفعال والسلوكيات الخاصة بالأفراد -سواء كان مالكاً أو قائداً - في حال إستخدام المركبة ، أو قد تؤدي إلى تعرض حياة الأفراد وأموالهم للخطر، فالقانون لطالما يكون هدفه أن يحمي المصالح الإجتماعية ، والفردية ، وأيضا البحث في أساس المسؤولية الجنائية التي تعمل على إعطاء تبرير للعقوبات التي تفرض على الجاني (3).

ويمكن أن تعرف السلامة المرورية حسب مفهومها الواسع بأنها "عبارة عن نظم ، وبرامج ، وخطط ، ولوائح مرورية ، وإجراءات وقائية تعمل على الحد ، والتقليل من حوادث

(1) علاء الدين زكي ، جرائم المرور ، تعريض وسائل المواصلات للخطر ، المكتب الحديث ، ط 1، مصر ، 1 اغسطس 2014، ص67.

(2) مصطفى إبراهيم ، السياسة الجنائية في مواجهة حوادث المرور وما قد ينجم عنها من أضرار بشرية " التشريع الجنائي الليبي إنموذجاً " ، مجلة العلوم الشرعية والقانونية ، ليبيا، العدد 1، 2015، ص154.

(3) ينظر سعيد أحمد علي قاسم ، الجرائم المرورية ، مصدر سابق ، ص32،31.

الطرق، أو على الأقل تقليل خطورتها في حال حدوثها ، من أجل ضمان سلامة الإنسان ، وسلامة جميع ممتلكاته ، وحفظ أمن البلاد ، والمقومات البشرية والاقتصادية (1) .

ولا يجوز لمالك المركبة بأن يسمح لأي شخص آخر أن يقودها إذا لم يكن قد حصل على رخصة قيادة المركبة تختص بنوع مركبته ، علماً بأن هناك إستثناء من ذلك ، المكاتب الخاصة بتعليم قيادة المركبات ، فهنا يسمح بأن يرافق المتدرب ، مدرب وهذا الأخير يكون مخولاً بالتدريب من قبل مديرية المرور العامه، ويكون ذلك بموجب وثيقة تصدر عنها (2) .

مما لا شك فيه بأن قانون المرور وضع كي ينظم إستخدام الطرق العامة ، ويكون هدفه أن يخاطب بقواعد أمره ، جميع مستخدمي الطرق العامة ، على الرغم من هذا، ومن الإطلاع على الكثير من النصوص العقابية ، نجدها لاتخاطب غير فئة من الأفراد محددة ؛ كون إستعمالهم للطريق يكون متعلقاً بالمصلحة محل الحماية (3) ، ومهما تطورت كل الوسائل الهندسية التي تعمل على تقليل، أو معالجة الأسباب التي تؤدي لحوادث المرور ، ففي الحقيقة من الممكن أن تفشل كل المعالجات وأثارها من خلال، السلوك الخاطئ لمستخدمي الطرقات ،ويكون محدد لحركة المركبات ، فالعنصر الرئيس والمسؤول عن حوادث المرور ، هو الإنسان ، ومن أجل تلافيتها ، أو التقليل من نسبة حدوثها ، يقع العبء الأكبر على عاتقه (4) .

يجب القيام بتأهيل الدوريات المرورية ورجال شرطة المرور، تأهيلاً إسعافياً ، كي يكونوا على دراية ومعرفة كاملة بكل الآثار والأعراض الطارئة التي قد تظهر لمن يتعاطى المشروبات الكحولية ، والأدوية ، والمخدرات ، التي تعمل على التأثير في قيادة المركبة ، وعندها يجب إتخاذ إجراء وقائي ، وكما يجب الإشارة ، لأصناف الأدوية المؤثرة على سلوك السائق ، ووضع تحذير على عبوات تلك الأدوية ، كما ويعد الجانب الهندسي ذو أهمية كبيرة في مجال السلامة المرورية ، بالنسبة للطرق والمركبات ، والعمل على الوقاية من الحوادث المرورية (5) .

(1) بوقادوم عبد القادر ، أسباب حوادث المرور حسب رأي مستعملي الطرقات ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر تخصص علم النفس ، جامعة العربي بن مهيدي ، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية ، الجزائر ، 2017 ، ص25.

(2) المادة 9 الفقرة (ثانياً) من قانون المرور الجديد رقم (8) لسنة 2019.

(3) مدحت الديبسي ، محكمة المرور ، دار النهضة ، القاهرة ، 2010 ، ص14.

(4) جعفر عبد الرضا عبد الخالق ، مصدر سابق ، ص17.

(5) عمر تركي ، أهمية القطاع العام في تحسين السلامة المرورية ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر ، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة ، معهد تسير التقنيات الحضرية ، الجزائر ، 2018 ، ص16.

وفي حالة وجود نظام مروري متكامل ، عندها يستطيع إيجاد قاعدة عليا وأساسية ، تساهم في التقليل من حوادث المرور ، وتحقيق الأمن المروري من خلال العمل على تنظيم حركة السير، بالطرق العامة ، وفي سبيل تحقيق ذلك يجب مراجعة وتقييم الأنظمة الحالية باستمرار ، والقيام بسن أنظمة جديدة في حال ظهور ما يستلزم ذلك ، والعمل على تأهيل وتدريب القائمين بتنفيذ الأنظمة المرورية ، وإلزام المشاة بضرورة احترام التعليمات عن طريق السير بالممرات الخاصة لهم ، ولا بد من رقابة ومتابعه مستمرة لمن يخالف ذلك ، ويجب أن تطبق المخالفات الواجبة عليهم، والعمل على تطبيق الأنظمة بشكل جدي ؛ من أجل تحقيق اهداف الامن المروري⁽¹⁾. وفي العراق نلاحظ أنه قبل صدور قانون المرور رقم سنة ١٩٧١ ، ومنذ بداية تأسيس الدولة العراقية في تلك المدة ، هناك مجموعة أنظمة وتعليمات تعمل من أجل تنظيم المرور في العراق أمام أي فعل مخالف لهذا القانون⁽²⁾.

اما في فرنسا كان (العاشر /من مارس /لسنة ١٨٩٩) تأريخ صدور أول تنظيم لعملية حركة المركبات التي لها محرك على الطرق ، والعمل على تأمين الحماية اللازمة للمشاة ، وكان ذلك كله نتيجة التطور الحاصل في المركبات الميكانيكية ، وعندها أخذ هذا التنظيم بإلزام قائد المركبه بأن يحمل شهادة رسمية ،ويكون ذلك بعد أن يجتاز اختباراً دقيقاً وعملياً مفصلاً ،ولا بد أن يجري أمام أحد المهندسين⁽³⁾.

عليه يمكن أن نعرف قانون المرور بأنه : مجموعة الأحكام التي تنظم حركة السير، الخاصة بالمركبات والسائقين لها والعابرين وعلى كل مستعملي الطرق، وفرض العقوبة على كل مخالف .

الفرع الثاني

أهداف قانون المرور

إنّ كفالة حفظ السلامة العامة لمن يستخدم الطريق من سائقين ومشاة في إستخدام المركبات الألية وما قد ينتج عن ذلك الإستخدام من أضرار بشرية ومادية تُعدّ هي من اول ما يفكر المشرع فيه ، عند وضعه للنصوص التجريبية ، وعليه قام بوضع نظم وقواعد المرور ،

(1) بوقادوم عبد القادر ، مصدر سابق ، ص29.

(2) ناوات محمد آغا ، الحوادث المرورية والمسؤولية المترتبة عليها في القانون العراقي : دراسة فقهية تحليلية ، بحث مقدم لنيل درجة الدكتوراه ، جامعة ملايا ،كوالالمبور، أكاديمية الدراسات الإسلامية ، 2015 ، ص68.

(3) سعيد احمد علي قاسم ، مصدر سابق ، ص14.

بصوره تفرض نوع من الحذر ، والحرص للحيلولة دون وقوع الحوادث ، وأن تأمين سلامة مستخدمي الطرق ، لا يعد الهدف الوحيد من القيام بتنظيم قواعد المرور ، فهناك أهداف أخرى لابد أن تكون في محل الأهتمام⁽¹⁾ وهي كل مما يأتي :

أولاً- تنظيم إستعمال الطرق العامة

من أهداف قانون المرور هو تنظيم إستعمال الطرق العمومية ، بصورة تحقق تنقلاً عادلاً

فلم يُعدّ المرور بالطريق ، في ظل عصرنا يخضع لمجرد العادة ، أو العرف ، أو الخبرة الذاتية ، وإلى التقدير العقلي للأفراد ، أو الأحكام والآداب العامة ، بل أنه أصبح منظماً في ظل إطار قانوني معلوم ومكتوب ، تتحدد فيه كل القواعد ، والآداب ، والضوابط الملزمة لمستعملي الطريق وكما أصبح محكوماً بإطار مؤسسي يكون مسؤولاً عن شؤونه⁽²⁾.

وبينّ الإسلام بأن هناك للطريق حق على المسلم ، إذ ربط بين إعطاء الحق في الطريق ، وفيما بين واجب المسلم عند ربه ، وأيضاً بين هذا الواجب ، وبين ما يوجب لعنة الله والمسلمين ، على المخالف ، وفضلاً عن ذلك نلاحظ بأن الآداب العامة ، التي عمل الإسلام على إقرارها في إستخدام الطرق ، فهي تسبق الكثير من النظم المرورية المعاصرة ، من حيث تحديد قواعد السير وضبطها ، ومن خلال العمل والحث على إتزام السكينة والوقار ، وكذلك التركيز ، والبعد عن الرعونة والتهور ، والتحذير من المبالغة في الصياح ، وتشتيت النظر في أمور لا تهم ، والحث على التأني واللين والمعاملة الحسنى ، والإبتعاد عن التسرع وعن السلوك السيء في التعامل مع الآخرين ، وحقوقهم المعنوية والمادية ، وأن كل ما ذكر فهو لا يتعارض مع أغلب نظم وقواعد المرور المعاصرة⁽³⁾. وبالنظر لأهمية الطريق بالنسبة للعملية المرورية ، فيجب تشييد وإنشاء شبكات طرق ذات جودة ومستوى عالي ، وأن يراعى فيها التخطيط والتصميم الهندسي للطريق ، وإضاءة الطريق ، ومدى توفير أدوات تعمل على تنظيم المرور ، مثل وجود إشارات ضوئية في الطريق ، ولوحات إعلامية ، واللوحات الإرشادية والتحذيرية⁽⁴⁾. وعلى كل من يستعمل الطريق ، أن يراعي في مسلكه ، محاولة بذل أقصى ما بوسعه ، من الإلتزام والعناية، والإحتياط والحذر

(1) مدحت الديبسي ، مصدر سابق ، ص9.

(2) عمار شويمت ، أحكام حوادث المرور والأثار المترتبة عليها في الشريعة الإسلامية ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الإسلامية ، جامعة الحاج لخضر - باتنة ، كلية العلوم الإجتماعية والإنسانية ، الجزائر، 2011م، ص29.

(3) عمار حميد جلاب العتابي ، المسؤولية الجنائية عن الجرائم المرورية (دراسة مقارنة) ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير ، جامعة ذي قار ، كلية القانون، 2016م، ص9.

(4) بوقادوم عبد القادر ، مصدر سابق ، ص27.

اللازمين ، وأن لا يؤدي في مسلكه ، إلى إضرار الغير ، أو تعرضهم للخطر ، أو أن يترتب عليه حصول إعاقة بالغير، وكما يحظر إلقاء كل ما من شأنه ، أن يعيق حركة المرور ، على الطريق ، أو يسبب خطر لمن يستعملها ، مثل الأتربة ، ومواد البناء ، والحجارة ، ويجب الإمتناع عن أي عمل قد يؤدي إلى اتلاف الطريق، وكما لا يجوز ترك ، أو وضع أشياء على الطرق ، ولا يجوز شغل الطريق ، أو جزء منه أو أرصفته ، بصورة تعيق إستعماله ، أو سير المشاة⁽¹⁾ ، ونلاحظ أن المشرع العراقي قد عاقب كل من يقوم بسلوك غير مشروع في الطريق ، كما هو واضح في قانون العقوبات العراقي⁽²⁾ .

ثانياً- الوقاية من حوادث المرور

إنّ من أهداف قانون المرور هي الوقاية من الحوادث المرورية ، والتي يقصد بها الحوادث التي تحصل بالطريق ، نتيجة إصطدام سيارة بسيارة أخرى ، أو بإنسان ، أو حيوان ، أو إصطدامها بأشياء أخرى ، وتكون نتيجتها خسائر مادية ، وحالات وفاة ، وإصابات بشرية، وتكون لها عدة أسباب ، تعود بكل الاحوال للسائق ، كعدم صيانتها، أو عدم إصلاحها عند وجود خلل ميكانيكي، أو كهربائي ، وحوادث المرور أنواع ، فقد تكون حادث دس، أو إصطدام بين مركبتين ، أو أكثر ببعضهما ، أو الإصطدام بجسم غريب ، أو حيوان ، أو حوادث التدهور والتي يقصد بها أن يتغير إتجاه حركة المركبة بصورة لا يتمكن السائق من السيطرة عليها⁽³⁾ .

ولا يمكن أن نتصور وقوع الحوادث المرورية ، من دون وجود السائق الذي عرفه المشرع في قانون المرور العراقي بأنه "الشخص الطبيعي الذي يقود المركبة بإجازة تكون مختصه بنوع المركبة"⁽⁴⁾، في حين لم يرد تعريف لسائق المركبة في قانون المرور المصري و لفرنسي ، ونقصد بالوقاية من الحوادث المرورية ، هو العمل على منع حدوثها ، أي بمعنى أخذ كل ما يتطلب منع الجريمة قبل وقوعها ، وذلك عن طريق إتخاذ الإحتياطات التأمينية اللازمة ، من خلال تنفيذ ما تقتضيه القوانين والانظمة والتعليمات ، وكذلك أخذ جميع التدبير اللازمة ، كي لا

(1) المادة (2-3) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور المصري الصادر بقرار وزير الداخلية رقم (5330) لسنة 1994 .

(2) المادة (487) من قانون العقوبات العراقي المرقم (111) لسنة 1969 المعدل تنص على ما يأتي : (يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على خمسة عشر يوماً أو بغرامة لا تزيد على عشرة دنانير :
اولاً: من زحم الطريق العام بلا ضرورة ، أو بلا إذن من السلطة المختصة سواء أكان ذلك بحفره حفرة أو بوضعه أو بتركه فيه مواد أو أشياء تجعل المرور فيه غير مأمون للمارة ، أو تسبب في إعاقة المرور فيه بأية كيفية كانت وكذا من اغتصب بأية طريقة كانت طريقاً عاماً أو أرضاً مخصصة للمنفعة العامة ..) .

(3) ينظر بشرى بواب ، صالحة براج ، مصدر سابق ، ص (11-13)

(4) المادة (1) الفقرة (السادسة عشر) من قانون المرور العراقي رقم (8) لسنة 2019.

تقع الحوادث في المستقبل⁽¹⁾، فيجب على قائد المركبة قبل أن يقوم بتحريكها ، أن يكشف عليها ، وعلى جميع أجهزتها ، ويتأكد من صلاحيتها وسلامتها ، دون أن تسبب خطر للغير ، فهو المسؤول عن إستيفاء مركبته لكل الشروط التي ينص عليها القانون والأنظمة والتعليمات والضوابط، وأيضاً على توافر هذه الشروط في كل من الراكب والحمولة ، وكما يلتزم قائد المركبة ومن إلى جانبه ، بضرورة إستخدام حزام الأمان ، وهو مسؤول عن عدم وجود ما يعيق رؤيته ، نتيجة جلوس أحد في مركبته أو ملصقات أو معلقات وغيرها، وكذلك لا يجوز جلوس الأطفال دون سن السابعة في المقاعد الأمامية⁽²⁾، ولكون حوادث المرور تفتك بحياة الكثير من الناس ، وبالنتيجة تخلف وراءها أمواتاً ومعاقين ومصابين ، وأرامل وأيتام ، فضلاً عن ماتخلفه من اثار سلبية على الأقتصاد الوطني ، وخسائر مادية في المرافق العامة ، والمركبات والطرق ، كل ذلك يستدعي إيجاد حل للحد من الحوادث المرورية ، فأن تشريع وتطبيق أنظمة المرور ، من شأنه أن يحقق الأمن الضروري ، والوقاية من الحوادث المرورية⁽³⁾.

ثالثاً - تنظيم سير المركبات بترقيمها وتجهيزها ومعاقبة المخالف

يعمل قانون المرور بتنظيم سير المركبات ، وتجهيزها ، وترقيمها حتى لا يفلت من العقاب ، كل من يرتكب مخالفة قانونية ، فأن المشرع في قانون المرور قد إستحدث نصوص ، تهدف إلى القيام بتنظيم حركة المرور الخاصة بالمركبات والسائقين والمشاة ، وفرض العقوبة على المخالف ، وأن قانون المرور العراقي حدد عقوبة الغرامة فقط دون الحبس ، وذلك حسب ما جاء في المادتين (25- 26) من القانون والذي أعطى لرجل المرور (هو مفوض المرور ، ولغاية الدرجة الرابعة صلاحية قاضي جنح) أي تكون له صلاحية القيام بفرض الغرامة، وأن يترك عقوبة الحبس إلى المحكمة⁽⁴⁾، والغرامة تُعد من العقوبات الجنائية ؛ كون إن العقوبات الجنائية شخصية ، والغرامة عقوبة جنائية شخصية ؛ لأنها لا تقع إلا على الشخص المحكوم عليه بها، وهو الذي قام بإرتكاب الجريمة المرورية ، فالغرامة لا تطبق على غيره ، والغرامة تُعد في التشريعات الحديثة ، ذات مكانة قليلة الأهمية اذا قورنت ببقية العقوبات السالبة للحرية ، فهي عقوبة يسيرة لا

(1) د سعيد أحمد علي قاسم ، مصدر سابق ، ص84.

(2) المادة (4) والمادة (5) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور المصري المشار إليها مسبقاً

(3) بوقادوم عبد القادر ، مصدر سابق ، ص29.

(4) المادة (28) الفقرة (اولاً / ب) من قانون المرور العراقي النافذ المشار اليه مسبقاً " لمفوض المرور لحد الدرجة الرابعة بناء على مشاهدته أو المراقبة على أجهزت الرصد سلطة قاضي جنح في فرض الغرامات المنصوص عليها في المواد (25/ ثالثاً) و(26) من هذا القانون عن المخالفات التي تقع امامه أو تظهر على شاشات الرصد وتصدر العقوبة على وفق انموذج الحكم المرافق لهذا القانون "

يمكن الاكتفاء بها عندما تكون الجريمة على قدر من الجسامه (1)، فالمشرع قد يواجه صعوبة بتحديد كل السلوكيات الضارة ، التي قد يرتكبها مستخدم الطريق مقدماً ،فأن قانون المرور ليس سوى ادات تشريعية ، تكون مخصصة ، كي تنظم استخدام المركبات بطريقة لا تسبب اي ضرر

بأفراد المجتمع ،أو قد يعرض أموالهم للخطر ، فهي تعد من الأهداف الأساسية ،ومن الركائز الأولية للمجتمع عند سن التشريع ، وقد عرف المركبة بأنها " آلة ميكانيكية او دراجة عادية أو نارية أو عربة،أو اي جهاز أخر يسير على الطريق بقوة ميكانيكية أو بأية وسيلة "(2) وأن قانون العقوبات العراقي أيضا قد عرف المخالفة(3).

إنّ قانون المرور المصري قد بين الجرائم المتعلقة بتراخيص القيادة ، ومنها القيادة بدون رخصة ،أو القيادة بعد إنتهاء رخصة القيادة ،أو سحبها ،وكذلك الإمتناع من تقديم الترخيص إلى قوات الأمن وغيرها ، وقد حدد لها العقوبة اللازمة (4) . وأوجب المشرع على كل من يقوم بقيادة مركبة ،في الطريق أن يكون عند قائدها ترخيص من القسم المروري المختص ،يسمح له بأن يسير فيها ،وأن هذه الرخصة تكون للمركبة ذاتها ، وكما تكون لقائدها ذاته ،وأن المشرع قد عاقب على من يخالف ذلك بعقوبات ، متفاوتة بحسب الجريمة ، فيما لو كانت تشكل جنحة، أو هي مجرد مخالفة فقط (5).

كما عرف المشرع الفرنسي المركبة بأنها "هي أي مركبة مزودة بمحرك للدفع ، وتكون برية ، بما في ذلك السفر في الطريق بكل وسائله الخاصة ، والعربات ، ويستثنى منها المركبات التي تكون على السكك الحديدية " (6).

(1) سعيد أحمد قاسم ، مصدر سابق ، ص 192.

(2) المادة (1 / أولاً) من قانون المرور النافذ رقم (8) لسنة 2019 .

(3) المادة (27) من قانون العقوبات العراقي عرف المخالفة : بأنها الجريمة التي يعاقب عليها بإحدى العقوبتين التاليتين (1- الحبس البسيط ويكون لمدة تتراوح من 24 ساعة الى ثلاثة أشهر .2- أو الغرامة التي لا تقل عن خمسون الف دينار ولا تزيد على مئتي الف دينار) .

(4) المادة (75 / ثانياً) من قانون المرور المصري (يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ستة أشهر وبغرامة لا تقل عن ثلاثمائة جنية ولا تزيد على الف وخمسمائة جنية أو إحدى هاتين العقوبتين – وفي جميع الأحوال تضاعف العقوبة السالبة للحرية ،وعقوبة الغرامة المالية عند ارتكاب أي من الافعال المشار إليها خلال ستة أشهر من تاريخ الحكم النهائي بالإدانة.

(5) مدحت الديبسي ، مصدر سابق ، ص21.

(6) المادة (110-1) من قانون الطرق السريعة الفرنسي المرسوم رقم (251) المؤرخ في (22 مارس 2001).

نرى بأن إستثناء القطار ، جاء نتيجة لكونه لا يُعد نوعاً من أنواع المركبات ، وأن الحوادث التي ترتكب على السكك الحديدية أثناء مرور القطار لا تكون حوادث مرورية ، ولا تخضع لأحكام قانون المرور ، وكما أن النظر بهذا النوع من الدعاوى فهو لا يدخل ضمن الأختصاص النوعي إلى محكمة جنح المرور ، والتي تكون مختصة بالجرائم المنصوص عليها في قانون المرور ، بالنظر لكون المركبة (السيارة) تكون هي السبب في وقوع الكثير من الحوادث المرورية ، عندما لا تتوافر فيها شروط الأمان والسلامة ، سواء كان ذلك في أجهزتها الرئيسية أم في لواحقها ، وترجع مسألة توفير مركبة آمنة إلى الجهات المسؤولة التي تقوم بوضع المواصفات والشروط ، الواجب توافرها بالمركبة ، كي تناسب ظروف وبيئة المنطقة ، وفيما يخص حالة السيارة من النواحي الميكانيكية ، والفنية وأيضاً بعمر المركبة وتاريخ صناعتها ، ثم يأتي هنا الدور للسائق؛ الذي يجب أن يقوم بصيانة ومتابعة مركبته بصورة دورية كي يضمن كفاءتها وسلامة سياقتها ، وبعدها يأتي الدور للإدارة العامة بالعمل على المراقبة والإلزام والمحاسبة ، في كل ما يخص احتفاظ المركبة بشروط السلامة ، ومن أجل اجراء المراقبة فقد إستحدثت وزارة النقل القيام بالفحص الدوري للمركبات ويقصد به نظام المراقبة التقنية للسيارات (1)، وفي العراق هناك لجان تشكل من قبل مدير المرور أو من يخوله للقيام بفحص المركبة ، والتأكد من توفر شروط المتانة والأمان وأمور اخرى تطلبها سلامة المركبة (2) .

رابعاً - رصد المخالفات المرورية

إنّ من ضمن أهداف قانون المرور ، هو القيام برصد المخالفات المرورية، للحد من خرق وإنتهاك الناس للقوانين والأنظمة ، وتعرف المخالفة المرورية بأنها: (قيام سائق المركبة ، أو ماشياً أو راكباً ، بأي تصرف أو فعل (الإمتناع عن فعل) ، ويكون مخالف لقواعد وانظمة المرور) ، وهناك أنواع للمخالفات المرورية ، فقد تكون مباشرة ، ويقصد بها تلك المخالفات التي يكون المخالف موجود بها ، وتحرر المخالفة بوجوده وتوقيعه ، أو رفضه التوقيع عليها بعد أن يتم تدوين كل البيانات الأساسية بالمخالفة ، أما النوع الثاني من المخالفات ، فهي التي لا يكون

(1) سعيد شنين ، المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور ، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير ، جامعة الجزائر ، كلية العلوم الإسلامية ، قسم الشريعة ، بالخروبة الجزائر ، 2012م ، ص149.

(2) المادة (14/ رابعاً) من قانون المرور النافذ (يشكل مدير المرور العام أو من يخوله لجان لفحص المركبات برئاسة ضابط حاصل على شهادة هندسية أو تقنية وعضوين أو أكثر من ذوي الاختصاص الفني للتأكد من توافر شروط المتانة والأمان وقراءة رقم الشاصي ومعرفة الحجم واللون والموديل والتحويلات الفنية الحاصلة في المركبة) .

المخالف موجود ، عند تحرير المخالفة⁽¹⁾. وتستعد مديرية المرور العامة ، بالعمل على اطلاق مشروع (الاتمته الالكترونية) التي تعمل على رصد المخالفات المرورية ، وتقوم بتسجيل الغرامات ، من خلال نشر كاميرات تعمل بتقنيات عالية ، وسوف تعمل الكاميرات والأجهزة الإلكترونية ، بالعمل على رصد المخالفات ، بصورة واضحة وعملية ، لتجاوز الكثير من المشكلات ، والعمل على تسجيل أي تجاوز مروري من قبل السائقين ، أو رصد المخالف بتجاوز الإشارات المرورية ، أو عدم إرتداء حزام الأمان بشكل الإلكتروني⁽²⁾ . وأن قانون المرور العراقي الجديد ، قد تضاعفت فيه الغرامات عن القانون القديم ، إذ أخذت تشمل غرامات جديدة أهمها مخالفة عرقلة السير ، ومخالفة الإشارة المرورية ، وأيضاً القيادة عكس السير ، وعدم إطاعة رجل المرور ، وهذه الغرامات من أجل الإلتزام بالتعليمات والقانون ، وأن المخالفات التي ينص عليها قانون المرور ، من الممكن أن يتم تخفيضها إلى حد النصف، إذا ما تم دفعها خلال (72 ساعة) من تاريخ تسجيلها إذا لم يعلم بها المخالف (المفروض عليه الغرامة)⁽³⁾ .

المطلب الثاني

نطاق قانون المرور

إنّ قانون المرور يحتوي على مجموعة من القواعد ، التي تعمل على تنظيم سلوك الأفراد في المجتمع ، من أجل حفظ السلامة المرورية⁽⁴⁾، وهذه القواعد تكون سارية المفعول على الأشخاص المخاطبين بأحكامها ، فبعد إصدار القانون، وبالنظر لإستحالة إحاطة جميع ، الأفراد الذين يعيشون بدولة معينة علماً بصدوره ، فقد أفترض علم جميع الناس بأي تشريع عند نشره، أو بعدها بمدة زمنية ، فعندها لا يجوز لأي شخص أن يحتج ، بعدم علمه بالقانون ، بسبب مرضه، أو لغيابه ، أو أي سبب آخر كون مبدأ عدم جواز الإعتذار بجهل القانون ، يكون قائماً على قرينة

(1) المجلس الأعلى للمرور ، المخالفات المرورية ، حسب المرسوم بالقانون رقم (67) لسنة 1971م في العراق بشأن قانون المرور وتعديلاته .

(2) كرار الأسدي ، المرور : دفترالمخالفات يخرج من الخدمة ، مقال منشور على الموقع <https://www.mawazin.net> تاريخ الزيارة (2021/2/6) .

(3) هندرين مكي العمل على نصب رادارات خاصة لرصد المخالفات ، مقال منشور على الموقع <https://www.ina.iq> تاريخ الزيارة (2021/2/6).

(4) تعرف السلامة المرورية بأنها (مجموعة النظم والبرامج والخطط واللوائح المرورية والإجراءات الوقائية للحد من حوادث الطرق أو حتى التقليل من خطورتها عند حدوثها وذلك من أجل ضمان سلامة الإنسان وممتلكاته وحفاظاً على أمن البلاد ومقوماته البشرية والاقتصادية) ، بوقادوم عبد القادر ، مصدر سابق ، ص25.

مفادها هو افتراض علم الأفراد به من يوم نشره (1)، والمشرع العراقي يبين بأن قانون المرور لا بد من نشره في الجريدة الرسمية (2). وأن النطاق الموضوعي لقانون المرور يتحدد بالهدف الذي يسعى إليه قانون المرور وهو الحد من الجرائم المرورية، وفرض الجزاءات القانونية على من يرتكبها .

عليه سوف نبيّن نطاق قانون المرور، من خلال بيان النطاق الموضوعي لقانون المرور، والنطاق الشخصي .

الفرع الاول

النطاق الموضوعي

يعمل قانون المرور على تنظيم العلاقة بين من يستعمل الطريق، وسائقي المركبات بالطريق، وأن ما ذكر في قانون المرور من قواعد قانونية تنظم الطريق وذلك من خلال تنظيم السير به، وإعداده؛ كي يصبح صالحاً، لسير المشاة والمركبات بسلام، ويتضمن قانون المرور، جميع القواعد القانونية المختصة بتنظيم شروط ترخيص المركبات، والسلامة فيها، والتي تجعل من إستخدامها آمناً في الطريق (3). فإن ضابط المرور في حال مشاهدته أو مراقبته للمخالفات المرورية، تكون له سلطة قاضي جنح، فيما يخص فرض الغرامات، ويستطيع فرض الغرامات المنصوص عليها بالقانون (4)، وقد منح القانون مدة (10) أيام لتقديم طلب أو شكوى، عند الطعن وعدم الموافقة على الغرامة المفروضة على المخالفات المرورية، وتبدأ هذه الفترة في السريان من لحظة نسخة من المرسوم، وكما يمكن تقديم طلب إلى شرطة المرور لاستئناف الغرامة أو الذهاب إلى المحكمة، ويستطيع رجل المرور، إتخاذ أي اجراء وقائي لازم، وكما بإمكانه القيام بإزالة المخالفة، على نفقة المتسبب بالطريق الإداري، فعلى رجل المرور العمل على إسعاف

(1) أمل المرشدي، بحث قانوني شامل حول نطاق تطبيق القانون، منشور على الموقع <https://www.mohamah.net> تاريخ الزيارة (2021/2/7).

(2) تنص المادة (50) من قانون المرور العراقي رقم (8) لسنة 2019 على ما يأتي: (ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية وينفذ بعد مضي (60) ستين يوماً من تاريخ نشره).

(3) حسام صديق حسن أحموده، التعويض الناشئ عن المسؤولية المدنية في حوادث المرور في القانون السوداني، بحث تكميلي لنيل درجة الماجستير، جامعة النيلين، كلية القانون، 2019م، ص 24.

(4) المادة (28/أولاً) من قانون المرور النافذ المشار إليه سابقاً (لضابط المرور بناء على مشاهدته أو المراقبة على أجهزة الرصد سلطة قاضي جنح في فرض الغرامات المنصوص عليها في المواد (25،26،27) من هذا القانون على المخالفات المرورية التي تقع أمامه، أو التي تظهر على شاشات الرصد، وتصدر العقوبة على وفق إنموذج الحكم المرافق لهذا القانون .

المصابين ، في محل الحادث ، ولشرطة المرور كذلك الإتصال فوراً بالإسعاف ، أو النجدة، أو الإتصال بسيطرة المرور التي تختص بتوفير الإتصال بجميع الأجهزة الخدمية ، وأيضاً بإمكان رجل المرور أن يسحب رخصة المركبة التي لا تتوافر فيها شروط المتانة والأمان ، أو في حالة كون السائق تحت تأثير مسكر ، أو مخدر ، وتعمل على إيقاف المركبة في مثل هذه الحالات تجنباً لحصول أي حادث مروري،⁽¹⁾. وفي العراق قد صدر العديد من البيانات والقوانين والتعليمات ، خلال العصر الحديث ، والتي نظم من خلالها المشرع العراقي قضايا المرور، ومنها بيان السيارات رقم (74) لسنة 1920 ، والذي يتضمن أحكام تتعلق بتحديد أنواع رخص المركبات ، ومواصفات أرقام السيارات ، وأيضاً رموز المحافظات ، ووجوب تسجيل كل أنواع السيارات في قانون التسجيل ، والعقوبات التي تفرض ، والرسوم والذي بموجبه قد تم تثبيت واجبات شرطة المرور ، وكذلك وضع الأسس الخاصة بتنظيماتها، والعقوبات الإدارية، والإنضباطية، منها العقوبات التي تلزم قائد السيارة أن يوقفها ويبقيها من دون أي حركة إذا طلب منه رجال الشرطة ذلك ، من أجل تنظيم السير ، وإذا علم أو عنده ما يوجب علمه بوقوع حادث ، لأي شخص أو حيوان، وقد جرى العمل في بغداد وغيرها من المحافظات بأختيار مجموعة من أفراد الشرطة ممن تتوافر فيهم صفات معينة ، وإدخالهم دورات قصيره لتعريفهم بإشارات المرور، وتكليفهم بواجب تنظيم حركة المرور، والواجبات التي تلقى على عاتقها ، وإستناداً إلى هذا البيان فقد باشرت شرطة المرور ، القيام بتنظيم قواعد السير بالطرق، وإيضاً منح إجازات السوق ، وإجازات القيام بتسجيل المركبات، على الرغم من قلة عددها في ذلك الوقت⁽²⁾ . وكما تضمنت قوانين المرور ، القواعد الخاصة بإجراءات الفحص الدوري للمركبات ، ويكون ذلك بواسطة السلطات المختصة، وكما تنظم القواعد القانونية التي يتضمنها قانون المرور ، كيفية استخدام المركبة في الطريق العام ، وإيضاً كيفية التخطي والتوقف في الطريق⁽³⁾، وأن بإمكان شرطة المرور القيام ، بسحب أي مركبة ، قد تقرر حجزها ، أو متوقفة بطريق مخالف للقانون ، وتعمل على عرقلة السير وحركة المرور⁽⁴⁾ ، وفي تطبيق القواعد التجريبية في قانون المرور ، فهي تؤدي لحماية المصلحة التي يسعى المشرع لها ، وهذه المصلحة تتمثل بسلامة الأفراد ، والأموال ، وأيضاً العمل على عدم إعاقة حركة المرور في الطريق العام ، وضبط السير ، والحفاظ على أمن

(1) المادة (65) من قانون المرور المصري رقم (66) لسنة 1973 المعدل بقانون رقم (155) لسنة 1999.

(2) عمار حميد جلاب العتايي ، مصدر سابق، ص 20-21.

(3) حسام صديق حسن ، مصدر سابق ، ص 25.

(4) المادة (32 / 2/1) من قانون المرور رقم (86) لسنة 2004 (الملغي) .

وسلامة من يستخدم الطريق وأموالهم، وأن المصلحة العليا في المجتمع ، تستوجب العقاب على جرائم المرور⁽¹⁾.

تبدو أهمية الإلتزام بقوانين السير ، من خلال حمايتها لكل مستخدم الطريق ، من راكب وماشي ، وسائق ، فهي تعمل على تقليل نسبة حوادث المرور ، ومحاولة تنظيم استخدام الطريق ، الذي يكون جميع أفراد المجتمع بحاجة له ، فبدون إحترام قوانين السير سوف تعم الفوضى ، وبالنتيجة يصعب السفر والتنقل ، ويكون السير في المناطق المكتظة على الأخص أكثر خطراً، وعليه فإن تعلم قيادة السيارة لوحده غير كاف ، بل لابد من الفهم التام لجميع قوانين المرور العامة والخاصة لبعض المناطق ، ومن أشهر قواعد المرور ، هي أن يلتزم السائق بالسرعة المحددة ، وأن يلتزم بالحصول على جميع معدات السلامة ، الخاصة بالسيارة من مصابيح خلفية وامامية ، وأن يلتزم باستخدام إشارات الإنعطاف ، وأن يتأكد من حالة الفرامل وعدم استخدام الهاتف النقال عند قيادة السيارة ، وأن يربط حزام الأمان ، ونلاحظ أن أغلب القواعد هي للسلامة، ومنها تنظيمي، وأن أخطر أنواع المخالفات ، هي القيادة التي تكون تحت تأثير المخدرات والكحول ، فهي كثيراً ما تسبب حوادثاً خطيرة ، وأيضاً تكون تهديداً حقيقياً في الشوارع للأخرين⁽²⁾.

الفرع الثاني

النطاق الشخصي

بالنظر لتزايد حوادث المرور ومعدلاتها فهي تُعد أكبر مظاهر مشكلة المرور، إذ إن الخسائر الناتجة من حوادث المرور تفوق بصفة عامة جميع أنواع الجرائم الأخرى ، فضلاً عن إنّ أعداد الأشخاص الذين تفتك بهم الحوادث المرورية ، في كل عام تفوق أعداد أولئك الذين تفتك بهم بقية الحوادث الإجرامية ، وأن قيمة الخسائر المادية المترتبة عليها ، تفوق على قيمة خسائر باقي الجرائم الأخرى ، وقد تضمنت نصوص قانون المرور ، الكثير من التدابير والوسائل التشريعية ، التي يكون هدفها محاولة منع حصول الحوادث المرورية ، أو على الأقل محاولة التخفيف من أثارها فيما لو وقعت ، وحدد لها العقوبات اللازمة ومما لاشك فيه بأن قانون المرور قد وضع من أجل تنظيم استخدام الطريق العام ، وأن الهدف منه هو أن يخاطب بقواعده الأمرة

(1) يوسف مظهر أحمد ، بيان مدى مسؤولية الأشخاص الجنائية في جرائم المرور ، مجلة دراسات ، علوم الشريعة والقانون ، المجلد 43 ، ملحق 3 ، الجامعة الاردنية، 2016، ص1375.

(2) أهمية إحترام قانون السير ، بحث منشور على الموقع <https://mawdoo3.com> تاريخ الزيارة (2021/2/ 14).

جميع مستخدمي الطرق ، وعلى الرغم من ذلك فمن خلال الإطلاع ، على أغلب النصوص التجريبية، نلاحظ بأنها تخاطب في واقع الأمر ثلاث من شرائح المجتمع وهم :-

أولاً- دوائر المرور

لقد ألزم المشرع في قانون المرور هذه الجهات بأن تتخذ بعض التدابير اللازمة من أجل السلامة المرورية ، مثل إلزام دوائر المرور بالإمتناع عن منح تراخيص القيادة لأي شخص إلا بعد التأكد من توافر الشروط التي ينص القانون عليها ، فيما يتعلق بسن من يطلب الترخيص ، أو صحته ، أو فيما سبق وأن حكم عليه بجريمة إعتياد السكر، أو تعاطي المخدرات ، وأيضاً لا بد من أن يجتاز إمتحان القيادة⁽¹⁾، وغيرها من شروط ينص عليها قانون المرور⁽²⁾، وتكون شرطة المرور هي المسؤولة عن بتنظيم حركة المرور في داخل وخارج المدن ، ويكون بالتعاون مع بقية الدوائر ذات العلاقة ، ومديرية المرور بالمحافظة هي المسؤولة عن كافة إجراءات التسجيل، ومنح الإجازات حسب القانون⁽³⁾، وتقوم إدارة المرور والترخيص في الدولة بإستخدام اجهزة الكمبيوتر لتخزين المعلومات المتعلقة بالإحصاءات المرورية للأستفادة منها كلما احتاجتها بشكل سريع ، وتقوم الإدارة بمراقبة حركة السير بواسطة كاميرات تلفزيونية تسجل من أمور على الطرقات وينقل المعلومات إلى غرفة عمليات وبذلك تستطيع الادارة التحكم بتنظيم حركة السير وإرسال النجدة من (رجال الشرطة ، فوج الإطفاء ، رجال الدفاع المدني ،الإسعاف) بالوقت المناسب إلى مكان الحادث ، وفي كل الاحوال التي ينص فيها قانون المرور أو لائحته التنفيذية على القيام بإلغاء أو سحب ترخيص المركبة أو اللوحات المعدنية فيها ، أو سحب ترخيص القيادة، فإن المختص بإصدار القرار الاداري بذلك يكون رئيس قسم المرور المختص أو من يكون نائب عنه بعد ضبط المخالفات ، وعرض الأمر عليه⁽⁴⁾. وكما بين قانون المرور المصري، بأن ضابط

(1) ينظر مصطفى إبراهيم العربي ، مصدر سابق ، ص154-155.

(2) المادة (21/ اولاً) من قانون المرور الجديد يشترط فيمن يمنح إجازة السوق ما يأتي أولاً – شرط العمر ثانياً : لائق صحياً ونفسياً بنقير من لجنة طبية مختصة تثبت لياقته الطبية للقيادة مع جواز ذلك في حالة ارتداء نظارة طبية أو وضع عدسة لاصقة تصحح النظر بما يجعله مطابقاً لمتطلبات اللياقة الطبية ، ثالثاً – أن يجتاز الاختبار الفني في قيادة المركبة وقواعد السير والمرور ، رابعاً – أن يجتاز اختبار عملي بقيادة المركبة على وفق نوع الإجازة ، خامساً – أن يكون غير ممنوع من قيادة المركبات بموجب حكم قضائي .

(3) أولاً : " تكون شرطة المرور مسؤولة عن تنظيم حركة المرور حركة داخل المدن وخارجها بالتعاون مع الدوائر ذات العلاقة ، ومنع سير المركبات في بعض الطرق والجسور (وبصورة مؤقتة) عند الأقتضاء ، وتعيين الطرق البديلة وأوقات ذلك وأخذ التدابير لمنع الإزدحام والأخطار على وفق بيانات يصدرها مدير المرور العام أو من يخوله . المادة (44/أولاً/ثانياً) والمادة (45) من قانون المرور العراقي النافذ المشار إليه مسبقاً.

(4) مدحت الديبسي ، مصدر سابق ، ص187.

الشرطة ورجال المرور يستطيعون القيام بإيقاف أي مركبة ؛ لا تتوفر فيها الشروط المنصوص عليها في الرخصة ، أو شروط المتانة والأمن ، وتوصيلها إلى أقرب مركز شرطة أو مرور ، وفي حالة ثبوت عدم توافر أي من الشروط بعد إجراء الفحص الفني تسحب الرخصة ، لحين إستيفاء الشروط تمنح ترخيص مؤقت للسير، كي تتمكن من إتمام ذلك⁽¹⁾ .

ثانياً - السائقون

السائق هو الشخص الذي تتوفر فيه الأسس الواجبة في السائق المحترف ، ويتولى القيام بسيارة إحدى المركبات ، وعليه فإن كل مركبة تحتاج إلى سائق ، وعلى هذا الأساس ، فلا بد للسائق من الإلتزام ، بالقيادة الآمنة ؛ كي يجنب نفسه والآخرين من التعرض لحوادث الطريق⁽²⁾ فسائقي السيارات هم من الأطراف المهمة ، والرئيسية المسببة للحوادث لعدة أسباب فمنها عدم تحليهم بالأخلاق العامة ، وعلى الأخص أخلاق السير أو المرور، من خلال تعاملهم مع المشاة والركاب ، أو قد يفتقر الكثير منهم للكفاءة القيادية ، وقد لا يلتزم بقواعد وقوانين السير ، مثل السرعة الزائدة ، وعدم إعطاء اوليات للمرور ، وعدم التقيد بأسباب السلامة المرورية ، كالإمتناع عن إرتداء الخوذة الفولاذية ، بالنسبة إلى سائقي الدراجات، سواء أكانت نارية ، أم هوائية ، وغيرها من أمور توجب مسؤوليتهم⁽³⁾، فالسائق يُعد محوراً مهماً من محاور الوقاية من الحوادث المرورية ، وعليه نلاحظ بأن المشرع لم يكتف في حقه بأن يفرض مجموعة إلتزامات لحماية مركبته الآلية أو قيادتها أو متابعة شروط المتانة وحسب ، بل قام أيضاً بفرض مجموعة جزاءات، توقع عليه في حال مخالفته لها ، فعليه الإلتزام بعدم قيادة المركبة ، من دون ترخيص من الجهة المختصة ، وكذلك تقديمها للفحص الفني للتأكد من صلاحيتها للإستعمال⁽⁴⁾ ، ولقد حدد قانون المرور العراقي العقوبة المناسبة لكل من تسبب في موت شخص نتيجة قيادة مركبته دون مراعاة القوانين والتعليمات⁽⁵⁾، وقد بين قانون المرور المصري ، بأنه يجب على قائد المركبة أن لا

(1) المادة (33) من قانون المرور المصري رقم(66) لسنة 1973 المعدل بقانون رقم(155) لسنة 1999 المشار إليه مسبقاً.

(2) رافد ظاهر عليوي، مصدر سابق ، ص 25.

(3) ينظر د تقيل بن ساير الشمري ، الأسباب الموجبة للمسؤولية في حوادث المرور ، مؤتمر مجمع الفقه الإسلامي الدولي ، الدورة الحادية والعشرون ، دولة قطر ، 2013 ، ص5-6.

(4) مصطفى إبراهيم العربي ، مصدر سابق ، ص155-156.

(5) المادة (36 / أولاً) من قانون المرور النافذ " يعاقب بالسجن مدة لا تزيد على (7) سبع سنوات وبغرامة لا تقل عن (3000000) ثلاثة ملايين دينار ولا تزيد على (6000000) ستة ملايين دينار كل من تسبب في موت شخص نتيجة قيادته مركبة دون مراعاة القوانين والتعليمات والأنظمة المرورية ، أو نقص في شروط المتانة والأمان في مركبته وتسقط عقوبة السجن في حالة التنازل والتراضي .

يتجاوز السرعة التي يبقى فيها مسيطراً على مركبته ، ويجب أن يلتزم في سرعته إمكانية أن يرى الظروف الجوية ، وحالة مركبته وحمولته ، وأن يتمكن من إيقافها في حدود الجزء المرئي من الطريق، وإذا كانت الرؤية غير واضحة ، فعليه التوقف⁽¹⁾.

ثالثاً. المشاة

المشاة هم الأشخاص الذين يقومون بالسير على أقدامهم، ويكون في حكمهم الأشخاص الذين يقومون بدفع أو جر دراجة، أو عربة يد ذات عجلة واحدة، أو العربات التي تُعد لنقل الأطفال، وذوي الإعاقة والمرضى⁽²⁾، كما أن الدراجة الهوائية هي من وسائل النقل ذات عجلتين أو أكثر تكون غير مجهزة بمحرك وتسير بقوة راكبها، وتعد الدراجات الهوائية ضمن المركبات ، لذلك فإن قيادتها مثلها مثل قيادة أي مركبة أخرى ، وفي الوقت الذي وفرت فيه الأجهزة الرسمية الكثير من الطرق، وفرضت شرطة المرور سيطرتها وإدارتها على حركة السير ، إذ تكون هناك آليه الكترونية ويديوية لضغط زر في علامات المرور لغرض تشغيل الضوء الأحمر للتوقف وهو معمول به في العديد من الدول الاجنبية⁽³⁾، وقد قررت مديرية المرور العامة منع المشاة من السير والعبور على كافة الطرق السريعة والعامة في العراق ، وفرض غرامات مالية على المخالفين⁽⁴⁾، فإن المخالف يعاقب بغرامة قدرها (25) ألف دينار بحسب ما جاء بقانون المرور النافذ⁽⁵⁾، وقد يرتكب المشاة الذين تنقصهم الثقافة المرورية ، بعض الأفعال التي تكون السبب في حصول الكثير من الحوادث في الطريق ، مثل عدم تقيدهم بالأماكن التي تخصص للعبور ، وعدم حرص أولياء الأمور ، بالتقيد وإحترام قواعد وقوانين المرور ، إضافة إلى الإفتقار لوسائل التوعية والإعلام ، الحديثة من أجل التعرف على طرق متطورة ، تبين أهمية مراعاة قوانين وقواعد المرور ويلزم الالتفات إلى الاخطار المصاحبة لعبور المشاة على طول الطريق ويطلب إليهم العبور من

(1) المادة (48) من قرار وزير الداخلية رقم (2777) لسنة 2000 بإصدار اللائحة التنفيذية (42) لقانون المرور رقم (66) لسنة 1973 المعدل بالقانون رقم (155) لسنة 1999 .
(2) المادة (أ/ أولاً) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور المصري المشار إليه سابقاً.
(3) حسين العبد الله ، حياة المشاة في خطر ، مقال منشور على الموقع <https://www.aljarida.com> تاريخ الزيارة (2021/2/14) .
(4) المادة (47/ثانياً) من قانون المرور النافذ
(5) المادة (26) من قانون المرور النافذ.

الفصل الأول الإطار المفاهيمي للسياسة الجنائية المرورية (39)

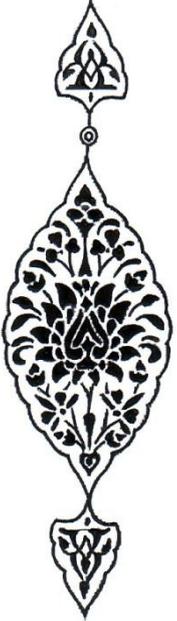
أماكن مأمونه ، إذا كان أحد المشاة مجبوراً على العبور ، أو كان سيره على طول الطريق ضرورياً يلزم تحري الأماكن الأكثر أماناً ، وكما يجب عليهم العبور بأسرع وقت ممكن⁽¹⁾.

(1) ينظر حمزه علاء الدين محمد ، الأحكام المتعلقة بحوادث السير ، رسالة ماجستير ، جامعة النيلين ، كلية الآداب ، 2017 ، ص54-55.

الفصل الثاني

سياسة الوقاية والتجريم

المروزي



الفصل الثاني

سياسة الوقاية والتجريم المروري

إنّ تطور الإنسان وكذلك الحضارة عبر التاريخ الطويل وتآلف الأفراد في مجتمعات وقارات ودول ، مما أدى إلى وضع أنظمة وقوانين سنت حدود للتصرفات والحقوق ، وعملت على تجريم أفعال لا تتفق مع النظام العام ، وأظهرت سلطات خاصه لهذه الغاية ، وتعكس السياسة الجنائية ، المصالح التي يجب حمايتها في الدولة ، وأن القانون هو الذي يقوم بتحديد المصلحة الجديرة بالحماية ، من بين بقية المصالح المتناقضة ، ولكون الجريمة تُعد ظاهرة إجتماعية ؛ لأن الإجرام هو نتيجة لحالة صراع بين الفرد والمجتمع ، ومرتبطة بالإنسان ، وقد عرفت منذ القدم ، وأخذت تتطور ، وتعقدت أشكالها ، وتنوعت وسائلها ومناهجها مع تقدم المجتمعات ، إضافة بأن الظاهرة الإجرامية تتصف بأنها تبرز للمجتمع فجأة مما يلفت إنتباه الناس إليها، ومع الثورة التقنية والتكنولوجية في العصر الحاضر⁽¹⁾.

إن السياسة الجنائية تقوم على أسس رصينة وأركان متينة ومع إتساع وظيفة القانون الجنائي أيضاً تتطور فكرت العقاب ، فقد ظهرت للسياسة الجنائية عناصر وفروع ، ساهمت في إعطاء معالم مفاهيمية جديدة للفقهاء الجنائي ، وتُعد الحوادث المرورية من المشاكل العالمية ، بسبب ما ينتج عنها من أضرار على المستوى النفسي والإجتماعي والأقتصادي ، كونها تؤدي إلى فقدان الكثير من الأرواح ، والأعضاء البشرية وتعمل على إلحاق الأذى المالي والنفسي ، بأسر الموتى والمصابين ، وكما هو معلوم بأن للسياسة الجنائية في مواجهة أي ظاهرة، ثلاثة محاور وهي : السياسة الوقائية ، وسياسة التجريم وسياسة العقاب⁽²⁾، وهذا ما سنوضحه في مبحثين يبين المبحث الأول : السياسة الوقائية في قانون المرور ، والمبحث الثاني : سياسة التجريم والعقاب المروري.

(1) فارس حامد عبد الكريم ، الجريمة والعقاب ، بحث منشور على الموقع الإلكتروني <https://annabaa.org> تاريخ الزيارة (2021/2/17) .
(2) مصطفى إبراهيم العربي ، مصدر سابق ، ص152.

المبحث الأول السياسة الوقائية في قانون المرور

تمثل الوقائية التي هي صورة من صور السياسة الجنائية من أهم الأساليب التي تعمل على التصدي للجريمة ؛ ولأن مثل هذه الأفضلية التي للوقاية على العلاج تكون ذات فائدة ، ليس فقط في مواجهة الجريمة فحسب ، وإنما تعمل على مواجهة الكثير من المشكلات الإنسانية والوقائية الإجرائية تتضمن جميع الاجراءات الوقائية السابقة للسلوك المجرم⁽¹⁾ . وأن التجريم الوقائي يُعدّ من أحدث مراحل تطور الفكر الفلسفي الذي عرفته البشرية ، وذلك من خلال الأفكار التي قالها فلاسفة المدارس الفلسفية ، وجسدتها مدرسة الدفاع الاجتماعي ، والمدرسة الوضعية ، فلم يكن الأهتمام مقتصر على تجريم الحالات التي تحدث إضراراً فعلياً بالمصالح المحمية ، وإنما إمتد أيضاً ليشمل بقية الأضرار التي من الممكن أن تحدث في المستقبل ، أي التي مجرد أن تعرض تلك المصالح للخطر ، وعليه يُعدّ التجريم الوقائي بمثابة صورته واضحة ، لذلك التطور الذي قد وصل إليه مشرع القانون الجنائي ، وقد أورد المشرع في العراق نصوصاً للتجريم الوقائي ذكرت في قوانين المرور ، ومنها قانون إدارة المرور رقم(86) لسنة 2004 (الملغي) ، وتعمل لغرض مكافحة البعض من السلوكيات الخطيرة ، والتي يفعلها الأشخاص دون مبالاة بأرواح الآخرين ، والنتيجة هي تعرض حياة وسلامة الناس للخطر ، وعليه لابد من تلافي حصول النتيجة الضارة قبل وقوعها ، ويكون ذلك من خلال نصوص التجريم الوقائي والتي بواسطتها يجرم المشرع ، أي سلوك يعمل على تعرض الأفراد للخطر؛ كي يمنع وقوع الضرر⁽²⁾ .

وإستناداً إلى ما سبق سنقسم مبحثنا هذا إلى مطلبين ، إذ نبين في المطلب الأول : مفهوم السياسة الوقائية المرورية، وفي المطلب الثاني:التدابير والتجريم الوقائي المروري.

المطلب الأول

مفهوم السياسة الوقائية المرورية

إن مفهوم الوقاية من حوادث المرور تعادل المفهوم العلمي الذي يكون للوقاية من الجريمة وعليه ، يصبح مفهوم الوقاية من حوادث المرور ، هو عبارة عن تدابير مجتمعية ،قبلية وذات طابع عملي وميداني، وعندها تكون هذه الوقاية من حوادث المرور قبل أي شيء عبارة عن تدابير فعلية ،وهي ليست فقط مجرد وعظ ونصائح أو إرشادات ، وذلك لكون الأخيرة ، وأن كانت

(1) ينظر حسين علي جبار الركابي ، السياسة الوقائية في قانون المخدرات والمؤثرات العقلية رقم (50) لسنة 2017 ، اطروحة دكتوراه ، جامعة تكريت ، كلية الحقوق ، 2020 ، ص1.

(2) ينظر د خالد مجيد عبد الحميد الجبوري ، النظرية العامة للتجريم الوقائي ، الطبعة الأولى ، المركز العربي للنشر والتوزيع ، القاهرة، 2018 ، ص 33-243 .

موجودة فعلاً، إلا أنها ليست مرادفة ، أو حتى بديلة عن الوقاية المرورية ،كون أن الوقاية المرورية هي عبارة عن تدابير قبلية وليس بعدية ، أي بعد أن تحصل الجريمة ، فهي تهدف للحيلولة دون أن تقع الحوادث المرورية ، أو على الأقل تقليل حصولها⁽¹⁾، وأن مفهوم السياسة الوقائية بالنسبة للقانون الوضعي يُعدّ مفهوماً حديثاً نسبياً، وترجع جذوره لمدرسة الدفاع الإجتماعي ،وأن هدفها كان العمل على مواجهة المجرمين ، وهي محاولة التصدي للظاهرة الإجرامية ذاتها ، فهي لا تتعامل مع مجرم معين، أو مع جريمة معينة ، فهي تمنع حصول الجريمة قبل أن تقع من خلال منع قيام الأسباب والعوامل، وأيضاً الظروف المسؤولة عن نشوئها، أي كل ما يساهم في تكوين السلوك الإجرامي ،فإن للسياسة الوقائية مفهومين الأول يكون ضيق، والآخر واسع ، فيقصد بالمعنى الضيق لها هو منع الجريمة من الوقوع ، أي القيام بمكافحتها قبل وقوعها ،أما المفهوم الواسع فيقصد به إضافة إلى مكافحة الجريمة قبل وقوعها هو العمل على منع مرتكب الجريمة من أن يفلت من العقاب⁽²⁾ ، وتبدو أهمية سياسة منع الجريمة قبل أن تقع ، كون أن العقوبة لا تكفي لوحدها كي تمنع الجريمة ، إذ تفترض إنتظار وقوعها في حين هو حدث لا بد من تجنبه ، وأن الحماية الإجتماعية لا تتحقق على نحو فعال إلا من خلال منع الأسباب الجذرية التي تؤدي إلى حصول الإجرام⁽³⁾ ،ومن جانب آخر نلاحظ بأن العقوبات بحسب طبيعتها وبحكم القانون، فهي لا تطبق إلا على المسؤولين جنائياً من الأشخاص ،بينما الجريمة قد تقع في كثير من الأحوال على غير المسؤولين عندها لا بد من إتخاذ تدابير حيالهم، على أن لا تتصف بصفة العقوبة، وعليه سوف نوضح لمطلبنا هذا في الفرع الأول : تعريف السياسة الوقائية المرورية وأهدافها، وفي الفرع الثاني : طرق وأساليب الوقاية من الحوادث المرورية وفي الفرع الثالث : صور التجريم الوقائي المروري .

(1) درقاوي عائشة ،دراسة قياسية لحوادث المرور في الجزائر تطبيق منهجية (BOX-JENKINS) (2009-) (1970)،مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علوم التسيير ، جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم ،كلية الحقوق والعلوم التجارية ، الجزائر ،2011،ص45.

(2) نادية عبد الله الطيف أحمد ، ماهية السياسة الوقائية الجزائية ، مجلة جامعة تكريت للحقوق ، المجلد (2) العدد (1) الجزء (1) السنة (2) أيلول /2017 ، ص 51.

(3) ينظر أحمد فتحي سرور ، مصدر سابق ، ص20-21.

الفرع الأول

تعريف السياسة الوقائية المرورية وأهدافها

تضمنت نصوص قوانين المرور مجموعة من الوسائل التشريعية، أو التدابير التي تهدف إلى العمل على محاولة منع حصول الحوادث المرورية، أو التخفيف من آثارها على الأقل إذا ما وقعت، وهو ما يعرف بالسياسة الوقائية المرورية منها ما يتعلق بتدابير إدارية وقتية وتشريعية للحد من الجرائم المرورية، ومنها ما يتعلق بالتجريم الوقائي لمخالفات مرورية تعد صورة من صور الجرائم المرورية، وعليه سنوضح تعريفها، وبيان أهم أهدافها وكما يأتي:

أولاً- تعريف السياسة الوقائية

لغة: الوقاية تعني ما يقي الشيء واتق الله : توقه اي بما معنى أن تجعل بينك وبينه كالوقاية¹، وفي (لسان العرب) وقى : جاء وقاه الله وقيا ووقاية وواقية : أي بمعنى صيانة ولقد جاء ويقال أن الله وقاك شر فلان وقاية، وأيضاً وقاه الله وقاية أي حفظه⁽²⁾. في الحديث " من استطاع منكم أن يقي وجهه النار ولو بشق تمره فليفعل"⁽³⁾، وفي اللغة الانكليزية فإن الوقائي يقابله مصطلح (preventative) ، ويكون بمعنى (prophylactic)، أي هو علاج يحصن ضد المرض، وأما (pre، cautionary، safety defensive) فإن هذه المصطلحات تأتي بما معنى صائن، وأن التجريم الوقائي يقوم بإضفاء الحماية الجزائية، لأي مصلحة معينة، من المصالح الاجتماعية، والتي تهتم المجتمع وتمنع إلحاق أي ضرر بها، أو تدميرها كلياً أو جزئياً، وكل مجتمع يحاول أن يحتفظ بكل القواعد والأفكار والقيم التي تضبط النظام العام الإجتماعي⁽⁴⁾. في اللغة الفرنسية فإن كلمة الوقائي يقابلها (preventif)، أما كلمة (mesures) فيقصد منها تدبير وقائية، وأن عبارة (danger premunir qh.du) فيكون معناها وقى، أي أنه وقى فلان من الخطر⁽⁵⁾.

(1) ابي الحسن، أحمد ابن فارس، مقياس اللغة الجزء الثاني، دار الكتب العلمية، بيروت، 1971، ص632.
 (2) (أبن منظور، محمد جمال الدين، لسان العرب، ط 3، دار احياء التراث العربي، بيروت، 1999، ص1152
 (3) محمد السعيد بن بسيوني زغلول، موسوعة أطراف الحديث النبوي الشريف، المجلد التاسع، دار الكتب العلمية، بيروت، ص 77.
 (4) ينظر د. خالد مجيد عبد الحميد الجبوري، مصدر سابق، ص20-21.
 (5) ينظر د. خالد مجيد عبد الحميد الجبوري، المصدر نفسه، ص 21.

أما إصطلاحاً فإنّ السياسة الوقائية هي " مجموعة من الإجراءات المتخذة للوقاية من الجريمة من خلال التوجيه التربوي للأفراد، وأيضاً التأثير بالأوضاع الإجتماعية والأقتصادية والثقافية من خلال سياسة إنمائية توفر حياة كريمة للأفراد " ، أما الوقاية من الجريمة فتفيد "منع حدوثها قبل وقوعها بالتصدي للأسباب الجوهرية المسؤولة عن تكوين السلوك الإجرامي ، وهذا ينصرف أيضاً إلى منع قيام الشخصية الإجرامية كخطوة أساسية لمنع قيام الأسباب والعوامل التي تقود الشخص إلى ارتكاب الفعل الإجرامي "⁽¹⁾، وأن السياسة الوقائية تُعد الحل الأول الذي تلجأ الدولة إليه للحد من ظاهرة الإجرام ، ففي حال عدم نفعها فإن الدولة عندها تلجأ الى سياسة العقاب والردع ، فتظهر السياسة الوقائية نتيجة التوسع في نطاق السياسة الجنائية ، إذ لم يحصر دورها في الجانب الردعي أو العلاجي فحسب، وإنما تشمل الجانب الوقائي ايضاً ، فهناك من أعطى للسياسة الجنائية مفهوماً ضيقاً ، وعدّها مجموعة الوسائل التي يكون هدفها المعاقبة على الجريمة وعلاجها فقط ، فعندها يكون الهدف هو معالجة مرتكب الجريمة ، وكذلك معالجة كل ما ينتج عنها من أخطاء فقط⁽²⁾ ، ويكون للشرطة دوراً واضح في مجال الوقاية ، ويتمثل بكثير من المجالات ، فإن ظهور أفراد الشرطة لا يقتصر على الشوارع العامة ، بل يكون في الأمكنة التي قد تعد مصدر لوقوع المخالفات ، مثل محطات سكك الحديد ، وغيرها ، ومراقبة رجال الشرطة بصورة دائمة لسير الحياة العامة ، يجعل من أمر الإستعداد للجريمة، وكذلك تنفيذها في غاية الصعوبة⁽³⁾ .

في العراق فقد شُجّع قانون المرور على الجانب الوقائي وأن ذلك كان واضحاً في قانون المرور النافذ رقم (8) لسنة 2019 ، من خلال قيام مديريات المرور في بغداد وبقية المحافظات ، بتنظيم أسبوع مروري لكل سنة ، وتهيئة شارات تقدير يتم منحها للسائق المثاليين، في سبيل القضاء على الكثير من السلوكيات الخطرة التي يقوم بها الأفراد ، من غير مبالاة بأرواح الناس وممتلكاتهم ، فلا بد من العمل على تجنب هذه السلوكيات وما ينتج عنها من أضرار⁽⁴⁾ .

(1) نادية عبد الله الطيف أحمد ، مصدر سابق، ص 47.

(2) د. بارش سليمان ، مصدر سابق ، ص 6 .

(3) توجيهات السياسة الجنائية الجديدة في مكافحة الظاهرة الإجرامية ، دراسة منشورة على الموقع <https://maraje3.com> تاريخ الزيارة (2021/2/26) .

(4) المادة (45/ اولاً) (تقوم مديريات المرور في بغداد والمحافظات بتنظيم اسبوع المرور من كل سنة لتوعية المواطنين بالتنظيم المروري والتقليل من نسبة الحوادث) .

ثانياً- (تقوم مديرية المرور العامة ومديريات مرور بغداد والمحافظات بالاشتراك مع الجهات ذات العلاقة بتهيئة شارات تقدير تمنح للسائق المثاليين الملتزمين بقواعد المرور والذين لم يرتكبو مخالفة على مدى (20) عشرين عاماً). قانون المرور العراقي النافذ المشار اليه سابقاً.

عليه يمكن تعريف السياسة الوقائية بأنها: الإجراءات الكفيلة بتوفير الحماية الجزائية للأفراد وممتلكاتهم، من خلال منع الجريمة قبل وقوعها .

ثانياً - أهداف السياسة الوقائية المرورية

تهدف السياسة الوقائية المرورية الى تحقيق جملة أهداف، ومن أهمها :

1- إنّ السياسة الوقائية المرورية ، يقصد بها تفادي وقوعها قبل أن تقع ، فهي هنا تعني محاولة منع الجريمة المرورية، من أن تقع أصلاً، ففي هذا المعنى يجعل من هدف السياسة الوقائية المرورية، مشترك مع السياسة العلاجية ، فكلاهما يكون الهدف منه منع الجريمة المرورية ، من أن تقع ،سواء كان ذلك للمرة الأولى ، أو للمرة أخرى ، وهنا هو المعنى الضيق للسياسة الوقائية المرورية (1).

2- إنّ السياسة الوقائية المرورية، تهدف إلى العمل على مكافحة العوامل الأولية التي تكون سبب وجود الشخصية الإجرامية، وبالتالي فهي تمنع وجود السلوك الإجرامي ، أو الإجراءات التي تحول دون ارتكاب الجريمة المرورية، وتجعل من ارتكابها عملية صعبة ومحفوفة بالمخاطر، فالسياسة الوقائية المرورية، هي مرحلة تسبق حصول السلوك الإجرامي، وأيضاً تهدف إلى التخلص منه (2).

3- تهدف السياسة الوقائية المرورية إلى إيجاد أساليب وقائية ناجحة ، تستطيع من خلالها السيطرة على الجريمة المرورية ومعدلاتها، وذلك بأن تتعامل معها قبل أن تقع ، والعمل على مراجعة وتقييم كل التدابير المجتمعية ، والأساليب التقليدية ، لمواجهة الجريمة المرورية ، من أجل الوصول إلى طريق يمكن من خلاله ،منع ومكافحة الجريمة المرورية، ومحاولة تجنب الأخطاء المرتكبة سابقاً، وذلك بتشخيص الأسباب الحقيقية التي تقف وراء ارتكاب هذه الجريمة، فهو عمل مستمر ومتجدد بكل التدابير ، والإجراءات، وأيضاً الأساليب العلمية والإجرائية والميدانية، التي تكون مبنية على التخصص، والإحتراف سواء لجهات رسمية، أم غير رسمية والتي تساهم بالتضييق والتقليل من الفرص والمواقف التي يقوم باستغلالها المنحرفون، كي يرتكبوا جرائمهم (3).

(1) نادبة عبد الله عبد اللطيف ، مصدر سابق ، ص71.

(2) نقلاً عن حسين علي جبار الركابي، مصدر سابق، ص40.

(3) د عامر العورتاني ، الإتجاهات الحديثة للوقاية من الجريمة ، مقال منشور على الموقع <http://alrai.com> تاريخ الزيارة (2021/2/27).

4- كما تهدف السياسة الوقائية المرورية إلى العمل على تحقيق الردع العام كغاية من العقوبة ، ويقصد به (هو الأثر الناتج عن العقوبة عند الجمهور ، أي بمعنى أنه إنذار إلى الجاني ، وإلى الناس كافة عن سوء عاقبة الإجرام، للعمل على تجنبه) ، وقد أوضح (بكاريا) أن الردع العام لا يتمثل من خلال قسوة العقوبة فحسب ، بل فيما يكمن من إقناع المجرم على أنه لن يفلت من العقاب ، وسرعة تنفيذه بصورة تحقق الردع العام ، ويُعدّ من أهدافها ؛كون العقوبة تستعمل كوسيلة ضغط نفسي على المجرم؛ كي تتشكل عنده بواعث متضادة مع بواعثه الإجرامية ، قد تكون مساوية لها أو قد تفوقها ، وتعمل على توجيه الشخص ، ومن ثم تبعده عن الإجرام ، ومن جانب آخر فهي تهدف إلى تطبيق (مبدأ شرعية الجرائم والعقوبات) ؛من خلال تجريم أي فعل يمس حقوق الأفراد أو الجماعة ، إعلان ذلك على الجميع ، وبيان العقوبة المقررة لكل فعل ، كي لا يتعذر أي أحد على جهله للتجريم أو العقاب⁽¹⁾ .

5- تهدف السياسة الوقائية في كل دولة إلى محاولة إجتثاث كل العادات الإنحرافية ، والقضاء على كل العوامل التي تهيء الفرصة لإرتكاب الجرائم ، ومن التدابير الوقائية هو القيام بدعم وترسيخ المهام الإجتماعية للشرطة ، وكذلك أجهزة الأمن ، وتوثيق صلتها بالجمهور ، وتعمل السياسة الوقائية على توجه حل للمشاكل الإجتماعية ، معالجة العوامل التي تولد الجريمة ، كالبطالة ، والتفكك الأسري ، والفقر ، أو تلك التي تساعد على إنحراف الشخصية السوية ، أو نمو الشخصية الإجرامية ، وهكذا فإن الفائدة من السياسة الوقائية تكون غير مخفية ، فهي تدفع عن المجتمع الكثير من الأضرار والخسائر⁽²⁾ .

الفرع الثاني

طرق وأساليب الوقاية من الحوادث المرورية

من خلال التمعن بصورة دقيقة بكل الأساليب الوقائية التطبيقية لتجنب الحوادث المرورية ، نجدها دائما ذات علاقة وطيدة جداً بخصوصيات المجتمع الذي تطبق فيه ، وأيضاً تكون لها علاقة وطيدة بالنظم والقوانين السائدة في ذلك المجتمع ، فهي من الضروريات التي لا بد من أن تأخذ بعين الإعتبار عند محاولة إعداد أو تطبيق كل البرامج الوقائية في أي مجال ، وعند الرجوع إلى الأساليب التطبيقية التي تعتمد للوقاية من حوادث المرور نجد هنا ثلاثة أساليب هي كالاتي⁽³⁾ :

(1) نادية عبد الله الطيف أحمد ، مصدر سابق ، ص 73 .

(2) د. محمد بن المدني بوساق ، مصدر سابق ، ص 59 .

(3) درقاوي عائشة ، مصدر سابق ، ص 48 .

أولاً- الوقاية المعتمدة على الجهود التطوعية

لقد أصبحت الحوادث المرورية بصوره واضحة تمثل هاجساً وقلقاً لكل أفراد المجتمع، وتعد واحدة من أهم المشاكل التي تستنزف بالموارد المادية ، الطاقات البشرية ،وتصيب المجتمع بأهم مقومات الحياة ،وهو العنصر البشري ، فكانت هناك جمعيات أهلية تطوعية ، وأن أهم ما يميزها أنها تطوعية ولا تستهدف ،الربح بل تسعى إلى تحقيق مصلحة عامة ،أو تحقيق مصالح خاصة لأعضائها، ولا تتعارض مع المصلحة العامة، تعمل على محاولة نشر الثقافة المرورية ، فلا بد أن تقوم المنشآت والهيئات على اختلافها مع بعضها بالتعاون لتحقيق غاياتها⁽¹⁾. قد سبق العراق غيره من الدول في العمل على تعليم طلبة المدارس الابتدائية من خلال تشكيل(فرق للسلامة المرورية) ،للعمل على تعليمهم أصول عبور الشوارع ، وقد تواصلت صيغ التوعية المرورية إلى أن أصدرت مديرية المرور العامة مجلة شهرية تعرف باسم (مجلة المرور) في منتصف الثمانينات للقرن الماضي ، وكما ساهم معهد المرور العالي ببغداد على إلقاء محاضرات عامة تنظم دورات تدريبية بغاية التعرف على تشريعات المرور، وقواعد السلامة المرورية وكان ذلك في العديد من كليات جامعة بغداد، وأيضاً الكليات العسكرية والأمنية ولقد إنخفضت مستويات عمليات القيام بالتوعية المرورية في العراق ،ولم تعد الكثير من صور الإعلام المروري قائمة ، ولا بد من العمل على تشجيع الجهات الإعلامية بتنظيم ندوات حوارية موسعة بخصوص السلامة المرورية ،أضافة إلى مساندة البرامج التلفزيونية والإذاعية ، التي تقوم بتقديمها مديرية المرور العامة، وقد عرف العراق منذ تشكيل أول حكومة عراقية في سنة 1920 الكثير من الجمعيات لأفعال الخير وبدون مقابل مثل جمعية حماية الأطفال ، وجمعية السيارات والسياقة ، وجمعية مكافحة العلل الإجتماعية ، وأيضاً نشوء العديد من النقابات المهنية ، مثل نقابة المهندسين⁽²⁾ .

ثانياً- الوقاية المرورية شبه الرسمية

ويكون تنفيذها هنا على شكل مؤسسات جماعية وليس فردية بمعنى أن الجهود الوقائية كافة تقوم بها المؤسسات والجمعيات، النقابات ، المراكز ، الاتحادات وأيضاً الأجهزة بصفتها مؤسسة وليس كأفراد، وهذه المؤسسات تعطي ترخيص من الدولة ولكن بمبادرة شعبية اي من الناس وأن مايميزها عن الحكومية هي أن الدولة لا تتدخل بإدارة هذه المؤسسات ولا من سيقوم بأدارتها ولا بساعات العمل ولا تتدخل بالاجور وإنما الافراد هم من يقوم بإدارتها والاهتمام بها ،وهنا نلاحظ

(1) أحمد سعد عبد الله السمراني، دور الإدارة العامة للعلاقات والإعلام بالأمن العام في التوعية المرورية ، رسالة مقدمة إستكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في العلوم الإدارية ،جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ،كلية الدراسات العليا ،الرياض ، 2011 ، ص22.

(2) عبد الوهاب عبد الرزاق التحافي ، الإستراتيجية الوطنية لتأمين السلامة المرورية ، مقال منشور على الموقع <https://www.azzaman.com> تاريخ الزيارة (2021/2/28).

بأن هذا الأسلوب قد بدأ بالاتجاه نحو الإحترافية ، وأخذ يعتمد على البرامج بمختلف أنواعها ، ولكي نعمل على تقليل الحوادث ، وبالتالي تحقيق الأمن والسلام لابد من القضاء على المسببات ، فعلى سبيل المثال محاولة معرفة سبب القيادة بشكل سريع ، على الرغم من خطورة الأمر ، وعدم الإلتزام بقواعد الطريق ، فلا بد من اليقظة الدائمة للسائق ، عدم التحدث مع الآخرين ، أو تليفونيا ، ولا بد من الإستفادة من جميع ما يقع فيه الغير من أخطاء سابقة ومحاولة تجنبها (1).

ثالثاً : الوقاية من حوادث المرور الرسمية

إن وجود نظام مروري متكامل ، يكون من شأنه أن يساهم في الحد من الحوادث المرورية ، وفي سبيل الوصول الى هذه النتيجة لابد من القيام بمراجعة الأنظمة الحالية بصورة مستمرة ، والعمل على سن أنظمة جديدة في حال ظهور ما يستوجب ذلك ، ولا بد من القيام بمراقبة ومتابعة المخالفين بصورة مستمرة ، ويرى المختصون في مكافحة الإجرام ، أن من الأفضل أن تعهد كل البرامج الوقائية بمختلف أنواعها ، ومن ضمنها الوقاية من حوادث المرور إلى من تتوفر بهم شروط العلمية والخبرة ، ولا بد من أن تكون لديهم المقدرة والقناعة بأهمية البرامج الوقائية ، كي يتمكنوا من تحقيق الغاية من هذه البرامج ، ففي بعض الأحيان لا يكون العلم والخبرة وحدهما كافيين ؛ إذ المطلوب هو أن يشكل فريق من المتخصصين ، ومن الخبراء للعمل على إعداد وتصميم كل البرامج الوقائية (2) ، والمطلوب لابد من أن يكون هذا الفريق من جميع أصحاب الخبرة ، والكفاءة ، والتخصص ، والنزاهة ، ويعلم بأهمية البرامج والتدابير الوقائية في إطار الوقاية من الحوادث المرورية ، كما هو الحال بالنسبة للمشرفين (المسؤولين) عن هذه المجالس الوقائية نفسها . ويُعد هذا الأسلوب من أحدث الأساليب وأفضلها ، ويرمي إلى العمل على توجيه السياسة الوطنية ، إلى الوقاية من حوادث المرور ، وهذا الجهاز قد يكون تابع للدولة ، إلى إحدى الوزارات المعنية أو قد يكون تابع للمحافظة ولكن لا تسيره هذه الأخير ، بل تشرف عليه بصورة رسمية ، ومن أجل تحقق الوقاية لابد من دعم الإرادة السياسية من خلال التعاون مع بقية أصحاب المصالح الجديرين بالثقة ، ومن تهمهم السلامة على الطريق (مثل صانعي السيارات ، ومنظمات الضحايا مثل منظمة الأمن والتعاون في أوروبا ، ومنظمة

(1) ينظر عمار حميد جلاب العتاي ، مصدر سابق ، ص30.

(2) درقاوي عائشة ، مصدر سابق ، ص49

الطوق الأبيض)، وأيضاً لا بد من وجود تمويل عند وضع تلك البرامج بشكل منظم ودائم ، وتعمل هذه البرامج بتوعية الأفراد بمخاطر الطريق (1).

الفرع الثالث

صور التجريم الوقائي المروري

بادر المشرع المروري إلى تجريم كل سلوك يعرض المصالح لخطر الضرر عند استخدام المركبات بل امعناً منه في فرض حماية على المصالح المختلفة جرم الأفعال حال استخدام المركبات على الطريق العام حتى ولو لم يوجد هناك خطر فعلي ظاهري على تلك المصالح ، كجريمة عدم حمل رخصة القيادة ، فهذه الجرائم يطلق عليها الجرائم الشكلية (2) . فالخطر هو علة التجريم في جرائم المرور ويقيم له المشرع وزناً عند صياغة القاعدة القانونية في تجريم سلوك معين سواء كانت الجريمة شكلية لا يشترط لثبوتها حدوث خطر فعلي او ضرر في الواقع المادي حيث فقط بإتيان السلوك المادي ، أو تكون مادية يشترط لثبوتها توافر ضرر خاص اي نتيجة ضارة بينها المشرع في نصوص التجريم واذا كان الخطر يمثل حكمة التجريم في الجرائم المرورية كما ذكر فإن هذه العلة تفرض على المشرع الأخذ بمبدأ التوقع ، اي بمعنى توقع الاخطار التي تهدد مصالحه بالضرر وهي اخطار بلغت حد التعقيد بفعل الحياة الحديثة وهو الامر الذي يوجب وضع التشريعات الخاصة لمواجهة هذه الاخطار المستحدثة والاتجاه نحو تغير قواعد المسؤولية الجنائية لتناسب مع الثورة العلمية الحديثة وجسامة الاخطار الناجمة عن التقنيات الحديثة الخطرة (3) ، ومن نماذج التجريم الوقائي في قانون المرور ، تجريم سيطرة السارة بدون رخصة أو رخصة منتهيه ، وتجريم سيطرة السيارة بسرعه ، وسيطرة السيارة من دون شروط المتاننه والامان ، أو من دون التقيد بأشارات المرور وأيضاً تجريم سيطرة السيارة تحت تأثير مسكر أو مخدر ، وسيطرة السيارة دون الاكترات بإشارات المرور، وتجريم عدم العبور من الأماكن المخصصة للعبور .

(1) موفق محمد صبري ، 20 مقترحاً لتقليل الحوادث المرورية في الامارات ، مقال منشور على الموقع

<https://www-albayan-ae.cdn.ampproject> . تاريخ الزيارة (2021/3/1) .

(2) علاء علي فتح الله ابو اسماعيل ، المواجه الجنائية لجرائم المرور ، اطروحة دكتوراه ، قدمت لجامعة الاسكندرية ، كلية الحقوق ، 2016، ص66.

(3) علاء علي فتح الله ابو اسماعيل ، المصدر نفسها ، ص 68.

وعليه يجب الاعتماد على المبادئ التقنية والفنية الحديثة للعلوم الأخرى ، ومن المرجح أن المشرع غير قادر على الالمام بها ؛ كونها مقصورة على أهل الدراية والخبرة الفنية كالاستعانة بخبراء التحليل الكيميائي عند قيادة السيارة تحت تأثير مسكر أو مخدرالخ.

المطلب الثاني

التدابير والتجريم الوقائي المروري

إن أساليب الوقاية من الحوادث ، في كل المجتمعات ، نجدها دائماً ذات علاقة بخصوصيات هذه المجتمعات ، وفي الجرائم المرورية هناك تدابير وقائية خاصة بكل فئة ، فمنها ما هو خاص بمستخدمي الطريق ، وهناك تدابير تتعلق بسائقي المركبات ، وعند التمعن بصورة دقيقة بالأساليب الوقائية من حوادث المرور نجدها مرتبطة بقوانين ونظم البلد المطبقة به ؛ فهي مرتبطة بخصوصيات المجتمعات ، لأن لكل مجتمع نظامه الاخلاقي ، والذي يتحدد من خلاله كل ما هو مرغوب فيه ، ويكون لكل من الدولة ، والمجتمع دور في التقليل من الحوادث المرورية ، من خلال فرض القوانين والانظمة اللازمة لضمان السلامة على الطريق كتحديد السرعة ، وعدم استعمال الهاتف النقال اثناء القيادة ، وإستعمال حزام الامان ، وفرض العقوبات على المخالفين ، ومدى الالتزام واحترام هذه القوانين من قبل المجتمع ، وأيضا التحلي بالمسؤولية والعمل على احترام الذات والآخرين ، وإعطاء الطريق حقة ، وهو أمر لا بد من الاهتمام به وغرسه عند الأبناء منذ الصغر ، ودور برامج التوعية المرورية في التقليل من الحوادث ، أضافه الى أن التخطيط غير المدروس لبعض الطرق وللشوارع يُعد سبباً رئيساً الى حصول الحوادث ، وبالنهاية تهدف التدابير الوقائية الى تحقيق السلامة المرورية ، من خلال الحفاظ على حياة الأفراد وممتلكاتهم ، وأيضا الحفاظ على أمن البلد ، ومقوماته الأقتصادية والبشرية⁽¹⁾ ومن التدابير الوقائية الخاصة بالسائق هي شرط حصول السائق على رخصة السياقة ، وتنظيم تسجيل المركبات⁽²⁾ ، وعليه سوف نبين في مطلبنا هذا التدابير الوقائية الخاصة بمستخدمي الطرق في الفرع الأول ، والتدابير الوقائية الخاصة بالطرق وتجهيزات المركبة والرقابة في الفرع الثاني ، وكما يلي :

(1) حمدي اسماعين ، مصدر سابق ، ص 81.

(2) المادة (2) من قانون المرور العراقي النافذ (يهدف هذا القانون الى تنظيم تسجيل المركبات وتوفير انسيابية الحركة للمركبات والحد من الحوادث المرورية في جمهورية العراق).

الفرع الأول

تدابير وقائية خاصة بمستخدمي الطرق

تبين الكثير من الإحصائيات الدولية ، والوطنية ، بأن السبب الرئيس والمباشر للجرائم المرورية يكون هو العنصر البشري ، ومنها الإحصائيات التي سجلتها الجهات المختصة في بعض الدول ، والتي بينت بأن سبب وقوع الحوادث يرجع الى العنصر البشري ، بالدرجة الاولى نتيجة غياب الوعي المروري ، وعدم إحترام قانون المرور⁽¹⁾، وفي العراق فقد أظهرت نتائج إحصاءات سنة 2019 إن السائق هو السبب الرئيس وأعلى مسبب في وقوع الحوادث⁽²⁾، وعند الرجوع الى الكثير من القوانين المرورية حسب تسلسلها الزمني ، نجدها قد ركزت على هذا الجانب ، في الوقاية من الحوادث المرورية ، وسوف نوضح هنا التدبير الوقائية الخاصة بالمشاة، وسائقي المركبات .

أولاً- تدابير وقائية خاصة بالمشاة

من خلال الإطلاع على كل ما يرتكبه المشاة المفكرين للثقافة المرورية ، وما ينتج عن ذلك حصول الكثير من الحوادث على الطرق ، مثل إهمال إمكان العبور، أو إنعدام التنقيف البشري، أو عدم الإستجابة لحمات التوعية⁽³⁾، وإفتقار وسائل الإعلام والتوعية المطلوبة للتعريف على ضرورة الإلتزام بقواعد وقوانين المرور ، ومن أجل تحقيق سلامة المشاة على الطرقات ، ولتفادي حصول الحوادث لابد من التقيد والإلتزام بإشارات المرور ، والعبور فقط من الخط الخاص بالمشاة ، وأيضاً محاولة العناية الدائمة بنظافة الطرق ، وإزالة كل ما يعيق حركة المرور⁽⁴⁾، وغالباً ما يكون ضحايا الدعس على الطريق ، من الأطفال ، أو كبار السن أو ذوي

(1) د فاطمة مساني ، قراءة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر ، مجلة الباحث في العلوم الإنسانية والاجتماعية ، العدد 32، الجزائر 2018، ص254.

(2) إحصاء حوادث المرور المسجلة لسنة 2019، العراق ، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات 2020، ص2، إذ سجلت عدد الحوادث التي بسبب السائق (8653) وبنسبة (5،80%) من اجمالي الحوادث البالغ عددها (10753) حادث يليها بسبب السيارة (917) بنسبة (5،8%) يليها بسبب الطريق (482) حادث بنسبة (5،4%) (إما بقية الاسباب فقد بلغ مجموعها بالنسبة للمشاة والركاب غيرها هو (701) حادث بنسبة (5،6%) من المجموع الكلي للحوادث

(3) ينظر حمزة علاء الدين محمد سيد أحمد ، الأحكام المتعلقة بحوادث السير ، بحث تكميلي لنيل درجة الماجستير في الفقه الاسلامي ، جامعة النيلين ، كلية الآداب ، 2017، ص54.

(4) ناجح محمد حسن عسيده ، حوادث السيارات في التشريع الجنائي الإسلامي دراسة فقهية مقارنة ، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في الفقه والتشريع ، جامعة النجاح الوطنية في نابلس ، كلية الدراسات العليا ، فلسطين ، 2010، ص61.

الاحتياجات الخاصة (أصحاب الهمم)، ويكون في المكان الخطأ، وربما يكونوا ضحية لسائق طائش لا يعطي وزناً لكرامة الإنسان ولا للحياة، ويستطع المشاة العمل على تخفيض حوادث الطرق؛ وحالات الموت والإصابات من خلال الإنتباه والوعي الكامل، والحرص من مخاطر الطرق، إذ أن اختيار الجانب الأيمن والسلام بالطريق، يكون من واجب المشاة مستخدمي الطرق⁽¹⁾، والخطأ في الجرائم المرورية قد يكون خطأ منفرداً يتحملة أو يرتكبه السائق أو الراكب أو المشاة وبالتالي من يأتي بالخطأ هنا يتحمل تبعاته قانونياً ومن ضمنها التعويض .

قد يكون الخطأ مشتركاً وهنا يتم البحث عن نسبة الخطأ لكل طرف فيتحمل كل منهما خطأه وفقاً للنسبة المقررة قانوناً وهنا تعتمد الجهات القضائية على المخطط المروري وما تبين من خطأ تم تثبيته فيه وفي حال خطأ المشاة، فإنه يتم تحديد درجة الخطأ لكل طرف في المحكمة، وإذا كان المشاة مخطأً فإن الأضرار التي تلحق بالسيارة، والممتلكات وأيضاً حياة وصحة المواطنين، والأضرار المعنوية تخضع للتعويض، وكما يجب تجنب السير بالحافة مع حمل أشياء تتعدى أبعادها حد إعاقة السير، وأيضاً يجب إحترام إشارات المرور بكل الأحوال وبجميع أنواعها، سواء كانت العادية، أم الضوئية التي نجدها في مفترقات وتقاطعات الطريق، التي تنظم حركة السير بصورة مضبوطة، فإن أي خطأ بعدم إحترام هذه الإشارات قد يؤدي بعواقب وخيمة جداً ممكن أن تصل إلى حد الأضرار الجسمانية وقد تتعداها إلى درجة إنهاء الأرواح، نتيجة حركة بسيطة كان بالإمكان تفاديها⁽²⁾.

ثانياً- تدابير وقائية خاصة بسائقي المركبات

يُعدّ سائقو السيارات من ضمن الأطراف الرئيسية والمهمة التي تسبب في الحوادث المرورية؛ لأن طيش البعض من السائقين وإهمالهم بالقيادة، وعدم إحترازهم، وعدم إتباعهم للقوانين والانظمة واللوائح الصادرة فيما يخص المرور، فالسائق " هو كل شخص يقوم بسيارة إحدى المركبات، أو حيوانات الجر، أو الحمل، أو الركوب"⁽³⁾، وقد عرفه قانون المرور العراقي بأنه " كل شخص طبيعي يقود مركبه بإجازة تختص بنوع المركبه"⁽⁴⁾، وهناك الكثير من أسباب الحوادث المرورية التي تعود للسائق مثل أفنتقار العديد منهم لكفاءة القيادة، أو عدم تحليهم بالأخلاق العامة، وبالأخص آداب وأخلاق السير والمرور من خلال تعاملهم مع الغير من ركاب

(1) يوسف مظهر أحمد، مصدر سابق، ص 1387.

(2) حمدي إسماعين، مصدر سابق، ص 84.

(3) المادة (الثالثة) من قانون المرور الجزائري رقم (3/09) الصادر في (22/ يوليو/ 2009).

(4) المادة (سادس عشر) من قانون المرور رقم (8) لسنة (2019) النافذ.

أو مشاة كالسياسة بحالة سكر، أو تدخين، أو الإفراط في استعمال وسائل الإتصال، أي بكثرة من دون إنتباه، أو العمل على تشغيل المسجل أو المذياع بصوت عالٍ ومزعج، وغيرها⁽¹⁾، وفي مصر إشتراط المشرع في منح رخصة القيادة، ألا يقل السن عن (18) سنة، شرطاً للحصول على رخصة القيادة الخاصة، وأيضاً رخصة قيادة الدراجة النارية، وأيضاً رخصة قيادة الدراجات وإشتراط كذلك تمتعه باللياقة البدنية من حيث السلامة البدنية، وأيضاً النظر والخلو من جميع العاهات التي قد تعجز صاحبها عن القيادة، وأيضاً الحصول على شهادة إنهاء مرحلة دراسية مثل أحد الدبلومات، أو التعليم الأساسي، أو شهادة محو الأمية، قد يشترط القراءة والكتابة من خلال خضوعه لاختبار خاص بذلك والا كيف يعرف اللوحات التعريفية والعلامات الدلالية الخاصة بأنظمة المرور، وهذا ماكان معمول به سابقاً في اختبارات منح الاجازة المرورية لدينا في العراق اما حالياً فيتم التركيز على الجوانب الفنية المتعلقة بإتقان السياقة فقط، وكما إشتراط ضرورة إجتياز إختبار فني للقيادة وهو تدريب يبين خلاله مدى قدرة الشخص على القيادة، وقواعد المرور وأدابه من تركيز وإنتباه والإهتمام بأرواح الآخرين⁽²⁾.

الأصل أن سائق السيارة هو الشخص المسؤول عن جميع ما يحصل بسيارته من إتلاف، أو أضرار، وإصطدامات؛ لأنه المسير لها، وتكون ألة بيده تتحرك بإرادته، وتتوقف أيضاً بإرادته، فجميع ما ينشأ عنها يكون السائق مسؤولاً عنه جزائياً وشرعياً، فسائقو السيارات هم من الأطراف الرئيسية والمهمة التي تكون سبب في الحوادث؛ لكون الكثير منهم لا يدرك ما يترتب على قيادتهم من مسؤوليات جسيمة ولها أثر مباشر على السلامة المرورية، مثل تعاطي المخدرات التي تجعل من السائق غير قادر بأن يوازن الأمور، ويتخذ القرار، وتقلل الخوف، وتزيد من القدرة على المخاطر، وعليه لا بد من الحرص والتركيز على تدريب السواق جيداً وتأهيلهم، والتأكيد من ذلك في إجراء الفحص، وعدم التهاون مطلقاً بالسماح لشخص آخر بأن يقود السيارة، وعلى الأخص ممن لا يملكون المؤهلات والمواصفات القانونية، وبالأخص أقارب السائق كالزوجة، أو الاخ أو الابن، ولا بد من التشديد في الرقابة على جميع السائقين المخالفين، وإتخاذ عقوبات صارمة بحق كل من يخالف القوانين والتعليمات المرورية⁽³⁾.

(1) عماد الدين ميرغني علي محمد، الأسباب الموجبة للمسؤولية في حوادث المرور وأثرها في القانون الجنائي والقوانين المقارنة، مجلة العدل المجلد 18، العدد 47، السودان، 2020، ص241

(2) المادة (35) من قانون المرور المصري رقم (66) لسنة 1973 والمستبدلة بالقانون رقم (121) لسنة 2008.

(3) ناجح محمد حسين عسيبة، مصدر سابق، ص 63-69.

أما المشرع العراقي فلقد جرم بعض الأفعال تجريباً وقائياً؛ كونها تُعدُّ مصدر خطر على حياة الناس وسلامتهم، إذ شدد العقوبة لتصل الى (200000) مئتا ألف دينار في حال عدم الإمتثال لإشارات المرور الضوئية، وعند قيادة المركبة بإهمال أو رعونه، أو قيادتها بسرعة تزيد على السرعة المقررة قانوناً، أو قيادة المركبة بشكل معاكس لوجهة المرور، أو عدم تغطية الحمولة بشكل يضمن عدم تطايرها وتأثيرها على السير، فكان الهدف من ذلك هو محاولة منع حدوث الجرائم المرورية⁽¹⁾.

وفي فرنسا بالنظر لتزايد في أعداد المركبات، وتطورها، وتطور تبعاً لذلك شبكة الطرق أدى لظهور أفعال وسلوكيات من قبل قائدي المركبات، المشرع الفرنسي عدّها أفعالاً غير مشروعة؛ كونها تعرض أرواح الأفراد للخطر، فتم إصدار التنظيمات التي تتعلق باستخدام الطرق المفتوحة للمرور، وكان ذلك في (27/ مايو 1921)، وأيضاً اللائحة العامة لشرطة المرور التي كانت في (20/ اغسطس 1939م)، وآخرها كان (15/ ديسمبر لعام 1958)، وتم وضع مجموعة تنظيمات في بوتقة واحدة، تحدد فيها الأفعال التي عدّها المشرع غير مشروعة، وعندها قرر لها العقوبة الجنائية المناسبة، للعمل على منع تكرارها مستقبلاً⁽²⁾.

الفرع الثاني

التدابير الخاصة بالطرق وتجهيزات المركبة والمراقبة

يُعدّ الطريق هو عنصر مهم جداً في المعادلة المرورية، ولا يمكن أن نتصور بوجود مركبات من غير وجود طرق مهياة، وتكون صالحة لأي إستعمال مروري، وعليه لابد من العمل على ضمان أكثر يسر وسهولة في حركة السير من خلال نصوص خاصة بمختلف القوانين على تدابير لهذا الغرض، وهي:

أولاً - التدابير الخاصة بالطرق

الطريق هو من العناصر الأساسية التي تكون في الجريمة المرورية، إذ إنه لا يمكن أن تقع أية جريمة مرورية، إلا من خلال سير المركبة في الطريق، ولقد أوضح قانون المرور المصري المقصود بالطريق في تطبيق أحكام هذا القانون هو الطريق العام، وأيضاً الطرق التي

(1) المادة (25 / اولاً) من قانون المرور العراقي رقم (8) لسنة 2019.

(2) سعيد أحمد علي قاسم، مصدر سابق، ص 14.

يصدر عند تحديدها قرار من وزير الداخلية إذا كانت قد دخلت في تقسيمات أو تجمعات سكنية، أو سياحية، أو صناعية، أو أي تجمعات أخرى⁽¹⁾.

ولم ينطرق المشرع العراقي في قانون المرور رقم (8) لسنة 2019، ومن التدابير الوقائية الخاصة بالطريق ما يتعلق بهندسة الطرق والتي تُعد فرع من فروع الهندسة المدنية التي تختص بتصميم وتنفيذ الطرق، وتجهيزها؛ كي تكون آمنة ومريحة لجميع مستخدمي الطرق، ومن التدابير الوقائية هي وضع الإشارات والعلامات المرورية التي تعمل على مساعدة السائق وليس ضده، وتعطي للسائق معلومات على الطريق وإتجاهاته، وهناك أنواع وأشكال كثيرة من الإشارات والعلامات المرورية، وتوجد في أماكن مختلفة، ولكن يكون هدفها واحد وهو تنظيم حركة السير⁽²⁾، وقد بين المشرع في قانون المرور المصري ضرورة الإلتزام بقواعد المرور، وضرورة إتباع إشارات المرور، وتعليمات، وعلامات رجال المرور والشرطة، وعلامات وإشارات الحدين الأقصى والأدنى الخاصة بسرعة المركبات، وهناك تنظيم خاص لتحديد أماكن إشارات المرور الضوئية، وكذلك تحديد الأوقات والجهات والاماكن التي يمنع فيها سير المركبات، وهذا كله بهدف تنظيم السير بالطريق، والعمل على تقليل الحوادث⁽³⁾.

وعليه يُعدّ الطريق عنصر هام من عناصر الحادث المروري، وفي حال أفنقار الطريق لأسباب السلامة المرورية، يؤدي إلى إرتكاب السائق الخطأ، أو قد تمنعه من أن يتخذ القرار الصحيح عندما يشعر بالخطر، ويقع على عاتق الدولة العبئ الأكبر عند إنشاء الطرق، فيجب أن يتناسب مع كثافة المرور بها، بحيث يكون قادراً على إستيعاب أعداد السيارات المتزايدة، وكل ما يطرأ عليها من تطور، فتهتم بالتصميم الهندسي للطريق، والعمل على تزويد وتجهيز الطرق بالعلامات التحذيرية والإرشادية، وكاميرات المراقبة، وأيضاً الإهتمام بنظافة وصيانة الطرق⁽⁴⁾.

(1) المادة (1/ ثانياً) من قانون المرور المصري رقم (66) لسنة 1973 المعدل بالقانون رقم (121) لسنة 2008.

(2) حمدي إسماعين، مصدر سابق، ص91.

(3) المادة (63/ثانياً)، والمادة (64) من قانون المرور المصري رقم (66) لسنة 1973.

(4) حمزة علاء الدين محمد سيد أحمد، مصدر سابق، ص65.

ثانياً - التدابير الخاصة بالمركبة

تُعدُّ المركبة عنصر أساس في جرائم المرور⁽¹⁾، فلا يمكن أن تقع الجريمة المرورية بدون وجود المركبة، إذ إن الجريمة المرورية تقع نتيجة قيام شخص بقيادة مركبة، والإتيان بفعل جرمه قانون المرور، كحالة عدم استخدام حزام الأمان عند القيادة، أو تعمد القيام بتعطيل حركة المرور بالطريق، أو إعاقته، فلا بد من وجود مركبة، كونها الأداة التي ترتكب بها الجريمة المرورية، ولاتوجد جريمة المرورية من دون وجود سلوك أو نشاط يظهر للعالم الخارجي بشكل مادي محسوس، ولا يمكن الإعتماد على النوايا فقط؛ كونها لم تظهر للعالم الخارجي، وقد عرف المشرع العراقي المركبة في قانون المرور النافذ بأنها "آلة ميكانيكية، أو دراجة عادية، أو نارية، أو عربة، أو أي جهاز أخر يسير على الطريق بقوة ميكانيكية أو بأية وسيلة أخرى، ويشمل ذلك الجرار"⁽²⁾، ولقد عرف الإنسان وسائل النقل منذ زمن بعيد، فأول وسيلة نقل كان قد إستعملها الإنسان هي المشي، والسباحة، وبعد تدجين الحيوانات استعملت للنقل والتحميل، وكان ذلك حوالي عام (5000) قبل الميلاد، وفي وقت لاحق فقد إستعمل الإنسان أول العربات البدائية التي تعود للسومريين في بلاد الرافدين عام (3500) قبل الميلاد⁽³⁾، ويستخدمها لنقل البضائع والسلع الثقيلة، وأيضاً التجارة من بلد لآخر، وقد عدت وسائل النقل نعمة من نعم الله تعالى على الإنسان لتحقيق راحته وإستقراره ورفاهيته، وهي وسيلة من وسائل الإزدهار والتقدم، ونظراً لأن المركبة تُعدُّ من العناصر الرئيسية لتحقيق السلامة المرورية، ولها علاقة مباشرة بالنسبة إلى مشكلة حوادث المرور⁽⁴⁾، كون الزيادة الكبيرة في أعداد المركبات تشكل ضغطاً كبيراً على الشوارع والطرق، وتسبب الحوادث عندما تنعدم فيها شروط المتانة والأمان، وأيضاً السلامة، سواء أكانت في أجهزتها الأساسية، أم لواحقها، وتكون مسألة توفير المركبة الآمنة على عاتق الجهات المسؤولة التي تقوم بوضع شروط المركبة ومواصفاتها على أن تتناسب مع ظروف المنطقة وبيئتها⁽⁵⁾، وأن حالة المركبة الميكانيكية التامة، وخلوها من الأعطال يمثل أهم العوامل التي تساهم في السلامة من

(1) Pataki Governor.Vehicles &Traffic Law Edition,state of New York, George E 2004,P66.

(2) المادة (1/أولاً) من قانون المرور العراقي رقم (8) لسنة 2019، المشار إليه سابقاً.

(3) الآء جزار، مراحل تطور وسائل النقل، بحث منشور على الموقع <https://mawdoo3.com> تاريخ الزيارة (2021/3/23).

(4) عماد الدين ميرغني علي محمد، مصدر سابق، ص244.

(5) ينظر سعيد شنين، مصدر سابق، ص149.

الحوادث، فلا بد من خضوع المركبة للفحص الدوري، وأن تطابق المواصفات والمقاييس، وصلاحية أنوارها، ومكابحها، وإشاراتنا، ومساحات المطر⁽¹⁾.

ولتحقيق السلامة، وتفادي الخطر من وقوع الحوادث المرورية لا بد من الحفاظ على جميع مواصفات المركبة السليمة، والتقيّد بتعليمات النقل والسلامة، وأيضاً ضرورة إجراء الفحوصات والاختبارات، ولا بد من الحفاظ على المواصفات التقنية التي تلائم المركبة، في كل بلد من حيث طبيعة الطرق والمناخ، والتضاريس، ومقدار الطاقة اللازمة لتحقيق الأغراض، والقيام بالاختبارات الفنية للمركبة بشكل دوري، ولا بد من ملائمة المركبة للحمولات، وأن لا تأخذ بالحمولات الزائدة، التي تؤدي إلى خراب الطرق وعرقلة الحركة عليها⁽²⁾، ولقد ساهمت المراقبة التقنية للمركبات، بالعمل على الحد من حوادث المرور، والتي يكون هدفها الأساس هو تحديد مدى فعالية المركبة، وإمكانية، والحفاظ على الصحة العامة وحماية البيئة، لكون أن المركبات تنتج كميات من الغازات الملوثة للهواء، فمن خلال المراقبة التقنية، يتم الكشف المبكر عن تلك الغازات الخطيرة والتي تؤدي إلى نتائج وخيمة وبالنهية العمل على الحد، أو التقليل من الحوادث المرورية⁽³⁾، وفي حال وجود أجهزه إلكترونية في المركبة، مثل الكاميرات، أو علامات الإشارة والإضاءة، أو السائق الآلي، يكون لها دوراً كبيراً في تحديد المسؤولية، في الواقع فقد شرع رواد صانعي السيارات ذاتية القيادة بالتغيير، ففي أكتوبر 2015، قد أعلنت شركة فولفو بأنها سوف تدفع تعويضاً عن أي إصابة، أو ضرر مادي، تنجم عن منظومة السائق الآلي المؤتمنة بالكامل "Intellisafe Autopilot"، والتي من المقرر أن تظهر في سيارات الشركة بحلول عام 2020، ويقول كولين "وقتما تفشل المنظومة، يجب أن تظل السيارة قادرة على تحقيق التوقف الآمن"⁽⁴⁾.

(1) عمر تركي، مصدر سابق، ص 11.

(2) ينظر ناجح محمد حسن عصيد، مصدر سابق، ص 59-60.

(3) نبيل نوبس، دور المراقبة التقنية للمركبات في الحد من حوادث المرور، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، المجلد: الرابع، العدد: الأول، الجزائر، السنة 2020، ص 326-327.

(4) اريك كوين، كبير فنيي تقنيات السلامة وكذلك دعم القيادة في فولفو - بأن منظومة سائقهم الآلي ستنتضم العديد من الانظمة الإضافية والإحتياطية، مثل الرادارات، والكاميرات، والبطاريات والحواشيب، والمكابح، ومحركات التوجيه، التي لا تحتاج إلى أي تدخل من السائق البشري، وبالتالي لا يمكن أن يكون بها أي أخطاء، كورين أبوزيو، من المسؤول عن حوادث السيارات ذاتية القيادة؟ مقال منشور على الموقع <https://www.scientificamerican> تاريخ الزيارة (2021/3/26).

يقصد بالمراقبة التقنية، وهي المعاينة التقنية ، التي تخصص للتأكد من حالة صيانة السيارة، ومن مدى قابليتها على السير في الطريق من دون خطر (1).

ثالثاً- وسائل المراقبة والرصد

هناك وسائل تكنولوجية، وتعدّ من بين الآليات الفعالة للحد من الجرائم بصورة عامة ، وجرائم المرور بصفة خاصة ، ومنها كاميرات المراقبة ، ولقد أكد الكثير من الخبراء الأمنيين والأكاديميين وهم الأشخاص الذين تراكت لديهم الخبرة نتيجة إستمرارية العمل في أختصاص معين، ويكون لسنوات عديدة معترف بها ، وإن المؤهل الأكاديمي والخبرة العلمية هي التي تصنع الخبرات ، لتشق طريقها إلى الأعلى (2) ، فقد أكدوا بأن المراقبة الإلكترونية من خلال الكاميرات تساهم في الكشف عن الكثير من الجرائم ، وطريقة إرتكابها ، ويكون لها دور في تتبع المجرمين ، إذ يتم ضبطهم والقبض عليهم ، وكما يعد التصوير هو عملية تسجيل مسرح الجريمة ، وكذلك جميع الأدلة الملموسة ، ويعد جزء أساس من الأدلة الإلكترونية، وقد يكون المصدر الرئيس للأدلة الملموسة التي تستخدم في ربط المشتبه به بمسرح الجريمة ، أو الضحايا بمسرح الجريمة، أو ربط المشتبه به بالضحايا ، وأن مديرية القيادة والسيطرة فهي تعنى بتشغيل عدد من الأنظمة التقنية، والمساندة لعملها كنظام المراقبة التلفزيونية (CCTV) التي هي عبارة عن كاميرات للمراقبة التلفزيونية، ويتم تشبيها بالمناطق الحيوية التي لها أهمية ، وبالشوارع والتقاطعات الرئيسة، والتي تشهد بها حركة مرورية كثيفة ، فوجود هذه التقنيات تساعد في نقل صورة حية ومباشرة لأرض الواقع عن حركة والأختناقات المرورية(3).

فضلاً عن أن الصور التي توفرها كاميرات المراقبة بضبط مخالفتي قانون المرور ، وتساهم بقسط كبير بتسهيل حركة المرور(4)، ويهدف تركيب الكاميرات بالعمل على مراقبة جميع المحاور لرصد المخالفات المرورية، وأيضاً حوادث السير ، والسرقه والأعمال التي تكون سبباً

(1) يزيد شهلي ، المراقبة التقنية للمركبات ودورها في تخفيض حوادث المرور في الجزائر الزيارة الميدانية لوكالة رملي للمراقبة التقنية للسيارات والشاحنات ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير ، جامعة الحاج لخضر – باتنة ، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير ، الجزائر ، 2011 ، ص42.

(2) رياض هاني بهار ، الخبير الأمني صفة اسئ استخدامها ، مقال منشور على الموقع

<https://www.almaalomah.com> تاريخ الزيارة (2021/3/23).

(3) طلال غنيمات ، كاميرات المراقبة تساهم في كشف العديد من الجرائم ، مقال منشور على الموقع

<https://alghad-com.cdn.ampproject.org> تاريخ الزيارة (2021/3/8).

(4) حمدي اسماعين ، مصدر سابق ، ص98.

في إعاقة حركة المرور، وتسجل كل الأحداث التي تكشف عن السيارات المسروقة ، بإرسال أرقامها إلى غرفة التحكم بالإدارة ؛ كي يتم ضبطها في أقرب كمين مروري⁽¹⁾.

ونقترح بإعتماد الكاميرات وأن تكون لها قيمة قانونية في إثبات جرائم المرور، وإنشاء دائرة أو قسم أو شعبة ،للمراقبة المرورية من خلال منظومة الكاميرات ، وإستخدامها في معالجة كل المخالفات المرورية، وهناك جهاز الرادار الذي يستعمل لمراقبة سرعة المركبات وقياسها ، للعمل على ضبط من يخالف حدود السرعة المنظمة ،وقد عرف هذا الجهاز تطور، إذ كان في البداية يقيس السرعة فقط ،بعدها أصبح متطور ويرصد السرعة ،ويقوم بتصوير السائق والمركبة ،ويبين رقم تسجيلها ،ويحدد وقت إرتكاب المخالفة ومكانها وإلى غير ذلك ، فيعد الرادار أداة لردع السائقين الذين لا يلتزمون الحدود القصوى المقررة ،ويفرطون في السرعة ، ومن خلال ذلك يساعد إستعمال هذا الجهاز بالتقليل من جميع هذه المخالفات الخطرة ،التي تكون سبباً في وقوع الحوادث ،فهذه المعدات والأجهزة يكون لها دور ردعي ووقائي في الوقت نفسه ؛ لأنه من خلالها بالإمكان ضبط جميع المخالفين ، من الذين يستهويهم إستعمال سرعة مفرطة ،أو تجاوزات خطيرة ،ومن التدابير الوقائية هي المراقبة المرورية المنتشرة بشكل محكم، سواء من رجال الدرك، أم الشرطة ،وبالأخص على الطرق الرئيسية، أو مفترقات الطرق والتي يكون لهم دور فعال في الوقاية من الحوادث المرورية⁽²⁾ والدرك هي تسمية لقوات عسكرية أقل من الجيش وتسمى في بعض البلدان (الحرس الوطني) ، والشرطة فهم قوات عسكرية تهتم بالداخل مثل تسيير المرور ، الحراسات والجوازات ، وتكون مهامها تكون في المناطق الحضرية ، بينما الدرك فقد يكون في المناطق القروية وشبه القروية ، ويكون له ادوار إدارية ويكون له أدوار إدارية وأمنية

المبحث الثاني

سياسة التجريم والعقاب المروري

من المعروف أن القاعدة الجنائية تكون لها علاقة قانونية بين المخاطبين بها من جهة، وبين الدولة من جهة أخرى ، فأن المخاطبين بالقاعدة الجنائية (أي قواعد المرور) لا بد لهم من الإمتناع عن ممارسة أي نشاط مخالف للقانون ، كما يكون للدولة الحق بتوقيع العقاب على كل من يقوم بإرتكاب الجريمة المرورية ، فعندما يرتكب الجاني الجريمة المرورية ، فهنا يخضع للعقاب،

(1) محمود عبد الرضى وآخرون ، كاميرات المراقبة توثق الحوادث وتساعد الشرطة في عملها وتكشف لغز الجرائم ، مقال منشور على الموقع <https://m-youm7-com.cdn> . تاريخ الزيارة (2021/3/8) .

(2) حمدي اسماعين، مصدر سابق، ص 99.

ويحق للدولة عندئذ بأن تطبق العقاب عليه ، وأن الأصل في القاعدة الجنائية أن تتضمن التجريم والعقاب معاً ، وقد يحصل في بعض الأحوال أن النص التشريعي يقوم بتوزيع القاعدة الجنائية بشقيها في أكثر من نص قانوني ، وفي أحيان أخرى قد يقتصر النص على العقوبة فقط ، ويحيل التجريم إلى نصوص أخرى ، وتسمى عندها (القاعدة الجنائية على بياض)⁽¹⁾ ، أي أن النص الجنائي هنا لا يستوعب القاعدة الجنائية بكاملها، بل توزع بين أكثر من نص ، إذ يحتوي أحد النصوص شق القاعدة الجنائية من التجريم أو التكليف ، ويحيل أمر تحديد الشق الآخر إلى نصوص أخرى ، وهذا ما يطلق عليه (القاعدة الجنائية الموزعة)⁽²⁾ .

أما القاعدة الجنائية المجزأة فإن المشرع يتولى أمر توزيعها على نصين جنائيين فحسب ، وأيضاً فقد تكون مجزأة وموزعة بين أكثر من نص تشريعي في قانون واحد، أو بقوانين متعددة ، ولكنها متعاقبة ومتزامنة⁽³⁾ ، وأن السياسة الجنائية في قانون المرور النافذ جاءت على أساس تكامل القاعدة الجنائية؛ وذلك من خلال النص على التجريم والعقاب في قانون المرور نفسه من غير الإحالة إلى قانون آخر ، وأن من الضوابط الضرورية اللازمة لتكامل القاعدة الجنائية ضرورة أن يكون نص التجريم والعقاب واضحاً ، وأن لا يكون فيه أي لبس أو غموض ، ويجب أن يكون عاماً ومجرداً ، وأيضاً يجب أن يكون مبيناً للفعل المجرم وأركانه ، ويبين العقوبة المنطبقة عليه ، وهذا ما إتبعه المشرع العراقي في قانون المرور النافذ ، إنقسمت السياسة الجنائية المتبعة وفقاً لتقسيمات القاعدة الجنائية إلى سياسة التجريم، وسياسة العقاب .

علية سوف نتطرق في مبحثنا هذا في المطلب الأول : إلى سياسة التجريم المروري ، وفي المطلب الثاني : إلى سياسة العقاب المروري .

المطلب الأول

سياسة التجريم المروري

إن فلسفة التجريم في قانون المرور ،الأصل فيها البحث في جميع الأفعال والسلوكيات التي يجد فيها المشرع تعرض أرواح الأفراد وأموالهم للخطر ، وذلك أثناء إستخدام المركبات ،

(1) أحمد فتحي سرور ، الوسيط في قانون العقوبات القسم العام ، قانون العقوبات ونطاق تطبيقه التجريم والإباحة ، الطبعة السادسة ، مطورة ومحدثة ، دار النهضة العربية ، 2015 ، ص 147 .
 (2) عبد الرزاق طلال جاسم السارة ، ثنائية القاعدة الجنائية في القانون ، اطروحة دكتوراه قدمت إلى مجلس كلية القانون ، جامعة بابل ، 2018 ، ص 34 .
 (3) بوزيدة عادل ، الإحالة التشريعية كآلية خاصة للتجريم في القانون الجزائي الاقتصادي ، مقال منشور على الموقع <https://www.asjp.cerist.dz> تاريخ الزيارة (2021/4/12) .

منها على سبيل المثال ، القيادة التي تكون بسرعة، وتتجاوز الحد المقرر في القانون ، أو الوقوف ليلاً بالأماكن المظلمة من دون إستخدام الأنوار ،⁽¹⁾، ومن هذه السلوكيات القيادة التي تكون تحت تأثير مخدر أو مسكر ، وبعدها تبحث فلسفة قانون المرور في بيان الأساس الذي يقوم عليه إيقاع الجزاءات بأنواعها الجنائية، والإدارية ، وذلك من أجل الوصول إلى الغايات والأهداف من تطبيقها ، والتي تتمثل بحماية مصالح المجتمع وأفراده، وعليه نجد بأن أساس كل قانون هو وجود أوامر، ونواهي قام المشرع بتعيينها، وقرنها بجزاء جنائي⁽²⁾، وإن الدولة تملك الحق في تحديد الجرائم والعقوبات ؛ وذلك من أجل حماية المصالح الإجتماعية ، وأساس ذلك هو الواجب القانوني الذي يحتم عليها حماية أمن المجتمع ، وأن يضمن إستقرار حياة الجماعة ، وبناء على هذا الأساس فقد صدر قانون المرور العراقي النافذ رقم (8) لسنة 2019.

وأن قواعد قانون العقوبات قد حددت أنواع المصالح المحمية من خلال أي نص من نصوص التجريم⁽³⁾، ولا يوجد نص تجريمي خالٍ من مصلحة، سواء أكانت عامة، أم فردية وإلا كان عمل المشرع عبثاً، فإن سياسة التجريم قائمة أساساً على حماية مصالح يراها المشرع جديرة بالحماية ، وأن هذه المصالح تكون متنوعة ما بين عامة، أو فردية من جهة، ومادية، أو معنوية من جهة أخرى ، وشخصية أو موضوعية من جهة ثالثة ، وأن المشرع العراقي في الوقت ذاته أهتم في قانون المرور النافذ رقم (8) لسنة 2019، بموضوع حماية كل الحريات الفردية التي كفلتها التشريعات الدستورية والعادية بالحماية ، وكان ذلك من منطلق بأن تجريم أي فعل في المقابل يحمي مصلحة ما ، ولاشك بأن الخطورة الإجرامية تظهر بصورة واضحة في جرائم الضرر والخطر، ولكنها تكون أكثر أهمية في جرائم الخطر ؛ لأن الخطر هو علة التجريم في الجرائم المرورية، ويقوم له المشرع وزناً عندما يصيغ القاعدة القانونية بتجريم سلوك معين⁽⁴⁾ وسوف نبين في هذا المطلب ، المصلحة المحمية في الجريمة المرورية في الفرع الأول ، ونبين في الفرع الثاني : الضرر والخطر والعلة من التجريم .

(1) ماريان سعيد ، اشتراطات مرورية للقيادة الآمنة في الشتاء ، مقال منشور على الموقع

<https://m.elwatannews.com> تاريخ الزيارة (2021/4/15) .

(2) سعيد أحمد علي قاسم ، مصدر سابق ، ص 32.

(3) د أحمد فتحي سرور ، أصول السياسة الجنائية ، المرجع السابق ، ص 158.

(4) د. أحمد فتحي سرور ، أصول السياسة الجنائية ، المرجع نفسه ، ص 92.

الفرع الأول

المصلحة المحمية في الجريمة المرورية

المصالح الأساسية التي يكسبها الإنسان بالولادة ، وتلك التي تتعلق في الجانب العائلي ، والمالي لا بد أن يكون لها تنظيم قانوني، وأن المشرع الجنائي والدستوري يتكفلان عادة بهذا التنظيم ؛ وذلك من خلال إضفاء الحماية على تلك المصالح ، مثل حق الإنسان في الحياة ، وحقه بالملكية، والسكن ، والتنقل ، فيقوم بتجريم الفعل الذي يعمل على إنتهاك القواعد التي أضفت الحماية على هذه المصالح المعتبرة ، والجديرة بالحماية (1) ، وأن المشرع لا يقوم بتجريم الأفعال بهدف التجريم ، وإنما يسعى من وراء ذلك ، لتحقيق هدف محدد، وهو العمل على حماية المصالح الأساسية ، وأيضاً اللازمة لحماية المجتمع ، ويعمل على الإفصاح، وتوضيح هذه الرغبة بحماية المصالح من خلال تجريم الأفعال التي تخل بقيمته وسلامته ، من خلال ما يضع من نصوص عقابية تكفل الحماية الواجبة لتلك المصالح ، وأن السلطة التشريعية تكون مهمتها الأساسية العمل على صيانة وحماية المجتمع من أي إعتداءٍ ، وتقوم بتحديد العقوبة الأكثر ملاءمة بمكانة تلك المصالح وأهميتها ، فإذا ما قدرت هذه السلطة لتلك المصالح بكونها تستحق إهتماماً أكبر عندها تعبر عن ذلك بمقدار العقوبة المقررة ، وأن هذا الأمر يحدد وفق ظروف وإحتياجات كل مجتمع، وأيضاً تقاليده ، وأنظمته الإجتماعية ، والأقتصادية ، والسياسية ، كون هذه التغيرات سوف تنعكس وبدون أي شك ، على التطور الحاصل في قيم المجتمع (2)

وتهدف فلسفة التجريم البحث في الأفعال والسلوكيات التي يرى المشرع بأنها تعرض أرواح وسلامة وأموال الأفراد للخطر، وللضرر ؛ كون المشرع الجنائي يتدخل ليحرم بعض الأفعال ، وأن هذه المصالح التي يريد حمايتها فهي التي في ضوئها سوف تتحدد العلة التشريعية للقواعد الجنائية التجريبية، ويكون لهذه العلة التشريعية ، أهم دور في تحديد نطاق تطبيق القاعدة الجنائية ؛ إذ إن المشرع في بعض الأحيان يجرم أفعالاً فقط ، من غير أن يشترط تحقق نتيجة معينة ، بالنموذج القانوني، والعلة من تجريمه هو الخوف من الضرر الذي قد يلحق بالمصالح المحمية بسبب هذا الفعل ، ويجرم أفعالاً، ويشترط فيها تحقق نتيجة جرمية ، وعليه تُعد فكرة

(1) محمد عباس حمودي الزبيدي ، المصلحة محل الحماية في جريمة الاجهاض ، بحث منشور في مجلة الرافدين للحقوق ، جامعة الموصل ، المجلد (12) ، العدد (43) ، 2010، ص245.

(2) ندى صالح هادي الجبوري ، الجرائم الماسة بالسكينة العامة/ دراسة مقارنة ، أطروحة دكتوراه ، مقدمة إلى مجلس كلية القانون / جامعة بغداد ، 2006، ص28.

المصلحة بالقانون الجنائي هي المعيار؛ من أجل الوقوف على فلسفته ، وهي الأساس الذي يستند
المشرع إليه؛ لكي يحسم البعض من المشاكل القانونية المهمة⁽¹⁾،

ويكون الهدف الاساس من تجريم البعض من السلوكيات ؛ هو العمل على صيانة المصالح
الأساسية في المجتمع ، وتجنب إصابتها، أو الإعتداء عليها ، وعليه فالمصلحة التي يراد حمايتها
هي مصلحة عامة ، أي أن المصلحة العامة هي ما يهدف المشرع لحمايته وصيانتته من خلال
التجريم ، كون هذه الحماية قد إستلزمت من المشرع أن يجرم كل سلوك من شأنه أن يعرض هذه
المصلحة للخطر ، إذ إن التشريعات الجنائية تحرص بأن يقتصر نطاق النص التجريمي على
الحالات التي يكون لها قدر من الأهمية⁽²⁾ .

إن كفالة حفظ السلامة العامة لمن يستخدم الطريق ، السائقين والركاب والمشاة ؛ بسبب
إستخدام المركبات ، وكل ما يترتب على ذلك الإستخدام من أضرار بشرية ومادية ، تكون أول ما
يفكر به المشرع عندما يضع النصوص العقابية ، وعليه يقوم بوضع قواعد المرور بشكل يفرض
نوع من الحذر والحرص ، بما يحول دون وقوع الحوادث ، إذ يكون للحق في الحياة أهمية كبيرة
قياساً لبقية حقوق الإنسان؛ لأن بدون حماية هذا الحق لا تكون لبقية الحقوق أي أهمية تذكر ، لذلك
يُعد حق الحياة نقطة البدء للحديث عن بقية حقوق الإنسان ، وأن الشرعة الدولية لحقوق الإنسان قد
أكدت هذا الحق ، فقد نصت المادة (الثالثة) من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان بأنه " لكل فرد
الحق في الحياة ... " ، وكذلك نصت الفقرة (الأولى) من المادة (السادسة) من العهد الدولي للحقوق
المدنية والسياسية على أنه "الحق في الحياة حق ملازم لكل إنسان ، وعلى القانون أن يحمي هذا
الحق، ولا يجوز حرمان أحد من حياته تعسفاً"⁽³⁾ ، ولقد جرم المشرع في قانون المرور النافذ رقم
(8) لسنة 2019 ، الأفعال التي تعرض حياة الإنسان للضرر ، من إحداث أذى بالجسم ، أو عاهة
مستديمة؛ نتيجة قيادة المركبة من غير مراعاة القوانين والأنظمة والبيانات ، وحمى المشرع
العراقي الحق في الحياة ، كونه شدد العقوبة إذا ترتب عن الجريمة موت شخص ، وكان السائق
تحت تأثير المسكر أو المخدر، أو لم يحم بمساعدة من وقعت عليه ، ولم يطلب له المساعدة⁽⁴⁾ .

(1) محمد مردان علي محمد البياتي ، المصلحة المعتبرة في التجريم ، أطروحة دكتوراه مقدمة إلى مجلس كلية
القانون ، جامعة الموصل ، 2002، ص7.

(2) ينظر محمود نجيب حسني ، شرح قانون العقوبات (القسم العام) ، الطبعة الثالثة ، دار النهضة العربية ،
القاهرة ، 1973 ، ص284.

(3) جعفر عبد الرضا عبد الخالق ، مصدر سابق ، ص 9.

(4) المادة (35/ أولاً/ ثانياً) ، والمادة (36/ أولاً) من قانون المرور العراقي رقم (8) لسنة 2019.

أن المشرع العراقي قد حدد المصلحة التي يريد حمايتها بالتجريم ، وهي حماية حق الإنسان في الحياة، والسلامة الجسدية من تعرضها للخطر ، وقد أضاف إليها حماية الأموال من التعرض للخطر ، بمعنى أن المصلحة المحمية لا تقتصر على الإنسان فحسب ، وإنما هي تشمل المال أيضاً ، وعليه تكون هذه المصلحة واسعة، وتكون حمايتها شاملة من خلال نصوص التجريم التي أوردها المشرع ، ويتضح أن توسع المشرع بتجريم الأنشطة ذات الخطر العام يعبر عن مدى حرصه بتوفير أكبر قدر ممكن للحماية القانونية إلى مصالح المجتمع الأساسية ، سواء تعلقت تلك المصالح بحماية الأشخاص أو الأموال ، ويكون ذلك من أجل تلافي ما قد يحصل في المستقبل من نتائج ضارة ، وما يترتب عليها من آثار يكون من المستحيل تداركها إلا بالتجريم⁽¹⁾، ونص قانون المرور المصري رقم (66) لسنة 1973 المعدل بقانون رقم (124) لسنة 2014 على معاقبة كل من يقوم بقيادة مركبة ، ويكون تحت تأثير مخدر أو مسكر ، وقد شدد العقوبة في حال تسببه بحادث مروري، وينتج عنه وفاة شخص أو إصابته⁽²⁾ ، وتُعد حوادث المرور هي من أبرز مشكلات المجتمع الإنساني ، التي يعاني منها ، لما لها من تأثير على حياة الإنسان، وممتلكاته ، أضافه إلى تأثيرها بالأقتصاد الوطني، وقد زاد حجم المشكلة هذه ، مع تزايد عدد المركبات المستخدمة بالطريق⁽³⁾.

عليه نلاحظ بأن المصلحة المحمية هي إنسيابية حركة المرور ، والمشرع جرم الأفعال التي تعرقل هذه الحركة ، كما هو واضح في قانون المرور⁽⁴⁾.

الفرع الثاني

الضرر والخطر والعلة من التجريم

إن المشرع يقدر وجود ضرر، أو خطر معين؛ نتيجة القيام بأي سلوك أو فعل أثناء استخدام المركبة ، في كثير من الحالات ، وذلك من خلال ما هو مستفيد من التجربة والخبرة ، وأن هذا السلوك أقام وزناً لهذا الضرر والخطر؛ كون هذا الفعل هو المكون للجريمة المرورية، وعليه فإن المشرع يتدخل من خلال النص وتحديد السلوكيات والأفعال ، التي تُعد هي الجرائم المرورية بالقاعدة الجنائية ، إذ وجد أن قيادة السيارة بسرعة ، يكون فيه خطورة ، وتؤدي لحصول

(1) د خالد مجيد عبد الحميد الجبوري ، مصدر سابق ، ص 144.

(2) المادة (76) من قانون المرور المصري المعدل بقانون رقم 142 لسنة 2014.

(3) فراس عباس فاضل ، تدمير الذات لدى مرتكبي الحوادث المرورية ، رسالة ماجستير ، جامعة بغداد ، كلية الآداب ، 2004، ص 62.

(4) المادة (35) من قانون المرور العراقي المشار إليه سابقاً.

الحوادث، وعندها سوف يعرض نفسه وغيره للخطر ، وأيضاً لا بد أن يكون هذا الخطر على وشك الوقوع ، وقد يكون من يقوم بقيادة السيارة تحت تأثير المخدر أو المسكر فهنا أيضاً يعرض نفسه وغيره لخطر الحوادث ، وهناك الكثير من السلوكيات التي يَعدّها المشرع أفعالاً قد تسبب ضرراً للغير، أو خطراً له ،أو تعرض أمواله للخطر ،والتي وردت في قانون المرور ، كمن يتعمد أن يعطل حركة المرور في الطريق ،أو يعيقها ، وكذلك فقد قرر لها العقوبة التي تتناسب معها (1) ، وأن السرعة التي يقود بها السائق يكون لها الأثر في أن تزيد ،أو تقلل من فرص الوفاة أو النجاة ويكون لحجم ونوع المركبة هو الآخر دوراً في تقليل ،أو زيادة حجم الإصابات والخسائر والوفيات وعليه فإن المشرع العراقي قد عالج هذه المشكلة في قانون المرور النافذ ، وذلك من خلال معاقبة كل من يقوم بقيادة المركبة ، ويتسبب في موت شخص نتيجة لهذ القيادة ، وعدم مراعاة الأنظمة والقوانين ،وكما المشرع في قانون العقوبات جرم الأفعال التي قد تعرض سلامة وسائل النقل لأي خطر ، فهو يهدف بصورة أساسية لحماية الأشخاص الذين يستخدمون هذه الوسائل من أن يتعرضوا للخطر ، والدليل هو تشديد المشرع للعقوبة ، عند حصول نتيجة ضارة بسبب هذا التعرض ،وتتمثل بموت إنسان(2) ،وتتعدد الأضرار التي تنجم عن جرائم المرور ؛كونها ليست فقط أضراراً بشرية فحسب، بل هي أضرار مادية أقتصادية ، إضافة لكونها أضرار إجتماعية ، فأن مشكلة المرور كانت ولم تنزل من المشاكل العالمية الخطيرة والتي تستوجب الأهتمام ، ولقد عانت الشعوب من إرتفاع جرائم المرور بسبب التنمية المتسارعة ،وأيضاً إرتفاع مستوى الدخل عند الأفراد ، وزيادة عدد السيارات ، وخلفت هذه الزيادة ، إرتفاع الجرائم المرورية (3) ، وأن أي فعل يعرض حياة الأفراد ، وأموالهم للخطر أثناء قيادة المركبة يُعد من الجرائم المرورية، ويتطلب التدخل التشريعي للحفاظ على حياتهم وأموالهم ،والمشرع يوجب تحقق الضرر، أو الخطر بذلك الفعل ليقع العقاب ، ولكنه لا يشترط توافرها بنموذج الجريمة ، فيستوى وجود ضرر، أو خطر لقيام الجريمة ، ومثال لذلك جريمة تجاوز السرعة ،فأن السرعة قد تؤدي في الكثير من الأحيان لوقوع حوادث خطيرة ،وينتج عنها وفيات وأيضاً مصابين ، فهي تُعد من ضمن جرائم الخطر، وعليه فأن المشرع حدد السرعة التي بالإمكان السير بها في الطريق، مع وضع حالة الطريق في الإزدحام ، وتقليل السرعة من الحد المسموح به ،وأخذها في الإعتبار ؛ لأن السرعة تحدد بحسب الملابس والظروف للمكان والزمان ، ولذلك فأن المشرع

(1) ينظر سعيد أحمد علي قاسم ، مصدر سابق ، ص37.

(2) ينظر المادة (359) من قانون العقوبات العراقي النافذ.

(3) رافد ظاهر عليوي ، مصدر سابق ، ص31.

جعل من السرعة خطراً قد يصل الى حد الإضرار بالغير⁽¹⁾، وكذلك بين المشرع في قانون المرور المصري بأن على سائق المركبة عدم السير ببطء غير عادي من دون أي مبرر، كي لا يعرقل حركة المرور، والسير بالطريق على بقية المركبات، وأيضاً يجب عدم التوقف بالأماكن التي من شأنها أن تعرقل حركة المرور، مثل الوقوف في منتصف الطريق من دون مبرر؛ كون ذلك يُعد خطراً على بقية المركبات، وأيضاً عاقب من يتعمد السير بعكس الإتجاه بالطريق العام في داخل المدن، أو خارجها لما فيها من خطر على حياة أفراد المجتمع⁽²⁾، وقد عاقب المشرع العراقي من يقوم بقيادة السيارة بإهمال، أو رعونة، أو لا يمتثل لإشارات المرور، سواء كانت الضوئية، أو إشارات رجل المرور التنظيمية، وعاقب من يقود المركبة بشكل معاكس لوجهة المرور التي تقرر من سلطات المرور؛ لكون هذه السلوكيات والأفعال تنطوي على الخطر، وتسبب ضرراً على البقية⁽³⁾، وإن التجريم في قانون المرور هو جزء من التأثيم للسلوك، والتأثيم هو إضفاء الإثم على سلوك ما، أي أن هذا السلوك يوجب اللوم، أو العقاب، وفي قانون المرور فإن تأثيم الأفعال والسلوكيات يتطلب وجود الجزاء، والذي يتمثل بالقهر المادي الذي تتولاه الدولة؛ كونها تمثل جهة التنظيم القانوني للمجتمع، فهي من تملك سلطة القهر المادي، لما لها من حق وسلطة في توقيع الجزاء على من يخالف إرادة المشرع، والتي تتمثل في الأوامر والنواهي التي يحددها المشرع في قانون المرور، وأن شدة الجزاء الذي يقرر للسلوك المجرم بقانون المرور يتوقف على مقدار جسامة وخطورة ذلك السلوك، وعلى مدى أهمية الإلتزام القانوني، كونه يُعد من الإلتزامات الأساسية بالمجتمع، وهو المحافظة على أرواح وحياة، وأموال جميع أفراد المجتمع من أن تتعرض للخطر، ومن دون ذلك لكانت حياة الأفراد مضطربة، وتشيع الفوضى، ويسود القلق، والخوف بينهم، وعدم الإطمئنان على حياتهم وأموالهم⁽⁴⁾.

وأن الخطر هو ضرر مستقبلي، فعند القيام بأحد السلوكيات والأفعال التي حظرها المشرع في قانون المرور قد يتحقق هذا الضرر مثل القيادة بسرعة تجاوز الحد الذي قرره القانون وحددته الأنظمة والتعليمات والضوابط أو السير بعكس الإتجاه، ولكن قد يتخلف هذا الضرر؛ ولا يعني هذا إنتفاء الخطر من هذه الأفعال، فهو مازال قائماً، ولم يتحول إلى ضرر، فالسرعة قد تسبب الإضرار بشخص ما، فتقتله، أو تصيبه، وقد لا يحدث هذا الضرر، بينما

(1) سعيد أحمد علي قاسم، مصدر سابق، ص 38.

(2) المادة (76) والمادة (81) من قانون المرور المصري رقم (66) لسنة 1973 المعدل بالقانون رقم (121) لسنة 2008.

(3) المادة (25/أولاً) من قانون المرور العراقي النافذ رقم (8) لسنة 2019.

(4) سعيد أحمد قاسم، مصدر سابق، ص 39.

خطرها يبقى قائماً، وهو لم يتحول إلى ضرر ، فالخطر يبقى مهدد لأرواح الأفراد وأموالهم ، وعليه فإن جرائم الخطر هي التي يكفي فيها فقط تحقق حالة الخطر للمصلحة، أو الحق محل الحماية الجنائية⁽¹⁾ .

ونرى بعد قيام المشرع في قانون المرور بتجريم الكثير من السلوكيات والأفعال؛ كونها تمثل خطراً على حياة الأفراد ، ومنعهم من إيقاف مركباتهم في أماكن معينة ، فهنا لا بد من التنسيق مع الجهات المحلية في تلك المناطق ، بضرورة توفير أماكن خاصة لوقوف السيارات ، من غير أن تسبب أي خطر للغير، وفي الوقت نفسه الحفاظ على النظام العام⁽²⁾ والسلامة المرورية⁽³⁾ .

المطلب الثاني

سياسة العقاب المروري

لا يمكن أن تفرض أي عقوبة جنائية على أي شخص، إلا في حال قيامه بإرتكاب جريمة معينة، وفي قانون المرور فإن المشرع قد قرر عقوبات جنائية، وهي تمثل الجزاء الذي قرره القانون، على كل من يرتكب فعل، أو يمتنع عن القيام بفعل من المفروض القيام به ، من أجل مصلحة المجتمع ، ويُعده القانون جريمة ، فالعقوبة تمثل الألم الذي يتحملة من ثبت إرتكابه للجريمة ، وسواء كان هذا الألم بسلب الحرية من خلال عقوبة الحبس أو بعقوبة مالية، مثل الغرامة في سبيل تقويمه، ومنع الغير من الإقتداء به، وأن الجريمة المرورية تتميز بطبيعتها الجنائية على الرغم من وجود البعض من الجزاءات الإدارية ، مثل وقف، أو سحب، أو الغاء الرخصة ، وأن هذه الطبيعة هي ما يميزها عن غيرها من الجرائم الجنائية الأخرى ، فإن القاعدتين الجنائية والإدارية بقانون المرور تخضعان إلى مبدأ الشرعية، والذي يتمثل في شرعية التجريم والعقاب ، أي أنه (لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص قانوني يقوم بتحديد تلك الجريمة)، وذلك من أجل منع تحكم القاضي بعدم تطبيق العقوبة على أي شخص، إلا من بعد التأكد من مدى توافر عناصر الجريمة ، والتي يتطلبها القانون ، وعليه فإن الجرائم المرورية لا تخرج عن كونها الجرائم المنصوص عليها بقانون المرور ، أو أي قانون عقابي ، وسواء كان في الشق الجنائي، أو

(1) د مأمون محمد سلامة ، قانون العقوبات ، القسم العام ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، 1979 ، ص109 .
(2) علي بن ضبيان الرشيد ، الضبط الالكتروني ودوره في الحد من المخالفات المرورية ، جامعة نايف الدورة التدريبية الرياض ، 2008 ، ص5 .

(3) أحمد حمدي ، موضوع تعبير عن السلامة المرورية ، بحث منشور على الموقع <https://www.mlzamy.com> تاريخ الزيارة (2021/4/20) .

بالشق الإداري ، فالقاضي لا يجوز له أن يحكم على سائق أي مركبة بعقوبة تكون لسلوك غير مجرم بقانون المرور وأن يحكم بعقوبة غير المنصوص عليها كعقاب على سلوك جرمه القانون لا يجوز أن يتجاوز الحدود المقررة قانوناً ، أو التقليل منها ، وأن التشديد أو تخفيف العقوبة قد يخضع للسلطة التقديرية للقاضي وفق نوع العقوبة ومدتها ، وظروفها .

عليه سوف نوضح في مطلبنا هذا بالفرع الأول : ضمانات العقوبة في الجرائم المرورية وفي الفرع الثاني : السلطة المختصة بتوقيع الجزاء في جرائم المرور .

الفرع الأول

ضمانات العقوبة المرورية

تبنى الفلسفة التقليدية العقوبة ، على أساس العدالة الإجتماعية ، والردع بنوعيه العام والخاص ، والمنفعة العامة ، وأن الفلسفة الجديدة فقد أخذت تبني العقوبة على أساس الجمع ما بين المنفعة والردع ، من خلال مبدأ هو أن العقوبة يجب أن لا تتجاوز ما هو عادل ، وأيضاً يجب أن لا تتجاوز ما هو ضروري ونافع ؛ وفي كل الأحوال يجب أن لا يكون هناك أي جريمة ، أو عقوبة بدون نص قانوني ، وكما يجب أن تتناسب العقوبة مع جسامة وخطورة الجريمة ، وعليه فإن أساس العقوبة والغرض منها يكون هو العدل ، وأن الإطار الذي يرسم حدود العقوبة يكون هو المنفعة العامة ، وعليه سوف نتناول ضمانات العقوبة المرورية ضمن فقرتين هما:

أولاً : مبدأ الشرعية في قانون المرور:

يُعد مبدأ الشرعية من المبادئ الدستورية ، الذي نصت عليه بصورة صريحة الكثير من دساتير الدول⁽¹⁾ ، فقد نص دستور جمهورية العراق الصادر سنة 2005 على أن " لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص ، ولا عقوبة إلا أعلى الفعل الذي يعده القانون وقت اقتراه جريمة ، ولا يجوز تطبيق عقوبة أشد من العقوبة النافذة وقت ارتكاب الجريمة "⁽²⁾ وكما يُعد هذا المبدأ من ضمن

(1) المادة (66) من الدستور المصري لسنة 1971 (الملغي) ، والمادة (95) من دستور جمهورية مصر العربية لسنة 2012 المعدل سنة 2014 ، والمادة (21) من دستور جمهورية العراق لسنة 1970 (الملغي) ، والمادة (32) من الدستور الكويتي لسنة 1962 ، المادة (5) من دستور البرازيل (1988) المعدل عام (2017) ، المادة (31) من دستور ليبيا لسنة 2011 المعدل عام (2012) ، المادة (103) من دستور ألمانيا (1949) المعدل عام (2014) .
(2) المادة (19/1) أولاً) من دستور جمهورية العراق لسنة 2005.

المبادئ القانونية التي نصت عليه الكثير من القوانين العقابية⁽¹⁾، ومنها قانون العقوبات العراقي⁽²⁾، ومضمون هذا المبدأ بأن كل سلوك يصدر من الأفراد، سواء أكان القيام بفعل، أم الإمتناع عن فعل، فهو لا يمكن أن يُعد جريمة، بأي شكل من الأشكال، إلا في حالة وجود نص في قانون ساري المفعول، وهو الذي يقرر أصفاء الصفة الجرمية على ذلك السلوك، وعندها يترتب عليه الجزاء، ولكن على شرط بأن يكون هذا النص قد صدر من قبل أن يحصل ذلك السلوك، وعليه فإن هذا المبدأ سوف يحقق ضمان حقيقي لجميع الأفراد وحرّياتهم؛ من خلال علمهم بما هو محظور عليهم القيام به من الأفعال، وأيضاً علمهم بالجزاء الذي يقرر على كل من يرتكبها⁽³⁾، وأن المشرع المروري قد اقتبس من الفلسفة التقليدية هذا المبدأ؛ لأن التشريع يكون المصدر الوحيد للتجريم والعقاب، فلا يمكن أن يُعد أي فعل يحصل أثناء استخدام المركبة جريمة مرور، إلا عندما يكون قانون المرور قد نص على تجريم ذلك الفعل، إي أن المشرع قد عدّه جريمة، وقرر له جزاءً جنائياً بهذا القانون؛ لأن الأصل بالأفعال الإباحة، ولا يجوز المعاقبة على فعل لم ينص قانون المرور على تجريمه، حتى وإن كان قد خرج عن قيم المجتمع والقواعد الأخلاقية، وهذا ما يعرف بدولة القانون، فإن القاضي لا يستطيع معاقبة قائد المركبة أثناء القيادة، على أي فعل إذا لم ينص المشرع على تجريمه بقانون المرور⁽⁴⁾، فالدولة القانونية هي التي تقوم على مبدأ المشروعية والذي يُعد الإلتزام به أساساً لحماية جميع حقوق الأفراد وحرّياتهم من تعسف السلطات، وهذا المبدأ تنقيد فيه السلطة التشريعية بأن تجرم السلوكيات والأفعال التي تصدر من قائد، أو مالك المركبة، من خلال نصوص مفصلة، وتوضح العناصر والأركان التي يجب توافرها لقيام الجريمة المرورية؛ كونها تعرض حياة وأموال الأفراد للخطر، ويجب على السلطة القضائية أن تنقيد بتطبيق هذه النصوص الواردة بقانون المرور، أو أي قانون عقابي آخر، وكما أن العقوبة تكون مرتبطة بجسامة الفعل، بغض النظر عن الشخص الفاعل، ففي جرائم المرور نجد أن المشرع لا ينظر للفاعل، بل ينظر للجريمة وجسامتها، وقد قرر عقوبة الجرح للأفعال ذات الخطر الجسيم، وقرر عقوبة المخالفة للجرائم البسيطة، من دون النظر إلى شخص

(1) ينظر المادة الأولى من قوانين العقوبات السوري رقم (148) لسنة (1949) والجزائري رقم (66-156)، لسنة (1966)، المادة الثالثة من قانون العقوبات الأردني رقم (16) لسنة (1960)، والمادة السادسة من قانون العقوبات اليمني.

(2) المادة (1) من قانون العقوبات العراقي رقم (111) لسنة 1969 المعدل تنص على أن "لا عقاب على فعل أو إمتناع إلا بناء على قانون ينص على تجريمه وقت إقترافه، ولا يجوز توقيع عقوبات أو تدابير إحترازية لم ينص عليها القانون"

(3) باسم عبد زمان الربيعي، سياسة التجريم والعقاب في الظروف الإستثنائية في التشريع العراقي، رسالة ماجستير مقدمة إلى مجلس كلية القانون / جامعة بغداد، 1997، ص36.

(4) سعيد أحمد علي قاسم، مصدر سابق، ص42.

الفاعل وخطورته الإجرامية ، وفي قانون المرور فإن المشرع قد تبنى الوظيفة الردعية للعقوبة ، ويقصد بها ردع الفاعل من تكرار الجريمة ، وأيضاً العمل على زجر غيره من الإتيان بالجريمة ذاتها⁽¹⁾، ويرى الباحث بأنه على الرغم من تشديد العقوبات في قانون المرور ، ولكن دون أي جدوى ، إذ نلاحظ الكثير من الحوادث المرورية على الطريق ، وتأخذ بالتزايد ولا بد من إتخاذ إجراء رادع فعلي عند حصول أي مخالفة للسرعة ، أو السير عكس الإتجاه ، مثل سحب وحجز السيارة في الوقت نفسه ؛ كي لا يعيد ارتكاب أي مخالفة مرة أخرى .

ثانياً: التناسب المروري

لقد أخذ المشرع بقانون المرور من الفلسفة الجديدة ، مبدأ تناسب العقوبة مع جسامة الفعل المرتكب، دون النظر إلى شخصية الفاعل ، وقد جعل للعقوبة حدين أدنى وأقصى ، وفي قانون المرور فإن المشرع قد جعل من العود للجريمة ظرفاً لتشديد العقوبة ، وكان الهدف هو منع ارتكاب الجرائم المرورية مره أخرى ، وهذا المبدأ يضمن تحقيق العقوبة غايتها من خلال الردع الخاص والعام ، وإصلاح وتأهيل الجاني ، والعمل على فرض العدالة⁽²⁾ ، وفي قانون المرور يقوم المشرع ، بتجريم الكثير من السلوكيات التي تحصل ، أثناء إستخدام المركبة ، وذلك بسبب التطور التكنولوجي للمركبات ، والإزدياد بحجم الإنتهاكات المرورية ، وقد تصدى لها المشرع من خلال العقوبات الجنائية ، في الكثير من الحالات ، وفي بعض الأحيان بالجزاءات الإدارية ، وهذا قد يكون مقبولاً في وقت سابق ، ولكن المشرع اليوم يتجه إلى الجزاءات الإدارية ، والتي تكون محاطة بالضمانات كرقابة القضاء ، أو عن طريق الإلتجاء بالطعن في هذه الجزاءات الإدارية⁽³⁾، وأن الإجراء الرادع نراه في فرض الغرامات المالية ، وحجز المركبات المخالفة لمدة زمنية ، وسحب رخصة القيادة ، في مثل هكذا مخالفات ، جرائم ، ولمدة زمنية ، وتشديد العقوبة ومضاعفاتها في حال العود، وأن المشرع يقرر جزاءً إدارياً؛ كلما كان الضرر بسيطاً أو منعديماً ، كما في جريمة التحدث بالتليفون أثناء قيادة المركبة ، أو في حال عدم إستخدام حزام الأمان ، وأن العكس صحيح ، فنجد بأن المشرع يأخذ بتقرير العقوبة الجنائية ، في جميع الحالات التي يكون فيها الضرر جسيماً ، كما هو الحال في جريمة قيادة السيارة تحت تأثير مسكر أو مخدر وأن المشرع في قانون المرور ، قد أضاف إلى العقوبة الجنائية ، والتي تدخل في أختصاص السلطة

(1) نقلاً عن فادي نعيم جميل علاونة ، مبدأ المشروعية في القانون الإداري وضمانات تحقيقه ، رسالة ماجستير ، مقدمة الى مجلس كلية الدراسات العليا ، جامعة النجاح الوطنية ، نابلس ، فلسطين ، 2011، ص51.

(2) نقلاً عن أحمد أميري ، تناسب العقوبة مع الجريمة ، مقال منشور على الموقع

<https://www.alittihad.ae/wejhatarticle> تاريخ الزيارة 2021/4/4 .

(3) سعيد أحمد علي قاسم ، مصدر سابق ، ص 45.

القضائية ، جزاءات إدارية ، وهي في حقيقتها تكون عقوبات يختص بتوقيعها رئيس قسم المرور المختص ، والتي تتراوح ما بين سحب ، وإلغاء الرخص واللوحات المعدنية لمدد متفاوتة ، وقد رسم القانون طريقاً للطعن بها عن طريق النظام⁽¹⁾ ، وفي العراق يتم سحب رخص تسيير المركبات التي تحمل اللوحات المعدنية القديمة لدفع مالكيها للتوجه لوحدة المرور لاستبدالها بأخرى مؤمنة، وأن وضع معيار معين للتناسب ، يواجه العديد من الصعوبات ؛ لأن تحديده يتميز بالدقة ؛ نظراً لتعدد الامتيازات التي لا بد من مراعاتها، للقول بوجود التناسب من عدمه ، وعليه فقد تعددت معايير التناسب ، فهناك المعيار الموضوعي ، والمعيار الشخصي ، والمعيار المختلط ، وبناءً على المعيار الموضوعي ، لا بد أن يكون هناك تناسب ما بين جسامة الجريمة، وجسامة العقاب ، وأما المعيار الشخصي ، فهو يركز على ضرورة التناسب ما بين جسامة السلوك المادي ، والخطورة الإحترافية للجاني ، ويتحقق معيار الجسامة من خلال مقدار الضرر الحاصل ، بينما يكون المعيار المختلط الذي يحاول التوفيق ما بين المعيارين السالفين بواسطة السلطة التقديرية الممنوحة للقاضي ، وذلك بحسب الواقعة المعروضة أمامه ، ويكون هذا الأخير هو الأقرب للعدالة من خلال ملائمة منح القاضي سلطة تقديرية لفرض العقوبة المناسبة في ظل الظرف المحيطة بالجريمة، والجاني، وخطورة الإجرامية مثلاً في الجرائم ذات الطبيعة المالية ، والجرائم الضريبية والكمركية ، فأن العقوبات السالبة للحرية تبدو لا تتناسب مع المصلحة التي يراد حمايتها وهي التي تخلص إلى العمل على تغذية الخزانة العامة للمال ، فأن هذه الحماية تتطلب فرض عقوبات ، لا بد وأن تتفق مع طبيعة تلك الجرائم ، والتي تتمثل بعدم السماح بهدر مصلحة الخزينة العامة ، أو التسبب بضياع الأموال المستحقة ، سواء كان ذلك من خلال فعل التهريب ، أو فرض عقوبة قد تعرقل ، أو لا تسمح بدخول أموال إلى الخزينة العامة⁽²⁾ .

ويرى الباحث بأنه لا بد للمشرع أن يأخذ بالنظر الحالة النفسية لقائد المركبة عند إستخدامه للمركبة ، وإرتكابه أيّاً من الجرائم المرورية ، وأن تكون للقاضي سلطة تقديرية ، وأن يحكم بالعقوبة التي تتناسب مع السلوك غير المشروع ؛ لأن الحالة النفسية يكون لها دوراً كبيراً في إرتكاب الجرائم المرورية ، فكثيراً ما نلاحظ الإضطراب بسبب إزدحام الطريق ، أو الضوضاء ، أو عدم عدالة تطبيق قواعد قانون المرور ، في حال عدم تطبيقها على جميع الأفراد بالتساوي، فقد يحصل بأنها تطبق على بعض الأفراد دون غيرهم ، والمشرع عندما يأخذ الحالة النفسية بالإعتبار

(1) مدحت الديبسي ، مصدر سابق ، ص 176.

(2) د محمد علي عبد الرضا عفلوك ، الأساس القانوني للعقوبات الإدارية ، بحث منشور في مجلة رسالة الحقوق جامعة كربلاء ، كلية القانون ، العدد الثالث ، السنة السابعة ، ج 2 ، 2015 ، ص 299.

فسوف يعمل على مواجهتها بالحلول التشريعية ومن ثم التقليل من الحوادث المرورية ، ولما كان واجب المشرع هو الانصراف الى تحديد عناصر السلوك وتحديد الجزاء المناسب للوصف القانوني بالإستناد للنص الجزائي، فواجب القاضي يتمثل بتكييف الوقائع والذي يقصد به تطبيق نص قانوني على واقعة من قبل القاضي المختص بناء على توافر اركانها ومدى مطابقتها للنصوص العقابية من أجل التوصل إلى وصف للجريمة ، ويقصد بالوصف القانوني هو الوصف الذي يسبغه المشرع على واقعة ما كجريمة وفقاً لنصاً قانونياً ، وقد يتحقق التطابق بين التكييف القانوني والوصف القانوني عند التطبيق من قبل القاضي وقد يختلفان مما يؤدي الى نقض الحكم الصادر بسبب عدم صحة التكييف القانوني وفقاً لما اعطاه المشرع من وصف (1).

الفرع الثاني

الجهة المختصة بتوقيع الجزاء المروري

إن الذي يحدد نوع الجزاء ، في الجرائم المرورية ، فيما لو كان عقوبة جنائية ، أو جزاءً إدارياً ، هو الجهة التي تصدر هذا الجزاء فمن خلال المعيار الموضوعي ، فإن الجزاء إذا كان قد صدر عن الهيئة القضائية ، فإن العقوبة تكون جنائية ، وإذا كان الجزاء قد صدر عن الجهة الإدارية فهنا يكون جزاءً إدارياً ، وأن كلاً منهما يخضع إلى مبدأ المشروعية(2).

إن المشرع المصري قد نص على أنه " في جميع الاحوال التي ينص فيها هذا القانون على سحب الرخص أو إيقافها أو إلغائها أو اعتبارها ملغاة يصدر القرار بضبط الرخص من قبل مدير إدارة المرور المختص ، أو من ينتدبه من مأموري الضبط القضائي، من ضباط المرور المختصين ، فور عرض الأمر عليه، عقب ضبط الواقعة ، ويتم عرض الرخصة، في الحالة المنصوص عليها في الفقرة السابقة مع محضر الضبط على مدير الأمن المختص (يقرر بحسب الأحوال، أما إعادة الرخصة الى صاحبها إذا تبين له عدم وجود المخالفة ، وأما أن يأمر بإيقاف الرخصة، أو إلغائها، أو سحبها أو اعتبارها ملغاة على الوجه الذي يحدده القانون، ولصاحب

(1)عباس قاسم مهدي الداوقي ، الاجتهاد القضائي مفهومه - حالاته - نطاقه ، الطبعة الأولى ، المركز القومي للاصدارات القانونية ، 2015، ص432.

(2) سعيد أحمد قاسم ، مصدر سابق ، ص 78.

الشأن أن يتظلم من هذا الأمر، خلال (خمسة عشر) يوماً من تاريخ إبلاغه بالفرض، أو مضي (خمسة عشر) يوماً على تقديم التظلم دون البت به⁽¹⁾.

ويتضح من هذا النص بأن القرار الصادر هنا لا يكون قراراً إدارياً، بل هو من إجراءات الضبط القضائي، وكما أن التظلم من هذا القرار أمام القضاء، وصدور الحكم من محكمة المرور المختصة، فبعد النظر للمعيار العضوي والشكلي نجد أن هذا القرار الصادر يكون إجراء من الإجراءات الجنائية، وهو ليس قراراً إدارياً، إذ جاء بقانون المرور كلمة "ضبط" والتي تعني الضبط الجنائي؛ لكون المشرع قد وضح صفة الذي سوف يقوم بهذا الإجراء، وهو قرار الضبط يكون من مدير إدارة المرور المختص، أو يكون من يندبه من ضباط المرور المختصين، مثل مأموري الضبط القضائي، وهم الأشخاص الذين منحهم القانون مهمة الضبط القضائي عقب وقوع الجريمة، وأن البعض منهم تكون لديهم الضبطية القضائية تجاه كل أنواع الجرائم، والبعض الآخر ليس لهم الضبطية إلاً تجاه الجرائم المتعلقة بوظائفهم الأساسية، وهم الذين حددهم قانون الإجراءات الجنائية في المادة (23) منه، "وهم أعضاء النيابة العامة ومعاونوها، ورؤساء نقط الشرطة، وضباط الشرطة، وأمنائها، والعمد، ومشايخ البلاد، ونظار ووكلاء محطات السكك الحديدية الحكومية، ومديرو أمن المحافظات ومفتشو مصلحة التفتيش العام بوزارة الداخلية، ومأمورو الضبط القضائي في جميع أنحاء الجمهورية هم مدير وضباط إدارة المباحث العامة بوزارة الداخلية وفروعها بمديريات الأمن، ومديرو الإدارات والأقسام ورؤساء المكاتب، والمفتشون، والضباط، وأمناء الشرطة، وغيرهم"، وذلك بصفتهم معاونين القضاء في القيام بعملهم⁽²⁾، وأيضاً لا يُعد هذا الإجراء جزءاً إدارياً؛ إنما هو من قبيل إجراءات الضبط القضائي، والتي هي (مجموعة الإجراءات والأوامر الصادرة من سلطات الضبط القضائي من أجل معاقبة مرتكبي الجرائم من تاريخ وقوع الجريمة، ولغاية صدور حكم نهائي فيها)، وبما أن الحكم يصدر من المحكمة المختصة، وهي هنا تكون محكمة المرور، وهي محكمة جنائية، فهنا نكون بصدد عقوبة جنائية، وأيضاً التظلم المنصوص عليه بهذا النص، لا يُعد تظلماً إدارياً؛ لكون المشرع هنا لم يقر بذكر الجهة التي يتظلم أمامها، فقد سبق وأن أجاز لصاحب الشأن، بأن يكون التظلم أمام المحكمة المختصة، وذلك في القانون رقم (155) لسنة 1999م، والتي هي محكمة المرور

(1) المادة (73) من قانون المرور المصري رقم (121) لسنة 2008، وهذه المادة قد جاءت في القانون السابق رقم (155) لسنة 1999، أن من يصدر القرار بضبط الرخصة هو رئيس قسم المرور المختص، أو من ينتدبه من مأموري الضبط القضائي، والتظلم من قرار الضبط خلال سبعة أيام من تاريخ الإخطار بهذا القرار أمام المحكمة المختصة.

(2) د. محمد زكي أبو عامر، الإجراءات الجنائية، ط8، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2008، ص176.

الجنائية ، فوجد المشرع المصري في بعض الأحيان ، قد يقوم بالنص على أي إجراء من الإجراءات المشابهة للإجراءات الإدارية ، مثل التظلم الوارد بالنص السابق ، وإن التباين يستجلى من الجهة التي تقوم بإصدار العقاب⁽¹⁾.

وبصوره عامة نجد بأن المشرع في قانون المرور ، فقد جعل للقاضي سلطة تقديرية ، وذلك في النطق بالحكم ما بين الحدين الأدنى، والأقصى ، فلا يستطيع القاضي أن يخرج عن تلك الحدود التي قررها المشرع ، وفي بعض الأحوال نجد أن المشرع قد أجاز للقاضي بأن يضمن الحكم بإيقاف سريان رخصة القيادة خلال مدة معينة بها⁽²⁾ ،

وهنا يجب على القاضي ، بأن ينطق بها ؛ كونها عقوبة تكميلية جوازية ، ويقصد بالعقوبات التكميلية هي تلك العقوبة التي تضاف للعقوبة الأصلية ، من أجل الحصول على المزيد من الردع والإصلاح ، وأيضاً من أجل الوقاية مستقبلاً من الجريمة ، والتي تتميز بأنها تتوقف على عقوبة أصلية ، وهي جزاء مرتبط بالجريمة ، ولا يحكم بها على الجاني إلا إذا نص عليها القاضي ، بما معنى أنها عقوبة يجوز للقاضي الحكم بها ، وفي حال أراد القاضي أن يحكم بها ، فعليه أن ينطق بها إضافة للنص عليها بالحكم⁽³⁾ ، وأن جرائم المرور بسبب طبيعتها المزدوجة _ جنائية وإدارية _ فهي تشترك في البعض من الصفات العامة ، في حين نجد الاختلاف فيها هو قيام المشرع بتحديد السلوك المحظور عند قيادة المركبة ، فقد قرر له حينها عقوبة جنائية ، وأيضاً قد قرر لهذا السلوك جزاءً إدارياً في البعض من المواضع ، مثل حظر قيادة المركبة لكل من كان واقعاً تحت تأثير مسكر ، أو مخدر ، وتكون العقوبة إدارية هي سحب رخصة القيادة لمدة تسعين يوماً⁽⁴⁾.

(1) سعيد أحمد قاسم ، مصدر سابق ، ص 79-80.

(2) د. محمود نجيب حسني ، شرح قانون العقوبات (القسم العام) ، مصدر سابق، ص 744.

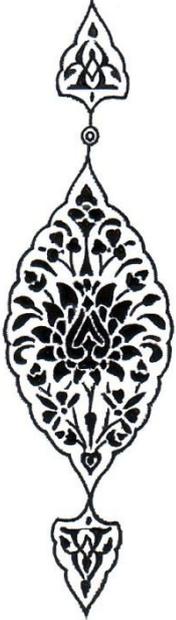
(3) مساعد بن عبد الله بن عبد العزيز العثمان ، العقوبات التكميلية وتطبيقاتها في المملكة العربية السعودية ، دراسة مقدمة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في العدالة الجنائية ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، كلية الدراسات العليا ، الرياض ، 2006، ص 44.

(4) المادة (66) من القانون رقم (155) لسنة 1999م ، وقد عدلت هذه المادة بالقانون رقم (121) لسنة 2008 ، فنص على أنه يحظر قيادة أي مركبة على من كان واقعاً تحت تأثير خمر أو مخدر ، وعلى مأموري الضبط القضائي عند التلبس بمخالفة الفقرة الأولى من هذه المادة في إحدى الحالات المنصوص عليها في المادة (30) قانون الإجراءات الجنائية أن يأمر بفحص حالة قائد المركبة بالوسائل الفنية التي يحددها وزير الداخلية بالاتفاق مع وزير الصحة ، دون الإخلال بإتخاذ ما يراه من إجراءات وفقاً للقانون .

يرى الباحث بأنه لا بد للمشرع من أن ينص على جزاء إداري يكون جديد في مثل هذه الحالة ، مثل حجز السيارة لمدة معينة ، إضافة للعقوبات الجنائية، كونها من الجرائم التي تمثل خطورة عالية لكل من سائق المركبة ، وعلى الآخرين من مستخدمي الطرق .

الفصل الثالث

السياسة الإجرائية المرورية



الفصل الثالث

السياسة الإجرائية المرورية

إن قانون أصول المحاكمات الجزائية يُعدّ هو فرع من فروع القانون، التي تنظم بموجبه الدولة كيفية مباشرتها إلى سلطتها بالعقاب، وذلك من خلال مجموعة من القواعد الإجرائية، والتي تبين طريق الاستدلال على المتهم، ومن ثم التحقيق معه، ومحاكمته بهدف الوصول للحقيقة، أي بمعنى العمل على تطبيق قانون العقوبات الذي يُعدّ فرعاً من فروع القانون الذي تبين بموجبه الدولة ما يُعدّ جريمة، وتقوم بفرض العقاب المناسب لمن يرتكبه (1)، فلا بد من العمل على إقامة توازن بين سلطة الدولة بالعقاب وحقوق المتهم وضماناته، بأن (الأصل في الإنسان البراءة)، فهو يعمل على رعاية مصلحة كل من الفرد والجماعة، فالمشرع في قانون العقوبات قد حدد لكل سلوك إجرامي عقوبات تكون متناسبة مع جسامة، وخطورة ذلك السلوك، ولا بد من فرضها على مرتكب السلوك، وأن وسيلة المجتمع لتحقيق هذه الغاية تكون هي الدعوى الجزائية، والتي تعرف بأنها "الوسيلة التي نص عليها القانون والتي يلجأ إليها المجتمع لضمان حقه في معاقبة الجاني، وذلك بالتحري عن الجرائم، ومعرفة فاعليها والتحقيق معهم ومحاكمتهم، وتنفيذ الحكم عليهم" (2)، وقد تباينت التشريعات الجنائية فيما بينها من حيث تحديد الجهة المسؤولة عن تحريك الدعوى الجزائية (3)، فالمشرع العراقي بقانون أصول المحاكمات الجزائية، لم يجعل من هذا الحق مقصور على الإدعاء العام فقط، وإنما أشرك معه جهات أخرى، فأن تحريك الدعوى الجزائية، تكون أولاً للمشتكي، وثانياً

(1) د. رؤوف عبيد، المشكلات العملية الهامة في الإجراءات الجنائية، ط3 منقحة ومزودة، ج1، دار الفكر العربي، القاهرة 1980، ص2.

(2) د. سعيد حسب الله عيد الله، شرح قانون أصول المحاكمات الجزائية، دار ابن الأثير للطباعة والنشر، العراق، الموصل 2005، ص42.

(3) ففي القوانين الإجرائية التي تعتمد على نظام التعقيب والتحري، فهي تنبئ تحريك الدعوى الجزائية كقاعدة عامة بيد هيئة تكون مختصة، ويحددها القانون، ويستثنى من ذلك الأفراد والجهات، كما هو الحال في المادة (الاولى) من قانون الإجراءات الجنائية المصري، وأما في القوانين الإجرائية التي تعتمد على النظام الاتهامي، فهي تعد المجني عليه أو من يقوم مقامه أو أي فرد شاهد أو سمع بإرتكاب جريمة يكون هو الأصل بتحريك الدعوى الجزائية، كما هو الحال في قانون أصول المحاكمات الجزائية العراقي في المادة (الاولى) منه، نقلا عن المصدر نفسه، ص23.

للشخص الذي علم بوقوع الجريمة، وثالثاً للإدعاء العام؛ ولأن الجرائم المرورية متصلة بحكم طبيعتها في النظام العام والأمن الداخلي للمجتمع، فإنه من حق الإدعاء العام تحريك الدعوى الجزائية بواسطة إخبار يصدر منه إلى جهات التحقيق، أو المسؤول في مركز الشرطة، أو أي عضو من أعضاء الضبط القضائي، والواقع العملي في العراق من النادر ما يشهد تطبيق لمثل هذا الأمر، وأن المتضرر من الجريمة المرورية، أو من يقوم مقامه قانوناً، وكذلك أي فرد من الأفراد قد علم بوقوعها، له حق بتحريك الدعوى الجزائية، وقد حدد المشرع العراقي وسائل قانونية بتحريك الدعوى الجزائية متمثلة بالشكوى، أو الإخبار.

عليه سوف نقسم هذا الفصل إلى مبحثين: سنتناول في الأول: التحقيق في الجرائم المرورية، وفي الثاني إجراءات المحاكمة في الجرائم المرورية.

المبحث الأول

التحقيق في الجرائم المرورية

التحقيق جاء من المصدر حقق، حقق الأمر، أثبتته وصدقه أي في الأقوال والقضية (1) وأما عن تعريف التحقيق إصطلاحاً فهو يعني (مجموعة الوسائل والإجراءات المشروعة التي يعمل المحقق على إتباعها؛ من أجل الوصول للحقيقة) (2) إن التحقيق في جرائم المرور، يكون بالبحث عن أسباب الحادث المروري، وأيضاً الجريمة المرتكبة من أجل تحديد مرتكب الحادث، والعمل على إتخاذ الإجراءات القانونية تجاه من أخطأ، وتعويض المتضررين؛ بغية منع تكراره، ومنع الأسباب التي أدت إلى حصوله، والعمل على إزالة الغموض الذي يعتريه، ومحاولة علاج الأسباب التي تؤدي إلى حصوله، ويكون ذلك من خلال السلطات التنفيذية، وتسليط الضوء على الجرائم المرورية للحد من إتساعها وإنتشارها، وبالنسبة إلى المجني عليهم فيسعون لمعرفة أسباب ذلك الحادث الذي أدى بإصابتهم، أو وفاة ذويهم، أو إصابتهم؛ كي يتمكنوا من طلب التعويض

(1) إبراهيم مصطفى، أحمد حسن الزيات، الوسيط، ط 4، مكتبة الشروق الدولية، مصر، 2004، ص 188.
(2) ينظر د. سلطان الشاوي، أصول التحقيق الإجرامي، بغداد، 2009، طبعة جديدة، مكتبة السنهوري، المتنبى بغداد، 1975، ص 7.

لهم بالطرق القانونية والتي تنص عليها القوانين⁽¹⁾ ، فإن لكل جريمة تقع يوجد هناك أسباب، وأسباب الجريمة منها ما يعود لشخصية المجرم أو قد تكون في المجتمع الذي تنشأ فيه، وربما تكون في كل من شخص المجرم والمجتمع معاً⁽²⁾، وأن الدعوى الجزائية في الجرائم المرورية ، لا تصل إلى المحاكم المختصة إلا بعد القيام ببعض الإجراءات التي يكون الهدف منها تهيئة الأدلة التي تثبت كيفية ارتكاب الجريمة ، وأيضاً كيفية وقوعها وأسبابها، وذلك من أجل إبراز خصوصية موضوع التحقيق في الجرائم المرورية⁽³⁾.

لذا سنقسم مبحثنا هذا إلى مطلبين نتناول في الأول : مرحلة التحري وجمع الأدلة ، وفي الثاني : التحقيق الابتدائي

المطلب الأول

مرحلة التحري وجمع الادلة (4)

يقصد بالتحري وجمع الأدلة ، أو بما يسمى (الإستدلال)، أو ما يطلق عليه في الواقع العملي ب(التحقيق الأولي) أو (التحقيق في مراكز الشرطة)، هو القيام بجمع المعلومات والبيانات التي تخص الجريمة المرورية ، عن طريق التحري عنها ، ومن خلال البحث عن فاعليها بشتى الطرق والوسائل القانونية ، وذلك من أجل العمل على إعداد العناصر التي تلزم البدء بالتحقيق

(1) د. هشام عبد الحميد فرج ، حوادث الطرق ، ط1 ، المركز القومي للإصدارات القانونية ، مكتبة الإنجلو والأهرام ، ط1 ، القاهرة ، 2013 ، ص121

(2) ينظر أكرم نشأت إبراهيم ، علم الإجتماع الجنائي ، ط2 ، مكتبة المعهد القضائي ، بغداد ، 1998 ، ص29.

(3) المصدر نفسه ، ص 20.

(4) ظهر نظام التحري والتنقيب عن الأدلة بالعصور الأولى في الرومان، وقد كان تطبيقه في بادئ الأمر قاصراً على الرقيق، وفيما بعد طبق على غير الرقيق من المتهمين ، وأدخله البابا أنوسان الثالث في القرن الثاني عشر ، إلى القانون الكنسي ومنه إنتقل إلى المحاكم الملكية بفرنسا ، وقد إمتاز هذا النظام بأن الإجراءات التحقيقية تتم هنا بمنأى عن المتهم ، وبطريق سري ليس للمتهم فيه حق الدفاع عن نفسه ، أو الإدلاء بأقواله ، أو أن يستعين بمن يدافع عنه ، وأيضاً من مميزاتة ، جواز الطعن بالأحكام ، وفي مقابل هذه المزايا تخوف حقيقي لحقوق الأفراد من الإعتداء عليها من قبل السلطة الحاكمة ، بالتلفيق عليهم في التحقيق السري ، وأما بالقرن الثامن عشر فقد أخذت التشريعات ، ومنها التشريع الفرنسي ، بالنظام المختلط والذي يجمع ما بين مرحلة التحقيق التي أخذت بنظام التنقيب والتحري ، وبين مرحلة المحاكمة والتي بها أخذ بالنظام الإتهامي، وذلك من علنية وغيرها ، وأن العراق قد تأثر كغيره من التشريعات العربية ، بالتشريع الفرنسي والذي أخذ بنظام التحري وجمع الأدلة بمرحلة التحقيق، ونظام الاتهام بمرحلة المحاكمة ، ينظر جمال محمد مصطفى ، شرح قانون أصول المحاكمات الجزائية ، بغداد ، 2005، ص8،9.

الإبتدائي⁽¹⁾، وأن الإجراءات في مرحلة التحري وجمع الأدلة تختلف عن إجراءات التحقيق الإبتدائي، ويكون السبيل لمعرفة طبيعة كل منهما، وتمايزه عن الآخر، هو الرجوع إلى الإجراء نفسه، فإذا كان الإجراء يمس حرية الأشخاص، أو حرية مساكنهم مثل القبض أو التفتيش أو الإحضار، فهنا يُعدّ من إجراءات التحقيق الإبتدائي، وأما إذا كان لا يتضمن غير الحصول على بعض المعلومات، مثل قبول البلاغات، والتسميه المستخدمة لدينا بالعراق هي الإخبار والبلاغ، وإجراء المعاينة، وأخذ إفادة المتهمين، وسماع الشهود، فعندها تكون هذه الإجراءات هي للتحري والإستدلال⁽²⁾، ويكون مسرح الجريمة المرورية أهمية كبيرة بمجال التحقيق الإبتدائي، وخصوصاً في إزالة الغموض الذي يكتنف البعض من الحوادث الجنائية، فهو يُعدّ مستودع أسرارها، ومنه تنبثق الكثير من الأدلة فأن مسرح الجريمة يكون بمثابة (الشاهد الصامت)، الذي إن كان المحقق قد أحسن الإستدراج فيه يحصل على معلومات مؤكدة⁽³⁾، وتظهر أهمية إجراءات التحري وجمع الأدلة، كونها تمثل نقطة البداية إلى عمل المحقق، وفي العراق فقد تساهم بتكوين عقيدة القاضي، بجانب إسهامها في العمل على أختصار الإجراءات الجزائية التي تعتمدها السلطة التحقيقية، فقد يحصل أن تأخذ السلطة بكل ما تضمنه محضر جمع الإستدلالات والأدلة والقرائن وإحالتها الى المحكمة المختصة، وأن نظام التحري الصحيح لا يكشف الأفعال الجرمية فقط، بل هو يكافح الجرائم قبل وقوعها⁽⁴⁾، وأن جميع أعمال التحري والإستدلالات التي يقوم بها من يكلف بالتحري، تكون لها قيمة قانونية إذا كان من الممكن بأن يتولد عنه دليل معين، ويمكن لمحكمة الموضوع أن تعتمد عليه بإصدار الحكم، فأن القاعدة العامة تقضي بأن الدليل الذي يمكن أن تعتمده المحكمة في إطار الدعوى الجزائية، وعلى الأخص بالإدانة يجب أن يكون دليلاً قضائياً، أي لا بد من مصادقة القضاء عليه، كون الأدلة هنا تكون الضمانات القانونية متوافرة، والدليل عندها يجب أن يوفر للمحكمة قناعة تامة بإرتكاب المتهم للجريمة المرورية، هذا في حال الحكم بالإدانة.

عليه فأن الإجراءات التي يقوم بها كل أعضاء الضبط القضائي، عند مرحلة التحري وجمع الأدلة لا ترقى بالقوة في الإثبات إلى تلك التي يتخذها قاضي التحقيق

(1) د. محمود محمود مصطفى، شرح قانون الإجراءات الجنائية، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1964، ص10.

(2) د. سعيد حسب الله عبد الله، مصدر سابق، ص141.

(3) (إيناس محمد راضي، الأدلة الجنائية المطابقة مع أدلة مسرح الجريمة أدوات مهمة في كشف الجرائم الغامضة، مقال منشور على الموقع الإلكتروني <http://www.uobabylon.ed.iq> تاريخ الزيارة (2021/5/25).

(4) د. سعيد حسب الله عبد الله، مرجع سابق، ص136.

أو المحقق⁽¹⁾، وسنتناول هذا المطلب في فرعين الأول: وسائل التحري وجمع الأدلة ، وفي الثاني نتطرق للتقرير المروري.

الفرع الأول

وسائل التحري وجمع الأدلة

الدليل يُعدّ هو الوسيلة القانونية التي يلجأ إليها القاضي ، من أجل الوصول للحقيقة التي يسعى إليها، وفي هذا السياق فالمقصود بالدليل ، " هو كل ما يمكن أن يوصل للحقيقة بشأن الواقعة المعروضة على القاضي ، كي ينفذ حكم القانون عليها"⁽²⁾، بعد أن حدد المشرع العراقي من هم أعضاء الضبط القضائي ، وأيضاً حدد واجباتهم وأختصاصاتهم في التحري وجمع الأدلة، وذلك في المواد (39) و(41) من قانون أصول المحاكمات الجزائية ، وفي الجرائم المرورية فأن من يتولى القيام بإجراءات التحري وجمع الأدلة ، هم الشرطة بمساعدة رجال المرور المختصين، ومن أجل الوصول إلى نتائج صحيحة عن أسباب الجرائم المرورية ،لابد لعضو الضبط بأن يحاول الحصول على أكبر قدر ممكن من المعلومات اللازمة عنها ،فكلما زادت المعلومات، فهذا يؤدي إلى زيادة فرصة الوصول إلى نتائج جيدة وصحيحة ، ومن أجل ذلك فلا بد لرجل الشرطة بمساعدة رجل المرور، ولرجل المرور بأن يستعين في هذه المرحلة بالعديد من الوسائل والتي من أهمها :-

أولاً- الشهادة العيانية

يقصد بالشهادة العيانية هي تلك التي تصدر عن شخص رأى أو سمع بنفسه الواقعة المراد إثباتها ، بمعنى أنه يشهد بما أتصل بحواسه مباشرة ،وإن معلومات الشهادة العيانية التي يحصل عليها عضو الضبط القضائي ، من مكان الجريمة المرورية ، تكون ذات أهمية كبيرة جداً ؛ وذلك لما توفره من المعلومات المفيدة، والتي تكون في منتهى الخطورة ، فمنها ما يتعلق بلون إشارة المرور في وقت وقوع الجريمة المرورية مثلاً، ومنها ما يتعلق بحالة المجني عليه بجرائم الدعس ،فيما لو كان قد عبر الطريق بخط مستقيم أم لا ، وهل كان عبوره بصوره سريعة أم ببطء ،ويجب على المحقق التأكد من مدى مصداقية هذه المعلومات بحكم خطورة هذه المعلومات ، فعلى المحقق

(1) د. وعدي سلمان المزوري ، تجاوز أعضاء الضبط القضائي لإستعمال سلطاتهم ، بحث منشورة في مجلة الرافدين للحقوق ، مجلد (1/السنة الثامنة) العدد (19) لسنة (2003) ص 96.

(2) د. أحمد فتحي سرور ، الوسيط في قانون الإجراءات الجنائية ، ط2،ك1، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1982، ص481.

أن يسأل الشهود العيان ، عن مكان تواجدهم في وقت ارتكاب الجريمة المرورية ، وأيضاً البحث عن جميع الأدلة المادية التي تعمل على تأكيد كل ما رواه الشهود (1) .

ثانياً - معاينة مسرح الجريمة

عرف مسرح الجريمة بأنه " المكان أو مجموعة الأماكن التي تشهد مرحلة تنفيذ الجريمة، وأحتوى على الآثار المتخلفة عن ارتكابها ، كما يعد ملحقاتاً لمسرح الجريمة كل من مكان شهد مرحلة من مراحلها المتعددة " (2)، يجب على ضباط المرور ، في حال تلقيهم إبلاغ عن وقوع جريمة مرورية ، بأن ينتقلوا في أقصى سرعة إلى مسرح الجريمة ، وأن سرعة الوصول يوفر لهم الكثير من الجهد بالبحث عن الأشخاص والأشياء .ومسرح الجريمة ، هو المكان الذي تنبثق منه كافة الأدلة ، ويعطي الخيط الأول لمن يقوم بالتحقيق ، بالبحث عن الجاني ، ويكشف النقاب عن الأدلة التي تؤيد الإتهام ، أو هو المكان الذي طرقة الجاني ، والذي مارس فيه الخطوات التنفيذية لإرتكاب الجريمة (3) .وكما أن مسرح الجريمة ، يكون له بتحديد وسيلة ووقت ارتكاب الجريمة ، وهذا الأمر قد يعمل على تغيير وصف الجريمة من جنحة الى جناية ، وذلك في الحالات التي يحددها القانون (4) ،

في الجرائم المرورية ، فإن ضابط المرور عندما ينتقل لمسرح الجريمة ، يجب عليه تأمينه والعمل على الإحتفاظ بالأدلة المادية كافة، وأن يقوم بإجراء التحويلات المرورية اللازمة ، بشكل بعيد عن مكان ارتكاب الجريمة ، وكما يجب عليه تقديم المساعدات الطبية الأولية ، والحفاظ على جميع الممتلكات الخاصة والعامة ، وإستدعاء الإسعاف (5) ، وهناك عدة أمور لابد لرجل المرور الذي يقوم بالتحقيق ، أو الخبير المختص الذي يقوم بأعمال الخبرة ، ويعطي ذلك بتقريره، أو عضو الضبط القضائي الذي يقوم بالتحري والتحقيق الأولي على مراعاتها ، وهي :

- (1) د هشام عبد الحميد فرج ، مصدر سابق ، ص129.
- (2) عبد الفتاح عبد اللطيف الجبارة ، إجراءات المعاينة الفنية لمسرح الجريمة ، ط1، دار الحامد للنشر ، الاردن- عمان، 2011، ص23.
- (3) علاء رضوان ، علوم مسرح الجريمة .. كيف يعاد تكوين مسرح الحادث للوصول للجنة ، مقال منشور على الموقع <https://m-youm7-com> .تاريخ الزيارة (2021/6/18).
- (4) حمادي زهرة ، أساليب وفنيات التحري في مسرح الجريمة ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، جامعة المسيلة ، 2015، ص2.
- (5) خربوش فوزية ، الأدلة العلمية ودورها في إثبات الجريمة ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير ، جامعة الجزائر ، 2003، ص39.

أ- آثار الأضرار التي لحقت بالمركبة

إن طبيعة وموضع وحجم التلف الذي يحصل بالمركبة ، أثناء وقوع الجريمة المرورية ، من شأنه أن يساعد بتحديد حجم وإتجاه القوة التي أصابت المركبة ، ومن جانب آخر فإن حجم التلف الذي يحصل بالمركبة يساعد بمعرفة وتحديد سرعة الصدم ، غير أنه لا يتم الإعتماد على حجم التلف الحاصل بالمركبة فقط ، فلابد من إضافة عوامل أخرى؛ لكون التلف الذي يصيب المركبات يختلف باختلاف هيكل المركبة، نوعها، وحجمها، وموديلها⁽¹⁾.

ب- آثار الإطارات على الطريق

في مرحلة التحري وجمع الأدلة في الجرائم المرورية ، تُعدّ الآثار التي تخلفها إطارات المركبة التي تشترك في الجريمة المرورية، من أهم المصادر لجمع المعلومات ، فمن خلالها يتم معرفة الكثير من الأمور المهمة التي تتعلق بكيفية ارتكاب الجريمة ، فإن آثار ومكان الإطارات على الطريق ، يكون لها دور بأن تعطي مؤشراً عن مسار المركبة من قبل وبعد وقوع الجريمة ، وطول مسافة آثار الإطارات بالطريق يمكن من خلالها أن تحدد سرعة المركبة ، ووقت حصول الجريمة يكون نقطة جوهرية بتحديد المسؤولية الجزائية لكل أطراف الجريمة المرورية⁽²⁾.

ج- حالة الإطارات

يجب على المحقق الناجح بمرحلة التحري وجمع الأدلة ، بأن يلتفت للحالة التي كانت عليها إطارات المركبة المشتركة بوقوع الجريمة المرورية ، وذلك من ناحية جودة ونوعية هذه الإطارات ، فكما هو معلوم بأنه كلما تكون الإطارات جيدة ، كلما زادت درجة الإحتكاك فيما بينها وبين سطح الطريق ، وأن هذا المؤشر يختلف باختلاف نوع السيارة ، والوزن الذي يمكن أن تتحمله الإطارات المستخدمة يختلف بحسب أنواع المركبات، ودرجة حرارة البيئة التي يستخدم بها تلك الإطارات ، وأيضاً معدل السرعة التي يمكن أن يتحملها الإطار⁽³⁾.

ثالثاً- التصوير الفوتوغرافي والرسم التخطيطي

يُعدّ التصوير الفوتوغرافي والرسم التخطيطي من الوسائل المهمة ذات المعلومات الثمينه

(1) محمد الخطيب الشر بيني ،مغني المحتاج في شرح المنهاج ، مطبعة مصطفى الحلبي ، القاهرة ،مصر ، 1958، ج4، ص 205.

(2) عمار شويمت ، مصدر سابق ،ص38.

(3) عمر عبد السيد إبراهيم ، سبب رئيسي في الحوادث المرورية بالطرق السريعة ، مقال منشور على الموقع

<https://hadithina24.online> تاريخ الزيارة (2021/5/27)

وجود أحدهما لا يغني عن وجود الآخر، ويكون التصوير أمراً في غاية الأهمية ، على الأخص في حال عدم إنتقال المحقق إلى مسرح الجريمة المرورية ، فإن هذه المعلومات تكون هامة جداً ، ولها دور بتأكيد، أو نفي أقوال الشهود والرسم التخطيطي يُعدّ هو الآخر من الوسائل المهمة ذات المعلومات القيمة في الجريمة المرورية ، والذي يجب أن يُعد بكل عناية ودقة ؛ كي يظهر مكان التصادم ، بشكل واضح ، ويبين العلاقة فيما بين المركبة والمجني عليهم ، وأثر الإطارات، وجميع مواضع إصطدام لمركبات ، وأيضاً كيفية تحريكها فيما بعد التصادم ، ولغاية وقوفها النهائي ، وأن يحدد كل هذه الأمور عن طريق قياس الإبعاد والمسافات لكل هذه العناصر ، ويعرف المرتسم (المخطط) "هو رسم إيضاحي يحدد مكان وقوع الجريمة، ومكان وأبعاد كل ما له علاقة بالجريمة بصورة مباشرة؛ لإعطاء فكرة واضحة عنها لتحديد مسؤولية مرتكبيها"⁽¹⁾.

وأن للتقدم التكنولوجي أثره من ناحية إدخال تكنولوجيا التصوير ، وأيضاً أنظمة الحاسوب، فهنا يعطي مع المرتسم وصفاً بغاية الدقة والوضوح لمسرح الجريمة ، غير أنه بكل الأحوال لا يغني عن الوصف الكتابي، وفي جرائم المرور لا يكون كافياً وصفها كتابياً ، بل لابد أن يكتمل ذلك الوصف بالتصوير الفوتوغرافي أو الفيديو⁽²⁾ ، وكما تبدو أهمية التصوير بالحوادث المرورية ، كون أنه لا يمكن إستيعاب مظهرها بصورة دقيقة ، فعندها يتم اللجوء إلى التصوير من أجل بيان تفاصيل ذلك الحادث المروري ، وبالأخص في الحالات التي بمرور الزمن يتغير مظهرها،⁽³⁾ ، ويُعدّ المخطط المروري من أدلة الإثبات التي يستعين المحقق بها بالكشف عن ملابسات القضية موضوع التحقيق ، لذا يُعدّ من الأدلة المادية التي تعول عليها المحاكم في النظر بالقضايا المعروضة أمامها ، وعلى المحقق بأن يتوخى الدقة جيداً، وأن يكون خطه واضحاً ويقوم بإستخدام الخطوط المستقيمة، وذلك عن طريق الإستعانة بالأدوات الهندسية؛ كي يصبح المخطط واضحاً ومفهوماً من قبل المحققين والمحكمة⁽⁴⁾.

رابعاً- مسافة إندفاع المصدوم

في حالة الدعس ، قد يصعب تقدير سرعة المركبة ، ولكن يمكن الإستعانة بالكثير من

(1) سلطان الشاوي ،مصدر سابق ، ص63.

(2) برهم محمد ظاهر ، تنظيم التحقيق الإبتدائي في الجرائم ، رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة السليمانية ، كلية القانون ، 2007، ص134.

(3) عبد الفتاح عبد اللطيف الجبارة ، مصدر سابق ، ص66.

(4) عدنان عبد المجيد ، مبادئ التحقيق في حوادث الطريق ، ط1، الجامعة المستنصرية ، كلية القانون ، 1979 ، ص97.

الوسائل ، التي تستطيع أن تعطي مؤشراً ، أو إنطباعاً عن السرعة ، التي كانت المركبة تسير بها عند ارتكاب جريمة الدعس ومنها (مسافة إندفاع المصدوم) ، إذ يندفع المصدوم ما يقارب مسافة (مترين ونصف متر) عندما ينصدم بمركبة تسير بسرعة (18 كم / ساعة) ، ويكون الاندفاع (عشرة أمتار) ، عندما تكون المركبة تسير بسرعة (36 كم / ساعة) ، وأيضاً يندفع بمسافة (18 متر عندما تسير المركبة بسرعة 54 كم/ساعة) ، إضافة أنه لا بد من الإلتفات إلى طبيعة ومكان التلّف في المركبة ، وأيضاً إلى شدة إصابات الشخص المصدوم⁽¹⁾ .

الفرع الثاني

التقرير المروري

التقرير المروري ، هو (من الأمور المهمة التي يجب على رجل المرور الذي يقوم بالتحقيق بجريمة مرورية تتضمن على دعس أو إصطدام أو إنقلاب أن يقوم به بإتقان ودقة ؛ لكون عدم إعتقاد المحاكم وإستعانتها بهذا المجال في الخبرة المرورية فمن شأنه أن يؤدي لإتخاذ قرارات يشوبها الخطأ بتحديد مسؤولية من ارتكب ذلك النوع من الجرائم، بصورة واضحة وصحيحة)، والخبرة المرورية هي (المعرفة أو المهارة التي يكتسبها رجل المرور من خلال قيامه بمهام عمله) ، فبعد إنتهاء المحقق من جمع المعلومات ، من خلال وسائل التحري وجمع الأدلة ، فعليه أن يقوم بترتيبها ، والعناية بها بملف ، يتكون من نموذج ، وصور فوتوغرافية ، ورسم تخطيطي ، للجريمة المرورية الحاصلة ، ولا بد أن يكون مطبوعاً بصورة نموذج مُعدّ مسبقاً، ويكون دور المحقق هو القيام بملء الفراغات والإجابة عن جميع الأسئلة التي تخص الحادث وظروفه⁽²⁾ ، وأن المهمة الرئيسة من كتابة التقرير المروري ، تتمثل بنقل المعلومات من جهة إلى جهة أخرى ، فأن التقرير لا يمكن أن يكون جيداً من دون أن يتضمن معلومات معينة ، كي ينقلها لطرف آخر ، والغرض من تدوين هذه المعلومات هو من أجل إحاطة الطرف الآخر بها لا غير ، كي يعمل على مساعدته بإتخاذ القرارات ، ولا بد من الحصول على معلومات الهوية والتأمين من قبل السائق الآخر ، بغض النظر عن كان مخطأ ، ويجب كتابة المعلومات عن المركبات المعنية جميعاً، لكل سيارة تكون متورطة بالحادث ، وكما يجب طلب هوية ومعلومات الأشخاص ممن شاهدوا الحادث، لتقديم إفادتهم كشهود، ويمكن الإتصال بهم في وقت لاحق ، وكما

(1) عمرو صلاح الدين جمجوم ، التوعية المرورية وأثرها في تقليل الحوادث المرورية ، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية ، المملكة العربية السعودية، الرياض ، 2005 ، ص 45 .

(2) د. هشام عبد الحميد فرج ، مصدر سابق ، ص 135 .

يجب التقاط الصور للحادث ، ووصفه بذكر أسماء ومعلومات التعريف لجميع الأشخاص المعنيين ، وأيضاً تفاصيل دقيقة لظروف ومكان وقوع الحادث ، ويقوم برسم المخطط ضبط الشرطة (1) ، والمحققون وضباط المرور ومفوضو الشرطة ، وضباط الصف (2) ، فهناك قرار لمحكمة جنایات نينوى كان بتاريخ (1984/5/8) ، وقد جاء به "إن المتهم كان يقود سيارته بسرعة شديدة بدليل وجود آثار كوابح لسيارته يبلغ طولها مسافة ستة أمتار، وأن المتهم كان يقود سيارته في شارع مزدحم بالمارة ، ووسائل النقل ، وكان ينبغي عليه وهو يقترب من خطوط عبور المشاة أن يخفف السرعة إلى أقصى حد ، سيما وأنه شاهد والد المجني عليه وطفله يرومان عبور الشارع من منطقة العبور، ولكفاية الأدلة المتحصلة ضده قررت المحكمة إدانته وفق المادة (1/25) من قانون المرور، وتحديد عقوبته بمقتضى ذلك" (3) .

المطلب الثاني

مرحلة التحقيق الابتدائي

ينصرف التحقيق الابتدائي إلى مجموع الإجراءات التي تتخذ من قبل السلطة المختصة به، فهو لا يدخل ضمن إجراءات جمع الأدلة والتي يقوم بها أعضاء الضبط القضائي، وتكون مجرد إجراءات الهدف منها ضبط الجريمة، والعمل على جمع أدلتها، ومن ثم تقديمها إلى قاضي التحقيق، وهو صاحب الأختصاص الأصيل بإجراء التحقيق الابتدائي ، وأيضاً يخرج عن نطاقه إجراءات التحقيق النهائي والذي يتخذ من قبل المحكمة الجزائية التي أحيلت إليها الدعوى للفصل فيها ، وهذه الأخيرة تعرف بإجراءات المحاكمة، ويقصد بالتحقيق الابتدائي ، "جميع الإجراءات التي ترمي إلى التحقق من قيام الجريمة المرورية، من خلال الوقوف على أركانها، والعمل على تدقيق جميع المعلومات المتوافرة ، بصدد تلك الجريمة، والتأكد من الأدلة القائمة فيها من أجل إصدار القرار المناسب بخصوصها ، وأن كل هذه الإجراءات فقد حددها القانون وألزم من يقوم بالتحقيق القيام بها، وفقاً للمبادئ والقواعد التي أوجب إتباعها" (4) ، فبعد تلقي الإخبار عن وقوع جريمة مرورية ، والقيام بكافة الإجراءات المطلوبة ، في مرحلة التحري وجمع الأدلة ، من قبل

(1) ينظر براء منذر كمال عبد اللطيف ، شرح قانون اصول المحاكمات الجزائية ، ط1، دار السنهوري، بغداد ، شارع المنتبي ، عمارة الكاهجي ، 2017، ص27.

(2) قانون المرور رقم (86) لسنة 2004 م الملغي، وزارة الداخلية ، مديرية المرور العامة ، العلاقات والإعلام ، كانون الاول 2004، القسم (29) ، ص.27.

(3) قرار محكمة التمييز المرقم (2059/الهيئة تمييزية / 1983)، في (1984/5/8) .

(4) سعيد حسب الله عبد الله ، مصدر سابق ، ص186.

من يقوم بالتحقيق ، على وفق ما يطلبه القانون ، فبعد ذلك يجب على القاضي بأن يقرر مصير الدعوى الجزائية ، على ضوء ما توافر من نتائج، ومن معطيات في مرحلة التحري وجمع الأدلة في الجريمة المرورية ، وسوف يكون قرار القاضي إما غلق الدعوى بصورة نهائية ، أو أن تغلق بصورة مؤقتة والإفراج عن المتهم ، أو أن يكون القرار بإحالة المتهم إلى محكمة الموضوع ، إذا ما وجد أن الفعل الذي ارتكب يُعد جريمة يحاسب عليها القانون ، وأن كل الأدلة المتوافرة ضده وكافية للإحالة (1) ، وأن إجراءات التحقيق الابتدائي تشمل إجراءات إحضار المتهم أمام سلطة التحقيق من خلال تكليف المتهم بالحضور، والذي يسمى (تبلغ)، أو عن طريق إصدار أمر قبض بحقه وأيضاً هناك الاجراءات الاحتياطية التي تتخذ بحق المتهم من أجل منعه من الهروب .

سوف نوضح في مطلبنا هذا بالفرع الأول : الجهة المختصة بالتحقيق الابتدائي ، وفي الفرع الثاني : مبادئ التحقيق الابتدائي .

الفرع الأول

الجهة المختصة بالتحقيق الابتدائي

إن الجهة المختصة بإجراء التحقيق الابتدائي في الجريمة المرورية ، هم قضاة التحقيق ، والمحققون الذين يعملون تحت إشرافهم (2) ، ولكن القانون قد أجاز لجهات أخرى غير هؤلاء بإجراء التحقيق الابتدائي بالجريمة إستثناء (3) ، وهم أي قاضي ، في منطقة أختصاص قاضي التحقيق، أو في أي منطقة قريبة منها، وذلك في حال عدم وجود قاضي تحقيق ، وأيضاً أي قاضي تكون الجريمة المرورية قد وقعت بحضوره ، وكذلك أعضاء الإدعاء العام ، بالنسبة إلى الجرائم المرورية المشهودة ، في حال عدم وجود قاضي التحقيق (4) وأيضاً أعضاء الضبط القضائي ، وكذلك المسؤولين في مراكز الشرطة (5) ، ولقد خول قانون الإدعاء العام النافذ عضو الإدعاء العام، بأن تكون له صلاحية قاضي تحقيق في مكان الحادث في حال غياب قاضي التحقيق بجناية، أو

(1) المادة (130) من قانون أصول المحاكمات الجزائية ، والمادة (136) منه.

(2) المادة (51/أ) من قانون أصول المحاكمات الجزائية العراقي .

(3) الاستاذ عبد الامير العكلي ، د. ضاري خليل محمود : النظام القانوني للإدعاء العام في العراق والدول العربية ، مطبعة اليرموك ، بيت الحكمة ، بغداد ، 1990، ص117.

(4) المادة (51/ ج) من أصول المحاكمات الجزائية العراقي .

(5) المادة (52/أ) والمادة (50/أ، ب) من قانون أصول المحاكمات الجزائية العراقي .

جنحة⁽¹⁾ وعليه فإن هناك طائفتان تختص بالتحقيق الابتدائي في الجريمة المرورية ، وهم قضاة التحقيق ، وهم يعينون وفق أحكام القانون، وفي حال عدم تعيين قاضي تحقيق ، فإن قاضي محكمة البداية بالمنطقة يكون هو قاضي التحقيق بالجريمة المرورية، وأيضاً المحققون ، وهم من يعملون تحت إشراف قاضي التحقيق ، ومن ضمن اختصاصه ، إذ يكون لكل محكمة عدد كاف من المحققين ، وأن قاضي التحقيق هو من يتولى التحقيق في الجرائم المرورية التي تكون من نوع الجنائيات ، بينما يتولى المحقق التحقيق بالجريمة المرورية التي تشكل جنحة أو مخالفة ، وأيضاً يستطيع قاضي التحقيق أن يتولى التحقيق بنفسه بالجنح المرورية ، عندما يجد أن هناك ضرورة تستدعي ذلك ، ويجب الإنتباه في مرحلة التحقيق الإبتدائي في الجرائم المرورية إلى مسألة مهمة وهي نوع الجريمة المرورية المرتكبة ، فيجب التمييز فيما لو كانت تشكل جنائية ، أو جنحة ، أو مخالفة، كي يتسنى عندها أولاً إحالة الدعوى للمحكمة المختصة من جهة ، ويتم تحديد شكل الدعوى من ناحية إحالتها بدعوى غير موجزة، أم بدعوى موجزة ، ويكون ذلك على حسب جسامته، وأهمية الجريمة المرورية المرتكبة⁽²⁾.

كما تجدر الإشارة إلى أن التحقيق بالجرائم الناشئة عن حوادث المرور ، قد تختلف باختلاف الحادثة المرورية ، فهناك حادث ينتج من تصادم بين مركبتين ، أو قد يكون حادث دعس لشخص ما ، أو حادث إصطدام المركبة بشيء آخر ،مثل الحائط ،أو حادث إنقلاب المركبة ، وكثيراً ما يلاحظ على جرائم الدعس بالمدة الأخيرة ، كثرة محاولة هروب الجناة ،وتواريهم عن الأنظار ،ويكون بقصد الإفلات من العقاب ،ومحاولة التخلص من المساءلة الجزائية ، الأمر هذا يُعد من الأسباب التي تستدعي تشديد العقوبة عليهم وفقاً لما ورد بقانون المرور ، أو لأي عقوبة أخرى أشد يكون المشرع العراقي قد نص عليها بقانون العقوبات ، وهنا ما يتطلب إجراءات سريعة وحاسمة من قبل القائمين بالتحقيق ،وقد تكون مختلفة عن بقية الإجراءات التي تتبع في جرائم المرور الأخرى، والعكس يحصل في حال مساعدة وإسعاف الضحية ،أو نقله إلى المستشفى ، من أجل إنقاذ حياته ، أو تسليم الجاني نفسه إلى السلطات ، فهنا سوف تكون العقوبة ، والإجراءات بشكل مختلف ،فتكون سبباً للتحقيق⁽³⁾.

(1) د. سليم ابراهيم حربة ،الإدعاء العام في مرحلتي التحقيق والمحاكمة ، مجلة القانون المقارن ، ع13، ص19، جمعية القانون المقارن بغداد ،1981، ص123-128.

(2) المادة (134) من قانون أصول المحاكمات الجزائية .

(3) د. هشام عبد الحميد فرج ، مصدر سابق ، ص133.

الفرع الثاني

قواعد التحقيق الابتدائي

هناك ثلاث قواعد تهيمن على مرحلة التحقيق الابتدائي في الجريمة المرورية ، وهذه القواعد توجه قضاة التحقيق بما يقومون به من أعمال تحقيقية ، ويكون الهدف منها جميعاً ، هو حماية حقوق الدفاع المقررة لكل من قدر لهم أن يققوا ، موقف الإتهام من ناحية ، وأيضاً ضمان فعالية التحقيق ذاته ، وبالأخص بأن يكشف حقيقة الجرم الواقع ، والإتهام المسند، وذلك من ناحية أخرى ، وهذه القواعد هي :-

أولاً- إستقلالية سلطة التحقيق عن سلطتي الإدعاء والحكم .

إن طبيعة التحقيق وإجراءاته، وأيضاً القرارات الصادرة بشأنه تستدعي إستقلاليته⁽¹⁾؛ وهذا المبدأ يعمل على ضمان جانبيين من الإستقلالية : فمن الناحية الأولى تستقل سلطة التحقيق في الجريمة المرورية عن سلطة الإدعاء أو (الإتهام) ، فهنا لا يمكن أن يعهد بهاتين المهمتين لسلطة واحدة ؛ وذلك لما تتميز به كل واحدة منهما من الخصوصية ، ومن الناحية الثانية إستقلال سلطة التحقيق في الجريمة المرورية عن سلطة الحكم ، فهنا لا يجوز للقاضي نفسه أن يشترك بأعمال التحقيق ، وأعمال المحاكمة أيضاً عن الدعوى الجزائية المرورية ذاتها ، ويجب الإنتباه بأن الإستقلال لا يقصد به الإستقلال العضوي ، فأن كل من يضطلع بأعمال الإدعاء، أو التحقيق، أو المحاكمة هم من القضاة ، ولكن يعني بالإستقلال هو الفصل بين المهام الوظيفية، أو الموضوعية التي يقوم بها أفراد كل سلطة ، وهنا يكون واضح بأنه في التحقيق بالجريمة المرورية ، يجب أن يكون هناك إستقلال ما بين سلطة الإدعاء من جهة ، والسلطة التي تتولى الحكم من جهة ثانية⁽²⁾ .

فالتحقيق الابتدائي بالجريمة المرورية ، يقوم في جوهره بالتنقيب عن أدلة الدعوى الجزائية المرورية ، سواء أكانت لمصلحة المتهم أم في غير مصلحته ، والعمل على إتخاذ قرار عن مدى كفايتها لإحالة المتهم إلى المحاكمة ، ويجب على قاضي التحقيق أن يخبر الإدعاء العام بقراراته⁽³⁾ ، وعليه تظهر بأن سلطة الإدعاء تقف موقف الخصومة من المتهم ، في أن سلطة

(1) عبد الرحمن محمد سلطان ، سلطة التحقيق ومسؤوليتها الجزائية عن الجرائم المرتكبة ضد المتهم اثناء مرحلة التحقيق ، كلية القانون ، جامعة بغداد ، 2002 ، ص10.

(2) د . محمود نجيب حسني ، شرح قانون الإجراءات الجنائية ، ط2، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1988 ، ص28.

(3) المادة (130/هـ) من أصول المحاكمات الجزائية العراقي .

التحقيق تكون محايدة ما بين الإدعاء والمتهم ، ولذلك لابد من إسناد مهمة التحقيق الابتدائي في الجريمة المرورية إلى سلطة تتصف بالحياد والكفاءة والنزاهة ، أي أنه تتوفر بها صفات تبعث على الأطمئنان في تحقيق العدالة بما يتعلق بالمتهم ، هذا إلى جانب أهتمامها بالتنقيب عن أدلة الإتهام⁽¹⁾، فيجب أن يكون هناك تقسيم مسؤوليات، ومهام كل من النيابة العامة ، وقاضي التحقيق، فإن النيابة العامة فهي التي تتولى أمر الإدعاء، أو الإتهام، وتعمل على تحريك الدعوى الجزائية لقاضي التحقيق ، وبعد دخول هذه الدعوى الجزائية المرورية الى صلاحية قاضي التحقيق فهنا يستطيع مباشرة جميع الأعمال التحقيقية ، التي تخص كشف الحقيقة عن تلك الجريمة المرورية ويحاول البحث عن مقدار نسبة الإتهام في إرتكابها للشخص المتهم الذي يقدم أمامه ، وبالتأكيد سوف يستعين بجميع ما تم التوصل إليه من الأدلة والمعلومات ، المذكورة بالتقرير المروري ، الذي سبق وأن تم إنجازه بشكل دقيق ومتقن ، ويكون لقاضي التحقيق إستقلالية ، بطريقة إدارة التحقيق، فيكون له سلطة تقديرية بممارسة إجراءاته إلى جانب مراعاة القيود المتعلقة بالتوقيف⁽²⁾.

كما يجب أن تفصل سلطة التحقيق بالجريمة المرورية عن سلطة الحكم ، والقصد من ذلك بأنه لا يجوز للقاضي الإشتراك بالمحاكمة ، أو بعض مداولاتها، إذا كان قد سبق قيامه بالتحقيق بالقضية المرورية نفسها المعروضة أمام المحكمة ، فغير ملائم أن يجمع الشخص ذاته بين صفته كمحقق عند التحقيق الابتدائي في الجريمة المرورية ، وصفته كقاضي حكم، ويعمل بنظر الدعوى الجزائية والحكم فيها⁽³⁾ ، وذلك من أجل ضمان أكبر قدر ممكن من الحيادية والموضوعية لمن يشترك بالمحاكمة كقاضي حكم ، لكون هذا الأخير قد يبقى متأثراً فيما سبق أن إتخذ من قرارات أو على ما تكون لديه من قناعات ، تخص الدعوى الجزائية التي سبق وأن قام بالتحقيق فيها .

ثانياً- سرية التحقيق

يقصد بسرية التحقيق في الجريمة المرورية، هو أن تتم إجراءات التحقيق من غير علانية، وهذا هو مظهر من مظاهر النظام التحقيقي ، وفي جميع الأحوال فإن نطاق السرية يختلف بحسب تعلق الأمر بالجمهور، أو بالخصوم ، أطراف الدعوى الجزائية ووكلائهم ، وكما يجب على المحقق عدم التراخي، أو التأجيل، أو التسوية، ولابد من تهيئة جميع الوسائل اللازمة

(1) محمد هاشم خانكان ، المبادئ الأساسية في التحقيق الابتدائي في القانون السوري ، مقال منشور على الموقع <https://www.syrian-lawyer.club> تاريخ الزيارة (2021/6/3).

(2) المادة (13) من دستور جمهورية العراق .

(3) المادة (56) من أصول المحاكمات الجزائية.

للقيام بالتحقيق في حال وقوع الجريمة⁽¹⁾، ومبدأ السرية يُعد من المبادئ المهيمنة على التحقيق الابتدائي في الجريمة المرورية، وتقسّم سرية التحقيق إلى سرية خارجية، وهي التي تفرض على جمهور الناس، أي بمعنى عدم السماح للجمهور (غير أطراف الدعوى، أو التحقيق) حضور إجراءات التحقيق، على الرغم بأنه لم يرد بمعظم التشريعات العربية ما يقرر هذه السرية بنصوص صريحة، ولكن يفهم من خلال حصر نصوص تلك التشريعات للأشخاص الذين بإمكانهم حضور التحقيق دون غيرهم، وذلك ما يحقق معنى السرية الخارجية، وتشمل السرية إجراءات التحقيق ونتائجه، أي كانت الجهة القائمة عليه⁽²⁾، وسرية داخلية، وفي هذا النوع لا يسمح لبعض أطراف الدعوى الجزائية من حضور بعض إجراءات التحقيق، وهو الرأي الذي أخذ به المشرع العراقي بقانون أصول المحاكمات الجزائية وذلك في المادة (57/م)، إذ نصت بأنه "للمتهم وللمشتكي والمدعي بالحق المدني والمسؤول مدنياً عن فعل المتهم ووكلائهم أن يحضروا إجراءات التحقيق....."، وكذلك بالنسبة إلى المشرع المصري في قانون الإجراءات الجنائية وذلك في المادة (77) منه، وقد حددت بعض التشريعات الأشخاص الذين يكون لهم الحق بحضور إجراءات التحقيق الابتدائي، ودون أن يسمح للجمهور بأن يحضروها، كما ورد ذلك في قانون الإجراءات الفرنسي في المادة (11) منه، وأيضاً الإيطالي (م 307/130)، وأيضاً ما جاء في المادة (75) من قانون الإجراءات الجنائية المصري، ويكون معنا السرية هنا بأن الجمهور ليس من حقه أن يحضر هذه التحقيقات ولا حتى بأن يطلع على محاضرها، هو يُعد إستثناءً من أصل عام مقرر أثناء التحقيق هو مبدأ الحضورية وهو الذي تقرر بعد أن تخلت التشريعات عن السرية المطلقة وأصبح من حق الخصوم أن يحضروا إجراءات التحقيق⁽³⁾، وأن علانية التحقيق والسماح للجمهور بالحضور تنطوي بمخاطر الإلزام بجميع تفاصيل التحقيق، ويكون ذلك والتحقيق لم يصل بعد إلى غايته في كشف الحقيقة، وأن ذلك قد يؤدي إلى التأثير على الشهود، أو التلاعب بأدلة الجريمة وأثارها، أو العبث بمعالم الجريمة، ومن ضرورات السرية هو حماية المتهم من التشهير به، وعلى الأخص بأن المتهم برئ حتى تثبت إدانته في حكم قضائي، يكون مبرم من محكمة مختصة، وعلّة إقرار مبدأ علانية التحقيق الابتدائي بحضور الخصوم في الجريمة المرورية، تكون بعدم حرمان هؤلاء من القيام بمتابعة إجراءات التحقيق، للعمل على دحض جميع ما قد يوجه إليهم من إتهامات، وأيضاً نفي كل ما قد يوجد من أدلة في مواجهتهم ويكون ذلك (بالنسبة إلى المتهم أو وكيله)، وفي جميع الأحوال فإن مسألة حضور الخصوم، أو وكلائهم يُعد

(1) د. سلطان الشاوي، مصدر سابق، ص 24.

(2) محمود نجيب حسني، شرح قانون الإجراءات الجنائية، مصدر سابق، ص 632.

(3) د. أحمد فتحي سرور، مصدر سابق، ص 568.

نوعاً من أنواع الرقابة على كل إجراءات التحقيق والإستثناء يكون سرية التحقيق بالنسبة إلى الخصوم، ويشترط أن يكون هناك ما يبرر هذه السرية، وهو في حال الإستعجال، أو من أجل مصلحة التحقيق⁽¹⁾.

ثالثاً - التدوين في محضر رسمي

إن مبدأ تدوين إجراءات التحقيق الإبتدائي يُعد من المبادئ الأساس في التشريع، إذ إنّ الكتابة قد أصبحت الدليل الأساس الذي يثبت حصول تلك الإجراءات، وهذا يعني أنه في حال عدم وجود محاضر التحقيق يفترض عدم مباشرة الإجراءات التحقيقية، ومن جانب آخر أن التدوين يُعد أمراً لازماً؛ كي يكون حجة على الكافة⁽²⁾.

إن التدوين يُعد شرطاً جوهرياً، وأيضاً قاعدة مهمة في جميع إجراءات التحقيق، وكما أصبح من المبادئ الأساس للإجراءات الجنائية، ويُعد ضماناً من الضمانات الجنائية، كي تكون؛ هناك الإجراءات التحقيق حجتاً أمام قضاة الحكم في المحاكمة ويقصد بتدوين التحقيق في الجريمة المرورية، بأن يكون هناك محضر رسمي يتم تثبيت به كل الإجراءات والأوامر التي تصدر من قبل سلطة التحقيق، ويكون ذلك بواسطة كاتب التحقيق⁽³⁾،

وكما يجب أن يتضمن هذا المحضر على بيانات معينة مثل، إثبات كل الإجراءات التي تم إتخاذها من قبل المحقق عن الإنتقال لمعاينة الجريمة المرورية، وسماع الشهود، والإستجواب.....إلخ، وأنه لا بد أن يشمل محضر التحقيق بالجريمة المرورية، على إثبات تاريخ تحريره، وعلى الساعة التي حرر فيها، ولا بد من إلزام المحقق والكاتب بالتوقيع على جميع صفحات المحضر، عليه فإن أهمية تدوين التحقيق الإبتدائي يكون بكونه يساهم بالحفاظ على إجراءاته من التشوية، أو التحريف، وعلى الأخص أن إجراءات التحقيق متعددة، وأن أساليب

(1) (التشريع المصري في المادة (77) الإجراءات جنائية رقم (150) لسنة 1950.
(2) د. محمود محمود مصطفى، تطوير قانون الإجراءات الجنائية في مصر والدول العربية، ط1، دار النهضة العربية، القاهرة، 1969، ص264.
(3) (الديرأوي، طارق محمد، ضمانات وحقوق المتهم في قانون الإجراءات الجنائية (دراسة مقارنة)، دن، طبعة، 2005، ص182.

مباشرتها مختلفة ، إضافة بأن إنجاز بعضها يستلزم وقتاً طويلاً لا يمكن معه الإعتماد على ذاكرة المحقق والتي قد تخونه مع مرور الزمن (1).

المبحث الثاني

إجراءات المحاكمة في الجرائم المرورية

بعد الإنتهاء من الإجراءات في مرحلتي التحري ، وجمع الأدلة ، والتحقيق الابتدائي للجريمة المرورية ، على النحو الذي قد مر ذكره ، سوف تبدأ مرحلة أخرى تسمى (المحاكمة) ، فبعد أن تستوفي الدعوى الجزائية ، جميع الإجراءات التحقيقية التي تكون مطلوبة ، بمرحلة التحقيق الابتدائي عندها يقرر قاضي التحقيق بإحالة الدعوى الجزائية التي تنشأ عن الجريمة المرورية إلى محكمة الموضوع ، ويكون ذلك وفقاً لنوع الجريمة المرورية المرتكبة ، والأختصاص المكاني أيضاً ، فأن جرائم المرور تقسم بحسب جسامتها إلى مخالفات ، وجنح ، وجنايات ، وذلك بعكس قانون المرور المصري ، الذي أختص بالمخالفات والجنح فقط ، وترك جنابات المرور لقانون العقوبات ، وإلى القوانين الأخرى للنظر فيها ، وعليه فأن هناك ثلاث محاكم تختص بنظر جرائم المرور هي محاكم الجنابات ، وذلك فيما يخص الجنابات التي تحصل نتيجة الحوادث المرورية(2) ، والجنح ، والمخالفات ، وكل بحسب أختصاصه ، فإذا كانت الجريمة المرورية المرتكبة جنابة فتكون الإحالة على محكمة الجنابات ، وإذا كانت الجريمة جنحة ، أو مخالفة فتحال على محكمة الجنح (3) ، ويختص (ضابط المرور) على اعتبار أنه قاضي جنح بفرض الغرامات وفقاً للصلاحيات التي منحت له في قانون المرور النافذ(4) .

(1) طه محمد عبد الله ، ضمانات المتهم في مرحلة التحقيق الابتدائي (رسالة ماجستير) من جامعة الملك عبد العزيز ، جدة ، 2006م ، ص115.

(2) ينظر نبيل عبد الرحمن حياوي ، مجموعة القوانين العراقية قانون العقوبات رقم 111 ، لسنة 1969 ، المكتبة القانونية ، الطبعة الرابعة ، 2010 ، ص12.

(3) تنظر المادة (138) من قانون أصول المحاكمات الجزائية . رقم (23) لسنة 1971 المعدل

(4) أ- لضابط المرور بناء على مشاهدته أو المراقبة على أجهزة الرصد سلطة قاضي جنح في فرض الغرامات المنصوص عليها في المواد (25،26،27) من هذا القانون عن المخالفات المرورية التي تقع أمامه أو التي تظهر على شاشات الرصد وتصدر العقوبة على وفق إنموذج الحكم المرافق لهذا القانون .

ب- لمفوض المرور المختص لحد الدرجة الرابعة بناء على مشاهدته أو المراقبة على أجهزة الرصد سلطة قاضي جنح في فرض الغرامات المنصوص عليها في المواد (25/ثالثاً) و(26) من هذا القانون عن المخالفات المرورية التي تقع أمامه أو التي تظهر على شاشات الرصد وتصدر العقوبة على وفق انموذج الحكم المرافق لهذا القانون ، المادة (28/ اولاً) من قانون المرور رقم (8) لسنة 2019 الجديد .

يشير هذا المبحث إلى أهم الإجراءات في المحاكمة بجرائم المرور ، مثل حضور المتهم وباقي الخصوم للمحكمة ، وأيضاً حق السائق في الاعتراض ، إضافة إلى إجراءات المحاكمة في الدعوى المرورية .

عليه قسمنا هذا المبحث إلى مطلبين ، نتناول في المطلب الأول : المحاكمة في جرائم المرور ، والمطلب الثاني : إجراءات المحاكمة في الدعوى المرورية .

المطلب الأول

المحاكمة في جرائم المرور

خصص المشرع العراقي محكمة تحقيق أو أكثر تختص بقضايا المرور ، من أجل التخفيف عن كاهل محاكم الجنج ، والعمل على حصر جرائم المرور بمحاكم مختصة ، وتخضع لإشراف محاكم الإستئناف الإتحادية ، من أجل تأمين دقة البيانات ، وأيضاً إحصائها عن جرائم المرور ، وقد بين ذلك قانون المرور رقم (86) لسنة 2004 (الملغي) ، حول أختصاص النظر بالجرائم التي تكون عقوبتها الحبس من قبل (محكمة مختصة)⁽¹⁾ ، وأيضاً بين ذلك قانون المرور الجديد رقم (8) لسنة 2019 على ضرورة تشكيل محاكم تحقيق ، وجنح مختصة بقضايا المرور في بغداد والمحافظات⁽²⁾ .

وبما أن محكمة المرور تدخل ضمن التنظيم القضائي العراقي ، فهي تختص بنظر نوع محدد من الجرائم ، وهي الجرائم المرورية ، وبالإستناد للقانون الذي شكلها ، فهي لا تنظر بغير جرائم الجنج والمخالفات المرورية ، وذلك بناءً لما قرره مجلس القضاء الأعلى بجلسته (الرابعة) ، والمنعقدة حضوراً بتاريخ (2012/5/8) ، بالإستناد إلى أحكام المادة (32) من قانون التنظيم القضائي المرقم (160) لسنة 1979 المعدل ، بدلالة أحكام (القسم الرابع) من الأمر المرقم (12) لسنة 2004 ، إذ تقرر "1- تشكيل محكمة جنح تختص بنظر قضايا حوادث المرور الواقعة ضمن منطقة بغداد/الرصافة ، وتسمى محكمة جنح المرور في الرصافة وترتبط برئاسة محكمة إستئناف

(1) المادة (20) الفقرة (2) من قانون المرور العراقي رقم (86) لسنة 2004 (الملغي).

(2) المادة (31/ الفقرة أولاً) من قانون المرور رقم (8) لسنة 2019 الحالي.

بغداد / الرصافة الإتحادية ...⁽¹⁾، الواقع العملي فلا توجد محاكم مختصة بالمرور ، ولكن هناك قاضي مرور بمحكمة التحقيق ينظر بدعاوى المرور أضافه للدعاوى الأخرى⁽²⁾ في مصر تدخل محكمة المرور من ضمن التنظيم القضائي ؛كونها تختص بنظر الجرائم المرورية ،فأما تنتظر في الجرح، أو في المخالفات المرورية، ففي الجرح تشكل محكمة الجرح ، وتأخذ بالنظر في جرائم المرور ، ويكون لها ما لمحكمة الجرح من الأختصاصات والأحكام التي تصدرها تكون بدرجتين ، الأول درجة يجوز الطعن بها عن طريق المعارضة والاستئناف والنقض ، وأيضاً تنتظر التظلمات فيما يخص سحب وإلغاء وأيضاً إيقاف التراخيص التي تصدر من جهة إدارة المرور⁽³⁾.

وسوف نقسم مطلبنا هذا إلى فرعين، نتطرق بالفرع الأول :إلى حضور المتهم إلى المحكمة ،والثاني : حق السائق في الاعتراض .

الفرع الأول

حضور المتهم الى المحكمة

إن حضور المتهم إجراءات المحاكمة يُعد أمراً واجباً ، وذلك عندما تكون المحاكمة وجاهية حضورية ،إستناداً إلى قانون أصول المحاكمات الجزائية العراقي رقم(23) لسنة 1971 المعدل ،كما أن أحكام هذا القانون تكون أكثر تقيداً بتوفير الضمانات القانونية للمتهم مقارنة بالتشريعات الوضعية المقارنة، وما زاد لهذا التقييد ، والتأكيد ما جاء بدستور جمهورية العراق لعام 2005 ،والذي نص بأنه حق الدفاع مقدس⁽⁴⁾، وأيضاً مكفول في جميع مراحل التحقيق والمحاكمة⁽⁵⁾، لدرجة أن حضور وكيل المتهم بإجراءات المحاكمة، فإن ذلك لا يغني عن حضور المتهم ،كي يتولى الدفاع عن نفسه بجانب دفاع وكيله أيضاً وعند تعذر حضوره، فينبغي أن يبدي معذرة مشروعة

(1) عمار حميد جلاب العتابي ، مصدر سابق ، ص 61-62.

(2) مقابلة شخصية مع اللواء المتقاعد عمار وليد الخياط في بغداد بتاريخ (2021/8/1).

(3) مدحت الديبسي ، محكمة المرور ، مصدر سابق ، ص 153.

(4) المادة (19/ رابعاً الحادي عشر) من دستور جمهورية العراق لعام 2005 ،(حق الدفاع مقدس ومكفول في جميع مراحل التحقيق والمحاكمة ،و تندب المحكمة محامياً للدفاع عن المتهم بجناية أو جنحة لمن ليس له محام يدافع عنه وعلى نفقة الدولة) .

(5) ينظر نص المادة (145) من قانون أصول المحاكمات الجزائية العراقي رقم (23) لسنة 1971 المعدل .

عن طريق وكيله أو بواسطة أحد أقاربه، كي يقدم هذا العذر كتابةً، وإذا قبلته المحكمة عينت موعداً آخر للمحاكمة، وتبلغ كل من المتهم وذوي العلاقة والشهود به⁽¹⁾، وأما إذا لم تقتنع المحكمة بالعذر المقدم، فتقرر إعتبار المحاكمة غيابية في حق المتهم، كي يتسنى له إذا ما راعى السقف الزمني المحدد للإعتراض على الحكم الغيابي بأن يدافع عن نفسه⁽²⁾، عندما تحال إضبارة الدعوى في الجريمة المرورية من قبل المحقق، أو قاضي التحقيق، إلى المحكمة، فهنا تحدد المحكمة يوماً للمرافعة، وتقوم بإخبار الإدعاء العام وتبلغ كل من المتهم وذوي العلاقة، وكل من تريد سماع شهادته من الشهود، ويكون ذلك بورقة تكليف بالحضور، وذلك قبل موعد المحاكمة، وأن الموعد قد حدد بيوم واحد بالنسبة إلى المخالفات، وثلاثة أيام للجنح، وبثمانية أيام على الأقل في الجنايات، وهذا يعد الحد الأدنى لتاريخ التبليغ بالحضور⁽³⁾.

ويشترط في ورقة التكليف بالحضور في الجرائم المرورية، بأن تكون محتوية على أسم المطلوب تبليغه، وأيضاً صفته بالدعوى، كشاهد أم متهم أم خبير، وكما تتضمن أسم المتهم والمجني عليه، وعلى المحكمة ونوع الجريمة ورقم الدعوى، وكذلك على المادة القانونية التي سوف تطبق عليها عند الحضور إلى المحكمة⁽⁴⁾، وفي حال كون المتهم هارباً، فإن ورقة التكليف تعلق في محل إقامته، وأيضاً أوامر القبض أن صدر أمر قبض، على أن يتم نشرها في صحيفتين محليتين، وكما تذاع في الإذاعة والتلفزيون وذلك في الجنايات والجنح المرورية المهمة، ويرجع هذا إلى تقدير محكمة الموضوع، وكما يحدد موعد محاكمة خلال مدة لا تقل عن شهر بالنسبة إلى الجرائم المرورية التي تشكل جنح، أو مخالفات، وشهرين للجنايات، وذلك من تاريخ

(1) ينظر المادة (146) من قانون أصول المحاكمات الجزائية العراقي .

(2) المواد (243-244-245-246-274-248) من القانون ذاته أعلاه.

(3) ماجد أحمد الزلمي، التكليف بالحضور في الدعوى الجزائية (الإستقدام)، بحث منشور على الموقع <https://m.ahewar.org> تاريخ الزيارة (2021/8/3).

(4) على المحكمة عند ورود إضبارة الدعوى إليها أن تعين يوماً للمحاكمة فيها تخبر به الإدعاء العام، وتبلغ به المتهم وذوي العلاقة، ومن ترى سماع شهادته من الشهود بورقة تكليف بالحضور قبل موعد المحاكمة بيوم واحد في المخالفة، وثلاثة أيام في الجنح وثمانية أيام في الجنايات على الأقل ولا يغني تبليغ وكيل المتهم بورقة التكليف بالحضور عن تبليغ المتهم بها، المادة (143)، من قانون الأصول الجزائية العراقي، رقم (23) لسنة 1971 المعدل.

آخر نشر في الصحف⁽¹⁾، ويستثنى من ذلك المتهم بجريمة تكون عقوبتها (الإعدام) ، ففي حال وجود نقص بالإجراءات، أو خلل، أو وجود ضرورة بالتوسع في التحقيق ، فهنا تتدخل محكمة الجنايات وتعمل على إعادتها إلى محكمة الموضوع⁽²⁾.

عند تخلف المتهم بجريمة مرورية عن الحضور ، بعد تبليغه شخصياً بمقتضى ورقة التكليف بالحضور ، وأن تكليفه كان صحيحاً ، ولكنه تغيب عن الحضور، وبدون عذر مشروع ، ففي هذه الحالة فإن المحكمة هنا تعامله معاملة الحاضر إعتبارياً⁽³⁾ ، وهذا ما أكدته قانون الإجراءات الفرنسي⁽⁴⁾ ، وقانون الإجراءات الجنائية المصري⁽⁵⁾ ، والمادة (345) من القانون الإجرائي الجزائري إذا تنص "يتعين على المتهم المبلغ بالحضور أن يحضر ما لم يقدم للمحكمة المستدعي امامها عذراً تعتبره امامها مقبولاً....." ، عليه يتضح من خلال ما تقدم بأنه في حال توافر الشروط المبينة فيما سبق يصدر بحق المتهم المتغيب حكماً حضورياً بقوة القانون ، ومن دون أي سلطة تقديرية للمحكمة في ذلك⁽⁶⁾.

ذلك⁽⁶⁾.

الفرع الثاني

حق السائق في الاعتراض

يُعد موضوع الاعتراض ومسألة الإعراف بهذا الحق بالتشريعات القانونية العراقية هو من ضمن المواضيع التي تهتم جميع أفراد المجتمع العراقي، وفي الحقيقة هو إطار يمثل بمضمونه

(1) نبيل عبد الرحمن حياوي ، مجموعة القوانين العراقية، مصدر سابق ،ص61.

(2) د. براء منذر كمال ، مصدر سابق ، ص254.

(3) د. عمر السعيد رمضان ، مبادئ قانون الإجراءات الجنائية ، قواعد المحاكمة ، ط2، دار النهضة العربية القاهرة، 1984، ص140.

(4) ينظر المادة (410) من قانون الإجراءات الجنائية الفرنسي .

(5) " إذا لم يحضر الخصم المكلف بالحضور حسب القانون في اليوم المبين بورقة التكليف بالحضور ولم يرسل وكيلاً عنه في الاحوال التي يسوغ فيها القانون ذلك ، يجوز الحكم في غيبته بعد الإطلاع على الأوراق ، إلا إذا كانت ورقة التكليف بالحضور قد سلمت لشخصه، وتبين للمحكمة أنه لا مبرر لعدم حضوره، فيعتبر الحكم حضورياً..."، المادة (238) من قانون الاجراءات الجنائية المصري .

(6) ينظر د. نظام توفيق المجالي ، قاعدة الحضور الشخصي للمشتكي عليه (الظنين أو المتهم) لإجراءات المحاكمة وأثر غيابة على الاحكام الجزائية – دراسة مقارنة - ، بحث منشور في مجلة كلية الحقوق / جامعة النهريين ، المجلد 12، العدد8، 2005، ص51.

مجموعة من الضمانات القانونية لكل طرف من أطراف العلاقة القانونية محل الاعتراض، إضافة بكونه يحقق مصالح مشتركة عند المباشرة بإجراءات الاعتراض الموضوعية والشكلية، وكذلك أهداف قانونية وإجتماعية، وأيضاً جميع ما يتعلق بالتطبيق الصحيح لمبدأ المشروعية القانونية، بالنسبة إلى تصرفات الإدارة العامة وموظفيها، وهذا الموضوع يثير برأينا بعض النقاش والجدل، والذي ينبع بكثير من الأحيان من القصور والغموض بأحكام التشريعات القانونية ذات العلاقة، وبشكل خاص آلية الاعتراض على قرارات رجل الإدارة المرورية، وذلك في ظل القوانين النافذة، وحتى الملغية منها، ولا نعتقد بأن هناك تشريع قانوني موجود، ويكون متكاملًا حرفياً أو لفظياً في الصياغة القانونية، كي يشمل جميع متطلبات الحكم، وأيضاً حل النزاعات القائمة؛ وذلك بسبب التطورات والمتغيرات القائمة بالمجتمع العراقي، وأيضاً اختلاف وتنوع الأوضاع التي تستوجب تطبيق النص القانوني⁽¹⁾.

وينظم قانون المرور الجديد رقم (8) لسنة 2019، آلية الاعتراض على الأحكام والقرارات القاضية بفرض المخالفات، وأيضاً الغرامات، وذلك من حيث تشكيل لجنة الاعتراض، وتحديد العضوية فيها، والمدة الزمنية التي يتحدد بنطاقها استعمال هذا الحق الذي إعتبرف به قانوناً، وذلك بصراحة نص المادة (30) منه، وقد تضمنت فقرات قانونية تتوزع بداية بتشكيل لجنة إعتراض مختصة تكون في كل مديرية مرور حسب الأختصاص المكاني بإصدار حكم الغرامة المعترض عليه، وخير ما فعل المشرع بهذا الجانب، للعمل على تجنب تراكم الاعتراضات، وللسرعة بحل النزاع الإداري القائم، وكما حدد المشرع عضوية اللجنة العاملة التي تختص بنظر الاعتراضات على القرار إدارياً، وهم ثلاثة أعضاء ممثلين ب" مدير وحدة الشؤون القانونية بالمديرية المختصة (رئيساً)، وعضوية اثنين يتمثلون بضابط من أمن الأفراد، وآخر من شعبة التدقيق"، وأن هذه العضوية تختلف بصورة قاطعة عن التشكيل الذي كان قائماً مسبقاً، في ظل القانون (الملغي)، وذلك في إطار نص المادة (20) منه، وهذه اللجان هي لجان إعتراضات إدارية، ولا تمثل هيئات قضائية، أو شبه قضائية، وذلك لخلوها من عضوية القضاة، أو القضاة والموظفين، ويكون للأفراد في ظل أحكام قانون المرور الجديد، حق

(1) حيدر نجيب أحمد فائق، حق الاعتراض على القرارات المرورية للغرامات والمخالفات بين الماضي والحاضر، مقال منشور على الموقع <https://law.uodiyala.edu.iq> تاريخ الزيارة (2021/7/14).

الإعتراض ، الإداري أختيارياً ، وليس قضائياً تحديداً في خلال مدة لا تتجاوز (15) يوماً تبدأ من تاريخ الحكم بالمخالفة ، ونلاحظ هنا من باب المقارنة حصول تمديد بمدة الإعتراض ، وذلك بالزيادة لمدة يوم واحد فقط عن مدة الإعتراض المذكورة في ظل أحكام قانون المرور (الملغي) (اسبوعين فقط) ، ولكن نلاحظ أن كلا القانونين قد جاء خالياً من تحديد المدة التي تنظر من خلالها اللجنة المختصة في طلبات الاعتراض المقدمة أمامها⁽¹⁾، ونرى أنه من الأفضل أن يتم تحديد مدة البت بالاعتراضات ؛ من الحفاظ على النظام وسيق العمل، وأيضاً لم يوضح المشرع العراقي بكلا القانونين ما هو نطاق تطبيق القرارات الإدارية التي تكون مشمولة بالإعتراض، وبنصوص قانونية صريحة ما عدا حالات الإعتراض على الحكم بالمخالفات ، وأيضاً الغرامات المرورية ، (2)

وفي القانون المصري فالتظلم ينتج منذ سحب رخصة القيادة ، وذلك أمام نائب مدير الأمن ، والذي يصدر قراراً بإعادة الرخصة ، أو العمل على إلغاء قرار إدارة المرور ، عندما يتبين له عدم وجود مخالفة ، أو قد يصدر قراره بإيقاف الرخصة ، أو إلغائها ، أو سحبها ، ويكون لصاحب الشأن الحق بأن يتظلم من قرار نائب مدير الأمن إلى محكمة المرور ، وذلك خلال (15) يوماً من تاريخ إبلاغه بالرفض ، وأيضاً عند مضي مدة (15) يوماً دون أن يبت مدير الأمن بتظلمه ، وإذا لم يطعن فإن قرار نائب مدير الأمن يكون نهائياً وأيضاً قرار محكمة المرور يكون قراراً نهائياً ، ولا يجوز الطعن فيه⁽³⁾ .

عليه نعتقد بأنه كان الأجدر بالمشرع أن يراعي تحديد مدة نظر الإعتراضات ، من أجل تحقيق بعض الآثار الإيجابية ، وتجنب حالات تحقق القرارات التي تكون سلبية في حال الامتناع عن اتخاذ القرار المناسب والذي كان من الواجب أن يتم إتخاذه ، وأيضاً الإبتعاد عن البطء والإرباك بحل النزاعات الإدارية ، هذا ومن جانب تقديم طلب الإعتراض نلاحظ بأن القانون الجديد قد جاء خالياً من مسألة اشتراط دفع الرسوم ، من أجل نظر طلبات

(1) المادة (49) من قانون المرور رقم (8) لسنة 2019 النافذ .

(2) نبيل عبد الرحمن حياوي ، مجموعة القوانين العراقية ، مصدر سابق ، ص 61.

(3) ينظر مدحت الدبيسي ، محكمة المرور ، مصدر سابق ، ص 192.

الاعتراض خلال المدة المحددة سابقاً ، هذا على عكس القانون السابق (الملغي) والذي كان يشترط دفع الرسوم ،كشروط لقبول الاعتراض ،وهنا يكون اتجاهاً محموداً في ظل القانون الجديد، بمراعاة الظروف الإجتماعية ، وأيضاً المقدره المادية للمعترضين ،ويكون من حق لجنة الاعتراض تعديل ،أو إلغاء أو المصادقة على قرار الحكم الذي تم الاعتراض عليه ، ويكون قرارها نهائياً، ولا يجوز الاعتراض عليه أمام جهات مختصة أخرى ،سواء كانت إدارية أم قضائية⁽¹⁾ ، ولا نعتقد بتحقيق العدالة والانصاف بهذا الجانب ولا يكون هناك تطبيقاً صحيحاً لمبدأ المشروعية، وفي قطعية تلك القرارات وحظر الاعتراض عليها ، لكون أن حالات التعسف بإستعمال السلطة ، وعدم الاعتراف بخطأ رجل الإدارة الذي أصدر القرار بفرض الغرامة المرورية عن المخالفة ، هو أمر وارد، وإن كان نادراً بحسب منظورنا القانوني ،وكما أن الجهة المختصة بنظر الاعتراضات سوف تكون هي القاضي أو الحكم والخصم في الوقت نفسه ؛كونها تمثل الجهة الإدارية ذاتها التي أصدرت القرار ، فنعتقد بأنه من الأفضل ضمان حق الأفراد بالاعتراض على قرارات اللجنة السابقة ،وذلك أمام جهات إدارية أخرى تكون أعلى ،أو تكون قضائية مختصة ، خصوصاً وأن القانون قد نص صراحة تشكيل محاكم تحقيق ،وجنح تكون مختصة بقضايا المرور حصراً، وتكون في جميع محافظات العراق⁽²⁾. أو على الأقل بتقديم الاعتراض أمام المحاكم الإدارية العراقية وهي (محكمة القضاء الاداري) لكون القرارات الصادرة من لجان الاعتراض تكون هي قرارات إدارية فردية بصورة عامة في إطارها ومحتواها ومفهومها وبذلك نجد زيادة في الضمانات القانونية لأفراد المجتمع دون أن نرى أي ضرر متحقق من ذلك بتعديل النص القانوني المروري .

المطلب الثاني

إجراءات المحاكمة في الدعوى المرورية

(1) ينظر المادة (31/ ثالثاً) من قانون المرور رقم (8) لسنة 2019.

(2) المادة (31/أولاً) من قانون المرور الجديد

بعد وصول إضبارة الدعوى المرورية إلى المحكمة هناك نوعان من الإجراءات يجب على المحكمة إتباعها ، وبحسب طبيعة الدعوى الجزائية التي ستنتظر بشكل موجز أو غير موجز، إذ تتمثل الدعوى غير الموجزة بالإجراءات الدقيقة والتفصيلية، وكما أن التهمة توجه فيها إلى المتهم ، وعلى ذلك يترتب بأن هذه الدعوى من الممكن فيها إصدار حكم البراءة ، وهو ما كان يمنع بالدعوى الموجزة، وإن الهدف من نظر الدعوى بصورة غير موجزة يكون من أجل الإحاطة بجميع تفاصيل القضية ، وبصورة شاملة ، فعند الإنتهاء من مرحلة المحاكمة في الدعوى غير الموجزة فأن المحكمة تتوصل إلى قناعة معينة ، وتتمثل تلك القناعة بقرار أو حكم من القرارات والأحكام الواردة بالمادة (182) من قانون أصول المحاكمات الجزائية، كما إن أهم ما يميز الدعوى غير الموجزة من خلال أهمية الأحكام التي تصدر فيها، إذ لا تستطيع إصدارها المحكمة لو نظرتها بصورة موجزة ، وأيضاً من حيث العقوبة ومقدارها ، إذ تنظر المحكمة في الدعوى غير الموجزة بالجنايات والجنح والتي تزيد عقوبتها على ثلاث سنوات⁽¹⁾.

وعليه سوف نقسم هذا المطلب إلى فرعين وكما يلي :

الفرع الأول - إجراءات المحاكمة المرورية غير الموجزة .

الفرع الثاني - إجراءات المحاكمة المرورية في الدعوى الموجزة .

الفرع الأول

إجراءات المحاكمة المرورية غير الموجزة

بعد ورود إضبارة الدعوى لمحكمة الجنح والجنايات، وتكون محالة من قبل قاضي

التحقيق يتم تحديد يوم للمحاكمة ، وقيام المحكمة بإخبار الإدعاء العام بذلك اليوم ، وكما تبلغ فيه كل من المتهم ، وذوي العلاقة ، ومن تريد أن تسمع شهادته من الشهود ، وذلك يكون من خلال

(1) د. مصطفى راشد عبد الحمزة الكلابي ، إجراءات المحاكمة في الدعوى غير الموجزة والأحكام الصادرة فيها (دراسة مقارنة) ، بحث منشور على الموقع <https://www.iasj.net/iasj/article> تاريخ الزيارة 2021/7/18.

ورقة تكليف بالحضور⁽¹⁾، وتبدأ المحاكمة بالمناداة على المتهم، وأيضاً باقي الخصوم في الدعوى المرورية، ومن ثم يتم القيام بتدوين هوية المتهم، وبعدها يتم تلاوة قرار الإحالة، وإستماع المحكمة إلى شهادة المشتكي، وأقوال المدعي المدني، ومن ثم شهود الإثبات، ويكون كل شاهد بصورة منفردة، وبعدها تأمر المحكمة بتلاوة ما ورد من التقارير أو الكشوفات، وأيضاً المستندات الثبوتية الأخرى، والتأكيد على محضر الكشف بمحل الحادث، والمخطط المروري ثم تسمع إفادة المتهم، وطلبات وأقوال المشتكي، والمدعي المدني، وكذلك المسؤول مدنياً والإدعاء العام⁽²⁾، وتتمثل هذه الإجراءات بما يأتي :

أولاً- الشهادة

أول خطوة تبدأ بالإستماع لإفادة الشهود إذ يسأل كل شاهد عن اسمه، ومهنته وشهرته وعمره ومحل إقامته، وأيضاً عن علاقته بالحضور، وكما يحلف قبل القيام بأداء شهادته بصورة شفهيته، ولا يجوز لأحد أن يقاطعه أثناء الإدلاء بشهادته، ويسمح للمحكمة أن توجه الأسئلة إليه، وذلك بعد التفرغ من أفادته؛ كي يظهر الحقيقة وقد بين قانون الاصول الجزائية العراقي على جواز مناقشة الشاهد من قبل الادعاء العام وأيضاً المشتكي والمدعي المدني والمسؤول مدنياً على أن يتم ذلك من خلال المحكمة؛ لان ضبط الجلسة وأدارتها منوطة برئيسها⁽³⁾.

الشهادة هي عبارة عن معلومات يقدمها الشخص إلى الجهة المختصة والتي تكون

عن واقعة معينة قد ادركها بأحد حواسه⁽⁴⁾، ويكون ترتيب الشهادات كما يأتي :

- 1- شهادة المشتكي.
- 2- شهادة المدعي المدني .
- 3- شهادة الاثبات على افراد .

(1) فتحي عبد الرضا الجوارى، تطور القضاء الجنائي العراقي، مركز البحوث القانونية، وزارة العدل، بغداد 1976، ص219.

(2) كامل السامرائي، قانون أصول المحاكمات الجزائية، مذيّل بالقوانين الاصولية المكملة له، مجموعة القوانين القضائية (2)، مطبعة المعارف، منشورات مكتبة المتنبّي، شارع المتنبّي، بغداد، 1974-1975، ص87.

(3) ينظر القاضي نبيل عبد الرحمن حياوي، قانون اصول المحاكمات الجزائية، رقم (23) لسنة 1971 المعدل ص 69.

(4) د. حسين عبد الصاحب، د. تميم طاهر أحمد، شرح قانون الاصول الجزائية العراقي، طبعة جديدة، 2017-2018، المكتبة القانونية، بغداد، شارع المتنبّي، 2017-2018، ص239.

إنّ السبب لهذا الترتيب يكون للإستعلام عن ظروف الجريمة من قبل كل من تضرر منها وأيضاً من شاهدها، وذلك بحسب أهمية الشهادة ، وأن المشتكي يكون هو المتضرر من الجريمة أو يكون من وقعت عليه الجريمة ، أو المجني عليه ، وكما أن الشهادات تكون مكتملة الواحدة للأخرى ، ولكي تتمكن المحكمة من التمييز ، يكون بإمكانها التمييز بين الشهادات في حال الزيادة من شهادة المشتكي، أو النقص منها ، وكما لا يجوز مقاطعة الشاهد إلا إذا خرج عن الموضوع محل الدعوى (1) .

بعد إكمال الشاهد شهادته تقوم المحكمة بتوجيه أسئلتها له ، من أجل معرفة ملاسبات القضية وكما يجوز القيام بتوجيه الأسئلة له من قبل الإدعاء العام ، والمشتكي وأيضاً المدعي بالحق المدني وتراعى في أثناء المحاكمة جميع القواعد العامة المعمول بها في الشهادة بمرحلة التحقيق الابتدائي مثل الاستعانة بخبير الإشارة في حال كان الشاهد أباكماً أو أصماً أو الإستعانة بمترجم فيما لو كان الشاهد يتكلم بلغة غير لغة المحكمة، ذلك بعد تحليف المترجم اليمين (2).

بالنظر لأهمية الشهادة في الأثبات ، لا بد أن تكون الأسئلة التي توجه للشاهد متعلقة بموضوع الجريمة ، وفي حال لم تكن الأسئلة كذلك ، يجوز للمحكمة بأن ترد تلك الاسئلة ، لكونها لا تساعد بمعرفة الحقيقة (3) ، وقد إشتراط القانون في الشاهد الأهلية القانونية، وأيضاً الصلاحية؛ إذ لا تسمع شهادة المجنون (4)، وأن القانون الفرنسي قد أجاز ردّ الشاهد بنص صريح، وأما القانون الإماراتي فلم ينص على ذلك في حين أن القانون المصري فقد نص صراحة على عدم جواز أن يرد الشاهد، ولأي سبب من الأسباب (5)، بينما المشرع العراقي لم ينص على ذلك، ولكنه أشار في المادة (68) من أصول المحاكمات الجزائية بأنه لا يكون الأصل شاهداً على الفرع، ولا حتى العكس ما لم يكن متهماً بأي جريمة ضد شخصه أو ماله، وكما أن القانون قد أجاز الطعن تمييزاً بالأحكام الصادرة على الشهود، والتي تكون من محكمة الجرح أمام محكمة الجنايات ، ذلك طبقاً للقواعد المقررة بالقانون، ويكون قرارها هذا باتاً ، وأيضاً يجوز الطعن بالقرارات الصادرة من

(1) المادة (168) ، فقرة (ب) ، قانون الأصول الجزائية العراقي ، مصدر سابق.

(2) د. براء منذر كمال ، مصدر سابق ، ص 279.

(3) د. حسين عبد الصاحب ، د. تميم طاهر احمد ، مصدر سابق ، ص 242.

(4) د. مصطفى إبراهيم الزلمي ، موانع المسؤولية الجنائية في الشريعة الإسلامية والتشريعات الجزائية العربية،

ط 1 ، أحسان للنشر والتوزيع ، 2014، ص 41.

(5) ينظر المادة (285) من قانون الاجراءات الجنائية المصري .

محكمة الجنايات تمييزاً؛ وذلك أمام محكمة التمييز الإتحادية، ويكون قرارها باتاً⁽¹⁾، في حال عدم حضور الشاهد، أو قد تعذر سماع شهادته⁽²⁾، وذلك بسبب وفاته، أو فقد أهليته للشهادة، أو عجزه عن الكلام، أو جهالة محل إقامته، أو عدم القدرة على احضاره أمام المحكمة، لكونه يتأخر، أو أن حضوره يكلف المحكمة مبالغ باهضة، وعليه ففي هذه الحالات فإن المحكمة تقرر بتلاوة شهادة الشاهد السابقة، والتي سبق وأن أدلى بها أمام المحقق، أو قضاة التحقيق، وذلك بمرحلة التحقيق الابتدائي، أو قد تكون أمام محكمة جزائية أخرى في الدعوى نفسها، وهنا تعد بمثابة شهادة أولية حصلت أمامها⁽³⁾.

ففي جرائم المرور لقد وقع حادث ما بين مركبتين تسيران في إتجاهين في طريق ذي ممر واحد وقد كان الكتف الترابي، منخفضاً عن سطح الطريق، ومتعرجاً، وقد حصل حادث إصطدام ما بين المركبتين، الأولى كانت من نوع برازيلي موديل (1986)، ولونها أزرق يقودها السائق (م.ع)، وإن المركبة الثانية كانت من نوع باص لنقل الركاب موديل (1975)، وكان لونها بني سائقها المدعو (ت.ن)، قد تم مشاهدتهما عند القيام بارتكاب الحادث المروري، إذ اصطدمتا ببعض خارج الطريق العام وذلك بمسافة تكون خارج الكتف الترابي إذ أدى الحادث بوفاة سائق المركبة البرازيلي ومن خلال الكشف تبين بأن المركبة البرازيلي قد اصطدمت بزواوية 80 درجة بالمركبة الباص، وذلك من جهة السائق وعند تدوين إفادات الشهود تبين بأن سائق المركبة البرازيلي قد إنحرف بإتجاه الكتف الترابي قليلاً ثم توجه بإتجاه المركبة الباص وقد حاول سائق المركبة الباص بأن يتفادى وقوع الحادث وقام بالنزول من عند نهر الطريق بإتجاه الكتف الترابي وهنا فإن المركبة البرازيلي قد سارت بالاتجاه نفسه وإرتطمت بالمركبة الباص، وهذا ما تبين من خلال التجارب، وأيضاً من خلال شهادة الشهود؛ لكون السائق كان يقود المركبة بسرعة تزيد عن الحد المقرر، وقد تم تقصيره بنسبة 100%.

عليه فقد أطلق سراح سائق مركبة الباص⁽⁴⁾.

(1) المادة (177) من قانون أصول المحاكمات الجزائية.

(2) ينظر المادة (172)، من الاصول الجزائية العراقي، مصدر سابق.

(3) فتحي عبد الرضا الجوارى، تطور القضاء الجنائي العراقي، مركز البحوث القضائية، بغداد، 1986، ص220.

(4) عقيد ياسر غزال علي المعمار، حوادث المرور، دراسة تحليلية عن أسباب وكيفية التحقيق في حوادث المرور، وبيان القوانين والتعليمات، ص141_142.

ثانياً - توجيه الاتهام

إن الاتهام هي المرحلة الفاصلة بين مرحلة جمع الاستدلالات ومرحلة التحقيق الابتدائي ، إلا ان هناك من الاوضاع التي قد تتشابه مع الاتهام كالتهمة ، فقد عرفت التهمة بأنها اسناد جريمة معينة الى متهم ، دلت التحقيقات الاولية والقضائية على ارتكابه الجريمة ولكون بعض الادلة قد توافرت ضده⁽¹⁾ ، فالإتهام هو القرار الذي تتخذه سلطة الاتهام وفي النهاية احالة المتهم الى المحكمة المختصة ، وهو شرط اساس لمباشرة أي اجراء ماس بالحرية الشخصية شرط قيام دلائل كافية على ارتكاب شخص لجريمة فاعلاً أو شريكاً ، والتهمة هي الجريمة التي دل التحقيق الاولي او القضائي على ارتكابها او توافرت بعض الادلة عليها وتبقى لحين انقضائها قانوناً والتهم غير الاستجواب او الاحالة⁽²⁾ ، فبعد تناول الشهادة وإجراءات المحكمة في الشهادة ، سنتطرق إلى توجيه الإتهام إذ إنّ للمتهم ضمانات دستورية عديدة، ومنها بأن المتهم بريء حتى تثبت إدانته بمحاكمة قانونية وعادلة ، ولا يحاكم المتهم عن التهمة ذاتها بعد الإفراج عنه مرة أخرى ، إلا في حال ظهور أدلة جديدة⁽³⁾ . وكما أن القانون قد أجاز إستجواب المتهم وأشارت إلى ذلك المادة (169) من قانون الأصول الجزائية ، وأن قواعد الإستجواب هي نفسها التي تكون في مرحلة التحقيق الإبتدائي ، وتكون الغاية من الإستجواب هي أما جمع أدلة ضد المتهم ، أو جمع الأدلة لمصلحة المتهم⁽⁴⁾.

يجب أن يتم إستجواب المتهم خلال (24) ساعة بمرحلة التحقيق الإبتدائي ، ويكون بحضور المتهم وهذه تعد ضمانات دستورية ، قد أعطيت للمتهم في مرحلة التحقيق الإبتدائي ، وأيضاً الإستجواب اثناء المحاكمة وأن للمحكمة الحق بتوجيه ما ترغب فيه من الاسئلة

(2) الاستاذ عبد الامير العكيلي ، اصول الاجراءات الجنائية في قانون اصول المحاكمات الجزائية ج2، ط1، مطبعة المعارف ، بغداد ، 1973، ص18-19

(3) فالاستجواب ، هو مواجهة المتهم بالجريمة المنسوبة اليه ومناقشته تفصيلاً في ادلة الدعوى وتختص به سلطة التحقيق ، تفصيل ذلك ينظر د. مصطفى مجدي هرجة ، حقوق المتهم و ضماناته في القبض والتفتيش ، دار الفكر القانوني ، القاهرة ، 2004، ص240، والاحالة هو امر صادر من جهة التحقيق عندما ترى سلطة التحقيق نهاية التحقيق الجاري في الواقعة في مخالفة او جنحة وعند ترجيح الادانة بحق المتهم وبادلة كافية تتضمن احالة الدعوى لجهة الحكم ، أو قد تكون جهة احالة ، وهناك صلة بين الاتهام واحالة الدعوى الجزائية ، فالإتهام شرط من شروط الدعوى وضرورة لاحالتها للمحكمة المختصة ، ينظر ، د، مأمون محمد سلامة ، الاجراءات الجنائية في التشريع المصري ، ج1 ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2005، ص364، د. اشرف توفيق شمس الدين ، احالة الدعوى الجنائية الى القضاء في النظم الاجرائية المقارنة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1999، ص9-10

(3) المادة (19 / خامساً) ، من دستور جمهورية العراق ، 2005.

(4) د. حسين عبد الصاحب ، د. تميم طاهر احمد ، مصدر سابق ، ص 246.

والإستفسار عنها للمتهم ، من أجل الكشف عن الحقيقة قبل توجيه التهمة أو بعدها ، وأن إمتناع المتهم عن الإجابة عن الأدلة هذا لا يُعدّ دليلاً ضده (1) .

ويكون من حق المتهم مناقشة الشاهد، وذلك بواسطة المحكمة، وطلب الإيضاح والإستفسار عن كل ما أفاده الشاهد ، على أن لا يكون قد خرج عن موضوع الدعوى ، وأن جميع هذه الإجراءات قد تكون قبل توجيه التهمة ، أو بعدها (2) ، ويكون من حق المحكمة أن تسمع إفادة شهود الإثبات والتقارير ، والمستندات والكشوفات ، إذ إن القانون قد أراد للمتهم من مناقشة الشهود، والعمل على تنفيذ جميع ما لديه من الأدلة، ومحاولة إثبات مشروعية ما قام به ، إذ قد يكون قتله للمجني عليه هو دفاع عن النفس ، أو قد يكون سبب من أسباب الإباحة ، هذا وعلى المحكمة أن تدرك بأنه ربما قد يحاول المتهم تأخير حسم الدعوى من خلال إستدعاء شهود لا تكون لهم أي علاقة بالدعوى المعروضة (3) ، أو القيام بالمماطلة من أجل تأخير حسم الدعوى ، وبعد إكمال جميع الإفادات والمناقشات للشهود ، والمدعي المدني ، وأيضاً المسؤول مدنياً والمتهم ، وقيام المتهم بالدفاع من خلال تقديم نسخة تحريرية من أجل حفظها بإضبارة الدعوى ، يجب على المحكمة الإستماع لهذه المطالعة ، حتى وأن كانت مطولة (4) .

ثالثاً - قرارات المحكمة في الدعوى غير الموجزة

تتفرغ هيئة المحكمة للمداولة بعد رفع الجلسة في حالة الجرح ووجود قاض واحد (منفرد) ويصدر قراره بعد القيام بمراجعة القضية بنفسه على أن يكون ذلك بعيداً عن الحاضرين، كما أن المداولة تقتصر على المحاكم التي تكون مكونة من هيئات مثل (الجنائيات) ، وكذلك الجنائيات المركزية ، والأحداث في حال نظر جريمة من نوع الجنائيات، فإن هيئة المحكمة تختلي للمداولة ، ويكون الغرض من المداولة هو من أجل معرفة آراء هيئة المحكمة ، فيما يخص الأدلة والقرائن المعروضة ، وكذلك معرفة القرار والعقوبة التي ستفرض ، وكما تكون المداولة بغرفة خارج قاعة المحكمة ، أو قد تطلب من الحاضرين الخروج ، وكما يمكن للمحكمة بأن تصدر قرارها في الجلسة نفسها ، أو بوقت قريب

(1) ينظر المادة (179) ، من قانون الأصول الجزائية العراقي .

(2) ينظر نبيل عبد الرحمن حياوي ، قانون أصول المحاكمات الجزائية ، مصدر سابق ، ص ٦٠ .

(3) د. براء منذر كمال عبد اللطيف ، مصدر سابق ، ص 286 .

(4) ينظر المادتين (179) ، (180) من قانون الأصول الجزائية العراقي ، مصدر سابق .

من موعد إنعقاد الجلسة (1). وعند نهاية المحاكمة فأن المحكمة تصدر أحد القرارات الآتية:

- 1- الإدانة والعقوبة ، ذلك بعد أن تقتنع المحكمة وبحسب الأدلة التي تعرض أمامها ، بأن المتهم ارتكب الفعل الذي قد إتهم به ، وأن جميع الأدلة المعروضة ضده تكون جازمة، وعندها تصدر المحكمة قرارها بإدانته، وكما تفرض عليه العقوبة المناسبة (2).
- 2- البراءة ، بعد قناعة المحكمة ، أن المتهم لم يقم بإرتكاب ما إتهم به، وذلك عندما تكون الأدلة الموجودة غير كافية في إدانة المتهم ، أو قد يكون الفعل الذي إستند عليه مما لا يقع تحت نص عقاب في قانون العقوبات ، أو بأي نص عقاب آخر ، فهنا تصدر المحكمة قرارها بالبراءة من الفعل (3) .
- 3- الإفراج ، إنّ المحكمة تصدر قرارها بإلغاء التهمة والإفراج عن المتهم ، وذلك عندما تكون الأدلة غير كافية لإدانة المتهم، أو تدعو إلى الظن أو الشك بأن المتهم قد إرتكب الجريمة المسندة إليه وإن هذا الظن مما لا يصل إلى اليقين ، وهذه الحالة تكون وسط ما بين الإدانة والبراءة ، وفي حال ظهور أدلة جديدة على إدانته فهنا تقوم المحكمة بالعمل على إتخاذ الإجراءات مجدداً (4) ، وذلك خلال سنة إعتباراً من تاريخ صدور القرار، حسب ما مذکور في المادة (182/الفقرة ج) والمادة (302/الفقرة ج) من قانون الأصول الجزائية ، وعليه فإن محكمة الموضوع تقرر القيام بغلق الدعوى الجزائية بصورة مؤقتة، وذلك عند توافر أحد الاسباب التي توجب هذا الغلق ، وكما يكون المتهم معرضاً لإستئناف الإجراءات ، وذلك في حال ورد معلومات جديدة ، شرط أن لا تتجاوز مدة سنة من تاريخ صدور القرار من المحكمة (5) .
- 4- عدم المسؤولية ، إذا اثبتت المحكمة ومن خلال ما معروض من الأدلة والوثائق بأن المتهم يكون غير مسؤول قانوناً عن فعله كأن يكون مكرهاً على إرتكاب الجريمة أو مجنوناً عندها تصدر المحكمة قرارها بعدم مسؤوليته لكن يجب أن تسبب قرارها مع القيام بإتخاذ التدابير اللازمة والتي نص القانون عليها ، وهذه الحالات كثير ما تحصل في جرائم المرور ، وتظهر في حال قيادة المركبة من قبل سائق لم يبلغ السن القانوني ، أو

(1) د. براء منذر كمال عبد اللطيف ، مصدر سابق ، ص 295.

(2) المادة (182) ، فقرة (أ) ، من قانون الأصول الجنائية العراقي ، مصدر سابق.

(3) كامل السامرائي ، قانون أصول المحاكمات الجزائية ، مصدر سابق ، ص 91.

(4) د. براء منذر كمال عبد اللطيف ، مصدر سابق ، ص 297.

(5) حسون عبيد هجيج ، غلق الدعوى الجزائية ، دراسة مقارنة ، اطروحة دكتوراه مقدمة الى جامعة بغداد ، كلية

حدث ، فعندها يكون قرار المحكمة بالعمل على إيداعه لدى أحد المؤسسات الصحية الحكومية، والتي تكون معدة للأمراض العقلية ، أو القيام بتسليمه إلى أحد ذويه وفي مقابل ضمان ببذل العناية الواجبة له ، وأن هذا كله تقدره التقارير الصحية ، والتي تقوم المحكمة بالاطلاع عليها (1) .

5- قرار إخلاء السبيل ، بعد أن تصدر المحكمة المختصة قرار بالبراءة، أو الإفراج ، أو عدم المسؤولية ، فعلى محكمة الموضوع أن تصدر قرار يلحق القرارات، ويقرر بإخلاء سبيل المتهم ما لم يكن موقوفاً بسبب قضية أخرى، أو كانت حالة الصحية تستدعي إبقاءه في مصحة أو مؤسسة صحية (2)

الفرع الثاني

إجراءات المحاكمة المرورية في الدعوى الموجزة

عندما تكون الجريمة المرورية من نوع المخالفات أو الجناح يعاقب عليها بمدة لا تزيد عن ثلاث سنوات تكون الدعوى المرورية هنا موجزة، وتنظرها المحكمة من خلال إجراءات مختصرة فعندما يتبين لمحكمة الجناح أن المخالفة هي مما يوجب القانون بأن يحكم فيها بالحبس أو برد المال أو التعويض ، فتقوم بتحديد موعد للمحاكمة ، وكما تبلغ المتهم والشهود والخصوم بالحضور ، وذلك بموجب ورقة تكليف بالحضور ، وأن الدعوى الموجزة ، هي الدعوى التي تنظرها المحكمة بموجب إجراءات مختصرة ، من غير ضرورة تسجيل جميع التفاصيل ، إذ لا توجه تهمة للمتهم ، وعليه فإن الدعوى هذه لا يجوز الحكم فيها بالبراءة، وإنما بقرار الإفراج فقط⁽³⁾. وسوف نوضح هذه الإجراءات في فقرتين وكما يأتي :

(1) ينظر المواد (230)،(231)،(232)، من قانون أصول المحاكمات الجزائية العراقي .

(2) د. حسين عبد الصاحب ، د. تميم طاهر أحمد ، مصدر سابق ، ص261.

(3) د. حسين عبد الصاحب ، د. تميم طاهر أحمد ، مصدر سابق، ص283.

أولاً- الإجراءات في المخالفات المرورية

عندما تلاحظ المحكمة بأن الدعوى التي أحيلت إليها ، لا يوجب القانون الحكم فيها برد المال ،أو بالحبس ،أو التعويض فتصدر المحكمة أمراً جزائياً وهو ما يعرف بأنه "أمر بتوقيع عقوبة على المتهم من دون إجراء محاكمة ،وكذلك بغير حضوره وإبداء دفاعه"⁽¹⁾، أما في حال ورود طلب فيها برد المال، أو التعويض ،أو كانت المخالفة يوجب القانون الحكم فيها بالحبس، فهنا تعين المحكمة موعداً لجلسة المحاكمة للنظر فيها⁽²⁾، وكما أن المحكمة تقوم بتبليغ أطراف الدعوى ،والشهود بالحضور⁽³⁾، وكما يجري سماع كل من شهادة المشتكى ،أو الذي يدعي بالحق المدني ،وأيضاً الشهود بصورة موجزة وكما لا يشترط توجيه التهمة، وتقوم المحكمة بتدوين ملخص لهذه الإجراءات بمحضر ولا يلزم القانون بأن تدون هذه الإجراءات بصورة مفصلة⁽⁴⁾ ولقد شدد المشرع الفرنسي الغرامات على بعض الانتهاكات المرورية والتي تدخل تحت اسم المخالفات، كما في حال عدم الالتزام بأرتداء حزام الأمان ،أو عدم استخدام غطاء الأس الواقى لقائدي الدراجات النارية ،أو مخالفة استخدام التيليفون يدوياً أثناء القيادة أو عدم تزويد المركبات بأجهزة الإطفاء⁽⁵⁾ .

عليه فيما يخص جرائم المرور، فنلاحظ أنه لا بد من تدوين كافة وأدق التفاصيل ، من أجل الوصول إلى نتيجة عادلة.

ثانياً - الإجراءات في الجرح المرورية

فيما يخص الجرح فإنه إذا كانت مدة العقوبة أقل من ثلاث سنوات، فهنا يجوز للمحكمة بأن تنتظر هذه الدعوى بصورة موجزة أو غير موجزة ، وذلك بحسب أهمية الدعوى ، ويعود هذا إلى تقدير المحكمة التي تعرض

(1) د اشرف توفيق شمس الدين ، شرح قانون الاجراءات الجنائية ، ج2، طبعة مزيدة ومنقحة لأحدث التعديلات التشريعية ونصوص دستور 2014، واحكام القضاء ، ص532.

(2) ينظر المادة (202) من قانون أصول المحاكمات الجزائية النافذ .

(3) كامل السامرائي ، قانون أصول المحاكمات الجزائية ، مصدر سابق ، ص97.

(4) د. براء منذر كمال عبد اللطيف ، مصدر سابق ، ص299.

(5)James T. O,reilly,polic Traffic Stops and Racial Profiling , Chrles C.Thomas ,Publisher . LTD .U.S.A.2002,P.1.

أمامها الدعوى المرورية⁽¹⁾، كما هو مبين في قرار محكمة جنح اللطيفية حيث أحال قاضي محكمة تحقيق اللطيفية المتهم المكفل بموجب قرار الإحالة المرقم 220 في 2021/6/14 على هذه المحكمة لإجراء محاكمته بدعوى موجزة وفق المادة 33 من قانون المرور رقم (8) لسنة 2019، وكما أن القانون قد أجاز للمحكمة أيضاً في حال لم تكن الجريمة معاقب عليها بمدة أكثر من ثلاث سنوات، بأن تعمل على إعادتها إلى قاضي التحقيق من أجل إجراء التحقيق الابتدائي، وذلك وفق قانون أصول المحاكمات الجزائية وفي حال نظر دعوى الجنحة بصورة موجزة، عندها تتبع الإجراءات التي تكون خاصة بالمخالفة، وأنه لا يجوز للمحكمة أن تحكم بما يزيد عن الحد الأعلى للمخالفة التي تتراوح ما بين الحبس البسيط، والغرامة المالية⁽²⁾

عليه فإن جرائم المرور والتي تكون عقوبتها أقل من ثلاث سنوات، يجوز للمحكمة بأن تنظرها بصورة موجزة، وكما يجب أن لا تتضمن أي مطالبة بالتعويض، أو برد المال، وبالنظر لكثرة جرائم المرور، وأيضاً لبساطتها، فيلجأ إلى الدعوى الموجزة⁽³⁾، وكما أن الأمر الجزائي يعرف بأنه " ذلك القرار الذي يصدر عن محكمة الجنح بالإدانة أو العقوبة أو بالإفراج من غير إتباع إجراءات المحاكمة العادية، أي من دون أن يقوم بتحديد جلسة للمحاكمة ومن غير تحقيق وكذلك من دون حضور المتهم أو سماع المرافعة⁽⁴⁾ وفي حال كان المتهم بجريمة مرورية حدث، فإن المحكمة المختصة بمحاكمته هي محكمة الاحداث، وإذا كان المتهم هارب وكانت الجريمة من نوع الجناية فيتم حجز امواله المنقولة وغير المنقولة، ويصدر كتابة على أوراق الدعوى، وقد أشترط القانون على المحكمة عند إصدار الحكم الجزائي وبعد القيام بتدقيق الأوراق، بأن المخالفة مما لا توجب الحبس، وأيضاً مما لا يوجد فيها طلب رد المال أو التعويض، وأن الفعل ثابت على المتهم⁽⁵⁾ .

(1) ينظر المادة (134) والمادة (204)، من قانون أصول المحاكمات الجزائية.

(2) قرار محكمة جنح اللطيفية ذي العدد (2021/ج/224) بتاريخ 2021/6/29.

(3) د. حسين عبد الصاحب عبد الكريم، د، تميم الطاهر احمد، مصدر سابق، ص283.

(4) المادة (205)، الفقرة (أ) من قانون الأصول الجزائية .

(5) د، حسين عبد الصاحب عبد الكريم، د، تميم الطاهر، مصدر سابق، ص285.

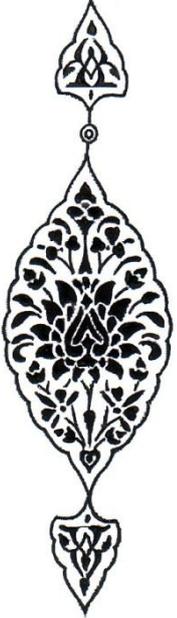
ثالثاً - عقوبات المحاكم في الدعوى الموجزة

عندما يتبين للمحكمة ارتكاب مخالفة ، تصدر المحكمة أحكامها في الأمر الجزائي ، بالعقوبات الفرعية أو الغرامة ، أو قد تصدر قرارها بأن الفعل هذا مما لا يعاقب عليه قانوناً ، أو أن الأدلة قد تكون غير كافية كي تثبت ارتكاب المتهم للفعل وعندما تقرر الإفراج عن المتهم⁽¹⁾، وعليه نلاحظ أن الأمر الجزائي يكون فيه شبه معطل من الناحية العملية وذلك إستناداً للفقرة (د) من المادة (134) من قانون أصول المحاكمات الجزائية ؛ وذلك لكون قاضي التحقيق يكون له الحق وحسب ما جاء بنص المادة أعلاه بالفصل في المخالفات والتي لم يرد فيها طلب التعويض⁽²⁾ .

(1) د. براء منذر كمال عبد اللطيف ، مصدر سابق ، ص 303.

(2) المصدر نفسه ، ص 303.

الخاتمة



الخاتمة

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات ، وإن المنه لله الذي وفقنا لأختيار موضوع الرسالة الموسوم (السياسة الجنائية المرورية - دراسة مقارنة-) فبعد الإنتهاء من دراسة السياسة الجنائية بنوع معين ومهم من الجرائم ألا وهو الجرائم المرورية ؛ لذا لا بدّ لنا من الوقوف على جملة من الإستنتاجات والمقترحات لتي تم الوصول إليها من خلال بحثنا بهذا الموضوع وفقاً لما يأتي:

اولاً- الإستنتاجات

- 1- تعرف السياسة الجنائية المرورية ، بأنها خطة الدولة المتبعة للوقاية وتجريم سلوكيات الافراد الخاطئة ،في اثناء قيادة المركبة ، وإيقاع العقوبة المناسبة كأثر لذلك السلوك .
- 2- إنّ المشرع لا يعمل على تجريم سلوكيات الأفراد وأفعالهم بهدف التجريم فحسب بينما هو يسعى من وراء ذلك لتحقيق هدف معين ، وهو العمل على حماية المصالح الأساسية والضرورية ، والمحافظة عليها حماية للمجتمع وهذا الأمر متبع في مجال السياسة الجنائية المرورية .
- 3- إنّ السياسة الجنائية المرورية تهدف إلى غاية معينة وهي العمل على تطوير القانون الجنائي الوضعي في مجال الوقاية والتجريم والعقاب فيما يخص الجرائم المرورية ، ويكون ذلك بمرحلة الإنشاء والتطبيق ، فهي تسعى إلى أن المشرع في مرحلة القيام بسن القواعد الجنائية المرورية ، يهتدي إلى مبادئ السياسة الجنائية المرورية ، وإلمام القاضي بأخر مستجدات وتطورات هذه السياسة عند مرحلة التطبيق.
- 4- السياسة الجنائية تتشابه مع بعض الأوضاع من حيث محاربة الجرائم ، فهي تُعدّ العلم الذي يستمد مضمونه ، وأساسه ، بالإعتماد على نتائج ، دراسات وبحوث ، وإحصائيات ، تتعلق بتطور الإجرام .
- 5- يعرف قانون المرور بأنه "مجموعة الأحكام الواردة في النصوص القانونية المرورية ، والتي تنظم حركة السير ، الخاصة بالمركبات والسائقين لها والعابرين ، وعلى كل مستعملي الطرق ، وفرض العقوبة على كل مخالف " .
- 6- يكون الهدف من قانون المرور هو العمل على تنظيم إستعمال الطرق العمومية ، والوقاية من حوادث المرور ، وأيضاً تنظيم سير المركبات عن طريق ترقيمها وتجهيزها ومحاربة المخالف ، وكما يهدف إلى رصد المخالفات المرورية ، ويحتوي على مجموعة قواعد، تعمل على تنظيم سلوك الأفراد في المجتمع ؛من أجل حفظ السلامة المرورية ، وهذه القواعد تكون سارية المفعول على الأشخاص المخاطبين بها.

- 7- إن قانون المرور يخاطب بقواعده الأمرة جميع مستخدمي الطرق وفي واقع الأمر يخاطب ثلاث من شرائح المجتمع، وهم (دوائر المرور، السائقون، والمشاة).
- 8- تعدّ الوقائية والتي هي صورة من صور السياسة الجنائية من أهم الأساليب التي تعمل على التصدي للجريمة، وتتضمن الوقائية الإجرائية، جميع الإجراءات الوقائية السابقة للسلوك المجرم، ومفهوم الوقاية من حوادث المرور، عبارة عن تدابير فعلية، وهي ليست مجرد وعظ ونصائح وإرشادات، وتكون قبلية وليس بعديّة، أي بعد ما تحصل الجريمة فهي تهدف للحيلولة دون أن تقع الجريمة المرورية بالعمل على منع الحوادث المرورية، أو التخفيف من أثارها على الأقل إذا ما وقعت.
- 9- إن المشرع العراقي قد حدد في قانون المرور المصالح التي يريد حمايتها بالتجريم للأفعال التي تشكل اعتداء عليها وهي حماية حق الإنسان في الحياة، والسلامة الجسدية من تعرضها للخطر، أي أن المصلحة المحمية لا تقتصر على الإنسان فحسب بل تشمل المال أيضاً، وعليه تكون المصلحة واسعة وتكون حمايتها شاملة من خلال نصوص التجريم التي أوردتها.
- 10- إن الجرائم المرورية لا تخرج عن كونها الجرائم المنصوص عليها بقانون المرور أو أي قانون عقابي آخر، سواء كان في الشق الجنائي، أم بالشق الإداري، فالقاضي لا يجوز له أن يحكم على سائق مركبة بعقوبة تكون لسلوك غير مجرم بقانون المرور، أو أن يحكم بعقوبة غير ما منصوص عليها كعقاب على سلوك جرمة القانون، وأيضاً لا يجوز أن يتجاوز الحدود المقررة قانوناً، أو التقليل منها.
- 11- إنّ الدعوى الجزائية في الجرائم المرورية، لا تصل إلى المحاكم المختصة إلاّ بعد القيام ببعض الإجراءات التي يكون الهدف منها تهيئة الأدلة التي تثبت كيفية ارتكاب الجريمة، وأيضاً كيفية وقوعها وأسبابها، من أجل إبراز خصوصية موضوع التحقيق بالجرائم المرورية.
- 12- يُعدّ التصوير، والرسم التخطيطي، من الوسائل المهمة ذات المعلومات الثمينة، في الجريمة المرورية؛ لأنه لا يمكن إستيعاب مظاهرها بصورة دقيقة، فعندها يلجأ إلى التصوير بالحوادث المرورية من أجل بيان تفاصيل ذلك الحادث، وبالأخص الحالات التي يتغير مظهرها بمرور الزمن.
- 13- الجهة المختصة بإجراء التحقيق الإبتدائي في الجريمة المرورية، هم قضاة التحقيق، والمحققون الذين يعملون تحت إشرافهم، وقد أجاز القانون لجهات أخرى، وهم أي قاضي في منطقة أختصاص قاضي التحقيق، أو في منطقة قريبة منها، في حال عدم وجود قاضي

- تحقيق، أو أي قاضي تكون الجريمة المرورية قد وقعت بحضوره بإجراء التحقيق الابتدائي، كما يجوز للإدعاء العام في حالة عدم وجود القاضي المختص ممارسة ذلك .
- 14- لقد خصص المشرع العراقي محكمة تحقيق أو أكثر تختص بقضايا المرور، من أجل التخفيف عن كاهل محاكم الجرح، والعمل على حصر جرائم المرور بمحاكم مختصة وتخضع لإشراف محاكم الاستئناف الاتحادية، من أجل تأمين دقة البيانات ولكن في الواقع العملي لا توجد محاكم مختصة بالمرور بل هناك قاضي مرور بمحكمة التحقيق، ينظر بدعاوى المرور فضلاً عن الدعاوى الأخرى .
- 15- ينظم قانون المرور الجديد رقم (8) لسنة 2019، آلية الاعتراض على الأحكام والقرارات القضائية بفرض المخالفات وأيضاً الغرامات؛ وذلك من حيث تشكيل لجنة الاعتراض، وتحديد العضوية فيها و المدة الزمنية التي يتحدد بنطاقها استعمال هذا الحق الذي إترف به قانوناً .
- 16- تراعى الأحكام العامة بإجراءات المحاكمة في حال إجراء المحاكمة؛ وذلك بحسب نوع الجريمة، وجسامتها، ففي الجنايات فإن الأوراق التحقيقية تحال إلى محكمة الجنايات، وبالنسبة إلى الجرح والمخالفات فإن الأوراق التحقيقية تحال إلى محكمة الجرح، وفي العراق فإن قانون المرور النافذ قد حدد صلاحية ضابط المرور بصلاحيه قاضي الجرح وذلك فيما يخص المخالفات وفرض الغرامات الخاصة بها وفقاً للقانون.
- 17- تجري المحاكمات المرورية بدعوى موجزة أو غير موجزة؛ إذ تكون غير موجزة عندما تكون العقوبة للجريمة هي أكثر من ثلاث سنوات، وكان في الدعوى طلب برد المال أو التعويض، وأما الدعوى الموجزة فهي على العكس من ذلك .
- 18- يكون للشاهد الحق بأن يدلي بإفادته من دون أي مقاطعة وعند عدم حضور الشاهد، أو تعذر سماع شهادته، بسبب وفاته أو فقد أهليته للشهادة أو عجزه عن الكلام أو مجهولية محل إقامته، وعدم القدرة على أحضاره، أمام المحكمة لتأخره أو تكليف المحكمة مبالغ باهظة، ففي هذه الحالات، فإن المحكمة تقرر تلاوة شهادته السابقة .

ثانياً - المقترحات

إنّ بحث موضوع السياسة الجنائية المرورية يتطلب من الباحث أن يبدي مقترحات فنية وأخرى قانونية متعلقة بالتجريم والعقاب في الجرائم المرورية؛ لذلك يمكن أن نقسم هذه المقترحات إلى البندين اللآتيين:

1- المقترحات الفنية

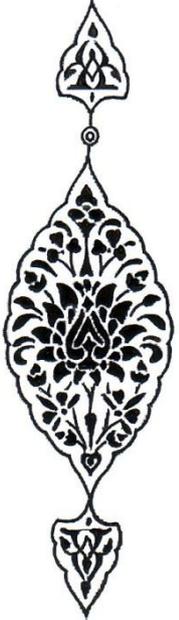
- أ- نقترح القيام بالإدامة المتواصلة للطريق والإهتمام به ومعالجة كل الأجزاء التالفة منه ؛ نتيجة لمرور المركبات ذات الحمولة العالية والثقيلة عليه، وكما يجب العمل على معالجة جميع الفتحات غير النظامية الموجودة بالطرق العامة والشوارع الرئيسية .
- ب- نقترح بأن تكون هناك طرق خاصة لمرور المركبات الكبيرة وذات الحمولة الثقيلة ؛ كونها من أكثر أنواع المركبات التي تدمر وتخرّب وتتلف الطرق وتهلكها ، فضلاً عما تسببه من إزحامات وعرقلة السير ، وحصول الكثير من المخالفات والحوادث المرورية
- ت- تفعيل دور الحوكمة الالكترونية لمراقبة الشوارع من جهة ، والقضاء على الفساد الإداري المنقشي في الجهات القائمة على الشوارع والمختصة بالتحقيق بالجرائم المرورية ؛ فعن طريقها سوف يكون هناك عداد الكتروني وإحصاءات دقيقة لأي مخافة مرورية تحصل .
- ث- تخصيص فرق طبية ضمن نقاط التفتيش ، أو تكون متواجدة بالقرب من رجال المرور على الطريق ؛ كي تعمل على اسعاف الحالات الطارئة والجرحى والمصابين، عند حصول حادث مروري ؛ لأن هناك الكثير من الحالات التي تفارق الحياة وتتأزم وتكون حرجه جداً ، ولا تحتمل الإنتظار لحين الوصول إلى المستشفى من أجل اسعافهم .
- ج- نصب كاميرات المراقبة المتطورة لرصد المخالفات وعد الادلة المتحصلة منها أدلة قانونية كافية للأعتماد عليها في إصدار الأحكام الخاصة بالأدانة عن الجرائم المرورية .

2- المقترحات القانونية

- أ- نقترح إعادة النظر بقانون المرور بما ينسجم والتطورات السريعة في مجال المركبات ووفقاً لإزدياد حجم الخسائر البشرية والمادية ، وأن يعرض القانون على مجلس الوزراء بناءً على مسودة أو مقترح معد من قبل هيئات متخصصة وإستشارية وأسائذة القانون ، ويقدم إلى مجلس الوزراء ثم يرفع إلى مجلس النواب للنظر فيه .
- ب- نقترح بتشكيل لجنة قضائية برئاسة قاض وعضوية اثنين من ضباط المرور لا تقل رتبهم عن عقيد ، تختص بنظر الاعتراضات على أحكام المخالفات والغرامات .
- ت- نقترح على المشرع العراقي مواكبة التشريعات الاجنبية والعربية في مجال الاجراءات الجنائية الخاصة بالجرائم المرورية ، التي من أهمها حجز المركبات المخالفة لقواعد قانون المرور النافذ ليكون النص كالآتي : " تحجز المركبة المخالفة لقواعد السير والتي تسير بصورة عكس اتجاه السير لمدة (30يوم) فضلاً عن الغرامة المنصوص عليها في قانون المرور النافذ " .

- ث- النص على عد الدليل الإلكتروني المتحصل من كاميرات المراقبة المرورية دليلاً يكفي لأصدار الأحكام القضائية في الجرائم المرورية .
- ج- إنشاء هيئة متخصصة من محاكم الاستئناف للنظر في الطعون بقضايا الجرح والمخالفات المرورية ، وأنشاء هيئة جزائية متخصصة من محكمة التمييز الاتحادية للنظر في الطعون المقدمة بأحكام جنايات المرور.
- ح- النص على عد المخطط المروري من الأدلة المعتمدة في تحديد نسبة الخطأ في الجرائم المرورية ، ويكون المخطط المروري الأولي قابلاً للطعن به امام المحاكم الاستئنافية المختصة .
- خ- امكانية محاكمة الحدث المتهم في الجرائم المرورية وفرض التدبير المناسب بحقه من قبل محاكم الاحداث المتخصصة وليس محاكم المرور ، وفي حال وجود اكثر من متهم في الجريمة المرورية ، فإنهم يحالوا جميعاً بأمر واحد للمحكمة المختصة .
- د- ضرورة تفعيل مساءلة من يخل بالذوق العام في الجرائم المرورية كوضع الشعارات المنافية للأخلاق والآداب العامة والنظام العام العراقي على المركبات ، أو الجهر بأغاني وتطبيقاً للمادة (404) من ق.ع.ع بالنص (يعاقب بالحبس مدة لا تزيد عن سنة وبغرامة لا تزيد عن مليون دينار كل من جهر بأغانٍ أو اقوال فاحشة أو تحض على الكراهية في المركبات) .
- ذ- نقترح على المشرع تعديل نصّ المادة (43) من قانون المرور النافذ بزيادة النسبة المخصصة من إيرادات مبالغ الرسوم ، والغرامات المرورية لتطوير المرور؛ وذلك بالنص (تخصيص ما لا تقل عن 50% من إيرادات مبالغ الرسوم ، والغرامات المرورية لتطوير المرور ومستلزماته) .

المصادر
و
المراجع



قائمة المصادر والمراجع

- القرآن الكريم

أولاً- الكتب القانونية

1. أحمد فتحي سرور : أصول السياسة الجنائية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، سنة 1972.
2. أحمد فتحي سرور ، الوسيط في قانون الإجراءات الجنائية ، ط2،ك1، دار النهضة العربية، القاهرة ، 1982.
3. أحمد فتحي سرور ، الوسيط في قانون العقوبات القسم العام ، قانون العقوبات ونطاق تطبيقه التجريم والإباحه ، الطبعة السادسة ، مطورة ومحدثة ، دار النهضة العربية القاهرة، 2015.
4. أشرف توفيق شمس الدين ، شرح قانون الإجراءات الجنائية ، ج2، طبعة مزيدة ومنقحة لأحدث التعديلات التشريعية ونصوص دستور 2014، واحكام القضاء
5. أكرم نشأت إبراهيم ، علم الإجتماع الجنائي ، ط2 ، مكتبة المعهد القضائي ، بغداد ، 1998.
6. براء منذر كمال عبد اللطيف ، شرح قانون اصول المحاكمات الجزائية ، ط1، دار السنهوري، بغداد ، شارع المتنبي ، عمارة الكاهجي ، 2017.
7. جمال محمد مصطفى ، شرح قانون أصول المحاكمات الجزائية ، بغداد ، 2005.
8. حسين عبد الصاحب ، د. تميم طاهر أحمد ، شرح قانون الاصول الجزائية العراقي ، طبعة جديدة ، المكتبة القانونية ، بغداد ، شارع المتنبي ، 2017-2018.
9. خالد مجيد عبد الحميد الجبوري ، النظرية العامة للتجريم الوقائي ، الطبعة الاولى ، المركز العربي للنشر والتوزيع ، القاهرة 2018 .
10. رؤوف عبيد ، المشكلات العملية الهامة في الإجراءات الجنائية ، ط3منقحة ومزيدة ، ج1، دار الفكر العربي ، القاهرة 1980.
11. سعيد حسب الله عبد الله ، شرح قانون اصول المحاكمات الجزائية ، دار ابن الأثير للطباعة والنشر ، العراق ، الموصل 2005.
12. سلطان الشاوي ، أصول التحقيق الإجرامي ، بغداد ، 2009 ، طبعة جديدة ، مكتبة السنهوري ، المتنبي بغداد .
13. السيد يس ، السياسة الجنائية المعاصرة دراسة تحليلية لنظرية الدفاع الاجتماعي ، الطبعة الاولى ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، 1973.
14. ضاري خليل محمود ، الوجيز في شرح قانون العقوبات ، القسم العام ، دار القادسية للطباعة ، بغداد ، 1982.

15. طارق محمد الديراوي ، ضمانات وحقوق المتهم في قانون الإجراءات الجنائية (دراسة مقارنة)، دون، طبعة ، 2005.
16. طلال أبو عفيفة، أصول علمي الإجرام والعقاب وآخر الجهود الدولية والعربية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية، ط1، دار الجندي للنشر والتوزيع، القدس، 2013م.
17. عبد الامير العكلي ، د. ضاري خليل محمود : النظام القانوني للإدعاء العام في العراق والدول العربية ، مطبعة اليرموك ، بيت الحكمة ، بغداد، 1990.
18. عبد الرحمن محمد سلطان ، سلطة التحقيق ومسؤوليتها الجزائية عن الجرائم المرتكبة ضد المتهم اثناء مرحلة التحقيق ، كلية القانون ، جامعة بغداد، 2002.
19. عبد الفتاح عبد اللطيف الجبارة ، إجراءات المعاينة الفنية لمسرح الجريمة ، دار الحامد للنشر ، ط1، 2011.
20. عدنان عبد المجيد ، مبادئ التحقيق في حوادث الطريق ، ط1، الجامعة المستنصرية ، كلية القانون ، 1979.
21. عقيد ياسر غزال علي المعمار ، حوادث المرور ، دراسة تحليلية عن أسباب وكيفية التحقيق في حوادث المرور ، وبيان القوانين والتعليمات .
22. علاء الدين زكي ، جرائم المرور ، تعريض وسائل المواصلات للخطر ، المكتب الحديث ، ط 1، مصر ، 1 أغسطس 2014 .
23. علي بن ضبيان الرشيد ، الضبط الالكتروني ودوره في الحد من المخالفات المرورية ، جامعة نايف الدورة التدريبية، الرياض، 2008.
24. عمر السعيد رمضان ، مبادئ قانون الإجراءات الجنائية ، قواعد المحاكمة ، ط2، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1984
25. عمرو صلاح الدين جمجوم ، التوعية المرورية وأثرها في تقليل الحوادث المرورية ، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية ، المملكة العربية السعودية، الرياض ، 2005.
26. فايز محمد حسين ، فلسفة القانون والمنطق القانوني ، دار النهضة العربية ، القاهرة، 2017.
27. فتحي عبد الرضا الجوارى ، تطور القضاء الجنائي العراقي ، مركز البحوث القضائية ، بغداد، 1986.
28. فتحي عبد الرضا الجوارى ، تطور القضاء الجنائي العراقي ، مركز البحوث القانونية ، وزارة العدل ، بغداد ، 1976.

29. كامل السامرائي، قانون أصول المحاكمات الجزائية، مذيّل بالقوانين الأصولية المكملّة له، مجموعة القوانين القضائية (2)، مطبعة المعارف، منشورات مكتبة المتنبي، شارع المتنبي، بغداد، 1974-1975 .
30. مأمون محمد سلامة، قانون العقوبات، القسم العام، دار الفكر العربي، القاهرة، 1979 .
31. محمد الخطيب الشر بيني، مغني المحتاج في شرح المنهاج، مطبعة مصطفى الحلبي، ج4 القاهرة، مصر، 1958 .
32. محمد السعيد بن بسيوني زغلول، موسوعة أطراف الحديث النبوي الشريف، المجلد التاسع، دار الكتب العلمية، بيروت، (بلا سنة طبع).
33. محمد بن المدني بوساق، اتجاهات السياسة الجنائية المعاصرة والشريعة الإسلامية، ط1 الرياض، 2002.
34. محمد زكي أبو عامر، الإجراءات الجنائية، ط8، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2008.
35. محمد عبد اللطيف فرج، السياسة الجنائية المعاصرة وإتجاهات تطور القانون الجنائي ودعم التعاون الدولي، الطبعة الأولى، القاهرة، 2013.
36. محمود محمود مصطفى، شرح قانون الإجراءات الجنائية، مكتبة النهضة المصرية القاهرة، 1964.
37. محمود محمود مصطفى، تطوير قانون الإجراءات الجنائية في مصر والدول العربية، ط1، دار النهضة العربية، القاهرة، 1969.
38. محمود نجيب حسني، شرح قانون العقوبات (القسم العام)، الطبعة الثالثة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1973.
39. محمود نجيب حسني، شرح قانون الإجراءات الجنائية، ط2، دار النهضة العربية، القاهرة 1988.
40. مدحت الدبيسي، محكمة المرور، دار النهضة، القاهرة، 2010 .
41. مصطفى إبراهيم الزلمي، موانع المسؤولية الجنائية في الشريعة الإسلامية والتشريعات الجزائرية العربية، ط1، أحسان للنشر والتوزيع، عمان، 2014.
42. مصطفى العوجي، دروس في العلم الجنائي، مؤسسة نوفل بيروت، طبعة 1980.
43. نبيل عبد الرحمن حياوي، قانون اصول المحاكمات الجزائية، رقم (23) لسنة 1971 المعدل

44. نبيل عبد الرحمن حياوي ، مجموعة القوانين العراقية قانون العقوبات رقم 111 ، لسنة 1969 ، المكتبة القانونية ، الطبعة الرابعة المنقحة، 2010.
45. هدى حامد قشقوش ، السياسة الجنائية لمواجهة الجريمة المعلوماتية ، بدون طبعه ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2012.
46. هشام عبد الحميد فرج ، حوادث الطرق ، ط1 ، المركز القومي للإصدارات القانونية ، مكتبة الإنجلو والأهرام ، ط1 ، القاهرة ، 2013 .
47. واثبة داود السعدي ، الاسس النظرية لعلمي الإجرام والسياسة الجنائية ، مطبعة ديانا ، بغداد ، 1990.

ثانياً - الرسائل والاطاريح

1. أحمد سعد عبد الله السمراني، دور الإدارة العامة للعلاقات والإعلام بالأمن العام في التوعية المرورية ، رسالة مقدمة إستكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في العلوم الإدارية ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، كلية الدراسات العليا ، الرياض ، 2011.
2. باسم عبد زمان الربيعي ، سياسة التجريم والعقاب في الظروف الإستثنائية في التشريع العراقي ، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية القانون / جامعة بغداد ، 1997
3. برهم محمد ظاهر ، تنظيم التحقيق الإبتدائي في الجرائم ، رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة السليمانية ، كلية القانون ، 2007.
4. بشرى بواب ، وصالحه براهيم ، روبرتاج مصور حول : حوادث المرور في ولاية ورقلة ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر أكاديمي ، جامعة قاصدي مرباح ورقلة- كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية ، 2016.
5. بوقادوم عبد القادر ، أسباب حوادث المرور حسب رأي مستعملي الطرقات ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر تخصص علم النفس ، جامعة العربي بن مهيدي ، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية ، الجزائر ، 2017.
6. ثورية بوصلعة ، السياسة الجنائية والأمنية في مواجهة الجريمة العابرة للحدود ، أطروحة دكتوراه ، جامعة ابو بكر بلقايد ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، 2018.
7. جعفر عبد الرضا عبد الخالق ، الجريمة المرورية في التشريع العراقي (دراسة مقارنة) ، رسالة ماجستير تقدم بها إلى مجلس كلية القانون ، جامعة البصرة ، 2016.

8. حسام صديق حسن أحموده ، التعويض الناشئ عن المسؤولية المدنية في حوادث المرور في القانون السوداني ، بحث تكميلي لنيل درجة الماجستير ، جامعة النيلين ، كلية القانون ، 2019م .
9. حسون عبيد هجيج ، غلق الدعوى الجزائية ، دراسة مقارنة ، اطروحة دكتوراه مقدمة الى جامعة بغداد ، كلية القانون ، 2007.
10. حسين علي جبار الركابي ، السياسة الوقائية في قانون المخدرات والمؤثرات العقلية رقم (50) لسنة 2017 اطروحة دكتوراه ، جامعة تكريت ، كلية الحقوق ، 2020.
11. حمادي زهرة ، أساليب وفتيات التحري في مسرح الجريمة ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في الحقوق ، جامعة المسيلة ، الجزائر ، 2015.
12. حمدي اسماعين ، الجرائم المرورية في الجزائر ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في العلوم القانونية ، جامعة 8 ماي 1945 ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، 2017.
13. حمزه علاء الدين محمد ، الأحكام المتعلقة بحوادث السير ، رسالة ماجستير ، جامعة النيلين ، كلية الآداب ، 2017.
14. خربوش فوزية ، الأدلة العلمية ودورها في إثبات الجريمة ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير ، جامعة الجزائر ، 2003.
15. درقاوي عائشة ، دراسة قياسية لحوادث المرور في الجزائر تطبيق منهجية (BOX-JENKINS) (1970-2009) ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علوم التسيير ، جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم ، كلية الحقوق والعلوم التجارية ، الجزائر ، 2011.
16. دلير فيصل محمد ، اثبات الجرائم المرورية بالوسائل العلمية الحديثة (دراسة مقارنة) ، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية الحقوق ، جامعة الموصل ، 2019.
17. سعيد احمد علي قاسم ، الجرائم المرورية ، رساله لنيل درجة الدكتوراه مقدمة الى جامعة الإسكندرية ، كلية الحقوق ، 2009.
18. سعيد شنين ، المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور ، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير ، جامعة الجزائر ، كلية العلوم الإسلامية ، قسم الشريعة ، بالخروبة الجزائر ، 2012م .
19. سعداوي محمد صغير ، السياسة الجزائية لمكافحة الجريمة دراسة مقارنة بين التشريع الجنائي الدولي والشريعة الإسلامية ، بحث مقدم لنيل درجة الدكتوراه في الانثروبولوجيا الجنائية ، جامعة أبو بكر بلقايد - تلمسان ، كلية الآداب والعلوم الإجتماعية ، الجزائر ، 2010.

20. طه محمد عبد الله ، ضمانات المتهم في مرحلة التحقيق الابتدائي (رسالة ماجستير) من جامعة الملك عبد العزيز ، جدة، 2006م .
21. عبد الرزاق طلال جاسم السارة ، ثنائية القاعدة الجنائية في القانون ، أطروحة دكتوراه قدمت الى مجلس كلية القانون ، جامعة بابل ، 2018 .
22. عمار حميد جلاب العتايي ، المسؤولية الجنائية عن الجرائم المرورية (دراسة مقارنة) ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير ، جامعة ذي قار ، كلية القانون، 2016م.
23. عمار شويمت ، أحكام حوادث المرور والأثار المترتبة عليها في الشريعة الإسلامية ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الإسلامية ، جامعة الحاج لخضر - باتنة ، كلية العلوم الإجتماعية والإنسانية ، الجزائر، 2011م .
24. عمر تركي ، أهمية القطاع العام في تحسين السلامة المرورية ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر ، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة ، معهد تسير التقنيات الحضرية ، الجزائر، 2018.
25. فادي نعيم جميل علاونة ، مبدأ المشروعية في القانون الإداري و ضمانات تحقيقه ، رسالة ماجستير ، مقدمة الى مجلس كلية الدراسات العليا ، جامعة النجاح الوطنية ، نابلس ، فلسطين، 2011.
26. فراس عباس فاضل ، تدمير الذات لدى مرتكبي الحوادث المرورية ، رسالة ماجستير ، جامعة بغداد ، كلية الآداب ، 2004.
27. قطاف تمام عامر ، دور السياسة الجنائية في معالجة العود الى الجريمة ، مذكرة مكمله لنيل شهادة الماستر في الحقوق ، جامعة محمد خضير ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، 2014.
28. محمد مردان علي محمد البياتي ، المصلحة المعتبرة في التجريم ، أطروحة دكتوراه مقدمة إلى مجلس كلية القانون ، جامعة الموصل ، 2002..
29. مساعد بن عبد الله بن عبد العزيز العثمان ، العقوبات التكميلية وتطبيقاتها في المملكة العربية السعودية ، دراسة مقدمة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في العدالة الجنائية ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، كلية الدراسات العليا ، 2006.
30. مصطفى إبراهيم ، السياسة الجنائية في مواجهة حوادث المرور وما قد ينجم عنها من أضرار بشرية " التشريع الجنائي الليبي أنموذجاً " ، مجلة العلوم الشرعية والقانونية ، ليبيا ، العدد 1، 2015.

31. ناجح محمد حسن عسيده ، حوادث السيارات في التشريع الجنائي الإسلامي دراسة فقهية مقارنة ، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في الفقه والتشريع ، جامعة النجاح الوطنية في نابلس – فلسطين ، كلية الدراسات العليا ، 2010 .
32. ندى صالح هادي الجبوري ، الجرائم الماسة بالسكينة العامة/ دراسة مقارنة ، أطروحة دكتوراه ، مقدمة إلى مجلس كلية القانون / جامعة بغداد ، 2006.
33. هدام إبراهيم أبو كاس ، السياسة الجنائية بين الفقه التقليدي والاتجاه الحديث ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير مقدمة الى جامعة د. الطاهر مولاوي- سعيد ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، 2016.
34. ثاوات محمد آغا ، الحوادث المرورية والمسؤولية المترتبة عليها في القانون العراقي : دراسة فقهية تحليلية ، بحث مقدم لنيل درجة الدكتوراه ، جامعة ملايا ، كوالالمبور ، أكاديمية الدراسات الإسلامية ، 2015.
35. يزيد شهلي ، المراقبة التقنية للمركبات ودورها في تخفيض حوادث المرور في الجزائر الزيارة الميدانية لوكالة رملي للمراقبة التقنية للسيارات والشاحنات ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير ، جامعة الحاج لخضر – باتنة ، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير ، الجزائر ، 2011 .

ثالثاً - البحوث

1. بن جدو أمال ، الحد من التجريم والعقاب في السياسة الجنائية المعاصرة ، بحث منشور في مجلة الدراسات والبحوث القانونية ، العدد العاشر ، 2018 .
2. ثقبيل بن ساير الشمري ، الأسباب الموجبة للمسؤولية في حوادث المرور ، مؤتمر مجمع الفقه الإسلامي الدولي ، الدورة الحادية والعشرون ، دولة قطر ، 2013.
3. رافد ظاهر عليوي ، جرائم المرور في التشريعات العراقية ، بحث مقدم الى مجلس المعهد العالي للتطوير الأمني والاداري لنيل شهادة الدبلوم العالي في علوم قوى الامن الداخلي ، جمهورية العراق ، 2018م .
4. سعيدة لعموري ، الوقاية من حوادث المرور في التشريع الجزائري ، مجلة الاجتهاد الفضائي ، بحث مقدم إلى جامعة الشيخ العربي التبسي ، تونس، العدد 15، 2017 .
5. سليم ابراهيم حربة ، الإدعاء العام في مرحلتي التحقيق والمحاكمة ، مجلة القانون المقارن ، ع13، س19، جمعية القانون المقارن بغداد ، 1981.

6. عماد الدين ميرغني علي محمد ، الأسباب الموجبة للمسؤولية في حوادث المرور وأثرها في القانون الجنائي والقوانين المقارنة ، مجلة العدل المجلد 18، العدد 47، السودان، 2020 .
7. عمر فخري الحديثي ، أثر الكراهية في السياسة الجنائية للمشرع البحريني (دراسة مقارنة) ، بحث منشور في مجلة جامعة تكريت للحقوق ، المجلد 4، العدد 1، الجزء 2، السنة 4.
8. فاطمة مساني ، قراءة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر ، مجلة الباحث في العلوم الإنسانية والاجتماعية ، العدد 32، الجزائر، 2018.
9. محمد السعيد تركي ، ود نسيغه فيصل ، سياسة الوقاية والمنع من الجريمة ، مجلة البحوث والدراسات ، المجلد(15)-العدد (1) 2018،الجزائر.
10. محمد عباس حمودي الزبيدي ، المصلحة محل الحماية في جريمة الاجهاض ، بحث منشور في مجلة الزافدين للحقوق ، جامعة الموصل ، المجلد (12) ، العدد(43) ،2010.
11. محمد علي عبد الرضا عفلوك ، الأساس القانوني للعقوبات الإدارية ، بحث منشور في مجلة رسالة الحقوق ، جامعة كربلاء ، كلية القانون ، العدد الثالث ، السنة السابعة، ج2، 2015،
12. مختار حسين شبيلي ، دور الشرطة في تحقيق الأمن الاجتماعي ، بحث مقدم لمؤتمر الأمن الاجتماعي في المرجعية الإسلامية ، كلية الشريعة ، جامعة آل البيت ، الاردن 2012 .
13. منار عبد المحسن عبد الغني العبيدي ، السياسة الجنائية في قانون العقوبات العسكري رقم 19 لسنة 2007 النافذ ، بحث منشور في مجلة جامعة الأنبار للعلوم القانونية والسياسية ، العدد 7 .
14. منصور محمد ، دور السياسة الجنائية في تحقيق العدالة الجنائية - دراسة شرعية مقاصديه - مجلة البحوث والدراسات ، المجلد (17) ، العدد (1).
15. نادية عبد الله الطيف أحمد ، ماهية السياسة الوقائية الجزائية ، مجلة جامعة تكريت للحقوق المجلد (2) العدد (1) الجزء (1) السنة (2) أيلول /2017 .
16. نبيل نوبيس ، دور المراقبة التقنية للمركبات في الحد من حوادث المرور ،المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية ،المجلد :الرابع ،العدد: الأول، الجزائر ،السنة2020 .
17. نظام توفيق المجالي ، قاعدة الحضور الشخصي للمشتكي عليه (الظنين أو المتهم) لإجراءات المحاكمة وأثر غيابه على الأحكام الجزائية – دراسة مقارنة - ، بحث منشور في مجلة كلية الحقوق / جامعة النهرين ، المجلد 12، العدد8، 2005 .

18. وعدي سلمان المزوري ، تجاوز أعضاء الضبط القضائي لإستعمال سلطاتهم ، بحث منشورة في مجلة الرافدين للحقوق ، مجلد (1/السنة الثامنة) العدد (19) لسنة (2003) .
19. يوسف مظهر أحمد ، بيان مدى مسؤولية الأشخاص الجنائية في جرائم المرور ، مجلة دراسات ، علوم الشريعة والقانون، الجامعة الأردنية، المجلد 43 ، ملحق 3 ، 2016.

رابعاً - المحاضرات

1. بارش سليمان ، مدخل لدراسة العلوم الجنائية ، السياسة الجنائية ، محاضرات مقدمة لطلبة الماجستير تخصص العلوم الجنائية ، جامعة باتنة .

خامساً- القوانين والدراسات

1 - القوانين العراقية

- أ- قانون المرور المرقم (86) لسنة (2004) (الملغي) .
- ب- قانون المرور رقم (8) لسنة 2019 الجديد .
- ج- قانون أصول المحاكمات الجزائية رقم (23) لسنة 1971 المعدل.
- د- قانون العقوبات العراقي المرقم (111) لسنة 1969 المعدل.

2 - القوانين العربية

- أ- قانون المرور المصري المرقم (66) لسنة 1973 المعدل بقانون رقم (155) لسنة 1999.
- ب- قانون العقوبات السوري رقم (148) لسنة (1949)
- ج- القانون الجزائري رقم (66-156) ، لسنة (1966)
- د- قانون العقوبات الأردني رقم (16) لسنة (1960)
- هـ- قانون المرور المصري رقم (66) لسنة 1973 المعدل بقانون رقم (155) لسنة 1999.
- و- اللائحة التنفيذية (42) لقانون المرور رقم (66) لسنة 1973 المعدل بالقانون رقم (155) لسنة 1999 .

ز- قانون المرور الجزائري رقم (3/09) الصادر في (22 / يوليو /2009).

- ح- قانون المرور المصري رقم (66) لسنة 1973 والمستبدلة بالقانون رقم (121) لسنة 2008.

ط- قانون المرور المصري رقم (66) لسنة 1973.

- ي- اللائحة التنفيذية لقانون المرور المصري الصادر بقرار وزير الداخلية رقم (5330) لسنة 1994 .

ك- التشريع المصري في المادة (77) لإجراءات جنائية رقم (150) لسنة 1950.

3- القوانين الفرنسية

- أ- قانون الاجراءات الجنائية الفرنسي رقم(58- 1296) لسنة 1958.
ب- قانون الطرق السريعة الفرنسي المرسوم رقم (251) المؤرخ في (22 /مارس /2001).

4- الدساتير

- أ- الدستور المصري لسنة 1971(الملغي) .
ب- دستور جمهورية مصر العربية لسنة 2012 المعدل سنة 2014 .
ج- دستور جمهورية العراق لسنة 1970 (الملغي).
د- الدستور الكويتي لسنة 1962
هـ- دستور البرازيل (1988) المعدل عام (2017).
و- دستور ليبيا لسنة 2011 المعدل عام (2012).
ز- دستور المانيا (1949) المعدل عام (2014).
ح- دستور جمهورية العراق لسنة 2005.

سادساً : المواقع الالكترونية

1. الاء جرار ، مراحل تطور وسائل النقل ، بحث منشور على الموقع <https://mawdoo3.com> تاريخ الزيارة (2021/3/23) .
2. أحمد أميري ، تناسب العقوبة مع الجريمة ، مقال منشور على الموقع <https://www.alittihad.ae/wejhatarticle> تاريخ الزيارة (2021/4/4) .
3. أحمد حمدي ، موضوع تعبير عن السلامة المرورية ، بحث منشور على الموقع <https://www.mlzamty.com> تاريخ الزيارة (2021/4/20) .
4. أهمية إحترام قانون السير ، بحث منشور على الموقع <https://mawdoo3.com> تاريخ الزيارة (2021/2/ 14) .
5. اية منصور ، قانون المرور الجديد بين الرفض والقبول ، بحث منشور في مجلة الشبكة العراقية IMN Magazine ومتاح على الموقع <https://magazine-imn-iq.cdn> تاريخ الزيارة (2021/1/28) .
6. إيناس محمد راضي ، الأدلة الجنائية المطابقة مع أدلة مسرح الجريمة أدوات مهمة في كشف الجرائم الغامضة ،مقال منشور على الموقع الالكتروني <http://www.uobabylon.ed.iq> تاريخ الزيارة (2021/5/25) .
7. بحث قانوني شامل حول نطاق تطبيق القانون ، منشور على الموقع <https://www.mohamah.net> تاريخ الزيارة (2021/2/7) .

8. بوزيدة عادل ، الإحالة التشريعية كآلية خاصة للتجريم في القانون الجزائي الاقتصادي ، مقال منشور على الموقع <https://www.asjp.cerist.dz> تاريخ الزيارة (2021/4/12) .
9. توجيهات السياسة الجنائية الجديدة في مكافحة الظاهرة الإجرامية ، دراسة منشورة على الموقع <https://maraje3.com> تاريخ الزيارة (2021/2/26) .
10. حسين العبد الله ، حياة المشاة في خطر ، مقال منشور على الموقع <https://www.aljarida.com> تاريخ الزيارة (2021/2/14) .
11. حيدر نجيب أحمد فائق ، حق الاعتراض على القرارات المرورية للغرامات والمخالفات بين الماضي والحاضر ، مقال منشور على الموقع <https://law.uodiyala.edu.iq> تاريخ الزيارة (2021/7/14) .
12. رياض هاني بهار ، الخبير الأمني صفة اسئ استخدامها ، مقال منشور على الموقع <https://www.almaalomah.com> تاريخ الزيارة (2021/3/23) .
13. طلال غنيمات ، كاميرات المراقبة تساهم في كشف العديد من الجرائم ، مقال منشور على الموقع <https://alghad-com.cdn.ampproject.org> تاريخ الزيارة (2021/3/8) .
14. عامر العورتاني ، الإتجاهات الحديثة للوقاية من الجريمة ، مقال منشور على الموقع <http://alrai.com> تاريخ الزيارة (2021/2/27) .
15. عبد الوهاب عبد الرزاق التحافي ، الإستراتيجية الوطنية لتأمين السلامة المرورية ، مقال منشور على الموقع <https://www.azzaman.com> تاريخ الزيارة (2021/2/28) .
16. علاء رضوان ، علوم مسرح الجريمة .. كيف يعاد تكوين مسرح الحادث للوصول للجناة ، مقال منشور على الموقع <https://m-youm7-com> تاريخ الزيارة (2021/6/18) .
17. عمر عبد السيد إبراهيم ، سبب رئيسي في الحوادث المرورية بالطرق السريعة ، مقال منشور على الموقع <https://hadithina24.online> تاريخ الزيارة (2021/5/27) .
18. فارس حامد عبد الكريم ، الجريمة والعقاب ، بحث منشور على الموقع الإلكتروني <https://annabaa.org> تاريخ الزيارة (2021/2/17) .
19. كرار الاسدي ، المرور : دفتر المخالفات يخرج من الخدمة ، مقال منشور على الموقع <https://www.mawazin.net> تاريخ الزيارة (2021/2/6) .
20. كورين أبوزيو ، من المسؤول عن حوادث السيارات ذاتية القيادة ؟ مقال منشور على الموقع <https://www.scientificamerican> تاريخ الزيارة (2021/3/26) .

21. ماجد أحمد الزلمي ، التكليف بالحضور في الدعوى الجزائية (الاستقدام) ، مقال منشور على الموقع <https://m.ahewar.org> تاريخ الزيارة (2021/8/3) .
22. ماريان سعيد ، اشتراطات مرورية للقيادة الآمنة في الشتاء ، مقال منشور على الموقع <https://m.elwatannews.com> تاريخ الزيارة (2021/4/15) .
23. محمد هاشم خانكان ، المبادئ الأساسية في التحقيق الابتدائي في القانون السوري ، مقال منشور على الموقع <https://www.syrian-lawyer.club> تاريخ الزيارة (2021/6/3) .
24. محمود عبد الرضى واخرون ، كاميرات المراقبة توثق الحوادث وتساعد الشرطة في عملها وتكشف لغز الجرائم ، مقال منشور على الموقع <https://m-youm7-com.cdn> تاريخ الزيارة (2021/3/8) .
25. محمود قطر ، الفرق بين الدرك والشرطة ، مقال منشور على الموقع <https://ejaaba.com> تاريخ الزيارة (2021/3/24) .
26. مصطفى راشد عبد الحمزة الكلابي ، إجراءات المحاكمة في الدعوى غير الموجزة والأحكام الصادرة فيها (دراسة مقارنة) ، بحث منشور على الموقع <https://www.iasj.net/iasj/article> تاريخ الزيارة (2021/7/18) .
27. موفق محمد صبري ، 20 مقترحاً لتقليل الحوادث المرورية في الامارات ، مقال منشور على الموقع <https://www-albayan-ae.cdn.ampproject> تاريخ الزيارة (2021/3/1) .
28. هندرين مكي العمل على نصب رادارات خاصة لرصد المخالفات ، مقال منشور على الموقع <https://www.ina.iq> تاريخ الزيارة (2021/2/6) .
- سابقاً : المقابلات والاحصائيات

- 1- مقابلة شخصية مع اللواء المتقاعد عمار وليد الخياط في بغداد بتاريخ / 2021/8/1 .
- 2- إحصاء حوادث المرور المسجلة لسنة 2017 ، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات ، 2017 .
- 3- إحصاء حوادث المرور المسجلة لسنة 2018 ، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات ، 2019 .
- 4- إحصاء حوادث المرور المسجلة لسنة 2019 ، العراق ، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات 2020 .

ثامناً : المصادر الأجنبية

- 1- Benoit Chabert et Pierre- Olivier Sur,Droit Penal general ,deuxieme edition ,1977,Dalloz.
- 2- James T. O,reilly,polic Traffic Stops and Racial Profiling , Chrles C.Thomas ,Publisher . LTD .U.S.A.2002.
- 3- Miereille Delmas, Marty: Modeles et Mouvements de politique criminelle.
- 4- Pataki Goveemor.Vehicles &Traffic Law Edition,state of New York, George E 2004.

Abstract

The criminal policy is the legal basis for combating crime for each country, including traffic crime. Traffic crime is defined as “every illegal human behavior in the traffic law, issued by a driver or vehicle owner, that exposes the core interests to danger, whether positively or negatively. For him is the criminal legislator, a penalty of Janana”.

Traffic criminal policy has a specific goal, which is to work on developing the positive criminal law, in the field of criminalization, punishment and prevention, and the criminal policy is based in general on two distinct ideas: the first is philosophical thought and here determines the state’s right to prevent crime, and to punish it, and the second is thought political, which determines the nature of the individual's relationship with the state

The traffic law is one of the important laws that the legislator took care of, and one of its objectives is to regulate the use of public roads, and the prevention of traffic accidents. Traffic has a set of objectives, including, trying to avoid the occurrence of traffic crime before it occurs, that is, preventing it from occurring at all, and this is the narrow meaning of the traffic preventive policy, and among its objectives, working to combat the primary factors that are the cause of the existence of the criminal personality, and work to find successful preventive methods, With it, you can control crime

The philosophy of criminalization in the traffic law, in which the origin is to search for all acts and behaviors in which the legislator finds that the lives and money of individuals are at risk, while driving vehicles, such as driving

quickly, exceeding the legally established limit, or standing at night in dark places without using lights .

The Iraqi legislator has allocated one or more investigation courts to specialize in traffic cases, and in practice, there are no special traffic courts, but there is a traffic judge in the investigation court, who considers the traffic case in addition to other cases, and after the traffic case file arrives at the court, there are two types of procedures that the court must follow Depending on the nature of the criminal case, it will appear briefly or not.



The Republic of Iraq
Ministry of Higher Education and Scientific Research
Kerbala University
college of Law

traffic criminal policy

(A Comparative study)

**To the Council of the Colleg of Law _ University of
Kerbala**

**As part of the requirements for obtaining a master's
degree in public law**

Master's thesis submitted by the student

Zaman Mseer Joudah Al-Ajjawi

Supervised by

Dr. DhiyA Abdullah Aboud Al Jaber Al Asadi
Professor of Criminal Law

1443 A.H.

2022 A.D.