

أساس المسؤولية الجزائية عن حوادث السير**المدرس المساعد بلال عبدالوهاب سهيل****ماجستير قانون عام قانون اداري الجامعة العراقية****The Legal Basis of Criminal Liability for Traffic Accidents****Assistant Teacher: Bilal Abdulwahhab Suhail****Master of Public Law - Administrative Law****Bilal.abd.suhail@aliraqia.edu.iq****Al-Iraqia University****Aliraqia.edu.iq****المستخلص:**

يتناول هذا البحث أساس المسؤولية الجزائية عن حوادث السير، بوصفها من الموضوعات التي تثير إشكالاً عملياً وقانونياً في تحديد الشخص الذي تتسبب إليه النتيجة الجرمية. فحادث السير لا يقوم دائماً على خطأ السائق وحده، وإنما قد يتداخل في وقوعه خطأ الراكب أو المشاة أو العيب الموجود في الطريق أو وسيلة تنظيمه، الأمر الذي يجعل البحث في نطاق المسؤولية وأساسها أمراً لازماً لتحديد المتسبب الحقيقي بالحدث. وقد ركز البحث على بيان موقف التشريع العراقي والتشريع الأردني من المسؤولية الناشئة عن حوادث السير، ولاسيما في الجرائم غير العمدية التي يترتب عليها وفاة أو إيداء أو ضرر بالملكات، مع الوقوف على المصلحة التي قصد المشرع حمايتها من خلال نصوص قانون المرور وقانون السير. وخلص البحث إلى أن المسؤولية الجزائية في حوادث السير ينبغي ألا تبنى على افتراض مسؤولية السائق بصورة مطلقة، بل يجب أن تستند إلى الخطأ وعلاقة السببية ومدى مساهمة كل طرف في وقوع الحادث، بما يحقق العدالة الجزائية ويحافظ في الوقت ذاته على سلامة مستخدمي الطريق. **الكلمات المفتاحية:** المسؤولية الجزائية، حوادث السير، الخطأ، السائق، المشاة، الطريق، قانون المرور، المصلحة المحمية.

Abstract:

This research examines the basis of criminal liability for traffic accidents, as one of the issues that raises both practical and legal difficulties in determining the person to whom the criminal result may be attributed. A traffic accident is not always based solely on the driver's fault; rather, its occurrence may involve the fault of a passenger or pedestrian, or a defect in the road or in the means of traffic regulation. This makes it necessary to examine the scope and foundation of liability in order to identify the actual cause of the accident. The research focuses on clarifying the position of Iraqi and Jordanian legislation regarding liability arising from traffic accidents, particularly in unintentional offences that result in death, bodily injury, or damage to property. It also addresses the legal interest that the legislator seeks to protect through the provisions of the Traffic Law and Road Traffic Law. The research concludes that criminal liability in traffic accidents should not be based on an absolute presumption of the driver's responsibility. Rather, it must be founded on fault, causation, and the extent to which each party contributed to the occurrence of the accident, in a manner that ensures criminal justice while, at the same time, preserving the safety of road users. **Keywords:** Criminal liability, traffic accidents, fault, driver, pedestrians, road, Traffic Law, protected legal interest.

المقدمة:

تعد حوادث السير من الوقائع المادية المتكررة التي تترتب عليها آثار جزائية ومدنية واجتماعية واقتصادية بالغة الخطورة، إذ لا يقتصر أثرها على ما تخلفه من وفيات وإصابات جسمية وعاهات مستديمة، بل يمتد إلى الإضرار بالملكات العامة والخاصة وإرباك حركة المرور واستنزاف الجهد

المالي والصحي للدولة والأفراد. وتزداد أهمية هذا الموضوع مع التوسع الكبير في استعمال المركبات وتطور وسائل النقل وازدحام الطرق، مما جعل الحادث المروري من أكثر صور الجرائم غير العمدية اتصالاً بالحياة اليومية وإذا كان الاتجاه الغالب في التطبيق العملي يميل إلى نسبة الحادث إلى السائق باعتباره الطرف المباشر في قيادة المركبة، فإن الواقع يبين أن أسباب حوادث السير لا تنحصر في فعله وحده، فقد يكون الحادث نتيجة خطأ صادر من الراكب أو المشاة أو بسبب عيب في الطريق أو قصور في العلامات والإشارات والتنظيم المروري. ومن ثم فإن دراسة أساس المسؤولية الجزائية عن حوادث السير تقتضي البحث في طبيعة الخطأ المروري، ورابطة السببية بين الفعل والنتيجة، ومدى إمكان توزيع المسؤولية بين أكثر من طرف بحسب مقدار المساهمة في وقوع الحادث. وتظهر أهمية البحث كذلك من خلال المقارنة بين موقف المشرع العراقي والمشرع الأردني، ولاسيما في مدى اتساع أو ضيق النصوص المنظمة للمسؤولية عن حوادث السير، ومدى كفايتها في معالجة الحالات التي يكون فيها خطأ المشاة أو الطريق أو الغير سبباً مباشراً أو مساهماً في وقوع الحادث. لذلك جاء هذا البحث لبيان نطاق المسؤولية الجزائية وأسباب حوادث السير والمصلحة المحمية من التجريم.

إشكالية البحث:

تتمثل إشكالية البحث في أن المسؤولية الجزائية عن حوادث السير كثيراً ما تنسب إلى السائق بصورة شبه تلقائية، رغم أن الحادث قد يكون ناشئاً عن خطأ مشترك أو عن سبب أجنبي يتمثل في فعل المشاة أو الراكب أو عيب الطريق. ومن هنا يثور التساؤل الرئيس حول الأساس الذي ينبغي أن تقوم عليه المسؤولية الجزائية في حوادث السير: هل يكفي تحقق النتيجة الضارة لإسناد المسؤولية إلى السائق، أم يجب البحث في الخطأ وعلاقة السببية ومدى مساهمة كل طرف في إحداث النتيجة؟ ويتفرع عن ذلك التساؤل بيان مدى كفاية النصوص القانونية في العراق والأردن لتنظيم هذه المسؤولية على نحو يحقق العدالة ويحمي المصلحة العامة والخاصة.

أهداف البحث:

يهدف البحث إلى بيان الأساس القانوني للمسؤولية الجزائية الناشئة عن حوادث السير، وتحديد نطاق هذه المسؤولية في حال كان الخطأ صادراً من السائق أو المشاة أو الراكب أو بسبب الطريق. كما يهدف إلى بيان أثر الخطأ المشترك وخطأ المجني عليه في قيام المسؤولية أو تخفيفها، والوقوف على موقف التشريع العراقي والأردني من تنظيم حوادث السير، فضلاً عن تحديد المصلحة المحمية من تجريم الأفعال المرورية والنتائج التي تترتب عليها.

منهج البحث:

اعتمد البحث على المنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية المتعلقة بحوادث السير والمسؤولية الجزائية وبيان مضمونها وآثارها، كما استعان بالمنهج المقارن عند بيان موقف كل من التشريع العراقي والتشريع الأردني، وذلك لغرض إبراز أوجه الاتفاق والاختلاف بينهما، وبيان مدى كفاية المعالجة التشريعية في مواجهة الصور المتعددة لحوادث السير.

خطة البحث:

سيتم دراسة هذا البحث في مبحثين، يتضمن المبحث الأول بيان نطاق المسؤولية الجزائية، وذلك من خلال عرض جوانب المسؤولية الجزائية في حوادث السير والمسؤولية الجزائية لمسببها، أما المبحث الثاني فيتضمن بيان أسباب حوادث السير والمصلحة المحمية، من خلال دراسة الأسباب المتعلقة بالسائق والمشاة والطريق، ثم بيان المصلحة التي اتجه المشرع إلى حمايتها في التشريعين الأردني والعراقي.

المبحث الأول نطاق المسؤولية الجزائية

إن اتباع سياسة جزائية للتجريم والعقاب تهدف من خلالها إلى ضمان المصالح وحمايتها وتحافظ على النظام العام والامن والسكينة في المجتمعات يؤدي الى ضمان فاعلية القاعدة القانونية، الأمر الذي أدى للاهتمام بالجرائم المرورية من قبل المختصين والمشرعين وتمثل ذلك من خلال العمل على سن التشريعات القانونية وإصدار اللوائح والأنظمة لتنظيم كل ما يتعلق بحوادث السير. وحيث أن مشاكل وجرائم المرور في تزايد بشكل كبير كما أنها تتجه للتعقيد مع استمرار التطور والزيادة الكبيرة في عدد المركبات وحجم النقل، الأمر الذي دفع المشرع لتنظيم حركة السير والمرور من خلال قوانين متخصصة تنظم كافة الأمور المتعلقة بالجرائم المرورية وتقرض العقاب الذي يحقق الردع الفعلي. سيتم دراسة هذا المبحث في مطلبين: يتضمن المطلب الأول بيان جوانب المسؤولية الجزائية في حوادث السير، والمطلب الثاني بيان المسؤولية الجزائية لمسببي حوادث السير.

المطلب الأول جوانب المسؤولية الجزائية في حوادث السير

إن تحمل المسؤولية الجزائية في حوادث السير يكون على الأطراف التي أدت لوقوع الحادث والتي تتمثل في السائق والمشاة والطريق، ويكون على كل طرف من هذه الأطراف العديد من الآثار المؤدية لقيام مسؤولية كل طرف بنسبة مساهمته وذلك بهدف تقليل الحوادث ومن آثارها السلبية. وأن تحديد المسؤولية الجزائية في حوادث السير أمر في غاية الصعوبة وذلك نتيجة لتنوع الظروف المعاصرة التي أدت إلى تنوع صور الحوادث وجزئياتها وذلك كنتيجة للتوسع في استخدام وسائل النقل الحديثة. ويقوم منطق الأمور والطبيعة البشرية على إسناد الجريمة إلى شخص معين وفق ما يستوجبه القانون، وتقوم عليه المجتمعات، ويشترط أن يكون الشخص على إدراك لنتائج أفعاله ومتمتع بالإرادة الحرة ولابد أن تقوم علاقة سببية بين الفعل (الخطأ) الذي ارتكبه والنتيجة المتحققة، ولذلك قامت الأحكام القانونية لجرائم المرور على قيام المسؤولية الجزائية اتجاه الشخص الطبيعي. وسيتم دراسة هذا المطلب في فرعين: يتضمن الفرع الأول بيان نطاق المسؤولية الجزائية إن كان الخطأ من السائق، ويتضمن الفرع الثاني بيان المسؤولية الجزائية إن كان الخطأ من المشاة والطريق.

الفرع الأول: الخطأ من السائق

إن إسناد الحادث إلى خطأ الجاني يعتبر من الأمور البسيطة، وذلك لسهولة تحديد مسؤوليته في ضوء الخطأ الذي ارتكبه، لكونها تقام اتجاه شخص طبيعي يتوافر لديه الإدراك والإرادة، حيث أن المخاطب بالقاعدة القانونية هو الآدمي المتمتع بالأهلية وحرية الاختيار، وأن الأساس في جريمة المرور القيام بفعل القيادة الذي يكون مجزماً في حال تم ارتكابه من قبل شخص طبيعي مثل من يقود سيارته بسرعة كبيرة أو من يقود السيارة بشكل يعرض حياة وأموال الآخرين للخطر ومن يقود سيارته وهو تحت تأثير السكر أو المخدر.

أن المسؤولية تقوم في حال كان الإنسان مالكا للسيارة التي نتج عنها الحادث لا يجعله مسؤولاً عن النتيجة، إلا أن القانون فرض على قائد السيارة عدة التزامات من شأنها تؤدي لتلافي وقوع الحادث ومثال ذلك الاهتمام بالصلاحيات الفنية للسيارة وصلاحيات الأنوار وجهاز الفرامل وصلاحيات الإطارات. وقد يقع حادث السير نتيجة لأفعال ترتكب من قبل الراكب في المركبة ومن أمثلة ذلك ما يلي: (١)

١. أن يقوم الراكب بالعبث بأدوات المركبة مثل المرايا بشكل يعوق رؤية السائق مما يؤثر على قيادته بشكل يسبب وقوع الحادث.
٢. قيام الراكب بالفقر من المركبة بشكل مفاجئ أثناء سيرها دون انتظار توقف المركبة بشكل آمن وصحيح، مما يؤدي إلى إصابته أو يؤدي فعله إلى تصادم المركبة مع مركبة أخرى وبذلك يحدث إصابات.
٣. عدم الالتزام بقواعد وأدوات السلامة المرورية مثال ذلك لبس الخوذة على الدراجة النارية.

وتترتب مسؤولية على الراكب دون السائق في حال قام الراكب بإلقاء نفسه من المركبة وهي تسير دون علم السائق ويشترط أن يكون السائق قد اتخذ كافة الحيطة والحذر وهو يقود المركبة ضمن السرعة القانونية إلا أن الراكب فتح الباب وألقى نفسه، وفي هذه الحال قد يكون الخطأ مشترك أن ثبت قيامه لا يخلي المتهم من المسؤولية ويجوز مسائلة كلا الشخصين في ذات الوقت متى ثبت أن الخطأ موضوع الحادث مشترك. (٢) إن المسؤولية الفردية للسائق في حوادث السير تقوم عند ارتكاب مخالفات السير وحوادث السير ومن أهم أشكال المخالفات المرتكبة قيادة المركبة بسرعة كبيرة أو القيادة تحت تأثير المسكر أو المخدر أو القيادة دون الحصول على رخصة قيادة وفي مثل هذه الحالات وغيرها ينسب الخطأ للسائق وتقام مسؤوليته الجزائية، وسيتم توضيح ذلك في هذه الرسالة.

الفرع الثاني: الخطأ الناتج عن المشاة والطريق

أولاً: الخطأ الناتج من المشاة

قد يساهم المجني عليه في حادث السير بسبب الخطأ الصادر منه لوحده دون مساهمة السائق بأي فعل، ما قد يوجب عدم مسائلة المتهم "السائق" لعدم مساهمته بوقوع حادث السير. وأن الظن السائد يقوم على اعتبار السائق هو الفاعل الرئيسي لحوادث السير إلا أنه لم يتم الإشارة إلى طرف آخر يعتبر فاعل رئيسي ويقوم بدور لا يقل أهمية عن دور السائق في حوادث السير وهم المشاة. وقد تتعدد وتتشابك الأسباب والعوامل المؤدية لوقوع حوادث السير بشكل يصعب تحديد السبب بذاته لتوجيه المسؤولية الجزائية نحوه وتوقيع العقوبة الجنائية المقررة عليه وفقاً لأحكام القانون. (٣) وقد يعتبر المشاة سبب رئيسي في وقوع حوادث السير في حال استعمال السائق والراكب الطريق وفق لما خصص له والتزم بقواعد السير، حيث أن المشاة قد يستخدموا الطرق في غير ما خصصت له مما يؤدي إلى وقوع حوادث السير. وقد يشترك في وقوع حادث السير أكثر من طرف مثل السائق والمجني عليه الذي يتمثل في شخص المشاة على الطريق، وذلك في حال كان الخطأ قد نتج بسبب عبور أحد المشاة من الأماكن غير المخصصة للعبور في ذات الوقت التي تعبر فيه مركبة تسير بسرعة كبيرة متجاوزة الحد المقرر بالقانون أو أن يقود السائق مركبته بطريقة تعرض حياة الآخرين وأموالهم للخطر والضرر. (٤) وتتعدد أشكال وصور حوادث السير التي تنتج بسبب الأخطاء المرتكبة من قبل المشاة وتتمثل فيما يلي:

١. عدم الالتزام بالسير في أماكن العبور المخصصة للمشاة، حيث أنهم يقطعوا الشارع من مكان غير مخصص للمشاة وغالباً ما يكون هذا التصرف بشكل غير مبالي.
٢. عدم الالتزام بالسير على الأرصفة، واستخدام الطرق لغير ما خصصت له من أغراض ومثال ذلك البيع على الأرصفة والطرق العامة.
٣. استخدام وسائل النقل العام بشكل خاطئ وغير سليم ومثال ذلك الصعود والنزول أثناء سير المركبة، وعدم استخدام سلالم المشاة، إضافة للدخول والخروج بشكل خاطئ من الأماكن العامة مما يؤدي لمساس سلامة الأشخاص والمركبات.
٤. عدم الاهتمام بالمعدات المخصصة لتنظيم حركة السير والعبث بإشارات السير.
٥. عبور الطرق بشكل مفاجئ وسريع مما يؤدي إلى إحداث عنصر المفاجأة لدى السائق ويؤدي لوقوع حوادث السير.
٦. عبور المشاة الطريق بتردد وخوف مما يؤدي إلى وقوفه في منتصف الطريق ويحترق بين مواصلة السير على الطريق أو العودة أو الوقوف مما قد يؤدي إلى وقوع حادث السير بحيث قد تصدمه مركبة تسير على الطريق. وقد يرتكب المشاة أفعال تعرض حياتهم للخطر بصورة مباشرة من خلال قطع الطرق من غير الأماكن المخصصة أو أن يتم قطع الطرق بصورة سريعة من فوق الحواجز المرورية والكتل الخرسانية وقطع الطريق بشكل عشوائي مما يعرض حياتهم للخطر ويزيد من حدة الحوادث وخطورتها. أي أن خطأ السائق ينتهي ولا تقوم عليه مسؤولية جزائية في حال استغرق خطأ المجني عليه، أي بمعنى أن فعل المجني عليه كان من الغرابة بشكل لا يمكن معه للسائق توقعه، مما يؤدي إلى وقوع حادث السير والذي قد ينتج عنه الوفاة أو الإيذاء، ومثال ذلك سير المجني عليه على الطريق بطريقة مفاجئة وغير متوقعة مما أدى إلى حدوث التصادم.^(٥) حيث أن المشاة قد يتسببوا في إلحاق الضرر لأنفسهم كمن يعبر الطريق من أماكن غير مخصصة للعبور وكمن يتجاهل الحواجز والاحتياطات التحذيرية التي تضعها الدولة بهدف حماية المشاة من حوادث السير. ويقوم التشريع العراقي على أنه إذا حدثت الجريمة نتيجة لخطأ المجني عليه "المشاة أو الركاب" فلا يسأل المتهم لانتفاء الخطأ من جانبه، ويكون لخطأ المجني عليه أثر في تقدير العقوبة حيث تخفف العقوبة تبعاً لمقدار الخطأ بالإضافة لكونها تؤثر في تقدير مقدار التعويض المدني وفق ما يراه القاضي.^(٦) حيث أن مساهمة المجني عليه في وقوع حادث السير تشكل ظرفاً مخففاً، ولكنها لا تعفي المتهم من المسؤولية بشكل كامل وإنما تعتبر ظرفاً قضائياً مخفف العقوبة. وتأكيداً على ذلك فقد تمثل موقف محكمة التمييز بنقض قرار محكمة جنابات بابل الذي أدان المتهم وفق المادة (١/٢٥) من قانون المرور السابق لدعسه المجني عليه عندما كان يقود سيارته في الطريق العام وعبر من أمامه المجني عليه بشكل مفاجئ بعد أن نزل من سيارة الاجرة وأن المتهم استعمل الموقف القذري إلا أنه لم يفلح في تفادي الدعس وحيث لم يثبت أن المتهم كان يقود سيارته خلافاً لتعليمات السرعة وأن محل الحادث هو شارع عام خارجي وأنه استعمل الموقف القذري إلا أن الحادث حصل بسبب خطأ المجني عليه بعبوره الشارع دون أن يتأكد من خلوه من السيارات دون صدور تقصير أو خطأ من المتهم بوقوع الحادث. فلا يسأل المتهم عن الحادث الذي وقع بخطأ المجني عليه وحده دون أن يساهم المتهم فيه.^(٧) وتمثل موقف المشرع الأردني في البحث بأساس الخطأ القائم وتقدير أسبابه لبيان نطاق المسؤولية الجزائية وعلى من تقع في حوادث السير، حيث أن السائق يتحمل المسؤولية أن قامت الأسباب عليه أو على المشاة الذين لا يلتزمون بقواعد السير. وقد نصت محكمة التمييز الأردنية في قرارها الصادر بأن: "نتيجة لمخالفة محكمة الاستئناف القانون عندما لم تتحقق من أي مسؤولية تقع على عاتق المصاب بسبب قطعه الشارع العام دون أن يأخذ أدنى وسائل السلامة المرورية العامة عند قطعه الشارع وهو بذلك مسؤول عما أصابه من ضرر نتيجة عدم النظر يمينا وشمالاً والتأكد من خلو الشارع من المركبات وهي قواعد أساسية لقطع الطريق وبالتالي فإنه يستوجب قبل البت والحكم في الدعوى إجراء خبرة فنية مرورية لبيان فيما إذا كان للمشاة أية نسبة مساهمة في وقوع الحادث وبعد الخبرة تبين التسبب في إحداث عاهة دائمة خلافاً للنص (٣٤٤) وبدلالة النص (٣٣٥) من قانون العقوبات الأردني وعدم إعطاء أولوية المرور للمشاة خلافاً للنص (٢٢/أ/٤٩) من قانون السير وقيادة المركبة برخصة سوق تالفة خلافاً للنص (١/٤٩) قانون السير ومساهمة المشاة بحادث المرور".^(٨) ويتضح مما سبق أن الأصل الاعتماد على نظرية السببية وقاعدة تعادل الأسباب، بحيث أن حوادث الدهس المرتكبة لا تقتصر فيها المسؤولية الجزائية على السائق وإنما تمتد لتشمل المشاة ومتعهد البناء المسؤول عن ترميم وصيانة الشوارع وهذا ما كان على كل من المشرعين العراقي والأردني الأخذ به بنطاق أوسع بهدف تقرير المسؤولية الجزائية على المتسبب الفعلي بحادث السير وليس على السائق بشكل مفترض.

ثانياً: الخطأ الناتج عن الطريق

إن الطريق يعتبر من أهم العناصر في حادث السير وذلك لكونه يتسبب في وقوع حوادث السير بنسبة غير قليلة وخاصة في الدول العربية،^(٩) حيث أن حالة الطريق ووضعه يتحكم في تقرير مدى السلامة المرورية، وذلك لأن افتقاد الطريق لأسباب السلامة المرورية يؤدي إلى إيقاع السائق في الخطأ وعدم اتخاذ القرار الصحيح أثناء قيادة المركبة مما يؤدي إلى وقوع حادث السير. يعتبر الطريق من الأسباب الرئيسية في حوادث السير وذلك لعدة أسباب ومنها:^(١٠)

١. أن ينشأ الطريق وفيه خطأ في التصميم الهندسي.
٢. عدم تزويد الطرق بالعلامات التحذيرية والإرشادية.
٣. ألا تتناسب البيئة العامة للمكان الذي تم إنشاء الطريق عليه بحيث يتأثر سلباً بالعوامل الطبيعية مثل السيول والأمطار وتراكم الثلوج والرياح والعواصف، أو أن يكون في الطريق موانع للرؤية مثل المباني والأحجار والأشجار والدعايات الإعلانية. كما أن الأصل أن مسؤولية سائق المركبة تنتفي في حال سببت القوة القاهرة أو الحادث الفجائي ضرر بالطريق بشكل يؤدي إلى وقوع الحادث دون أي تقصير من السائق لكونه لم يكن على علم بالقوة القاهرة أو بحالة الطريق. إلا أنه يلاحظ عدم تنظيم الأحكام القانونية المتعلقة بمسؤولية كل من المشاة والطريق في حال كانوا السبب في وقوع حادث السير، بل اكتفى المشرع العراقي والأردني بتنظيم الأحكام القانونية لمسؤولية السائق الجزائية بشيء من التفصيل الأمر الذي يشكل قصور تشريعي لابد من البحث فيه وتنظيم أحكامه في نصوص قانون السير.

المطلب الثاني المسؤولية الجزائية لمسببي حوادث السير

تقوم السياسة الجزائية في جرائم السير على اتباع المنهج الحديث الذي يقضي بأن قانون السير يعالج قضايا السير ويقوم على تحديد الجرائم الناتجة عن حوادث السير وأهمها جرمي القتل غير العمدى والإيذاء بالخطأ والعمل على تحديد عقوبتهما. وسيتم دراسة هذا المطلب في فرعين: يتضمن الفرع الأول بيان تنظيم المسؤولية الجزائية على المشاة والطريق في حوادث السير، ويتضمن الفرع الثاني بيان حوادث السير الناتجة بسبب أخطاء في الطريق والمسؤولية الجزائية الناتجة عنها.

الفرع الأول: تنظيم المسؤولية الجزائية على المشاة والطريق في حوادث السير

يسعى كل من المشرع العراقي والمشرع الأردني إلى اتباع العديد من الإستراتيجيات التي تهدف إلى التحكم في مستوى التعرض للإصابة وتطوير السلوك الإنساني عند قيادة المركبة والتحكم في تقليل شدة الإصابة في حال وقوعها، كما أنها تقوم على اتباع العديد من الإستراتيجيات وفرض المسؤوليات على الجهات المعنية بالسلامة العامة على الطرق. ونظم المشرع العراقي الأحكام القانونية المتعلقة بالحوادث المرورية في قانون خاص يسمى بقانون المرور العراقي^(١١)، وذلك لتنظيم الأحكام القانونية لجرمي القتل والإيذاء الناتج عن حوادث المرور في قانون خاص وكما عمل على تشديد العقوبات بهدف تحقيق الردع الفعلي.^(١٢) والأصل يقوم على أن كل من خالف القوانين والأنظمة يتحمل المسؤولية الجزائية لتبعية أفعاله وعمما يسببه للآخرين من أضرار، وذلك لأنه من المفترض توافر الانضباط ومراعاة النظام في كل من المارة وسائقي المركبات. ولابد من الإشارة إلى أن مسؤولية سائق تقوم بمجرد توافر رابطة السببية بين الفعل والنتيجة، حيث أن السائق وفقاً لأحكام قانون السير الأردني ملزم بإحداث نتيجة تتمثل في عدم إحداث السيارة ضرراً بأحد فإن حدث الضرر نتيجة لحادث السير فيتحمل السائق المسؤولية وذلك لكون القانون الأردني جعله مفترضاً ولا يقبل إثبات العكس. وحيث أن مسؤولية حوادث السير تعزى إلى طرف واحد وهو السائق ولا يتم أخذ العناصر الأخرى المتمثلة بالمشاة والطرق بعين الاعتبار، وذلك لكون السائق هو المسؤول عن سلامة المركبة وسلامة الطريق وتوعية الركاب والمشاة، ولذلك فإن تقصير بقية الأطراف أو العناصر لا يؤخذ بعين الاعتبار، الأمر الذي يشكل ثغرة قانونية لابد معالجتها. الأمر الذي يفهم منه أنه لابد من الالتفات إلى أن حوادث السير تنتج للعديد من الأسباب والتي لا تقتصر على السائق وحده، الأمر الذي يتطلب منا تحديد العناصر الأخرى المسببة لحادث السير وذلك من خلال دراسة العناصر الثلاث الرئيسية المسببة للحوادث لتحديد المتسبب الرئيسي والمتسببين الآخرين ويتحمل كل طرف مسؤوليته الجزائية، إلا أن الواقع العملي يتمثل بقيام رجل المرور بتحديد نسبة الخطأ على السائقين ليتحمل من نسبته أعلى تعويض الآخر وإغلاق الملف. وبلاستناد لكون مسؤولية السائق تقوم نتيجة لمخالفته أحكام قانون السير، وبما أن جرائم السير تتميز بكونها تحدث بشكل عفوي ومفاجئ، ومن أهم صور الجرائم المرورية القتل الخطأ والإيذاء بالخطأ وتتصف هذه الجرائم بكونها غير عمدية.^(١٣) وتعد هذه المسؤولية شخصية أي أن السائق يكون مسؤول عما يرتكبه من مخالفات، كما يسأل جزائياً عن كافة الأفعال التي يرتكبها والتي تخالف مقتضيات النصوص القانونية في قانون السير وقانون العقوبات، ويدخل في نطاق هذه المسؤولية ما يترتب على حوادث السير من حالات وفاة أو إصابات جسمية أو عاهات مستديمة. ولذلك نظم قانون السير الأحكام المتعلقة بالسير على الطرق، حيث أنها تتضمن نصوص جنائية تدخل ضمن إطار القواعد الجنائية

العامّة، ولذلك فتعتبر المسؤولية ركن أساسي في الأنظمة الجنائية الحديثة وفي حوادث السير. وأقام المشرع العراقي مسؤولية السائق في قانون المرور العراقي في المواد من (٢٥ - ٤١) والأحكام القانونية المنظمة للعقوبات في حال مخالفة أحكام قانون السير. ونظم المشرع الأردني مسؤولية السائق في قانون السير الأردني في المادة (٢٧) التي أكدت على مسؤولية السائق في حال تسبب بوفاة إنسان أو إحداث عاهة مستديمة، كما أورد المشرع الأردني عبارة: "على الرغم مما ورد في نص المادة ٣٤٣ من قانون العقوبات" الأمر الذي يفهم منه تقرير المشرع الأردني المسؤولية الجزائية في حال توافرت النتيجة المتمثلة بالوفاة أو الإصابة بعاهة دائمة بغض النظر عن أسباب الحادث. وهذا ما أكدت عليه محكمة بداية الزرقاء بصفتها الاستئنافية في قرارها الذي نص على أن: "نتيجة الاستئناف المقدم من المستأنف ودّعائه بعدم إمهاله بأن يقدم دفعه وسؤاله عن أضرار الغير واعترافه بأنه مذنب وخالف قواعد السير وانتهاء صلاحية رخصة القيادة تم إدانته على هذا الأساس وفقاً للمادة (٢/١٧٢) من قانون أصول المحاكمات الجزائية".^(١٤) وكما أن المشاة على الطريق قد يعرضوا أنفسهم للخطر والضرر باختيارهم دون أي إكراه أو جبر كمن يريد الانتحار من خلال تعريض نفسه لحادث سير، في هذه الحال تنتفي مسؤولية السائق وتنتقل لمن عرض نفسه لهذا الخطر.^(١٥)

الفرع الثاني: حوادث السير الناتجة بسبب أخطاء في الطريق والمسؤولية الجزائية المترتبة عليها

يعتبر الطريق عنصر مهم في حوادث السير وذلك لكونه يتسبب في وقوع نسبة غير قليلة من الحوادث وذلك لعدة أسباب منها افتقاده لأسباب السلامة المرورية، و لذلك فإن الدولة يقع عليها عبء كبير في إنشاء الطرق بشكل يتناسب مع الكثافة المرورية والتعامل مع ما يطرأ عليه من تغيرات.^(١٦) قد يتوسع نطاق المسؤولية في الحوادث لتشمل الطريق ذاته ومن يقوم على تهيئته في حال ارتكب أفعال جرمية بشكل عمدي أو غير عمدي، حيث يتعرض المهندس المسؤول عن تهيئة الطريق للمسؤولية في حال ارتكب خطأ نشأ عنه جرم معين.^(١٧) ويقوم خطأ مهني الطريق وفقاً لصور متعددة أوردتها كل من المشرع العراقي والمشرع الأردني في قانون العقوبات، تتمثل بالإهمال والرعونة وعدم الاحتراز وعدم مراعاة القوانين والأنظمة. ولا بد من الإشارة إلى أن قانون السير الأردني قرر المسؤولية على السائق، ولكنه لم يفرضها على الطريق أو الراكب، حتى لو نشأ الحادث المنشئ للحادث عن خطأهم. على خلاف المشرع العراقي الذي قرر قيام المسؤولية على مرتكب الخطأ المسبب للحادث سواء كان السائق أو الراكب أو الطريق ذاته.

المبحث الثاني أسباب حوادث السير والمصلحة المحمية

تعاني أغلب دول العالم من مشكلة جرائم وحوادث السير، على الرغم من تقدم الوسائل الهندسية في مجال الطرق والمركبات للعمل على تقليل ومعالجة أسباب حوادث السير إلا أن سلوك مستخدمي الطرق الخاطئ يعمل على إفساد أثر كافة المعالجات. وبالرغم من الجهود المبذولة من قبل المختصين لتقديم حلول فنية لمشكلة حوادث السير إلا أن العنصر الأساسي المسؤول عن هذه الحوادث هو سلوك مستخدمي الطرق وهم "السائق والراكب والمشاة" حيث لا يتصور ارتكاب حادث سير من غيرهم. وسيتم دراسة هذا المطلب في فرعين يتضمن الفرع الأول بيان أسباب حوادث السير، ويتضمن المطلب الثاني بيان المصلحة المحمية.

المطلب الأول أسباب حوادث السير

إن حرية التنقل تعتبر من أهم الحريات المصانة للجميع بشرط ألا تؤدي للإضرار، حيث أن الإنسان يسير في ملك نفسه ولذلك فإنه يتصرف في حق من حقوقه المشروعة والمقررة بأحكام القانون. وسير الإنسان ومروره بالطريق العام قد ينتج عنه حوادث معينة بسبب استخدامه للمركبة، ما يترتب عليه مسؤولية السائق وضمانه لما يسببه من أضرار، وهذا ما أكدت عليه مجلة الأحكام العدلية في المادة (٩٢٦) ونصت بأن: "لكل واحد الحق في السير بالطريق العام، ولكن بشرط السلامة، يعني أن مروره مقيد بشرط ألا يضر غيره بما يمكن التحرز منه". وتتعدد وتختلف أسباب حوادث السير، فمنها ما يكون ناتج لأسباب اقتصادية واجتماعية ونفسية أو أنها قد تنتج بسبب خلل في إحدى عناصر الطريق والتي تتمثل بالسيارة، أو الطريق، أو السائق، أو الراكب، إلا أنه في الغالب أن السبب الرئيسي في حوادث السير هو الإنسان، بسبب سوء استخدامه وتعامله مع المركبة أو الطريق. وسيتم دراسة هذا المطلب في فرعين: يتضمن الفرع الأول بيان أسباب حوادث السير المتعلقة بالسائق، ويتضمن الفرع الثاني بيان أسباب حوادث السير المتعلقة بالمشاة والطريق.

الفرع الأول: أسباب متعلقة بالسائق

إن مصطلح السائق في اللغة يعتبر اسم فاعل، ويقال ساق الشيء أي حثه على السير، كما يقال ساقّت الريح السحاب أي بمعنى رفعته ونقلتها، وساق فلان فلاناً أي سايره وتابعه وجاوزه.^(١٨) وعرف المشرع الأردني السائق في قانون السير الأردني المادة (٢) بأنه من يتولى فعل القيادة للمركبة على الطريق.^(١٩) وبلاستناد للمادة الثانية يتبين أن المشرع الأردني قد وسع من نطاق تعريف السائق بحيث أسبغ وصف السائق على

من يتولى قيادة المركبة دون تعليق ذلك على حمله رخصة قيادة قد أحسن صنع المشرع في هذا التعريف. وعرف المشرع العراقي السائق بأنه الشخص الطبيعي الذي يقوم بقيادة المركبة وفق إجازة تختص بذات نوع المركبة،^(٢٠) ويؤخذ على تعريف المشرع العراقي أنه حصر واشترط في مفهوم السائق بالشخص الطبيعي الذي يقوم بقيادة المركبة بناءً على إجازة تخص نوع المركبة، الأمر الذي يستثني الشخص الطبيعي الذي لا يملك الإجازة (الرخصة) من هذا المفهوم، ولذلك كان الأولى بالمشرع العراقي النص على أن السائق هو من يتولى قيادة المركبة دون أن يحدد أي شروط بشكل أو بآخر. ويعتبر السائق حكماً كل شخص مخول بقيادة المركبة، الأمر الذي يفرض عليه العديد من الالتزامات وأهمها التقيد بأحكام القانون وتعليمات القيادة الآمنة بشكل يحافظ على حياته وحياة الآخرين وممتلكاتهم. ويعتبر العامل البشري من أهم الأسباب التي تؤدي لوقوع حوادث السير وفضلاً عن كونه قد يقع ضحية لذات حادث السير، كما تتعدد الصور التي تؤدي إلى نشوء الحادث بسبب السائق إلى عدة صور ويتمثل أهمها بما يلي:

أولاً: تجاوز السرعة^(٢١) إن العديد من السائقين يتصفون بتدني الوعي المروري الأمر الذي يجعلهم يتجاوزون السرعة بشكل يؤدي إلى نشوء حادث، كما أن عدم الالتزام بالقوانين والأنظمة وتعليمات السير يؤدي إلى قيام العديد من السائقين بتجاوز السرعة المقررة مما يؤدي إلى قيام مسؤولية جزائية على السائق نتيجة لما ارتكبه من حادث سير. كما يتمثل أهم سبب واضح لمعالم حوادث السير في السلوك الطائش الذي يقوم به بعض السائقين والذي يتمثل في الإهمال وعدم الاحتراز ومخالفة القوانين، حيث يكون السائق قبل تعرضه للحادث متجاوزاً للسرعة المقررة بالإضافة لنقص كفاءة القيادة ما يؤدي إلى انعدام قدرته على التحكم بالمركبة والسيطرة عليها مما يؤدي لوقوع ما لا يحمد عقباه.^(٢٢) ثانياً: تجاوز الإشارة^(٢٣)

هناك العديد من العوامل النفسية التي تساهم في دفع السائق لارتكاب حوادث السير مثال ذلك المباهاة وحب الظهور وتجاوز الإشارة واستعمال السرعة المفرطة. فالقيادة تعتبر من العلوم المهمة والضرورية والتي تبنى بشكل أساسي على القواعد القانونية والأنظمة، لذلك اقتراف حوادث السير على الطرق يزداد بسبب عدم تواجد المعرفة الصحيحة بالأنظمة والقوانين فضلاً عن عدم المعرفة بالإشارات. ثالثاً: مسرب خاطئ^(٢٤)

إن القيادة تعتبر علم وفن تتطلب من ممارسها الاطلاع وزيادة معارفه بشكل يجنبه حوادث السير، إلا أن ضعف المعرفة بالإشارات الإرشادية والتحذيرية تؤدي في بعض الأحيان إلى اتخاذ السائق مسرب خاطئ مما يسبب وقوع الحوادث. وكذا عدم التزام السائق بالقواعد المتعلقة بالتلاقي والتجاوز والدوران وتبديل الطريق والدخول فيها أو الخروج منها دون أخذ الاحتياط والانتباه المطلوب يؤدي إلى حصول الحوادث. وقد يكون اتخاذ المسرب الخاطئ ناتج عن حدوث تشتت وإلهاء لدى السائق من داخل المركبة أو من خارجها، حيث أن استخدام الهاتف أو وجود حيوانات على الطريق أو عدم الانتباه للوحات واللافتات الإرشادية وغيرها من الأمور التي تؤدي إلى فقدان التركيز واتخاذ مسرب خاطئ.

رابعاً: تحت تأثير المخدرات والمسكرات

يعتبر العامل الصحي والنفسي للسائق من أهم العوامل المؤثرة على السلامة المرورية والمحافظة على الحياة والأموال، ولذلك يعتبر الإرهاق والقلق وعدم النوم بالإضافة لتعاطي المواد المخدرة كل هذه الأمور تؤدي إلى تشتت ذهن السائق وانعدام تركيزه أثناء القيادة بشكل يؤدي إلى ارتكاب حوادث السير.^(٢٥) وكما تؤدي الكحوليات إلى ضعف الرؤية والشعور بالدوخة لفترة من الزمن، وتؤدي كذلك إلى تقليل الشعور بالخوف لدى السائق مما يدفعه إلى المخاطرة وزيادة السرعة أثناء القيادة، وكلما زادت نسبة الكحول ازدادت درجة المخاطرة ما يعرض السائق للحوادث.^(٢٦)

الفرع الثاني: أسباب متعلقة بالمشاة والطريق

إن الطرق والمشاة يعتبران من الأسباب غير المباشرة في وقوع حوادث السير، وهذا ما سيتم توضيحه فيما يلي:

أولاً: المشاة

إن العنصر البشري يعتبر عاملاً أساسياً في حوادث السير سواءً أكان سائقاً أم راكباً أم ماشياً، حيث أن انعدام التزام الشخص بقواعد وآداب السير يؤدي إلى نشوء حادث السير. وقد عرف قانون السير الأردني المشاة في المادة الثانية على أنه: "أي شخص يسير على قدميه على الطريق، ويعتبر في حكمه سائق الدراجة الهوائية والشخص الذي يدفع أو يجر عربة الأطفال، أو عربة مريض، أو عربة يد، أو عربة مقعد".^(٢٧) ولابد من الإشارة إلى تماثل موقف المشرع العراقي في عدم ذكر تعريف محدد للمشاة في قانون السير العراقي. وأن المشاة هم الأشخاص الذين يسرون على أقدامهم ويدخل في حكمهم العربات المعدة للأطفال والمرضى وذوي الإعاقة، ولابد من الإشارة إلى أن فئة المشاة ككل غالباً تكون مفتقرة للثقافة المرورية ما قد يسبب العديد من الحوادث، ويكون ذلك بسبب عدم الاستجابة لحمات التوعية أو عدم التقيد بأماكن السير بالإضافة لعدم الاهتمام بتوعية

الأطفال من قبل أولياء الأمور بخصوص قواعد السير المعمول بها. قد يقوم المشاة بالعديد من التصرفات التي تؤدي إلى حصول حادث سير ومن أهم هذه التصرفات: (٢٨)

١. القيام بقطع الطريق من أماكن غير مخصصة وترك الأماكن المخصصة للسير فيها مثالها: (جسر المشاة المعلق) لأسباب عدة منها: الكسل وعدم تقدير الأمور بالشكل الصحيح.
 ٢. العمل على إرباك حركة السير بشكل يؤدي إلى حدوث وقوف مفاجئ وأزمات وذلك بسبب التجمعات القريبة من الطرق الرئيسية ودخول الأشخاص وخروجهم من التجمعات بشكل غير منظم.
 ٣. التردد والارتباك عند قطع الطريق ما يجعلهم متفاجئين بسيارة قادمة بشكل سريع أثناء تواجدهم في منتصف الطريق مترددين بين إكمال السير أو التوقف أو التراجع.
- ثانياً: الطريق

يعتبر الطريق سبيل مفتوح للمرور، كما يعد مسرح لحادث السير وذلك لكونه يلعب دوراً مهماً في زيادة وتقليل حوادث السير. تختص الدولة والوزارات بتوفير الطرق الآمنة لاستخدام المواطنين، ويكون ذلك من خلال تحسين البنى التحتية للطرق والعمل على صيانتها وتحديد النقاط السوداء فيها، كما تعمل على توفير كافة مستلزماتها من خدمات وإشارات وبالإضافة لإعداد التقارير عن وضع الطرق وصيانتها. وتتمثل أهم الأسباب المتعلقة بالطريق لنشوء حوادث السير فيما يلي: (٢٩)

١. الإهمال في وضع الإشارات التحذيرية والإرشادية في الطرق وعدم تجهيزها بالشكل المناسب.
٢. عدم وضع الحواجز بالأماكن المخصصة.
٣. عدم القيام بصيانة الطرق بشكل فعال ودوري.
٤. أخطاء في التصميم الهندسي للطرق، بالإضافة لكون الطرق ضيقة وخاصة في المسالك الوعرة.
٥. عدم إزالة مخلفات الصيانة والترميم من الطرقات، بالإضافة لعدم إزالة ما يحجب الرؤية في الطريق مثل الأشجار واللافتات الدعائية وغيرها. وبلاستناد لذلك يتضح أن الطرق تعتبر من الأسباب غير المباشرة لوقوع حوادث السير، وذلك لأن تأثيرها يكون بشكل سلبي على حركة السير من حيث المركبات والمشاة على حد سواء.

المطلب الثاني المصلحة المحمية في تجريم حوادث السير

يكتسب الإنسان العديد من المصالح بتحقيق الولادة ومنها ما يتعلق بالجانب العائلي والمالي، ولذلك فإن المشرع يسعى لتنظيمها في التشريع الدستوري والجنائي ويكفل تنظيم كافة المصالح من خلال إضفاء الحماية القانونية وخاصة على حق الإنسان في الحياة والسكن والتنقل. وتسعى القواعد القانونية إلى إضفاء الحماية على المصالح المعترية والجديرة بالتنظيم ولذلك فإن أي فعل يمثل انتهاك لهذه المصالح يجرمه المشرع، وذلك لأن السياسة المتبعة في أغلب التشريعات الجزائية ما هي إلا انعكاسات لمصالح وحاجات الجماعة المختلفة. (٣٠) وتقوم فلسفة التجريم في الأفعال التي تشكل تهديد أو تعريض للأرواح والأفراد وممتلكاتهم وأموالهم للخطر أو الضرر، ونتيجة لذلك فإن المشرع الجنائي يحدد نطاق تطبيق القاعدة القانونية من خلال بيان الأفعال التي تشكل تهديد أو إضرار بالمصالح. (٣١) تعد فكرة المصلحة في القانون الجنائي المعيار المناسب لفهم فلسفته والأساس الذي يستند له المشرع لتنظيم الأحكام القانونية، حيث أن المشرع لا يجرم الأفعال لغاية التجريم فقط، بل يهدف لحماية المصالح العامة للمجتمع والمصالح الأساسية اللازمة لحمايته. (٣٢) وسيتم دراسة هذا المطلب في فرعين: يتضمن الفرع الأول بيان المصلحة المحمية في التشريع الأردني، ويتضمن الفرع الثاني بيان المصلحة المحمية في التشريع العراقي.

الفرع الأول: المصلحة المحمية في التشريع الأردني

إن تحديد المصلحة المحمية في جرائم السير يساهم في فهم وتأصيل النصوص التجريبية، حيث أن تغريد المصلحة محل الحماية يساعد على تحديد نطاق التجريم بالنسبة لكل نص من نصوص القانون. حيث أن المشرع لا يجرم الأفعال من أجل التجريم فحسب، بل يسعى إلى تشريع وسيلة لتحقيق الحماية بعينها، ولذلك فإن صفة عدم المشروعية التي تلحق بالفعل الجرمي تحدد على أساس مدى ارتباط الفعل أو السلوك بالمصلحة محل الحماية الجزائية ومن حيث أضراره بها وتهديده إياها من عدمه. ولذلك فإن عدم مشروعية الفعل لا تعتبر مجرد علاقة شكلية بين النصوص التجريبية والسلوك، بل أن لها صفة موضوعية تعبر عن جوهرها وذلك لأن السلوك محل التجريم يمثل اعتداء أو إضرار بالنسبة للمصلحة القانونية محل الحماية القانونية. حيث أن المشرع يسعى لكفالة حفظ السلامة العامة لمستخدمي الطرق من سائقين وركاب ومشاة وغيرهم، ولذلك فإن جرائم

وحوادث السير تقع نتيجة لمخالفة قواعد السير الأمر الذي يترتب عنها جريمة، وتطبيقاً لذلك إذا تسبب سائق المركبة في قتل شخص أو إصابته نتيجة تجاوز السرعة المحددة التي يسمح بها القانون فتقع عليه العقوبة المحددة قانوناً. ولذلك سعى المشرع الأردني إلى كفالة حفظ السلامة العامة لمستخدمي الطرق من سائقين ومشاة وغيرهم بسبب استخدام المركبات، ولذا نظم المشرع أحكام قانون السير بشكل يفرض نوع من الحرص والحذر دون وقوع حوادث.^(٣٣) سعى المشرع الأردني لتقرير حماية مصالح الأفراد والحق في الحياة والحق في سلامة الجسد من أي أذى وذلك من خلال تقرير العقوبات على مرتكب حادث السير إن نتج عنه وفاة أو إيذاء.^(٣٤) كما سعى المشرع إلى التأكيد على ضرورة انسياب حركة السير على الطرق العامة بشكل سهل وميسر وبشكل يحقق الغاية من استخدام المركبات بجمع القواعد القانونية الجامدة والمرنة لتنظيم السير.

الفرع الثاني: المصلحة المحمية في التشريع العراقي

يقوم المشرع بتحديد نطاق تطبيق القواعد القانونية التي يشرعها وذلك لكون فلسفة التجريم تقوم بالبحث في السلوكيات التي يمارسها الأفراد أو يتعرضوا لها والتي تؤثر على أموالهم وممتلكاتهم بالخطر والضرر،^(٣٥) ويتدخل المشرع للتجريم من خلال النصوص القانونية وذلك بهدف تحديد نطاق تطبيق القاعدة القانونية، حيث أنه من الممكن أن يجرم المشرع أفعالاً دون اشتراط تحقيق نتيجة وذلك للخوف من الضرر الذي يلحق مصالح معينة، كما يقوم المشرع بتجريم العديد من الأفعال عند تحقق النتيجة الجرمية.^(٣٦) حيث أن المشرع يقوم بتجريم العديد من الأفعال لتحقيق مصالح معينة ويحافظ عليها لحماية المجتمع والأفراد، ولذلك عند تشريع النصوص العقابية في قانون السير يسعى المشرع إلى فرض نوع من الحرص والحذر للحول دون وقوع الحوادث للحفاظ على سلامة مستخدمي الطرق من سائقين ومشاة وركاب.^(٣٧) كما جرم المشرع العراقي الأفعال التي تعرض حياة الإنسان للضرر، وذلك بهدف حماية الحق في الحياة، ولذلك فقد نصت المادة (٣٧) على تجريم فعل السائق إذا أدى وفاة الإنسان نتيجة للقيادة دون مراعاة القوانين، كما شدد العقوبة إذا ترتب على الحادث وفاة في حال كان السائق متأثراً بالمواد المسكرة أو المخدرات أو في حال هرب السائق دون إخبار السلطات المختصة لإنفاذ المجني عليه.^(٣٨) وقد يترتب على حوادث السير جرائم إيذاء وهي التي تقع على جسم الإنسان وتمس بسلامته وتمثل اعتداءً عليه سواء كان الفعل الصادر إيجابياً أم سلبياً، وتكمن العلة من تجريم أفعال الإيذاء أنها تمثل إخلالاً بالمصالح التي يحميها المشرع والتي تتمثل بالمساس بالتكامل الجسدي، وحيث يعتبر الفرد صاحب مصلحة مباشرة في الحفاظ على سلامة جسده ضد أي اعتداء. كما سعى المشرع لحماية الحق في سلامة الجسم من خلال تجريم الأفعال التي تؤدي لإلحاق الضرر بالجسم أو إصابته بعاهة مستديمة نتيجة لقيادة المركبة دون مراعاة القوانين والانظمة، كما أن المشرع العراقي عند صياغته لأحكام قانون المرور سعى لتحقيق سهولة وانسيابية في حركة السير على الطرق. حيث أن قانون المرور العراقي حمى الحق في سلامة الجسم من خلال تجريم الأفعال التي تمثل اعتداء على سلامته، وأكدت المادة (٣٥) على ذلك من خلال فرض الحبس والغرامة إن أدت الأفعال المرتكبة لإحداث الأذى بالغير.^(٣٩) وهدف المشرع العراقي بنص المادة (٣٤) على حماية مصالح الأفراد في أجسادهم من خلال تقرير الحق في الحياة والحق في سلامة الجسد والحق في التنقل، ولم تكن تلك غايته الوحيدة بل سعى إلى الحق في حماية الممتلكات^(٤٠). وقد توصل الباحث أن كلا من المشرعين الأردني والعراقي هدفاً في قانون السير إلى حماية مصالح الأفراد وحقوقهم في الحياة والحق في التنقل والحق في الحماية للممتلكات وكان ذلك متمثلاً من خلال النص على المصالح المحمية في القوانين ذات العلاقة. ويلاحظ مما سبق أن كلا من المشرع العراقي والمشرع الأردني قد سعوا إلى حماية المصالح المحددة في قانون السير وأهمها حق الأفراد بالحياة ويتضح ذلك من خلال تأسيس فلسفة التجريم في حوادث السير على فكتي الضرر والخطر.

الخاتمة:

يتضح من خلال ما تقدم أن المسؤولية الجزائية عن حوادث السير لا يمكن النظر إليها من زاوية واحدة، لأن الحادث المروري قد يكون نتيجة خطأ السائق، وقد يكون نتيجة خطأ المشاة أو الراكب أو بسبب الطريق وما يتصل به من إشارات وتنظيم وصيانة. كما أن قيام المسؤولية لا يتحقق بمجرد وقوع النتيجة الضارة، وإنما يتطلب توافر الخطأ ورابطة السببية بين الفعل والنتيجة، مع مراعاة أثر الخطأ المشترك أو خطأ المجني عليه في تقدير المسؤولية والعقوبة. وقد ظهر أن المشرع العراقي اتجه إلى تنظيم عدد من صور المسؤولية الناشئة عن مخالفة أحكام المرور، وربطها بما يترتب على الفعل من أذى أو وفاة أو ضرر بالممتلكات، في حين أن التشريع الأردني ركز بصورة واضحة على مسؤولية السائق، وهو ما قد يثير إشكالاً في الحالات التي يكون فيها السبب الحقيقي للحادث راجعاً إلى المشاة أو الطريق أو الغير. ومن ثم فإن العدالة الجزائية تقتضي أن يكون تقدير المسؤولية قائماً على البحث الواقعي والفني في أسباب الحادث لا على مجرد افتراض المسؤولية. كما تبين أن المصلحة المحمية من تجريم حوادث السير تتمثل في حماية حق الإنسان في الحياة وسلامة الجسد وحماية الأموال والممتلكات، فضلاً عن حماية النظام العام المروري

وانسياب حركة السير. وبذلك فإن السياسة الجزائية في هذا المجال لا تستهدف العقاب فقط، وإنما تهدف أيضاً إلى الوقاية والردع وتحقيق السلامة العامة لمستخدمي الطريق كافة.

التوصيات:

١. ضرورة النص بصورة أكثر وضوحاً على مسؤولية كل طرف يساهم في وقوع حادث السير، سواء أكان السائق أم الراكب أم المشاة أم الجهة المسؤولة عن الطريق، حتى لا تبقى المسؤولية منحصرة عملياً بالسائق في جميع الأحوال.
٢. ضرورة اعتماد الخبرة الفنية المرورية في جميع الحوادث الجسيمة التي يترتب عليها وفاة أو عاهة أو إصابة بليغة، لما لها من دور في تحديد سبب الحادث ونسبة مساهمة كل طرف فيه بصورة دقيقة.
٣. ضرورة تشديد الرقابة على سلامة الطرق والإشارات والعلامات المرورية وصيانتها المستمرة، مع تقرير مسؤولية الجهة المقصرة عند ثبوت أن عيب الطريق أو غياب وسائل التحذير كان سبباً في وقوع الحادث.
٤. ضرورة تعزيز الثقافة المرورية لدى السائقين والمشاة والركاب من خلال برامج توعية مستمرة، لأن الجانب الوقائي يعد أكثر أثراً من العقوبة اللاحقة في الحد من حوادث السير وتقليل نتائجها الضارة.

الخلاصة:

إن أساس المسؤولية الجزائية عن حوادث السير يقوم على الخطأ وعلاقة السببية بين السلوك والنتيجة، ولا يصح أن ينسب الحادث إلى السائق بمجرد أنه كان يقود المركبة وقت وقوعه. فالعدالة تقتضي البحث في جميع العناصر المحيطة بالحادث، ومنها فعل السائق والمشاة والراكب وحالة الطريق، ثم تحديد المسؤولية على ضوء مساهمة كل عنصر في إحداث النتيجة. وبذلك تتحقق الحماية الجزائية للمصالح التي قصد المشرع صيانتها، وفي مقدمتها الحياة وسلامة الجسد والأموال وسلامة النظام المروري.

المصادر:

أولاً: المؤلفات العامة:

١. عقاب صقر الميري (١٩٨٩)، حوادث المرور ماهيتها وطرق التحقيق فيها، ط١، المملكة العربية السعودية، اطروحة ماجستير، المركز العربي للدراسات العربية والامنية.
٢. فرج صالح الهريش (٢٠٠٦)، جرائم تلويث البيئة، دار الفكر العربي، القاهرة، بدون طبعة.
٣. فتوح عبد الله الشاذلي (٢٠١٩)، شرح قانون العقوبات القسم الخاص، الجرائم المضرة بالمصلحة العامة، دار المطبوعات الجامعية الاسكندرية.
٤. يوسف مظهر احمد (٢٠١٦)، بيان مدى مسؤولية الاشخاص الجنائية في جرائم المرور، مجلة العلوم والشرعية، المجلد ٤٣، الملحق ٣، الاردن.
٥. سلمان مكطوف زويد (٢٠٠٥)، الركن المعنوي في جريمة الدعس في القانون العراقي، بحث مقدم إلى مجلس القضاء الاعلى، العراق.
٦. نايف بن ناشي الظفيري (٢٠٠٥)، الآثار الشرعية المترتبة على حوادث السير، دراسة فقهية مقارنة بنظام الحوادث في المملكة العربية السعودية، رسالة ماجستير غير منشورة، الجامعة الاردنية.
٧. حاتم محمد صالح (١٩٨٨)، جريمة الدعس (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير، جامعة بغداد.
٨. ناجح محمد حسن (٢٠١٠)، حوادث السيارات في التشريع الجنائي الاسلامي، رسالة ماجستير مقدمة لجامعة النجاح الوطنية، كلية الدراسات العليا، فلسطين.
٩. اميل بديع يعقوب (بدون سنة)، موسوعة علوم اللغة العربية، ج٢، دار الكتب العلمية، لبنان - بيروت.
١٠. احمد عيسى الطيب (٢٠١٤)، البلديات ودورها في الحد من حوادث السير، ط١، دار البيروني للنشر والتوزيع، الأردن.
١١. ناديا البياتي (٢٠١٠)، التأمين الالزامي من المسؤولية الناشئة عن حوادث السير، ط١، المركز القومي للإصدارات القانونية، مصر.
١٢. عوض قاسم الفواعير (بدون سنة)، حوادث السير وما يتعلق بها من احكام ، رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة البلقاء التطبيقية، الاردن.
١٣. مأمون سلامة (١٩٨٨)، قانون العقوبات القسم الخاص، ج١، الجرائم المضرة بالمصلحة العامة، دار الفكر العربي، مصر.
١٤. احمد محمد خليفة (١٩٥٩)، النظرية العام للتجريم، ط١، دار المعارف، مصر.
١٥. مأمون محمد سلامة (١٩٨٤)، قانون العقوبات القسم العام، ط٤، دار الفكر العربي، مصر.

١٦. خالد عبد الباقي محمد الخطيب (٢٠٠٤)، جرائم وحوادث السير ودور الشرطة في مواجهتها، دون رقم طبعة، جامعة الزقازيق، مصر .
١٧. محمد مردان البياتي (٢٠٠٢)، المصلحة المعتبرة في التجريم، اطروحة دكتوراه، كلية القانون، جامعة الموصل، العراق.
١٨. جعفر عبد الرضا عبد الخالق (٢٠١٦)، الجريمة المرورية في التشريع العراقي دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، كلية القانون والسياسة، جامعة البصرة، العراق.

ثانياً: القوانين:

١. قانون السير الاردني رقم ٤٩ لسنة ٢٠٠٨.
٢. قانون المرور العراقي رقم ٨ لسنة ٢٠١٩.
٣. قانون العقوبات الاردني رقم ١٦ لسنة ١٩٦٠.
٤. قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩.

ثالثاً: القرارات القضائية:

١. قرار محكمة التمييز العراقية رقم ١٠٨٧ / الهيئة الجزائية الثانية / ٩٩ في ٢٥/٤/١٩٩٩.
٢. قرار محكمة التمييز الاردنية رقم ١١٥٦ لعام ٢٠١٠ الصادر بتاريخ ٢٠١٠/٢/٣.
٣. قرار محكمة بداية الزرقاء بصفتها الاستئنافية رقم ٢٠١٥/١٦٩٥ الصادر بتاريخ ٢٠١٥/٧/٢٧.
٤. قرار محكمة الطعن المصرية رقم ٢٤٣٤ لسنة ٢٤ ق / جلسة ١٩٥٥/٢/٢٦ ، رابط الموقع الالكتروني:

<https://moj.gov.eg/ar/Pages/Home.aspx>

هوامش البحث

- (١). عقاب صقر الميري (١٩٨٩) حوادث المرور ماهيتها وطرق التحقيق فيها، ط١، المملكة العربية السعودية، اطروحة ماجستير، المركز العربي للدراسات العربية والامنية، ص ١٦.
- (٢). قرار محكمة الطعن المصرية رقم ٢٤٣٤ لسنة ٢٤ ق / جلسة ١٩٥٥/٢/٢٦ ، رابط الموقع الالكتروني : <https://moj.gov.eg/ar/Pages/Home.aspx>.
- (٣). فرج صالح الهريش (٢٠٠٦)، جرائم تلوين البيئة، دار الفكر العربي، القاهرة، بدون طبعة، ص ٣٣٨.
- (٤). فتوح عبد الله الشاذلي (٢٠١٩)، شرح قانون العقوبات القسم الخاص، الجرائم المضرة بالمصلحة العامة، دار المطبوعات الجامعية الاسكندرية، ص ٦٢.
- (٥). يوسف مظهر احمد ، مرجع سابق ، ص ١٣٨٦ .
- (٦). سلمان مكطوف زويد (٢٠٠٥) الركن المعنوي في جريمة الدعس في القانون العراقي، بحث مقدم إلى مجلس القضاء الاعلى، العراق، ص ٢٤.
- (٧). قرار محكمة التمييز العراقية رقم ١٠٨٧ / الهيئة الجزائية الثانية / ٩٩ في ٢٥/٤/١٩٩٩، منقول من سلمان مكطوف زويد، مرجع سابق، ص ٢٣.
- (٨). قرار محكمة التمييز الاردنية رقم ١١٥٦ لعام ٢٠١٠ الصادر بتاريخ ٢٠١٠/٢/٣.
- (٩). نايف بن ناشي الظفيري (٢٠٠٥) الاثار الشرعية المترتبة على حوادث السير، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الدراسات العليا، الجامعة الاردنية، ص ٣٢.
- (١٠). نايف بن ناشي الظفيري، المصدر السابق، ص ٥٠.
- (١١). قانون المرور العراقي رقم ٨ لسنة ٢٠١٩.
- (١٢). حاتم محمد صالح (١٩٨٨) جريمة الدعس (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير، جامعة بغداد، ص ١٦٩.
- (١٣). يوسف مظهر احمد ، بيان مدى مسؤولية الاشخاص الجنائية ، مرجع سابق ، ص ١٣٧٢.

- (١٤). قرار محكمة بداية الزرقاء بصفتها الاستئنافية رقم ٢٠١٥/١٦٩٥ الصادر بتاريخ ٢٠١٥/٧/٢٧ منشورات موقع قراكر ، تاريخ زيارة الموقع الالكتروني ٢٠٢٢/١١/١٠ .
- (١٥) . ناجح محمد حسن ، حوادث السير في التشريع الجنائي ، مرجع سابق ، ص ٥٠.
- (١٦) . ناجح محمد حسن ، المرجع السابق ، ص ٥٧.
- (١٧) . الظفيري ، الآثار الشرعية المترتبة على حوادث السير ، مرجع سابق ، ص ٣٣ .
- (١٨) . د اميل بديع يعقوب (بدون سنة) موسوعة علوم اللغة العربية ، ج ٢ ، دار الكتب العلمية ، لبنان - بيروت ، ص ٢٥١.
- (١٩) . المادة الثانية من قانون السير الاردني و التي نصت على " الشخص الذي يتولى قيادة المركبة " .
- (٢٠) . المادة الاولى من قانون المرور العراقي و التي نصت على ان " السائق: كل شخص طبيعى يقود مركبة بإجازة تختص بنوع المركبة".
- (٢١) . احمد عيسى الطيب (٢٠١٤) البلديات و دورها في الحد من حوادث السير ، ط ١ ، دار البيروني للنشر و التوزيع ، عمان ، ص ٥٠.
- (٢٢) . ناجح محمد حسن ، مرجع سابق ، ص ٦١ .
- (٢٣) . ناديا البياتي (٢٠١٠) التأمين الالزامي من المسؤولية الناشئة عن حوادث السير ، ط ١ ، المركز القومي للإصدارات القانونية ، ص ١٤٣
- (٢٤) . ناديا البياتي (٢٠١٠) التأمين الالزامي من المسؤولية الناشئة عن حوادث السير ، ط ١ ، المركز القومي للإصدارات القانونية ، ص ١٤٤.
- (٢٥) . عوض قاسم الفواعير (د . س) حوادث السير وما يتعلق بها من احكام ، رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة البلقاء التطبيقية ، عمان ، ص ٥٥ .
- (٢٦) . ناديا البياتي ، مرجع سابق ، ص ١٤٢ .
- (٢٧) . المادة الثانية من قانون السير الاردني
- (٢٨) . عوض قاسم الفواعير (د.س) حوادث السير وما يتعلق بها من احكام ، رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة البلقاء التطبيقية ، عمان ، ص ٥٠ .
- (٢٩) . نايف بن ناشي الظفيري (٢٠٠٥) الآثار الشرعية المترتبة على حوادث السير ، دراسة فقهية مقارنة بنظام الحوادث في المملكة العربية السعودية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، الجامعة الاردنية ، ص ٣٣.
- (30) . مأمون سلامة (١٩٨٨) قانون العقوبات القسم الخاص، ج ١، الجرائم المضرة بالمصلحة العامة، دار الفكر العربي، القاهرة، ص ١٢ .
- (٣١) . د احمد محمد خليفة (١٩٥٩) النظرية العام للجريم ، دار المعارف ، مصر ، ط ١ ، ص ٣٥ .
- (٣٢) . د مأمون محمد سلامة (١٩٨٤) قانون العقوبات القسم العام ، دار الفكر العربي ، ط ٤ ، ص ١٨١ .
- (٣٣) . خالد عبد الباقي محمد الخطيب (٢٠٠٤) جرائم وحوادث السير ودور الشرطة في مواجهتها، جامعة الزقازيق، مصر، دون رقم طبعة، ص ٧٢ .
- (٣٤) . المادة (٢٧) من قانون السير الأردني التي نصت على " إذا تسبب بوفاة إنسان أو إحداث عاهة دائمة له يعاقب بالحبس من ثلاثة أشهر إلى ثلاث سنوات أو بغرامة من (١٠٠٠) إلى (٢٠٠٠) دينار أو بكلا العقوبتين معا..." .
- (٣٥) . احمد محمد خليفة (١٩٥٩) النظرية العامة للجريم، ط ١، دار المعارف، مصر، ص ١٠٦ .
- (٣٦) . محمد مردان البياتي (٢٠٠٢) المصلحة المعتبرة في التجريم، اطروحة دكتوراه، كلية القانون، جامعة الموصل، العراق، ص ٧.
- (٣٧) . جعفر عبد الرضا عبد الخالق (٢٠١٦) الجريمة المرورية في التشريع العراقي دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، كلية القانون والسياسة، جامعة البصرة، ص ٩.
- (38) . المادة (٣٧) من قانون المرور العراقي.
- (٣٩) . المادة (٣٥ / أولاً) من قانون المرور العراقي و التي نصت على " على أن يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن ستة أشهر ولا تزيد على سنتين... كل من أحدث بالغير أذى جسيم أو عاهة مستديمة بسبب قيادته لمركبته دون مراعاة القوانين والأنظمة والبيانات وتعليمات المرور ...".
- (٤٠) . المادة (٣٤) من قانون المرور العراقي و التي نصت على " يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن ستة أشهر ولا تزيد عن سنتين أو بغرامة لا تقل عن أربعمئة ألف دينار ولا تزيد على مليون دينار أو بكلا العقوبتين كل من أحدث بالغير أو بممتلكاتهم بسبب قيادته للمركبة أذى أو مرض جسيم أو عاهة مستديمة لعدم مراعاة القوانين والأنظمة " .