

جامعة أبو بكر بلقايد

كلية الحقوق

تلمسان



المسؤولية الجنائية الناتجة عن حوادث المرور

مذكرة لنيل شهادة الماجستير

في " العلوم الجنائية و علم الإجرام "

من إعداد الطالبة : قيسي سامية تحت إشراف : قلفاط شكري -

مدير البحث قيسي سامية

أستاذ التعليم العالي

لجنة المناقشة

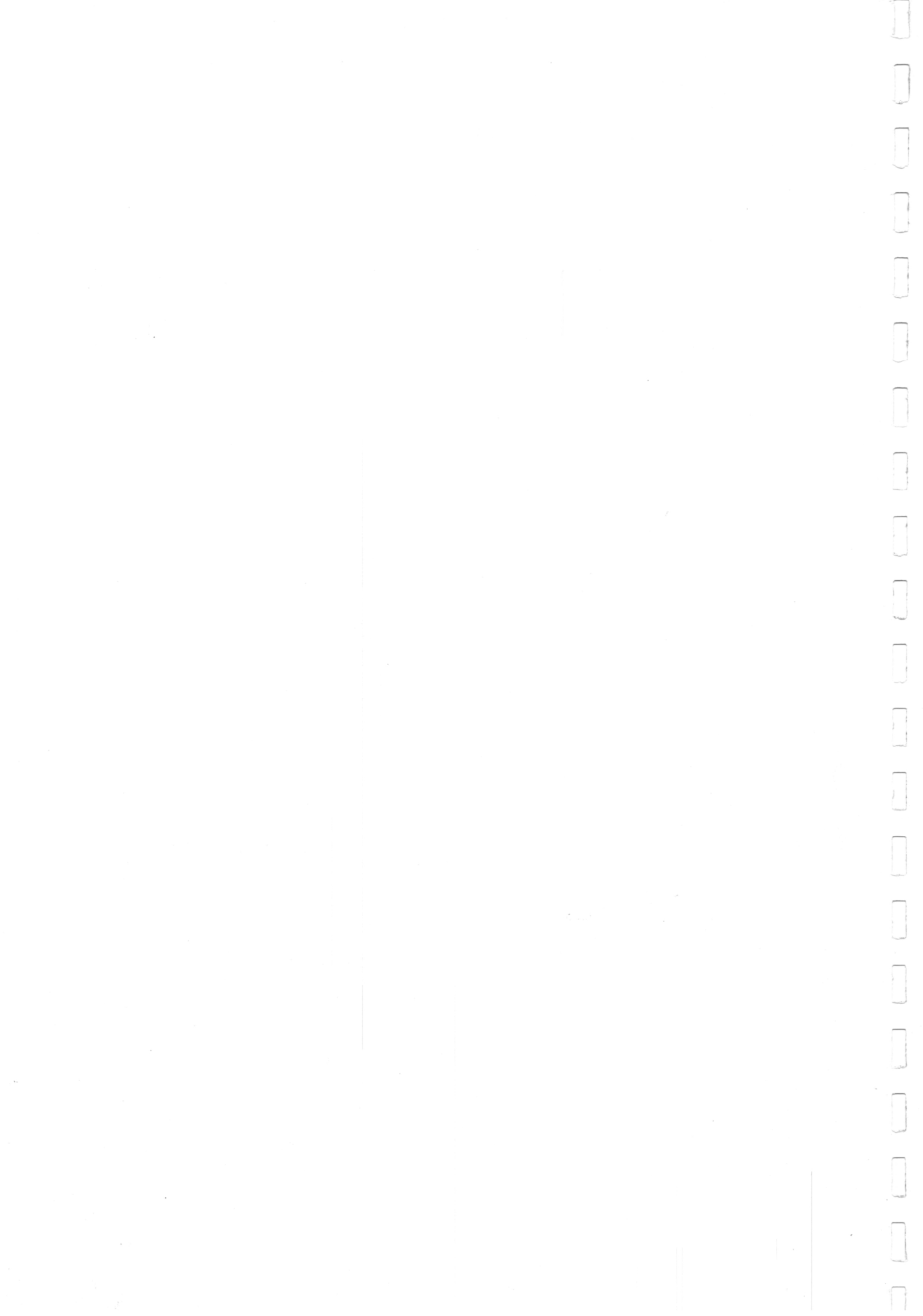
أ . تشوار جيلالي: أستاذ التعليم العالي بجامعة تلمسان: رئيسا

أ . قلفاط شكري: أستاذ التعليم العالي بجامعة تلمسان: مقورا

أ . دنوبي هجيرة: أستاذة التعليم العالي بجامعة تلمسان : مناقشة

أ بو عزة ديدن: أستاذ محاضر بجامعة تلمسان : مناقشا

السنة الجامعية: 2004 - 2005



إهداء

إلى والدي الكريمن و إلى أسرتي العزيزة ،

إلى جمع أساتذتي الأفاضل ، الذين أضاءوا لي طريق المعرفة منذ بداية

مشواري إلى حين تخرجي من الجامعة ،

خاصة إلى الأستاذ المشرف : قلفاط شكري الذي ساعدني في إنجاز

هذا البحث و إلى كل أعضاء لجنة المناقشة الذين قبلوا قراءة هذه

الرسالة .

قائمة المختصرات

(1) باللغة الفرنسية

- Bull .crim= Bulletin des arrêts de la cour de cassation , chambre criminelle (française) .
- Cass.crim = arrêt de la chambre criminelle de la cour de cassation (française) .
- Cf = Confer.
- D. = Recueil Dalloz .
- D.C = Recueil Dalloz critique .
- Décr = Décret .
- D.H = Recueil Dalloz hebdomadaire .
- D.P. = Dalloz périodique.
- éd = édition .
- G.P . = Gazette du palais .
- J.C.P = Jurisclasseur périodique (semaine juridique) .
- L.G.D.J = Librairie générale de droit et de jurisprudence .
- Op.cit = Opposition citée.
- p = page .
- R.D.P.C = Revue (Belge) de droit pénal et de criminologie.
- R.I.D.P = Revue internationale de droit pénal .
- R.S.C = Revue de science criminelle et de droit pénal comparé .
- Somm. = Sommaire .
- suiv = suivante .
- T . = Tome.
- Trib . corr = tribunal correctionnel

2) باللغة العربية

- الم = المتر .
- ثا = ثانية .
- دج = دينار جزائري .
- سا = ساعة .
- ص = صفحة .
- ط = طبعة .
- غ = غرام .
- غر = غرفة .
- ف = فقرة .
- قا . إ . ج = قانون الإجراءات الجزائية .
- قا . ج = قانون جنائي .
- قا . ع = قانون العقوبات .
- كم = كيلو متر .
- م . ق = مجلة قضائية .

مجلس

إن تعدد الحوادث نتيجة الابتكارات البشرية لا سيما فيما يخص حركة المرور تسبب تزايداً مقلقاً لجرائم الإهمال⁽¹⁾. و الملاحظ بالنسبة لجرائم الإهمال وبصفة عامة الجرائم الغير عمدية هو تزايد الدراسات والأبحاث حولها في معظم دول العالم⁽²⁾ وتقع الجرائم الغير عمدية كأثر للتقدم العلمي في مجالات التخصص المهني المختلفة وأخطر مجالات الخطر هو مجال المرور حيث تزايد الجرائم الغير عمدية التي تترتب على خطأ سائقي وسائل المواصلات المختلفة و تشير الإحصائيات إلى تزايد عدد جرائم القتل الخطأ والجروح الخطأ تزايداً فاقت به عدد جرائم القتل و الجروح العمدية⁽³⁾.

والهدف من البحث هو دراسة المسؤولية الجنائية المؤسسة على الخطأ لمرتكب الحادثة والوقوف على جميع المشاكل المتعلقة بحوادث المرور وأهمية هته الحوادث خاصة فيما يتعلق بأمن الأشخاص والأموال ، وكذلك تبيان الظروف الهامة التي تحقق العدالة في مسائل المرور وحوادثه إلى كل من مأموري الضبط التي مهمتهم هي منع الحوادث، وكذلك إلى القضاة و رجال النيابة والدفاع، خاصة و أن تطبيق نظام التأمين الإجباري للقانون المدني لتعويض المصابين عن خطأ قائدي السيارات قد أنقص من

(1) Cf. P. BOUZAT et J. PINATEL : « Traité de Droit Pénal et de Criminologie », T.I : " Droit Pénal Général ", Librairie Dalloz, Paris, 1970, p. 260 .

(2) Cf. JB. HERZOG : « La prévention des infractions involontaires contre la vie et l'intégrité de la personne humaine », T.I , Cujas , paris , 1956 , p . 207 .

(3) أنظر معوض عبد التواب : " الوسيط في شرح جرائم القتل و الإصابة الخطأ " ، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، 1997، ط. 4 ، ص . 19 .

الشعور بالمسؤولية و قد يكون من الأوفق تحميل هذه الطائفة جزء من المسؤولية المدنية إلى جانب المسؤولية الجنائية .

إن السيارة طويلا ما اعتبرت كأداة للتجارة القانونية و أيضا الأداة الأكثر إنتشاعا التي يملكها الانسان و يستعملها من أجل التنقل فمن المؤكد أن المركبة كانت عاملا لتطبيق القانون الجنائي ، و كذلك لتطور قواعده، و يتجلى هذا في المتابعات التي يكون قائد المركبة محلها بمناسبة جرائم المرور كما ساهمت في ظهور قوانين جديدة : كان لابد من تنظيم حركة المرور بواسطة قواعد قانونية ردعية عن طريق تسليط عقوبات جنائية صارمة ، من هنا كانت المركبة مصدر لنشوء فرع جديد من القانون الجنائي خاص بحركة المرور و تنظيمها .

- إن المركبة و بمجرد نشأتها ، أظهرت الحاجة إلى قواعد تنظيمية خاصة بها والتي تحدد طرق و شروط سيرها على الطرقات العمومية ، على كل حال فان حركة المرور كانت محل تنظيم منذ زمن طويل ، و في الوقت الذي ظهرت فيه المركبة كانت منظمة بواسطة القانون الفرنسي 30 ماي 1851 ، « قانون حول رخصة النقل العمومي لمسافرين والبضائع »⁽¹⁾

(loi sur la police du roulage et des messageries publiques)

ولقد مدد تطبيق هذا القانون في البداية على المركبات، لكن سرعان ما ظهرت الحاجة إلى إنشاء قواعد خاصة « بالمركبات ذات محرك ميكانيكي »

(¹) Cf. G. ROUJOU DE BOUBEE : « l'automobile en Droit privé », 2^{ème} partie : « le Droit Pénal et l'automobile », L.G.D.J , Paris, 1965, p.428.

و أول قانون للمرور كان مرسوم 10 مارس 1899 المتضمن التنظيم المتعلق بحركة مرور المركبات . و الذي يستمد أحكامه من قانون 1851⁽¹⁾ . وكان هذا منطلق عدة "قوانين" ونصوص تنظيمية التي سيتم ذكر أهمها : بعد أن عدل سنة 1901 ثم سنة 1919 ، فإن مرسوم 1899 استبدل بمرسوم 27 ماي 1921 ، والذي استبدل مرة ثانية بمرسوم 31 ديسمبر 1922⁽²⁾ وذلك بعد غضب مستعملي الطرق ، فبعد عدة تغيرات و تعديلات فان التنظيمات الخاصة بحركة المرور ظهرت ضمن مرسوم جديد و هو مرسوم 20 أوت 1939 . ولكن بعد نهاية الحرب و استرجاع فرنسا لنشاطها الاقتصادي فان قانون 1939 بدأت تظهر عليه عدة غلطات تاريخية و هذا راجع إلى عدة أسباب مما أدى إلى نشوء قانون جديد و من بين هته الأسباب يذكر:

- أولا تطور إنتاج المركبات وتطور حركة المرور إضافة إلى تضاعف حوادث المرور الذي استدعى إنشاء أحكام تشريعية أكثر دقة،
- ثانيا فإن عدد المراسيم السابقة والى غاية 1939 والمعدلة للنص الأصلي أضفت عليه طابع الغموض و التعقيد ، ثم أنه كان من واجب الدولة الفرنسية أن تأتي بقانون يتوافق مع القوانين الدولية وهي الاتفاقية الدولية لحركة المرور الموقع عليها في جنيف GENEVE في 19 سبتمبر 1949

(1) Cf. G ROUJOU DE BOUBEE ,Op.cit, p.428.

(2) Cf. BEDOUR : « Précis des accidents d'automobile », 4^{ème} .éd., Paris, 1959,p.14.

(3) Cf. BEDOUR, Op.cit,p.789. et suiv.

هذه الافتتاحية التي وضعتها الجمعية العامة للأمم المتحدة هدفها هو " السماح بتطور حركة المرور الدولية و تحقيق الأمن بوضع قواعد موحدة و هذا الإطار "، لكن الاتفاقية تعترف لكل دولة حقها في وضع قواعد قانونية لحركة المرور الخاصة بها .

والمنشورة في مرسوم 4 نوفمبر 1950⁽³⁾ ومرسوم 20 جويلية 1954 والمسمى بـ "قانون المرور" الذي كان موجها للاستجابة إلى كل تلك المعطيات إلا أن هذا القانون لم يكن نهائيا حيث قبل مجيء الجمهورية الفرنسية الخامسة ، اقترح مجلس البرلمان تجديد التشريع المنظم لحركة المرور، و بصفة خاصة الحرص على تزايد الأمن وتشديد العقوبة بالنسبة لبعض جرائم المرور ، ولقد تجلّى ذلك في صدور الامر رقم 581216 بتاريخ 15 ديسمبر 1958 والمرسوم رقم 581217 المؤرخ في 15 ديسمبر 1958⁽¹⁾ ولقد احتفظ هذا المرسوم على النصوص التي جاء بها قانون 1954 كما جاء بنصوص قانونية مأخوذة من القوانين القديمة وأخرى أعيد تعديلها من جديد، فمند 1958 عرف قانون المرور تعديلات هامة وعديدة⁽²⁾ .

أصبح قانون المرور مقارنة مع سابقه يتميز بصفيتين: من جهة ، أصبح و لأول مرة يتضمن نصوصا ذات طابع تشريعي ومن جهة أخرى اكتسب استقلالية جزئية وتظهر هته الاستقلالية من خلال قسمه التنظيمي الذي تبين فيه العقوبات التي يتعرض اليها مخالفوا النصوص القانونية الواردة في نفس القانون، الشيء الذي لم يلاحظ من إذ أن التجريم و العقاب كانا من اختصاص المشرع وحده فكان لا بد من الرجوع إلى النصوص العامة أي المادة 471/ف15 من القا.الج الفرنسي ، فاصبح رجال المرور يملكون حرية

(1) Cf. G ROUJOU DE BOUBEE, , Op. cit , p.430.

(2) Décr N° .60-14 du 09 Janvier 1960 (D.1960 -63) et Décr N° 61-93 du 21 Janvier 1963 (D.1961-74) .

تامة في تنزيل العقوبات التي يرونها مناسبة على مخالفتي أحكام قانون المرور، وهكذا فان الكتاب الثاني لقانون المرور في قسمة التنظيمي يضع سلما للعقوبات حسب خطورة المخالفة المسجلة و جسامة الضرر الناتج ثم فيما بعد عرف قانون المرور عدة تعديلات لتذكر أهمها فيما يلي:

- مرسوم رقم 14-60 بتاريخ 09 جانفي 1960 المكمل للقسم التنظيمي و المعدل له بوضعه أحكام جديدة فيما يخص معاينة الجرائم ومختلف العقوبات المقررة لها (الغرامة الجزافية ، سحب لرخصة السياقة ، الوضع في الحظيرة و منع بعض المركبات من السير...) ثم يليه قانون 85-1196 بتاريخ 18 نوفمبر 1985 ، ثم قانون رقم 95-73 الصادر في 21 جانفي 1995 و المرسوم رقم 98-828 بتاريخ 14 سبتمبر 1998 . فيبقى القاج للمركبة منفردا من نوعه خاصة من حيث مصادره وروحه التشريعية فكما هو الأمر بالنسبة للقواعد القانونية الخاصة بجنح الأحداث ، فان قانون المرور يشكل أحد الفروع الأكثر تطورا في سياسة النظام العقابي ، كما أن مذهب الدفاع الاجتماعي أدى دورا هاما في تطوره ، مع إبقاء مبادئ القانون الجنائي التقليدي مع العلم أن أول أهدافه هو تسليط العقوبة بعد ارتكاب الجريمة ، وتحقيق الوقاية من الجرائم يكون بطريقة غير مباشرة . بموجب تهديد المتهم أو من يريد القيام بنفس الجريمة عن طريق شدة العقوبة المسلطة .

لكن فكرة الردع فيما يخص ميدان المرور لم تعد كافية ورغم تشديد بعض العقوبات إلا أنه لم ينقص من عدد الجرائم المرتكبة يوميا على مستوى

الطرق من هنا لا يجب المعاقبة فقط ، بل يجب الوقاية ومن أجل ذلك لابد من البحث عن اصل الضرر و اخذ كل التدابير و الاحتياطات اللازمة من شأنها رد السائق إلى الصواب و إجباره على احترام قواعد المرور. من ثم لا بد من اللجوء إلى دراسات مساعدة: تعاون القضاة و المشرعين مع اخصائيين في علم الإجرام .

هذا و عن التطور التاريخي لقانون المرور الفرنسي ، أما عن الجزائر فلقد استمدت الأحكام والنصوص القانونية المنظمة لحركة المرور من القانون الفرنسي بحكم العامل التاريخي . فيما يلي أهم القوانين التي صدرت في الفترة ما بعد الإستقلال إلى يومنا هذا :

1) الأمر رقم 66-127 المؤرخ في 27 ماي 1966 و المتضمن تأسيس احتكار الدولة لعمليات التأمين .

2) الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 جانفي 1974 و المتعلق بالزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار .

3) قانون رقم 80-07 المؤرخ في 09 أوت 1980 المتعلق بالتأمينات .

4) مرسوم 80-34 يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 07 من الامر رقم 74-15 والمتعلق بالزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن

الأضرار .

5) مرسوم 80-35 يتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق

في الأضرار و معاينتها التي تتعلق بالمادة 19 من الامر رقم 74-15.

6) مرسوم رقم 80-36 يتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بطريقة

تقدير نسب العجز و مراجعتها و المتعلقة بالمادة 20 من الأمر

رقم 74-15.

7) قانون 87-09 المؤرخ في 10 فيفري 1987 المتعلق بتنظيم حركة

المرور عبر الطرق و سلامتها .

8) قانون 88-17 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن توجيه النقل البري

و تنظيمه .

9) قانون رقم 88-81 المؤرخ في 19 جويلية 1988 المعدل و المتمم للأمر

74-15 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن

الأضرار .

10) قانون 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات .

11) قانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور

عبر الطرق و سلامتها و أمنها .

- جريمة المرور يمكن أن تأتي في صورتين أساسيتين في صورة مخالفة بمعناها

الواسع أي مخالفة القواعد الآمرة المنظمة لحركة المرور (مثلا : التجاوز الخطير

رغم نقص الرؤية) و في صورة " الحادث " بمعنى الجروح المسببة للغير

وهي نوعاً ما خطيرة : القتل الغير العمدي و الجروح الغير عمدية ويأتي هذا الحادث في أغلب الاحيان نتيجة لعدم مراعاة قواعد قانون المرور .

أ- فهل يتم تحدد المسؤولية الجنائية المقررة في هذا النوع من الجرائم حسب طبيعة الخطأ أو جسمة الضرر الناتج عن هذا الخطأ؟ وما يلفت انتباه علماء الإجرام هو الحادث بدون نتيجة ضارة ، وذلك أكثر من الجريمة نفسها، من هنا منح اهتمام خاص بظاهرة الإهمال والبحث عن مختلف أسبابها من أجل إيجاد الحلول للوقاية منها ، ومن المعروف أن جرائم الإهمال غير معاقب عليها إلا إذا سببت نتيجة و مقدار العقوبة الموقعة ينخفض أو يرتفع حسب جسامة الضرر الناتج⁽¹⁾.

ولقد انتقد الأخصائيون في العلوم الجنائية وعلم الإجرام بشدة هذا النظام⁽²⁾ لأنه في معظم الأحيان عندما يحدث ضرر نتيجة إهمال ، فإن الصدفة وحدها هي التي تكون عاملاً في تحديد جسامته، لذا حسب هؤلاء الأخصائيين من الأفضل تحديد العقوبة بالنظر إلى التصرف الخطير وحده بحيث يكون هذا التصرف ناتج عن ارتكاب خطأ شديد الخطورة فالإشكال المطروح هنا هو عدم تلائم المصطلحات حيث انه إذا ألحق ضرر بشخص ما من دون قصد فيبقى الفعل المادي الغير العمدي (أي الخطأ) و المعاقب عليه من طرف القانون متفرعاً عن فعل عمدي أو على الأقل

(1) Cf .P. BOUZAT et J. PINATEL , Op.cit, p.260.

(2) Cf . M. HERZOG : « la répression des infractions involontaires » rapport aux journées franco-belgo- luxembourgeoises de sciences pénales ,1958, R.D.P.C , 1958 –1959, p.87 et suiv ..

قد أوتي به بعد قليل من التفكير⁽¹⁾. فمثلا السائق : الذي يجاوز سيارة في مكان ممنوع التجاوز فيه ، لم يقصد جرح الاشخاص الذين كانوا على متن السيارة التي كانت تسير في الاتجاه المعاكس ، إلا أنه قام بتجاوز عمدي في مكان ممنوع التجار فيه ، إذن من الأفضل أن تسمى هته الجرائم بجرائم الابهمال بدلا من الجرائم الغير عمدية و لو أن كلمة الإهمال (أو عدم الحيطة) تشمل إلا جزء من الأخطاء المتوقعة⁽²⁾ .

إضافة إلى أن الخطأ وهو الفعل المادي وركن من أركان جرائم الإهمال يؤدي إلى خلط وتداخل ما بين القانون الجنائي و القانون المدني ، وذلك في حالة أن الابهمال الغير معاقب عليه في حد ذاته إذا سبب ضررا جسمانيا للغير فإنه يؤدي إلى الوجود الحتمي للضحية وتأسيسها كطرف مدني في الدعوى الجنائية . مما يضيف نوعا من الغموض على الدعوى الجزائية . فإذا كان دور القانون المدني هو تعويض ضحايا جرائم الإهمال فإن دور القانون الجنائي لابد أن ينحصر في معاقبة الفاعلين فقط . هذا ما يفرض انفصال القانون الجنائي عن القانون المدني لكن الاجتهادات الفقهية وخاصة في فرنسا مند 1912 تقضي بأنه بالنسبة لجرائم الإهمال كل من الخطأ المدني والخطأ الجنائي متطابقين و يؤثر أحدهما على الاخر في سبيل الإضرار أكثر بالقانون الجنائي⁽³⁾ .

(1) et (2) Cf .M-L. RASSAT : « Droit Pénal Spécial », "infractions des et contre les particuliers" 2^{ème} éd , Dalloz , Paris ,1999, p .276.

(3) Cf .M-L.RASSAT , Op.cit , p. 227 .

-حاليا في بلادنا حوالي ثلاثة آلاف شخص يقتلون سنويا في حوادث المرور وواحد وعشرون ألف منهم يصابون بجروح نوعا ما خطيرة فما هي أسباب هته الحوادث ؟

فهناك عدة أسباب مؤدية إلى حوادث المرور منها الأسباب السلوكية سواء من طرف السائقين أو الراجلين وأهم مظاهر هته الأسباب ، عدم إحترام النصوص القانونية الأساسية لقانون المرور ، السرعة المفرطة ، السياقة في حالة سكر ، وكذلك أسباب هندسية متمثلة أساسا في الأعطاب التي تصيب المركبات كالخلل في الفرامل و انفجار الإطارات ، إضافة إلى نوعية الطرقات و توزيعها عبر شبكات المرور .

لكن في كل الأحوال لابد على السائق أن يضاعف من الحيطة والحذر من أجل اجتناب الحوادث .

لابد من التصدي بصرامة من أجل مواجهة جرائم الإهمال ومن أجل ذلك لابد من معالجة المصدر الأساسي لهته الجرائم وهو مرتكبها فقامت عدة هيئات بالدراسات الدقيقة للحالة النفسية لمجرم الطرقات عن طريق الإهمال منها مصالح السجون و الأطباء و أخصائيون في علم النفس خاصة في الدول الاوروبية ففي سنة 1957 وفي إحدى سجون بلجيكا شكل قسم خاص بمرتكبي جرائم الإهمال⁽¹⁾.

(1) Cf.BEKAERT : « Autonomie de la répression de la délinquance routière », R.D.P.C , 1961-1962 , p . 255 et suiv.

وسجلت الملاحظات الآتية : الجاني في هته الجرائم أكبر سنا من الجاني العادي وهو مرتبط دائما بخليته العائلية لان تصرفاته مقبولة عند أقاربه ، مستواه الفكري جد منخفض ، و في معظم الاحيان يكون معروف من قبل يادمانه على الخمر وعلى العموم يكون ضعيف الإنسانية « faiblesse de caractère » وسوف نشرح هته الفكرة بأكثر من التفصيل لاحقا .

ب- ما هي التدابير الاكثر فعالية التي يجب استعمالها من أجل الوقاية أو من أجل قمع جرائم المرور ؟
فهذا المشكل لعله من أهم المشاكل التي تشغل أذهان رجال القانون حاليا ، فالعقوبات الجزائية المقررة تتمثل في فترات قصيرة من الحبس وفي مبالغ قليلة من الغرامات .

لذا بعض الفقهاء⁽¹⁾ يجدون أن هته العقوبات المقررة ليست لها أي تأثير على النفسية و التفكير الخاص بالجاني المرتكب لجرائم الابهمال لأن هذا النوع من الافراد يواجه عواقب المسؤولية عند ارتكابه للجريمة ويتقبلها لأنه يأمل دائما أنه سوف يتفادي حادث المرور وعلى العكس من ذلك بعض علماء الإجرام يجدون أن العقوبات القصيرة المدة تكفي لمواجهة عدم الحيطة و رعونة السائق الذي يتسبب في قتل أو جرح الغير و لها أثر ردعي عليه لهذا لا بد من ترك هته العقوبات مع التشديد من حدتها .

(1) Cf. P. BOUZAT et J. PINATEL , Op.cit , p.260.

وأخيرا يمكن القول أن نظرية حركة الدفاع الاجتماعي ساهمت كثيرا في تطوير القانون الجنائي للمركبة بأن أدخلت عليه قاعدتين أساسيتين المتمثلين في : الاخذ بعين الاعتبار حالة الخطورة و توفيق العقوبة حسب حالة الخطورة و يتبين ذلك من خلال هذا البحث عند دراسة النظام القانوني لجريمة المرور في فصل أول والسياسة العقابية في الفصل الأول والسياسة العقابية في الفصل الثاني .

الفصل الأول

النظام القانوني لجرائم المرور

من بين جرائم المرور جرمي القتل الخطأ أو الجروح الخطأ،
 ودراسة النظام القانوني لجرائم المرور يجعلنا نتطرق أولاً إلى دراسة الأحكام
 العامة لجرائم القتل الخطأ أو الجروح الخطأ حيث يشرح فيه أركان
 الجريمتين ، إذ يتعين لقيامها في حق السائق توافر أركان ثلاثة :

- الركن الأول : هو الخطأ والركن الثاني وقوع النتيجة الإجرامية

و هي القتل أو الإبداء

- الركن الثالث : هو رابطة السببية ، إذا جريمة القتل الخطأ أو

الإصابة لا تقوم قانوناً إلا إذا كان وقوع الوفاة أو الجرح متصلاً بحصول
 الخطأ من المتهم إتصال السبب بالمتسبب ، و إذا إنعدمت رابطة السببية
 إنعدمت الجريمة لعدم توافر أحد العناصر القانونية المكونة لها مع العلم أن
 جريمة القتل و الإصابة الخطأ تتشابه مع جريمة القتل العمد و الجرح في أن
 محل كل منها إنسان حي و نتيجتها إما وفاة إنسان أو إصابته في سلامة
 جسمه و عند هذا الحد وقف التشابه بين نوعين ليظهر وجه الفرق جلياً
 بينهما في الركن المعنوي . ثم نتطرق ثانياً إلى أهم الأسباب المؤدية لحوادث
 المرور . فهل ترجع إلى إهمال سائقي السيارات ، أم إلى إهمال جمهور المارة
 الذين يسيرون أحياناً في وسط الطريق أم سوء تنظيم المرور في شوارع
 المدن المزدهمة بالسكان⁽¹⁾.

(1) أنظر أبو اليزيد علي المتيت: " جرائم الإهمال " ، مؤسسة الشباب للطباعة و النشر ، الإسكندرية ، ط 5 ، 1987 ، ص 289.

المبحث الأول

الأحكام العامة لجرائم القتل والجروح الخطأ

إن الجرائم في قانون المرور كثيرة ومتنوعة ، فهي في بعض الأحيان جنح و أحيانا أخرى مخالفات . كما تتعلق بأفعال متنوعة ⁽¹⁾ لكن هذا لا يعتبر المشكل الأساسي في الدراسة . بل في الحقيقة ما يصعب الأمر عند محاولة تحليل هذا النوع من الجرائم هي الفكرة نفسها لجرائم المرور ، إلى جانب الجرائم ذات الطابع الكلاسيكي هناك جنح و مخالفات ذات طابع جديد جاءت بمبادئ جديدة لكنها غير منسجمة مع مبادئ القانون الجنائي الكلاسيكي، فما المقصود بجرائم المرور ؟

إن سائق السيارة ممكن أن يكون مسؤولا عن نوعين من التصرفات المعاقب عليهما . قد يرتكب جريمة بواسطة سيارته صدفة مثل القتل الخطأ ، كما أنه قد يرتكب جريمة خاصة لا تتحقق إلا بقيامه بالسياقة كما هو الحال بالنسبة لجريمة السياقة بدون رخصة . فجريمة المرور سواء كانت جريمة في القانون العام أو الخاص تستلزم دراسة لعنصرها المادي وكذلك عنصرها المعنوي (الغير عمدي)

⁽¹⁾ Cf. M. BLOCH : « droit pénal et procédure pénale en matière de circulation routière » , in : " étude de droit contemporain " (nouvelle série) T.XX III, Paris ,1962, p.444 et 445 .

المطلب الأول :

الأركان العامة لجرائم المرور (جرائم القتل و الجروح الخطأ)

تصنف جرائم المرور ضمن جرائم القتل الخطأ والجروح الخطأ وتعالج المواد 288 و 289 و 290 و 442/2 من قاع هذا النوع من الجرائم فتتضمن المادة 288 على أنه " كل من قتل خطأ أو تسبب في ذلك برعونه أو عدم إحتياطه أو عدم انتباهه أو إهماله أو عدم مراعاته الأنظمة يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى ثلاث سنوات وبغرامة من 1000 دج إلى 20.000 دج) وتنص المادة 289 على أنه " إذا نتج عن الرعونة أو عن عدم الاحتياط إصابة أو جروح أو مرض أدى إلى العجز الكلي عن العمل لمدة تتجاوز ثلاثة أشهر فيعاقب الجاني بالحبس من شهرين إلى سنتين وبغرامة من 500 إلى 15000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين "

- أما في القانون المقارن، فإن القانون الفرنسي الجديد قد ترك التسمية التقليدية وهي الاعتداءات " الغير عمدية " على الأشخاص ، إلا أن هذه العبارة أصبحت غير ملائمة لأنها تجعل الفعل المتسبب في الضرر غير عمدي ، وهو في غالب الأحيان غير صحيح⁽¹⁾، حيث أنه في ميدان حوادث المرور الأمر واضح فيما يخص الخطأ المنسوب إلى السائق - فمثلا تجاوز السرعة القانونية ، عدم احترام قواعد الأولوية ناتج عن تصرف عمدي من جانبه . إن السائق في الحقيقة ليس له دافع أو قصد الاعتداء على سلامة جسم الضحية

(1) Cf . M.VERON : « droit pénal spécial », 9^{ème} éd, Armand Colin , mise à jour , Juin 2002 , p .72

لذا من الأفضل الحديث عن الجرائم والاعتداءات بفعل الإهمال

« atteintes intentionnelles » أو جنح غير إرادية « délits non intentionnelles »

و هذا حسب قانون 10 جويلية 2000 الفرنسي و حتى هته التسمية تبدو

أنها لم تعد تتلاءم مع النصوص الحديثة التي تكييفها بمخالفة .

ومهما يكن الأمر هته الجرائم تتشكل من عنصر مادي متكون من ثلاثة

أركان كما هو الحال بالنسبة للمسؤولية المدنية و المتضمن: خطأ ، ضرر، علاقة

السببية . و فيما بعد جاء التعديل بواسطة قانون 10 جويلية 2000 ، حيث

أصبحت علاقة السببية " النقطة المركزية "ومسألة جدالات في هدا الميدان ،

لأن طبيعة الخطأ المحتمل إحداثه للمسؤولية الجنائية مرتبط بتكييف رابطة

السببية⁽¹⁾ .

فرع أول :

النتيجة (قتل المجني عليه أو إصابته)

1 - مبدئيا ، النتيجة « ضرورية » في جرائم القتل الخطأ و الجروح الخطأ ،

إلا أن الكيفية التي تحصل بها هي جد مهمة إذا لابد لوقوع جريمة القتل

و الخطأ و الجروح من وفاة المجني عليه أو جرحه أو أداؤه . فإذا لم تقع

هذه النتيجة للجريمة مما توفر الخطأ في مسلك الشخص .إلا أن الإهمال

معاقب عليه من القانون الفرنسي حتى في غياب النتيجة ، إذا كان يعرض حياة

(1) Cf. Y . MAYAUD , R.S.C , 2002, p.101.

الغير للخطر أو إذا كان يشكل مخالفة لقانون المرور مثلاً : مخالفات المرور ،
جنحة السياقة في حالة السكر (1) .

إن المحاولة في جرائم القتل الخطأ أو الجروح الخطأ غير معاقب
عليها إذ لا يتصور الشروع في الجريمة ترتكب بغير عمد.

إن عدم تجريم المحاولة يمنع بالتبعية المعاقبة على الجريمة المستحيلة مثلاً في
الحالة التي تصطدم بالضحية سيارتين على التوالي ، مع العلم أن القتل الخطأ
يتطلب ضحية على قيد الحياة لذا لا يمكن الحكم على السائق الثاني إلا بإثبات
أن المجني عليه لم يمت نتيجة الصدمة الأولى (2) .

2- كيفية حدوث النتيجة : يعاقب على هذا النوع من الجرائم بكيفية مختلفة
وحسب نوع النتيجة التي تخلفها أي إذا ما نتجت عنها وفاة المجني عليه ، أو
سببت عجز كلي لديه عن العمل و لمدة طويلة (حسب مدة هذا العجز عن
العمل ، تكون الجريمة جنحة ، أو مخالفة) أو أنها لا تخلف أي عجز .

تثير هذه النقطة عدة مشاكل من حيث الاختصاص و التقادم ، إضافة إلى
مشكلة الضرر و علاقته بالنتيجة :

أ) الظهور المتأخر للضرر :

يبدأ في حساب التقادم من اليوم الذي يظهر فيه الضرر فالجريمة لا تتخذ
وصف الجنحة إلا من اليوم الذي يظهر فيه العجز و هو ركن من أركان

(1) Cf. J. LARGUIER et A-M. LARGUIER : « droit pénal spécial » , 11^{ème} éd , Mémentos
Daloz , 2000,p.80.

(2) Cf. J.LARGUIER et A-M.LARGUIER,Op.cit,p.80.

الجريمة . لكن مقارنة مع القانون المدني هته المشاكل لم تعد تطرح منذ تعديل المادة 10 من قا.إ.ج الفرنسي بقانون 23 ديسمبر 1980⁽¹⁾ " الدعوى المدنية تتقدم حسب قواعد القانون المدني في غير ميدان العقود ، 10 سنوات من بداية ظهور الضرر أو اشتداده" .

(ب) تفاقم الضرر :

إذا توفت الضحية بعد الجرح و قبل صدور الحكم النهائي : يبدأ في حساب التقادم من يوم الوفاة ، نفس الشيء كما هو بالنسبة للظهور المتأخر للضرر . إذن يمكن أن يكون هناك تغيير في ميعاد التقادم للدعوى العمومية إذا أخذت المخالفة وصف جنحة .

لو أن خلال إجراءات الدعوى تبين من المناقشة أن مدة العجز تفاقمت بحيث أصبحت الضحية تتجاوز الضرر المنصوص عليه في المخالفة و أصبحت النتيجة تتلاءم مع جنحة الجروح الخطأ، فيطلب الضحية أو دفاعه أو ممثل النيابة إعادة تكييف التهمة المنسوبة إلى الجاني من مخالفة إلى جنحة⁽²⁾ .

من بين الاستثناءات نجد :

أن الأهمية تعطي إلى عنصر الخطأ بالنسبة إلى النتيجة التي تحدث عنه

- إن النتيجة تتغير عبر الزمن بعد الإدانة النهائية للمتهم :

(1) L'action civile se prescrit selon les règles du code civil Français en matière extra-contractuelle , 10 ans à compter de la manifestation du dommage ou son aggravation .

(2) Cf . J. LARGUIER et A-M. LARGUIER , Op.cit , p.81.

• عندما توفي المجني عليه المصاب بجروح فلا يمكن القيام إثره بمتابعة ثانية من أجل القتل الخطأ لأن الفعل الخطأ لم يتغير في حين أنه بعد الإدانة النهائية من أجل القتل الخطأ يمكن متابعة المتهم من أجل القتل العمدى ، إذا تبين أن الوفاة أحدثت عن قصد (1).

• يمكن أن تطلب الضحية تعويض إضافي من أجل تفاقم وضعها الصحي: نقطة انطلاق احتساب التقادم (المنقطعة بالحكم بالإدانة) لا تتغير (2).
- إن النتيجة تقيم حسب عدد الضحايا :

إذا نتج عن حادث مرور واحد عدة ضحايا ، فإنه يؤخذ بجريمة واحدة حتى لو أن بعض الضحايا تعرضوا لجروح خطيرة مقارنة مع الآخرين (3) ، من هنا يستبعد إدماج العقوبات التي تطبق عندما يكون من بين جرائم الخطأ على الأشخاص مخالفة أو جنحة مصحوبة بمخالفة ، وفقا لدرجة ضرر كل واحد من الضحايا (4) .

بعض المشاكل التطبيقية :

1) عدد الضحايا ليس له أي تأثير لا على تكييف الجريمة ، ولا على العقوبة الناجمة عنها ، غير أن كثرة الضحايا تثير إشكال إذا كانت الإصابات أو الجروح متفاوتة الخطورة فيما بينها ، إذا مات البعض و البعض الآخر أصيب بجروح خطيرة فإن القضاء « la jurisprudence » يستبعد إدماج العقوبات

(1) Cf. J. LARGUIER et A-M. LARGUIER , Op.cit , p.81.

(2) et (3) Cf. J. LARGUIER et A-M. LARGUIER , OP.CIT , P.82 .

(4) Cass. crim du 16 mai 1984 , Bull. crim N° 182 .cité dans M-L. RASSAT, Op.cit , p.78.

المطبقة على مخالفة الجرح الخطأ و القتل الخطأ بل يأخذ بعقوبة واحدة على أعلى درجة من التكييف فقاضي الجرح يصبح مختصا في الفصل في جنحة القتل الخطأ ومخالفة الجروح الخطأ .

(2) تغيير الضرر بالنسبة للضحية يمكن أن يخلق صعوبة في تكييف الجريمة إذا توفي المجني عليه أثناء الدعوى المقامة من أجل الجروح الخطأ ، فالقاضي يملك السلطة من أجل إعادة تكييف الوقائع و المتابعة من أجل القتل الخطأ.

- نفس الشيء في حالة تفاقم الضرر و زيادة خطورة الجروح مسببة في ذلك زيادة في مدة العجز الكلي عن العمل « ITT » إلى أكثر من 03 أشهر (1) .

- في حين إذا حدث الوفاة بعد الإدانة النهائية من أجل الجروح الخطأ، فلا يمكن القيام بمتابعة جديدة من أجل القتل الخطأ (2) .

(3) في حالة ظهور متأخر للضرر : فكيف يمكن تحديد نقطة البداية لإحتساب فترة التقادم ؟

بما أن هذا الضرر هو ركن مشكل للجريمة ، فهته الجريمة تحقق إلا من اليوم الذي يتحقق فيه الضرر و يمكن الكشف عنه (3) .

هذا الحل قد يكون نوعا ما قاس لأنه يؤدي إلى تأخير بصفة حساسة نقطة انطلاق إحتساب مدة التقادم (4) .

(1) cass.crim du 15 mars 1994 , Bull . crim. N° 97.

(2) cass.crim du 22 novembre 1956 , Bull . crim. N° 772.

(3) cass.crim du 4 décembre 1990, Bull . crim. N° 413 .

(4) cass.crim du 4 Novembre 1990 ,Bull . crim. N° 248 .

فرع ثاني:

الخطأ « la faute »

لم يضع المشرع الجزائري تعريفا للخطأ في قانون العقوبات بل اكتفى بذكر صورته المختلفة و تتجه التشريعات الجنائية من حيث وضع تعريف تشريعي للخطأ نحو اتجاهين :

الاتجاه الأول : يغفل وضع تعريف للخطأ تاركا ذلك لإجتهدات الفقه ومن أمثلة ذلك التشريع الجزائري المصري ، الأردني والعراقي (1).

الاتجاه الثاني : وضع تعريف للخطأ .

ومن ذلك التشريع الروماني السويسري ، اليوناني واللبناني و السوري .

هناك اتجاه في الفقه يعرف الخطأ بأنه " توقع الجاني نتيجة فعله الإرادي ، دون قبولها معتقدا - بغير أساس - أنها لن تحدث ، أو عدم توقع هذه النتيجة بينما كان من واجبه و في استطاعته توقعها (2) " .

- وهناك اتجاه آخر إلى أن الخطأ غير العمدي هو إخلال المتهم عند تصرفه بواجبات الحيطة والحذر التي يفرضها القانون ، و عدم حيلولته تبعا لذلك دون أن يقضي تصرفه إلى حدوث النتيجة الإجرامية (أي وفاة المجني عليه) في حين كان ذلك في استطاعته ومن واجبه (3) .

- إن الخطأ ضروري لتحقيق الجريمة ، لكن لا بد من تحديد وتدقيق طبيعته .

(1) انظر ، فوزية عبد الستار : " النظرية العامة للخطأ الغير العمدي" ، دراسة النهضة العربية ، بيروت ، طبعة 1997 ، ص. 9 وما بعدها .

(2) انظر ، فوزية عبد الستار ، نفس المرجع ص. 42 .

(3) انظر محمود نجيب حسني : " شرح قانون العقوبات - القسم الخاص " ، منشورات الحلبي بيروت ، طبعة 1987 ، ص 402 .

// مبدأ إلزامية وجود خطأ : *principe de l'exigence d'une faute*

لا بد من خطأ متأكد منه « *prouvé* » أو مثبت .

1) الخطأ :

لا بد من خطأ منسوب للمتهم⁽¹⁾ ليس هناك جريمة في حالة القوة القاهرة أي في الحقيقة هناك إلغاء للتهمة المنسوبة .

مثال تشكيل طبقة من الجليد فجأة في طريق لم يكن ينتظر تشكيل الجليد فيه .
كذلك مشاكل يمكن أن تحدث نتيجة لخطأ إداري في وضع إشارات المرور .
أما الخلل الميكانيكي لا يمكنه وحده أن ينفي مسؤولية السائق لأنه من واجب السائق أن يقوم بمراقبة سيارته دوريا وكذلك التعب الجسماني للسائق إذا كان متوقع لا يمكن إنفاء مسؤوليته⁽²⁾ .

2) خطأ مثبت :

لا يوجد قرائن إفتراض خطأ كما هو الحال بالنسبة للقانون المدني: كل ضرر أحدثه حيوان أو أي شيء آخر لا يشكل في حد ذاته خطأ الشخص⁽³⁾
إذا كان القصد الجنائي صورة الركن المعنوي في جريمة القتل العمد فإن الخطأ هو صورة الركن المعنوي في جريمة القتل غير العمدي ففي هذه الجريمة الأخيرة يفترض تخلف القصد الجنائي لكي يحل مكانه الخطأ. وهذا ما أكده القضاء في عديد من أحكامه ، فإذا لم يثبت توافر الخطأ بالإضافة إلى انتفاء القصد كان

(1) Cf. J. LARGUIER et A-M. LARGUIER , Op.cit , p .84.

(2)et(3) Cf. J. LARGUIER et A-M LARGUIER , Op. cit , p.70.

القتل عرضياً فلا تقوم من أجله المسؤولية الجنائية⁽¹⁾ ولكن لا يشترط أن يكون الخطأ جسيماً ، فأيسر صور الخطأ تكفي لقيام جريمة القتل الغير العمدي .

تصدى القضاء في العديد من أحكامه إلى إبراز أن الخطأ في الجرائم الغير عمدية هو الركن المميز لها ومن ذلك من المقرر أن الخطأ في الجرائم الغير عمدية هو الركن المميز لهذه الجرائم و يجب لسلامة الحكم بالإدانة في جريمة القتل الخطأ أن يبين فضلاً عن مؤدى الأدلة التي اعتمد عليها في ثبوت الواقعة - عنصر الخطأ - وأن يورد الدليل عليه مردوداً إلى أصل صحيح ثابت في الأوراق.

إن للخطأ (غير العمدي) عنصران⁽²⁾ :

العنصر الأول : هو الإخلال بواجبات الحيطة و الحذر التي يفرضها القانون .

العنصر الثاني : هو توافر علاقة نفسية تصل بين الإرادة الجاني و النتيجة الإجرامية.

- الإخلال بواجبات الحيطة و الحذر : والبحث في هذا العنصر يقتضي بيان

أمريين : كيف تنشأ هذه الواجبات ؟ ثم كيف يتحقق الإخلال بها ؟

لا يثير تحديد مصدر واجبات الحيطة والحذر صعوبة إذا كانت قواعد

القانون هي التي تفرض هذه الواجبات إذ لا يقوم شك حول وجوب الالتزام بها

ويتعين أن يفهم لفظة "القانون" في أوسع المعاني إذ يشمل كل قواعد السلوك

(1) انظر ، طارق سرور، قانون العقوبات ، القسم الخاص: " جرائم الاعتداء على الأشخاص"، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ط. الثانية، 2001، ص. 104 و 105.

(2) انظر ، معوض عبد التواب ، المرجع السابق ، ص. 32.

الصادرة عن الدولة أيا كانت السلطة التي قررتها فيتسع - إلى جانب القواعد القانونية في مدلولها المألوف - لما تقرره اللوائح والأوامر ،
 والتعليمات الإدارية في كل صورها ⁽¹⁾. إن القانون لا يعتبر وحده مصدر واجبات الحيطة والحذر ، فالقانون يصرح بأنواع من السلوك خطيرة في ذاتها لما قد تحققه من فائدة للمجتمع لقيادة السيارات ، فعلى الرغم من تصريحه بها فقد ينطوي إتيانها على إخلال بواجبات الحيطة والحذر فيتحقق على هذا النحو أن مصدر هذه الواجبات ليس قواعد القانون و بذلك يثور التساؤل عن مصدرها .
 ويشير الأستاذ الدكتور محمود نجيب حسني إلى أن المصدر العام لواجبات الحيطة والحذر هو الخبرة الإنسانية العامة. إذ تقرر هذه الخبرة مجموعة من القواعد تحدد النحو الصحيح الذي يتعين أن يياشر وفقا له نوع معين من السلوك كما يشير إلى أن الضابط الذي يتحدد وفقا له ما إذا كن ثمة إخلال بواجب الحيطة والحذر ضابط موضوعي قوامه الشخص المعتاد أي الشخص الذي يلتزم في تصرفاته قيادا متوسطا من الحيطة والحذر. و أنه إذا التزم المتهم في تصرفه بقدر من الحيطة والحذر الذي يلتزمه هذا الشخص فلا محل لإخلال ينسب إليه أما إذا نزل دونه نسب إليه الإخلال ولو التزم ما اعتاده في تصرفاته. كما يشير إلى أن الضابط الموضوعي لا يطبق في صورته المطلقة

(1) أنظر، معوض عبد التواب ، المرجع السابق ، ص. 34 .

و إنما يتعين أن يراعي تطبيقه الظروف التي صدر فيها التصرف وإن العلة في هذا القيد قاعدة "لا إلزام بمسحيل" فلا محل لأن يطلب من الناس أن يلتزموا مسلك الشخص المعتاد إلا إذا كانت الظروف التي تقترن بتصرفاتهم تجعل ذلك في وسعهم .

- العلاقة النفسية بين الإرادة و النتيجة الإجرامية: إن مجرد الإخلال بواجبات الحيطة والحذر لا يؤدي إلى قيام الخطأ لأن القانون لا يعاقب على سلوك عادي بل أنه يعاقب على السلوك الذي يحدث نتيجة إجرامية معينة و لهذا لا بد من وجود صلة تجمع بين الإرادة و النتيجة بحيث إذا أحدثت هذه الإرادة النتيجة الإجرامية فتكون محل لوم القانون ، فتوصف في هذه الحالة بأنها إرادة إجرامية ، و بدون هذه الصلة لا يمكن مساءلة صاحب الإرادة عن حدوث النتيجة .

و العلاقة النفسية بين الإرادة و النتيجة تأخذ صورتان (1) :

الصورة الأولى : ويتوقع فيها الجاني حدوث النتيجة فلا يبذل جهدا للحيلولة دونها في حين كان ذلك في استطاعته و كان من واجبه .

الصورة الثانية : يتوقع فيها الجاني إمكانية حدوث النتيجة من دون أن تتجه إرادته إلى ذلك وهو يأمل في عدم حدوثها .

ب- طبيعة الخطأ :

لا بد من التمييز بين الخطأ العادي والخطأ الجسيم . إن مجلس النقض الفرنسي تراقب تكيف الخطأ من طرف قضاة الموضوع حسب اقتراح قانوني

(1) انظر معوض عبد التواب ، المرجع السابق ، ص . 35 .

(أبريل 2000)⁽¹⁾ بالنسبة لكل الجرائم الغير عمدية ، لا تحقق الجريمة بوجود خطأ عادي إلا في حالة وجود رابطة سببية مباشرة بين الخطأ والنتيجة ، لكن في حالة وجود خطأ جسيم و خطير ، فإن رابطة السببية غير مباشرة تكفي .

إن أصحاب هذا الاقتراح يرغبون في التخفيف من المسؤولية الجنائية

للأشخاص الطبيعيين (وهذا التجديد لا يخص الأشخاص المعنوية)

1/ الخطأ العادي (أو اليسير) : ويتحقق عندما يمكن للشخص العادي متوسط الانتباه والعناية أن يتوقع النتيجة .

2/ الخطأ الجسيم : ويتحقق عندما يمكن لكل شخص توقع النتيجة غير المشروعة .

ويعود الفضل في تقسيم الخطأ إلى الجسيم وخطأ عادي إلى بعض الفقهاء

متأثرين في ذلك بما ساد في القانون الروماني⁽²⁾ .

وتشير الأستاذة الدكتورة فوزية عبد الستار إلى أن أهمية هذا التقييم

لدى أنصاره تتمثل في أن الخطأ الجسيم والعادي يرتبان المسؤولية المدنية والجنائية

بينما يرفض جانب آخر من الفقه هذا التقسيم مشيراً إلى أنه ينتمي إلى القانون

المدني فحسب ولا أساس له في القانون الجنائي ، فالخطأ إما أن يوجد وإما يوجد .

ولا وسط بين الوضعين فالعبرة في تحقق الخطأ هي بإمكان توقع النتيجة

الإجرامية المترتبة على الفعل .

(1) Cf . J LARGUIER et A-M . LARGUIER , Op.cit, p. 71 .

(2) - أنظر ، فوزية عبد الستار ، المرجع السابق ، ص. 11 .

- ويعتبر المشرع جسامة الخطأ ظرفا مشددا بالنسبة لجريمة القتل الخطأ والجروح للخطأ طبقا لما جاء في المادة 290 من قانون العقوبات "تضاعف العقوبات المنصوص عليها في المادتين 288 و 289 إذا كان مرتكب الجنحة في حالة سكر أو حاول التهرب من المسؤولية الجنائية والمدنية التي يمكن أن تقع عليه و ذلك بالفرار أو بتغيير حالة الأماكن أو بأية طريقة أخرى".

- بالرجوع إلى القانون الفرنسي يلاحظ أن التعديل بموجب قانون 10 جويلية 2000 وضع تدرج سلمي للأخطاء التي تؤدي إلى التمييز حسب ما إذا كان الخطأ المنسوب للمتهم يحقق بصورة مباشرة الضرر⁽¹⁾ أو يساهم فقط في تحقيق الضرر⁽²⁾ بطريقة غير مباشرة.

فالقانون الجنائي بعكس القانون المدني حدد بدقة الأخطاء التي يمكن أن ينجر عنها مسؤولية جنائية و لقد حددتها على سبيل الحصر وبالرجوع إلى المادتين 288 و 289 من قانون العقوبات يلاحظ أن المشرع قد حصر هته الأخطاء بصفة عامة ومن دون شرح كل واحد منها تاركا ذلك إلى قاضي الموضوع .

نفس الشيء بالنسبة لقانون العقوبات الفرنسي ، حيث أنه ينص على خمس أخطاء يمكن أن ترتب المسؤولية الجنائية لمن يقوم بها ، لكن هته الأخطاء يمكن تصنيفها ضمن 03 فئات و هي على النحو الآتي :

أ/ الرعونة (*la maladresse*) و عدم الاحتياط (*l'imprudence*) : تعني

الرعونة أو الطيش أو سوء التقدير، فيسلك الشخص سلوكا ينطوي على خفة

(1) et (2) Cf. M. VERON , Op.cit , p.73,74 et 75 .

أو سوء تصرف ، أو أن يقدم الشخص على عمل معين دون توافر المهارة أو العلم أو الخبرات اللازمة لأداء هذا العمل وتجنّب الأخطار والأضرار الناشئة عن إتيانه (1).

أما عدم الاحتياط فيشمل كل أخطاء الفاعل التي كان من مقدوره تفاديها لو احتاط لذلك .

وكل من الرعونة وعدم الاحتياط هي أفعال نوعا ما إيجابية « fautes de commission » : سائق سيارة يسير بسرعة فائقة على طريق مبللة ، و بعد اصطدامه بخنزير بري ، يقع في اصطدام مع سيارة أخرى آتية من الاتجاه المعاكس (2).

ب) عدم الانتباه أو الإهمال : « l'inattention ou la négligence » يعد عدم الانتباه أو الإهمال حالة من حالات الامتناع وهي أفعال سلبية الامتناع عن تقديم مساعدة لشخص في حالة خطر .

وفي الواقع و كما يرى الفقيه إميل جارسون « E. GARÇON » (3) فإن الصور الأربعة للخطأ المذكورة أعلاه كثيرا ما تخلط فيما بينها فالرعونة والإهمال و عدم الانتباه تشكل في اغلب الأحيان صورة واحدة وهي عدم الانتباه (أو عدم الحذر) .

(1) انظر طارق سرور ، المرجع السابق ، ص 110.

(2) Cass. crim. du 25 Septembre 2001 , Bull . crim . N° 188 cité dans M. VERON , Op.cit , p.73.

(3) انظر ، بن شيخ لحسين "مذكرات في القانون الجزائي الخاص" ، دار هومه ، الجزائر ، ط. 3 ، 2002 ، ص.105.

ج/ عدم مراعاة الأنظمة « *inobservation des règlements* » :

عدم مراعاة القوانين و اللوائح و الأنظمة ،فتفرض أن الجاني قد خالف قواعد لها قوة الإلزام سواء كانت تشريعية كالقوانين أم تنظيمية كاللوائح أو التعليمات الإدارية و تشكل أساسا للمتابعة فيما يخص حوادث المرور و يطلق على هذه الصورة من صور النشاط المادي اصطلاح " الخطأ الخاص"⁽¹⁾ مثال ذلك أن يجاوز قائد السيارة السرعة المسموح بها في قانون المرور ، أو لا يراعي علامات الوقوف و إشارات المرور مما يؤدي على وفاة أحد الأشخاص أو أن الجاني الذي تسبب في وفاة المجني عليه لم يكن قد استخراج الرخصة اللازمة للقيادة .خطأ عدم مراعاة الأنظمة هو أدق من الأخطاء السابقة الذكر وسهل الإثبات مثلا تجاوز الحمولة المرخص بها للنقل البري⁽²⁾. و هو خطأ مستقل بذاته ، و لا يؤدي توافره وحده إلى مساءلة المخطئ عن القتل الخطأ ما لم تتوافر علاقة السببية بين الخطأ و النتيجة ، أي يجب أن تكون مخالفة الجاني للقوانين و اللوائح هي بذاتها سبب الحادث بحيث لا يتصور وقوعه لولاها بمعنى أو وفاة المجني عليه كانت نتيجة لعدم مراعاة الجاني القوانين و القرارات واللوائح والأنظمة .

وتنص المادة 09 من قانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق

بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها على ما يلي : " يجب على كل سائق مركبة ، الامتثال للقواعد الخاصة بحركة المرور ، حتى لا يشكل أي خطر

(1) أنظر ، طارق سرور ، المرجع السابق ، ص 111.

(2) Cass. crim du 16 février 1972 , Bull . crim . N° 63. cité dans M.VERON , Op.cit, p.74 .

عليه أو على غيره من مستعملي الطريق " . ومن هنا يتبين أن الإخلال بالواجبات القانونية و الأنظمة تشكل مخالفة جنائية عند إحداثها لضرر جسماني حتى وإن كان هذا الإخلال بهذه الصفة ، غير معاقب عليه جزائيا أو أن المخالفة جردت من العقاب الجنائي نتيجة لإلغاء النص القانوني⁽¹⁾.

ويدخل فعل إحداث الوفاة لشخص أو ضربه أو جرحه أو إحداث مرض له بغير قصد ضمن عيب عدم التوقع أو عدم الاحتياط تبعا لمعرفة أو عدم معرفة الفاعل لتلك الأنظمة أو اللوائح، لكن يكفي فقط عدم مراعاة تلك الأنظمة لتكوين الجريمة دون البحث عما إذا كانت يوجد ثمة عدم احتياط أو عدم إنتباه ، أو إهمال ، و لا يحق للفاعل أن يحتج بجهله لتلك الأنظمة⁽²⁾.

ويمكن أن تنشأ جريمتان في حالة القتل أو الجروح بسبب عدم مراعاة

الأنظمة : جنحة القتل الغير عمدي أو الجرح أو الضرب غير العمدي من جهة

ومخالفة عدم احترام إشارات المرور (كإشارة قف مثلا) من جهة

أخرى ، فيعاقب الجانح عن الجريمتين⁽³⁾ إذ لا يوجد ما يعرف بعدم الجمع بين

العقوبات و كذا لا ينطبق الوصف الأشد لكوننا بصدد تعدد حقيقي للجرائم ،

و يمكن إجراء المتابعة لجنحة القتل الغير عمدي حتى ولو كانت مخالفة عدم

مراعاة الأنظمة قد تقادمت بمرور عامين ، مادام تقادم الدعوى في الجرح هو

(1) Cf.M.VERON,Op.cit,p.74.

(2) انظر ، بن شيخ لحسين ، المرجع السابق ، ص 105.

(3) انظر ، بن شيخ لحسين، المرجع السابق،ص.106.

03 سنوات⁽¹⁾ ولمحكمة الجناح أو المخالفات فحص شرعية الأنظمة دون إخلالها بمبدأ الفصل ما بين السلطات ، وليس باستطاعتها إلغائها . بالمقابل ، من المهم الإشارة إلى أن الاحترام التام للقانون والأنظمة لا يضع حدا للمسألة الجنائية بل يجب في كل الأحوال مراعاة ظروف حركة المرور. مثلا السرعة التي يسير بها السائق يمكن أن تعتبر سرعة مبالغ فيها ، إذن هناك عدم أخذ الحيطة من جانب السائق ولو أنه احترام الحد الأقصى للسرعة المسموح بها والمشار إليها باللوحة لأن هته السرعة يمكن أن تمنع السائق من التوقف . إذا استدعت ذلك ظروف حركة المرور. على كل حال ، فلا بد أن يشدد القانون العقوبة في هته الجرائم عندما يكون الإعتداء ناتج عن تخلي متعمد لواجب الحيطة أو الحذر المفروض من طرف القانون أو الأنظمة . و هذا قد يطرح إشكالا : " أكثر من عدم مراعاة القانون بفكرته البسيطة ، و أقل من تعمد الإعتداء على سلامة شخص ما "⁽²⁾ . فإذا تعلق الأمر بمعاينة الفعل الصادر عن شخص الذي كان من واجبه معرفة أن الفعل الذي أتى به عمدا يمكن أن يحدث أضرار للغير ، و هذا المفهوم يتداخل مع تعريف العنصر المعنوي في الاعتداءات العمدية⁽³⁾ .

وهذا ما يشكل نوع من الصعوبة في تكييف العقوبة بالنسبة للتخلي المتعمد لواجبات الحيطة والحذر المفروضة من طرف القانون ولهذا تجدر الإشارة في هذه الحالة إلى أن هناك فراغ قانوني فيما يخص تكييف الفعل الضار والعقوبة المناسبة

(1) Cf M. VERON , Op. cit , p74.

(2) "Plus que la simple inobservation de la loi , moins que l'intention de porter atteinte à l'intégrité".

(3) Cf . M.VERON .Op. cit , p.74.

له بحيث ليس هناك فرق بين المتهم الذي يتعمد في مخالفة اللوائح التنظيمية و قانون المرور و المتهم الذي لا يتعمد ذلك .

بعد تصنيف و دراسة أنواع الأخطاء المشارة إليها في المادتين 288 و 289 من قانون العقوبات و المادة 2/442 من قانون العقوبات ، و الترتيب القانوني لها يستدعي بعض التوضيحات:

كما هو الحال بالنسبة لكل الترتيبات القانونية ، فالأخطاء جاءت هي أيضا على سبيل الحصر . إذن من المنطقي أن قاضي الموضوع عندما يستنبط خطأ من ظروف الحادث وهو غير مصنف ضمن الأخطاء المذكورة أعلاه فليس هناك مسؤولية جزائية⁽¹⁾ . ولا يمكن له الأخذ بأي خطأ كان .

لأن مجلس النقض الفرنسي يفرض على قضاة الموضوع تسبيب أحكام الإدانة مع تبيان نوع الخطأ المتعلق بالظروف حسب التصنيف القانوني له أيا كان الخطأ حتى و لو كان يسيرا فتقرر له عقوبة حسب النتيجة التي يحدثها ، ولا حسب خطورته⁽²⁾ .

ولا يأخذ أيضا بعين الاعتبار إذا ما كان الخطأ فعل إيجابي أو سلبي ، ويجب الإشارة في الأخير أن ترتيبات الأخطاء ليست تناوبية إذ أن الشخص الذي يحترم قانون المرور و كل اللوائح التنظيمية ، ثم أنه لا يتخذ وسائل الحيطة و الحذر ويتسبب في حادث ضار فهذا لا يمنع من إدانته . لكن بالعكس عدم أخذ الحيطة و الحذر تكفي وحدها ويعاقب عليها حتى و إن لم يكن هناك عدم احترام القوانين

(1) Cf. M-L. RASSAT , Op.cit , p281.

(2) Cf. M-L .RASSAT , Op .cit , p.282.

والأنظمة⁽¹⁾. وأخيرا يمكن القول بأن عدم مراعاة قوانين المرور و إن كانت لا تشكل جريمة قائمة بذاتها في قانون العقوبات إلا أنها تعتبر وسيلة اتهام و متابعة في حالة الإصابة الخطأ .

ومن أجل الفهم الجيد للمسؤولية الجنائية في الجرائم الغير عمدية وخاصة منها في جرائم المرور ، لا يكفي شرح أركانها ، بل لابد أيضا من التمييز بين الخطأ الجنائي والخطأ المدني .

إن القانون الجنائي لا يعطي للخطأ نفس درجة الأهمية كما هو الحال بالنسبة للقانون المدني ، فالقانون الجنائي في كثير من الحالات لا يعاقب إلا على الجرائم العمدية ، أما القانون المدني يأخذ بمجرد وقوع ضرر بفعل الشيء (المسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء) فالدعوى المدنية لا تتأثر مبدئيا بالمتابعة الجزائية إذ أنها تتابع على يد القاضي المدني الذي قدمت إليه هذا من جهة ، و من جهة أخرى لا يكون في الأصل لحكم البراءة الصادر في الدعوى الجزائية أثر ملزم في مصير الدعوى المسندة على حكم المسؤولية عن فعل الشيء ، فيمكن للقاضي المدني أن يقر هذه المسؤولية بالرغم من براءة الحارس أو تابعه لأن هذه المسؤولية لا تفترض خطأ واجب الإثبات⁽²⁾. ويكون للقاضي بنفسه أن لا يتقيد بالتسبب الوارد في الحكم القاضي بالبراءة ، و المتمثلة في خطأ المتضرر لأن الإشارة إلى مثل هذا الخطأ لا يقيد القاضي المدني . هذا ما أثار عدة إشكالات تطبيقية في فرنسا⁽³⁾ حول

(1) Cf. M-L .RASSAT , Op. cit, p.282.

(2) عاطف النقيب: "النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء في مبادئها القانونية و أوجهها العملية"، ديوان المطبوعات الجامعية (الجزائر)، ط.1981، 2، ص.423.

(3) Cf. P. BOUZAT et J. PINATEL , Op.cit , p.199.

وحدة الخطأين الجنائي والمدني و مدى تطابق الخطأ الجنائي مع الخطأ المدني . و لكن قبل التعرض لهته لمسألة ، لابد من تبيان أهمية التمييز بين الخطأين :

- فيما يتعلق بحجية الأحكام : إن القول بوحدة الخطأين ، يترتب عليه أن الحكم الجنائي إذا ما قضى ببراءة المتهم لانتفاء المسؤولية الجنائية لديه ، فإن هذا الحكم يلزم القاضي المدني مما يؤدي به بالضرورة إلى رفض الدعوى المقامة بالتعويض عن الضرر وذلك تأسيساً على أن الخطأ الجنائي هو نفس الخطأ المدني (1) .

أما القول بثنائية الخطأ ، فإنه رغم الحكم بالبراءة من طرف القاضي الجنائي لانتفاء الخطأ . فإن القاضي المدني ملزم أن يقضي بوجود الخطأ المدني كأساس للتعويض رغم القضاء ببراءة المتهم في الدعوى الجزائية .

- فيما يتعلق بالتقادم : عند الأخذ بمبدأ وحدة الخطأين ، فإن تقادم الدعوى المدنية الناشئة عن نفس الجريمة ، هي نفس مدة التقادم المقررة بسقوط الدعوى الجنائية . وهي ثلاثة سنوات منذ وقوع الحادث .

بينما عند الأخذ بمبدأ ازدواج الخطأ ، فإن الدعوى المدنية لا تسقط (عن نفس الواقعة) إلا بالتقادم المقرر في القانون المدني .

فالتقادم المؤدي إلى سقوط حق ممارسة الدعوى المدنية بالتبعية أمام الجهات القضائية الجزائية ، فتسري مدة التقادم بشأن الجرح كما سبق ذكره 3 سنوات كاملة

(1) أنظر ، معروض عبد التواب ، المرجع السابق ، ص. 55.

من وقوعها (1) أو ابتداء من تاريخ آخر إجراءات التحقيق أو المتابعة ، بينما التقادم المقرر مي مواد المخالفات هي مرور سنتين ابتداء من تاريخ وقوعها أو من آخر إجراء بشأنها (2) .

لكن مدة تقادم الدعوى المدنية بالتبعية يكون وفقا لتقادم الدعوى في القانون المدني (3) على أن دعوى التعويض تسقط بانقضاء 15 سنة ابتداء من يوم وقوع الفعل الضار.

غير انه إذا كانت الدعوى الجزائية قد وقع تحريكها وتبين في جلسة المحاكمة أنها تقادمت وانقضت فان سقوطها يؤثر حتما على الدعوى المدنية مما يجعل المحكمة الجزائية غير مختصة نوعيا .

لكن بالرجوع إلى الأمر رقم 07/ 95 المؤرخ في 1995/01/25 المتعلق بالتأمينات (4) تحدد مدة التقادم الناشئة عن عقد التأمين بثلاث سنوات ابتداء من تاريخ الحادث الذي نشأت عنه ، و قصد المشرع الجزائري في هذه الحالة هي الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين و التعويض عن الأضرار المادية فقط ، دون أن تكون هناك متابعات جزائية من السلطات القضائية المختصة .

(1) راجع، المادتين 7 ، 8 من ق.ا.ج.

(2) راجع، المادة 10 من ق.ا.ج .

(3) راجع، المادة 133 من ق.م.

(4) راجع، المادة 27 من الأمر رقم 07/ 95 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات ، جريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 13 لسنة 1995.

نظرية ازدواج الخطأ :

- لا يفرق أنصار هذه النظرية في المسؤولية المدنية من حيث درجات الخطأ⁽¹⁾ .
يرى هؤلاء أن العقوبة كجزاء جنائي تختلف عن التعويض كجزاء مدني⁽²⁾
كما يشير أنصار هذا الرأي أن الخطأ الجنائي يخضع لمبدأ الشرعية (لا
جريمة و لا عقوبة إلا بنص من القانون) أما الخطأ المدني فهو كل انحراف عن
القاعدة العامة و تقديره متروك للقاضي .

- نظرية وحدة الخطأ :

أنصار هذه النظرية يتجهون إلى تأييد فكرة وحدة الخطأين في القانون
الجنائي و المدني، فرغم أن القانون الجنائي يحدد صور الخطأ الجنائي على سبيل الحصر
فإن القانون المدني يستخدم نصا عاما . إلا أن ذلك ليس دليلا على ازدواج الخطأين
لأن القانون الجزائي عند تحديده لصور الخطأ فإنه كان بذلك قد ضمنها كل
درجات وحالات الخطأ مما يعني أن الخطأ في كلا القانونين واحد ، و إن الفرق
بينهما شكلي بحت⁽³⁾ .

أما ما ذهب إليه أنصار الازدواج بتركيزهم على الاختلاف بين الخطأ الجنائي
والخطأ المدني من حيث هدف الجزاء و يتجلى ذلك عندما تؤدي كثير من الأخطاء
اليسيرة إلى نتائج وخيمة تقتضي توقيع عقوبة جزائية على مرتكبيها و عدم الاكتفاء

(1) إدوار غلي الذهبي "مشكلا القتل و الإيذاء الخطأ"، بدون دار الطبع، القاهرة، طبعة 1987، ص 39 و ما بعدها .

(2) أنظر، فوزية عبد الستار، المرجع السابق، ص 118 .

(3) أنظر، معوض عبد الثواب، المرجع السابق، ص 57 .

بالتعويض المدني ، لا سيما و قد انتشر نظام التأمين بصورة تهدر الإحساس بالتعويض .

كما أن رأي غالب الشراح يتجه إلى أن الخطأ الجنائي يختلف عن الخطأ المدني في جرائم الإهمال . و لذلك لا يرون تناقضا بين الحكم بالتعويض والحكم بالبراءة مستنديين في ذلك إلى أن المشرع الجنائي كان بإمكانه استعمال لفظ " الخطأ " كما هو في القانون المدني من دون أن يلجأ إلى تعداد صور الخطأ التي تقع تحت طائلة العقاب .

كما يشير البعض إلى أن القاضي الجنائي لا صفة له في تقدير الواقعة إلا من الناحية الإجرامية لغرض توقيع العقوبة . فإذا قرر أن المتهم لم يرتكب أي خطأ وفقا لقانون العقوبات ، فهذا يعني بأن الأركان المكونة للجريمة التي يعاقب عليها القانون الجنائي لا تتوافر في هذه القضية ، بينما القاضي المدني ملزم بفرض التعويض جزاء كل خطأ مهما كان يسيرا و لذلك يجب أن يترك للقاضي المدني كامل السلطة في تقدير هذه الوقائع دون التقييد في ذلك يحكم القاضي الجنائي تماشيا مع مبادئ العدالة⁽¹⁾ و يدل على وجهة النظر هذه بأنه من حيث طبيعة الخطأين المدني والجنائي و أنه إذا اتسعت دائرة الخطأ الجنائي بحيث طابقت صور الخطأ المدني فإن هذا التطابق لا ييزر بأي حال إغفال الفرق في طبيعة كل من الخطأين و من حيث مرجع تقديرها عند القاضي .

(1) أنظر ، معوض عبد التواب ، نفس المرجع ، ص.58.

ذلك أن العقوبات التي يوقعها القاضي تكسب الشخص طابع الإجرام ، ولهذا يوجب روح التشريع على القاضي الجنائي ترجيح جانب البراءة عند الشك . أما الاتجاه في المسؤولية المدنية فهو يرمي إلى مساعدة المصاب و تسهيل حصوله على التعويض ، في كل الحالات التي يظل سببها مجهولا . و من حيث المرونة اللازمة لتحقيق العدالة فالقول بوحدة الخطأ الجنائي و المدني لا يدع للقاضي إلا أن يختار بين أن يحكم بالإدانة و التعويض معا . أو أن يحكم بالبراءة و رفض التعويض معا . مما قد يجعله يرفض التعويض لأنه يستنكر الإدانة الجنائية و أحيانا أخرى رفض البراءة لشعوره بأن العدالة تقتضي منح تعويض للمصاب . مما يؤدي إلى القول في نهاية الأمر أن استقلال الخطأ الجنائي عن المدني حقيقة ثابتة .

ولقد سار القضاء الجزائري على منهج ازدواج القضاء بما يتفق مع العدالة و بالنظر إلى طبيعة الخطأين المدني و الجنائي ، لأنه و إذا اتسعت دائرة الخطأ الجنائي بحيث طابقت صور الخطأ المدني، فالمبدأ القانوني المستقر عليه أنه إذا كان لقضاة المجلس السلطة التقديرية الكاملة لتبرئة المتهم في الدعوى الجزائية ، إلا أنهم ملزمون بالفصل في الدعوى المدنية الناتجة عن حادث مرور لتكريس حق ضحية هذا الحادث مرور في التعويض على أساس نظرية الخطر لا الخطأ⁽¹⁾ و عليه فالقضاء بعدم الإختصاص في الدعوى المدنية نتيجة حكم البراءة يترتب عنه النقص .

(1) انظر محكمة عليا ، غر. الجرح و المخالفات ، 2001/03/27، قرار رقم 2394411، م.ق جزائرية، 2002 ، عدد 1، ص.396.

إن مسألة تعويض الضحايا في حوادث المرور هو أمر مقرر قانونا بصفة تلقائية وفقا لمضمون المادة 8 من الأمر 15/74 . المؤرخ في جانفي 1974 والمتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار.

فرع ثالث

رابطة السببية بين الخطأ و النتيجة

إن القانون الجنائي و كما قيل سابقا ، لا يعاقب في إطار الجرائم المتعلقة بحوادث المرور على الإهمال في حد ذاته ، إلا إذا نتج عنه ضرر جسماني للمجني عليه ، بأن يشكل اعتداء على حياته أو صحته سواء كان هذا الاعتداء جسماني أو نفساني⁽¹⁾ والمشكل الذي يطرح هو طبيعة علاقة السببية التي يجب أن تربط الإهمال (أو عدم الحيطة) مع النتيجة التي تحصل . هذه الرابطة لا بد أن تكون موجودة حقيقية ، فافتراض وجودها غير كاف⁽²⁾ .

مبدأ السببية هو دستور الجانب المادي في المسؤولية الجنائية حيث يشير الأستاذ الدكتور على راشد⁽³⁾ إلى أن المسؤولية الإنسانية عموما قائمة على أصل من الأصول العدالة . سجله الدين الحنيف في قوله تعالى : " كل نفس بما كسبت رهينة " و ترجمة هذا الأصل في المجال الجنائي تنحصر في أن مسؤولية الإنسان جنائيا عن واقعة إجرامية محددة . مرهونة من ناحية بتسببه ماديا في حدوث هذه الواقعة ومن ناحية أخرى بأن يكون " الجاني " قد أحدث تلك الواقعة الإجرامية وهو متمتع

(1) Cass. crim du 02 mars 1994 , Bull .crim.N° 85, cité dans M-L . RASSAT , Op. cit ,p.283.

(2) Cass. crim . 10 juillet 1952 , Bull.crim.N° 185, cité dans M-L. RASSAT ,Op.cit , p.283.

(3) انظر ، معوض عبد التواب ، المرجع السابق ، ص.100.

بالأهلية الجنائية، أي أحدثها إما عن عمد وإما عن خطأ وإهمال . و هذا هو مضمون " الركن المعنوي " في الجريمة والمسؤولية الجنائية . لا توجد مسائل جزائية إذا كان كل من الخطأ و النتيجة غريبين عن بعضهما البعض . وفي هذه الحالة ، لا داعي إلى البحث عنما إذا كان الفعل المنسوب للمتهم يشكل خطأ أم لا (1). وإذا تم تحديد رابطة السببية و تم التأكد من وجودها حتما ، فليس من الضروري أن يكون الخطأ هنا السبب الوحيد و المباشر لحدوث الضرر (2) .

(أ) سبب غير مباشر يكفي :

هذا معناه الأخذ بنظرية تعادل الظروف (الأسباب) التي تسهل معاقبة أخطاء الإهمال ، وإن كان هذا الخطأ ليس السبب الوحيد لإحداث الضرر . إلا أنه يكفي بأن ساهم في حدوث النتيجة وبالتالي إحداث الضرر فجعله ممكن الوقوع (3). ➤ هذا التوسع في مفهوم رابطة السببية يمكن من متابعة الفاعل الغير المباشر في إحداث الضرر ، بغض النظر عن جريمة التعريض للخطر مثاله : (مدير شركة الذي يسمح بسيارة في حالة سيئة بالسير خارج مؤسسته ، أو زبون سيارة أجرة الذي يطلب من السائق من أن يزيد في السرعة مقابل الوعد بمكافئة) و بالتالي معاقبته كشريك للفاعل الأصلي .

➤ إن الاجتهادات القضائية في فرنسا تشترط بالنسبة للجرائم العمدية عن طريق العنف و المؤدية إلى الوفاة قيام رابطة سببية مباشرة . لكن في مجال الجرائم القتل

(1) Cf .M. VERON , Op .cit , p78.

(2) Cass . crim du 14 février 1996 , Bull. crim N° 78 cité dans M. VERON , Op .cit , p.79 .

(3) Cf. J. LARGIER et A-M. LARGUIER , Op .cit , p .78.

أو الإعتداء على أمن و سلامة الأشخاص الغير العمدي أو عن طريق الإهمال وعدم الحيطة فهي تشترط رابطة سببية غير مباشرة بحيث أن علاقة السببية بين الفعل و النتيجة تبقى قائمة رغم فعل أو تدخل الغير ، و رغم خطأ المجني عليه (أو الضحية) و هذا على خلاف ما أخذ به المشرع الجزائري الذي إعتبر أن هناك حالات تقطع رابطة السببية .

1) فعل أو خطأ الغير:

عندما يحدث الضرر نتيجة لتسلسل عدة أخطاء ، وكانت هذه الأخطاء قد ساهمت و لو جزئيا في حدوثه ، فإن محكمة النقض الفرنسية ترى بأن كل شخص ساهم بخطئه في إحداث النتيجة فإنه يعد مرتكبا للجريمة⁽¹⁾. و هذا ما هو إلا تطبيق لمبدأ تعادل الأسباب : وجود أخطاء عديدة يؤدي إلى تعدد المسؤوليات . من دون استثناء الواحدة عن الأخرى⁽²⁾.

مثلا : في حالة وجود سيارتين ، كلاهما تسيران بسرعة فائقة ، بحيث كلاهما اصطدمت بشخص واحد (و هو الضحية) من دون أن يتمكن من تحديد من كان السبب المباشر لإحداث النتيجة . و لهذا فمجلس النقض الفرنسي قضى بأن : "المشاركة في القيام بنشاط خطير يشكل خطأ وحيد منسوب إلى كل من ساهم في إرتكابه بدون البحث عن الذي سبب في إلحاق الضرر بالضحية"⁽³⁾.

(1) Cf M-L . RASSAT , Op . cit , p.79.

(2) cass crim . 29 janvier 1976 , Bull.crim .N°38 cité dans M.VERON,Op.cit,p.79.

(3) cass crim . 29 juillet 1986 G.P 1987-1-104 note doucet et R.S.C 1987-199, obs . G .LEVASSEUR .

(2) فعل أو خطأ المجني عليه :

إن خطأ المجني عليه - كقاعدة عامة - لا ينفي خطأ الجاني إذا كان هذا الأخير في استطاعته توقعه أو كان من واجبه أن يتوقعه ، و من ثم تثبت مسؤولية الجاني و تظل قائمة بالرغم من توافر خطأ المجني عليه والذي ساهم في حدوث النتيجة (1) . ما دام أن عناصر الخطأ متوافرة في حق الجاني ، فيتوقف إذن تحديد تأثير خطأ المجني عليه على مسؤولية الجاني على الإجابة على السؤال الآتي :

هل كان في استطاعة الجاني أو من واجبه أن يتوقع خطأ المجني عليه و من ثم العمل على تفادي تحقيق النتيجة الإجرامية ؟

فإذا كانت الإجابة بالنفي ، تنتفي علاقة السببية بين خطأ الجاني و النتيجة الإجرامية . أما إذا كانت الإجابة بالإيجاب فإنه تتوافر علاقة السببية بين سلوك الجاني المشوب بالخطأ والنتيجة . وتطبيقاً لذلك ذهبت محكمة النقض المصرية - في دعوى تتلخص وقائعها في أنه بينما كان يقف الطفل المجني عليه في الطريق العام بجوار ذويه منتظراً قدوم الحافلة ، كانت هذه الحافلة بقيادة الجاني قادمة بسرعة فائقة ودون استعمال آلة التنبيه و قد انحرف فجأة إلى يسار الطريق حيث كان يقف المجني عليه فصدمة صدمة أوديت بحياته - إلى أن " خطأ المجني عليه لا يسقط مسؤولية المتهم مادام أن هذا الخطأ لم يترتب عليه انتفاء أحد الأركان القانونية لجريمة القتل الخطأ المنسوبة إلى المتهم " (2) .

(1) انظر ، طارق سرور ، المرجع السابق ، ص. 114 .

(2) انظر ، طارق سرور ، نفس المرجع ، ص . 115 .

وتتلخص وقائع هذه الدعوى في أن الحادث وقع نتيجة قيادة الجاني لسيارته بسرعة تعرض الأرواح للخطر و بدون رخصة السياقة ، حتى أصبح بجوار الدراجة التي يركبها المجني عليهما فاصطدموا بها لاختلال توازنهم بعد قيام قائد السيارة بإطلاق آلة التنبيه فجأة بجوارهما . فبالرغم من أن المجني عليه الأول ارتكب خطأ وهو السماح للمعني عليه الثاني بالركوب معه على الدراجة ذاتها مخالفاً بذلك لائحة الدراجات إلا أن قائد السيارة كان يمر بسرعة كبيرة بالإضافة إلى عدم تنبيهه للمجني عليهما في الوقت المناسب ليفسح له الطريق .

- فيمكن الإشارة إلى أن علاقة السببية لا تنقطع بين خطأ الجاني و وفاة المجني عليه إذا ساهمت معها عوامل أخرى طالما كانت هذه العوامل تتفق والسير العادي للأمر ، و التالي لا تنتفي مسؤولية الجاني عن الوفاة .

- و لكن إذا كان خطأ المجني عليه جسيماً بحيث لا يستطيع الجاني توقعه ، و بذلك لم يكن يتوقع الوفاة التي ترتبت عليه و من ثم العمل على تجنبها ، فإن أحد عناصر الخطأ ينتفي بذلك و القول بالتالي أن " خطأ المجني عليه قد استغرق خطأ الجاني و كان كافياً بذاته لإحداث النتيجة " (1) .

- و من تطبيقات هذه الحالة ، ما ذهبت إليه محكمة النقض المصرية بفعل قيام المتهم باستعمال سيارة و هي بحالة لا تتفق و شروط الأمن و السلامة الواجب توافرها و بسرعة زائدة لا يجعله مسؤولاً عن وفاة المجني عليه . و ذهبت إلى أن مسؤولية وقوع الحادث تقع على عاتق المجني عليه وحده الذي أخطأ بأن اندفع فجأة إلى

(1) نظر الطعن رقم 586 ، جلسة 02 ديسمبر 1974 ، مجموعة أحكام محكمة النقض المصرية ، رقم 170 ، ص.787. انظر ، طارق سرور ، المرجع السابق ، ص.117 .

الجهة التي كانت تسير فيها السيارة و أن خطأ المتهم سواء كان ذلك بعدم استعماله جرس التنبيه أو قيادته لسيارة تالفة الفرامل أو بسرعة زائدة ، لم يكن له شأن في وقوع الحادث لانتفاء رابطة السببية بين هذا الخطأ و الضرر الذي لحق الضحية .

فيشترط لقيام مسؤولية الجاني عن جريمة القتل الخطأ أن يكون خطأه هو بذاته سبب الحادث بحيث لا يتصور وقوعها لولاها . فالاندفاع المفاجئ المجني عليه أمام السيارة كان مستحيل التوقع بالنسبة للسائق و لم يكن في وسعه اجتنابه .

3) تأثير الحادث الفجائي والقوة القاهرة على مسؤولية الجاني في جريمة القتل الخطأ:

الحادث الفجائي هو واقعة إنسانية غير متوقعة ، و يكون ثمرة حادث مستقل عن إرادة الجاني بمعنى أنه يجب ألا يكون للجاني يد في حصوله (1) .

والحادث الفجائي قد يكون من عمل المجني عليه ذاته كاندفاعه فجأة و ظهوره أمام سيارة الجاني ، و قد يكون الحادث الفجائي من عمل الغير كقيام سيارة مسرعة بالاصطدام بسيارة المتهم فتدفع بها إلى الاصطدام بالمجني عليه ، ويثبت أن هذه المصادمة قد أدت إلى عدم قدرة المتهم على التحكم في قيادة السيارة وإذا كان الخطأ لا يتحقق إلا إذا كان في استطاعة الجاني توقع النتيجة و كان من واجبه تفاديها ، فإن عدم إمكان التوقيع و استحالة المفاداة هما شرطان الواجب توافرها في الحادث الفجائي . و على ذلك فإن تحقق الحادث الفجائي ينفي الركن المعنوي للجريمة حيث يعتبر حادثاً شاذاً لم يكن يستطيع الجاني توقعه و لم يكن في

(1) انظر، محمود نجيب حسني ، المرجع السابق ، ص . 410 .

استطاعته تبعاً لذلك توقع الوفاة التي ترتبت عليه ، و من ثم العمل على تفاديها ، فإن أحد عناصر الخطأ ينتفي بذلك .

وتتفق القوة القاهرة (من فعل الطبيعة) مع الحادث الفجائي في أن توافرها يحول دون مسؤولية الجاني عن القتل الخطأ⁽¹⁾ . مثال ذلك وقوع شجرة فجأة في وسط الطريق مما ترتب عليه اصطدام سيارة بأخرى و موت سائقها .

المطلب الثاني :

الأسباب العامة لجرائم المرور

تشكل حوادث السيارات و كما سبق الذكر آنفاً الغالبية العظمى من حوادث القتل و الجروح الخطأ و يرجع السبب في هذه الحوادث لعوامل كثيرة ، أو بعبارة أخرى هل أن حوادث السيارات ترجع إلى القيادة الخطيرة من السائقين أم أن هناك عوامل أخرى تساهم في ارتكاب تلك الحوادث و دور كل منها .

وفي الواقع يمكن أن يرجع أسباب تلك الحوادث إلى عاملين :

(1)- عوامل سلوكية سواء بالنسبة للمشاة أو السائقين .

(2)- عوامل هندسية بالنسبة للمركبة و الطريق .

مع أنه لا يمكن إغفال دور الجانب البيكولوجي للسائق عند إرتكابه لحوادث المرور .

و يمكن التعرض إلى هذه النقطة كدراسة تكميلية لكل من العاملين السابقين الذكر .

(1) انظر ، طارق سرور ، المرجع السابق ، ص 119 .

فرع أول :

العوامل السلوكية

الأسباب السلوكية بالنسبة للمشاة يقصد بها الخطأ السلوكي من مستعملي الطرق و المتمثل في مخالفة قاعدة أو أكثر من قواعد و آداب المرور التي تضمنها الباب الثامن من قانون المرور ، مرسوم رقم 88-06 المؤرخ في 19 يناير 1988 و المعدل بقانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001⁽¹⁾.

و هته العوامل السلوكية يمكن أن تقسم إلى مجموعات :

1- مخالفات الراجلين .

2- مخالفات إساءة استعمال الطريق العام .

3- مخالفة قيادات المركبات .

إن الأسباب السلوكية لجرائم المرور متمثلة في مخالفة مستعملي الطريق لقواعد المرور و آدابه و أصبحت تحتل الصدارة بين غيرها من الأسباب .

و لقد صدر قانون رقم 01-14 بتاريخ 19 أوت 2001 محددًا لعدد من المصطلحات توضح الرؤية في هذا المجال و من بينها :

1) الراجل : هو كل شخص يتنقل سيرًا على الأقدام .

و يعد بمثابة راجلين ، الأشخاص الذين يدفعون أو يجرون عربات الأطفال أو المرضى أو العجزة و كذلك الدرجات العادية أو الآلية ، و العجزة الذين ينتقلون في عربات يقودونها بأنفسهم بسرعة الخطي .

(1) راجع المواد 34، 35، 36، 37 من قانون 01/14 المؤرخ في 19 أوت 2001 جريدة رسمية ، العدد 46 ، السنة الثامنة و الثلاثون، ص. 09.

- (2) الطريق : كل المسالك العمومية المفتوحة لحركة مرور المركبات .
- (3) وسط طريق : جزء من الطريق يستعمل لمرور المركبات .
- (4) المسلك : هو أحد تفرعات وسط الطريق له العرض الكافي لمرور رتل من المركبات .
- (5) التقاطع : مكان إلتقاء أو تقاطع وسطي طريقين أو أكثر مهما كانت زاوية أو زوايا محاور هذه الطرقات .
- (6) الطريق السريع : طريق مفتوح لحركة المرور العامة و يمكن أن تقطعه طرق أو سكك حديدية ، و يشتمل في اتجاهي حركة المرور على وسطي طريقين متميزين قد يفصل بينهما شريط أرضي وسطي .
- كما حددت المادة 4 من قانون رقم 87-09 المؤرخ في 10 فبراير 1987 على أنه يجب على كل سائق مركبة الامتثال لقواعد الانضباط الخاص بحركة المرور حتى لا يشكل أي خطر على مستعملي الطريق الآخرين .
- و يمكن القول أنه مهما عملت هندسة الطرق و المرور و السيارات عن طريق الحلول الفنية لمعالجة الأسباب الهندسية لمشكلة المرور ، إلا أن السلوك الخاطئ لمستعملي الطريق يمكن أن يفسد كل أثر لتلك الحلول⁽¹⁾ . و هذا ما تؤكدته تجربة الدولة المتقدمة اقتصاديا و الغنية الأوربية التي ما زالت تعاني من مشكلات المرور داخل وخارج المدن رغم أن المهندسين قد قدموا كل ما يمكن تقديمه من الحلول الفنية للمشكلة ، كأن يصمموا شبكات جديدة من الطرق أو أن يزودوا المركبات بالعديد

(1) انظر ، معوض عبد التواب ، المرجع السابق ، ص 313.

من وسائل التحكم و السيطرة و التأمين ضد الحوادث ، و لكن يبقى قبل كل شيء سلوك مستعملي الطريق محدد لأسلوب حركة السيارات .

و لعل ذلك ما قصده رسول الله سيدنا محمد صلى الله عليه و سلم منذ 14 قرنا حين قرر للطريق حقا و طالب مستعمليه بإعطاء الطريق حقه .

ويظهر السلوك الخاطئ لمستعملي الطريق في حالتين : فالحالة الأولى قد تكون نتيجتها حادث من حوادث المرور يسبب وفاة أو إصابة شخص أو مجرد خسائر مادية تلحق بالسيارة ، أو غيرها . وتسبب هذه الحوادث بالإضافة إلى ذلك و من المنطقي خللا في حركة المرور و بطئا فيها لفترة قد تطول أو تقصر تبعا لسرعة الانتقال لمكان الحادث ومباشرة التحقيق فيه .

أما الحالة الثانية فهي التي تكون فيها نتيجة السلوك الخاطئ مجرد ارتباك و بطئ في حركة المرور مما يدفع برجال المرور إلى تحرير محضر للمخالفة المرتكبة .

الحالة الأولى : حوادث المرور

إن زيادة معدلات حوادث المرور تعتبر من أقصى مظاهر مشكلة المرور و أصبحت الخسائر الناتجة عن حوادث المرور تفوق بصفة عامة كل أنواع الجرائم الأخرى ⁽¹⁾ كما أصبح عدد الأشخاص ضحايا هته الحوادث يفوق عدد أولئك الذين تفتك بهم سائر الحوادث الإجرامية ، و التي يقع على عاتق رجال الأمن عبئ منعها ، كما أن قيمة الخسائر المادية التي تحدثها تفوق قيمة الخسائر الأخرى التي

(1) انظر ، عدلي خليل : " جرائم القتل و الإصابة الخطأ و التعويض عنهما " دار الكتب القانونية - مصر المجلة الكبرى ، 2000 ، ص.260.

تعمل الشرطة على منعها ، حيث أنها قد تتجاوز في بعض الأحيان ما قد تخصصه الدولة من أموال في إدارة أجهزة الشرطة والأمن نفسها .

ولتأكيد صحة هذا المقال ، فهناك بعض الإحصائيات و النتائج والآراء المنشورة عالميا: فتقول دائرة المعارف البريطانية أن ضحايا حوادث المرور التي وقعت بالمملكة المتحدة من أوائل القرن العشرين حتى عام 1950 ، كانت 7.250.000 (سبع ملايين و 250 ألف) مصاب منهم و 230.000 (مائتين و ثلاثين ألف) قتل وفي المملكة المتحدة أيضا بلغ عدد ضحايا حوادث المرور في سنة 1968 وحده 6810 قتل و 342.000 ألف مصاب و هي أعداد أعلى قليلا من نسبتها في سائر دول أوروبا و الولايات المتحدة الأمريكية . و في مؤتمر المرور الدولي الذي عقد في فيينا سنة 1968 أعلن رئيس اللجنة الاقتصادية في أوروبا أن ضحايا حوادث المرور في العالم خلال عام 1967 زاد عن سبعة ملايين و نصف جريح و 150 ألف قتل .

و عن الأستاذ " جراسبرجر " مدير معهد العلوم الجنائية بفيينا في المحاضرة التي ألقاها في مؤتمر الدولي السابع لعلوم الإجرام و الذي عقد بفيينا من 7 إلى 12 أكتوبر سنة 1957 . و لقد قرر المحاضر أن في أوروبا و على عكس الولايات المتحدة فقد أصبحت حوادث المرور تشكل خطرا جسيما على السكان بعد الحرب العالمية الثانية⁽¹⁾. ومن المشاهد أن حوادث المرور قد زادت في البلاد التي نشطت فيها صناعة السيارات .

(1) انظر ، الأستاذ جراسبرجر: " رأي حوادث المرور " ، المجلة الجنائية القومية ، المعهد القومي للبحوث الجنائية ، الجمهورية العربية المتحدة القاهرة ، نوفمبر 1959 ، عدد 3 ، مجلد 2 ، ص.384.

وقد أورد بعض الإحصائيات على سبيل المثال ذاكرا أنه في عام 1956 كانت حوادث المرور محسوبة لكل 10 ملايين من السكان هي 694 في ألمانيا الغربية ، 820 في سويسرا ، 761 في النمسا ، و أن ارتفاع هذه النسبة في سويسرا يرجع إلى سيادة هذه الدولة في نواحي السياحة في أوروبا في عام 1955 حيث اخترقت حدود هذه الدولة أكثر من 6 ملايين سيارة . أما بالنسبة للوفيات ففي 1957 ، كانت الوفيات لكل 10 ملايين سيارة محسوبة كالآتي :

النمسا	← 24.5	← قتييل
ألمانيا الغربية	← 22.8	← قتييل
سويسرا	← 12.7	← قتييل
إيطاليا	← 15.6	← قتييل
الولايات المتحدة	← 6.0	← قتييل

وقد أظهرت السنين الأخيرة في أوروبا أن حوادث المرور قد زادت من 10 إلى 15% كل سنة في البلاد التي لم يتم فيها استكمال استخدام السيارات على نطاق واسع .

كما أعلنت الندوة الدولية لتأمين المرور التي عقدت في بروكسل سنة 1982 أن حوادث المرور تسفر سنويا عن 200 ألف قتييل بجانب إصابة عدة ملايين بجروح أما في دول الخليج العربي ففي عام 1992 قد بلغ 3035 حادثا منها 1917 حادثا وقع في المناطق السكنية بنسبة 63.2% و بلغ عدد الحوادث في المناطق التجارية 456

حادثا بنسبة 15% و بلغ عدد الحوادث في المناطق الصناعية 231 حادثا بنسبة 7,6% من إجمالي الحوادث (1) .

وأما في الجمهورية الجزائرية فإن هناك زيادة مقلقة في حوادث المرور بصفة عامة ، و لعل ما يود من أرقام في الجرائد يوميا أفضل دليل على ذلك .
ولا بد من الإشارة إلى أن الإحصائيات ليست جميعها تعبير عن الواقع الحقيقي ، إذ أن هناك عدد من حوادث تقع لا يستهان بها ، و لا يتم التبليغ عنها .
الحالة الثانية: مخالفة آداب و قواعد المرور

إن قواعد المرور و آدابه حظيت بعناية كبيرة من المشرع و قد أقر القانون رقم 01-14 لسنة 2001 بشأن السيارات نصوصا خاصة بتنظيم قواعد المرور و آدابه و التي يعتبر عدم الالتزام بأحكامها جريمة يعاقب عليها القانون ، ولقد تكلفت هته النصوص القانونية ببيان تفصيلات لهذه القواعد والآداب المنظمة لمرور كافة فئات مستعملي الطريق في كافة الظروف .

إن الزيادة الهائلة في عدد السيارات العاملة تؤدي إلى عقبات كثيرة بشأن المحافظة على أرواح الناس وحياتهم (2) .

إن السلوك الخاطيء لمستعملي الطريق يعد من أهم أسباب مشكلة المرور في مختلف دول العالم الآخذة بأسباب النمو دائما ، مما يتطلب جهدا مكثفا من الجهاز المكلف بضبط سلوك مستعملي الطريق وهو نيابة المرور ولقد أصبح الجميع يعاني من

(1) أنظر، فهيم سليمان : " المرور في الإمارات " ، مجلة الدراسات و الثقافة الشرطة (الشرطة) الإمارات العربية المتحدة ، أبريل 1994 ، العدد 280 ، ص.37 .

(2) Cf. A. BOUCENNA : « sécurité routière » ENAG/ éd- distribution , Alger 2001,p.15.

هته المشكلة ، سواء سائقي السيارات الخاصة أو الأجرة أو النقل أو المشاة أو مستخدمي مرافق النقل العام ، وقد يرى البعض أن جهاز المرور (أي إدارة المرور في المدينة) هو المسؤول عن هذه المشكلة ، إلا أنه من المعروف أن هذا الجهاز يقوم بجهود كبيرة و تحت أشد الظروف لمواجهتها في حدود مهمته الأساسية المتعارف عليها من قبل العلوم الحديثة لتخطيط وتصميم حركة المرور ، وهي فرض قواعد الحركة ومراقبة تنفيذ قواعدها وقوانينها و تنظيم التراخيص المتعلقة بها .

هناك أسباب متعددة لمشكلة المرور في جميع المدن ، بعضها يخرج عن مسؤولية جهاز المرور مثل الانفجار السكاني و النزوح الريفي خاصة في هته السنوات الأخيرة بسبب الظروف الأمنية التي عرفتھا معظم المناطق الجبلية والريفية ، مما يؤدي حتما إلى زيادة عدد السيارات و هو أيضا من أسباب مشكلة المرور ، كذلك سوء حالة شبكة الطرق الحالية بها .

أما البعض الآخر فهو يقع جزئيا ضمن حدود مهمة جهاز المرور وهي المتعلقة بمراقبة تنفيذ القوانين و تنظيم التراخيص المتعلقة بها .

ولعل أنه إذا كان الأداء الحالي للجهاز المروري يعاني من بعض النقص ، فلا يجب تجاهل الظروف الصعبة التي يعمل فيها و الضغوط والتحديات التي تفرضها الظروف البيئية عليه . ويتم التعرض لذلك على ضوء من الدراسة الميدانية .

1) في مجال تخطيط الخدمة المرورية : (1)

بالرغم من تعدد الخدمات المرورية التي يقوم بها جهاز المرور إلا أن أداء الكثير من هذه الخدمات لا يتم بمستوى الجودة المطلوب وذلك على النحو الآتي :

1- لا يتم تنظيم ومراقبة حركة المرور بالمستوى المطلوب لعدة أسباب بعضها

خارج عن مسؤولية جهاز المرور والآخر يقع ضمن مهمته و هذه الأسباب هي :

أ)- مشاكل تتعلق بالسيارات مثل تزايد العدد ، كبر الحجم ، و عدم الكفاءة الفنية

لبعض السيارات أثناء إستخدامها بالطريق وذلك راجع في أغلب الأحيان للقدم .

ب)- عدم الإلتزام بنظام المرور .

ج)- انخفاض مستوى الإلمام بنظام المرور .

د)- انخفاض مستوى الكفاءة في القيادة .

ه)- سوء حالة الطريق الحالية و ازدحامها .

و)- النواحي السلوكية غير السليمة لبعض قائدي السيارات .

ي)- عدم كفاية بعض رجال المرور و يتضح مما سبق أن جهاز المرور لا يتحمل

وحده المسؤولية عن زيادة فعالية تنظيم و مراقبة المرور ، بل أن هناك أطراف أخرى

تشاركه في ذلك ، ومن ثم يتعين تحديد مسؤولية هذه الأجهزة ، وتحقيق تعاونها

جميعا والتنسيق بين جهودها .

2- مساهمة أعمال التراخيص محدودة في تحقيق الأمان و عدم الإزعاج و سرعة

الإنتقال و يرجع ذلك إلى عدم مراعاة الدقة الكافية في :

(1) انظر معوض عبد التواب ، المرجع السابق ص 317 . و عدلي خليل ، المرجع السابق ، ص 262.

أ- إستخراج تراخيص القيادة و تجديدها .

ب- إستخراج تراخيص إستخدام السيارة و تجديدها .

وهناك أطراف أخرى تشارك في هذه المسؤولية مثل وزارة الصحة ومدارس تعليم القيادة .

3- عدم التجديد المستمر للخدمات المرورية المقدمة وفقا للمتغيرات والظروف البيئية الجديدة و قد يكون عدم التناسق بين الأجهزة المسؤولة أساسا عن الخدمة المرورية هو السبب الرئيسي في تعطيل كثير من التطورات في هذا المجال .

4- إن إجراء كثير من التغيرات في الخدمات المرورية ، مثلا القرارات المتعلقة بالتغيير في طرق السير والاتجاهات و الدوران و غيرها يتم من جهة واحدة دون مشاركة جادة للأطراف المستفيدة من هذه التغيرات (المشاة ، قائدي السيارات ...) من خلال التعرف على الآراء و الاتجاهات للاستفادة بها في تخطيط وتنفيذ هذه التغيرات وحتى تجد استجابة فورية لها عند التطبيق .

(2) في المجال توزيع تقديم الخدمة المرورية : (1)

ما يمكن قوله في هذا المجال و هو أن سياسة التقديم المباشر للخدمة المرورية تعتبر ملائمة على العموم إلا أن هناك بعض القرارات في نطاق هذه السياسة تحتاج إلى إعادة النظر فيه منها أن الخدمة المرورية ضرورية وتمس حياة كل المواطنين ، فالخدمات التي تقدم سواء بالنسبة لمراقبة وتنظيم الحركة أو تنظيم أعمال التراخيص المتعلقة بها غير متوفرة بدرجة كافية وسوف يتم شرح ذلك فيما يلي :

(1) انظر ، معوض عبد التواب ، المرجع السابق ، ص.318.

- 1- بالنسبة لمراقبة وتنظيم الحركة يلاحظ عدم التغطية الشاملة للأماكن التي تتطلب التنظيم والرقابة بما يؤثر على حركة المرور بها .
- 2- بالنسبة للأماكن التي يتواجد بها بعض رجال المرور المنظمين للخدمة ، بالرغم من الظروف الصعبة التي يؤديون فيها دورهم إلا أن هذا الدور ينقصه التركيز على بعض المجالات الأخرى والتي تساهم في ترشيد خدمة المرور مثل التوجيه والإرشاد ، ولا يقتصر فقط على الدور الحالي الذي يشمل مساهمة محدودة في تنظيم ومراقبة المرور ، فتحرير المخالفات مثلا لن يجدي بشيء طالما أن المخطئ لا يدرك تماما ما وقع فيه من خطأ يتجنبه مستقبلا .
- 3- بالنسبة لخدمة تنظيم أعمال التراخيص يلاحظ أيضا ما يلي :
 - أ- عدم التغطية الشاملة في تقديم هذه الخدمات و من ثم فإن الوحدات المسؤولة عن تقديم هذه الخدمات تخدم أكثر من منطقة و على ذلك يتضخم عبئ العمل عليها مما يؤدي إلى صعوبة إنتهاء أعمال التراخيص في الوقت الملائم ، بالإضافة إلى ضيق أماكن أداء الخدمة خاصة أماكن أداء الاختبارات الفنية والقيادة.
 - ب- إن عمل الأجهزة المسؤولة عن أعمال التراخيص في تلك الظروف لا يمكن أن تتوافر لها كل فرص النجاح المطلوبة بالرغم من الجهود التي تبذل لتنظيم العمل داخل هذه الوحدات ومن ثم تزداد الشكوى و بالرغم من الجهود التي تبذل بصفة مستمرة . إلا أنه ما زالت هناك أمور تحتاج إلى إعادة النظر مثل نظم وإجراءات العمل في الوحدات وتنظيم ساعات العمل بها ، وتنظيم أسلوب التعامل مع الأنواع المختلفة من الجماهير ، ومن هنا يأتي تحديد وتقييم القطاعات

من المستخدمين حتى يمكن التعامل مع كل قطاع بالأسلوب الملائم به وتحقق الإفادة الكاملة لكافة الأطراف .

بعد التكلم عن المسلك السيئ للراجلين ، في إطار العوامل السلوكية المسببة لحوادث المرور ، لا بد أيضا من الكلام عن السلوك السيئ للسائقين .

وفي هذا الإطار قد قام الأستاذ "جراسبرجر" بتقسيم الحوادث إلى تلك التي تنتج من ديناميكية المرور غير المناسب و الحوادث التي بناء على الإحصائيات ليس لها علاقة بالتحرك الدائم للسيارات . و ذكر أن هذا التقسيم له أهمية بالنسبة لمنع جرائم المرور والوقاية منها (1). و قد أورد بعض الأسباب التي ترجع إلى النوع الأول منها السرعة الزائدة، المجاوزة غير الحذرة ، و عدم مراقبة جوانب الطريق و الدوران برعونة و ذكر أنه بصفة عامة لا يمكن مراقبة هذه المخالفات إلا إذا تتبع قوة البوليس السائر المخالف لمسافة طويلة . و هذا ما سوف يتم التعرض إليه فيما يلي :

الأسباب التي تقع من قائدي السيارات :

1) السرعة الزائدة :

لا شك أن السرعة عامل مهم في وقوع حوادث السيارات إن لم يكن أهمها على الإطلاق⁽²⁾، ذلك أنه من المقرر أنه كلما زادت سرعة سيارة كلما صعب التحكم فيها سواء بإيقافها أو للانحراف بها لمفاداة أي حادث أو عقبة في الطريق ،

(1) انظر الأستاذ جراسبرجر ، المرجع السابق ، ص.385.
(2) انظر، عز الدين الدناصوري و عبد الحميد الشواربي ، "المسؤوليتان الجنائية و المدنية في القتل و الإصابة الخطأ في ضوء الفقه و القضاء" ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الاسكندرية، ط.1997، ص.173 .

كذلك فإنه من المؤكد علميا وعمليا أنه كلما زادت سرعة السيارة كلما قل وزنها ، الأمر الذي يؤدي إلى سهولة انقلابها عند أي عائق في الطريق و من أجل ذلك حدد قانون 14/01 (19 أوت 2001) في المواد 23،24،25 أحكام حركة المرور على المسالك العمومية وكذلك حددت المادة 74 من قانون 14/01 لسنة 2001 الحد الأقصى لسرعة السيارات على النحو التالي :

40كلم/سا السرعة القانونية المرخص بها في الطريق السريع للسيارات والطريق السريع
30كلم/ سا السرعة القانونية المرخص بها خارج المجمع السكاني .
20كلم/ سا السرعة القانونية المرخص بها داخل المجمع السكاني .

غير أن قانون المرور في هذه النقطة يعاني من كثير من النقائص حيث يلاحظ عدم الدقة في المواد ووجود فراغ قانوني يتعلق بتنظيم أو تحديد السرعة التي تعتبر ظرف لمساءلة السائق . على خلاف القانون المصري الذي اجتهد في تحديد وكيفية ضبط سرعة السائق وهذا ما جاء في مقتضيات المادة 75 من القانون 20 لسنة 1983⁽¹⁾ التي نصت على ما يلي : " مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأية عقوبة أشد في أي قانون آخر ، يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على 3 أشهر وبغرامة لا تقل عن 500 جنيه و لا تزيد على ألف جنيه أو بإحدى هتين العقوبتين كل من حاز في السيارة أو استعمل فيها أجهزة تكشف أو تنذر بمواقع أجهزة قياس سرعة المركبات أو تؤثر على عملها ، كما يتم ضبط تلك الأجهزة و تضي المحكمة بمصادرتها " .

(1) انظر، عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي ، المرجع السابق ، ص . 174 .

والجدير بالذكر أنه إذا كان ضبط الواقعة قد تم بغير استخدام أجهزة قياس السرعة (الرادار) فإنه لا يكفي لتوافرها في حق المخالف لقانون المرور أن يثبت رجل المرور في تقرير المخالفة أن المتهم تجاوز بسيارته السرعة المقررة وإنما يجب وفقا للقانون المصري أن يبين كيفية ضبطه له وبأنه تتبع السيارة محل المخالفة بدراجته النارية أو بسيارة المرور وأن عدادها سجل السرعة التي تجاوزها المتهم بسيارته وبيان ذلك التسجيل ، فإذا لم يتضمن تقرير المخالفة ذلك فإنه يكون قاصرا ومن ثم لا يصح توقيع العقوبة الواردة بالمادة 75 من قانون المرور المصري على قائد السيارة . وهذه النقطة تجاهلها المشرع الجزائري بأن ينص عليها في قانون المرور .

كما تجدر الإشارة إلى أن السرعة المنخفضة الغير عادية هي أيضا قد تكون سببا في العديد من حوادث المرور ، و لقد نصت المادة 19 من مرسوم 88-06 سنة 1988 على ما يلي : " لا يجوز لأي سائق أن يعوق السير العادي للمركبات الأخرى السائرة دون عذر مقبول ، عن طريق السير بسرعة منخفضة غير عادية كما يجب على كل سائق أن يتخذ عند الحاجة كل التدابير اللازمة لتسهيل عملية التجاوز " .

والسرعة المنصوص عليها في هذه المادة هي التي لا يجوز تجاوزها في الظروف العادية ، فإذا طرأت ظروف توجب على قائد السيارة أن يقلل من سرعتها إلى أقل من الحد المبين بما لازدحام الطريق أو ضيقه أو وجود بلل به تعين عليه تقليلها وإلا كان مخطئا بعدم احتياظه و تحرزه .ولكي يتمكن من مراقبة سرعة السيارات وردع السائقين المخالفين ، تم وضع من قبل السلطات المختصة أجهزة لمراقبة السرعة بالقرب من الطرق الرئيسية في معظم ولايات الوطن وخاصة في الطرق الهامة وكثيفة

المرور ، و هذا الجهاز يطلق عليه كلمة " الرادار " وتعمل إدارة المرور بقدر الإمكان على إخفاء أماكنها حيث توضع بعدا عن مسار الطريق و تنقل من مكان لآخر ، غير أن بعض السائقين يحاولون للإفلات من تلك الأجهزة إما بجيافة أجهزة تكشف عن موقعها أو تنذر بوجودها أو تؤثر على عملها (بالتشويش عليها مثلا) فواجه المشرع ذلك في قانون 14/01 لسنة 2001 في المادة 87 منه :

" يعاقب بغرامة من 800 إلى 1.500 دج ، كل سائق يخالف الأحكام التنظيمية المتعلقة بتركيب جهاز المراقبة الذي يسمح بتسجيل السرعة و مواصفاتها و صيانتها . في حالة العود ، تضاعف العقوبة " .

وفي المادة 98 التي تنص على أنه " يعاقب بغرامة من 200 إلى 300 دج كل شخص يستخدم آلة أو تجهيزا مركبة غير مطابق للأحكام التشريعية و التنظيمية " . وكذلك المادة 100 من نفس القانون " دون المساس بالعقوبات المنصوص عليها في المادتين 108 و 111 أدناه ، يعاقب بالحبس من ثمانية أيام إلى شهر ، وبغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط ، كل شخص يعرض للبيع أو يبيع أو يحوز أو يستعمل أو يكيف أو يضع أو يركب أو ينقل بأية صفة كانت جهازا أو آلة مخصصة إما للكشف عن الأدوات المستعملة لمعاينة مخالفات التشريع أو التنظيم المتعلقة بمرور السيارات وإما للتشويش على سيرها " .

2) زيادة الحمولة :

إن كثير من حوادث السيارات النقل يرجع إلى زيادة الحمولة عن المقرر، حيث أن هذه الزيادة في الحمولة تصعب تحكم سائق السيارة في قيادتها كما أن بعض

أجزاء هذه الحمولة معرض للسقوط أثناء سير السيارة مما يؤدي إلى ميلها واختلال توازنها ثم انقلابها ، كما إذا سقط جزء من الحمولة الموجودة على إحدى جانبي السيارة فتميل إلى الجانب الآخر ، أو تهتز أثناء سيرها وقد يؤدي كل ذلك إلى سقوطها على حافة الطريق و قد يكون نتيجة ذلك إصابة الموجودين بمكان الحادث فضلا عن قائد السيارة و الأشخاص المصرح لهم بالركوب معه .

ومن ناحية أخرى فإن زيادة وزن الحمولة عن المقرر يؤدي في كثير من الأحيان إلى انفجار إطار من إطاراتها وقد ينتج عن ذلك وقوع حادث للسيارة وللמارة ، ولقد حددت المادة 72 من قانون 14/01 المشار إليه سابقا في فقرتها التاسعة على انه : " يعاقب بغرامة من 1.500 دج إلى 5.000 دج ، كل سائق يخالف الأحكام المتعلقة بما يأتي ... منع المرور على مسلك يقع مباشرة على يسار طريق يتضمن ثلاث مخارج أو أكثر ذات اتجاه واحد للمرور بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص أو البضائع التي يتجاوز طولها 07 أمتار و ذات وزن إجمالي للحمولة المرخص بها يفوق 02 طن . في حالة العود تضاعف العقوبة " .

وفيما يخص الزيادة في الحمولة أيضا فإن القانون المصري كان أكثر دقة وتفصيلا مرة أخرى حيث حددت المادة 196 من لائحة المرور (في القانون المصري) الصادرة بالقرار رقم 291 لسنة 1974 و المعدلة بالقرار 1407 لسنة 1982 في المادة 196 منها أبعاد السيارات النقل بحمولتها فنصت على ما يلي :

"لا يجوز أن تزيد أبعاد أية سيارة نقل بحمولتها على ما يلي :

(أ) الطول بالنسبة لسيارات ذات محورين أو أكثر على 12 متر .

بالنسبة إلى السيارات مع المقطورة 20 مترا .

(ب) العرض 2.60 مترا.

(ج) الارتفاع على سطح الأرض بكامل الحمولة ،

3.50 مترا داخل المدن و 4 مترا على الطرق الرئيسية خارج المدن " .

(و) كما لا يجوز أن يزيد وزن السيارة بكامل حمولتها على 13 طن ، و إذا زاد وزن المركبة على 13 طن ، وجب ألا يزيد الحمل المحوري المفرد على 10 طن والمزدوج على 16 طن ، و يجوز لقسم المرور المختص بعد موافقة جهة الطرق و مديرية المرافق والتشييد بالمحافظة الترخيص بتسيير المركبة إذا تجاوزت أبعادها أو وزنها الحدود المذكورة على أن يحدد خط سيرها في ترخيص التسيير الذي منح لها أو في ترخيص التسيير المؤقت " .

(3) أن يكون قائد السيارة وقت قيادتها مخمور أو مخدرا :

ثبت من التحقيقات التي تجريها الشرطة و النيابة العامة في حوادث السيارات أن كثيرا منها تقع بسبب تناول السائق الخمر و المخدر ، إذا أنها تؤثر على مراكز المخ و بالتالي على جهازه العصبي فتتهار كل أصول و قواعد القيادة السليمة حيث لا يستطيع التركيز ويفقد قدرته على التمييز ، فلا يستطيع تقدير العواقب و تجنب المخاطر و تفادي الحوادث ، فكل ذلك عوامل تؤدي إلى ارتكاب حادث قد يؤدي بحياة الكثيرين ، و بحياته في نفس الوقت ، لذلك جرم المشرع هذا الفعل بأن نص في المادة 66 من قانون المرور رقم 01-14 على ما يلي :

" يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى خمس (5) سنوات و بغرامة من 50.000 إلى 150.000 دج كل سائق ارتكب جريمة الجرح أو القتل الخطأ و هو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات ، في حالة العود ، تضاعف العقوبة " و يشترط لتوقيع العقوبة المنصوص عليها في المادة 66 توافر شرطين أو لهما مخالفة قواعد المرور ، وثانيهما أن يكون قائد المركبة وقت ارتكاب المخالفة واقعا تحت خمر أو مخدر ومؤدى ذلك أن قيادة المركبة تحت تأثير خمر أو مخدر هو ظرف مشدد إذا توافر في حق قائد المركبة حالة ارتكابه أي مخالفة لقواعد المرور فإنه يعاقب بالعقوبة سالفه الذكر .

وسوف يتم توضيح هذه النقطة بدقة في الفصل الثاني من هذا البحث.

4) عدم إتباع أصول القواعد الصحيحة لقيادة السيارة :

ثبت على سبيل القطع و اليقين أن كثيرا من حوادث السيارات تقع بسبب

عدم مراعاة القواعد الصحيحة للقيادة و من أهمها :

(أ) يتعين على السائق عند قيادته السيارة في طريق مبتل ألا يسرع بها حتى لا تتزلق

فتنحرف فجأة فيترتب على ذلك نتائج خطيرة ، و إذا اقتضى الحال استعمال

الفرامل ، يتعين عليه ألا يستعملها فجأة أو بشدة لأن ذلك قد يفقده السيطرة

على السيارة ، كما يجب عليه التحكم في تحرك السيارة بنقل تروس الحركة

(الفيتس) إلى السرعة الأقل إذ أن ذلك قد يغنيه عن استعمال الفرامل .

ب) في حالة السير على أرض رخوة أو مغطاة بالجليد يتعين أن يكون ذلك ببطيء
وحيثما يرفع القدم من على الفرامل فيجب أن يكون ذلك بالتدريج وإذا أراد
زيادة السرعة فيكون ذلك بحذر.

- أثر عدم استعمال الفرامل في حوادث القتل الخطأ والجروح الخطأ
واستعمالها استعمالاً خاطئاً: (1)

نظراً أن كثير من حوادث القتل الخطأ و الجروح الخطأ تحدث إما لعدم
استعمال قائد السيارة الفرامل لإيقافها و إما لأنه تأخر في استعمالها و إما لأنه
استعملها دون تأخير إلا أنه لم يستطع إيقافها قبل أن يصدم المجني عليه وذلك
بسبب أن الطريق كان مبللاً أو لأن المجني عليه ظهر أمامه فجأة ، فلم يكن له خيار
في عدم استعمالها ، وإما لأنه استعمالها بطريقة خاطئة لذلك كان لابد من شرح
دقيق لهذه الأمور ، فمن المسلم به أنه كلما زادت سرعة السيارة ، زادت المسافة
التي تقطعها من بدء لحظة استعمال الفرامل حتى إيقافها . فمثلاً إذا كان قائد
السيارة يسير بها بسرعة 30 كلم/ سا وتأخر عن استعمال الفرامل في الحالات التي
توجب استعمالها فإن السيارة تقطع مسافة 8.3 متراً في الثانية الواحدة وكذلك إذا
كانت سرعة السيارة 50 كم/ سا فإن المسافة التي تقطعها 13.9 متر في الثانية لو
تأخر قائدها في استعمال الفرامل وإذا كانت السيارة تسير على طريق مبلل فإن
إيقاف السيارة تحتاج لمسافة أطول عما إذا كان الطريق جافاً والفرص أن السيارة
تسير بنقص السرعة في الحالتين .

(1) انظر، عز الدين الدناصوري و عبد الحميد الشواربي ، المرجع السابق ، ص.179.

وإذا عبر المجني عليه الطريق فجأة وعلى مسافة قصيرة من المتهم فلم يتمكن من استعمال فرامل السيارة أو استعمالها لحظة رؤيته له و لم يستطع تفاديه فليس هناك خطأ في جانبه

أما إذا لم يستعمل الفرامل رغم استطاعته أو تأخر في استعمالها أو استعمالها بطريقة خاطئة و تسبب ذلك في وقوع حادث قتل أو جروح خطأ فيكون بذلك ركن الخطأ في جانبه .

ولقد قام خبراء هندسة المرور وخاصة في الخارج بعدة دراسات وتجارب، ومن النتائج التي توصلوا إليها وهو أن طبيعة الطريق الذي تسير عليه السيارة يؤثر على المسافة التي تقطعها السيارة وقت استعمال الفرامل وإلى غاية توقفها التام . حيث أن على الطرق الجافة ، أو الخشنة أو المرتفعة فهي تحتاج لمسافة أقل للتوقف عند استعمال الفرامل مقارنة مع تلك التي تحتاجها عند سيرها على طريق مبلل أو زلق أو منحدر .

ويمكن للمحاكم الاستعانة بأعمال هؤلاء الخبراء و يسري عليها ما يسري على تقرير الخبير الذي يقدم للمحكمة ، فلها لأن تأخذ به و لها أن تطرحه ، إلا أنها إذا طرحته تعين عليها أن ترد عليه بأسباب سائغة باعتباره مسألة فنية و إلا كان حكما قاصرا جديرا بالنقض⁽¹⁾ .

(ج) في حالة تجاوز السائق لسيارة أخرى ، فيجب أن يكون ذلك من على اليسار و عليه أن يتجه قليلا نحو وسط الطريق لاستكشافه مستعملا إشارات الاتجاه ، ثم

(1) انظر ، عز الدين الدناصوري ، و عبد الحميد الشواربي ، المرجع السابق ، ص.181.

ينبه سائق السيارة الأمامية برغبته في تجاوزه و ذلك إما باستعمال آلات التنبيه نهارا أو عن طريق الكشافات لمدة قصيرة ليلا . و يجب على السائق أن يمتنع عن التجاوز عند منحنى في الطريق أو في جزء مرتفع منه أو عند تقاطعه بطريق آخر . كما يجب عليه الابتعاد عن أي سيارة تسير في اتجاهه أو الاتجاه المضاد لأنه خطأ قد يؤدي إلى حادث خطير يهلك بحياة الكثيرين .

(د) يجب على السائق تجنب استعمال الكشافات العالية عند السير ليلا وخاصة عند اقترابه من سيارة أخرى بل يستعمل الكشافات المنخفضة ويهدئ من السرعة . وخاصة إذا فوجئ بضوء قوي لسيارة قادمة في الاتجاه المضاد يجعله يفقد الرؤية . و في حالة ما إذا كان السائق يسير خلف سيارة أخرى ولا يريد تجاوزها فيتعين عليه تخفيض الإضاءة و ترك مسافة كافية بينه و بينها .

(هـ) في حالة ما إذا أراد السائق التوقف بسيارته فيجب عليه الابتعاد عن الجزء المنحني منه أو عند تقاطعه بطريق آخر و عند الأجزاء المرتفعة أو المنحدرة منه . و يتعين أن يكون وقوفه على الجانب الأيمن من الطريق و ذلك فضلا عن إشعال الضوء الخلفي ليلا في الأماكن التي ليس بها إضاءة كافية .

في حالة تعذر الرؤية بسبب الضباب الذي يحدث كثيرا في الوقت الراهن صيفا وشتاء فيمتنع على السائق استعمال الكشافات العالية و يستخدم بدلا منها الكشافات المنخفضة كذلك يتعين عند استعمال كشافات الضباب إضاءة الأضواء الصغيرة عند وقوف السيارة حتى يتسنى للقادم من الخلف رؤيتها فيتفادها .

أما بالنسبة للحافلات المخصصة لنقل الأشخاص فلا بد على السائق التأكد من صعود الركاب باستعمال المرآة المعاكسة ، كما أن هته الحافلات اليوم ، هي مزودة بأبواب تفتح وتغلق أوتوماتيكيا و بمعرفة السائق ، لذلك يجب عليه ألا يغلق هذا الباب بعد وقوف السيارة و يجب ألا يقفله إلا بعد صعود الركاب إلى الداخل ، و إن خالف ذلك و أصيب أحد الركاب أو قتل كان مسؤولا .

لهذا فمن الضروري معرفة طريقة القيادة لمجموعات وأنواع السيارات عند محاكمة مرتكب الحادث عند المساءلة الجنائية⁽¹⁾، ففيما يتعلق مثلا بتغيير الاتجاه لسائق الموتوسيكل فإنه لا يستطيع إلا الإشارة بيده لمدة قصيرة ، بينما يستخدم سائق السيارة طريقة للإشارة ذات أثر دائم . ذلك وحده يكفي لتبيان أن اجتياز الموتوسيكل يجب أن يكون بطريقة حذرة أكثر من محاولة المثل مع السيارة .

فرع ثاني :

العوامل الهندسية

إن النظام المروري يقوم على ثلاثة أركان هامة وهي: الإنسان ، والطريق والمركبة⁽²⁾ وعند حدوث أي خلل في أي ركن . يكون ذلك سببا مباشرا في وقوع حادث مروري . فبعد أن تم التطرق إلى العامل الإنساني المتمثل في السلوك الذي يأتي به قائد المركبة خلال عملية القيادة من حيث السرعة الزائدة أو التجاوزات غير النظامية ، أو عدم الامتثال للإشارات الضوئية ، بالإضافة إلى السلوك الذي يأتيه

(1) انظر، الأستاذ جراسبرجر، المرجع السابق، ص.387.

(2) انظر حسن مساعد الأحمدى، خلف عيضة العوفي، عمر سعد: "حوادث المرور أسبابها .. ووسائل الحد منها"، مجلة الدراسات و الثقافة الشرطةية (الشرطة) الإمارات المتحدة، جويلية 1999، العدد 342، ص.64.

مستخدمي الطريق الآخرين من الركاب والمشاة والتي تعتبر من العوامل الإنسانية الأخرى المؤدية لوقوع الحادث ، فسوف يتم التطرق إلى الأسباب الهندسية التي تؤدي إلى ذات الحوادث . إذ أنه قد تصل حالة الطريق الإنشائية أو تشغيله إلى وضع يهدد السلامة المرورية وتصبح تلك المناطق عرضة للحوادث المتكررة. فالتصميم الهندسي للطريق من حيث عدد المسارات وتحديد السرعة القصوى ووضع الإشارات الضوئية و الشواخص الإرشادية ، والتحذيرية و التصميم الإنشائي من حيث سماكة الرصفت ونوعية الخلطات السطحية ، و الحالة التشغيلية للطريق من حيث : وجود التدهورات السطحية كالحفر المتفرقة ، وانخفاض معامل مقاومة الإنزلاق أو انفصام أجزاء الطبقات السطحية و تآثرها ، كل هذه الأوضاع تحدد إمكانية وقوع الحوادث المرورية . أما الحالة التشغيلية للمركبة فهي واضحة المعالم في وقوع الحادث ، فمثلا حالة الإطارات و العاكسات الخلفية و الأنوار الأمامية و الفرامل كلها عوامل عندما نضيفها للعامل الإنساني و عامل الطريق فإنها تحدد ازدياد أو نقصان احتمالية وقوع حوادث . و ستشرح كل هته النقاط على التوالي :

1/ الطريق :

إن الطرقات في بلادنا هي طرقات حديثة بشكل شبه عام ... لكن تنقصها بعض الخدمات الضرورية مثل الإشارة و خاصة بعض الطرق الخارجية التي تربط بين مختلف ولايات الدولة .

وإلانة من الخدمات الأساسية التي ينبغي توفرها في كافة الطرق ، لأن الطريق المضاء تقل فيه الحوادث بشكل ملحوظ . ورغم أنه هناك تصميم و تنفيذ لبعض

شبكات الطرق الداخلية و الخارجية داخل الوطن وفقا للمواصفات الفنية العالمية لكن هناك نقص في بعض الخدمات الضرورية مثل الإنارة و الهواتف و مراكز الإسعاف .

كما يلاحظ أن كثير من الطرق ، لم يتم وضع سياج على جانبها لمنع دخول الحيوانات السائبة إليها و التي تسبب في وقوع العديد من الحوادث في بلادنا .
و يلاحظ أيضا أن بعض الطرق لا يتم تنفيذها حسب المواصفات الفنية المطلوبة حيث تتشقق و تظهر فيها إلتواءات و عيوب أخرى بعد شهور من إنشائها إلى جانب عدم الإهتمام بعملية صيانة الطرق بصفة مستمرة و لذا يجب على الجهات المختصة أن تقوم باستمرار بمراقبة الشركات التي تقوم بشق الطرق حتى تقوم بعملها على الوجه المطلوب حيث كما سبق الإشارة إليه يلاحظ ظهور عيوب كثيرة بعد فترة وجيزة من إنجاز هذه الطرقات.

ورغم ذلك فإن حوادث المرور التي تقع بسبب الطرق تعتبر قليلة مقارنة بالحوادث التي يكون السبب فيها السائق نفسه و أسباب الحوادث المرتبطة بالطرق ترجع في الأساس إلى حالة الطريق والطقس .

هذا و أن السائق الفطن هو الذي يضع في حسابه قبل السير و أثناء قيادته للسيارة حالة الجو و ظروف الطريق ، فقد يكون الطريق زلقا أو رطبا أو مغطى بالرمال ، أو أن تحول ظروف الطقس دون وضوح الرؤية على الطريق كما في حالة

سقوط المطر أو انتشار الضباب ، و كل هذه الأمور يجب على السائق أن يضعها في اعتباره و أن يحدد سرعته على أساس تفادي وقوع الحوادث (1) .

ويجب على السائق أن يتذكر دائما أن تجاوز السرعة المقررة يكون سببا لوقوع الحوادث بل أن السرعة المقررة قد لا تكون في مثل هذه لأحوال هي السرعة الآمنة ، فعلى السائق أن يحدد سرعته على أساس من حالة الطريق ومن وضوح الرؤية أمامه حتى يتسنى له ملاحظة أي عائق يستدعي الأمر تفاديه ، أو التوقف قبل الوصول إليه بمسافة كافية ، كما أن اليقظة و تركيز الانتباه تصبح في مثل هذه الأحوال أمور ذات أهمية بالغة .

والجدير بالذكر أيضا هو أن بلادنا في مرحلة التطور السريع ، مما ينتج عن ذلك ازدياد كبير في عدد المركبات التي يجري ترخيصها سنويا ، و أصبحت هناك مشكلة تسابق بين الزيادة في عدد المركبات و حجم شبكة المواصلات و الطريق الضرورية لتسيير هذه المركبات بطريقة سليمة تمنع حدوث الإختناقات الناجمة عن كثافة المركبات الموجودة على الطريق .

إضافة إلى التطور التكنولوجي للمركبات الحديثة الصنع التي تتميز بمحركات ذات قوة كبيرة حيث تصل سرعتها بالنسبة لبعض السيارات إلى 260 كم/سا وكذا محول السرعة (boite de vitesse) إلى السرعة السادسة و هذا لا يتماشى مع الطرق الموجودة في بلادنا و هذا يرجع لعدم إنشاء الطرقات السريعة و الإهتمام بها

(1) انظر الرائد عادل عبد الله خميس: "سلامة المركبة" ، مجلة الدراسات و الثقافة الشرطة (الشرطة) ، الإمارات العربية المتحدة ، العدد 280 ، 24 أبريل 1994 ، ص.44.

حيث أن الدولة عملت على إبقاء الطرق القديمة و لم تطورها بما يتوافق مع تطور المركبات .

2/ المركبة :

إن سلامة المركبة من سلامة قائدها و ركبها ، لذا كانت الحاجة ماسة إلى الإهتمام بسلامة المركبات و عمل الصيانة المرورية لها بصفة مستمرة من أجل جعل المركبة دائما صالحة للسير بشكل آمن و تجنب وقوع الكثير من الحوادث التي يرجع السبب فيها إلى الإهمال في سلامة المركبة و صلاحيتها⁽¹⁾ .

والمقصود بعدم صلاحية المركبة هو ظهور العيوب الفنية فيها بشكل يجعلها غير صالحة للسير بصورة توفر السلامة للسائق و الركاب وغيرهم من مستعملي الطريق، و من أجل تجنب هذه المخاطر يجب إجراء الصيانة على المركبة بصفة دورية و مستمرة ، ذلك أن الإهمال في إجراء الصيانة و ترك الأعطال البسيطة التي ربما تفاقمت مع الوقت يؤدي قطعاً إلى وقوع الحوادث و ارتفاع معدلاتها .

وعلى الرغم من أن الحوادث التي تقع بسبب عدم صلاحية المركبة تعد قليلة نسبياً بالقياس مع غيره من الأسباب الأخرى ، إلا أن ذلك لا ينفي أهمية الإنتباه إلى سلامة المركبة باعتبار أن ذلك يوفر واحد من الأسباب غير المباشرة لوقوع الحوادث لأسباب أخرى مباشرة ، فعلى سبيل المثال إذا افترضنا أن مؤشر بيان سرعة المركبة كان معطلاً فإن ذلك سيجعل السائق غير منتهبه إلى سرعتها وبالتالي قد يتجاوز السرعة المسموح بها مما يعرضه لوقوع حدث بسبب ذلك .

(1) انظر، الرائد عبد الله خميس، المرجع السابق، ص 44.

من هنا كان الحرص على توعية السائق بالكشف على سيارته يوميا للتأكد من أن أجزائها تعمل بكفاءة و كذلك إرشاده إلى عمل فحص دوري شامل على المركبة ، و توعيته بأهم الأعطال التي يمكن أن تصيبها وإعطائه فكرة عن كيفية التصرف حال وقوع مثل هذه الأعطال .

ففي كثير من الأحيان تتعطل المركبة بشكل مفاجئ بغض النظر عن كونها مركبة حديثة أو قديمة ، هذا العطل المفاجئ قد يصيب المقود أو الفرامل أو جهاز نقل الحركة أو جهاز توازن الإطارات ، أو غيرها من الأجهزة الحيوية في المركبة ، هذه الأعطال بلاشك إذا وقعت بصورة مفاجئة سوف تؤدي في كثير من الأحيان إلى وقوع الحوادث . لذلك فإن الإهتمام و الحرص في الكشف على المركبة بصفة دورية خاصة في ظل وجود الأجهزة الإلكترونية الحديثة التي يمكنها التعرف على عيوب المركبة و كشف ما بها من أعطال و التعرف على الأجزاء التالفة والتي تحتاج إلى تغيير ، لا شك أن ذلك سوف يجعلنا نتفادى واحد من الأسباب الهامة التي تؤدي إلى وقوع الحوادث والذي يشكل خطورة على السائق و الراكب و مستعمل الطريق على السواء .

و يمكن إيجاز أهم الأعطال التي تصيب المركبة و تكون سببا في وقوع أنواع مختلفة من الحوادث فيما يلي :

أ - أعطال تصيب جهاز الفرامل .

ب - عدم صلاحية للإطارات .

ج - أعطال الإضاءة .

وفيما يلي شرح لكل عطل من هذه الأعطال ودوره في وقوع حوادث السير :

أ) فرامل المركبة :

يعتبر جهاز الفرامل من أهم أجزاء المركبة ، و حدوث أي خلل أو عطل في هذا الجهاز يؤدي في معظم الأحيان إلى وقوع حادث ، لهذا فإنه يجب عمل الفحص الدوري لجهاز الفرامل للتأكد من سلامته و أنه يعمل بكفاءة تامة (1) .

ومن القواعد العامة التي يجب مراعاتها لإستعمال الفرامل ، اختبارها من حين لآخر والتأكد من تجاوزها إلى أقصى حد ، ويراعى تشغيل فرامل القدم عدة مرات بعد عملية غسيل السيارة للتخلص من آثار المياه التي تكون قد علققت على جزء من سطح الفرامل . و يجب تكرار هذه العملية بعد القيادة لمدة طويلة في الطرقات التي تكون قد تعرضت للمطر الشديد (2) .

كما يجب اختبار الفرامل قبل قيادة السيارة و التحرك بها للتأكد من صلاحيتها ولتجنب المفاجآت في الطريق أثناء السير .

وتنحصر مظاهر الخلل في الفرامل في الأثر الإسفنجي و يشعر به السائق عندما يضغط على دواسة الفرامل فلا يجد مقاومة ، و كأنه يضغط على قطعة إسفنج .

ومن مظاهر الخلل أيضا بلل تيل الفرامل (plaquettes de frein) نتيجة سير السيارة أثناء المطر أو في بعض المستنقعات ، و هذه الحالة يجب أن يراعيها السائق باستمرار ، فيتأكد من سلامة الفرامل بوظيفتها على الوجه الأكمل كما كانت قبل

(1) انظر، الرائد عبد الله خميس ، المرجع السابق ، ص.45.

(2) انظر، عدلي خليل ، المرجع السابق ، ص.272.

البلل . كذلك من أهم الأعطال ، عدم تحرك دواسة جهاز الفرامل ، وارتفاع درجة حرارة بعض الأجزاء أثناء السير بالمركبة ، التصاق مقابض الفرامل بالإطارات ، إضافة إلى انحراف الفرامل عند الإستعمال بسبب صلاحية بعض جوانبها وتعطيل البعض الآخر . و على السائق أن يتأكد من سلامة الفرامل وصلاحيتها للإستعمال فإذا لاحظ توافر مظاهر الخلل فيها فعليه أن يعهد بالمركبة إلى شخص فني لإصلاح الخلل ، لأن السير بالسيارة بدون فرامل مضبوطة أو غير صالحة للإستعمال يعبر عن أوضح صور الإهمال و عدم الإحتياط مما يجعل السائق مسؤولاً عن كافة الحوادث والنتائج المترتبة على ذلك .

وفي واقع الأمر فإن أثر الفرامل على الطريق يشكل عنصراً هاماً في الكثير من معاينات حوادث السيارات ، إذ أن هناك كثيراً من المسؤولين ينظرون إلى مسؤولية السائق من خلال كبر حجم أثر الفرامل .

إذا لم تقف السيارة تماماً بمجرد ضغط السائق على دواسة الفرامل ، وذلك بسبب كمية الحركة المخزنة فيها و التي تعمل على دفعها للأمام بالرغم من ضغط الفرامل على العجلات و منعها من الدوران حول محورها ، و يظهر أثر كمية الحركة بوضوح عندما تفقد الإطارات تماسكها مع الأرض الخشنة فتزلق السيارة إلى الأمام مسافة معينة يتوقف طولها على سرعة السيارة و وزنها ، وهذه المسافة الجديدة يطلق عليها مسافة الفرامل⁽¹⁾ .

(1) أنظر ، عدلي خليل ، المرجع السابق ، ص . 273 .

و مسافة الفرامل غير ثابتة و إنما تتغير بتغير سرعة السيارة ، كما أنها تتأثر بحالة الإطارات و الفرامل ووزن السيارة و حمولتها و حالة الطريق .

لذلك قامت عدة مؤسسات علمية متخصصة في الخارج بالقيام بعدد كبير من التجارب لاستخلاص الأرقام الصحيحة لمسافة الفرامل عند السرعات المختلفة في حالة السير على طريق جاف نظيف ذي سطح صلب ، أو طريق جاف أو مبتل أو مغطى بالثلج . و الفرامل بحالة جيدة و كذلك الإطارات ، و ذلك كما يلي :

الجدول الأول : (1)

سرعة السيارة بالكم /سا	مسافة الفرامل (متر)
32	6,5
40	10,9
48	15,2
56	21
64	26,7
112	72,2
120	94,8
144	135,9
152	151,8
160	168,6

وهذا الجدول وضع بناء على عدة تجارب عملية بسيارات متنوعة عند

السرعات المختلفة دون الاعتماد على عمليات حسابية .

(1) انظر، معوض عبد التواب ، المرجع السابق ، ص.332.

الجدول الثاني⁽¹⁾

السرعة بالكلم / سا	مسافة الفرامل بالمتر على طريق جاف	مسافة الفرامل بالمتر على طريق مبتل	مسافة الفرامل بالمتر على طريق مغطى بالثلج
32	5,3	7,5	17,2
47	13,4	20,8	54,8
64	25,6	38,7	81,3
80	41,1	61,8	127,1
96	60	91,4	182,8
112	80,1	124,9	249,9
128	106,9	163	26,1

وهذا الجدول وضع بناء على عدة تجارب عملية .

(1) انظر ، معوض عبد التواب ، نفس المرجع ، ص . 333 .

الجدول الثالث : (1)

وهو الجدول المعمول به في أقسام المرور لإجراء المعاينات و تحقيق الحوادث
موضحا به سرعة السيارة والمسافة التي تقطعها بالمتر عند استعمال الفرامل في
الطرق المختلفة .

سرعة السيارة بالكلم/سا	المسافة التي تقطعها السيارة بالم عند استعمال الفرامل و حتى تتوقف في طريق جاف	المسافة التي تقطعها السيارة بالكلم عند استعمال الفرامل و حتى تتوقف على طريق مبلل	المسافة التي تقطعها السيارة بالم /ثا عند التأخر في استعمال الفرامل
20	5,8	11,9	8,3
40	10,5	20,5	10,5
50	16,5	32	13,9
60	24,5	48	16,7
70	32	63	19,4
80	42	82,5	22,2
90	53	104,5	25
100	65,6	129	27,8
110	79,5	156,5	30,5

(ب) الإطارات :

يقع الكثير من الحوادث نتيجة انفجار إطار المركبة و تأتي حوادث التدهور
نتيجة انفجار الإطارات في مقدمة هذه الحوادث خاصة على الطرق الخارجية (2) .

(1) انظر، عز الدين الدناصوري و عبد الحميد الشواربي ، المرجع السابق ، ص .181.

(2) انظر، الرائد عبد الله خميس ، المرجع السابق ، ص . 44..

و يمكن أن ترجع أسباب انفجار الإطار للأسباب الآتية: (1)

1) زيادة الضغط داخل الإطار عن الحد المقرر له بسبب زيادة التوتر في الأنسجة المكونة للإطار الخارجي فتفقد جزءا من المرونة المطلوبة لمجابهة الصدمات الناجمة عن عدم استواء سطح الطريق ، و بذلك تكون أنسجة الإطارات أقل تحملا للصدمات الفجائية التي تحدث عادة من التواء و الأحجار التي توجد عادة بالطريق ، مما قد يسبب تمزق بالأنسجة بعنف و انفجار الإطار .

2) الاحتكاك الزائد بين الإطارات والأرض يولد حرارة شديدة تنتقل إلى الهواء المضغوط في الإطار الداخلي فيتمدد بدوره . و لما كنت أنسجة الإطار لا تتحمل هذه الزيادة من الهواء بسبب تمدده ، نظرا لأن الضغط الأصلي أكثر من المقرر ، فإنه لا سبيل لها إلا للتمزق والانفجار .

3) تحميل السيارة بأكثر من حمولتها المقررة لها ، إذ أن الهواء المضغوط داخل إطار هو الذي يحمل السيارة بما فيها . فإذا زادت السيارة عن الحد المقرر لها بدرجة ملحوظة ، فإن الضغط على الإطارات سيكون أكثر من المعدل الذي تتحمله ، مما يؤدي إلى انفجارها عند أول هزة عنيفة للسيارة . علاوة على أن تحميل السيارة بأكثر من حمولتها يتضمن بذاته مخالفة لقانون المرور .

فالإطارات تؤثر إلى حد ما على راحة قائد السيارة أثناء جلوسه على مقعد السيارة كما يؤثر على راحة الراكب أيضا من هذه الناحية . ويجب أن يكون الإطار

(1) انظر، عدلي خليل ، المرجع السابق ، ص 276.

على درجة معينة من القوة⁽¹⁾، بحيث يستطيع أن يتحمل قوة المركبة وحمولتها، وأن يكون مرنا بحيث يمتص الصدمات في مختلف الطرق و الظروف و أن يكون على درجة عالية من الجودة ، بحيث يتحمل الظروف المناخية المختلفة أو انخفاض في درجة الحرارة .

ومسألة هامة أخرى يجب أن تراعى في إطارات المركبة و هي كمية الهواء المعبأ فيها ، حيث يجب أن تكون مناسبة ، و أيضا السطح الخارجي للإطار يجب أن يكون واضح النقوش بشكل يمكنه من الثبات على سطح الطريق .

ج) أعطال الإضاءة :

تعتبر الإضاءة و الرؤية الواضحة على الطريق ليلا وفي كافة الاتجاهات من العوامل الهامة في توفير الأمان للسائق و الركاب لذلك فإن القانون يفرض شروطا معينة في الإضاءة بالمركبة ، منها ما يتعلق بالإضاءة الأمامية و منها ما يتعلق بالإضاءة الخلفية و منها ما يتعلق بالإضاءة الجانبية ، هذا بالإضافة إلى الإنارة التحذيرية عند التوقف ، وعند الانعطاف يمينا أو يسارا و كذلك عاكسات الضوء التي يجب وضعها في مواضع معينة من المركبة . كما تنص عليه المادة 11 من قانون 87-09 المؤرخ في 10 فبراير لسنة 1987 " لا يرخص للمركبات كما يرد تعريفها عن طريق التنظيم ، بالسير ليلا أو نهارا إلا إذا كانت مزودة بأجهزة إنارة و إشارة ملائمة " .

(1) انظر، عبد الله خميس ، المرجع السابق ، ص، 45.

كما خصص لها القسم السابع من الجزء الأول لقانون المرور ضمن المرسوم رقم 88-06 لـ 19 يناير 1988 بعنوان " الإنارة والإشارة " في المواد 108 . 109 . 110 . 111 . و ما بعدها .

وأعطال الإضاءة لها عدة أشكال منها :

- ضعف الإضاءة .
- انحراف الإضاءة .
- ارتفاع درجة الإضاءة .
- تعطل بعض مصابيح المركبة .

وهذه الأعطال يجب أن تعالج فوراً ، ذلك لأن الإضاءة السليمة تجنب السائق الكثير من المخاطر التي قد تؤدي إلى وقوع الحوادث في فترات الليل ، خاصة على الطرق الخارجية .

وخلاصة القول هو أن حالة السيارة كثيراً ما تكون سبباً في وقوع الحوادث نتيجة لوجود خلل⁽¹⁾ ، و لذلك يجب أن يكون السائق ملماً بحالة سيارته ، وأن يقوم بفحصها من فترة لأخرى للكشف عن أي خلل يستدعي التصليح ، أو عن وجود أجهزة أجزاء تالفة يتطلب الأمر استبدالها ، و يجب الاهتمام بوجه خاص بفحص الأجزاء التي تسبب عن تلفها وقوع الحوادث مثل الفرامل والإطارات و الأنوار و المساحات و آلة التنبيه و المبادرة إلى إصلاحها على الفور . إذ أن رغم وجود عيوب بالمركبة لا يشكل نسبة كبيرة من أسباب الحوادث إلا أنها يمكن أن

(1) أنظر، النقيب علي سالم محمد " السياسة الوقائية تعني السلامة " ، مجلة الدراسات و الثقافة الشرطة ، الإمارات العربية المتحدة ، أبريل 1994 ، العدد 280 ، ص 30.

تؤدي إلى وقوع حوادث قاتلة ولذا فإنه من المهم أن يتأكد السائق أن سيارته في حالة جيدة يمكن الاعتماد عليها⁽¹⁾.

فرع ثالث :

تأثير العامل السيكولوجي في وقوع جرائم المرور

نتيجة لتكرار حوادث المرور و بلوغها حد كبير من الخطورة، أصبحت هته الحوادث تشبه الأمراض و الأوبئة التي أصابت المدن في العصور الوسطى⁽²⁾.

ولقد ذكر في هذا الصدد الأستاذ جراسبرجر مدير معهد العلوم الجنائية بفيينا في المحاضرة التي ألقاها بالمؤتمر الدولي السابع لعلم الإجرام الذي عقد بفيينا من 7 إلى 12 أكتوبر لسنة 1957 ، أن الأبحاث التي اعتمدت على الإحصائيات قد أظهرت وجود أشخاص لهم ميل طبيعي إلى الحوادث .

فطبقا لإحصائية أمريكية فإن 3,9 % من سائقي السيارات لمنطقة معينة مسؤولين عن 36,5 % من الحوادث لمدة 6 سنوات . وطبقا لإحصائية ألمانية فإن 21 % من سائقي السيارات المخصصة للنقل مسؤولين عن 21 % من الحوادث التي وقعت في منطقة معينة لمدة معينة⁽³⁾.

ومن وجهة نظر علماء النفس فإن هذا الاتجاه الطبيعي إلى الحوادث مرجعه وجود نقص أو عيب نفسي و كذلك وجود ضعف خلقي (faiblesse morale)⁽⁴⁾.

(1) راجع المواد 14، 42، 43، 44 من قانون 14-01 المؤرخ في 19 أوت 2001 ، جريدة رسمية العدد 46 ، ص 9 إلى 10.
(2) Cf. HEUYER : « les homicides involontaires de la route- point de vue du psychiatre » ,in, travaux du 16^{ème} cours international de criminologie à ABIDJAN du 12 au 24 septembre 1966, L.G.D.J., 1968, p.269.

(3) و (4) انظر، الأستاذ جراسبرجر ، المرجع السابق، ص 387.

الشعورية لا تقوم بوظيفتها على الوجه الأكمل ، ذلك أن ضعيف النظر أو ثقيل السمع يستطيع تعويض نقصه إذا اتخذ الحذر و الحيطه الغير العادية أثناء السير .

أما الضعف الخلقى ذو الأهمية الكبرى فهو حب المخاطرة *goût du risque* الذي يظهر الميل إلى الانحدار إلى ظرف خطر و محاولة التصرف للخروج منه والسيادة عليه حتى يحقق إشباعا شخصيا غير عادي . و قد كشف تحليل نفساني على سائقين مخالفين عن نوعين مستقلين من الأسباب ، في إحدهما يفسر الخطأ المرتكب بواسطة السيكولوجية العادية (*psychologie normale*) و في النوع الثاني يفسر الخطأ بواسطة سيكولوجية الأعماق (*psychologie des profondeurs*)

فيما يتعلق بالتفسيرات التي أوردتها السيكولوجية العادية فإنه من المستحسن الإشارة إلى عملية القيادة بلا خطر لا تكون ممكنة إلا بشرط القيادة المسيطر على تحركاتها من السائق . و تكون القيادة معيبة إذا كان السائق ناقص الخبرة أو غير متمرن . و بما أن السائق غير المتمرن يكون خطرا فإنه يقترح أن يثبت حرف « L » (يقابلها في اللغة العربية حرف "ث" بمعنى تعليم : *Learning*) على السيارة كما هو متبع في إنجلترا .

أما سيكولوجية الأعماق ، فقد فسرت الميل غير العادي إلى الحوادث بأنه ناتج عن حالة الضيق (*angoisse*) والعدوان الكامن (*agressivité Latente*) وقد يولد الشعور وبالأخص لدى الشبان ميلا دائما إلى الإسراع أكثر من المعدل القانوني وإحداث ضجة زائدة . ذلك أن الشاب البالغ الذي بدأ حياته العملية يفقد تدريجيا الروابط العاطفية مع الأسرة ، و لا يمكن أن تشبع الحياة المهنية هذا الفراغ مما

يحول اهتمام الشاب إلى التسلية التي لا تظهر شخصيته إلا عن طريق القيادة باعتبارها هدفا لذاتها .

هذا عن ما جاء في محاضرة الأستاذ جراسبرجر في المؤتمر الدولي السابع لعلم الإجرام عام 1957 .

أما في المؤتمر الدولي لحركة الدفاع الاجتماعي الذي انعقد في ميلانو بأفريل سنة 1956⁽¹⁾ . فلقد أشار من خلاله هارزوق (HERZOG) قاضي من مدينة باريس في تقريره عن العدد الهائل لضحايا حوادث المرور ، بمعنى ضحايا المخالفات أو الجرائم الغير عمدية و الذي هو في جميع دول العالم يفوق بكثير ضحايا الجرائم العمدية . فالإجرام العمدية لدى الكبار هو في انخفاض مقارنة مع الإجرام الغير العمدية الذي هو في تطور ففي كلا الأمرين، يتعلق الموضوع "بالإجرام" ، وأيضا في كلا الأمرين لابد من تحديد "مسؤولية" القائم بالفعل الإجرامي ، عمدية كان أم لا .

حسب النموذج الحديث لعلم الإجرام ، لا بد أولا التأكد عنما إذا كان القائم بحادث المرور مثلما هو الحال بالنسبة للجرائم العمدية لا يعاني من مرض عقلي يجعله عديم المسؤولية تماما . فضلا عن ذلك فإن هذا المرض ينجر عنه مسؤولية الوسط العائلي الذي لم يكن له أن يترك هذا المريض العقلي من قيادة مركبة .

إن الفاعل المسؤول عن حادث المرور هو الإنسان . فالسائق يقوم بفعل الخطأ الذي ينتج عنه حادث المرور (وهذا في حوالي 80 % من الحالات) أو أن حالته

¹ Cf . HEYER , op.cit ,p272.

الصحية هي التي تجعله يقوم بالخطأ (حوالي 19 % من الحالات) ⁽¹⁾ لذا لا بد أيضا من تحديد إذا ما كان قائد المركبة المسؤول عن الحادث يظهر حالة الأذى (état de nocivité) التي تجعله يشكل خطرا بالنسبة للغير وهذا وفقا لمبادئ علم الإجرام ، وكذلك إمكانيةه من العودة إلى ارتكاب بإعادة الجريمة مرة أخرى ، وحفظ وتحسنه في قيادة المركبة .

تعتبر المركبة سلاح خطير ، موضوع بين أيدي أي شخص عادي ، إذ أنه يكفي أن ينجح السائق المرشح في الامتحانات السهلة للحصول على رخصة السياقة أو يكفي أنه يدرك قواعد قانون المرور ، لكي يقوم بقيادة السيارة متى شاء ذلك . فالشخص الذي يحمل معه مسدسا من دون أن يكون حتما يمارس وظيفة شرطي أو أي مهنة أخرى تستدعي حمل سلاح ، يجعله شخص خطير ، فالسائق وهو يقود مركبته يشكل أكثر خطورة حيث أن رخصة السياقة التي يحملها تعطيه حقا يستعمله كسلاح ضد غيره .

- في نفس هذا المؤتمر قام الأستاذ HERZOG وهو رجل قانون كما سبق ذكره ، بشرح فكرة تطور حركة المرور عبر الطرق ، وتطور الآلات و المركبات ، و الزيادة الملحوظة في السرعة ، وظهور الرياضات العنيفة والخطيرة تعتبر كلها عوامل تساهم في توسع ميدان عدم الحيطة و الحذر و تزايد نسبة جرائم الإهمال . فالجريمة الغير عمدية هي جنحة

(1) Cf. HEUYER , Op. cit , p.272.

عدم التبصر (imprévoyance) حيث أن فاعلها لم يتوقع هذا الحادث المفاجئ و الذي لم يكن في استطاعته تفاديه .

ولقد وضع كل من VILLINGER و ERHARDT في ألمانيا قائمة بعض الأمراض التي تؤثر على تكرارية حوادث المرور ، فلقد ذكرا . عدة أمراض عصبية سهلة الاكتشاف :

- 1- اضطراب الضمير (troubles de la conscience) .
- 2- أمراض عقلية (بسيكوز psychoses النيفروز névroses ، السفه (débilité mentale)) .
- 3- تعاطي الخمر ، و المواد المخدرة Alcoolisme – Toxicomanie .
- 4- اضطرابات في وظيفة السمع و الرؤية لدى الإنسان .
- 5- حالات التعب التي يكون عليها الشخص في مرحلة التداوي خاصة عند أخذه لبعض الأدوية المؤثرة على الأعصاب .
- 6- التأخر في البلوغ العقلي ، بحيث يكون الشخص قاصرا إلى غاية السن الواحد و العشرين من عمره .

كل من VILLINGER و ERHARDT يجعلان في أول مرتبة الاضطرابات العقلية كدافع لارتكاب جرائم المرور . إلا أن هته الأمراض العقلية هي غير مؤكدة بصفة رسمية عند معظم مرتكبي جرائم المرور .

و يميز أنجيولمي ANGIOLMI الذي تتلمذ على يد أنركوفيري Enrico FERRI

فيما بين المجرمين الغير متعمدين و الذين لهم :

- نقص الحاسة الذهنية .
 - نقص الخبرة و الكفاءة و الجهل .
 - خلل يؤثر على حسن الانتباه و حسن اندماج و تسلسل الأفكار .
 - تأثير الوسط الاجتماعي و البيئي أو نتائج التعب الجسماني أو الذهني .
- و هذا التصنيف الذي هو تصنيف ببيكولوجي بحث يعتبر مبهم و غامض .
- و حسب الدكتور Philippe GRAVEL الذي درس " ببيكولوجية السائق المتهور"⁽¹⁾ مستعينا بالأعمال الببيكولوجية الأمريكية و توصل إلى أن السائق الذي لا يصل ذكائه إلى مستوى معين أو أن ذكائه لا يأت على شكل معين ، فإنه يمكن أن يصدر عنه و هو يقود مركبته تصرف خطير . لهذا فإنه يؤكد على الحالة النفسية والعاطفية عند السائق و دورهما في إرتكابه لحادث المرور .
- و أخيرا فإن شخصيات من يقودون المركبات تختلف من سائق إلى سائق وذلك من عدة أوجه⁽²⁾: هناك مثلا السائق الذي اجتاز اللياقة لقيادة السيارة حديثا حيث يجد نفسه لأول مرة يقود سيارته في إحدى الطرقات المزدحمة ... مثل هذا السائق يكون عرضة للقلق و الخوف و يعتره توتر شديد خوفا من أن يتسبب في حادث سير يعرض حياته أو حياة الآخرين للخطر ، فيكون حريصا على القيادة ببطيء و بشكل قد يتسبب في إحداث ارتباك مروري ربما أدى إلى وقوع الحادث الذي كان يخشاه ، فالسائق الذي يعتقد بأن القيادة ببطء و بحد أدنى هي أفضل

(1) Cf. HEUYER , Op. cit ,p.275.

(2) انظر ، الطيب زروق : " الجديد و الخبير و المتهور " ، مجلة الدراسات الشرطة الإمارات العربية المتحدة ، أبريل 1994 ، العدد 280 ، ص.26 و 27 .

وسيلة لتجنب الحوادث يكون قد وقع في خطأ فادح ، إذ أن البطء الشديد في القيادة ينتج عنه وقوع حوادث جسيمة .

- و هناك السائق الذي خبر الطريق و أخلاقيات القيادة و يحرص على سلامته و سلامة من معه في المركبة أو غيره من مستعملي الطريق و هذا هو السائق المتيقظ و المنتبه لما يدور أمامه و خلفه و عن يمينه و عن يساره ، و هو يستخدم السيارة كوسيلة نقل و ليس كأداة قتل .

- و النموذج الآخر لشخصية السائق و هو الذي ينتمي إلى فئة الشباب صغار السن الذين تتسم تصرفاتهم أثناء القيادة بالتهور و اللامبالاة و السرعة الجنونية و شخصية هؤلاء السائقين ، تتميز بأنها شخصية غير ناضجة تهوى المغامرات و العبث . و هذا النموذج هو الذي يتورط في معظم حوادث الطرق و المشكلة أن هذه الشخصية لا تتعظ بالكوارث التي يتسببون في إحداثها فهم يتورطون مرات عديدة في حوادث المرور ، الأمر الذي قد يؤدي في النهاية إلى وفاتهم أو إصابتهم بإعاقة جسدية مزمنة .

- و كخلاصة القول ، يمكن الرد على هته الآراء أن فكرة العيب النفسي و فكرة الضعف الخلقي ، طبقا للمذهب النفسي في تفسير الظاهرة⁽¹⁾ ، ذلك أن تأصيل ظاهرة إجرامية بردها إلى عامل واحد هو من المشكوك فيه في مجال علم الإجرام على الأقل في المفهوم الحالي والمذهب السائد في العصر الحديث وهو المذهب التكاملي في تفسير الظاهرة الإجرامية . ذلك أن انتهاك

(1) انظر ، الأستاذ جراسبرجر ، المرجع السابق ، ص 389.

القاعدة الإجتماعية يعبر عن جود حالة مختلطة لعوامل ثلاث: بيولوجية نفسانية واجتماعية قد تفاعلت وأظهرت السلوك الإجرامي . أما الإجراءات النفسية التي تتخذ في مواجهة ذوي النقص الخلقى من منتهكي القواعد الآمرة للمرور فهي بلا شك نظرية تجد أثرا ملحوظا عند التطبيق العملي خاصة في المجتمع الحديث ، ذلك المجتمع الذي يتصف بتناسي بعض الصفات الأخلاقية الأولية كتوبيخ النفس مثلا ، فالظاهر في عصرنا هذا أن الماديات قد تغلبت على المعنويات ، حتى إن مخاطبة النفس لا تؤثر قليلا أو كثيرا عند محاولة الإصلاح الجماعي خاصة و أن هذا النوع من الجرائم بطبيعته بعيد الاتصال بالقيم الأصلية . بمعنى أن تكون في ذاتها فعلا لا يحظى دائما بالاستنكار، والدليل على ذلك كثرة انتهاك القواعد نفسها التي ينهى عنها المختصون كل يوم في شهر المرور الآن .

المبحث الثاني:

مسؤولية السائقين من جرائم القتل الخطأ
و الجروح الخطأ.

بعد أن بينا العوامل التي تؤثر و تسبب جرائم القتل و الجروح الخطأ في الحوادث السيارات، فإنه يتعين لقيام الجريمة في حق السائق من توافر أركان ثلاثة، الركن الأول هو الخطأ و الركن الثاني هو وقوع النتيجة الإجرامية و التي تتمثل في موت أو جرح شخص، و الركن الثالث هو قيام رابطة السببية بين الخطأ والنتيجة.

فإن مسؤولية السائقين تقوم إذا ما توافرت هذه الأركان الثلاثة و لقد تكفل قانون المرور عن طريق قواعده الآمرة ببيان ما يجب على القائمين بالعمل على هذه السيارات مراعاته من القيود و الأنظمة. و رتب القانون عقوبة جنائية على مخالفة الأوامر و الالتزامات الواردة به.

ونعرض الموقف القضاء بالنسبة لمسؤولية السائقين بصفة عامة، ثم بالنسبة للمسؤولية الناتجة عن حوادث النقل العام، سواء عن طريق النقل البري أو عن طريق السكك الحديدية.

المطلب الأول :

مدى انطباق القواعد العامة لجرائم القتل الخطأ والجروح الخطأ على السائقين :

في بعض الحالات فعل مادي واحد يتولد عنه جرائم متعددة كأن يتسبب الجاني في جرح أو قتل خطأ شخص أو عدة أشخاص مع تزامنه لانعدام رخصة السياقة أو شهادة التأمين أو فراره من المسؤولية الجزائية و المدنية المترتبة عن هذا الحادث أو قيادته و هو في حالة سكر و هذا ما يسمى بالتعدد المعنوي بحيث أوجب المشرع في هذه الحالات الحكم على المتهم بعقوبة الجريمة الأشد تطبيقاً لقاعدة الارتباط ؛ وهذا ما أكدته الإجتهاادات القضائية و تطبيقاتها أمام آخر درجة للتقاضي كمحكمة النقض في مصر و مجلس النقض في فرنسا و المحكمة العليا في الجزائر التي تراقب السير الحسن لتطبيق القانون والإجراءات ؛ كمرقبة تسبب الأحكام و القرارات بشأن جرائم القتل الخطأ والإصابة الخطأ لأنه وجوبي حتى ولو لم توجد قرائن ضد المتهم الذي استفاد بالبراءة و إلا كانت باطلة.

فالتسبب هو تحديد الأسانيد و الحجج التي يبني عليها قاضي الموضوع حكمه فتسبب الأحكام و القرارات سواء القاضية بالبراءة أو الإدانة و جوبي في مواد الجنح و المخالفات.

فهناك تسبب معيب و تسبب صحيح في الأحكام و القرارات الجزائية المتعلقة بجرائم القتل و الجروح الخطأ ؛ فالتطبيقات القضائية تبين أنه هناك عدة

نماذج و بكثرة عن تسبب معيب لركن الخطأ أو لرابطة السببية أو عدم الرد على الدفوع الجوهرية ؛ أو عدم بيان الأدلة و أخيرا تسبب معيب لعدم الإشارة إلى نص القانون الذي حكم بموجبه .

موقف القضاء (تطبيقات قضائية) :

المشرع المصري و كذا قضاة الموضوع لدى المحاكم والمجالس القضائية المصرية وخاصة محكمة النقض فصلت في عدة قضايا كانت تبدو غامضة من حيث الوقائع و من حيث توافر الخطأ أم لا وفقا لقانون المرور المصري ؛ و نظرا لكون حوادث المرور متعددة و متشعبة من حيث الخطأ المنسوب أو المرتكب من طرف السائق . من بينها عدم مراعاة المسافة الكافية بين سائق سيارة و أخرى تسير في نفس الاتجاه يعتبر خطأ موجب للمسؤولية ؛ فمن المقرر قانونا ⁽¹⁾ . أن قائد السيارة إن أراد أن يتجاوز سيارة أخرى تتقدمه يجب أن يكون ذلك تدريجيا و من يسارها و بعد التأكد من أن حالة الطريق تسمح بذلك ⁽²⁾ .

من المقرر أن السرعة التي تصلح أساسا للمسائلة الجنائية في جرمي القتل الخطأ والجروح الخطأ ليست لها حدود ثابتة و إنما هي التي تتجاوز الحد الذي يقتضيه ملابسات الحال و ظروف المرور و زمانه و مكانه ؛ و إن تقدير ما إذا كانت سرعة السيارة في ظروف معينة تعد عنصرا من عناصر الخطأ أم لا فهذا يتعلق بموضوع الدعوى، كأن تكون قيادة السيارة بسرعة كبيرة في شارع مزدحم

(1) راجع ، المادة من 3 قانون المرور المصري رقم 449، لسنة 1955. انظر عز الدين الدناصوري و عبد الحميد الشواربي ، المرجع السابق ص 185 .

(2) طعن رقم 553 ، جلسة 1934/03/12 ، مجموعة أحكام محكمة النقض المصرية ، رقم 18 ، ص 937.. انظر ، علي خليل ، المرجع السابق ، ص 282.

دون تنبيه المارة كاف لتحقق ركن الخطأ ؛ و هذا ما يبرر إدانة السائق في جريمة القتل الخطأ⁽¹⁾ .

المبدأ أن عدم إضاءة الأضواء الخلفية للسيارة ليلا حال وقوفها بالطريق العام كاف لتحقيق ركن الخطأ ؛ و متى استظهر قاضي الموضوع رابطة السببية بين هذا الخطأ والنتيجة التي حصلت⁽²⁾ يدان سائقها من أجل جريمة الإهمال .

قيادة سيارة غير صالحة فنيا في بعض أجزائها؛ عنصر كاف لتوافر الخطأ و متى ثبت من خلال تقرير المهندس الفني أن السيارة غير صالحة فنيا في بعض أجزائها من حيث ضعف الفرامل فإن تقدير الخطأ المستوجب للمسؤولية الجنائية لسائق هذه السيارة هي من المسائل الموضوعية التي تفصل فيها محكمة الموضوع عندما يكون تقديرها مبنيا على أدلة لها أصلها في الأوراق⁽³⁾ .

عدم يقظة سائق السيارة و عدم اتخاذ الحيلة الكافية و سيره بسرعة غير عادية تشكل ركن الخطأ و عناصر المسؤولية الجنائية عندما تسبب في إلحاق إصابة بالضحية ؛ فلما ثبت من خلال المناقشة التي دارت بجلسة المحاكمة أن المتهم لم يأخذ الحيلة الكافية لتفادي الحادث كما فعل من سبقه من سائقي السيارات ؛ و كان يسير بسرعة غير عادية و إلا كان باستطاعته التحكم في قيادة المركبة وإيقافها في الوقت المناسب .

(1) طعن رقم 580 ، جلسة 1958/06/10 ، مجموعة أحكام محكمة النقض المصرية ، رقم 12 ، ص. 745 . انظر ، علي خليل ، المرجع السابق ، ص. 287.

(2) طعن رقم 2647 ، جلسة 1963/04/09 ، مجموعة أحكام محكمة النقض المصرية ، رقم 68 ، ص. 546. انظر عز الدين الدياصوري و عبد الحميد الشورابي ، المرجع السابق ، ص. 196.

(3) طعن رقم 77 ، جلسة 1977/05/068 ، مجموعة أحكام محكمة النقض المصرية ، رقم 68 ، ص. 564. انظر عز الدين الدياصوري و عبد الحميد الشورابي ، المرجع السابق ، ص. 196.

من المقرر قانوناً متى ثبتت نسبة الخطأ إلى المتهم و استظهرت رابطة السببية بين هذا الخطأ و الضرر الواقع بوفاة الضحية و إصابة آخرين نتيجة لذلك الخطأ بحيث كان يسير وسط الطريق و لم يلزم الجانب الأيمن منه محاولاً تحطى المركبة التي كانت تسير بجانبه من الجهة اليمنى دون أن تسمح له حالة الطريق بذلك ؛ إذ كان يتعين عليه و هو المخطئ أن يهدئ من سرعته حتى يفسح الطريق للسيارة التي كانت تسير إلى جانبه الأيمن ثم يتابع سيره من خلفها ؛ إلا أنه تابع سيره بسرعة تجاوز الحد الذي تقتضيه ظروف و مكان الطريق فاصطدم بالسيارة التي كانت تسير بالاتجاه المعاكس و كان من المقرر أن السرعة التي تصلح أساساً للمسائلة الجنائية في جرمي القتل و الإصابة الخطأ ليست لها حدود ثابتة بل هي التي تجاوز الحد الذي تقتضيه ملاسبات الحال و ظروف المرور و زمانه و مكانه تعد عنصراً من عناصر الخطأ ؛ فيكون ما خلص إليه الحكم في هذا الشأن شديداً (1) .

السياقة في حالة سكر متبوعة بجادث مرور جسماني قرينة على خطأ

السائق السكران : إلى حين إثبات الدليل على انتفاء الخطأ و هذا طبقاً للمادة 66

ف 2 من قانون المرور المصري لسنة 1973 (2) .

من الثابت قانوناً و تطبيقاً لمضمون المادة 32 من قانون العقوبات

المصري أن الجريمتين قد وقعتا وليدتا نشاط إجرامي واحد يتحقق به الارتباط

الذي لا يقبل التجزئة و متى كان الحكم المطعون فيه قضى بإدانة المتهم بعقوبة

(1) الطعن رقم 651 ، جلسة 1977/11/07 ، مجموعة القواعد القانونية ، ص. 921. انظر عز الدين الدناصري و عبد الحميد الشواربي ، المرجع السابق ، ص. 196 .

(2) طعن رقم 5873 ، جلسة 1973/12/27 ، مجموعة القواعد القانونية ، ص. 82. انظر عدلي خليل ، المرجع السابق ، ص. 295.

مستقلة عن كل من جرمي القتل الخطأ و قيادة سيارة بحالة ينجم عنها الخطر فكان من الأجدر الحكم بعقوبة الجريمة الأشد و هي عقوبة القتل الخطأ و إلغاء الغرامة المقضى بها عن التهمة الثانية (1) .

إن خطأ الغير لا يعفي مرتكب حادث مرور من المسؤولية ما لم يكن الحادث غير متوقع و من المستحيل تجنبه ؛ لذلك يعتبر مسئولاً عن الحادث سائق الشاحنة الذي لم يتحكم في السرعة و أنه قام بحركة غير عادية عند مخرج مسلك ثانوي (2) .

إذا كان مؤدى نص المادة 288 من قانون العقوبات أنه يعاقب كل من قتل خطأ أو تسبب برعونة أو عدم احتياظه أو عدم انتباهه أو إهماله أو عدم مراعاته للأنظمة و من ثم فإن نعي الطاعن بالوجه المثار لخرقه للقانون في غير محله و يستوجب الرفض، متى ثبت أن الضحية عبرت الطريق على رجليها، و أثناء هذا العبور اصطدمتها السيارة التي كان يقودها المتهم بسرعة فائقة ، و أدى هذا الاصطدام إلى وفاتها ، و من ثم فإن قضاة الاستئناف بإدانتهم للمتهم على أساس تهمة القتل الخطأ يكونون قد طبقوا القانون تطبيقاً سليماً (3) .

من المقرر قانوناً أن قضاة المجلس منحوا المتهم بالظروف المخففة رغم وجود تشديد في العقوبة وفقاً للمادة 25 من قانون المرور بسبب اقتران جريمة السياقة في حالة سكر مع ارتكاب حادث أدى إلى جروح شخص حيث تحيل

(1) الطعن رقم 1461 ، جلسة 1978/12/31 ، مجموعة فني جنائي ، ص.997. انظر معوض عبد التواب ، المرجع السابق ، ص.351.

(2) انظر ، عز الدين الدناصوري و عبد الحميد الشواربي ، المرجع السابق ، ص . 197 .

(3) انظر محكمة عليا ، غر. جنائية ، 1990/11/27 ، ملف رقم 67458 ، م.ق جزائية 1992 ، الإدارة و التحرير ، العدد 2 ، ص.206.

الفقرة الثانية من المادة 25 من القانون المذكور أعلاه إلى نص المادة 290 من قانون العقوبات ، حيث متى كان القرار قضى بإدانة المتهم والحكم عليه بألف دينار غرامة نافذة يكون هذا القرار مشوباً ، معرض للنقض⁽¹⁾ .

- متى استخلصت المحكمة مما أوضحتها من الأدلة السائغة التي أوردتها أن المجني عليها عبرت الطريق قبل التحقق من خلوه فاصطدمت بالجزء الخلفي الأيسر للسيارة مما نجم عنه إصابتها و أنه لم يقع خطأ من المتهمه تتحقق به مسؤولياتها عن الحادث و لم تأخذ بتصوير المجني عليها من أن السيارة صدمتها بمقدمتها بعد أن استبان من المعاينة ما يناقض هذا التصوير ، فلا يقبل الجادلة في ذلك لدى محكمة النقض المصرية⁽²⁾ .

- إذا ما كان الحكم قد خلص في منطق سائغ وتدليل مقبول إلى أن الطاعن لم يقلل من سرعته إزاء كومة التراب التي كانت تعترض طريقه عند محاولة مفادتها فضيق الطريق على السيارة القادمة من الاتجاه المضاد مما تسبب في وقوع الحادث ، وهو ما يوفر ركن الخطأ في جانبه ومن ثم فإن ما ينعاه في هذا الوجه لا يكون له محل⁽³⁾ .

- إذا كان الحكم الذي أدان المتهم في جريمة القتل الخطأ قد استدل على خطأ المتهم بإسراعه في قيادة السيارة بقوله أن المتهم قرر أنه رأى عليها أول مرة على

(1) ملف رقم 210602 ، رقم الفهرس 992 بتاريخ 1999/09/21 الصادر عن غرفة الجنج و المخالفات لدى المحكمة العليا ، (اجتهاد قضائي غير منشور) .

(2) نقض بتاريخ 1963/11/11 ، مجموعة أحكام النقض رقم 140 ، ص.778. انظر عز الدين الدناصوري و عبد الحميد الشواربي المرجع السابق ، ص.188.

(3) نقض بتاريخ 1970/01/06 ، مجموعة أحكام النقض رقم 10 ، ص.54. انظر عز الدين الدناصوري و عبد الحميد الشواربي المرجع السابق ، ص.189.

مسافة أربعة أمتار وهي مسافة كانت كافية لتفادي الحادث بالانحراف إلى جانب الطريق الخالي لو لم يكن مسرعاً. و كان ما ساقه الحكم في شأن الأمتار الأربعة لا يكفي لبيان ركن الخطأ ما دام لم يستظهر مدى السرعة التي كان يجب على المتهم ألا يتجاوزها و لم يبين كيف كانت هذه المسافة في الظروف التي وقع فيها الحادث كافية لتفاديه وما هي السرعة التي تكون فيها هذه المسافة كافية لذلك فهذا من الحكم يعيبه بما يستوجب نقضه.

- متى كان مفاد الحكم أن اصطدام السيارة التي كان يقودها المتهم بالمجني عليه ، لم يكن إلا نتيجة قيادتها بسرعة و عدم احتياط و تحرز لتفادي المجني عليه وعدم إطلاق جهاز التنبيه لتنبيهه ، فإنه يكون قد دل على توفر ركن الخطأ و استظهر علاقة السببية⁽¹⁾ .

- متى كانت المحكمة قد أقامة حجة على اقتراح الطاعن لجريمة القتل الخطأ التي أدين بها ، بما استخلصته من عناصر الدعوى في منطق سليم و بغير تناقض و كان الحكم بعد أن دلت على خطأ الطاعن المتمثل في عدم إضاءته النور الخلفي ليلا للسيارة قيادته في حال وقوفها في الطريق العام ، و استظهر رابطة السببية بين هذا الخطأ و النتيجة التي حصلت ، نفى عن قائد السيارة التي اصطدم بها ارتكابه أي خطأ يستغرق خطأ الطاعن ، فإنه بفرد ما يقوله الأخير من خطأ الحكم فيما أسنده إلى أحد شهود الإثبات ، من مرور سيارات في الاتجاه المضاد تضيء أنوارها العاكسة فإن هذا الخطأ بعد أن استوفى الحكم دليله لا يضيره ، طالما أنه لا

(1) طعن رقم 713 بتاريخ 1956/06/26 ، مجموعة القواعد القانونية ، بند 5 ، مصر ، ص. 745 . انظر عز الدين الدناصوري المرجع السابق ص. 190 .

يؤثر في سلامة منطقته أو النتيجة الذي انتهى إليها ، ذلك بأن البيان المعمول عليه في الحكم هو ذلك الجزء الذي يبدو فيه اقتناع القاضي ، دون غيره من الأجزاء الخارجة عن سياقه هذا الاقتناع⁽¹⁾ .

- من المقرر وفق قواعد المرور أن قائد السيارة و هو المسئول هن قيادتها مسؤولية مباشرة و محظور عليه قيادتها بحالة تعرض حياة الأشخاص أو الأموال للخطر و مفروض عليه تزويدها بمراة عاكسة متحركة لتمكنه من كشف الطرق خلفه، و من المقرر كذلك أن الخطأ المشترك في مجال المسؤولية الجنائية ، بفرض قيامه في جانب المجني عليه أو الغير لا يمنع من مسؤولية المتهم ما دام أن هذا الخطأ لا يترتب عليه عدم توافر أحد أركان الجريمة ، لما كان ذلك ، فإن الرجوع بالسيارة إلى الخلف يوجب على القائد الاحتراز و التبصر و التحقق من خلو الطريق مستعينا بالمراة العاكسة ، و من ثم فلا يرفع عنه ذلك الواجب استعانتة بآخر ، لما كان ذلك ، و كان الحكم قد أقام الحجة قبل الطاعن على أنه عن رجوعه بسيارته إلى الخلف في طريق متسع لم يستعمل آلة التنبيه و لم يتخذ أي قدر من الحيطة لما عساه يكون خلف السيارة من المارة فصدم المجني عليه التي أودت بحياته فإنه لا يجدا الطاعن من بعد ما يثيره من أنه قد اعتمد في تراجعته على توجيه شخص آخر لم يستطع الإرشاد عنه على ما يبين من المفردات المنضمة تحقيقا لوجه الطعن⁽²⁾ .

(1) نقض بتاريخ 1963/04/29 ، مجموعة أحكام النقض رقم 14 ، ص. 359 . أنظر عز الدين الدناصوري ، المرجع السابق ، ص. 191.

(2) نقض بتاريخ 1979/05/07 ، مجموعة أحكام النقض رقم 30، ص. 645. أنظر، عز الدين الدناصوري ، المرجع السابق ، ص. 194.



- السرعة التي تعتبر خطرا على حياة الجمهور و تصلح أساسا للمسائلة الجنائية عن جريمة القتل الخطأ و الإصابة الخطأ، إنما يختلف تقديرها بحسب الزمان والمكان و الظروف المحيطة بالحادث ، و هو أمر موضوعي بحث تقدره محكمة تلمسان الموضوع في حدود سلطتها دون معقب .

- المبدأ أن جريمة الإصابة الخطأ يعاقب عليها بمجرد أن تتوفر صورة واحدة من صور الخطأ . و على ذلك فإن لا جدوى للطاعن بالاستدلال على جهله بقيادة السيارات لعدم وجود رخصة قيادة لديه ما دام الحكم قد أثبت عليه صورة أخرى من صور الخطأ هي قيادة السيارات بسرعة شديدة و هو ما يكفي لحمل قضاء الحكم⁽¹⁾ .

أصدرت محكمة النقض المصرية بشأن الخطأ و صورته العديدة من الأحكام نوضحها فيما يلي :

- السير على اليمين هو نظام عام مقرر في مصر و متعارف عليه في كافة أنحاء القطر، و قد نصت عليه لائحة عربات الركوب الصادرة في 26 جويلية 1884 المادة 15 منها . و إذا كانت لائحة السيارات لم تنص على هذا النظام فليس معنى ذلك أن سائق السيارة معفى من الخضوع له ، على أن مخالفة سائق السيارة لهذا النظام إن لم تعتبر مخالفة للائحة معينة فإنها تعتبر عدم احتياط في السير نظرا إلى ما هو متعارف من أن الجهة اليسرى من الطريق يجب إخلاؤها لمن يكون قادما من الطرق المقابل . و هذا القدر من الخطأ كاف لمسائلة سائق السيارة عما يقع منه

(1) الطعن رقم 2357 بتاريخ 1962/05/07 ، مجموعة القواعد القانونية المصرية . انظر ، محمد خلف ، المرجع السابق ، ص 130 .

من الحوادث الجنائية نتيجة عدم احتياظه، و لمحكمة الموضوع أن تستنتج حصول هذه المخالفة من أية قرينة في الدعوى كقرينة وجود الجثة ملقاة بعد الحادث في وسط الطريق ، و ليس للمتهم أن يتظلم إلى محكمة النقض مما تراه محكمة الموضوع في ذلك لدخوله فيما تملكه هي من حرية استخلاص الأدلة من ظروف الدعوى⁽¹⁾.

- في حالة ما إذا عهد مالك السيارة بقيادتها إلى سائق ما و حدث خطأ من الأخير فإن السائق هو الذي يسأل عن خطئه و لا مسؤولية على المالك من الناحية الجنائية حتى لو كان راكبا لسيارة أثناء وقوع الحادث مادام لم يتداخل في عمل السائق و لم يصدر إليه أمرا ما لأن المسؤولية الجنائية شخصية وليست مفترضة كما هو الشأن في بعض الحالات في القانون المدني ، أما إذا تداخل في توجيه السيارة كما إذا أمر السائق بالإسراع أو بتخطي السيارة التي أمامه مع خطورة ذلك فوقع حادث قتل أو إصابة خطأ من جراء ذلك فإنه يسأل عنه جنائيا.

وغنى عن البيان أن انتفاء مسؤولية مالك السيارة الجنائية تختلف تماما عن مسؤوليته المدنية باعتباره متبوعا لأنها مسؤولية مفترضة. من القواعد العامة أن المسؤولية الجنائية تتخصص أي تكون شخصية. بمعنى انه لا يسأل شخصا عن القتل الخطأ الذي وقع من غيره ما لم يكن ذلك الشخص وقع منه هو نفسه خطأ آخر و كان هذا الخطأ سببا أو أحد الأسباب التي أفضت إلى وقوع تلك الجريمة

(1) طعن رقم 54 بتاريخ 1931/11/63 . انظر محمد خلف ، مرجع السابق ، ص. 132.

وقد اختلف الفقهاء قديماً و حديثاً في الرأي عندما يقع القتل أو الإصابة الخطأ من كثيرين فإن بعضهم ذهب إلى اعتبار الكل فاعلين أصليين، والبعض الآخر ذهب إلى التمييز بين الذين تسببوا في القتل الخطأ فقالوا بأن الخطأ الذي تسبب عنه القتل مباشرة و بطريق أصلي يكون صاحبه فاعلاً أصلياً و أن القتل الذي لم يتسبب عنه القتل مباشرة بل بطريق تبعية يكون صاحبه شريكاً ، و قد أيدوا رأيهم هذا بقاعدة الاشتراك لأنها عامة و تسري حتى على الجرائم التي تقع على غير عمد ، و هذا الرأي الأخير هو الذي تأخذ به المحكمة لقربه من المعقول و من الصواب. فإذا سار سائق سيارة بناءً على أمر سيده بسرعة تزيد عما قررتة اللوائح فنشأ عن ذلك قتل إنسان من غير عمد عد السائق فاعلاً أصلياً وسيده شريكاً بالتحريض (1) .

- عدم التحقق من تمام ركوب الركاب . خطأ :

تنص الفقرة الثانية من المادة 74 من القانون المصري رقم 449 لسنة 1955 بشأن السيارات و قواعد المرور فيما حددته من واجبات قائد السيارة (الحافلة) على أنه " يجب عليه أن لا يبدأ في السير إلا بناءً على إشارة المحصل بعد تأكده من نزول وركوب الركاب". كما تنص المادة 14 من القرار وزير الداخلية المصري بتنفيذ أحكام القانون المذكور على أنه " يحظر على قائدي سيارات النقص العام للركاب التكلم مع أحد الركاب أو عمال السيارة أو السماح لأحد بالركوب أو بالوقوف بجوارهم أثناء السير" و الاستفادة من هذين النصين أن التحقق من تمام ركوب

(1) نقض بتاريخ 1917/06/09 ، المجموعة الرسمية رقم 18 ، ص. 179. انظر عز الدين الدناصوري ، المرجع السابق، ص. 200.

الركاب و بالذات من السلم الأمامي المجاور للسائق يقع الالتزام به أساسا على عاتقه و أن إطلاق المحصل صفارته لا تعفي السائق من القيام بهذا الواجب و لا تجب التزامه به⁽¹⁾.

المطلب الثاني :

المسؤولية الجنائية عن حوادث النقل العام

إن المسؤولية الجنائية عن الحوادث التي تقع للأشخاص الموجودين بوسيلة من وسائل النقل العام لم يعالجها المشرع الجزائري، واعتبر أن وسائل النقل العام مركبة⁽²⁾ مثلها مثل السيارة ، الشاحنة المقطورة ، و بذلك يوجد فراغ تشريعي في هذا المجال عكس ما جاء به المشرع المصري مثلا الذي فصل المسؤولية الجزائية الصادرة عن وسائل النقل العام عن المسؤولية الجزائية لسائقي السيارات بينما النقل عن طريق السكك الحديدية أدخل عليها تغييرات بموجب القانون 35/95 المؤرخ في 25 ديسمبر 1990 حيث نظم كل من المسؤولية الجزائية و المدنية الناتجة عن السكك الحديدية باعتبارها وسيلة من وسائل النقل العام . وسوف نوضح ذلك في قسمين نشرح فيهما وسائل النقل العام مقارنة مع دول أخرى و كذا السكك الحديدية والحوادث الناتجة عنهما .

(1) طعن رقم 1883 بتاريخ 1970/03/23 ، المجموعة الرسمية رقم 61 ، ص. 443. انظر محمد خلف ، المرجع السابق ، ص. 135.

(2) انظر المادة 2 من القانون رقم 14/01 ، المؤرخ في 19 أوت 2001 ، ص. 6.

فرع أول :

المسؤولية الجنائية الناتجة عن حوادث النقل البري

كما سبق و أن ذكر نظرا لوجود فراغ تشريعي في هذا المجال ، فسيتم شرحه وفقا للقانون المقارن و هو القانون المصري و القانون الفرنسي الذي يتفق مع اتجاه المشرع الجزائري .

يجري نص المادة 169 من قانون العقوبات المصري المعدلة بالقانونين

رقم 152 لسنة 1966، و رقم 29 لسنة 1982 على النحو التالي :

" كل من تسبب بغير عمد في حصول حادث لإحدى وسائل النقل العامة البرية أو المائية أو الجوية من شأنه تعريض الأشخاص الذين يعملون بها للخطر يعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز ستة أشهر أو بغرامة لا تتجاوز مائتي جنيه مصري ، أما إذا نشأ عنه موت شخص أو إصابات فتكون العقوبة الحبس " .

وهذا النص يعاقب كل من تسبب بإهماله في وقوع حادث لوسيلة من

وسائل النقل العامة البرية أو المائية أو الجوية فيعرض الأشخاص الذين بها للخطر⁽¹⁾.

وسائل النقل العامة و إن كان معظمها مملوكات الدولة كقطارات

السكك الحديدية و الشركات الأتوبيس للنقل العام إلا أنها ليست قاصرة على

ذلك بل تشمل كافة وسائل النقل حتى المملوكة للأفراد بشرط أن تقوم بخدمة

الجمهور .

(1) انظر، عز الدين الدناصوري و عبد الحميد الشواربي ، المرجع السابق ، ص.210.

وقد استقر قضاء النقص المصري على أن وجوب توقيع عقوبة الجريمة الأشد عند إعمال حكم المادة 32/ ف1 من قانون العقوبات ، مثل جرائم التسبب بغير عمد في حصول حادث لإحدى وسائل النقل العامة البرية و الإصابة الخطأ والمرور⁽¹⁾. إذ أنه إذا كانت العقوبة المقررة لجريمة التسبب بغير قصد في حصول حادث لإحدى وسائل النقل العامة البرية⁽²⁾ . وارتباطها بجريمتين أخريتين وهما جريمة الإصابة الخطأ⁽³⁾ وجريمة قيادة سيارة بحالة تعرض الأشخاص و الأموال للخطر⁽⁴⁾ . فإنه يتعين على قاضي ثاني درجة أن يقضي بعقوبة واحدة عن هذه الجرائم الثلاث التي أدين بها المتهم ، بأن يحكم بالعقوبة المقررة لأشدها و هي الجريمة الأولى فإذا اكتفى بتطبيق عقوبة الغرامة على المتهم بالجرائم الثلاث ، فإنه يكون قد أخطأ في تطبيق القانون مما يقتضي نقضه جزئيا و تصحيحه بتوقيع عقوبة الحبس .

إذن جريمة التسبب بغير عمد في حصول حادث لإحدى وسائل النقل العامة البرية نشأت عنه إصابات بدنية ، عقوبتها الحبس وجوبا طبقا للمادة 169/2 من قانون العقوبات المصري . فإدانة المتهم بهذه الجريمة و بجرائم تسببه بغير عمد في حصول حادث لإحدى وسائل النقل العامة من شأنه تعريض الأشخاص الذين بها للخطر و للإصابة الخطأ وعدم إلزام الجانب الأيمن أثناء قيادة السيارة

(1) انظر، معوض عبد التواب ، المرجع السابق ، ص. 371.

(2) انظر المادة 169 / ف2 من قا. ع المصري : كل من تسبب بغير عمد في حصول حادث لإحدى وسائل النقل العامة البرية ، من شأنه تعريض حياة الأشخاص للخطر ، فالعقوبة هي الحبس .

(3) انظر، المادة 244 / ف1 من قا.ع المصري : العقوبة المقررة لجريمة الإصابة الخطأ هي الحبس مدة لا تزيد على سنة و الغرامة التي لا تجاوز خمسين جنيتها أو إحدى هتين العقوبتين .

(4) انظر، المادة 88 من قانون المرور المصري رقم 449 لسنة 1955: العقوبة المقررة لجريمة قيادة سيارة بحالة تعرض حياة الأشخاص و الأموال للخطر هي الغرامة التي لا تقل عن خمسين قرشا و لا تزيد عن مائة قرشا و الحبس مدة لا تزيد على أسبوع أو إحدى هتين العقوبتين .

وقيادتها بحالة تعرض حياة الأشخاص للخطر يوجب تطبيق حكم المادة 32 من قانون العقوبات المصري لارتباط هذه الجرائم ببعضها ارتباطاً لا يقبل التجزئة بتوقيع عقوبة الحبس المقررة لأولها لكونها أشدها.

من المقرر أن المادة 169 من قانون العقوبات المصري لا تنطبق إلا على الحوادث التي من شأنها تعريض الأشخاص الموجودين في القطارات و غيرها من وسائل النقل العامة البرية للخطر و أنه يشترط لانطباق الفقرة الثانية من هذه المادة أن تنشأ عن الحادث وفاة أو جرح أحد الأشخاص الموجودين بوسيلة النقل⁽¹⁾. والأمثلة عن هذا النص كثيرة ومنها أن يترك شخص ماشيته ترعى بقرب من شريط السكة الحديدية فتعبره في نفس الوقت الذي يمر فيه القطار فيصدمها، فهنا تتحقق الجريمة حتى ولو لم يصيب أحد من الركاب بأذى لأن مجرد اصطدام القطار بالماشية يعرض حياة ركابه للخطر وفق ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة 169 السالفة الذكر أما إذا توفي أحد الركاب أو أصيب فإن المشرع شدد العقوبة بما نصت عليه الفقرة الثانية من نفس المادة.

هذا عن النقل بإحدى وسائل النقل العام البرية ؛ أما عن النقل بواسطة

السكك الحديدية فسوف نشرحه كما يأتي:

¹ انظر عز الدين الدناصوري و الدكتور عبد الحميد الشواربي ، المرجع السابق ، ص . 212.

فرع ثاني:

المسؤولية الجنائية الناتجة عن حوادث السكك الحديدية

تقع معظم حوادث السكة الحديد و أخطرها عند المجازات ويذهب ضحيتها كثير من الأشخاص. والقاعدة التي تحكم هذا الأمر أنه يتعين التفرقة بين ما إذا كان المجاز قد عين عليه حارس من قبل مصلحة السكة الحديد أم لا . ففي الحالة الأولى إذا أهمل في إغلاق البوابة قبل مرور القطار و تصادف قدوم سيارة و أثناء عبورها المجاز اصطدم بها القطار ، فإن الحارس يعتبر مسئولاً عن قتل وإصابة الضحايا ، كما تسأل مصلحة السكة الحديد مدنيا عن الحارس⁽¹⁾ . فلا يجوز لها أن تدفع مسؤوليتها بعدم التزامها في الأصل بأن تعين حراسا على المجازات ، لأنها إن فعلت و أصبح ذلك معروفا للكافة كان من حقهم أن يتصرفوا أثناء مرورهم على هذا الأساس و يعتبروا عدم إغلاق المجاز تصریحا بالمرور و عدم وجود أي خطر ، فإذا خالف الحارس ذلك و تركه مفتوحا حالة مرور القطار فإن ذلك يشكل في جانبه جريمة الإهمال وكذلك الشأن إذا انصرف الحارس في نوبة حراسته و ترك المجاز مفتوحا .

كذلك لا يجوز لمصلحة السكك الحديدية أن تدفع مسؤولياتها بما أوجبته لائحة السكك الحديدية على الجمهور من أن يحتاط لنفسه و يمتنع عن اجتياز شريط السكة الحديدية للمجازات عند اقتراب مرور القطار ما دام أنه لم يثبت

¹ انظر عز الدين الدناصوري و الدكتور عبد الحميد الشواربي ، المرجع السابق ، ص. 201 .

في جانب المجني عليه علمه باقتراب القطار ، أما إذا أثبت ذلك انتفت مسؤولية الحارس مصلحة السكك الحديدية .

وإذا انتهت خدمة الحارس لفصله أو استقالته أو إحالته للتقاعد ولم تعين مصلحة السكك الحديدية بديله و تركت المجاز مفتوحا و لم تعلن على عدم وجود حارس فإنها تكون مسؤولية جنائيا وكذلك مدنيا بالتبعية، أما إذا أعلنت ذلك كما إذا وضعت على المجازات لافتة بحروف كبيرة تنبه المارة إلى عدم وجود حارس فإنه يمكن أن تنتفي مسؤوليتها في هذه الحالة.

ويجب البحث في حالة ما إذا كان المجاز يتناوب حراسته شخصان وانصرف أحدهما قبل حضور الآخر .

في تقدير البعض فإن الحارس المكلف بالحراسة وقت الحادث هو المسئول جنائيا ، إلا أنه إذا كانت تعليمات المصلحة تقضي بعدم انصراف القائم على الحراسة قبل حضور زميله فإذا انصرف كان هو مسئولا و انحصرت مسؤولية الثاني في مسألتته جزائيا .

وفي الحالة التي لم تعين مصلحة السكك الحديدية حارسا على المجاز وتركته مفتوحا فلا تسأل عن الحوادث التي تقع للأفراد لا جنائيا ولا مدنيا .

وقد جرمت لائحة السكك الحديدية عبور الراجلين خطوط السكك الحديدية من غير الأماكن المخصصة لذلك ، فإذا خالف أحد الأشخاص ذلك و إصطدم به القطار فلا مسؤولية على سائقه لأن القطار عادة ما يسير بسرعة كبيرة ولا يستطيع السائق التحكم في إيقافه بسهولة ، أما إذا تبين أن قائد القطار كان يسير

بسرعة بسيطة ورأى المجني عليه على مسافة تكفي لإيقاف القطار و لم يفعل فقتل المجني عليه فإن السائق يكون مخطئا و لا يستطيع أن يتمسك بخطأ المجني عليه لأن خطأ هذا الأخير في هذه الحالة لا يستغرق خطأ الجاني .

وإذا تصادم قطاران من قطارات السكة الحديدية فحدث قتل أو إصابة للركاب ، فالغالب أن يحدث ذلك نتيجة أن العامل المختص أعطى إشارة خاطئة لأحد القطارين بالمرور مع أن الطريق مشغول بالقطار الآخر، فهنا تكون المسؤولية الجنائية أساسا على هذا العامل الذي لم يتأكد من خلو خط السكة الحديدية وتسبب بخطئه في الحادث ، غير أن هذا لا يعني كلا السائقين من المسؤولية إذا كان في وضع يستطيع فيه أن يلاحظ القطار الآخر و أن يوقف قطاره قبل أن يصطدم بالآخر .

إذا أدين متهم في دعوى مرفوعة ضده عن واقعة الإهمال بأنه كان يسير ليلا و لم يطلق زمارة القطار وأصاب المجني عليه الذي كان ينام على القضبان الحديدية التي هي معدة لسير القطارات عليها ، ثم تمسك أمام المحكمة في صدد عدم إطلاق صفارة الإنذار بأن اللائحة العمومية للسكة الحديدية لا تلزمه بإطلاقها ، فلا بد على المحكمة هنا أن تبحث عن رابطة سببية بين عدم إطلاق الزمارة و بين إصابة المجني عليه ، فتبين كيف كان واجبا عليه وقت الحادث أن يطلق الزمارة ، وكيف كان عدم إطلاقها سببا في ما وقع ، وأنه لو تمت

إطلاقها لتنبه المحني عليه من نومه الذي كان مستغرقا فيه لاستطاع النجاة قبل أن يفاجئه القطار و يصيبه ، و إلا يكون حكمها هذا قابلا للنقض⁽¹⁾.

يكون مرتكب الخطأ مسئولا جنائيا متى استخلصت المحكمة من الأدلة الموضوعية التي في حوزتها أن الحارس (و هو المتهم في هذه الحالة) المعين من الهيئة العامة لشؤون السكك الحديدية على المجاز ، قد أخطأ ، إذ لم يعمل على تحذير المارة في الوقت المناسب ، و تنبيههم إلى قرب مرور القطار، و تراخى في إغلاق المجاز من جهتيه (اليمن واليسرى) ، و لم يستعمل المصباح الأحمر في التحذير وفقا لما تفرضه عليه التعليمات ، و ذلك في الوقت الذي ترك فيه بوابة المجاز مفتوحة من جهة دخول السيارة التي يقودها المحني عليه مع استطاعته إقفالها و أن هذا الأخير كان معذورا في إعتقاده بخلو المجاز وعبوره ، فوقع الحادث نتيجة لهذا الخطأ ، فلا تقبل المجادلة في ذلك أمام محكمة النقض .

وأخيرا ما يمكن إضافته في هته النقطة ، هو أنه إذا كانت التهمة المرفوعة بها الدعوى على المتهمين (سائق سيارة و سائق القطار) هي أنهما تسببا بغير قصد ولا تعمد في قتل أحد ركاب السيارة وإصابة الباقيين ، بأن قاد الأول سيارته بسرعة ينجم عنها الخطر ، و لم ينتبه لمرور القطار ، و قاد الثاني القطار بسرعة دون أن ينذر المارة بالصفارة ، فتصادمت السيارة مع القطار ، و تسببت عن ذلك القتل و الإصابة، ثم برأت المحكمة الأول ، و أدانت الثاني ، و الأسباب التي استدلت بها المحكمة من أجل تبرئته هو أنه لم يكن مسرعا السرعة الخطيرة وأنه

(1) انظر، عز الدين الدناصوري و الدكتور عبد الحميد الشواربي ، المرجع السابق ، ص . 202 .

رغم إمكانه رؤية القطار قادمًا فإن هذا ما كان ليمنعه من متابعة السير طالما أن علامة التحذير عند التلاقي لم تكن ظاهرة له و ترك القطار خافيا عليه ، فهذا الحكم يكون خاطئا لأن كل هذه العوامل لا يمكن أن تكون سببا لتبرئة المتهم بل يجب إدانته على أساس الخطأ الذي يقوم على عدم الانتباه و الإهمال .

فالخطأ هنا غير متعمد إذ أن المتهم لم يرى بالفعل و لم يدرك الفعل و لم يفهم بالفعل ، بل هو عدم احتياط و تحرز و عدم انتباه و عدم مراعاة اللوائح ، لأن رؤيته مثلا للسكة الحديدية كانت توجب عليه أن لا يقوم بعبور المجاز قبل أن يمد بصره ذات اليمين وذات اليسار على طريق السكة الحديدية ويتأكد هو شخصيا من خلوها من القطارات ، وإن كان قد شاهد عليها بالفعل قطارا فلا يحق له أن يفترض أن هذا القطار لم يكن في حالة تحرك . لأن القانون قد جعل للقطارات حق الأسبقية في المرور ، و فرض على كل من يريد أن يعبر السكة الحديدية أو المجازات أن يتحقق أولا من خلو الطريق ، و إلا اعتبر مرتكبا لمخالفة معاقب عليها .

الفصل الثاني

النظام القانوني للسياسة العقائدية

لجرائم المرفوعة

بعد أن تطرقنا في الفصل الأول إلى النظام القانوني بما فيها الأركان و الأسباب العامة وكذا مسؤولية السائقين في حوادث المرور، سوف نتطرق في الفصل الثاني إلى السياسة العقابية المتبعة و طرق الحد من حوادث المرور في بلادنا و نظيرتها في القانون المقارن.

من المسلم به أن القوانين و اللوائح و القرارات المرورية لا تكفي لضبط السلوك الإنساني، و لا تستطيع أن تكون وحدها دافعا إلى الخير؛ مهما بلغت قرة الرقابة المرورية فان هناك نسبة عالية من قائدي السيارات خارج المراقبة لأسباب كثيرة.

نظرا لتطور أسباب الحوادث في العصر الحالي بسبب كثرة الآلات الصناعية ولتعدد الأنشطة الاقتصادية في الحياة اليومية حتى وصلت الحوادث في بعض الأحيان ما يشبه الكوارث لكثرة عدد الضحايا، و لأن النصوص القائمة بشأن القتل الخطأ والجروح الخطأ لم تحقق الردع الكافي مما أدى بالمشرع الجزائري إلى رفع الجزاء المقرر لهاتين الجريمتين على الوجه المبين في المواد 288 ، 289 ، 290 من قانون العقوبات ؛ برفع الحد الأقصى و الأدنى للعقوبة في حالة ما إذا وقعت الجريمة نتيجة إخلال الجاني إخلالا جسيما كمن يرتكب خطأ ينتج عنه الحادث و كان السائق متعاطيا مسكرا أو مخدرا ؛ أو نشأ عن الحادث إصابة تفوق مدة العجز 90 يوما أو نتج عن الإصابة عاهة مستديمة أو حاول الجاني التهرب من المسؤولية الجنائية و المدنية في حالة عدم مساعدة من وقعت عليه الجريمة مع تمكنه من ذلك، و على هذا الأساس اتجه المشرع

الجزائري إلى تصنيف عقوبة القتل الخطأ و الجروح الخطأ بغير ظروف مشددة بموجب المواد 442 فقرة 2⁽¹⁾ و 288 من قانون العقوبات ؛ و كذا عقوبة الجريمتين المرتبطة بالظروف المشددة و أخذ كل من معياري جسامة الخطأ المرتكب من طرف سائق المركبة و كذا جسامة الضرر اللاحق بالضحية أو جسامة الخطأ و الضرر معا.

المبحث الأول:

عقوبة الجاني في جرائم القتل الخطأ والجروح الخطأ

قد يكون القتل الغير عمدي أو الجروح الغير عمدية في صورتها البسيطة، وعليه اتفقت معظم التشريعات على أن تكون العقوبات مختلفة مقارنة مع توفر أحد الظروف المشددة؛ فإذا توافرت هذه الأخيرة يمكن تشديد العقوبة مع مراعاة خطأ المتهم أو جسامة الضرر اللاحق بالضحية أو كلاهما، كما سنوضحه كالاتي:

المطلب الأول :

العقوبة في صورتها البسيطة

فرع أول:

بالنسبة للقتل الخطأ

يعاقب على جرائم القتل الخطأ بالحبس لمدة تتراوح ما بين ستة(6) أشهر إلى ثلاث سنوات و بالغرامة من 1000 دج (ألف دينار جزائري) إلى 20000 دج (عشرين ألف دينار جزائري)؛ و في حالة وجود ظروف مخففة فتخفف العقوبة إلى يوم حبس و 5 دج (خمسة دنانير) غرامة؛ كما يمكن استبدال عقوبة

(1) أضيفت الفقرة 2 من المادة 442 من قا.ع بموجب القانون رقم 82-04، المؤرخ في 13 فبراير 1982.

الحبس بالغرامة⁽¹⁾، و من ثم يجوز للقاضي أن يحكم على الجاني بعقوبة الحبس والغرامة معا أو بإحدهما حسب الظروف الموضوعية للحدث و كذا الظروف الشخصية للجاني على أن لا يتجاوز الحد الأدنى للعقوبة و حدها الأقصى، فقد وضع المشرع الجزائري حدا أدنى لعقوبة الحبس و هي ستة أشهر(6) لا يجوز التزول عنها إلا استثناء(2) ؛ كما وضع حدا أقصى للغرامة 20000 دج (عشرون ألف دينار جزائري) لا يجوز تجاوزها و القضاء بمبلغ يزيد عنها .

غير أنه تجدر الإشارة في بعض الأحيان يكون هناك ارتباط بين جرائم القتل الخطأ و جرائم أخرى كأن ترتكب الجاني قتل خطأ مصحوبا بانعدام رخصة السياقة أو انعدام شهادة التأمين مثلا، ففي هذه الحالة نكون بصدد جرائم مرتبطة ببعضها بحيث لا تقبل التجزئة و يجب اعتبارها كلها جريمة واحدة و الحكم بالعقوبة المقررة لأشد تلك الجرائم⁽³⁾. من بين التطبيقات القضائية أن المحكمة العليا في قراراتها الصادرة عن غرفة الجناح والمخالفات استقرت على أن الجاني المتابع من طرف النيابة من أجل جريمة القتل الخطأ و الجروح الخطأ و عدم احترام الإشارة الآمرة بالتوقف التام طبقا لقانون المرور⁽⁴⁾، و حكم على الجاني بعقوبة واحدة عن الجرائم الثلاث هي الحبس لمدة شهرين رغم وجود سوابق قضائية في نفس التهم الموجهة للجاني و أن حالة الارتباط متوفرة ولا تقبل التجزئة إذ أن عقوبة الجريمة الأشد هي الواجبة التطبيق، وكانت جريمة القتل الخطأ في أشد الجرائم الثلاث دون التزول عن حدها

(1) راجع، المادة 288 من قا.ع.

(2) راجع، المادة 53 من قا.ع، و المادة 592 من قا.ج.

(3) راجع، المادة 32 من قا.ع. المصري.

(4) راجع، المادة 71 من قانون 14-01، المؤرخ في 19 أوت 2001، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها.

الأدنى و هي الحبس لمدة 6 أشهر، و لما قضي على الجاني بشهرين يكون القاضي قد أخطأ في تطبيق القانون مما يجعل حكمه معرضا للنقض.

غير أن المشرع المصري لم يضع حدا أقصى لعقوبة القتل الخطأ في صورته البسيطة بل حدد مدتها الدنيا بـ 6 (ستة) أشهر و بغرامة لا تتجاوز 200 (مائتين) جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين⁽¹⁾.

لكن المشرع المصري اعتبر أن جريمة القتل الخطأ إذا نتج عنها وفاة أكثر من ثلاثة أشخاص ظرفا مشددا اعتمادا على نظرية جسامة الضرر، على غير المشرع الجزائري الذي لم يناقش هذه الحالة و يعتبر فراغ قانوني يتعلق بجسامة الضرر الناتج عن القتل الخطأ.

أما المشرع الفرنسي حدد العقوبات الناتجة عن جرائم حوادث المرور حسب قانون العقوبات الجديد بجسامة الضرر اللاحقة بالضحية و كذا جسامة خطأ السائق و بموجب المادة 221 فقرة 6⁽²⁾ يعاقب على القتل الخطأ في صورته البسيطة بثلاث سنوات حبس و ثلاث مئة ألف (300000) فرنك فرنسي غرامة كعقوبة أصلية؛ و بعد دخول النظام المصري الجديد أصبحت الغرامة بقيمة خمس و أربعون ألف (45000) أورو؛ بل أكثر من ذلك اعتبر المشرع الفرنسي اعتبر أن مخالفة قواعد المرور أو الاحتياطات المنصوص عليها بموجب الأنظمة ظرفا مشددا وفقا لقانون العقوبات الجديد.

(1) راجع، المادة 238 من ق.ع. المصري، المعدلة بقانون رقم 120 لسنة 1962. انظر، معوض عبد التواب، المرجع السابق، ص.23.

(2) Cf. M. VERON, Op.cit, p.284.

فرع ثاني

بالنسبة للجروح الخطأ:

تختلف العقوبة بالنسبة لتهمة الجروح الخطأ فتارة تكون مخالفة وتارة أخرى تكون جنحة و معيار ذلك مدة العجز الكلي عن العمل اللاحق بالضحية وهذا ما اتفقت عليه جميع التشريعات حول جسامه الضرر الناتج حوادث المرور.

نظم المشرع الجزائري بموجب المادة 442 فقرة 2 من قانون العقوبات و اعتبر كل من تسبب بغير قصد في إحداث جروح أو إصابة أو مرض لا يترتب عليه عجز كلي عن العمل يتجاوز 3 أشهر و كان ذلك ناشئا عن رعونة أو عدم احتياطه أو عدم انتباهه أو إهماله أو عدم مراعاة النظم. مخالفة يعاقب عليها بالحبس من عشرة أيام على الأقل إلى شهرين على الأكثر و بغرامة من 100 (مئة) إلى 1000(ألف) دج أو بإحدى هاتين العقوبتين.

أما إذا تجاوزت مدة العجز الكلي عن العمل مدة 3 أشهر لدى الضحية كيّف المشرع الجزائري التهمة على أساس المادة 289 من قانون العقوبات و اعتبرها جنحة يعاقب عليها الجاني بالحبس من شهرين إلى سنتين و بغرامة من خمس مئة (500) إلى خمسة عشر ألف (15000) دج أو بإحدى هاتين العقوبتين.

أما المشرع المصري اعتبر أن جرح شخص خطأ تسبب فيه الجاني عن إهماله أو رعونته أو عدم احترازه أو عدم مراعاته للقوانين و القرارات و اللوائح و الأنظمة

يعاقب بالحبس لمدة لا تزيد عن سنة و بغرامة لا تتجاوز مائتين (200) جنيهه أو بإحدى هاتين العقوبتين⁽¹⁾.

أما المشرع الفرنسي أخذ هو الآخر بمعيار العجز الكلي عن العمل اللاحق بالضحية من أجل تكييف التهمة و تقدير العقوبة و هي كما يلي:

- في حالة العجز الكلي عن العمل أكثر من 3 أشهر تعتبر جنحة و يعاقب الجاني بستين ومائتي ألف (200 000) فرنك فرنسي (30 000 أورو حاليا) غرامة وفقا لمضمون المادة 222 فقرة 19⁽²⁾.

- في حالة العجز الكلي عن العمل أقل أو يساوي 3 أشهر يعاقب الجاني بمائة ألف (100 000) فرنك فرنسي غرامة و اعتبرها المشرع الفرنسي مخالفة من الدرجة الخامسة وفقا لنص المادة 625 فقرة 2 و6 و في حالة العود تضاعف العقوبة. - في حالة انعدام العجز الكلي عن العمل يعاقب الجاني بألف (1000) فرنك فرنسي و تكييف الجريمة بمخالفة من الدرجة الثانية وفقا لمقتضيات المادة 622 فقرة 1 .

فقضاة الموضوع في كل الحالات السالفة الذكر يجب عليهم تحديد مدة العجز في الأحكام التي قضت بالإدانة⁽³⁾ .

(¹) راجع، المادة 244 من ق.ع. المصري، المعدلة بالقانون رقم 120 لسنة 1962. انظر، معوض عبد التواب، المرجع السابق، ص.181.

(²) Cf. article 222. Alinéa 19 du code pénal Français modifié par la loi du 10 Juillet 2000. Cf. M. VERON, Op.cit, p.81.

(³) Cass.crim. 1 Juillet 1948, S. 1949.1.133. Cf. M-L.RASSAT, Op.cit, p.286.

المطلب الثاني:

العقوبة مع اقتراحها بالظروف المشددة

إن محافظة السائق على سلامته و سلامة الآخرين أمر واجب، و لا يمكن أن تتحقق هذه المحافظة إلا إذا كان قائد السيارة في حالة صحيحة تسمح له بالقيادة، و عليه لا يمكن له سياقة المركبة و هو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب مصنفة ضمن المخدرات، لكن يطرح السؤال حول نسبة الكحول في الدم فهل يكون السائق في حالة سكر بين أم لا ؟ و هل يكون تقدير حالة السكر متروكا للمحاكم أو أن العبرة هي بالأثر الموجود في السائق أم بمجرد التعاطي ؟

فحالة السكر و جنحة الفرار تدخل ضمن الظروف المشددة التقليدية ، فإذا نتج عن حادث مرور ضرر جسماني طفيف أي لا تتجاوز 03 أشهر و كان السائق في حالة سكر أو حتى رفض المثول للكشف عن نسبة الكحول في الدم تصبح هنا الجريمة جنحة معاقب عليها⁽¹⁾، و هذه الحالة المشددة يتولد عنها عقوبة تكميلية كسحب رخصة السياقة و حجز السيارة لمدة لا تتجاوز سنة⁽²⁾.

نفس الظروف المشددة تطبق في حالة الجروح الخطأ أو القتل الخطأ تكون متبوعة بجنحة الفرار⁽³⁾.

(1) راجع، المادة 222/ف.19 من ق.ع.فرنسي.

(2) راجع، المادة 10 و 15 من قانون المرور الفرنسي.

(3) راجع، المادة 434/ف.10 من ق.ع. فرنسي.

فحالة السكر إذن و جنحة الهروب من الظروف المشددة التقليدية ثم ظهرت ظروف أخرى من شأنها أن تشدد العقوبة في حالة تفاقم الضرر . إذا تجاوزت مدة العجز الكلي عن العمل مدة ثلاث (03) أشهر⁽¹⁾ .

و قد اختلفت الآراء كذلك فيما يتعلق بالمسؤولية الجنائية في حوادث المرور في حالة السكر.

فرع أول :

المسؤولية الجنائية في حالة السكر

إنما المسؤولية الجنائية تهدف إلى ردع من تسول له نفسه بإرادته الحرة المختارة إلى مخالفة القانون ، فالمشرع شدد جرائم القتل الخطأ والجروح الخطأ إذا كان الجاني من في حالة سكر أو تحت تأثير مواد مخدرة .

إن جريمة السياقة في حالة سكر و بدون جروح أو قتل خطأ تكون في حد ذاتها جنحة يعاقب عليها المشرع ، ففي ظل قانون رقم 09/87 المؤرخ في 10 فيفري 1987 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها في مادتها 25 تنص " يعاقب بالحبس من شهرين إلى ثلاث سنوات و بغرامة من 1000 دج إلى 5000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط ؛ كل شخص يسوق مركبة و هو في حالة سكر أو تحت تأثير مشروب كحولي يتميز بوجوده في الدم بنسبة تعادل أو تزيد عن 0.80 غ في الألف و في حالة ما إذا ارتكب هذا الشخص في نفس

(1) راجع، المادة 289 من ق.ع. الجزائري.

ظروف الزمان و المكان جريمة القتل خطأ أو الجرح الخطأ المنصوص عليهما في مادتين 288 و 289 من قانون العقوبات ؛ تطبق عليه أحكام المادة 290 من نفس القانون ".

المشرع الجزائري لم يعط تفسيراً عن حالة السكر فقد يكون السكر اضطرارياً كما في حالة التداوي و العلاج و يمكن تصورها في مواد مخدرة بطريقة الحقن أو الرش الموضوعي أو الشم أو بأية طريقة أخرى ؛ هذا ما نجد في عدة تشريعات أخرى، كما قد يكون السكر اختيارياً إذا نشأت الغيوبة نتيجة تناول عقاقير أيا كان نوعها إذا تناولها مختاراً و عالماً بحقيقتها، و على كل فهو ليس قصور تشريعي ما دامت المسألة محل خلاف من الفقه و تختلف فيها وجهات النظر ؛ الأمر الذي يجعل طرحها أمام القضاء خاضع للتأثيرات الملموسة على تكوين القاضي (1).

و قد اختلفت الآراء كذلك فيما يتعلق بمسؤولية المتهم الجنائية إذا ارتكب الجريمة و هو في حالة غيوبة ناشئة عن تعاطي عقاقير مخدرة .

أجمع بعض الفقهاء كذلك امتناع المسؤولية إذا كان أخذ تلك المادة المخدرة جبراً عن المتهم أو على غير علم منه بحقيقتها إذ تعتبر هذه من حالات الضرورة، كما لا يثور الجدل إذا كان تناول تلك المادة بقصد تسهيل ارتكاب الجريمة، قد توافرت لديه الإرادة قبل وجوده في هذه الحالة ، و على ذلك تكون مسؤوليته كاملة بل أن بعض التشريعات تقضي بتشديد العقوبة في هذه الحالة .

(1) راجع، المادة 62/ف.2 من ق.ع.مصري: "لا عقاب على من يكون فاقد الشعور أو الاختيار في عمله وقت ارتكاب الفعل لغيوبة ناشئة عن عقاقير مخدرة أيا كان نوعها، إذا أخذها قهراً عنه أو على غير علم بها".

أما الحالة محل خلاف هي التي يفقد عنها الشخص القدرة على الإدراك أو الاختيار بصفة مؤقتة و عارضة على إثر تعاطيه لكمية من المادة المخدرة، إذ يرى البعض أن المتهم يكون مسؤولاً عن الجرائم التي يرتكبها حينئذ و ذلك على أساس الإهمال و عدم الاحتياط.

و يذهب رأي آخر إلى أن المتهم يكون مسؤولاً عن كافة الجرائم التي يرتكبها سواء في ذلك العمدية أو الغير عمدية و ذلك أساساً لأنها تدخل في قصده الاحتمالي، و تتجه بعض القوانين إلى جعل السكر من الأعدار القانونية المخففة إذ أن إقبال الشخص إلى الإكثار من تعاطي هذه العقاقير قد يكون سببه ما يصادفه الشخص من عقاب في حياته أثناء عهد الطفولة و ذلك ما كان له أثر على شخصيته.

فأختلف الفقهاء قبل صدور النصوص القانونية في بيان مدى مسؤولية السكران في جرائم المرور التي يرتكبها في حالة سكر في فرنسا مثلاً و جد هناك رأيين:
- الرأي الأول : انعدام المسؤولية الجنائية:

يرى أصحاب هذا الرأي أن حالة السكر تؤدي إلى عدم التمييز فالجاني لا يدرك ما يعمل و إرادته معدومة شأنه شأن الجنون و على ذلك لا محل للمسائلة الجنائية .
نقض هذا الرأي الأستاذ " جارو " ⁽¹⁾ و اعتبر أن الشخص الذي يصمم على ارتكاب الجريمة ثم يتناول مادة مسكرة بقصد التشجيع على ارتكابها ثم يرتكبها بعد سكره؛ هذا الشخص لا يمكن القول بأنه قد فقد الشعور فهو تماماً ينفذ ما صمم عليه من قبل فكيف نقول بأنه فقد وعيه.

(1) انظر، نصر مصطفى إبراهيم: "المسؤولية الجنائية في حالة السكر"، مجلة المحاماة، العدد 2، 1، جانفي - فبراير، سنة 1966، دار الطباعة الحديثة، ص.56.

و بعد التأكد من أن الجاني السكران بإرادته وقت الجريمة أهلا من الوجهة الجنائية ونظرا في بعض الحالات قد يصعب الإثبات المادي في حالة ما إذا كان الجاني في حالة سكر اختياري أو اضطراري فهي من صلاحيات أو سلطة قاضي الموضوع متى اطمئن إلى ذلك وجدانه عملا بمبدأ حرية القاضي الجنائي في تكوين اقتناعه (1) .

غير أن المشرع الإيطالي نجده في المادة 48 فترة 1 من قانون العقوبات نص على عدم المسؤولية في حالة السكر الغير الاختياري؛ و لكن لم يكتفي بذلك بل نص في الفقرات التي تليها على حكم السكر الاختياري فقضي بمسؤولية الجاني عما يرتكبه من جرائم و لكنه فرض له عقوبة مخففة في الحدود المبينة بهذه الفقرة (2) . أما القانون الهندي فالمادة 85 منه تقضي بعدم المسؤولية في حالة تعاطي مادة مسكرة قهرا أو عن غير علم ولكن المشرع الهندي لم يكتف هو الآخر بهذا النص و أكثر أن من يرتكب حادث وهو في غيبوبة ناشئة عن مواد مسكرة تعاطاها اختياريا فلا يعتد بالجريمة إلا إذا توافر فيه القصد الجنائي، و يسأل عن هذا الفعل كما لو كان قد ارتكب و هو مفيق ما لم يكن تعاطي السكر قهرا عنه أو على غير علم منه (3) .

- الرأي الثاني : قيام المسؤولية الجنائية :

يرى أصحاب هذا الرأي أن في كل الأحوال يسأل هذا الشخص عن الجرائم سواء كانت عمدية أم غير عمدية كجرائم المرور معتمدون في ذلك على الأسس الآتية:
 ✓ أن السكر العلني في حد ذاته جريمة؛ فكيف يجوز لهذه الجريمة أن تبيح جريمة أخرى.

(1) انظر، نصر مصطفى إبراهيم، المرجع السابق، ص.760.
 (2) انظر، السعيد مصطفى السعيد: "المسؤولية الجنائية في حالة السكر غير الاختياري"، مجلة القانون و الاقتصاد، العدد 1-12، جانفي 1943، ص.332.

(3) انظر، السعيد مصطفى السعيد، المرجع السابق، ص.331.

✓ أن القصد الجنائي في هذه الحالة غير متوفر و لكن المتهم لديه القصد الاحتمالي على الأقل.

✓ أن هذا الرأي يتفق مع مصلحة الهيئة الاجتماعية لمكافحة المواد المسكرة و المخدرة.

أما موقف المشرع الجزائري فأخذ بالرأي الثاني ففي كل جريمة عمدية أم غير عمدية و كان الجنائي في حالة سكر اعتبر أنه من الظروف المشددة للعقوبة ، كما أدخل تعديلا على مضمون المادة 25 من قانون رقم 09/87 المتعلق بالمرور بموجب المادة 67 من قانون رقم 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 كون أن نسبة الكحول في الدم كانت تزيد أو تعادل 0.80 غ في الألف في ظل القانون القديم أما في ظل القانون الجديد أصبحت نسبة الكحول تعادل أو تزيد على 0.10 غ في الألف. فيعاقب الجنائي بالحبس من شهرين (2) إلى ثمانية عشر (18) شهرا و بغرامة من خمس آلاف (5000) إلى خمسين ألف (50000) دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط كل شخص يقود مركبة أو يرافق السائق المدرب في إطار التمهين بدون مقابل أو بمقابل وهو تحت تأثير مشروب كحولي يتميز بوجوده في الدم بنسبة 0.10 غ في الألف ، وتطبق نفس العقوبة على كل شخص يقود مركبة و هو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات، و في حالة العود تضاعف العقوبة⁽¹⁾.

(1) راجع، المادة 67 من قانون 14-01 المؤرخ في 19 أوت 2001، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.

ففي حالة ما إذا ارتكب الجاني جريمة القتل الخطأ أو الجروح الخطأ و هو في حالة سكر تضاعف العقوبة المنصوص عليها في المواد 288 و 289 من قانون العقوبات الجزائي⁽¹⁾.

غير أن المشرع الجزائري لم يحدد العقوبة سواء في حدها الأدنى أو الأقصى بل تركها لفتنة القاضي واقتناعه الشخصي، إلى غاية صدور قانون 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور و سلامتها فقد حدد المشرع في المادة 66 أنه يعاقب بالحبس من سنة إلى خمسة (5) سنوات و بغرامة من خمسين ألف (50000) إلى مئة وخمسين ألف (150000) دج في حالة ما إذا ثبت أن السائق كان في حالة سكر عندما ارتكب جنحة القتل أو الجروح الخطأ. كما أنها تضاعف في حالة العود.

اعتبر المشرع الفرنسي ابتداء من القانون المؤرخ في 08 ديسمبر 1983 المتعلق بالمرور أنه حتى و لو كان السائق تحت تأثير الكحول، في كل الحالات، يعاقب عليها القانون؛ دون مراعاة نسبة الكحول في الدم؛ بحيث من قبل كانت المتابعة الجنائية تركز على نسبة الكحول في الدم و يتم بذلك متابعة الجاني سواء بمخالفة أو جنحة، و التي تعادل أو تفوق 0.80 غ في الألف فإذا كان السائق يفوق هذه النسبة أو يعادلها نكون بصدد جنحة السياقة في حالة سكر، و إذا كانت هذه النسبة أقل نكون بصدد مخالفة من الدرجة الرابعة.

فقانون 08 ديسمبر 1983 عدل و تم القانون الأسبق و أعتبر بذلك أن كل سائق تزيد أو تعادل نسبة الكحول في دمه 0.80 غ في الألف يعاقب من شهر إلى سنة حبس نافذة و غرامة من 500 فرنك إلى 8000 فرنك فرنسي أو بإحدى هاتين العقوبتين .

(1) راجع، المادة 25 من قانون رقم 87-09، المتعلق بقانون المرور؛ و المادة 290 من ق.ع. جزائري.

غير أن قانون رقم 85-835 المؤرخ في 07 أوت 1985 في مادته 8 رفع قيمة الغرامة إلى 15000 فرنك فرنسي.

و لم يكتفي القانون الفرنسي بل نظر من جديد في سيطرة المركبات في حالة سكر الغير بين و اعتبر أن تأثير الكحول على رد فعل السائق يعد مخالفة من الدرجة الرابعة إذا ثبت أن الهواء المزفوز بواسطة جهاز " إيتيلو متر " أو " ألكوتاست " فيه نسبة تعادل أو أقل من 0.35 غرام في الألف⁽¹⁾. و هذه القاعدة تطبق كذلك على مدربين السيادة. في حالة وقوع حادث مرور أدى إلى القتل الخطأ يجب أن يخضع المحققون السائق إلى فحوص طبية و بيولوجية لإثبات ما إذا كان تحت تأثير الكحول أو مواد مصنفة ضمن المخدرات⁽²⁾.

في حالة اعتراض السائق عن عمليات الكشف عن تناول مشروب كحولي عن طريق زفر الهواء فينقل السائق إلى مؤسسة صحية عمومية لإجراء عمليات الفحص الطبي و الإستشفائي و البيولوجي للوصول إلى إثبات الدليل القاطع ؛ كما يخضع كل سائق يرفض الامتثال لهذه الأوامر إلى عقوبة الحبس من شهرين إلى 3 سنوات وبغرامة من 1000 دج إلى 5000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط⁽³⁾.

وبذلك يجب التمييز بين حالتين:

(1) Décret n° 94-570 du 11 Juillet 1994, portant sur la création d'une contravention de 4^{ème} classe. Cf. répertoire de Droit pénal et de procédure pénale : "Circulation routière", 32^e année, T.II, encyclopédie juridique, Dalloz, publication trimestrielle, 15 Avril 1999, p.237.

(2) راجع، المادة 20 من القانون رقم 01 - 14، المرجع السابق.

(3) راجع، المادة 25/ف.4 من قانون رقم 87-09 المتعلق بقانون المرور.

الحالة الأولى: الكشف عن طريق زفر الهواء.

أ/ الكشف الإجباري أو الاختياري:

طريقة الكشف بواسطة مقياس ألكوتاست كل سائق مركبة ملزم بهذا الكشف وليس فقط سائق السيارة بل حتى أصحاب الدراجات النارية⁽¹⁾؛ و لضباط و أعوان الشرطة الإدارية أو القضائية الاختيار في وضع السائق للكشف عن الكحول بواسطة زفر الهواء و هذا اثر مراقبتهم لحركات المرور .

ب/ الكشف الإجباري: (le dépistage obligatoire)

يصح الكشف عن طريق زفر الهواء إجباريا على كل سائق مركبة تسبب في حادث مرور جسماني⁽²⁾ سواء أدى إلى جروح أو قتل خطأ.

ج/ الكشف الاختياري: (le dépistage facultatif)

يكون الكشف عن طريق زفر الهواء اختياري في حالة السائق الذي تسبب في حادث مرور مادي (أدى إلى خسائر مادية فقط) ؛ أو في حالة السكر البين للسائق الذي تسبب في حادث مرور الجسماني لأن القانون يلزمه الخضوع إلى فحوص طبية و استشفائية و بيولوجية لإثبات ما إذا كان يقود سيارته تحت تأثير الكحول .

الحالة الثانية: البحوث الطبية الاستشفائية و البيولوجية:

(Vérifications Médicales, chimiques et biologique.)

القاعدة العامة أن البحوث الطبية الاستشفائية و البيولوجية تكون بعد الكشف الايجابي الأول عن طريق زفر الهواء؛ أو في حالة رفض السائق للكشوفات الأولية؛ أو في حالة السكر البين

(1) Cf. Trib. corr. Poitiers, 24 Novembre 1966, D.1968, 131, note J – MERLIN, répertoire de Droit pénal et de procédure pénale, Op.cit.p.4.

(2) Cf. M. MABILLE DE LA PAUMELIERE : "la conduite en état d'imprégnation alcoolique au regard de la nouvelle législation ", D.1970, chronique.127, n°2, p.129.

أو في حالة وفاة أحد السائقين في الحادث تجري عليه كذلك البحوث الطبية الاستشفائية و البيولوجية لمعرفة ما إذا كان المجني عليه المتوفي يسوق مركبة وهو في حالة سكر أو تحت تأثيره. فالكشف عن طريق البحوث البيولوجية تكون بترع كمية صغيرة من دم السائق المحتمل أنه في حالة سكر؛ أو إذا رفض الكشف الأولي و يقوم بذلك طبيب تابع لمؤسسة عمومية أو حتى طالب في نفس الميدان مخول له القيام بذلك عن طريق المناوبة⁽¹⁾. ثم تبعث نتائج هذه التحاليل مباشرة إلى وكيل الجمهورية لدى المحكمة المختصة إقليميا و إلى قسم حوادث المرور لدى مصالح الأمن و نسخة أخرى إلى الوالي ، من أجل إثبات حالة السكر⁽²⁾.

و بعد الحصول على نتائج التحليل البيولوجي نكون أمام الحالات الآتية:

- إذا كانت نسبة الكحول في الدم أقل من 0.80 غرام في الألف فقانون العقوبات الفرنسي القديم لا يجعل متابعة ضد السائق موضوع الفحص في حالة عدم ارتكابه لحادث مرور، أما بعد صدور القانون الجديد بتاريخ 1983/12/08 اعتبر المشرع الفرنسي أن السياقة في حالة سكر حتى و لو لم يكون السائق في حالة تتجاوز فيها نسبة الكحول 0.50 غرام في الألف تشكل جنحة السياقة في حالة سكر⁽³⁾.
- إذا كانت نسبة الكحول في الدم تتراوح ما بين 0.80 غرام في الألف و 1.2 غرام في الألف في هذه الحالة تكيف العقوبة بمخالفة ضمن التشريع القديم و حاليا تشكل مخالفة من

(1) Cf. Cass. crim. 7 Juin 1977.D.1977.p.365.Cf.répertoire de Droit pénal et de procédure pénale, Dalloz, p.5.

(2) Cf. Article 296.Alinéa 2 et 3 du code de la route Français : "1° les fiches d'examen de comportement (fiche A), d'examen clinique médical (fiche B) et d'analyse du sang (fiche C) ne sont pas transmises à un médecin expert mais adressées directement, sous pli fermé et timbre confidentiel, au procureur de la République compétent ainsi qu'au préfet et à l'autorité sanitaire du département du lieu de l'infraction ou de l'accident".

(3) Cf. répertoire de Droit pénal et de procédure pénale, Dalloz, Op.cit, p.237.

الدرجة الرابعة إذا كان السائق تحت تأثير كحولي لا تتجاوز نسبته 0.70 غرام في الألف،
و هذا طبقا لمرسوم رقم 570/94 المؤرخ في 11 جويلية 1994 .

فرع ثاني:

جنحة الفرار

جنحة الفرار تتمثل في الهروب بعد المشاركة في حادث مرور سواء مادي أو جسماني،
والعبرة في تشديد العقوبة في حالة توفر جنحة الفرار هو هروب السائق من المسؤولية الجزائية
أو المدنية الملقاة عليه و ليس بمفهوم جنحة الامتناع عن تقديم مساعدة لشخص في خطر وفقا
للقانون الجزائري و القانون الفرنسي⁽¹⁾.

تتوفر جنحة الفرار على كل سائق مركبة يعلم بأن هذه المركبة قد ارتكب بها حادث
أو تسبب في ارتكابه دون أن يتوقف محاولا بذلك الإفلات من المسؤولية الجزائية أو المدنية
التي يمكن أن تلقى على عاتقه من جراء هذا الحادث، دون المساس بالعقوبات المتعلقة بالجرائم
الأخرى المرتبطة بجنحة الفرار، كفي حالة ما إذا ارتكب هذا السائق في نفس الظروف جريمة
الجروح الخطأ أو القتل الخطأ فتشدد العقوبة كما تضاعف في حالة العود⁽²⁾.

جنحة الفرار من الناحية التاريخية أخذ بها المشرع الفرنسي لأول مرة بموجب القانون
الصادر بتاريخ 17 جويلية 1908 التي نظمت أحكام هذه الجنحة⁽³⁾.

وأصبحت جنحة الفرار حاليا منظمة بموجب الأمر رقم 1216/58 المؤرخ في 15 ديسمبر
1958 في مادته الثانية بحيث يعاقب المشرع الفرنسي بالحبس من شهر إلى سنة
و بغرامة من 500 إلى 8000 فرنك فرنسي إذا توافرت أركان الجنحة و هي كما يلي :

(1) Cf. G. ROUJOU DE BOUBEE, Op.cit, p.439.

(2) راجع، المادة 69 من قانون 14/01، المرجع السابق.

(3) Cf. répertoire de Droit pénal et de procédure pénale, Dalloz, Op.cit, p.6.

- علم السائق أن المركبة قد تسبب بها حادث مرور (1) .
- عدم توقف السائق أو محاولة الفرار من المسؤولية الجزائية أو المدنية.
- كما أنه في حالة ثبوت جنحة الفرار مقترنة بالقتل الخطأ أو الجروح الخطأ تضاعف العقوبة (2) .
- لكن تطرح بعض الإشكاليات في جنحة الفرار من الناحية التطبيقية بحيث هل تطبق في حالة الاصطدام بحيوان أو بسيارة أخرى في حالة توقف أو بعقارات أو بمنقولات دون توقف السائق و لو لم يكن هو المتسبب الرئيسي في الحادث .
- نكون بصدد جنحة الفرار بجميع أركانها كيف ما كانت ظروف و مسؤولية الحادث حتى و لو كانت الخسائر مادية فقط (3) . أو متعلقة بمنقول أو بعقار أو جرح أحد الأشخاص أو حتى الحيوانات دون التوقف نكون أمام جنحة الفرار (4) .
- تقوم جنحة الفرار كذلك في حالة عدم توقف السائق في مكان الحادث بالضبط (5) حتى ولو اتجه إلى مقر الشرطة أو الدرك من أجل الإعلان عن الحادث أو قام بذلك بعد مدة زمنية (6) . وفي حالة ما إذا كان التوقف غير إرادي للسائق كأن يبعد سيارته من مكان الحادث لعدم ملاحظة لوحة الترقيم ثم لا يعطي اسمه و عنوانه أو يغير من هويته .
- في بعض التشريعات الأخرى (7) اعتبرت جنحة الفرار نكول الجاني عن مساعدة المجني عليه، و يتحقق هذا الظرف المشدد إذا رفض الجاني تقديم مساعدة للضحية أو عن طلب

(1) Cf. répertoire de Droit pénal et de procédure pénale, Dalloz, Op.cit, p.6.

(2) Cass.crim. 24 Janvier 1973.Bull.crim. , n°35.

(3) Cass. .crim . 12 juillet 1966, D.1966 .605.

(4) Cass. crim . 2 Mai 1930, D.H .1930.317.

(5) Cass. . crim . 19 Mars 1956, D.1957 .somm .19, Bull.crim., n°272.

(6) Cf. répertoire de droit pénal et la procédure pénale, dalloz , Op.cit ,p.7.

(7) انظر ،خلف محمد:"التجريم و العقاب في قانون المرور- القتل و الإصابة الخطأ"، ط.4، القاهرة، 1997، ص.129.

المساعدة له مع تمكنه من ذلك ، و ذلك لأن مساعدة المجني عليه في بعض الأحيان قد تؤدي إلى إنقاذ حياته؛ و علة التشديد هنا أن الجاني يكون قد ارتكب خطأً إضافياً يكمن في عدم إغاثة المجني عليه الذي أصيب نتيجة سلوك الجاني، وهذا ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة 238 من قانون العقوبات المصري، لكن لا محل لانطباق هذا الظرف المشدد إذا كان تقديم المساعدة يتطلب تعريض حياة الجاني أو سلامته للخطر، وخاصة إذا حضرت السلطات العامة لأنهم الأولى في تقديم المساعدة للمصابين في حوادث المرور .

وفي حالة توفر هذا الظرف المشدد تكون العقوبة الحبس مدة لا تقل عن سنة و لا تزيد على خمس سنوات في القانون المصري إذا كان عدد الضحايا في جريمة القتل الخطأ المنسوبة إلى المتهم أقل من 3 أشخاص، أما إذا كان عددهم 4 أشخاص فأكثر تكون العقوبة الحبس مدة لا تقل عن سنة و لا تزيد عن عشر سنوات.

أما المشرع الجزائري نظم و عرف جنحة الفرار باعتبارها عقوبة تدخل ضمن قانون المرور بالدرجة الأولى فبموجب المادة 26 من قانون 09/87⁽¹⁾. ويعاقب عليها بالحبس من شهرين إلى 3 سنوات و بغرامة من 1000 دج إلى 5000 دج دون الإخلال بالعقوبات المتعلقة بالقتل الخطأ أو الجروح الخطأ .

وفي حالة ارتكاب السائق جرمي القتل الخطأ أو الجروح الخطأ مصحوبة بجنحة الفرار تطبق عليه أحكام المادة 290 من قانون العقوبات . لكن و بعد صدور قانون 14/01⁽²⁾. أدخلت تعديلات على المادة 26 المذكورة أعلاه بموجب المادة 69 ضمن القانون الجديد

(1) قانون 09 /87 المؤرخ في 10 فبراير يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها .
(2) قانون رقم 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.

بحيث أصبحت العقوبة في جنحة الفرار بالحبس من شهرين إلى 18 شهر و بغرامة من 5000 إلى 50.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط ، و في حالة ارتكاب في نفس الظروف الزمنية و المكانية جرمي القتل الخطأ أو الجروح الخطأ يعاقب المتهم ب 06 أشهر إلى 05 سنوات و بغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج و في حالة العود تضاعف العقوبة .

أما القانون الفرنسي اعتبر جنحة الفرار من الظروف المشددة التقليدية و نص عليها في المادة 434/ف. 10 من قانون العقوبات في حالة القتل الخطأ أو الجروح الخطأ المقترن بجنحة الفرار ، تضاعف العقوبات المنصوص عليها بموجب المادة 221 فقرة 6 من قانون العقوبات و التي تتمثل في 03 سنوات حبس و غرامة بقيمة 45000 أورو. فتضاعف هته الأخيرة إذا توفرت جنحة الفرار⁽¹⁾ .

إن قانون العقوبات الفرنسي أدخل ظرفا مشددا جديدا تناولها في المادة 223/ف. 1 من قانون العقوبات تتمثل في حالة تعريض الأشخاص للخطر الناتجة عن عدم احتياط السائق والحذر المفروض قانونا أو بالأنظمة. و تضاعف العقوبة كذلك في هذه الحالة إلى خمس سنوات في حالة القتل الخطأ و إلى ثلاث سنوات في حالة الجروح الخطأ فمثلا السائق الذي لم يحترم إشارة التوقف التام و تسبب في قتل أحد المارة فتطبق عليه أحكام هذا الظرف المشدد الجديد .

(1) – Cf . M. VERON, Op.cit, p .82.

المطلب الثالث:

طرق الإثبات

تصعب في معظم الأحيان دراسة الأدلة المادية لحوادث المرور و البحث فيها ليس من الأمر السهل، كون أن الحوادث تقع في وقت قصير جدا من الزمن أو في لمح البصر مما يتعذر معه في أغلب الأحيان على شهود العيان (أن كان هناك شهود) أن يذكروا شيئا عن أوصاف السائق أو المركبة التي ارتكبت الحادث إذا ما تم فرارها عقب وقوعه، وقد يعجز الشهود كلية عن ذكر رقم تسجيل المركبة ، لذلك يجب في هذا الميدان على المحققين البحث الفني المركز و المنظم للحصول على أكبر قدر من المعلومات و للحصول على الأدلة المادية لتقديم مرتكبوا هذه الحوادث إلى القضاء .

من الثابت أنه كلما كانت الرقابة المرورية مكثفة و كذا الوعي المروري لدى السائقين كلما قلت حوادث المرور ، فمعظمها ينشئ بسبب مخالفات قانون المرور ، و للإشارة فإن مرتكبو جرائم المرور لا يعاملون كما يعامل المتهم في قضية مخدرات أو سرقة كما تثبته محاضر التحقيق الابتدائي في حوادث السيارات و غيرها في القضايا الجزائية ، لكن هذا ليس معناه أن مأموري الضبط القضائي يتساهلون في جمع الأدلة من مكان الحادث أو عدم تدوين شهادة الشهود بل يجب على المحقق الاستعجال إلى مكان الحادث و معاينة السيارات و تصويرها و رفع الحادث لعدم عرقلة حركة المرور و توسيع شق الحادث، و من ثم يتمكن المحقق بوضع مخطط بياني (محضر معاينة) أو ما يسمى الكروكي ليحدد المسؤولية و المخالفات المرفوعة على إحدى الأطراف و على المحقق أن يستعجل في أخذ أقوال المصابين إذا كانت حالتهم تمكن من ذلك .

فرع أول:

الإجراءات المتعلقة بالتحقيق و بمعينة الأضرار

الأعوان المؤهلون لمعينة المخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطرق هم ضباط الشرطة القضائية ، الضباط و ذوي الرتب و أعوان الدرك الوطني ، محافظي الشرطة والضباط ذوي الرتب و أعوان الأمن الوطني⁽¹⁾ كما أنه يجوز في حالات استثنائية لمهندسي الأشغال العمومية و رؤساء المناطق و الأعوان التقنيين للغابات و حماية الأراضي و استصلاحها ، معينة المخالفات المنصوص عليها في أحكام هذا القانون عندما ترتكب على المسالك الغابية المفتوحة للسير العمومي⁽²⁾ .

فهكذا فكل حادث مرور يتسبب في أضرار جسمية يجب أن يكون موضوع تحقيق. و يجرر على إثر انتهاء التحقيق محضر ضمن الشروط المحددة طبقاً للأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل ، و هذا ما نصت عليه المادة 02 من المرسوم 35-80⁽³⁾ التي أوضحت مضمون المادة 19 من الأمر رقم 15-74⁽⁴⁾ بخصوص الإجراءات المتعلقة بالتحقيق و معينة الأضرار اللاحقة عن حوادث المرور و بموجبها يكون للمحاضر المحررة من طرف أعوان المؤهل لهم لمعينة المخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطريق قوة الثبوت ما لم يثبت العكس ، فتبلغ مباشرة و دون تأخر إلى وكيل الجمهورية المختص إقليمياً، كما ترسل نسخة إلى الوالي عندما يحتمل أن يترتب على المخالفة تعليق رخصة السياقة⁽⁵⁾ غير أنه يجب على السلطة التي قامت بالتحقيق و كما سبق الذكر أن يرسل أصل المحضر ونسخة

(1) راجع المادة 130 من قانون 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 ، المرجع السابق .

(2) راجع المادة 131 من قانون 14/01 ، نفس المرجع.

(3) المرسوم رقم 35-80 المؤرخ في 16 فبراير 1980 ، المتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة في الأضرار و معابنتها .

(4) الأمر رقم 15-74 المؤرخ في 30 جانفي 1974 ، المتعلق بالزامية التامين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار .

(5) راجع المواد 136 و 137 من قانون رقم 14-01 ، المرجع السابق .

طبق الأصل خلال مهلة لا تتجاوز 10 أيام ابتداء من تاريخ انتهاء التحقيق إلى وكيل الجمهورية لدى المحكمة التابعة لمكان وقوع الحادث⁽¹⁾، كون أن الاختصاص المحلي من النظام العام لا يجوز مخالفته في دعوى التعويض عن الضرر الناشئ عن الجنحة أو المخالفة في جرائم المرور⁽²⁾ كون أن المشرع أجاز للضحية عن هذه الحوادث أن يتنصب كطرف مدني أمام القاضي الجزائي للنظر في الدعوى المدنية المرتبطة مباشرة بالدعوى الجزائية والحكم بالتعويضات.

كما يجب على السلطة التي قامت بالتحقيق أن ترسل نسخة من المحضر إلى شركات التأمين المعنية و الضامنة و كذا في بعض الحالات إلى الصندوق الخاص بالتعويضات في حالة ما إذا كان المتسبب في الحادث مجهول أو غير مؤمن عليه أو سقط حقه في الضمان⁽³⁾.

فعلى السلطات التي تقوم بالتحقيق و عند إبلاغها عن حادث مرور جسماني معرفة مكان و نوع و درجة جسامه الحادث و ما يلزم من مساعدات ؛ و إذا كانت السيارة التي وقع منها الحادث قد هربت فيجب في هذه الحالة أن ينشر عنها فوراً ؛ كما يجب عليهم الانتقال السريع إلى عين المكان دون فرار الجاني أو تغيير معالم الجريمة.

وبعد ذلك يحضر محضر معاينة للأمكنة التي وقع بها الحادث مع ذكر حالة الطريق

(معبد ، مزدوج ...) و حالة الجو (ممطر ، صحو ...) و الضوء (مظلم ، نهاراً ،

ليلاً ، ضباب ...) و الموقع (تقاطع ، دوران ...) ؛ و فحص خاصة نقطة الصدمة ؛ كما

يجوز في حالة حوادث المرور الخطيرة تصوير الموقع و السيارات

(1) انظر، المادة 4 من المرسوم 80-35 المؤرخ في 16 فبراير 1980.

(2) انظر المادة 9 / ف. 4 من قا.إ.م.

(3) انظر المادة 4 / ف. 2 و ف. 3 من المرسوم رقم 80-35.

و احتساب مسافة و علامة الفرامل لكي يتسنى للمحققين وضع المقاييس على رسم يتمثل في مخطط بياني يشمل أبعاد مختلفة من عرض الطريق و الرصيف و المسافة بين السيارات موضوع الحادث .

على المحققين كذلك التحقق من مستندات السائق " الرخص " ووثائق السيارة و كذا مستندات الحمولة (في سيارة النقل) .

وفي الأخير يحددون الأسباب التي أدت إلى وقوع الحادث كالتحقق فيما إذا كان السائق مخمورا أو تحت تأثير مخدرا أو كان في سرعة مفرطة...إلخ.

ففي حالة وقوع حادث مرور أدى إلى القتل الخطأ يجب أن يخضع ضباط أو أعوان الشرطة القضائية السائق إلى فحوصات طبية و إستشفائية و بيولوجية لإثبات ما إذا كان يقود سيارته تحت تأثير مواد أو أعشاب مصنفة ضمن المخدرات ⁽¹⁾. كذلك يجري على السائق المتدرب و المرافق له المتسبب في وقوع حادث المرور عملية الكشف عن تناول الكحول عن طريق جهاز زفر الهواء بواسطة جهاز معتمد يسمى " مقياس الكحول (ألكوتاست) أو مقياس الإيتيل " الذي يسمح بتحديد نسبة الكحول بتحليل الهواء المستخرج ؛ ففي حالة اعتراض السائق أو المرافق للسائق المتدرب على نتائج هذه العمليات أو رفضه إجراء الكشف فإنه يكون قد خالف القواعد المتعلقة بسياسة المركبات و يعرض نفسه للمسائلة الجنائية وفقا لمضمون المادة 68 من قانون رقم 14/01.

(1) أنظر المادة 20 ، من قانون رقم 14/01 ، المرجع السابق.

فرع ثاني :

دراسة الأدلة المادية

تختلف أنواع الأدلة المادية في حوادث المرور، فالسلطات المخول لهم البحث و التحري في هذه الجرائم أمام مصدرين رئيسيين يعتمدون عليها للحصول على الأدلة المادية (1).

المصدر الأول: يتمثل في المخالفات التي تترك في مكان وقوع الحادث أو ما يسمى بنقطة التصادم؛ مثل قطع و شظايا الزجاج و الأجزاء و القطع المنفصلة من السيارة و مكان الفرملة و موضعها بالنسبة لسائر الأدلة الأخرى.

المصدر الثاني: هو الأدلة التي قد تحمل أو تنقل بعيدا عن مكان الحادث مثل الإصابات التي تلحق بالمركبة الهاربة أو قطع من ملابس الضحية و البقع الدموية أو أي آثار تنقل من مركبة أخرى نتيجة التصادم و غالبا هناك ثلاثة أنواع من التصادمات نوضحها فيما يلي:

أ/ حالة إصدام سيارة بأخرى أو بجسم معين:

من الحقائق المعلومة أن التصادم يؤدي إلى الاحتكاك بين السيارتين و بالتالي إلى انتقال المواد من إحدهما إلى أخرى حسب نظرية تبادل المواد (2)؛ و بفحص التلف الواقع بكل منهما يمكن العثور على ما انتقل إليهما من مواد نتيجة الحادث يمكن تكوين فكرة صحيحة عن كيفية وقوعه، و حتى في بعض الأحيان تهرب السائق من المسؤولية الجزائية بعد اصطدامه

(1) انظر، زين العابدين سليم: "دراسة الأدلة المادية لحوادث المرور"، أعمال الحلقة الدراسية الثانية للكشف عن الجريمة بالوسائل العلمية، المجلة الجنائية القومية، العدد 3، الجمهورية العربية المتحدة، نوفمبر 1975، ص.481.

(2) انظر، عبد الفتاح مراد: "التحقيق الجنائي الفني"، الفصل العاشر: "أساليب ارتكاب جرائم المرور و طرق البحث الجنائي فيها"، القاهرة، 2001، ص.517.

بسيارة أخرى خاصة في الظلام، وكلما طالت المدة بين وقوع الحادث و ضبط السيارة كلما كانت مهمة الإستعراف عليها صعبة .

ب/ حالة اصطدام سيارة بدراجة :

إذا ما صدمت سيارة راكب دراجة فإنه غالباً ما يصاب بجروح جسيمة قد تؤدي إلى قلته، و نجد أن أهمية نظرية تبادل المواد تبرز هنا أيضاً مما يجعل المحقق يتوقع دائماً كيفية وقوع الحادث بين السيارة و الدراجة إحداهما بالأخرى فيمكن حسب اتجاه الصدمة و الاتجاه الذي كانت تسير فيه كل منهما عند وقوع الحادث .

و لما كان اصطدام السيارة بالدراجة يؤدي إلى سقوط ركبها فمن الواجب البحث بأسفل السيارة عن كل ما يمكن أن يوجد من آثار علق بها من الراكب أو الدراجة مع الاستعانة بضوء لأداء هذه المهمة بإتقان و دون إغفال أهمية الزجاج و غيره من الآثار.

ج/ حالة اصطدام سيارة بأحد الراجلين:

في حالة اصطدام سيارة بأحد الراجلين فالفحص الشامل الدقيق للأدلة المادية يكون على جسم المجني عليه⁽¹⁾، إذ غالباً ما تبقى بملابس و بجسم الضحية بعض علامات وأشكال إطارات السيارة أو علامات أي أجزاء أخرى منها مثل آثار الطلاء أو قطع من زجاجها أو من الأتربة و الشحوم التي توجد أسفلها، كذلك تبين الدراسة ضرورة إحالة جثة الضحية للفحص الشرعي لأخذ عينة من المعدة أو الدماء أو البول بحثاً عن تعاطي مسكراً أو مخدراً متى قامت شبهة على ذلك .

(1) انظر ، عبد الفتاح مراد ، المرجع السابق، ص.519.

وقد لوحظ في حوادث المرور انه إذا اصطدمت سيارة شخصا سائرا تحدث بجسمه إصابات بمنطقتي الركبتين و الرأس ، و يرجع هذا إلى أن الصدمة تحدث عند الركبتين تقريبا و بما أن وضعهما من الجسم يقع أسفل مركز الثقل، فيكون نتيجة لقوة الصدمة عند هذا الموضع أن يرتفع الجسم للأعلى و يميل للخلف فيصطدم رأسه و جسمه بزجاج السيارة الأمامي أو بسطحها حسب ارتفاعها و سرعتها و حجم جسم الضحية، و في بعض الأحيان يقذف الشخص بعيدا عنها، كما قد تمر عليه عجلاتها فتؤدي إلى وفاته ، و في هذه الأحوال نجد آثار الإطارات و الشحم الموجود بأسفل أجزاء السيارة عالقة بملابس القليل و جسمه .

وعادة يعتمد المحققون كثيرا على المصدر الأول أي الاعتماد على مكان وقوع الحادث و استمداد الأدلة كوسيلة للتعرف على المركبات المتصادمة و على المركبتين الحقيقيتين لحوادث المرور لأن الأدلة المادية التي قد تترك في مكان الحادث نفسه تضيء الطريق على الأقل أمام المحققين نحو معرفة الكثير من مواصفات العربة التي ارتكبت الحادث في حالة هروب سائقه مما يساعد بعد ذلك على تتبعها و ضبطها. فالفحص الابتدائي لمكان الحادث و السيارة مرتكبة الحادث أمر ضروري من أجل القيام بالمعينة الفورية السريعة، بحيث يعتبر المحققون المسؤولين الأولين في جمع الأدلة المادية و المحافظة عليها و تحقيقها، إلى جانب جمع المعلومات اللازمة عنها و استجواب ما يراه من المتهمين أو الشهود إذا كان بعضهم قد حضر وقوع الحادث، مع منع تلاقي حوادث أخرى قد تقع قبل تسهيل و فتح حركة المرور.

وتبين الدراسة العلمية التقنية هنا أهمية كبيرة في تأييد أو دحض شهادة الشهود وأهمية الأشياء التي قد تبدو تافهة لأول مهلة، ثم يتبين فيما بعد أن لها قيمة كبيرة في الكشف عن غوامض الحادث. و نظرا لأنه قد يجري فحص الكثير من السيارات الأخرى المشتبه فيها لذلك يصير من الأمر الضروري الاستعانة بالمصدر الثاني من الأدلة من أجل الاستدلال وضبط المركبة المعنية التي ارتكبت أو تضمنها الحادث.

المبحث الثاني :

تكملة قانون المرور لقانون العقوبات للمد من حوادث المرور.

عدم إتباع القواعد و الأصول الصحيحة لقيادة السيارة تشكل مخالفة في قانون المرور و لكن هذا لا يكفي إذا نتج عن عدم مراعاة الأنظمة أضرار جسمانية يستوجب تدخل قانون العقوبات لردع كل من تسبب في حادث مرور، كعدم استعمال الفرامل مثلا في حوادث القتل الخطأ و الجروح الخطأ أو استعمالها استعمالا خاطئا .

و على هذا الأساس أوجب قانون المرور على قائد السيارة التزامات معينة و رتب على مخالفتها عقوبة يمكن أن تكون غرامة جزافية المحددة بقانون المرور أو إدارية أو سالبة للحرية .

المطلب الأول :

أنواع العقوبات المقررة لجرائم المرور:

فرع أول :

العقوبات الردعية

أولاً: الغرامات الجزافية

لقد تكفل قانون 09/87 المعدل والمتمم بالمرسوم 06/88 ببيان ما يجب على السائقين مراعاته من قيود و أنظمة، ورتب القانون عقوبة ردعية تتمثل في غرامات جزافية على مخالفة الأوامر و الالتزامات الواردة به.

و من بين التزامات قائد السيارة المفروضة بموجب المادة 266 من المرسوم 06/88 تطبق غرامات جزافية في حالة مخالفة قواعد المرور كمنع وقوف السيارة أو تركها ليلاً بالطريق العام في الأماكن الغير مضاءة بدون إضاءة الأنوار الصغيرة، أو التزام الجانب الأيمن من الطريق أثناء السير، أو عدم ترك السيارة بالطريق العام بحالة تعطل حركة المرور، أو إتباع إشارات و تعليمات المرور ، أو قيادة السيارة في حدود السرعة المقررة قانوناً ، أو عدم السماح بوجود ركاب على الأجزاء الخارجية للسيارة ، والتأكد من وجود الفرامل و صلاحيتها للاستعمال ، أو تقاطع الطرق وأسبقية المرور ... إلخ .

فإذا خالف قائد السيارة هذه القيود يتعرض للعقوبة المتمثلة في الغرامة الجزافية الواردة

في قانون المرور⁽¹⁾ .

(1) انظر المرسوم رقم 06/88 المؤرخ في 19 جانفي 1988، المحدد للقواعد الخاصة بحركة المرور، من جمع و إعداد الأستاذ بلقاسم غقالي؛ طبعة 1993، ص.125.

أما إذا نشأ عن هذه المخالفات حادث أسفر عن قتل أو جرح أحد الأشخاص، فالقانون الواجب التطبيق هو قانون العقوبات، و في بعض الأحيان رغم إتباع أحكام قانون المرور يتابع السائق بإهماله و رعونته و عدم احترازه إلا إذا انتفت مسؤوليته الجنائية.

و يلاحظ أن مدى السرعة المحددة في قانون المرور هو الذي لا يجب تجاوزه في الأحوال و الظروف العادية، فإذا تبين من ملابس الحادث أن قائد السيارة كان يجب عليه أن يقلل من سرعته حتى إلى أقل من الحد المبين باللوحة، لازدحام الطريق أو ضيقه مثلا ، فإنه يكون في هذه الحالة مخطأ بعدم احتياطة و الحذر المفروض.

يجب إذن على كل سائق تخفيض سرعته في الحالات الآتية:

- عندما لا يبدو له الطريق فارغا.

- عندما لا تكون الرؤية كافية.

- في المنعرجات ... إلخ (1) .

يمكن تحديد سرعة المركبات عن طريق التنظيم أو بقرار من وزير النقل لبعض أصناف المركبات أو بقرار وزاري مشترك من وزير النقل و وزير الأشغال العمومية بالنسبة لبعض الطرقات.

و عند مخالفة مثلا السرعة المحددة في الطريق السريع بـ120 كلم في الساعة و يضبط السائق بواسطة جهاز الرادار من طرف الأعوان المؤهل لهم معاينة المخالفات تتراوح العقوبة الردية بين غرامة جزافية أو حتى سحب رخصة السياقة .

(1) راجع، المادة 15 من مرسوم 06/88، المرجع السابق، ص.36.

و تجدر الإشارة أن نظام الغرامات الجزافية في حالة إخلال المخالفات بعدم دفعها و بعد فوات ثلاثين يوما تطبق عليه أحكام المادة 392 من قانون الإجراءات الجزائية.

لكن مع تطور المجتمع والتضخم المالي أصبحت الغرامات الجزافية المنصوص عليها بالقانون 09/87 المعدل و المتمم بالمرسوم 06/88 جد ضئيلة لا تحقق أي ردع، و بعد مصادقة البرلمان على قانون 14/01 الذي رفع الغرامات الخاصة بالمخالفات المتعلقة باستعمال المسالك المفتوحة لحركة المرور و كذا بالمركبات و تجهيزاتها ، و المخالفات المتعلقة بالوثائق الإدارية و قواعد تطابق المركبات ، و أصبحت الغرامة الجزافية لا تتجاوز حدها الأقصى 5000 دج⁽¹⁾، تدفع في غضون ثلاثين يوما التي تلي معاينة المخالفة ، و في حالة عدم دفع الغرامة الجزافية في الآجال المذكورة أعلاه يرسل المحضر إلى الجهة القضائية المختصة ، في هذه الحالة ترفع الغرامة إلى أقصى حد.

(1) راجع ، المادة 118 من قانون 14/01 ، المرجع السابق.

تحدد الغرامة الجزافية على النحو الآتي (1) :

- 200 دج للمخالفات المستوجبة غرامة لا تتجاوز قيمتها القصوى 300 دج .
- 300 دج للمخالفات المستوجبة غرامة لا تتجاوز قيمتها القصوى 800 دج .
- 800 دج للمخالفات المستوجبة غرامة لا تتجاوز قيمتها القصوى 1500 دج .
- 1500 دج للمخالفات المستوجبة غرامة لا تتجاوز قيمتها القصوى 5000 دج .

ثانيا: التوقف و الوضع في الحظيرة

التوقف هو إجبار السائق بصفة وقائية، و ترك المركبة في عين المكان أو أقرب مكان

إثبات المخالفة في الحالات الآتية:

- عندما تكون الحالة السيئة للمركبة و وزنها و حمولتها بالنسبة للحل محور أو شكلها و طبيعتها و كذا حالة الأطر و شروط استعمالها و الضغط على الأرض و إنعدام تجهيزها بالمكابح أو الإنارة خطرا على مستعملي الطريق آخريين و على سلامة الطريق ، غير أنه يجوز ألا يؤخذ بعين الاعتبار سوى تجاوز الوزن الإجمالي المرخص به مع الحمولة أو الحمولة بالنسبة للمحور .

- عندما تبدو على السائق علامات العياء البين لاسيما قلة النوم .

- عندما لا يستطيع السائق إثبات رخصة النقل الاستثنائي .

- عندما تسبب المركبة أو حمولتها تخريبا للطريق أو ملحقاتها .

كما يمكن توقيف المركبات المخالفة لقواعد حركة المرور و الوقوف (2) المنصوص

عليها في قانون 14/01 و وضعها في المحشر بناء على أمر يصدره ضابط الشرطة القضائية

(1) راجع ، المادة 120 من قانون 14/01 ، المرجع السابق.

(2) راجع، المادتان 291 و 292 من مرسوم 06-88، المرجع السابق، ص.130.

المختص إقليميا ، و يمكن لرجال الشرطة المرتدين البذلة وأعوان الدرك الوطني المؤهلين قانونا لإثبات المخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطريق.محاضر ، وأن يقوموا في حالة غياب السائق بنقل المركبة بحضورهم إلى المحشر (1) .

فرع ثاني:

العقوبات الإدارية (التكميلية)

إضافة إلى العقوبة الأصلية للجرمي الجروح الخطأ و القتل الخطأ هناك عقوبات تكميلية تسلط على الجاني حسب درجة جسامة الخطأ المرتكب و جسامة الضرر، فيمكن إيقاف (2) رخصة السياقة أو إلغائها و كذا منع تسليمها، فهذه الحالات من العقوبات التكميلية التي يمكن الحكم بها من طرف المحاكم و المجالس القضائية ، ويمكن الحكم بالنفاد المعجل لهذه العقوبات التكميلية كتدبير وقائي (3) .

فقانون العقوبات الجزائري لم يناقش العقوبات التكميلية بل نظمت بموجب قوانين وأوامر خاصة المنظمة لحركة المرور لمختلف فئات مستعملي الطرق العمومية و المخالفات المتعلقة بها كقانون 09/87 المتعلق بالمرور و المرسوم رقم 06/88 و القانون رقم 14/01، وعلى العموم فإن العقوبة التكميلية تنحصر في إيقاف أو إلغاء رخصة السياقة في مفهوم القانون الجزائري.

ترك المشرع الجزائري الأحكام المتعلقة برخصة السياقة لفتنة قاضي الموضوع و لم يحددها أو يصنفها حسب التكييف القانوني بين المخالفة أو الجنحة ، فيمكن إيقاف

(1) راجع المادة 121 من قانون 14/01 ، المرجع السابق .

(2) استبدلت عبارة "إيقاف" وفقا للمادة 110 من قانون رقم 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001، بعبارة " تعليق " .

(3) راجع المادة 54 من قانون رقم 09/87 المؤرخ في 10 فيفري 1987، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمتها ،من جمع و إعداد بلقاسم غفالي، المرجع السابق، ص.53.

رخصة السياقة من طرف القضاء في حالة عدم الامتثال العمدي لإذار التوقف الصادر عن الأعدان المؤهلين لمعاينة المخالفات⁽¹⁾ أو في حالة مخالفة الأحكام التنظيمية المعمول بها المتعلقة بمنع استعمال بعض أجزاء الطرق الغير صالحة للسير بسبب رداءة الطقس أو الأشغال المنبه عليها بإشارات نظامية أو عدم مراعاة الحمولة المحددة قانونا.

كما أنه في حالة الاستمرار في السياقة بعد أن بلغ الشخص بالقرار الصادر المتضمن إيقاف رخصة السياقة أو إلغائها أو منع تسليمها، أو يحصل أو يحاول الحصول عليها بواسطة تصريح كاذب.

على العموم فإن العقوبة التكميلية في حالة الجروح الخطأ المنصوص عليها بموجب المادة 442/ف 2 من قانون العقوبات الجزائري غير واجبة التطبيق في حالة ما إذا كانت مدة العجز الكلي عن العمل المسبب للضحية لا يفوق 90 يوما، هذا من جهة و من جهة أخرى القاضي الجزائري يراعي مسؤولية الحادث و الظروف الموضوعية للوقائع.

لكن في حالة الجروح الخطأ ووفقا لأحكام المادة 289 من قانون العقوبات فإذا نتج عن حادث المرور مدة العجز الكلي عن العمل لمدة تزيد عن 90 يوما يمكن للقاضي الجزائري الحكم بالعقوبة التكميلية المتمثلة في إلغاء أو سحب أو المنع من الحصول على رخصة السياقة بالنسبة للسائق الغير حائز عليها لمدة تتراوح ما بين 6 أشهر و سنتين على الأكثر.

وعلى الرغم من ذلك لم يتحقق الردع الكافي بل كثرت الجرائم المرورية في الجزائر وتزداد في كل سنة حسب الإحصائيات الصادرة عن وزارة النقل، ففي سنة 2001 وبعد مصادقة البرلمان على قانون 14/01 أدخلت بعض التعديلات فيما يخص الجانب الجزائري المتعلق

(1) راجع ، المادة 27 من قانون رقم 09/87، المرجع السابق، ص.11.

بالمخالفات والعقوبات الخاصة بسياسة المركبات و مستعملي المسالك العمومية بما فيها أحكام خاصة مطبقة على الراجلين؛ و عقوبات خاصة متعلقة برخصة السياقة .

أدخل المشرع الجزائري كذلك بعض التعديلات على عدم مراعاة الأنظمة كالمخالفات المنصوص عليها في الفقرات 6،4،2 من المادة 71 و الفقرات 4،2،1 من المادة 72 والمادة 103 من قانون 14/01، بحيث يمكن الحكم بعقوبة تكميلية لا تتجاوز مدة تعليق رخصة السياقة 3 أشهر في الحالات الآتية:

1. التخفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية من شأنه تقليص سيولة حركة المرور.
2. مخالفة إشارات الأمر بالتوقف التام.
3. مخالفة حالات الإلزام أو المنع المتعلق بعبور الخطوط الحديدية الواقعة على الطريق.
4. مخالفة اتجاهات المرور الإلزامية.
5. تقاطع الطرق و أسبقية المرور.
6. حركة السياقة الممنوعة في الطرق السريعة للسيارات و المكوث على الشريط الأرضي الوسطي الفاصل بين أوساط الطرق المكونة للطريق السريع و السير إلى الوراء أو التراجع في الطريق السريع.
7. مخالفة كل سائق تحصل على رخصة السياقة مند أقل من سنتين و تجاوز حدود السرعة المنصوص عليها لهذه الفئة من السائقين.

ومما سبق القول نستنتج أن الجهات القضائية المختصة لها كل الصلاحيات في تعليق رخصة السياقة أو إلغائها وكذا منع تسليمها كعقوبة تكميلية للعقوبة الأصلية باستثناء الأحكام

المقررة لمخالفة الجروح الخطأ في صورته البسيطة وفقا لمقتضيات المادة 442/ف 2 من قانون العقوبات الجزائي.

العقوبة التكميلية أو العقوبات الإدارية متعددة في القانون الفرنسي منصوص عليها بالمواد ، 221/ف 8 و 221/ف 10 بالنسبة للقتل الخطأ و 222/ف 44 و 46 بالنسبة للجنح الأخرى الناتجة عن حوادث المرور، فالجهة القضائية تسحب رخصة السياقة لمدة لا تتجاوز 5 سنوات في حالة القتل الخطأ.

أما فيما يتعلق بالمخالفات فيتم سحب رخصة السياقة لمدة 3 سنوات على الأقل إذا كانت مخالفة من الدرجة الخامسة، و كذلك الشغل للمصلحة العامة من 20 إلى 120 ساعة⁽¹⁾ . أما في المخالفة من الدرجة الثانية تحجز المركبة طبقا للمادة 622/ف 1 من قانون العقوبات الفرنسي.

العقوبات التكميلية (في الظروف المشددة) :

- في حالة العود في جنحة السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو رفض الكشوفات أو جنحة الهروب تطبق إضافة إلى العقوبات الأصلية عقوبة تكميلية تتمثل في سحب رخصة السياقة أو المنع من الحصول على رخصة جديدة لمدة معينة كما تضعف هذه العقوبة التكميلية في حالة العود طبقا للمادة 17 من قانون المرور الفرنسي.
- إلغاء رخصة السياقة وجوبي في حالة القتل الخطأ المرتبط بجنحة السياقة في حالة سكر أو رفض الكشف⁽²⁾ ففي حالة القتل الخطأ المقترن بالسياقة في حالة سكر أو رفض الكشف

(1) راجع ، المادة 625 / ف.4 من قا. ع. الفرنسي

(2) Cf.J. LARGUIER et A-M. LARGUIER, Op.cit, p.99.

تُحجز أو توقيف المركبة لمدة لا تتجاوز سنة إذا كانت ملك للمتهم وفقاً لمقتضيات المادة 10 من قانون المرور الفرنسي.

- فيما يخص بعض البلدان العربية كمصر و دول الخليج العربي إضافة إلى العقوبة الجنائية التي تدخل من اختصاص السلطة القضائية هناك عقوبات إدارية تتراوح بين إلغاء وسحب الرخص واللوحات المعدنية لمدة معينة⁽¹⁾.

- ففي حالة مخالفة اللائحة التنفيذية لقانون المرور المصري يمكن سحب أو إلغاء رخصة المركبة و كذا رخصة السياقة.

أ/ بالنسبة لرخصة المركبة:

- الحالات التي يلغى فيها ترخيص المركبة

- تضمنت المادة 376 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور المصري الحالات التي يلغى فيها ترخيص المركبة و قد وردت على سبيل الحصر و في الحالات الآتية:
1. إذا ضبطت المركبة تسير بغير لوحات، أو تحمل لوحات غير المنصرفة إليها من قسم المرور أو إذا ضبطت و قد أبدلت اللوحات المنصرفة إليها بأخرى و لو كانت تحمل نفس بيانها ، أو قد أجري أي تغيير على بيانات اللوحات و يلغى الترخيص في هذه الحالة من تاريخ الضبط و لا يجوز إعادة الترخيص بها قبل مضي ثلاثة أشهر على الإلغاء .
 2. إذا ضبطت المركبة مسيرة في الطريق العام بعد سحب لوحاتها و يلغى الترخيص من تاريخ الضبط و لا يجوز إعادة الترخيص بها قبل مضي تسعين يوماً على الإلغاء.

(1) انظر، خلف محمد، المرجع السابق، ص. 85 .

3. تسيير المركبة قبل الإخطار عن التغيير في أجزائها الجوهرية أو التغيير الجوهرية في وجوه استعمالها أو وصفها.
 4. عدم الإخطار عن نقل الملكية و إتمام استيفاء إجراءات نقل القيد خلال ثلاثين يوما من اليوم التالي لتاريخ صيرورة السند الناقل للملكية مقبولا.
 5. عدم الإخطار عن التغيير المسئول عن المركبة في خلال ثلاثين يوما إذا وضعت المركبة تحت الحراسة القضائية أو الاتفاقية أو كانت جزءا من تفضيلة أو تصفية قضائية أو اتفاقية أو وضع المرخص له تحت الوصاية أو القوامة أو المساعدة القضائية، وفي خلال ستة أشهر إذا توفي مالك المركبة أو حكم باعتباره مفقودا .
 6. مخالفة شروط منح الرخص التجارية أو المؤقتة أو استعمالها في غير الأغراض المحددة في القانون و اللائحة.
 7. تسيير سيارة أجرة غير مجهزة بعداد في المحافظات التي صدر فيها قرار باستعمال العداد.
 8. عدم أداء ضرائب و رسوم مركبات النقل البطيء المرخص بها لمدة أكثر من ثلاثة سنوات.
 9. تكرار مخالفة السيارة الأجرة التي تعمل بنظام نقل الركاب بأجر عن الراكب في حدود دائرة سير معينة، بالسير خارج المحافظة المرخصة بها بدون تصريح من قسم المرور المخصص خلال ستة أشهر من المخالفة الأولى.
- و تسري أحكام البنود 1 ، 2 ، 3 ، 4 ، 5، على مركبات النقل البطيء و التي تضمنتها المادة 8 من قانون المرور و هي الدراجة التي تسيير بقوة راکبها ، و عربة الركوب، و عربة النقل (كارو)، عربة نقل الموتى، و عربة اليد التي تسيير بقوة الإنسان و معدة لنقل الأشياء.

و يلاحظ أنه بالنسبة للحالة الأولى فقد نصت اللائحة التنفيذية لقانون المرور أنه لا يجوز إعادة الترخيص قبل مضي ثلاثة أشهر على الإلغاء كما نصت بالنسبة للحالة الثانية أنه لا يجوز إعادة الترخيص قبل مضي تسعين يوماً ، ولا ندرى السر في أنه استعمل في الأولى عبارة (ثلاثة أشهر) و في الثانية عبارة (تسعين يوماً) و أنه كان أجدر بوضع تلك اللائحة أن يستعمل أحد التعبيرين و يعممه على باقي مواد اللائحة.

- الحالات التي يجب فيها سحب رخصة المركبة:

بينت المادة 373 من اللائحة التنفيذية الحالات التي يجب فيها سحب رخصة المركبة و هي كالآتي بيانه:

1. عدم إخطار المرخص له بتسيير المركبة عن تغيير محل إقامته الدائم المثبت في الرخصة خلال ثلاثين يوماً، و عدم استيفائه إجراءات نقل القيد إذا كان تغيير إلى محافظة أخرى خلال الميعاد. و يكون سحب الرخصة في هذه الحالة لمدة سبعة أيام أو للمدة الباقية من ترخيص أيهما أقل.
2. عدم استيفاء إجراءات بتحديد خلال مدة الثلاثين يوماً التالية لانتهاؤ مدة الترخيص رغم أداء الضرائب و الرسوم المقررة للتجديد قبل انقضاء مدة ثلاثين يوماً، و تظل الرخصة مسحوبة حتى استيفاء إجراءات التجديد.
3. عند ضبط سيارة أجرة و بعدادها خلل خلال سنة من ضبطه مرة سابقة و به خلل و يكون السحب لمدة ثلاثين يوماً، كما يجب ضبط العداد.
4. عند ضبط المركبة تستخدم في غير الغرض المبين برخصتها، و تسحب الرخصة لمدة لا تزيد على 30 يوماً أو للمدة الباقية من الترخيص إذا كانت أقل من ذلك.

5. عند ضبط المركبة غير متوافر فيها شروط المتانة و الأمن و يستمر سحب الرخصة إلى حين استيفاء هذه الشروط.
6. عند تكرار ضبط سيارة أجرة نقل عداد من الركاب يزيد على الحد الأقصى المقرر لها و تسحب الرخصة و لوحاتها المعدنية لمدة لا تزيد على عشرة أيام أو للمدة الباقية من الترخيص إذا كانت أقل من ذلك و في حالة تكرار المخالفة خلال ستة شهور تسحب رخصة السيارة و لوحاتها المعدنية لمدة لا تزيد عن ثلاثين يوما أو المدة الباقية من الترخيص أيهما أقل.
7. عند ضبط قائد أية مركبة مرتكبا فعلا مخالفات الآداب العامة في المركبة أو إذا سمح بذلك و يكون السحب لمدة لا تتجاوز ثلاثين يوما من تاريخ الضبط .
8. عند تسيير سيارة الأجرة التي تعمل بنظام نقل الركاب بأجر عن الراكب في حدود دائرة سير معينة، وذلك خارج المحافظة المرخص بالسير فيها بدون تصريح من قسم المرور المختص و يكون سحب الرخصة لمدة ثلاثين يوما.
9. عند تكرار ضبط سيارة أجرة مخصصة لنقل الركاب بين محافظتين أو أكثر تقف في غير المواقع المخصصة لها، و يكون سحب الرخصة لمدة أسبوع فقط، ويلاحظ أن أحكام البنود 1، 2، 4، 5، 7 لا تسري على مركبات النقل البطيء و المرخص له في الحالات الواردة في البنود 1، 4، 6 استرداد الرخصة بالإضافة إلى اللوحات المعدنية في الحالة الأخيرة إذا أدى ثلث الضريبة السنوية أو ثلث القسط المستحق .

- الحالات التي يجوز فيها سحب ترخيص المركبة :

أوضحت المادة 375 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الحالات التي يجوز فيها سحب

ترخيص المركبة و هي:

1. عند ضبط سيارة أجرة و بعدادها خلل ، و يكون سحب الترخيص لمدة لا تقل عن خمسة عشر يوما ، ولا تزيد على ثلاثين يوما. سواء سحبت الرخصة أو لم تسحب لا يجوز إعادة تسيير السيارة إلا بعد إتمام إصلاح العداد أو استبدال غيره به.
 2. عند ضبط المركبة يقودها شخص غير مرخص له أو كان مرخصا له و ألغيت رخصته و كذلك إذا ضبطت يقودها شخص سحبت رخصته أو أوقفت رخصته أو شخص مرخص له برخصة لا تجيز قيادة المركبة التي ضبطت يقودها.
 3. عند ضبط سيارة أجرة تنقل عددا من الركاب يزيد على الحد الأقصى المقرر لها خلال سنة من ارتكاب نفس الفعل، و يكون سحب الرخصة لمدة لا تزيد على عشرة أيام أو للمدة الباقية من الترخيص إذا كانت أقل من ذلك.
- و يطبق حكم الفقرة 2 على مركبات النقل البطيء. ومالك المركبة في الحالتين (2) و(3) السابقتين إذا أدى ثلث الضريبة السنوية أو ثلث القسط المستحق استرداد الترخيص أو إذا ثبت عدم علمه و بالواقعة بالنسبة للحالة الثانية.
- و بالإضافة إلى جواز سحب ترخيص المركبة في الحالتين (2) و(3) السالفتين الذكر يجوز سحب اللوحات المعدنية للمركبة.
- و إذا تم استرداد الترخيص فإنه بالتبعية له يتم استرداد اللوحات المعدنية .

ب/- بالنسبة لرخصة السياقة:

- الحالات التي تلغى فيها رخصة السياقة:

بينت المادة 377 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور المصري الحالات التي تلغى فيها

رخصة القيادة و هي كالاتي :

1. عند ضبط المركبة تسير بغير لوحاتها أو تحمل لوحات غير المنصرفة إليها، أو أبدلت

اللوحات المنصرفة إليها بأخرى و لو بنفس بياناتها أو قد أجرى تغيير على بيانات و في

هذه الحالة لا يجوز إعادة الترخيص قبل مضي ثلاثة أشهر على إلغائه.

2. عند ضبط المركبة مسيرة في الطريق العام بعد سحب لوحاتها و لا يجوز إعادة الترخيص

قبل مضي تسعين يوما على إلغائه.

3. عند عدم الإخطار بتغيير محل الإقامة الثابت بالرخصة إلى محافظة أخرى خلال ثلاثين يوما

من اليوم التالي للتغيير و عدم التقدم إلى قسم المرور بهذه المحافظة الجديدة بطلب نقل قيد

الرخصة و استيفاء إجراءات نقل القيد خلال المدة.

4. عند ضبط قائد المركبة يقودها و هو واقع تحت تأثير خمر أو مخدر خلال سنة من ضبطه

مرتكبا نفس الفعل و كذلك عند امتناعه عن الفحص الطبي أو لجوئه إلى لا الهروب عند

الاشتباه في حالته و تقرير فحصه أو إحالته للفحص الطبي متى كان ارتكابه هذا الفعل

خلال سنة من ارتكابه فعلا مماثلا و يكون إلغاء الرخصة لمدة ستة أشهر.

5. عند تكرار نفس الفعل المبين في البند السابق و لا يجوز إعادة الترخيص قبل انقضاء ستة

أشهر على الأقل من تاريخ الإلغاء.

وتسري الأحكام المتقدمة على رخص قيادة مركبات النقل البطيء و عند تحقق سببها بالنسبة للدراجات الركوب و عربات اليد تلغى رخصة تسيير المركبة ذاتها.

- الحالات التي يجب فيها سحب رخصة السياقة:

تضمنت المادة 378 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور المصري الحالات التي يجب فيها

سحب رخصة القيادة و قد وردت على سبيل الحصر و هي الحالات الآتية:

1. عند ضبط قائد المركبة لأول مرة يقودها تحت تأثير خمر أو مخدر و عند امتناع قائد المركبة عن الفحص الطبي أو لجوئه إلى الهروب عند تقرير فحصه طبيا أو إحالته للفحص الطبي للاشتباه في وقوعه تحت تأثير خمر أو مخدر ويكون سحب رخصة القيادة لمدة 90 يوما.

وقد نصت المادة 66 من قانون المرور على أنه "عند ارتكاب ذات الفعل خلال سنة تلغى الرخصة إداريا لمدة ستة أشهر في الحالتين فإذا تكرر ذلك سحبت الرخصة نهائيا ولا يجوز إعادة الترخيص قبل انقضاء سنة على الأقل من تاريخ السحب.

2. امتناع سائق سيارة أجرة بغير مبرر عن نقل الركاب أو تقاضيه أجرا أكثر من المقرر و تسحب الرخصة في هذه الحالة لمدة لا تتجاوز 30 يوما و عند تكرار الفعل خلال ستة أشهر يكون سحب الرخصة لمدة لا تتجاوز 60 يوما.

3. عند ضبط قائد المركبة مرتكبا فعلا مخالفا للآداب العامة فيها أو إذا سمح بذلك و يكون سحب رخصة القيادة في هذه الحالة لمدة لا تتجاوز ثلاثين يوما من تاريخ الضبط.

4. في حالة تكرار ضبط سيارة أجرة و بعدادها خلل خلال ستة أشهر و يكون سحب رخصة القيادة لمدة ثلاثين يوما.

5. عند ضبط سيارة أجرة تنقل عددا من الركاب يزيد على الحد الأقصى المقرر لها وكذلك عند تكرار الضبط خلال ستة أشهر ، و يكون سحب رخصة القيادة لمدة لا تجاوز ثلاثين يوما .

6. عند ضبط سيارة أجرة مخصصة لنقل الركاب بين محافظتين أو أكثر تقف في غير مواقف الانتظار و كذلك عند تكرار الضبط و يكون سحب رخصة القيادة لمدة لا تجاوز أسبوعا .

و تسري أحكام البندين 1، 3 على رخصة قيادة مركبات النقل البطيء و عند وقوع الفعل المبرر لها من قائد دراجة ركوب أو عربة يد فتسحب رخصة تسيير المركبة لنفس المدة المقررة لسحب رخصة القيادة.

- الحالات التي يجوز فيها سحب رخصة القيادة:

- هناك حالات يجوز فيه سحب رخصة القيادة إداريا و قد بينها المادة 378 مكرر⁽¹⁾ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور و هي إذا ارتكب قائد المركبة أحد الأفعال الآتية:
1. السماح بوجود ركاب على الأجزاء الخارجية للمركبة.
 2. قيادة المركبة ليلا بدون استعمال الأنوار الأمامية المقررة و الأنوار الخلفية الحمراء أو عاكس الأنوار المقررة و ذلك حتى و لو كان عدم استعمال الأنوار يرجع إلى عدم صلاحيتها أو عدم وجودها بالمركبة .
 3. استعمال الأنوار العالية المبهرة للبصر أو المصاييح الكاشفة على وجه مخالف للمقرر في شأن استعمالها.

(1) انظر خلف محمد، المرجع السابق، ص.91.

4. وقوف المركبة ليلا في الطريق العام في الأماكن غير المضاعة بدون إضاءة الأنوار الصغيرة الأمامية و الأنوار الحمراء الخلفية أو عاكس الأنوار الصغيرة الأمامية و الأنوار الحمراء الخلفية أو عاكس الأنوار المقررة.
5. استعمال قائد المركبة لها في غير الغرض المبين برخصتها.
6. ترك المركبة بالطريق العام بحالة ينجم عنها تعرض حياة الغير أو أمواله للخطر أو تعطيل حركة المرور أو إعاقتها.
7. عدم إتباع قائد المركبة لإشارات المرور و علاماتها و تعليمات رجال المرور الخاصة بتنظيم السير .
8. عدم التزام قائد المركبة الجانب الأيمن من الطريق المعد للسير في الاتجاهين .
9. عدم إبلاغ قائد المركبة الجهات المختصة عن الحادث الذي وقع له و نشأت عنه إصابات للأشخاص، كذلك عدم الاهتمام بأمر المصابين أو نقلهم لأقرب مركز إسعاف أو مستشفى عند الضرورة.
10. قيادة مركبة آلية بسرعة تجاوز الحد الأقصى للسرعة المقررة أو بطريقة تعرض الأرواح أو الممتلكات للخطر.
11. قيادة مركبة آلية غير مرخص بها أو كانت رخصتها قد انتهت مدتها أو سحبت رخصتها أو لوحاتها المعدنية.
12. قيادة مركبة آلية خالية من الفرامل بنوعيتها أو كانت جميع فراملها أو إحداها غير صالحة للاستعمال .
13. قيادة مركبة برخصة قيادة لا تجيز قيادتها.

14. تعمد قائد المركبة تعطيل حركة المرور في الطريق العام أو إعاقتها.
15. استعمال أجهزة التنبيه على وجه مخالف للمقرر في شأن استعمالها.
16. اعتداء قائد المركبة على رجال المرور بالقول أو بالفعل أثناء أو بسبب تأديتهم لوظيفتهم.
17. تسيير مركبة في الطريق العام يتطاير من حمولتها أو يسيل منها مواد قابلة للاشتعال أو مضرة بالصحة العامة أو مؤثرة على صلاحية الطريق و المرور أو يتساقط من حمولتها أشياء تشكل خطرا على مستعملي الطريق أو تؤذيهم.
- و هناك فعل آخر يجوز في حالة ارتكابه سحب رخصة القيادة و هو :
- استعمال المركبة في مواكب خاصة أو في تجمعات دون تصريح من الجهات المختصة والفعل المتقدم لم يرد ذكره في المادة 378 مكرر من اللائحة و إنما نصت عليه المادة 72 مكرر من قانون المرور .
- ويكون سحب ترخيص القيادة في الحالات المتقدمة لمدة لا تقل عن شهر و لا يزيد على ستين يوما أو المدة الباقية من الترخيص أيهما أقل .
- ويتعين أن يتم سحب ترخيص القيادة من المخالف بمعرفة ضباط المرور وحدهم.

المطلب الثاني :

السياسة المتبعة للحد من حوادث المرور :

فرع أول:

السياسة المتبعة للحد من حوادث المرور في الجزائر

استفادت الجزائر من تجارب دول أخرى متقدمة في مجال دراسة أسباب الحوادث والحلول التي وصلت إليها، منها مثلا القانون الفرنسي و أدخلت بعض التعديلات على قانون المرور و منها قانون 14/01 المتعلق بالعقوبات الناتجة عن هذه الجرائم.

كما أدخلت في بعض النواحي العمرانية ما يسمى بالرادار للحد من سرعة المركبات و التحكم فيها؛ كما أدخلت مؤخرا شروط هامة للفوز برخصة السياقة منها الصحة البدنية و البصرية للسائق المتدرب للحصول على هذه الرخصة ، و أصبحت رخصة السياقة مؤقتة لمدة 10 سنوات قابلة للتجديد أو الإلغاء.

أما فيما يخص المركبات ذات الوزن الثقيل و فحصها يتم إجباريا لدى مصالح المناجم من أجل المعاينة التقنية و تمنح لهم ما يسمى بدفتر الصيانة صالح لمدة سنة، لكن تجدر الإشارة أن المركبات ذات الوزن الخفيف لا يتم مراقبتها تقنيا على الإطلاق و خول الأمر في ذلك إلى صاحبها.

أنشأت الجزائر مركز وطني للوقاية من حوادث المرور و التابع لوزارة النقل وهدفه تحقيق الأمن المروري ؛ غير أن ما يعاب على هذا المركز أنه رغم تفاقم و زيادة عدد الوفيات بسبب المرور عاما بعد عام و نظرا لكثرة المركبات و السائقين على السواء لم يحرك ساكنا لا على مستوى الوعي المروري للمواطنين، ولا أن يقوم بإعداد برامج أو دراسات أو أبحاث علمية حول مشكلة الحوادث المرورية .

حقيقة أن السائق هو المسؤول الأول في الحوادث لكن أثبتت الدراسة الميدانية أن بعض الحوادث المرورية يرجع سببها الرئيسي إلى التصميم الغير سليم للطرق بما فيها العنصر الهندسي الذي يشمل عدد المسارات و عرضها بما يتماشى مع الظروف الجيولوجية و الجغرافية و النمو العمراني و السكاني و كذا التصميم الإنشائي للطرق و فحصها دوريا. غير أن المقاييس الدولية كما أثبتوه خبراء دوليين أن حوادث المرور قد تقع بسبب قصور عناصر وأركان عملية الانتقال و هي :

الإنسان أو الطريق أو المركبة؛ و عليه في حالة وقوع حادث يجب دراسة كل من ظروفه و ملابساته سواء من حيث شخصية السائق أو الطريق أو المركبة.

فالملاحظ من خلال استقراء معظم الأحكام الجزائية الصادرة عن الجهات القضائية الجزائرية سواء أمام قاضي المخالفات أو الجرح في مواد الجروح الخطأ و القتل الخطأ أن بعض العقوبات المدان بها المخالف بقيت رمزية لا تحقق حتما ردعا للمتهم في حالة ارتكابه جرمي الجروح الخطأ و القتل الخطأ؛ دون مراعاة في ذلك بعض الإجراءات الهامة و المتمثلة في سوابق الجاني عن تهمته مخالفة الجروح الخطأ مثلا؛ و هذا لا يتماشى مع معطيات التطور الاجتماعي؛ على غير قضاء الدول الأوروبية مثلا. حيث أن القاضي الجزائري له اختصاص في قضايا المرور و يحرص على تشيد عقوبة الجاني الذي له سوابق قضائية حتى فيما يتعلق بالمخالفات.

وعلى هذا الأساس يجب على قطاع العدالة تكوين قضاة ذوي اختصاص في قضايا

المرور.

فرع ثاني:

السياسة المتبعة للحد من حوادث المرور في الأنظمة المقارنة

ناقش و عرض الأستاذ جراسبرجر في المؤتمر الدولي السابع لعلم الإجرام الذي عقد بفيينا من 8 إلى 12 أكتوبر 1957 بالتفصيل مخاطر المرور و استنتج أسس من بينها تصحيح قواعد و علامات المرور و تبسيط و تسهيل حركة المرور.

لقد أثبتت التجربة أن نسبة الحوادث تزيد غالبا في المدن الكبرى حيث تعمل السيارات على الدخول إلى الشوارع الفرعية و حيث تحاول كل سيارة مجاوزة الأخرى في تلك المسافة الضيقة.

و لقد أثبتت الدراسة أن في الميدان الضيق يشعر المارة باحتمال الخطر و قربهم ولذلك يكونون دائما على استعداد للمفاجئات.

إن الهدف المحقق من علامات المرور لا يتحقق إلا إذا كانت قليلة و تنذر المارة في الوقت المناسب و تجذب انتباهه إلى خصائصها، و في نفس الوقت تكون سهلة التفسير و توضح بطريقة ظاهرة الخطر حتى يمكن تجنبه؛ فإذا كانت العلامات كثيرة فإن علامة الإنذار بالخطر لا يمكن تمييزها بسهولة من المارة؛ وإذا كانت علامات المرور متأخرة في الظهور فإنها لا تحقق الهدف منها، و إذا كانت معقدة فإن تفسيرها يحتاج إلى قدرة من النشاط النفسي من المستحسن استخدامه في عملية رد الفعل و التصرف عند الأزمة.

كما أثبتت التجربة الميدانية في العديد من الدول أن تقليل الضرر الناشئ عن حوادث المرور عن طريق استبعاد بعض القطع الخطيرة من السيارات و التي تقلل من الضرر

الناشئ عن التصادم؛ فمن الواجب منع قطع الزينة التي توضع على مقدمة السيارة و التي تكون سببا في جرح وقتل الأشخاص.

ونعرض فيما يلي بعض تجارب الدول الأجنبية للحد من حوادث المرور ومنها التجربة السويدية و تجربة دول الخليج العربية.

أولا: التجربة السويدية للحد من حوادث المرور

السويد تعد دولة نموذجية في مجال المرور و يضرب بها المثل في تحقيق السلامة المرورية و حماية مواطنيها من مخاطر حوادث المرورية.

فعلى هامش الندوة المرورية الثالثة التي نظمتها وزارة الداخلية بالتعاون مع الأمانة العامة لمجلس التعاون و المجموعة السويدية للسلامة على الطريق أين نوقشت التجربة السويدية في مجال المرور و دور المجموعة السويدية في تحقيق السلامة المرورية.

إن حوادث المرور التي تقع في السويد و الخسائر البشرية و المادية الناجمة عنها تعتبر من أقل المعدلات على مستوى دول العالم، و يرجع السبب في ذلك إلى عدة عوامل مشتركة تشمل الجهود الكبيرة التي تبذلها السلطات و الأجهزة المختصة بالأمن المروري و على رأسها شرطة المرور التي تعمل جاهدة على مراقبة و تنظيم حركة المرور لضمان انسيابها في سهولة و يسر و تفادي وقوع الحوادث و الخسائر الناجمة عنها؛ و تستخدم سلطات المرور أجهزة متطورة جدا لتنظيم و مراقبة حركة المرور و للحد من سرعة السيارات (1).

(1) انظر أولوف لانسغ: "التجربة السويدية للحد من حوادث المرور"، مجلة الدراسات و الثقافة الشرطة، العدد 280، الإمارات العربية المتحدة، أبريل 1994، ص.46.

كما تشارك المؤسسات الحكومية و المؤسسات الخاصة و الجمعيات الأهلية بفعالية في تحقيق الأمن المروري.

تولي السلطات السويدية أهمية خاصة للتوعية المرورية للارتقاء بمستوى الوعي المروري للجمهور و تركز بصفة خاصة على تدريب و تعليم الأطفال و تثقيفهم مروريا باعتبارهم جيل المستقبل.

وقد أدت هذه الجهود الضخمة المبذولة على مختلف الأصعدة إلى انخفاض ملموس في حوادث السيارات و الخسائر المترتبة عليها؛ فعلى سبيل المثال قد انخفض عدد القتلى في حوادث المرور من 6,6 % في عام 1959 إلى 2 % في عام 1993 .

كان عام 1978 نقطة تحول في مجال الأمن المروري في السويد حيث تغير نظام المرور من اليمين إلى اليسار، أي من النظام الإنجليزي إلى النظام الأوربي حيث انعكس ذلك بشكل إيجابي على الوضع المروري و قلت معدلات الحوادث بصورة ملحوظة لما لهذا النظام من إيجابيات و فوائد في تنظيم حركة المرور .

لقد فرض النظام السويدي بموجب نص قانوني استخدام حزام الأمن الذي يفرض على جميع السائقين و جميع الركاب في المقعد الأمامي و الخلفي و حتى الأطفال؛ لدوره الفعال في التخفيف من حدة الإصابات الناجمة عن الحوادث خاصة تلك التي تقع على الطرق الخارجية نتيجة للسرعة الزائدة في قيادة السيارات. كما أكد الخبير السويدي⁽¹⁾ عن المجموعة السويدية للسلامة على الطريق فقال أنها تأسست في عام 1988 و تضم ممثلين

(1) انظر ، أولوف لانسنغ ، المرجع السابق ، ص.48.

للحكومة السويدية و الشركات و المؤسسات الخاصة و بعض المستشارين و المهندسين و خبراء المرور و بعض الشخصيات العامة المعنية بقضايا المرور.

وتركز المجموعة السويدية جهودها في مجال السلامة المرورية على الصعيد الدولي تأكيدا لأهمية التعاون الدولي في هذا المجال نظرا لأن الحوادث المرورية أصبحت تشكل خطرا ماثلا يهدد حياة البشر في معظم دول العالم؛ الأمر الذي يتطلب التعاون المشترك لحماية الأرواح و الممتلكات من أخطارها؛ و تقوم المجموعة السويدية بإعداد الخطط و البرامج والدراسات و الأبحاث العلمية حول مشكلة الحوادث المرورية للاستفادة منها في الجهود المبذولة للحد من وقوع الحوادث؛ كما لها نشاط بارز في مجال وسائل الإعلام و حملات التوعية المرورية لأنه يساعد في التخفيف من الإصابة أثناء الحادث.

أما عن حوادث المرور بالسويد لا تشكل نسبة عالية و يتم التحكم فيها عن طريق السيطرة على سلوك السائق. وأيضا عن طريق استخدام كاميرات الفيديو المتوفرة في سيارات الشرطة بالإضافة إلى الأجهزة الخاصة بمراقبة الطرق و سهولة انسياب حركة السير عليها، كما يتم استخدام نظام المعلومات المروري الذي هو الحل الأخير للسيطرة على حوادث الطرق و ازدحامها و يكون هذا النظام كمركز أساسي للمراقبة و مزود بطاقم ذو كفاءة عالية من رجال المرور؛ كما يفعلون في مجال الطيران للسيطرة على المجال الجوي؛ و كل هذه الجهود نابعة من حرص المسؤولين و الأجهزة المعنية على توفير السلامة حفاظا على أرواح المواطنين.

لقد انتهجت السويد طرق حديثة لتثقيف الطفل مروريا من سن الحضانة إلى مرحلة النضج مع التركيز على توعية طلاب المدارس في مختلف المراحل الدراسية من خلال

المناهج الدراسية إلى جانب التوعية بواسطة وسائل الإعلام و خاصة التلفزيون باعتبارها الوسيلة الأكثر تأثيرا في هذا المجال.

ثانيا: تجربة دول الخليج العربي (الإمارات العربية المتحدة، المملكة العربية السعودية):

أثبتت الدراسة التي شارك فيها ثلاثة خبراء ينتمون لدى قسم الهندسة المدنية⁽¹⁾ التابعة للمملكة العربية السعودية ، أن الحوادث المرورية قد تقع بسبب قصور في أحد العناصر الأساسية المكونة لعملية الانتقال و هي الإنسان أو الطريق أو المركبة ؛ و لذلك فإن أي إجراء عملي يتخذ للحد من الحوادث المرورية يجب أن يدرس أسباب هذه الحوادث و مدى إسهام هذه العناصر الثلاثة فيها ؛ ثم يحدد الوسائل الكفيلة لتقليل من هذه الحوادث و الحد منها . فالركيزة الأساسية لحل هذه المشكلة الخطيرة هي معرفة أسبابها و الدوافع المؤدية إليها، و نظرا لزيادة عدد و معدلات الحوادث في دول الخليج العربي عامة نتيجة للظروف الكثيرة و المتشابهة بينها و أصبحت هذه الحوادث هاجسا لكل مستخدمي الطريق سائقا أو ماشيا .

ومن خلال الدراسة التي قام بها الباحثون التابعين لقسم الهندسة المدنية للمملكة العربية السعودية استنتجوا أن الوسائل العامة للحد من حوادث المرور تتمثل فيما يلي:

1/ التوعية و الرقابة المرورية :

يتجلى ذلك من خلال إعادة النظر في نظام دوريات المرور لتتمكن من أداء دورها المؤثر و الاهتمام بزيادة الجرعة الثقافية لرجل المرور و حسن معاملة سائقي المركبات، و أيضا وضع نظام للكمانن الغير المتوقعة، و تنمية وعي السائقين من خلال وسائل الإعلام المختلفة،

(1) انظر ، حسن مساعد الأحمدى ،خلف عيضة العوف ، عمر سعيد : " حوادث المرور أسبابها، ووسائل الحد منها" ، مجلة الدراسات و الثقافة الشرطية، العدد342، الإمارات العربية المتحدة،جويلية 1999 ،ص.64.

والحصول على شهادة من مدارس تعليم القيادة إجباريا قبل الحصول على الرخصة و الإكثار من مدارس التعليم و الاهتمام بنوعيتها و وضعها تحت إشراف المرور و تخفيض رسومها، و أيضا عدم استبدال الرخص الأجنبية إلا بعد الالتحاق بدورات تعريفية للطرق، و تطبيق نظام النقاط و الذي يتمثل بوضع نقاط محددة لكل مخالفة مرورية حسب حجمها و بعدد محدد و معين، و نود الإشارة إلى أن الغرامة المالية قد لا تكون كافية لردع بعض السائقين و عندها يجب أن يعاقب السائق بالحجز لفترة محددة ، كما يجب تطبيق ربط حزام الأمان الأمامي إلزامي :و الاهتمام بالتوعية المدرسية من أجل زيادة الوعي و الثقافة المرورية . و الجدير بالذكر أن نظام العقوبات المرورية الجديد يعتبر خطوة جديدة لزيادة التوعية والرقابة المرورية، كما يجب ألا نغفل دور الإعلام و أهميته الكبيرة، لأن إعلام السائقين مباشرة بالكوارث الناتجة عن الحوادث و تعريفهم بالعقاب، سيساعد دون شك في الحد من الحوادث.

يعد التلفزيون وسيلة بالغة الأهمية في التوعية المرورية مقارنة بباقي وسائل الإعلام الأخرى و ذلك لتميزه بعدة خصائص أهمها اعتماده على حاسي السمع و البصر المهمتين لدى الإنسان، و كذلك لعلاقته القوية بنظريات التأثير الإعلامي و التنشئة الاجتماعية و التي كشفت عنهما الدراسة النظرية (1) .

فعند إعداد برنامج خاص بالتوعية المرورية يجب مراعاة بعض التقنيات الفنية

والمتمثلة في ما يلي:

(1) فهد بن سعد ثنيان: "مدى إسهامات التلفزيون السعودي في التعريف بأخطار الحوادث المرورية و سبل الوقاية منها" ، مجلة الأمن والحياة، العربية السعودية، العدد 178 ، أوت - سبتمبر، 1997، ص. 32، 33، 34 و 35 .

أ- استغلال وقت بث البرامج أو المواد الخاصة بالشباب وخاصة التي على الهواء مباشرة مثل مباريات كرة القدم و ذلك لنشر الوعي المروري بين الطلاب مثل القيام بعرض فقرة أو مقطع خاص بالتوعية المرورية بين شوطي المباراة، و يرجع ذلك لسببين، أولهما لأن مثل هذه البرامج مفضلة و محبوبة لدى غالبية الشباب ؛ وثانيتهما لأن هناك عدد كبير من المتابعين لهذه المباراة خاصة إذا كانت بين فريقين هامين .

ب- الاهتمام بإنشاء ممرات و أماكن مخصصة لعبور المشاة و لسير الدراجات على الطرقات الداخلية والخارجية للمدن ، وضرورة العمل على عدم وقوع مداخل المدارس على الطرق الرئيسية ، و ذلك تفاديا لوقوع حوادث المرور للطلاب وخاصة الدهس أثناء الدخول أو الخروج من مدارسهم .

ج- ضرورة اهتمام إدارات المدارس بعملية صعود و نزول الطلاب من الحافلات المخصصة لهم و ذلك وفق الطريقة السليمة و الآمنة لهم ، كذلك التأكد من التزام سائقي هذه الحافلات بالتعليمات المرورية و معاقبة من يخالفها إداريا ، و كذا تنسيق الأجهزة التعليمية مع الأجهزة المعنية بالمرور كأن يستضاف رجال المرور لإلقاء محاضرات على الطلاب طول العام الدراسي ، حيث أنه من الملاحظ أن هذه المحاضرات لا تكون إلا خلال الأسابيع المرورية فقط مع ضرورة تضمين المناهج الدراسية ذات العلاقة دروسا في الوعي المروري .

د- ضرورة تعاون الأسرة مع الجهات المعنية بالمشاكل المرورية و ذلك عن طريق توعية أبنائها بأخطار الحوادث المرورية و كذلك عدم تمكينهم من قيادة السيارات أو امتلاكها قبل بلوغهم السن القانوني للقيادة .

2/التصميم السليم للطرق :

ينقسم دور الطريق في الحد من الحوادث المرورية إلى عاملين أساسيين و هما:

أ- العنصر الهندسي: يشمل التصميم الهندسي عدد المسارات و عرضها واتجاهاتها و تحديد السرعات التصميمية على كل اتجاه و يجب اتخاذ بعض الإجراءات التي تساعد على رفع مستوى الأداء الهندسي و التشغيلي للطريق و بالتالي إنقاص معدلات الحوادث المرورية كتحديد مسار الطريق و اتجاهات المرور و أماكن الاستدارة و الإشارات الضوئية بما يتلاءم مع الظروف الجيولوجية و الجغرافية و النمو العمراني و السكاني ، أيضا تحديد عدد المسارات و عرضها لاختيار السرعات التصميمية لها ، و تحديد عرض الطريق على أساس المتطلبات الحالية و المستقبلية و تحديد الميول و الانحدارات و توسعة الطريق عند المنعطفات الخطيرة و أيضا استعمال الحواجز .

ب- التصميم الإنشائي : لرفع مستوى الأداء الإنشائي للطريق يتم استعمال خلطات إسفلتية ملائمة للبيئة ، و عمل تقويم و فحص دوري لحالة سطح الطريق و تنفيذ عمليات الصيانة المطلوبة ، كما يعتمد مهندس المرور على بيانات الحوادث لكي يكتشف أي أخطاء هندسية أو تشغيلية في الطريق و يحدد الأماكن التي يوجد بها مشكلات هندسية .

3/الفحص الدوري للمركبة:

نلاحظ أن هناك انخفاض للحوادث المرورية و نتائجها السلبية في حالة تطبيق هذه الاستراتيجية، فالفحص الدوري للمركبات خاصة فيما يتعلق بالحوادث التي يكون سببها خللا فنيا يمثل أحد الدعائم الأساسية لمكافحة التلوث البيئي الناتج عن عوادم المركبات التي تم فحصها و عدم تسبب هذه المركبات في حوادث مرورية التي تحدث بسبب الإعطاب الفنية للمركبة (1).

(1) انظر، حسن مساعد الأحمدى، خلف عيضة العوفي، عمر سعيد، مجلة الدراسات و الثقافة الشرطة، المرجع السابق، ص. 65.

الذميمة

إن ظاهرة حوادث المرور أمست تشكل آفة عالمية معاصرة ، عالمية لأنها تنتشر في جميع بلدان العالم ، و إن كانت حدثها متفاوتة من بلد لآخر . وهي معاصرة لأنها وليدة التطور الحديث لصناعة المركبات الذي أدى إلى زيادة عددها بشكل رهيب جعل من الصعوبة إمكانية التحكم في استعمالها و تفادي سلباتها .

وحسب تصريح ممثل الأمم المتحدة سنة 1999 بتونس ، في المؤتمر الذي عقدته الهيئة الدولية للوقاية من حوادث المرور (P.R.I) ، فإن هذه الآفة أصبحت تحتل المرتبة التاسعة عالميا من ضمن أسباب الوفيات ، مشيرا إلى أن هذه الظاهرة في تفاقم مستمر إذ تصبح بعد عشرين سنة في المركز الثالث ، و أن التكفل بعلاج الجرحى سيكلف الدول ما لا يقل عن 20 % من الميزانيات المرصودة للصحة ، لا سيما في بلدان النامية التي ما تزال منظومة الوقاية فيها غير محكمة، و لم ترق إلى درجة الفعالية و النجاعة اللازمتين.

و يقول أيضا بيان لمنظمة الصحة العالمية أن عدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق في الدول التي توجد فيها نسبة كبيرة من السيارات تفوق عدد الوفيات الناجمة عن كافة الأمراض المعدية.

و إحصائيات المرور في الجزائر تؤكد ما ذهبت إليه منظمة الصحة العالمية، وهي تعتبر من البلدان التي تعاني من هذه الآفة ، فعدد حوادث المرور فيها يتزايد من سنة إلى أخرى، فعلى سبيل المثال بلغت نسبة ارتفاعها من سنة 1998 إلى سنة 1999، 14 % ، لكن ما تعاني منه الجزائر أكثر ، لا يكمن في عدد الحوادث ، فهي بالمقارنة مع دول أخرى تعتبر نسبتها متوسطة ، بل الأمر يكمن في درجة خطورة هذه الحوادث ، إذ بلغت نسبتها 12 % خلال سنة 1999 ، أي أن كل مائة حادث مرور يتسبب في وفاة 12

شخصاً و هي نسبة مرتفعة بالمقارنة مع دول أخرى - حتى النامية منها - فعلى سبيل المثال بلغت في السنة نفسها بالمملكة المغربية 8% و بالمملكة العربية السعودية 3% .

و هذا ما يبعث على القلق ، و يدق ناقوس الخطر ، و يدعو إلى وجوب تطوير منظومة الوقاية في بلادنا، و ذلك بتكثيف الدراسات العلمية الميدانية، و تسخير الإمكانيات المادية اللازمة ، لتنفيذ البرامج المسطرة بهذا الشأن ، و تجسيد الخطط و الاستراتيجية المعتمدة.

إذن أمام كل هته المعطيات فان أهم شيء هو ضرورة وجود وسائل علاجية لهته الآفة الاجتماعية ، و من بينها توجد بعض الحلول التي تعد غريبة تماماً عن القانون الجنائي و المتمثلة أساساً في تحسين شبكات الطرق و ذلك بإنشاء الطرق السريعة و الإلغاء التدريجي للنقط السوداء و الأخذ بأحدث الأساليب و أجدى التدابير العلمية المستخلصة من بحوث و دراسات ميدانية و المعتمدة بعد خضوعها لتجارب طويلة في العديد من البلدان المتطورة ، و التي بفضلها أصبحت متحكممة في هذا الوباء الخطير ، رغم طول شبكة طرقها و كبر حجم حظيرة المركبات لديها، و من جهة أخرى تربية السائقين على آداب الطريق و القيادة السليمة خاصة عن طريق الوسائل العصرية للث و الإعلام: الصحف، و الإذاعة و التلفزيون فإذا كان كل الباحثين يجمعون على أن الإنسان هو المتسبب الرئيسي في وقوع حوادث المرور ، فهذا لا يعني الاستهانة بالعوامل الأخرى و غض الطرف عنها ، مثل المركبة و المحيط و التنظيم و التشريع ، فهي غالباً ما تشترك كلها في وقوع الحادث ، ولكن بنسب متفاوتة .

و الإنسان كائن بشري ، يتأثر بكل هذه العوامل أكثر مما يؤثر هو فيها، لذا وجب العمل على توفير الشروط و الظروف الملائمة لمساعدته على الاضطلاع بواجباته على

أكمل وجه في هذا المجال ، فالوقاية من حوادث المرور و محاربة جرائم الإهمال لدى السائقين تكون خاصة عن طريق القانون الجنائي حيث أن المذاهب الحالية لحركة الدفاع الاجتماعي تقترح حلا مزدوجا . لابد في بداية الأمر من تفادي حادث المرور عن طريق منع كل من يخطر وقوع فعل الخطأ من جانبه و بالتالي إحداثه للنتيجة الضارة : كل تصرف خطير لابد من أن يخضع مرتكبه لتدبير أمن احتياطي، فمثلا الشخص المريض عقليا لا يسمح له بقيادة المركبة ، ثم تلي هذه المرحلة و هي المرحلة التي يفترض فيها أن الجريمة قد ارتكبت ، فهنا لابد من تسليط العقوبة التي تناسب و تلائم الحالة النفسية لمرتكبها : فإذا كانت عقوبة الحبس مثلا لا تنفع لردع الجاني ، فلماذا لا يتخذ ضده إجراء يكون أكثر تأثيرا على بسلوكيته؟ و لماذا أيضا لا يلحق على سيارة الجاني رمز (في شكل فراشة) ينبه السائقين الآخرين عن مدى خطورته و عن إدانته السابقة لارتكابه لجرائم الإهمال على الطرقات ؟

و يكثر التعليق على فعالية النظام العقابي في بلادنا ، فمن وجهة نظر موضوعية ، هل أن القواعد القانونية الموجودة تناسب المعطيات الراهنة؟ و من وجهة نظر فلسفية نوعا ما ، هل يمكن وضع قانون جنائي مستقل و خاص بتنظيم جرائم المرور ؟ إلا أنه من الصعب الإجابة على هته الأسئلة لأن العدد المتزايد للسيارات يجعل التدابير المتخذة بالأمس غير ملائمة باليوم، و تضاعف المرور يستلزم إصدار قوانين أكثر فعالية و تدخل المشرع عن طريق محاولة توفيقه بين المتطلبات الحديثة و القوانين التقليدية. كان بالإمكان القول بأن القانون المدني والقوانين ذات الطابع الاجتماعي ساهمت في تقديم حل نهائي لمشكل المسؤولية في حوادث المرور : إقامة صناديق الضمان ، التأمين الإجباري، إلا أن هذا النظام هو في خدمة ضحايا هته الحوادث بينما يسهل للجاني

التهرب من المسؤولية المدنية إذ يلقيها على عاتق شركات التأمين التي تتحمل التعويضات المالية، و في المقابل لا يتعرض الجاني سوى لإدانة جنائية خفيفة (عقوبات خفيفة ، غرامات رمزية) ولهذا من الأفضل التفكير في تحميل المسؤولية عن الحادث جانبا من التعويضات المالية لتحقيق الردع في هذا النوع من الجرائم .

وما يمكن قوله هو أن القانون يحاول دائما و بقدر الإمكان التحكم في الآلات و في النتائج الواردة عن استعمالها من طرف الإنسان ، و هذا التطور المستمر و الابتكارات و الاختراعات الإنسانية تستلزم تغيير بعض القواعد القانونية التقليدية بما يوافق المتطلبات الحديثة ، و ينطبق هذا القول بالنسبة للقانون الجنائي و تنظيمه لجرائم القتل و الإصابة الخطأ في إبطار حوادث المرور .

و أخيرا أرجو أن أكون ببحثي هذا قد وضحت بعض الغموضات المتعلقة بالمسؤولية الجنائية الناتجة عن حوادث المرور و ذلك بالرغم من الصعوبات التي تلقيتها نظرا لقلّة الدراسات و المراجع المتعلقة بهذا الموضوع في بلادنا ، و أمل أن يصنف هذا البحث ضمن المؤلفات العلمية القيمة و يسد فراغا كبيرا تعاني منه المكتبة الجزائرية في مجال الوقاية من حوادث المرور ، و أن يفيد المهتمين بهذا الجانب ، لا سيما رجال القانون و الجماعات المحلية التي ينتظر منها الكثير في هذا الصدد و كذا المسؤولين في قطاع الأشغال العمومية والنقل .

كما أتمنى أن يكمل هذا العمل المتواضع باحثين آخرين لينوروا المكتبات بمؤلفات علمية تساهم في العمل على التقليل من أخطار هذه الظاهرة المريعة و الحد من آثارها الوخيمة اجتماعيا و اقتصاديا .

قائمة الملاحق

- ملحق رقم (1) : قرار رقم 239441 بتاريخ 2001/03/27 الصادر عن غرفة الجنح و المخالفات ، المحكمة العليا.
- ملحق رقم (2) : قرار رقم 67458 بتاريخ 1990/11/27 الصادر عن غرفة الجنح و المخالفات ، المحكمة العليا.
- ملحق رقم (3) : قرار رقم 216 134 بتاريخ 2000/01/18 الصادر عن غرفة الجنح و المخالفات ، المحكمة العليا.
- ملحق رقم (4) : قرار رقم 197 248 بتاريخ 1998/12/15 الصادر عن غرفة الجنح و المخالفات ، المحكمة العليا.
- ملحق رقم (5) : قرار رقم 251 232 بتاريخ 2001/10/25 الصادر عن غرفة الجنح و المخالفات ، المحكمة العليا.
- ملحق رقم (6) : محضر الضبطية القضائية لفرقة الدرك الوطني بالرمشي بتاريخ 2002/02/25 . المتعلق بالسياقة بدون رخصة.
- ملحق رقم (7) : حكم جزائي صادر عن قسم الجنح لدى محكمة تلمسان ، بتاريخ 2001/07/07 . المتعلق بالسياقة في حالة سكر و انعدام رخصة السياقة و مخالفة الجروح الخطأ.
- ملحق رقم (8) : حكم جزائي صادر عن قسم الجنح لدى محكمة تلمسان بتاريخ 2003/03/22 . المتعلق بمخالفة الجروح الخطأ و جنحة الهروب .

ملف رقم 197248 قرار بتاريخ 15/12/1998

قضية: (م ح) ضد: (ك ن - النيابة العامة)

حادث مرور - عدم ثبوت الخطأ الجزائي - الحكم بعدم الاختصاص في الدعوى المدنية - نقض.

(المادة 1/8 من أمر 5/74 الصادر بتاريخ 30/1/1974)

من المقرر قانوناً "أن كل حادث سير سبب أضراراً جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها".

ولما ثبت - في قضية الحال - أن قضاة الموضوع لما صرحوا بعدم الاختصاص في الدعوى المدنية لعدم ثبوت الخطأ الجزائي يكونون بذلك قد خالفوا أحكام المادة المذكورة أعلاه التي تخضع التعويض إلى نظرية الخطر وليس لنظرية الخطأ.

متى كان كذلك استوجب نقض القرار.

إن المحكمة العليا

بعد الإستماع إلى السيدة بن يخو ليلي المستشارة المقررة في تلاوة تقريرها المكتوب وإلى السيد المحامي العام رحيم إبراهيم في تقديم طلباته المكتوبة.

فصلاً في الطعن بالنقض الذي قدمته (م ح) بتاريخ 22/11/1997 ضد القرار الصادر بتاريخ 19/11/1997 من مجلس قضاء باتنة القاضي بعدم اختصاص الغرفة الجزائية للفصل في الدعوى المدنية لعدم ثبوت الخطأ الجزائي.

حيث أن الرسم القضائي قد تم دفعه.

حيث أن الطعن قد استوفى أوضاعه القانونية فهو مقبول شكلاً.

حيث أودع الأستاذ بن فليس المحامي المقبول لدى المحكمة العليا مذكرة في حق الطاعن أثار فيها وجه واحد للنقض.

حيث أودع الأستاذ جبارة عمر الحامي المقبول لدى المحكمة العليا مذكرة جواب في حق المتهم مفادها رفض الطعن لعدم تأسيسه.

عن الوجه الوحيد: مأخوذ من مخالفة القانون أو الخطأ في تطبيقه.

بدعوى أن قضاة الموضوع صرحوا بعدم الاختصاص في الدعوى المدنية لعدم ثبوت الخطأ الجزائي، لكن الخطأ الجزائي غير مطبق في القضايا المتعلقة بحوادث المرور التي جعلت مبدأ التعويض تلقائياً دون البحث عن الخطأ الجزائي وهذا في إطار الأمر 15/74 الصادر في 1974/01/30 .

حيث يتبين من أوراق الملف أن القرار الصادر في 1996/02/18 قضى تمهيداً بتعيين خبير لفحص الضحية ولتحديد عجزها الدائم والمؤقت ونوع الألم وهذا بعد تصريحه أن المدعو ناصر عبد الكافي المدعى عليه في الطعن هو المتسبب بسيارته في الضرر اللاحق بالطاعنة.

حيث أنه تبعاً لارجاع القضية بعد الخبرة، قضى القرار المطعون فيه بعدم الاختصاص في الدعوى المدنية لعدم اثبات خطأ جزائي.

لكن حيث بموجب الأمر الصادر في 1974/01/30 تحت رقم 31/88، أصبح نظام تعويض ضحايا حوادث المرور أو ذوي حقوقها يخضع إلى نظرية الخطر وليس لنظرية الخطأ وهذا عملاً بالمادة 08 من ذلك الأمر والتي تسمح منح تعويض لكل ضحية حادث مرور أو ذوي حقوقها.

حيث ان براءة المدعى عليه في الطعن لا تمنع قضاة الموضوع من الفصل في الدعوى المدنية ومنح تعويضات للطرف المدني لجبر الأضرار اللاحقة به، كون التعويض مضموناً في كل الحالات.

حيث أن المجلس بقراره بعدم الاختصاص في الدعوى المدنية يكون قد خرق القانون معرضاً قراره للنقض.

لهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا:

بقبول الطعن شكلا وموضوعا.

بنقض وإبطال القرار المطعون فيه.

وبإحالة القضية والأطراف أمام نفس المجلس مشكلا تشكيلا آخر للفصل فيها طبقا للقانون.

بترك المصاريف القضائية على عاتق الخزينة العامة.

بذا صدر القرار بالتاريخ المذكور أعلاه من طرف المحكمة العليا غرفة الجرح والمخالفات القسم الرابع المترتبة من السادة:

رئيس القسم	بن ويس مصطفى
المستشارة المقررة	بن يخو ليلي
المستشار	حلوان رابح
المستشار	صنوبر أحمد
المستشار	شافعي أحمد

وبحضور السيد المحامي العام رحمين ابراهيم وبمساعدة السيد سايح رضوان كاتب الضبط.

ملف رقم 200697 قرار بتاريخ 1999/03/22

قضية: (النائب العام - البلدية) ضد: (ص ب)

الإدعاء المدني - رفض التحقيق بسبب عدم تحديد هوية المشتكى منه - نقض.

(المادتان 72 و 73 من قانون الإجراءات الجزائية)

من المقرر قانونا أنه "يجوز لكل شخص يدعي بأنه مضار بجريمة أن يدعي مدنيا بأن يتقدم بشكواه أمام قاضي التحقيق المختص".

ومن المقرر أيضا أنه "يجوز أن توجه طلبات النيابة ضد شخص مسمى أو غير مسمى".

ولما ثبت - في قضية الحال - أن غرفة الاتهام لما أيدت أمر القاضي الذي قرر رفض التحقيق لعدم تمكنه من تحديد هوية المشتكى منه تكون قد خرقت القواعد الجوهرية في الإجراءات، ذلك أن القواعد العامة التي تنظم الإدعاء المدني تفرض فتح تحقيق في الجريمة التي يدعي الشاكي بأنه مضار بها ولو كان ذلك ضد شخص غير مسمى باعتبار أن للقاضي كل الصلاحيات للكشف عن مرتكبها، ومتى كان كذلك استوجب نقض القرار.

إن المحكمة العليا

بعد الإستماع إلى السيد فاتح محمد التيجاني الرئيس المقرر في تلاوة تقريره المكتوب وإلى السيد ملاك عبد الله المحامي العام في تقديم طلباته المكتوبة.

وبعد الإطلاع على الطعن بالنقض الذي رفعه النائب العام لدى مجلس قضاء البلدية بتاريخ 1997/12/03 ضد القرار الصادر في 1997/12/01 عن غرفة الاتهام التابعة لنفس الجهة القاضي بتأييد أمر قاضي التحقيق في جميع ما قضى به.

حيث أن هذا الطعن قد استوفى أوضاعه القانونية فهو إذن مقبول شكلا.

حيث أن الطاعن المذكور أودع تقريرا مكتوبا أثار فيه وجها وحيدا للنقض

قرار بتاريخ : 1990/11/27

ملف رقم : 67458

الموضوع : قتل خطأ - سياقة المتهم بسرعة فائقة - ادانة - تطبيق
صحيح القانون .

المرجع : المادة : 67458

اذا كان مؤدى نص المادة 288 من قانون العقوبات أنه يعاقب كل
من قتل خطأ أو تسبب برعونته أو عدم احتياطه أو عدم انتباهه أو
اهماله أو عدم مراعاته للانظمة ومن ثم فان نعى الطاعن بالوجه المثار
لخرقه للقانون في غير محله ويستوجب الرفض .

ولما كان ثابتا - في قضية الحال - أن الضحية عبرت الطريق على
رجليها ، وأثناء هذا العبور اصطدمتها السيارة التي كان يقودها المتهم
بسرعة فائقة ، وأدى هذا الاصطدام الى وفاتها ، ومن ثم فان قضاة
الاستئناف بادانتهم للمتهم على أساس تهمة القتل الخطأ يكونون قد
طبقوا القانون تطبيقا سليما .

ومتى كان الامر كذلك فان النعى على القرار في الوجه المثار غير
مؤسس يستوجب رفضه .

ان المجلس الاعلى

بعد الاستماع الى السيد بن ويس مصطفى المستشار المقرر في تلاوة تقريره المكتوب والى السيد فلو عبد الرحمان المحامى العام في تقديم طلباته المكتوبة .

فصلا فى الطعن بالنقض الذى قدمه المتهم ط . خ بتاريخ 11/1/1988 ضد القرار الصادر بتاريخ 3/1/1988 من مجلس قضاء سيدى بلعباس الغرفة الجزائية القاضى بالموافقة على الحكم المعاد مبدئيا وتعديلا له فى الدعوى المدنية منح تعويضات مادية ومعنوية مختلفة الى ذوى حقوق الضحية علما بان الحكم المعاد قضى على المتهم بعقوبة 18 شهرا حبس غير نافذة و1000 دج غرامة نافذة وبدفع التعويضات من أجل القتل الخطأ والسرمة الفائقة فعل منصوص ومعاقب عليه بالمادة 288 من قانون العقوبات والمادة 28 ف 2 من قانون المرور .

حيث أن الرسم القضائى قد تم دفعه طبقا للمادة 5.6 من ق أ ج .

حيث أن الطعن بالنقض قد استوفى اوضاعه القانونية فهو مقبول شكلا .

حيث اودع الاستاذ بعطوش الشريف المحامى المقبول لدى المحكمة العليا مذكرة فى حق الطاعن بتاريخ 30/10/1990 اثار فيها وجهين .

حيث اودع الاستاذ بن التركية المختار المحامى المقبول لدى المحكمة العليا مذكرة للجواب بتاريخ 24/2/1990 يستخلص فيها رفض الطعن .

عن الوجه الاول : المأخوذ من خرق القانونن وانعدام الاساس القانونى (المادة 121 من الامر رقم 66183 المؤرخ فى 21/6/1966) .

بدعوى ان قضاة الموضوع اعتبروا الحادث والظروف التى وقع فيها تشكل حادث مرور وليس حادث عمل وكان عليهم أن يصرحوا بعدم الاختصاص مع احالة الاطراف لتقاضى امام القضاء المدنى .

حيث يستنتج من دراسة الملف أن الضحية عبرت الطريق على رجليه واثناء هذا العبور اصطدمتها السيارة التى كان يقودها المتهم بسرعة فائقة وادى هذا الاصطدام الى وفاتها .

حيث أن هذه الوقائع تشكل جنحة القتل الخطأ فعل منصوص ومعاقب عليه بالمادة 288 من قانون العقوبات .

حيث ان قضاة الموضوع اذانت المتهم ط . اخ بتهمة القتل الخطا طبقا للمادة 288 من ق ع لم يخرقوا القانون ولم يكن قرارهم منعهم الاساس القانوني .

لذا فان الوجه غير مؤسس وينبغي رفضه .

وعن الوجه الثاني : المأخوذ من خرق القانون تجاوز السلطة وانعدام الاساس القانوني (خرق الامر 74/15 المؤرخ في 30/1/1974 المادة 10 و 16) .

بدعوى ان قضاة الموضوع منحوا تعويضات دون مراعات مقتضيات الامر المذكور .

حيث يستخلص من قراءة القرار المطعون فيه ان قضاة الاستئناف منحوا الى ذوى حقوق الضحية تعويضات عن الضرر المادى حسب مقتضيات الامر 74/15 وخاصة المادة 16 والملحق له فقرة 4 و 6 وطبقوا ما جاء فيه تطبيقا سليما .

لكن حيث انهم منحوا الى ذوى حقوق الضحية زيادة على ذلك تعويضات على اساس الضرر المعنوي غير منصوص عليه في الامر المذكور .

حيث انهم من جهة اخرى منحوا تعويضات الى اخوة الضحية لم ينص الامر 74/15 على تعويضهم .

حيث ان الامر المذكور بصفته قانون خاص يستبعد تطبيق القانون العام ولا سيما المادة 124 من القانون المدنى وبالتالي هو ملزم لقضاة الموضوع ويمنعهم من الحكم بتعويض غير منصوص عليه صراحة في هذا الامر .

حيث ان قضاة الاستئناف بتصرفهم هذا قد خرقوا القانون لذا فان الوجه سديد ويفتح المجال للنقض في جانب الدعوى المدنية فقط .

لهذه الاسباب

تقضى المحكمة العليا :

- بقبول الطعن شكلا وبتأسيسه موضوعا .
- بنقض وابطال القرار المطعون فيه في جانب الدعوى المدنية فقط .

بـ باحالة القضية والاطراف على نفس المجلس مركبا تركيبا آخر
ليفصل فيها طبقا للقانون .

ـ بحمل المصاريف القضائية على عاتق الخزينة العامة .
بذا صدر القرار بالتاريخ المذكور اعلاه من قبل المحكمة العليا غرفة
الجنح والمخالفات القسم الرابع المترتبة من السادة :

بوفامة عبد القادر الرئيس

بن ويس مصطفى المستشار المقرر

بغدادى نور الدين المستشار

بحضور السيد فلو عبد الرحمان المحامى العام وبمساعدة السيد سايح
رضوان كاتب الضبط .

ملف رقم 216134 قرار بتاريخ 2000/01/18

قضية : ل.ع. ضد : ن.ع.

سياقة في حالة سكر - تحاليل - مخبر للشرطة - مؤسسة
صحية عمومية - تطبيق صحيح للقانون.

مفاد نص المادة 25 من قانون المرور أنه تتم الخبرة أو التحاليل
الدموية وجوبا لدى مؤسسة صحية عمومية.

وإن القضاء بإدانة المتهم بجنحة السياقة في حالة سكر
اعتمادا على التحاليل الدموية التي أجريت في مخبر للشرطة الذي
يعتبر مؤسسة عمومية صحية هو تطبيق صحيح للقانون.

إن المحكمة العليا

بعد الاستماع إلى السيد صنوبر أحمد المستشار المقرر في تلاوة
تقريره المكتوب -

وإلى السيد ملاك عبد الله المحامي العام في تقديم طلباته
المكتوبة.

فصلا في الطعن بالنقض المقدم من طرف المتهم ل ع بتاريخ
1998/07/08 ضد القرار الصادر بتاريخ 1998/06/28 من مجلس
قضاء بجاية المقضي بإلغاء الحكم المستأنف والقضاء من جديد
بقبول معارضة المتهم واعتبار الحكم المعارض كأن لم يكن وإدانة
المتهم من جديد بجنحة السياقة في حالة سكر والحكم عليه بستة
أشهر حبسا موقوفة النفاذ و 5000 دج غرامة نافذة.

حيث أن الرسم القضائي قد تم دفعه.

حيث أن الطعن بالنقض قد استوفى أوضاعه القانونية فهو مقبول شكلا.

حيث أودعت الأستاذة : بن عبيد شريفة المحامية المقبولة لدى المحكمة العليا مذكرة في حق المدعي في الطعن أثارت فيها وجه واحد للنقض والمأخوذ من خرق أو الخطأ في تطبيق القانون، بتاريخ 22/03/1999.

بحيث أن قضاة الإستئناف استندوا في قضائهم بإدانة المتهم الطاعن بجنحة السياقة في حالة سكر الى خبرة منجزة في مخبر الشرطة والحال أن المادة 25 من قانون المرور تنص على أن تتم الخبرة أو التحليل الدموي وجوبا لدى مؤسسة عمومية صحية وطالما أن المخبر تابع للشرطة لا يعد مؤسسة عمومية وبالتالي فإن قضاة المجلس خرقوا القانون.

لكن حيث أن مخبر الشرطة يعد مؤسسة عمومية صحية بمفهوم المادة 25 من قانون المرور، بحيث أنه أنشأ بموجب قرار مشترك بين وزارة الصحة ووزارة الداخلية.

وحيث أن إطارته من القطاع الصحي، مما يجعله مؤسسة تخضع للرقابة الصحية، وبالتالي وبقضائهم كما فعلوا فإن قضاة المجلس قد طبقوا القانون الواجب تطبيقه تطبيقا سليما مما ينجر عنه رفض الوجه لعدم تأسيسه.

لهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا

قبول الطعن شكلا ورفضه موضوعا.

تحميل المصاريف القضائية على عاتق الطاعن

قرار رقم 239441 بتاريخ 2001/03/27
قضية (ج - س) ضد ((ي.ج) - النيابة العامة)

الموضوع: حادث مرور - ضرر - دعوى عمومية - براءة - عدم
الاختصاص في الدعوى المدنية - خطأ في تطبيق
القانون - نقض.

المبدأ: إذا كان لقضاة المجلس السلطة التقديرية الكاملة لتبرئة
المتهم في الدعوى الجزائية إلا أنهم ملزمون بالفصل في
الدعوى المدنية الناتجة عن حادث مرور لتكريس حق
ضحية حادث مرور في التعويض على أساس نظرية
الخطر لا الخطأ.

وعليه فالقضاء بعدم الاختصاص في الدعوى المدنية نتيجة حكم
البراءة يترتب عنه النقض.

إن المحكمة العليا

بعد الإستماع إلى السيد صنوبر أحمد المستشار المقرر في تلاوة
تقريره المكتوب و إلى السيد ملاك عبد الله، المحامي العام في تقديم
طلباته المكتوبة.

فصلا في الطعن بالنقض المرفوع من طرف الطرف المدني (ج-س)
بتاريخ 10/05/1999 ضد القرار الصادر بتاريخ 04/05/1999 عن مجلس
قضاء البويرة المقضي بتأييد الحكم المستأنف المؤرخ في 03/01/1999
القاضي في الدعوى المدنية برفض دعوى المدعي المدني.

حيث أن الرسم القضائي قد تم دفعه.

حيث أن الطعن بالنقض قد إستوفى أوضاعه القانونية فهو مقبول شكلا.

حيث أن الأستاذ شكير يوسف، المحامي المقبول لدى المحكمة العليا أودع بتاريخ 2000/02/09 مذكرة في حق المدعي في الطعن أثار فيها ثلاثة أوجه للنقض.

– عن الوجه الثاني : المأخوذ من مخالفة القانون أو الخطأ في تطبيقه المؤدي وحده للنقض.

– بحيث أن مسألة تعويض الضحايا في حوادث المرور هو أمر مقرر قانونا بصفة تلقائيا وهذا ما تنص عليه المادة 08 من أمر 15/74.

– بالفعل، حيث أن المادة 08 من الأمر 15/74 المعدل والمتمم بقانون 31/88 المتعلق بحوادث المرور الجسمانية تنص على أن كل ضحية حوادث لها حق في التعويض في حالة ما إذا المتهم لم يرتكب أي خطأ بإعتبار أن نظام التعويض عن حوادث المرور يخضع إلى نظرية الخطر.

– وحيث بالرجوع إلى قضية الحال فإنه إذا كان المجلس يتمتع بالسلطة التقديرية الكاملة لتبرئة المتهم مدعي عليه في الطعن في الدعوى الجزائية، فإن عليه أن يفصل رغم الحكم بالبراءة في الدعوى المدنية هذا طبقا للمبدأ المذكور أعلاه.

– وحيث بالتالي بقضائهم بعدم الإختصاص في الدعوى المدنية كون المتهم إستفاد بالبراءة فإن قضاة الإستئناف خالفوا القانون ولاسيما المادة 08 من أمر 15/74 المتمم والمعدل بقانون 31/88 معرضين بذلك قرارهم للنقض والإبطال هذا في جانبه المدني ودون حاجة لمناقشة الأوجه الأخرى.

لهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا :

- بقبول الطعن شكلا وموضوعا.
- بنقض وإبطال القرار المطعون فيه الصادر بتاريخ 1999/05/04 وإحالة القضية والأطراف أمام نفس المجلس مشكلا تشكيلا آخر للفصل فيها من جديد طبقا للقانون.
- بحمिल المصاريف القضائية على عاتق الخزينة العامة.
- بذا صدر القرار بالتاريخ المذكور أعلاه من طرف المحكمة العليا غرفة الجنج والمخالفات القسم الرابع والمترتبة من السادة :

رئيس القسم

المستشار المقرر

المستشار

المستشار

المستشار

المحامي العام.

أمين الضبط.

بن ويس مصطفى

صنوبر أحمد

بليدي محمد

صوافي إدريس

معلم رشيد

-بحضور السيد

بلهوشات أحمد

-وبمساعدة السيد

سايج رضوان

قرار رقم 251232 بتاريخ 2001/10/25
قضية (م - م) ضد (النيابة العامة)

الموضوع : قتل خطأ - سيطرة في حالة سكر - الحق في الضمان -
سقوط الحق عن السائق - نعم - الضحايا وذوو الحقوق
- لا .

المبدأ : من المقرر قانوناً أنه يسقط الحق في الضمان إلا عن
سائق الذي يحكم عليه وقت الحادث بقيادة السيارة في حالة سكر ولا
يسرى إلى الضحايا وذوي الحقوق.

أصدرت المحكمة العليا

غرفة الجرح والمخالفات القسم الرابع في جلستها العلانية المنعقدة
بتاريخ الخامس والعشرون من شهر ديسمبر عام ألفين وواحد.

وبعد المداولة القانونية القرار الآتي نصه :

بعد الإستماع إلى السيد صنوبر أحمد المستشار المقرر في تلاوة
رأيه المكتوب وإلى السيد رحمين إبراهيم، المحامي العام في تقديم
بيانه المكتوبة.

فصلاً في الطعن بالنقض المقدم من طرف المتهم (م-م) بتاريخ
01 أوت 1999 ضد القرار الصادر بتاريخ 01 أوت 1999 عن مجلس قضاء
تنة المقضي بتأييد الحكم المستأنف المؤرخ في 19 أكتوبر 1998
الناضي في الدعوى المدنية : إخراج شركة التأمين «لاكات» من الخصام
الدول أن التعويضات المحكوم بها لذوي الحقوق للمرحوم (ش-ع)

تكون على عاتق المحكوم عليه (م-م) المدان من أجل إرتكابه السياقة في حالة سكر والقتل الخطا المنصوص والمعاقب عليهما بالمادتين 25 من قانون المرور و288 من قانون العقوبات.

حيث أن الرسم القضائي قد تم دفعه.

حيث أن الطعن بالنقض قد إستوفى أوضاعه القانونية فهو مقبول شكلا.

حيث أن الأستاذ بعزیز مكي المحامي المقبول لدى المحكمة العليا أودع بتاريخ 8 / 8 / 2000 مذكرة في حق المدعي في الطعن أثار فيها وجهين للنقض.

حيث أن الأستاذ بومرزاق عمر المحامي المقبول لدى المحكمة العليا أودع بتاريخ 17 أكتوبر 2000 مذكرة جوابية في حق المدعي عليه في الطعن طلب فيها برفض الطعن لعدم تأسيسه.

عن الوجه الأول : المأخوذ من مخالفة القانون والخطأ في تطبيقه.

بحيث أن المدعي في الطعن قد طلب من المجلس تأجيل القضية إلى حين إدخال الصندوق الخاص بالتعويضات إلا أن المجلس لم يمكنه بذلك لكن وعكس ما يزعمه المدعي في الطعن فإنه يتبين من قراءة القرار المطعون فيه أن قضاة الإستئناف أجابوا على دفوعات الطاعن المتعلقة بطلبه بإدخال الصندوق الخاص بالتعويضات في الخصام، بحيث يتضمن القرار المنتقد ما يلي :

« حيث أنه على ما سبق فإن الطلب الذي تقدم به المستأنف والمتعلق بجعل التعويضات على الصندوق الخاص فهذا يتطلب إجراءات الإدخال في الخصومة طبقا للإجراءات القانونية وهذه الإجراءات لم تتم بعد مما يجعل الدفع غير مؤسس »

مما يجعل الوجه المثار سديد وينجر عنه نقض وإبطال القرار المطعون فيه في جانبه المدني.

لهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا :

بقبول الطعن شكلا وموضوعا.

نقض وإبطال القرار المطعون فيه وإحالة القضية والأطراف أمام نفس المجلس مشكلا تشكيلا آخر للفصل فيها من جديد طبقا للقانون.

تحميل المصاريف القضائية على عاتق الخزينة العامة.

بذا صدر القرار بالتاريخ المذكور أعلاه من طرف المحكمة العليا غرفة الجنح والمخالفات القسم الرابع والمتركبة من السادة :

رئيس القسم

بن ويس مصطفى

المستشار المقرر

صنوبر أحمد

المستشار

معلم رشيد

المستشار

شعبان زروق

المستشار

بليدي محمد

بحضور السيد

المحامي العام.

رحمين إبراهيم

وبمساعدة السيد

أمين الضبط.

سايح رضوان

أمين الضبط

المستشار المقرر

رئيس القسم

قيادة الدرك الوطني

وزارة الدفاع الوطني

القيادة الجمهورية الثانية للدرك بومهران

مجموعة الدرك الوطني بتمصان

تفريغ الدرك الوطني بالرمشي

فرقة الدرك الوطني بالرمشي

بالرمشي يوم: 2002/02/25 م

مختومة رقم: 118 - بتاريخ: 2002/02/13 م

(٢٠٥)

تفريغ

(خ - ح)

=0= حوادث جسماي للممرور =0=

تاريخ وزمان وقوع الحادث : وقع الحادث الجسماني للممرور يوم 2002/02/13 م على الساعة 11 صباحا .

مكان وقوع الحادث : وقع الحادث الجسماني للممرور عبر الطريق الولائي رقم 103 الرابط بين بلديتي الرمشي وبني وايسون بالخرجة الشمالية على بعد حوالي 7 كم عن مقر وقتنا .

الظروف : السيارة نوع مرسيدس كانت تسير عبر الطريق الولائي رقم 103 قادمة من بلدية الرمشي باتجاه سيدي بونوار وبعض سائقها تقاجا بالسيارة نوع مازدا منطاة كانت تسير في الاتجاه المعاكس سائقها كان يسير على اليسار فحاول تفاديه ولكن بدون نجاح فاصطدم به من الخلفه منطاة حادث جسماني للممرور .

الضحايا البشريين : استر الحادث الجسماني للممرور على اصابة سائق السيارة نوع مازدا معطاة بسروح خفيف نقل على اثرها الى القطاع الصحي بالرمشي .

الضحايا الماديين : انكفت بالسيارة نوع مرسيدس وتذا السيارة نوع مازدا معطاة خساد جد معتبره من الجهه الامامي .

الملاحظات المرفوعة : عدم اعطاف رخص السياقة عند سائق السيارة مازدا منطاة الصحي (خ - ح) تبعا للمختوم رقم: 119 بتاريخ: 2002/02/13 م .

السائق (خ - ح) تبعا للمختوم رقم 118 بتاريخ: 2002/02/13 م لفرقة الرمشي

المرشح : مختوم رقم: 118 بتاريخ: 2002/02/13 م لفرقة الدرك الوطني بالرمشي

امضاء المحققين / السيد / مدير الشركة الدولي للتأمين - خصم الوحد / واعاده التأمين وكالة حبي الزيتون - تلمسان



Handwritten signature in the bottom right corner.

الدرك الوطني

مخبر تحقيق ابتدائي

هذا اليوم الخامس والعشرون من شهر فبراير سنة الفين واثنين
من

مصاب جيلالي / مائد اول / ضابط الشرطة القضائيه
بن قباب رشيد / دركي / من الشرطة القضائية

بفرقة الدرك الوطني بالرمشيه
بذكر الحوادث التالية التي قضا بها بين بلانسا الوطني
طبقا للقوانين والانظمة واوامر قائد

01 = التمهيد

في اليوم الثالث عشر من شهر فبراير سنة الفين واثنين على الساعة
11 صباحا اعاها قيادة بخدمة خاصة بمتن فرقتنا اخبونا من طرف
مؤن الحورم البندي بسيد بن بونوار من موقع حادث جسماني للمرور
عبر الطريق الولائي رقم 10 الرابط بين بلدية الرمشي وبلدية بيسي
واوسون بالخروج الشمالية على بعد حوالي 07 كلم من طرف فرقتنا

=0= المعاينات والاجراءات التحفظية =0=

المكان : وقع الحادث الجسماني للمرور عبر الطريق الولائي رقم 108
الرابط بين الرمشي وبسي واوسون بخروج الشمالية عن بعد
حوالي 07 كلم من طرف فرقتنا

الضوء : ...

الاجواء : ...

الاعارات : لا شيء

المعاينات : لم نجد الضحية اوجه بعين المكان حيث نقل الي
النظام الصحي بالرمشي بعدها قضا بفتح مبدل
عنه الاماكن واخلا الطريق من السيارات

الاجراءات التحفظية

بواسطة برقية مادرة تحت رقم : 133/02/133/ب بتاريخ : 02/02/13
اخبونا قائد كتبه الدرك الوطني بالرمشي

02 = التحقيقات

عن الدرك بن قباب نسيم / سائق السيارة مع مرسيدس
السي / (أ.د) من مواليد : 048/02/02 بالرمشي ابي
(ب.ب) و (ب.ب) متزوج وله 06 اولاد مكانيكي الساكن قرية
بسي بن بونوار بن بدي الرمشي الذي يصح لنا هذا اليوم 02/02/13م
على الساعة 12 بواليد

// هذا اليوم قضا اعود السيارة مع مرسيدس الصلطة

تحت رقم : 181/181/181/ الطل كفي ساكن الرمشي الولائي رقم 108

قائد من بلدية الرمشي بادناه قرية بسيد بن بونوار وعند وصولي بفتح
تفاجان بسيار يوم مازدا مظاه كانت قادمة في الايام المعاكسة
اوفا فقد الحكم في القيادة حيث توجه الي حاشية فحاطت قفاده
بواجابي الي اليسار ولكنه تخني فاصطدمت به مغلغا حادث جسماني

بسي / كت سير بسوه 60 كلم /سا

بسي / السيارة مع مرسيدس هي ملك لي وانا الصوول المدني عندما

بسي / لم اصب به جرح تذكر

في اليوم على الساعة 12 و 20 دقيقة قراه التصريح السابق فعلت

على سامعه من طرفنا انه يتنمنا وليس لديه اي شيء للتغيير

لا كثره ولا نقصه

أضي بدقت التصريحات

...//...

قيادة الدرك الوطني
القواء الجوية 04 بوسوان
بموة الدرك بلمس
كتبه الدرك بالرمشي
فرقة الدرك بالرمشي

مخبر رقم : 418
بتاريخ : 2002/02/13

التحليل
معلومات قضائية

(أ.د)
بسي
(خ.ح)

حادث جسماني
..... للمرور

التمهيد رقم : 01

شوهده وارسل من طرف قائد فرقة الدرك الوطني بالرمشي
السيد / مدير الشركة الدولية للتأمين واعادة التامين
وكالة حي الرنقون ولاي تلمسان
بالرمشي يوم :
[Signature]

سبحان الذي بنى قباب سمع / سابق لسيارة روح مازدا مظاهه
السياسي (خ.ح) من مواليد: 10/09/1974 م بالعمارة ابن خ.ل وابن
خ.ع. أقرب بدين هذه الساكن قرية سيدي بونوار بلدية الرضوي الذي
يصبح لهذا اليوم: 13/04/2002 م على الساعة 12 و 30 دقيقة

// هذا اليوم كنت اتود السيارة روح مازدا مظاهه المصنعة تحت
رقم: 2879/384/23 من النا الطريق الولائي رقم 103 قادها من قرية سيدي
بونوار باتجاه حقوق الطرق مع الطريق الوطني 33 وعند وصولي بفضلي لم أستطع
التحكم في القيادة فوجهت في السيارة إلى اليسار قليلا فجاءت سيارة تسوق
مارسيليس فاذمه في الاتجاه المعاكس عندها تصادت فارجعت السيارة مجسدة
إلى اليسار فحقق في سابق السيارة المذكورة فاعلمت من مخطا حادث سمعني
للمرور

بني / كنت أسير نحو إلى 60 كلم 7 أ
بني / السيارة روح مازدا مظاهه هي ملك لوالدي خ.ل
بني / أصبت بجروح خفيفة حيث سقطت لي شماغا - طيرة تحمل 7 أيام وجسور

من المعطل من طرف القطاع الصحي بالرضوي
بني / كنت الملك رخصه السياقة والى أعترف بالمخالفه المرفوعة ضدني
سبحان اليوم على الساعة 12 و 40 دقيقة قراءه التصريح السابق فعلت على سامعه
من طرفنا أنه يثبتنا وليس لديه أي شيء للتفسير لالتزاد ولا للتقصان
أعني بدقتير التصريح

سبحان الذي بنى قباب سمع / المصوب المدني :
السياسي خ.ل من مواليد: 1946 م بطنين بن عماد ابن خ.ع.ع
سبحان مرفوع وله 03 أولاد من آل الساسي قرية سيدي بونوار بلدية الرضوي الذي
يصبح لهذا اليوم: 25/02/2002 م على الساعة 12 و 45 دقيقة

// حقيقة أن السيارة روح مازدا مظاهه المصنعة تحت رقم: 384/13
2879 هي ملك لي وأنا المصوب المدني عماد أمام العدالة والتي كان يقودها
خ.ع. مع كل الحوادث الجسائي للمرور الذي وقع له هذا اليوم عبر الطريق
الولائي رقم 103

بني / خ.ع. أخذ السيارة على ظم ظمسي
بني / أتى على ظم ظمسي خ.ع. ليست بموزونة رخصه السياقة
سبحان اليوم على الساعة 12 و 00 دقيقة قراءه التصريح السابق فعلت على سامعه
من طرفنا أنه يثبتنا وليس لديه أي شيء للتفسير لالتزاد ولا للتقصان
أعني بدقتير التصريح

03 = اختتام المضيرو

الفرد الموجهة:

- الأولى: + نسخة إلى السيد / وكيل الجمهورية لدى محكمة الرضوي
 - الثانية: إلى السيد والي ولاية تطيب والى ولاية تنظيم الشؤون العاقبة
 - الثالثة: إلى السيد / مدير المندوب الجهوي للتعاون الفلاحي حي 6 مكن
 - والرابعة: إلى السيد / مدير الشركة الدولية للتأمين واتاد رقم: 13300
وكاله مكن
 - الخامسة: إلى
وكاله حي الزيتين من ولاية تلمسان
- حور وختم بالرضوي يوم: 25/04/2002 م

السيد الاول / معالج جهالي
ضابط الشرطة القضائي

الذي بنى قباب رضى
من الشرطة القضائي

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

المعلومات المخططة:

معلومات من السيارة نوع مازدا قسطه :
 - عمارة التامين ماليه من يوم: 2001/04/18م الى غاية: 2002/04/17
 رقم عقد التامين: 25/01/017
 - هو من طرف الشركة المندوب الجهوي للتعاون الفلاحي حي 6 مكسي
 وكالة ميني: رقم 133
 - بطاوة التسجيل بتاريخ: 2001/05/24م من طرف ولاية تلمسان الخاصة
 بالسيارة نوع مازدا منطية الصلابة رقم: 2879/384/13
 - دفتر الصياد صالح الى غاية يوم: 2002/02/03م

معلومات من السيارة نوع مرسيدس :
 - وخبره الصياد رقم: 23867 بتاريخ: 979/02/10م من طرف ولاية
 تلمسان المنو به
 - عمارة التامين من يوم: 2001/04/25م الى غاية يوم: 2002/04/24م
 رقم عقد التامين: 131/2001/1121/231
 - هو من طرف الشركة الدولية للتامين و اعادة التامين وكالة حي التريسي
 ولاية تلمسان
 - بطاوة التسجيل بتاريخ: 2001/03/15م من طرف ولاية تلمسان
 الخاصة بالسيارة نوع مرسيدس الصلابة رقم: 7964/134/13

://

مجمعل لعائلة المكنان

نقش

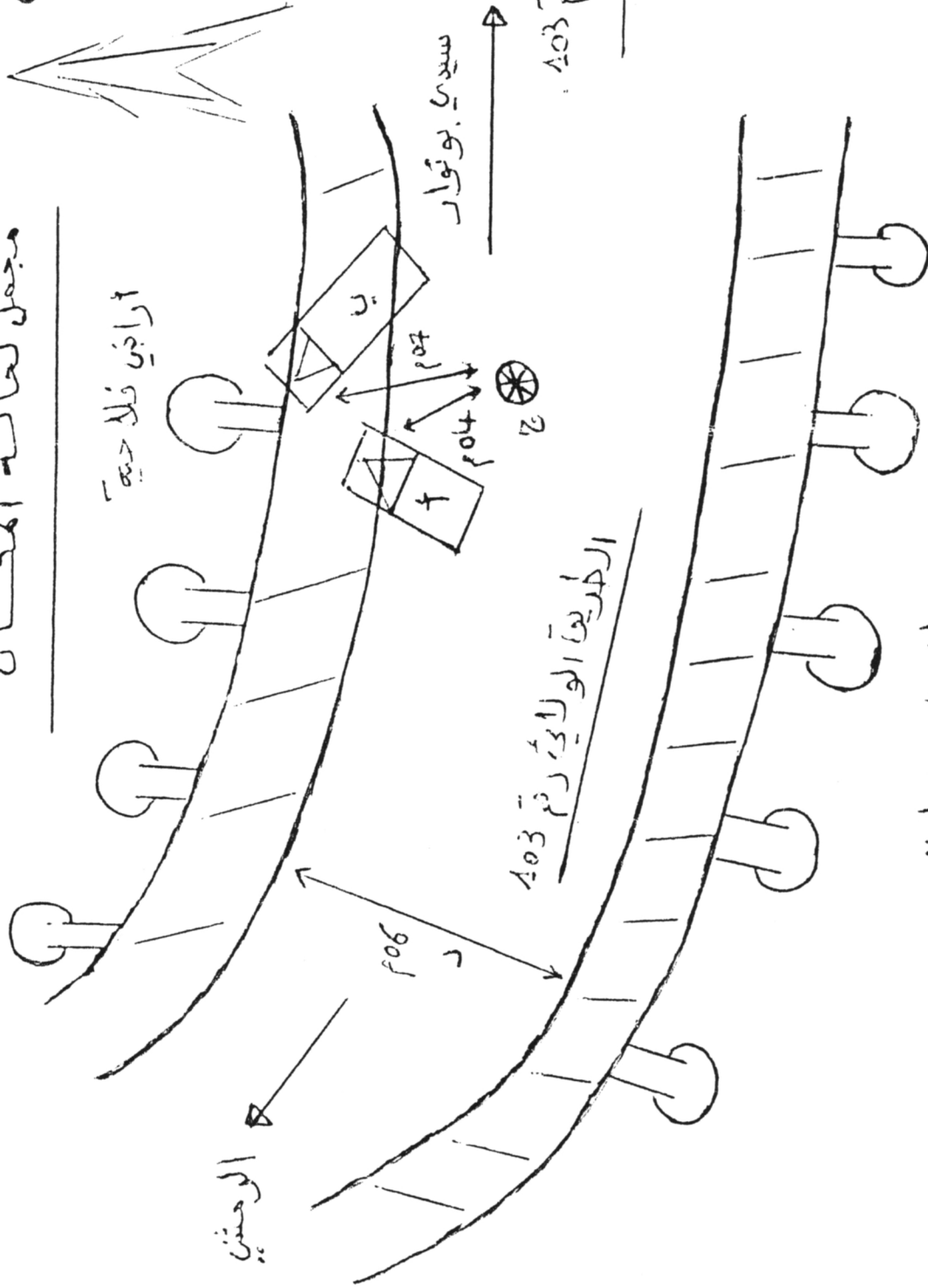
المزموز الاله لالاعمية

٤٥٦: أ السيارة نوع نارسيد سا

٤٥٧: ب السيارة نوع مازدا هجاجة

٤٥٥: ج نقحة الهد صة

٤٥٤: د عرجه الجري الو لالوي رقم ٤٥٣



أراضي فلاحيه

سيدي بوتوار

ج

الطريق الولائي رقم ٤٥٣

٢٥٦

د

الروصيني

بستان الحمضيات

الرقم الكلي
A.

ولاية تلمسان
القطاع الطبي
بالمشي

وصفة طبية

مصلحة

الاسم: ح
اللقب: خ
السن: ٤٨
العنوان: د

كلكو محمد د. ح

المرضى: د. ح
Report de
necessite

07 jours (Sept) et de
calculer le nombre de jours,
jusqu'à 11 Dec. de 1976
d'ici là et jusqu'à 137-110

الطبيب
أ. ح



لا تتركوا أبدا الأدوية في متناول الأطفال
137-110

*** الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ***

*** باسم الشعب الجزائري ***

*** حكم جزائري ***

وزارة العدل
مجلس قضاء تلمسان
محكمة تلمسان
القسم الجزائي

قضية رقم: 4001/944

شهرين ورقم: 2001/4571

حكم يوم: 2001/07/07

قضية جزائية

باجلسة العلانية المنعقدة بمحكمة تلمسان بتاريخ السابع من شهر جويلية سنة ألفين وواحد وعلى الساعة الثامنة والنصف صباحا للظفر في قضايا النجس تحت رئاسة السيد / معبوط جميلة وبمساعدة الاستاذ / قلحي رضية وبمضمر السيد / طرش طارق
تصدر الحكم الاتي بيانه في القضية بين الاطراف التاليين ووكيل الجمهورية لدى محكمة تلمسان مدعيا باسم الحق التام.

XXXXXX
XXXXXX

ضد /

(م ع)

الضحية (ب)
الضحية (ب ع)

ت حضر الجلسة مباشرة الاستاذ حيدان .

من جهة /

المسمى / م ع المولود في 1970 بني واسين ، ابن م ع م ع

م م ، متزوج و اب لطفين ، المنة فلاح ، جزائري الجنسية ، تم تقيده

- العقيد لطفي مغنية ولاية تلمسان .
- متهم حضر الجلسة وتغيب يوم المداولة .
- الصندوق الخاص بالتعويضات مسوول مدني .
- الشركة الوطنية لتأمين سرامغنية مسوول مدني .

في جائة سكر انعدام
الامر ان حمل سلاح مخفي
شقة الجيمع الشاا

من جهة اخرى

01/10/15
500
444 AJE

(Handwritten signature)

- وعليه فان المحكمة /
- بعد اعداء على القضية بالجلسة
- بعد التحقق من هوية امتهم والاستدعائه استجوابه
- بعد التحقق اني انطبقت الحرف المنطوق
- بعد الاستماع الى الشهود وثبتا نفاذون .
- بعد الاستماع الى النيابة والخمساتها .
- بعد الاستماع الى مراشحة الدفاع .
- بعد اعداء الكلمة الاخيرة لتمتهم .



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

باسم الشعب الجزائري

حكم جزائي

بالجلسة العلنية المنعقدة بمحكمة تلمسان

بتاريخ الثاني والعشرين من شهر مارس سنة الفين وثلاثة على الساعة الثامنة والنصف صباحا للنظر في قضايا الجرح

تحت رئاسة السيد: رمضان نعيمية رئيسا.

وبمساعدة الاستاذ: قلعي راحية امين الضبط

وسحضر السيد: بلة فادية وكيل الجمهورية.

قد صدر الحكم الآتي بيانه في القضية بين الأطراف التالية:

وكيل الجمهورية لدى محكمة تلمسان مدنيا باسم الحق العام.

من جهة: الطرف المدني / ب. ع. الساكن

رقم 06. ارض بن ديمراد سيدي شامر تلمسان

(ب. ع.) الساكن رقم 337. ملك العرافي بتلمسان ضحية

و باشر دفاعه الاستاذ سماش شريف محامي لدى المجلس قضاء

تلمسان

من جهة اخرى:

المدعى (ح. ع.) لتولود في 1970/09/10 تلمسان ابن احمد وراجع

خلينة و الساكن بحي 400 شقة عناره رقم اقامة تلمسان منهم حضر

الجلسة و باشر دفاعه الاستاذ مكي رشيد

ق. ح. مسرور مدني

شركة جزائرية للتأمين وكالة ميار اقامة تلمسان مسرور مدني

من جهة اخرى :

وعليه فان المحكمة :

- بعد النداء على القضية بالجلسة.

- بعد التحقق من هوية الشتم والاستماع اليه أثناء استجوابه.

- بعد الاستماع الى الشهود وفقا للثبوت.

- بعد الاستماع الى طلبات الطرف المدني.

وزارة العدل

مجلس قضاء تلمسان

محكمة تلمسان

التسليم الجزائي

قضية رقم: 02/2915

فهرس رقم: 03/930

حكم 2003/03/22

الاستدعاء المباشر

السياسة قضا:

٢٠٤

الشهوية

بهرات ومخالفات

الجروح الخطأ



20

تعتبر المحكمة المختصة في دعوى التعويض عن الأضرار التي سببها حادث مرور جرحي ما يجعل مخالفة الجروح الخطأ ثابتة
بما أن الأركان الثلاثة التي يشترطها القانون لإثبات المسؤولية هي: الخطأ، الضرر، والسبب. والخطأ هنا هو مخالفة الجروح الخطأ
بما أن الأركان الثلاثة التي يشترطها القانون لإثبات المسؤولية هي: الخطأ، الضرر، والسبب. والخطأ هنا هو مخالفة الجروح الخطأ
بما أن الأركان الثلاثة التي يشترطها القانون لإثبات المسؤولية هي: الخطأ، الضرر، والسبب. والخطأ هنا هو مخالفة الجروح الخطأ

الحكم عليه قانونا

* حيث ان المصاريف القضائية تقع على عاتق المحكوم عليه طبقا للنص
المادة 367 من ق ا ج.

* حيث ان مدة الاكراه البدني حددت بحددها الاقصى بموجب المادة 597 من
ق ا ج و بعدها.

وفي الدعوى المدنية //

من حيث الشكل // حيث ان دفاع الضحية ب. ر. و الضحية ب. ع
تأسس كطرف مدني طبقا لما هو مقرر قانونا مما يتعين قبول

التأسيس شكلا

من حيث الموضوع // حيث ان الطرف المدني ب. ع. طلب
بتعريض قدره 8000 دج

حيث إطلب الطرف المدني مؤسس قانونا مما يتعين الاستجابة له

حيث ان الطرف المدني ب. ر. طلب بتعيين خبير مع تعريض مسبق
قدره 5000 دج

حيث ان طلب الطرف المدني فينا يخص تعيين الخبير للفحص الضحية
مؤسس قانونا و يتعين الاستجابة له الا ان المحكمة ترى رفض طلب
التعريض المسبق

*** فلهذه الأسباب ادوم من أجلها: ***

حكمت محكمة تلمسان الفاصلة في مواد الجرح، فرع الاستدعاء المباشر
ابتدائيا علانيا وحضوري

بإذانة المتهم ج. م. عن جنحة الهروب ومخالفة الجروح الخطأ
طبقا للنص المادة 69 من ق 14/01 و المادة 2/442 من ق ع و الحكم عليه ب
2000 دج غرامة نافذة وعليه بالمصاريف القضائية

وفي الدعوى المدنية //

قبل النشر في المرحل تعيين الدكتور حسيدو امين للفحص للضحية
ب. ر. و تحديد مدة العجز الكلي المؤقت و العجز الجزئي الدائم و

الضرر التالم

على الخبير ايداع تقرير خبرته لدى كتابة الضبط اتم المحكمة خلال شهرين من



قائمة المراجع

I- المراجع العامة :

1) باللغة العربية :

- 📖 . إدوار غلي الذهبي : "مشكلا القتل والإيذاء الخطأ" ، القاهرة ، طبعة 1987 .
- 📖 . بن شيخ حسين : " مذكرات في القانون الجزائري الخاص " ، دار هومه الجزائر، ط.3، 2002 .
- 📖 . طارق سرور : " جرائم الاعتداء على الأشخاص" ، قانون العقوبات- القسم الخاص ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، الطبعة الثانية ، 2001.
- 📖 . عدلي خليل : "جرائم القتل و الإصابة والتعويض عنهما " ، دار الكتب القانونية ، مصر، 2000.
- 📖 . عز الدين الدناصوري و عبد الحميد الشواربي " المسئوليتان الجنائية والمدنية في القتل و الإصابة الخطأ في ضوء الفقه و القضاء " ، الطبعة الثانية 1997.
- 📖 . عبد الله سليمان : " شرح قانون العقوبات الجزائري - قسم الخاص " ديوان المطبوعات الجامعية ، الطبعة الثالثة، 1990.
- 📖 . عاطف النقيب : " النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء في مبادئها القانونية وأوجهها العملية " ، طبعة خاصة بالتعاون بين منشورات عويدات (بيروت - باريس) و بين ديوان المطبوعات الجامعية (الجزائر)، ط، 2 ، 1981.

📖 . فوزية عبد الستار : " النظرية العامة للخطأ الغير عمدى " دار

النهضة العربية بيروت ، طبعة 1997.

📖 . معوض عبد التواب " الوسيط في شرح جرائم القتل والإصابة الخطأ "

دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، طبعة رابعة 1997.

📖 . محمود نجيب حسني " شرح قانون العقوبات ، قسم الخاص " ،

منشورات الحلبي ، بيروت ، طبعة 1987.

2) باللغة الفرنسية

📖 G. STEFANI et G. LEVASSEUR : « Droit pénal général » , Précis Dalloz,

(8^{ème} édition) , 1975 .

📖 G. STEFANI et G . LEVASSEUR : « Procédure Pénale » , Précis Dalloz,

(8^{ème} édition) , 1974 .

📖 J. LEAUTE : « criminologie et science pénitentiaire » , Presse universitaire


de France , (collecte - thèmes) , Paris, 1972.


📖 J. LARGUIER et A- M . LARGUIER : « Droit pénal spécial » , Mémentos

Dalloz, 11^{ème} édition, Paris, 2000.

📖 M. VERON : « Droit pénal spécial » , Armand Colin, 9^{ème} édition, Paris,

mise à jour, juin 2002.

 M-L. RASSAT : « droit pénal spécial , infractions des et contre les particuliers » , Dalloz , 2^{ème} édition ,1999.

 P. BOUZAT et J. PINATEL : « traité de droit pénal et de criminologie »

Tome I : « Droit pénal général »

Tome II : « Procédure pénale »

Tome III : « Criminologie »

Librairie Dalloz, Paris , 1970.

 R.MERLE et A. VITU : « Traite de droit criminel »

Tome I : « Problèmes généraux de la science criminelle , droit pénal général »

Tome II : « procédure pénale »

Editions Cujas (2^{ème} édition), Paris , 1973.

Tome III : « Droit pénal spécial »

Editions Cujas , Paris, 1982.

II- المراجع الخاصة:

1) باللغة العربية:

📖 أبو اليزيد علي المتيت: " جرائم الإهمال " ، مؤسسة الشباب الجامعة للطباعة و النشر ، الإسكندرية، سنة 1987.

📖 بلقاسم غقالي: " 1- قانون المرور ،

2- القواعد الخاصة المنظمة لحركة المرور ،

3- قانون إلزامية التأمين على السيارات ، ونظام

التعويض عن الأضرار " ، باتنة، طبعة 1993.

📖 خلف محمد: " التجريم و العقاب في قانون المرور " ، الطبعة الرابعة، القاهرة ، سنة 1997.

📖 عبد الفتاح مراد: " التحقيق الجنائي الفني - أساليب ارتكاب جرائم المرور وطرق البحث الجنائي فيها " ، القاهرة ، 2002.

2) باللغة الفرنسية :

📖 ABDEL KADER BOUCENNA : « Sécurité Routière » , ENAG / éditions, distributions, Alger , 2001.

📖 BEDOUR : « Précis des accident d'automobiles » , 4^{ème} édition, Paris, 1959.

📖 G. ROUJOU de BOUBEE : « l'automobile en droit privé » , Deuxième partie : « le droit pénal et l'automobile » , L.G.D.J, paris, 1965.

📖 HERZOG : « la prévention des infractions involontaires contre la vie et l'intégrité de la personne humaine » , Tome 1, Cujas , Paris , 1956.

📖 Répertoire de droit pénal et de procédure pénale : « circulation routière », 32^e année , Tome II, encyclopédie juridique , Dalloz , publication trimestrielle , 15 Avril 1999.

III - المقالات والمجلات:

أ- باللغة العربية:

- (1) - آمال عثمان: " المسؤولية الجنائية و الحالة العقلية " ، المجلة الجنائية القومية ، العدد 2 ، الجمهورية العربية المتحدة، جويلية 1959.
- (2) أولوف لانسنغ: " التجربة السويدية للحد من حوادث المرور " ، مجلة الدراسات و الثقافة الشرطة ، الإمارات العربية المتحدة، العدد 28 ، 24 أبريل 1994.
- (3) السعيد مصطفى السعيد: "المسؤولية الجنائية في حالة السكر غير الإختياري " ، مجلة القانون والاقتصاد ، العدد 1 ، مصر، 12 جانفي 1943.
- (4) الطيب زروق : " الجديد والخبير والمتهور " ، مجلة الدراسات والثقافة الشرطة الإمارات العربية المتحدة ، العدد 28، 24 أبريل 1994.
- (5) جراسيرجر: " رأي في حوادث المرور " ، المجلة الجنائية القومية ، المعهد القومي للبحوث الجنائية، الجمهورية العربية المتحدة ، القاهرة ، العدد 3 ، مجلد 2 نوفمبر 1959.
- (6) زين العايبدين سليم : " دراسة الأدلة المادية لحوادث المرور " ، المجلة الجنائية القومية ، الجمهورية العربية المتحدة ، العدد 3، المجلد 8 ، نوفمبر 1975.
- (7) عادل عبد الحميس : " سلامة المركبة " ، مجلة الدراسات والثقافة الشرطة ، الإمارات العربية المتحدة ، العدد 28، 24 أبريل 1994.

- 8) علي سالم محمد : " السياسة الوقائية تعني السلامة " ، مجلة الدراسات والثقافة الشرطية ، الإمارات العربية المتحدة ، العدد 28 ، 24 أبريل 1994.
- 9) فهيم سليمان: " المرور في الإمارات " ، مجلة الدراسات والثقافة الشرطية ، الإمارات العربية المتحدة ، العدد 28 ، 24 أبريل 1994.
- 10) فهد بن سعد ثنيان: " مدى إسهامات التلفزيون السعودي في التعريف بأخطار الحوادث المرورية وسبل الوقاية منها " ، (رسالة ماجستير) ، معهد الدراسات العليا بأكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، سنة 2001.
- 11) محمد عبد الرزاق : " الأحكام والآداب الشرعية لسائق السيارة " ، مجلة الحقوق ، عدد 4 ، مجلس النشر العلمي ، الكويت ، 1987.
- 12) محمد فهد شقفة : " تحمل المخاطر الناتجة عن حوادث السير " ، مجلة المحامون ، دار العروبة للطباعة والنشر ، العدد 9 ، سنة 1971.
- 13) محمد عصمت المعاييرجي : " أبحاث سيكولوجية الحوادث " ، المجلة الجنائية القومية ، العدد 3 ، مجلد 7 ، نوفمبر 1974.
- 14) نصر مصطفى إبراهيم : " المسؤولية الجنائية في حالة السكر بين القانون الوضعي والشريعة الإسلامية " ، المحاماة ، العدد 1-2 ، دار الطباعة الحديثة ، جانفي 1966.
- 15) حسن مساعد الاحمدي ، خلف عيضة العوف ، عمر سعيد : " حوادث المرور أسبابها ووسائل الحد منها " ، مجلة الدراسات و الثقافة الشرطية ، العدد 342 ، الإمارات العربية المتحدة ، جويلية 1999.

ب) - باللغة الفرنسية:

1. BEKAERT : - « Autonomie de la répression de la délinquance routière » , R.D.P.C , 1961 - 1962.
- « les circonstances aggravantes de l'imprudance » , R.D.P.C , 1954.237.
2. -COSTA : « les infractions involontaires du point de vue de la responsabilité pénale »,R.S.C, 1963.731.
3. HERZOG : - « la prévention des infractions involontaires » , R.D.P.C, 1958.87.
- « la répression des infractions involontaires » , rapport aux journées franco - Belgo - Lxembourgeoises de sciences pénales 1958, R.D.P.C ,1958-1959.
4. HEUYER : « les homicides involontaires de la route - point de vue du psychiatre » in : travaux du 16^{ème} cours international de criminologie , à ABDJAN , du 12 au 24 septembre 1966, L.G.D.J, 1968. de la page 269 à 290.
5. LEGROS : « considérations sur les délits d'imprudance », R.D.P.C .1958.109.
6. M. MABILLE DE LA PAUMELIERE : « la conduite en état d'imprégnation alcoolique au regard de la nouvelle législation », D.1970, chronique . 127,N°2.
7. Y.MAYAUD : « les fautes conjuguées au les fautes communes à la suite d'un télescopage en chaîne de véhicules » , R.S.C, 2002.

IV - القوانين و الاجتماعات الدولية :

1) - باللغة العربية :

أ) القوانين :

1. قانون العقوبات الجزائري.
2. قانون الإجراءات الجزائية.
3. قانون الإجراءات المدنية.

4. قانون المرور رقم 09/87 بتاريخ 10 فيفري 1987.
5. قانون رقم 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها.
6. قانون رقم 04/82 بتاريخ 13 فبراير 1982 المكمل و المعدل للأمر 156/66 و المتعلق بقانون العقوبات .
7. قانون رقم 17/88 بتاريخ 10 ماي 1988 المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه .
8. قانون رقم 35/90 بتاريخ 25 ديسمبر 1990 ، المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية.

(ب) الأوامر :

1. الأمر رقم 107/74 المؤرخ في 6 ديسمبر 1974، المتضمن قانون المرور.
2. الأمر رقم 60/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن قانون المرور.
3. الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30 جانفي 1974، المتعلق بالزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار .
4. الأمر رقم 07/95 المؤرخ في 25 جانفي 1995، و المتعلق بالتأمينات .

(ج) المراسيم:

1. مرسوم رقم 35/80 المؤرخ في 16 فبراير 1980، يتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار و معاينتها التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر رقم 74-15.

2. مرسوم رقم 06/88 المؤرخ في 19 جانفي 1988، يحدد القواعد الخاصة

بحركة المرور .

(2) – باللغة الفرنسية:

1/ Ordonnances :

1. ordonnance N° 58 12 16 du 15 décembre 1958 relative au code de la route.

2/ Loi :

1. la loi N° 70/597 du 09 juillet 1970, concerne la prévention et la conduite sous l'empire d'un état alcoolique .
2. la loi N° 78/732 du 12 juillet 1978, tendant la conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique .
3. la loi N° 96/151 du 26 février 1996 , visant à sanctionner les élèves conducteurs.
4. loi N° 93/913 du 19 juillet 1993 relative au nouveau code pénal Français .
5. loi du 13 mai 1996 qui à modifié la rédaction de l'article 121-3 du code pénal définissant les éléments des délits in intentionnels.
6. loi du 10 juillet 2000 , qui a une seconde fois modifié l'appréciation générale des délits in intentionnels et les conditions de mise en jeu de la responsabilité pénale pour atteintes involontaires à l'intégrité physique.

3/ Décrets :

1. décret N° 60/14 du 09 janvier 1960 portant règlement d'administration publique pour l'application de la partie législative du code de la route.
2. décret N° 94/570 du 11 juillet 1994, créant une contravention de 4^{ème} classe.

01	..... المقدمة
14	..... الفصل الأول النظام القانوني لجرائم المرور
15	..... المبحث الأول : الأحكام العامة لجرائم القتل و الجروح الخطأ
17	..... المطلب الأول: الأركان العامة لجرائم المرور(جرائم القتل و الجروح الخطأ).
18	..... فرع أول: النتيجة الإجرامية (قتل المجني عليه أو إصابته)
23	..... فرع ثاني: الخطأ
41	..... فرع ثالث :رابطة السببية بين الخطأ و النتيجة
47	..... المطلب الثاني: الأسباب العامة لجرائم المرور
48	..... فرع أول: العوامل السلوكية
68	..... فرع ثاني: العوامل الهندسية
82	..... فرع ثالث: العامل البسيكولوجي في وقوع جرائم المرور
90	..... المبحث الثاني : مسؤولية السائقين عن جرائم القتل الخطأ و الجروح الخطأ
91	..... المطلب الأول :مدى إنطباق القواعد العامة لجرائم القتل الخطأ و الجروح الخطأ على السائقين
102	..... المطلب الثاني: المسؤولية الجنائية عن حوادث النقل العام
103	..... فرع أول: المسؤولية الجنائية الناتجة عن حوادث النقل البري
106	..... فرع ثاني :المسؤولية الجنائية الناتجة عن حوادث السكك الحديدية
111	..... الفصل الثاني : النظام القانوني للسياسة العقابية لجرائم المرور
113	..... المبحث الاول : عقوبة الجاني في جرائم القتل الخطأ و الجروح الخطأ
113	..... المطلب الاول : العقوبة في صورتها البسيطة
113	..... فرع أول : بالنسبة للقتل الخطأ
116	..... فرع ثاني : بالنسبة للجروح الخطأ

118	المطلب الثاني : العقوبة مع إقترانها بالظروف المشددة
119	فرع أول : المسؤولية الجنائية في حالة السكر
128	فرع ثاني : جنحة الفرار
132	المطلب الثالث : طرق الإثبات
133	فرع أول : الإجراءات المتعلقة بالتحقيق و بمعاينة الأطراف
136	فرع ثاني : دراسة الأدلة المادية
139	المبحث الثاني : تكملة قانون المرور لقانون العقوبات للحد من حوادث المرور
140	المطلب الاول : أنواع العقوبات المقررة لجرائم المرور
140	فرع أول : العقوبات الردعية
144	فرع ثاني : العقوبات الادارية (التكميلية)
158	المطلب الثاني : السياسة المتبعة للحد من حوادث المرور
158	فرع أول : السياسة المتبعة للحد من حوادث المرور في الجزائر
160	فرع ثاني : السياسة المتبعة للحد من حوادث المرور في الانظمة المقارنة ..
169	الخاتمة
174	قائمة الملاحق
175	قائمة المراجع
184	الفهرس