

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire

Ministère de l'Enseignement Supérieur
et de la Recherche Scientifique
Université Akli Mohand Oulhadj - Bouira -
Tasdawit Akli Muḥend Ulḥağ - Tubirett -



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة أكلي محمد أولحاج
- البويرة -

كلية: الحقوق و العلوم السياسية

قسم: القانون العام

تخصص: قانون جنائي و العلوم الجنائية

عنوان المذكرة :

جرائم القتل و الجرح الخطأ في حوادث المرور

مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر

إشراف الأستاذة:

غضبان نبيلة

إعداد الطالبتين:

- جبري مروى

- نجاري سهام

السنة الجامعية: 2019-2020

الشكر والعرفان

بعد شكر الله والحمد لله عز وجل على نعمه وفضله

وبعد الصلاة والسلام على رسوله الكريم

نتقدم بجزيل الشكر والامتنان إلى الأستاذة نخبان نبيلة

لقبولها الإشراف على مذكرتنا وما خصتنا به من نصائح وتوجيه

ومساعدة أثناء إعداد هذه المذكرة ، جزاها الله خير جزاء .

كما نتوجه بجزيل الشكر والامتنان للأساتذة الذين تفضلوا بقراءة هذه المذكرة

وتقييمها.

و لا يفوتنا في هذا المقام أن نشكر كل أساتذتنا اللذين نلنا منهم العلم خلال مشوارنا

الدراسي.

والشكر الخاص لمصالح الأمن الوطني الذين زودونا بمعلومات ووثائق تفيدنا في

إعداد البحث.

وأخيرا نتقدم بالشكر إلى كل من ساعدنا خلال انجازنا لهذه المذكرة من قريب أو من

بعيد.

الإهداء

إلى من علماني أجدية الوجود

حفظهم الله أمي وأبي الغاليين

إلى من علموني أننا حزمة لن تنكسر

أختاي وأخي منار مريم عبد الكريم

إلى من علمني أجدية العجب و الأمل

رفيق الدرج أنس

إلى أقاربي وعائلتي وكل من تحادرونا

رحمة الله عليهم

إلى صديقاتي وزميلاتي وكل من كان

عونا لي وسند

إلى دفعتي دفعة قانون جنائي

وفتكم الله وسدد خطاكم

إهداء

إلى الحز وأغلى ما منحني الخالق صاحب القدوة الحسنة والرفيعة الذي أدين له بالولاء أبي

الحبيب.

إلى من صبرت وثابرت وعلمتني معنى الثقة بالنفس أمي الحبيبة .

إلى إخوتي وأخواتي الأحباء رباهم الله وحفظهم .

إلى من جمعني بهم القدر فأحببتهم وأحبوني صديقاتي .

إلى كل علمني حرفاً واحداً في سبيل تحصيل العلم أو المعرفة إليهم جميعاً أهدي ثمرة جهدي .

إلى كل المتضررين من حوادث الطريق ، اليتامى و المصابين .

والى كل من ساعدني عن قريب أو بعيد بإنجاز هذا العمل المتواضع .

سهاو

قائمة المختصرات

أولاً: اللغة العربية

م: المادة

ق : القانون

ق م : القانون المدني

ق ع : قانون العقوبات

ق اج : قانون الإجراءات الجزائية

ج: الجزء

ط: الطبعة

ج. ر: الجريدة الرسمية

ص: صفحة

كلم : كيلومتر

سا : ساعة

دج :دينار جزائري

ثانياً: باللغة الفرنسية

P : page

éd : édition

op.cit : opposition citée.

Cass.crim : arrêts de la cour de cassation, chambre criminelle (français)

Bull : bulletin

تشكل حوادث المرور النسبة الأعلى من حيث الأسباب المساهمة في الارتفاع الرهيب ، والملحوظ لجرائم القتل والإصابة الغير عمدية . و قد زاد الخطر بسبب ما ينتج عنها في الآونة الأخيرة من وفيات وإصابات بشرية بأعداد هائلة، وكذا من هدر اقتصادي من تكاليف مادية إما لعلاج المصابين أو لتعويض عن الأضرار، ومن معاناة إنسانية بسبب الآلام، والأحزان التي تصيب المتضررين.

لذلك كان من الضروري على كل المجتمعات أن تواجه مشكلة حوادث المرور، والعمل على حلها أو على الأقل الحد من تأثيرها، نظرا لخطورة جرائمها التي تهدد حياة الإنسان في العصر الحديث.

وهذه الجرائم ترتبط ارتباطا وثيقا بالتقدم الاقتصادي والاجتماعي المعاصر مشكلة هاجسا كبيرا للدول. وهي أكثر معيقات التنمية في المجتمع تتزايد كلما زاد النمو الديمغرافي التي ترتفع معه الحاجة لاستعمال المركبات ، التي تسبب في حوادث المرور لذلك أطلق عليها إرهاب الطرقات .

وتقدر منظمة الصحة العالمية عدد قتلى هذه الحوادث ب 1.35 مليون و عدد الجرحى بما لا يقل عن 50 مليون فالعالم كل سنة⁽¹⁾.

أما بخصوص الإحصائيات الأخيرة بالجزائر لسنة 2019 فقدرت ب 1667 شخص متوفي، و 16200 شخص مصاب اثر وقوع 11753 حادث مرور عبر مختلف مناطق الوطن خلال

(1) منظمة الصحة العالمية ، التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق، موجز 2018، ص 2 .

السداسي الأول⁽¹⁾، وبالتالي ارتفاع جرائم القتل والجرح الخطأ مقارنة بسنة 2018 .

وتعرف الجريمة المرورية بأنها كل سلوك إنساني غير مشروع في قانون المرور، يصدر من قائد المركبة، ويعرض المصالح الجوهرية لأفراد المجتمع للخطر.⁽²⁾ فكل سلوك متطابق مع نموذج إجرامي حدده القانون لا يقترن بظرف مبيح، وينتمي إلى نفسية صاحبه فلا يصح القول بوجود جريمة بدون سلوك إنساني يدل على وقوعها، وهذا السلوك قد يكون ايجابيا بمعنى انه يلزم القيام بالأعمال الحركية، والعقوبة بالكيفية التي حددها القانون .

وللوقاية من هذه الجرائم انتهج المشرع في قانون العقوبات إقرار جزاءات لمرتكبي هذه الجرائم، بالإضافة إلى تجديد التشريع المنظم لحركة المرور الذي كان يختص بالجانب التنظيمي فقط وتمييزه بالطابع التشريعي، لتشديد العقوبة وردع المسؤولين عن جرائم القتل والجرح الخطأ في الطرقات .

تبرز أهمية الموضوع من خلال تسليط الضوء على جرائم القتل والجرح الخطأ في حوادث المرور التي تشهد ارتفاعا بالغا في الآونة الأخيرة، ولذلك كان لابد من الغوص فيه ومعرفة الموضوع من الناحية القانونية والتشريعية وخصوصا ما جاء به قانون المرور وكذا مدى الالتزام به ومعرفة العوامل التي تؤدي إلى ارتكاب هذه الجرائم .

(1) المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق ، إحصائيات حوادث المرور الجسمانية ، خلال سنة 2019 .

(2) حمدي اسماعن ، الجرائم المرورية في الجزائر ، مذكرة لنيل شهادة الماستر في العلوم القانونية والادارية ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة 8 ماي 1945 ، قالمة ، 2017 ، ص 5 .

و تكمن أسباب اختيار الموضوع في الوقوف عند النصوص القانونية المتعلقة بجرائم القتل والجرح الخطأ ومعرفة أسباب هذه الجرائم المرورية والإجراءات القانونية المتبعة فيه، وكذا السياسة العقابية لردع المسؤولين عن ارتكابها، بالإضافة لتزويد البحث العلمي ببحث يفصل فيها.

كما تهدف هذه الدراسة إلى التعرض لجرائم القتل والجرح الخطأ وما ينتج عنها، من خلال توجيه نظر المشرع إلى أوجه القصور في التشريع أو في التطبيق الفعلي للقانون للوصول إلى آليات لمكافحة هذه الجرائم، مع اقتراح بعض التوجيهات فيما يتعلق بتنفيذها .

يطرح هذا الموضوع الإشكالية التالية:

ما هي خصوصية جرائم القتل والجرح الخطأ في حوادث المرور من ناحية التجريم والعقاب والإجراءات الجزائية ؟

وقد اعتمدنا في دراستنا على المنهج التحليلي والمنهج الوصفي والمنهج المقارن .وقسمنا

البحث إلى فصلين :

الفصل الأول : القواعد الموضوعية لجرائم القتل والجرح الخطأ في حوادث المرور

المبحث الأول : الأحكام العامة لجرائم القتل والجرح الخطأ

المبحث الثاني : المسؤولية الجزائية والعقوبة المقررة عن جرائم القتل والجرح الخطأ

الفصل الثاني : القواعد الإجرائية لجرائم القتل والجرح الخطأ في حوادث المرور

المبحث الأول: الضبط الجنائي في جرائم القتل والجرح الخطأ

المبحث الثاني: السياسة المتبعة للحد من حوادث المرور

الفصل الأول:

القواعد الموضوعية لجرائم القتل والجرح الخطأ في حوادث المرور

إن جرائم المرور تتعدد وتختلف من جريمة لأخرى وما يميزها عن بعضها أنها تنقسم إلى

جرائم ضرر و خطر.

فجرائم الخطر هي الجرائم التي تحدث بالمخالفة لقواعد التجريم في قانون المرور، كالقيادة

بسرعة أو مشابه ذلك.

أما جرائم الضرر فتخص جرائم القتل والجرح الخطأ وهي الأفعال المجرمة بنص في ق ع

وتم إلحاقها بجرائم المرور. فالنتيجة ركن أساسي فيها بحيث تتطلب وقوع ضرر فعلي، عكس

سابقها التي تكتفي بمخالفة القواعد. وقد نصت عليها المواد 288 و 289 من ق ع⁽¹⁾، بالإضافة

للمادتين 69 و 66 من القانون 03/09⁽²⁾.

إن جرائم القتل والجرح في حوادث المرور تخضع لمجموعة من القواعد، وبالتالي الجريمة

فيها لا تحمل وصف جنائية مهما كانت جسامتها، وإنما تعتبر جنحة.

(1) الأمر رقم 156_66 المؤرخ في 08 يونيو 1966، المتضمن قانون العقوبات، المعدل والمتمم، ج.ر.، عدد 49، صادرة بتاريخ: 11 جوان 1966.

(2) الأمر رقم 03-09، المؤرخ في 22 جويلية 2009، المعدل والمتمم، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها و أمنها ج.ر. عدد 45، صادرة بتاريخ 29 جويلية 2009.

وعليه سنتناول في هذا الفصل الأحكام العامة لجرائم القتل والجرح الخطأ (المبحث الأول) ،
المسؤولية الجزائية والعقوبة المقررة عنها (المبحث الثاني) .

المبحث الأول:

الأحكام العامة لجرائم القتل والجرح الخطأ في حوادث المرور

إن جرمي القتل والجرح الخطأ يخلوان من نية المساس بحياة أو صحة الضحية ، ولكنهما
يفرضان أن يرتكب الشخص خطأ يؤدي بحياة المجني عليه أو إصابته ، ولتقوم هذه الجريمة لابد
من توافر مجموعة من الأركان (المطلب الأول) ، وكذا إن تستند إلى هذه الأركان إلى عدة
عوامل وأسباب أدت لحدوثها ووقوع الضرر . (المطلب الثاني) .

المطلب الأول:

الأركان العامة لجرائم القتل و الجرح الخطأ في حوادث المرور

تقوم الجريمة على مجموعة من الأركان وتختلف من جريمة لأخرى كما هو الحال بالنسبة
لجريمة القتل والجرح الخطأ ، فهي تتطلب ثلاث أركان لقيامها الأول هو صدور خطأ من جانب
الجاني (الفرع الأول) ، الثاني هو حدوث جريمة معينة تقوم بإصابة المجني عليه أو إزهاق روحه
(الفرع الثاني) ، ثالثا وهو آخر ركن وهو العلاقة السببية بين الخطأ والنتيجة (الفرع الثالث).

الفرع الأول :

الخطأ

لم يضع المشرع الجزائري تعريفا للخطأ في ق ع بل اكتفى بذكر صورته المختلفة ، تاركا ذلك لاجتهادات الفقه حيث انه هنالك اتجاه في الفقه عرف الخطأ على انه "توقع الجاني نتيجة فعله الإرادي ، دون قبولها معتقدا - بغير أساس - أنها لم تحدث ، أو عدم توقع هذه النتيجة بينما كان من واجبه وفي استطاعته توقعها" ،⁽¹⁾ وأيضا بأنه : "كل فعل أو امتناع إرادي يترتب عليه نتائج لم يقصدها الفاعل ولكن كان في وسعه ومن الواجب عليه أن يتجنبها".⁽²⁾

أولا : عناصر الخطأ

أ) إخلال بواجبات الحيطة والحذر:

البحث في هذا العنصر يقتضي بيان أمرين هما : كيف تنشأ هذه الواجبات ؟ ثم كيف يتحقق

الإخلال بها ؟

و لمعرفة منشأ هذه الواجبات يتطلب معرفة مصدرها، فلا صعوبة في تحديد هذا المصدر

إذا كانت قواعد القانون بمعناها الواسع هي التي تفرض الواجبات.

و لكن ليس القانون وحده مصدر واجبات الحيطة والحذر، كتصريحه لنوع من السلوك

الخطير الذي يحقق فائدة للمجتمع كقيادة السيارات، بل هنالك مصدر عام لواجبات الحيطة والحذر

⁽¹⁾ فوزية عبد الستار ، النظرية العامة للخطأ غير العمدي ، دار النهضة العربية ، لبنان ، 1977 ، ص 09 .

⁽²⁾ فريجة حسين ، شرح قانون العقوبات الجزائري جرائم الاعتداء على الأشخاص ، جرائم الاعتداء على الأموال ، ط 2 ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2006 ، ص 106 .

هو الخبرة الإنسانية العامة. إذ تقدر هذه الخبرة مجموعة من القواعد تحدد النحو الصحيح الذي يتعين، أن تباشر وفقاً له نوع معين من السلوك.

و لذلك إذا حددنا على هذا النحو مصدر واجبات الحيطة والحذر، اتضحت مجموعة من

القواعد. واتضح تبعاً لذلك ما إذا كان هذا السلوك قد اخل بهذه الواجبات أم التزم بها. فقيادة

السيارة هو سلوك مشروع، ولكن إذا تجرد هذا السلوك من ظروفه الواقعية، وأصبح سلوك قيادة

السيارة مسرعة في مكان عام صاغ التساؤل عن مدى الالتزام بهذه الواجبات؟⁽¹⁾

أما كيف يتحقق الإخلال بالواجبات فيتطلب البحث في ضابط الإخلال بواجبات الحيطة

والحذر. وهو الضابط الموضوعي قوامه الشخص المعتاد أي الشخص الذي يلتزم في تصرفاته قدراً

متوسطاً من الحيطة والحذر.

فإذا التزم المتهم في تصرفه القدر من الحيطة و الحذر الذي يلتزم هذا الشخص فلا ينسب

إليه ثمة إخلال، أما إذا نزل دونه نسب إليه الإخلال و لو التزم ما اعتاده في تصرفاته لا يقره

القانون على ما ألفه من إهمال في شؤونه الخاصة⁽²⁾.

وهذا الضابط يتصف مع مصلحة المجتمع واعتبارات العدالة ، و ما يؤخذ به في المسؤولية

التفسيرية في القانون المدني في المادة 124⁽¹⁾. إلا أن هذا الضابط الموضوعي لا يطبق

بصورته المطلقة. و إنما يتعين أن تراعي في تطبيقه الظروف التي صدر فيها التصرف.

(1) طلال أبو عفيفة ، جرائم الاعتداء على الأشخاص ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ،الأردن 2016 ، ص 161 .

(2) نبيل صقر الوسيط في شرح الجريمة المرورية وجرائم المخدرات ، دار الهدى للنشر والتوزيع ، الجزائر 2015 ص69.

يعني ذلك افتراض أن الشخص المعتاد قد أحاطت به ذات الظروف التي أحاطت بالمتهم حينما أتى تصرفه. ثم يبحث بعد ذلك عما إذا كان قد التزم في ظروفه القدر من الحيطة، الذي كان الشخص المعتاد يلزمه في هذه الظروف. فإذا التزم لم ينسب إليه الإخلال، وإن نزل إلى أقل منه نسب إليه ذلك.

و العلة في هذا القيد هي قاعدة لا إلزام بمستحيل فلا محل لأن تتطلب من الأشخاص التزام مسلك الشخص المعتاد، إلا إذا كانت الظروف التي تقترن بتصرفاتهم تجعل ذلك في وسعهم.

أ) توفر العلاقة النفسية بين إرادة الجاني والنتيجة الإجرامية:

إن الخطأ لا يقوم بمجرد الإخلال بواجبات الحيطة والحذر. إذ لا يعاقب القانون على سلوك في ذاته، وإنما يعاقب على السلوك إذا قضي إلى نتيجة إجرامية معينة. ومن ثم كان متعينا توافر صلة تجمع بين الإرادة والنتيجة، على نحو تكون فيه الإرادة بالنسبة لهذه النتيجة محل مسائلة القانون وللعلاقة النفسية بين الإرادة والنتيجة صورتان:

1. لا يتوقع فيها المتهم حدوث النتيجة فلا يبذل جهدا للحيلولة دونها في حين كان في استطاعته ومن واجبه.⁽²⁾

(1) أمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1974، المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم، ج.ر. عدد 78 مؤرخة في 30 سبتمبر 1975. حيث تنص المادة 124 ق م ج " كل عمل أيا كان، يرتكبه المرء ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه للتعويض " .

(2) نبيل صقر، المرجع السابق، ص 69 .

في هذه الحالة تفترض أن المتهم لم يتوقع نتيجة القتل والجرح الخطأ، ولم تتجه إرادته إليها .

ولكن ذلك لا يعني انعدام الصلة بينهما فهذه الصلة قائمة. لأنه كان في استطاعة المتهم توقع

النتيجة، وكان يجب عليه ذلك وكان في مقدوره أن يحول دون حدوثها ولا تكون النتيجة متوقعة لا

إذا كان حدوثها يدخل في نطاق السير العادي للأمر (1)، أي أن التسلسل الذي أدى إليها يتوافق

مع النحو الذي تجري عليه الأمور عادة (2) .

2. فينتوقع فيها الجاني حدوث النتيجة ولكن لتتجه إلى ذلك إرادته بل يعزف عنها ويأمل في عدم

حدوثها :

في هذه الحالة تكون العلاقة بين الإرادة والنتيجة الإجرامية اقوي مما كانت عليه في الحالة

السابقة، إي في حالة عدم توقع النتيجة فالفاعل هنا يتوقع النتيجة الإجرامية ولكنه يحسب أن

يوسعه تجنبها فيقوده هذا التقدير الخاطيء إلى ارتكاب الجريمة غير العمدية.

و جوهر الخطأ هنا إذن هو توفر علم الجاني بإمكان تحقق النتائج الضارة لنشاطه الإرادي

وإغفاله مما كان ينبغي عليه من إجراءات لمنع تحقق هذه النتيجة بالفعل إغفالاً ما كان ليقع فيه

لو بذل ما في وسعه من حيطة وانتباه (3).

(1) نبيل صقر، المرجع السابق، ص 69.

(2) ومثال ذلك " شخص يركب فوق بالات القطن تحملها سيارة نقل وعند اقتراب السيارة من جسر وعلى وشك المرور من تحته وقف ذلك الشخص فاصطدم بحافة الجسر وتوفي على الفور، فرغم سلوك السائق الخاطيء، بحد ذاته فلا قيام لمسؤولية لتدخل المجني عليه ووقوفه أدى إلى تحقق النتيجة وقطع علاقة السببية بين سلوك السائق ووفاة المجني عليه".

(3) محمد زكي أبو عامر سليمان عبد المنعم، قانون العقوبات الخاص، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2003، ص 331.

و مثال ذلك أن يقدم سائق سيارة على قيادة سيارته بسرعة فائقة في أماكن مزدحمة متوقعا إصابة المارة ولكنه يعتقد إن مهارته في القيادة تجنبه ما قد يتوقعه من فعله فإذا حصل وقتل احد الأشخاص يسأل عن جريمة ارتكبت على وجه الخطأ لإصراره على الإتيان بتصرف كانت خطورته تبدو واضحة من البداية (1).

ثانيا : صور الخطأ

أشار قانون العقوبات في مواد مختلفة إلى صور الخطأ غير العمدي، وقد حددها على سبيل الحصر في المادتين 288(2) و 289(3) من ق ع، و يلاحظ أن المشرع قد حصر هذه الأخطاء بصفة عامة، ومن دون شرح تاركا ذلك إلى قاضي الموضوع.

صور الخطأ التي وردت في الصور على سبيل الحصر

الإهمال : وهي صورة من الصور التي تنشأ من الترك أو الامتناع عما ينبغي للرجل

الحريص أن يفعله ، ولولا فعله ما حدث الضرر . ويقصد به أحيانا التفريط، وهو في جوهره نشاط سلبي مفاده عدا التقيد بالحيطه والحذر الواجبين ، فالشخص الحذر هو الذي يتصرف بالانتباه والحيطه تكون درجة الإهمال قدرة الشخص على تنفيذ الواجب المفروض بقواعد السلوك العامة طبقا للظروف التي يباشر فيها نشاطه.

(1) علي محمد جعفر ، قانون العقوبات القسم الخاص ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع ، لبنان ، 2006 ، ص 190.

(2) المادة 288 تنص على " كل من قتل خطأ أو تسبب في ذلك برعونته أو عدم احتياطه أو عدم انتباهه أو إهماله أو عدم مراعاته الأنظمة يعاقب بالحبس من 6 أشهر الى 3 سنوات وبغرامة من 1000 الى 20000 "

المادة 289 تنص على " اذا نتج عن الرعونة أو عدم الاحتياط إصابة أو جرح أو مرض أدى إلى العجز الكلي عن العمل لمدة تجاوز ثلاثة أشهر فيعاقب

(3) الجاني بالحبس من شهرين الى سنتين وبغرامة من 500 الى 15000 دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين "

و إلى جانب صورة الإهمال هنالك صورة أخرى، تتمثل في عدم الدراية وعدم الانتباه وتختلف الصورة الأخيرة عن الصورتين السابقتين، في أنها تتعلق بعدم مراعاة الشروط الفنية اللازمة لمباشرة النشاط لخطأ الشخص في تقدير كفاءته وقدرته الفنية على إتيان النشاط. والجدير بالذكر هنا أن صورة الخطأ المتمثل في عدم الدراية لا تتعارض مع طبيعة جرائم المرور التي يكون فيها الجاني مرخصاً له بالقيادة وإن كان يقلل من تلك الصورة للخطأ في جرائم المرور إلا أنه لا يقيد المحكمة، ومن قبلها النيابة العامة في تأسيس المسؤولية على ذلك الخطأ، إذ ما ثبت فعلاً إن النتيجة قد تحققت لعدم توافر الخبرة اللازمة لمباشرة القيادة بالطرق العامة .

و الإهمال وعدم الانتباه صورتان متقاربتان تتصرفان إلى الخطأ الذي ينطوي عليه نشاط سلبي - ترك أو امتناع - كأن يغفل الجاني اتخاذ احتياطات الحذر ولو قام بيه لما حدثت النتيجة ومثال ذلك سائق سيارة الذي يكون شاردًا للذهن فينشأ عن إهماله قتل أو إصابة (1).
الرعونة: يقصد بها في الأصل الفرنسي للكلمة ما يفيد انعدام أو تخلف المهارة أو انعدام الحذر وسوء التقدير (2).

وهي كذلك تقتضي المهارة في ممارسة نشاط مهني وهو في قانون تنظيم حركة المرور قيادة السيارة ومثاله الشخص الذي يقود مركبته ويقوم بتغيير اتجاه السير فجأة دون أن ينبه مستخدمي

(1) نبيل صقر ، المرجع السابق ، ص72.

(2)- Dictionnaire robert mot maladresse la même mot.

الطريق فيدهس شخصا ، أو سائق يسير بسرعة فائقة على طريق مبللة، وبعد اصطدامه بخنزير بري يقع في اصطدام سيارة أخرى آتية في الاتجاه المعاكس.⁽¹⁾

وعلى هذا الأساس تعد الرعونة اشد صور الخطأ غير العمدي خطورة، وهي اقرب ما تكون إلى أحكام القصد الاحتمالي.⁽²⁾

عدم الاحتياط: ويقصد به تجاهل قواعد الحيطة و التبصر، أو عدم تدبير العواقب وبمعنى آخر هو الخطأ الذي لا يرتكبه الرجل المحتاط.

وأكثر تطبيقات هذه الصورة من صور الخطأ في استعمال وسائل النقل ، فالفقه الجنائي عد ذلك إلى المستثمرين لهذه الوسائل فالمستثمر لوسيلة النقل سواء كانت برية أو بحرية أو جوية الذي يعلم بسوء حالتها، ولا يثنيه ذلك عن وقفها عن العمل إلى حين إصلاحها، يعد مسئولاً جنائياً عن الإضرار التي تتجم عنها، أو احد السائقين يتسبب في اصطدام السيارتين ببعضها فيقتل ويصاب بعض من فيها من الركاب أو في إحداها⁽³⁾ .

عدم مراعاة الأنظمة : وتعني الامتناع عن تنفيذ القوانين والأنظمة على الوجه المطلوب مما يسبب المخالفة ، وان لم يترتب عليها ضرر في بعض الحالات⁽⁴⁾ فهذه الصورة قائمة بحد ذاتها

(1) - Cass. crim du 25 septembre 2001, Bull , crim N° 188 cité dans M .VERON , « droit pénal spécial » , mise à jour , juin 2002 , p73 .

(2) نبيل صقر، المرجع السابق، ص72.

(3) - Voiun R , précis de droit pénal spécial , paris , Dalloz 1958, p 161.

(4) محمد صبحي نجم ، الجرائم الواقعة على الأشخاص ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن 1995 ص 113 .

بحيث يترتب على عدم مراعاة القوانين والأنظمة قيام مسؤولية الفاعل، عما يحدث بسبب هذه المخالفة و لو لم يثبت عليه صورة أخرى من صور الخطأ⁽¹⁾.

وبالتالي فهذه الصورة تستقل عن سابقتها لأنها معاقب عليها حتى وان لم يتحقق بارتكابها أي ضرر⁽²⁾، و تنص المادة 09 من الأمر 14/01 " يجب على كل سائق مركبة الامتثال للقواعد الخاصة بحركة المرور ، حتى لا يشكل إي خطر عليه أو على غيره من مستعملي الطريق " .

ومن أمثلة ذلك قائد المركبة الذي خرق حكم من أحكام قانون المرور بسرعة فائقة أو تجاوز خطير أو عدم احترام الإشارات، عدم صيانة المركبة، تجاوز الحمولة المرخص بها في النقل البري...⁽³⁾

لا يستلزم لعقاب الجاني توافر جميع عناصر الخطأ الوارد ، بل يقضي العقاب توافر عنصر واحد فقط ليثبت الخطأ الذي أدى إلى وقوع جريمة القتل أو الجرح الخطأ ، وأغلب الجرائم المرتكبة ناتجة عن عدم مراعاة الأنظمة⁽⁴⁾.

(1) فخري عبد الرزاق الحديثي و خالد حمدي الزغبى ، شرح قانون العقوبات الخاص ، مكتبة دار الثقافة ، الأردن ، 2009 ص.

(2) Garçon E ; article précité 319-320 N° 25 et S.

(3) احسن بوسقيعة ، الوجيز في القانون الجزائري الخاص ، ط 15 ، دار هومة ، الجزائر ، 2013 ، ص 86.

(4) Cass. crim du 16 février 1972, Bull, crim N° 63 cité dans M. VERON .Op .cit .p47.

إن خطأ الضحية في مجال التعويض عن حوادث المرور لا يلعب أي دور وبالتالي الشخص الذي يركب الشاحنة من الخلف ويؤدي إلى سقوطه ، يستحق التعويض رغم تبرة المتهم، وهو التعويض الذي يدفعه الصندوق الوطني للتعويض عن حوادث المرور (1).

الفرع الثاني:

النتيجة (قتل المجني عليه أو إصابته)

إن النتيجة هي الأثر المادي المترتب على السلوك الإجرامي عامة، وتشمل المساس بسلامة جسم المجني عليه.

وفي القاعدة العامة لجرائم القتل غير العمدية ألا عقاب ولا مسؤولية إذ لم يؤدي فعل

المرتكب إلى إحداث الوفاة ، حسب نص المادة 288 (2) ق ع .

أما في الجرح الخطأ فالفعل المرتكب هو وقوع الإصابة، (3) وهذا ما نصت عليه المادة

442 (4) الفقرة 2 من ق ع .

(1) عز الدين طباش ، شرح القسم الخاص في قانون العقوبات جرائم ضد الأموال والأشخاص ، دار بلقيس ، الجزائر ، 2018 ، ص55.

(2) تنص المادة 288 من ق.ع "كل من قتل خطأ أو تسبب في ذلك برعونه أو عدم احتياظه أو عدم انتباهه أو إهماله أو عدم مراعاته الأنظمة يعاقب بالحبس 3 سنوات وبغرامة من 1000 إلى 20.000 " .

(3) صونيا بن طيبة ، القتل الخطأ بين الشريعة والقانون الوضعي ، دار الهدى للنشر والتوزيع ، الجزائر ، 2010 ، ص28 29 .

(4) المادة 442 من ق.ع "يعاقب بالحبس من 10 أيام إلى شهرين على الأكثر وبغرامة من 8000 إلى 16000 ...كل من تسبب بغير قصد في إحداث جروح أو إصابة أو مرض لا يترتب عليه عجز كلي عن العمل لمدة تتجاوز ثلاثة أشهر وكان ذلك ناشئاً عن رعونة أو عدم احتياط...".

يشترط لقيام الجريمة في صورتها القتل والجرح الخطأ أن يحدث قتل أو جرح مهما كانت طبيعة أو جسامة هذا الجرح، إذ يعاقب القانون على كل مساس بحياة الإنسان أو بسلامة جسمه أو صحته ويمكن أن تكون الجروح ظاهرة أو باطنية⁽¹⁾.

أولاً: تحقق النتيجة

إن النتيجة المادية هي التي تحدد مقدار العقوبة والتي هي اشد في حالة الوفاة، غير إن القانون يأخذ بعين الاعتبار إذا تعلق الأمر بالجرح وتسببه بالعجز الكلي عن العمل، التي يجب أن تتجاوز 3 أشهر وإلا كنا بصدد مخالفة ، ومن هنا فإن العقاب يكون حسب نوع النتيجة⁽²⁾.

وقد انتهجت محكمة النقض الفرنسية نفس المنهج في عدد من قراراتها التي أبرزت فيها على الخصوص بأنه ليس من الضروري أن يكون الخطأ المعاین سببا مباشرا وحاليا لحدوث الوفاة في القتل الخطأ ، بل يكفي إن يكون سببا غير مباشر إذا كان مؤكدا .

وقد مثال ذلك انتحار المجني عليه من هول ما لحق به من تشوه بعد الحادث أو شخص مصاب في حادثة مرور قد مات بسكتة قلبية على اثر إجهاد نفسه بعد الحادث ، بالركض وراء السيارة التي صدمته و واصلت سيرها، و هذا عكس ما جاء به القانون الجزائري الذي يعاقب على نتيجة الحادث فقط سواء ظهرت قبل أو بعد العجز⁽³⁾.

(1) لحسن بوسقيعة ، المرجع السابق ، ص83.

(2) بن شيخ لحسن ، مذكرات في القانون الجزائري الخاص ، دار هومة ، الجزائر ، 2009 ، ص 102 .

(3) MERLE.ET VITU A. :Traité DE DROIT CRIMINEL T1 , DROIT Pénal général , PARIS , CUJAS,1981 t2 , Procédure pénale , paris , CUJAS ,1960 .p 693.

يبدأ في حساب التقادم من اليوم الذي يظهر فيه الضرر فالجريمة لا تتخذ وصف جنحة إلا من اليوم الذي يظهر فيه العجز وفي القانون الفرنسي لم تعد تطرح هته المشاكل من تعديل المادة 10 من ق ا ج الفرنسي 1830 فحسبه يبدأ في حسابه من 10 سنوات من بداية ظهور المرض أو اشتداده (1) .

ثانيا: تأثير النتيجة على العقوبة

إن النتيجة لا تقيم حسب عدد الضحايا وبالتالي إذا نتج عن حادث مرور عدة ضحايا، فإنه يؤخذ بجريمة واحدة حتى لو أن بعض الضحايا تعرضوا لجروح خطيرة مقارنة مع الآخرين. ومن 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 فإذا مات البعض، وأصيب الآخر بجروح متفاوتة الخطورة، فإن القضاء يستبعد إدماج العقوبات المطبقة على مخالفة الجرح والقتل الخطأ، بل يأخذ بعقوبة واحدة على أعلى درجة من التكييف. فقااضي الجرح يصبح مختصا في الفصل في جنحة القتل الخطأ والجروح الخطأ، والتالي فعدد الضحايا ليس له تأثير على تكييف الجريمة.

(1) l' action civile se prescrit selon les règles du code civil français en matière extracontractuelle, 10 ans a compter de la manifestation du dommage ou son aggravation .

في حالة تقادم الضرر بعد الجرح وقبل صدور الحكم النهائي تعاد تكييف التهمة المنسوبة

للمجني عليه من مخالفة إلى جنحة قتل خطأ أو جنحة الجروح الخطأ حسب نوع الضرر. (1)

الفرع الثالث:

العلاقة السببية بين الخطأ والنتيجة

تحقق رابطة السببية قاعدة عامة بين مادة الواقعة الإجرامية ونتيجتها ، خاصة عندما تكون

النتيجة الاجتماعية غير قابلة للمعاينة إلا بتحقق نتيجة فردية ، إذ يشير معظم الفقهاء إلى الدور

الحاسم الذي تلعبه رابطة السببية في جرائم القتل والجرح الخطأ ، ومن المبادئ الفقهية والقضائية

المقررة انه لا يكفي للقول بتحقق العنصر المادي في هته الجرائم مجرد خرق الموجبات القانونية

بالحذر أو الاحتياط أو الإهمال ، بل يجب التحقق من قيام رابطة السببية بين هذا الخرق أو

الإهمال وبين النتيجة الإجرامية الحاصلة فعلا (2) .

فإذا انعدمت هذه الرابطة فلا يحاسب عليها، رغم أن القضاء غير متشدد في تقبل رابطة

السببية ويكتفي أحيانا برابطة غير مباشرة فالقضاء يعتبرها قائمة، رغم وجود أخطاء متتالية أو

خطأ الغير أو الضحية⁽³⁾ ، ورابطة السببية غير المباشرة هي علاقة بين الفعل والنتيجة تبقى قائمة

(1) J. LARGUIER et A-M . LARGUIR , droit pénal spécial ,11 éd , Mémentos Dalloz , 2000,p 80.

(2)الدكتور أحمد محجودة ، أزمة الوضوح في الاثم الجنائي في القانون الجزائري والقانون المقارن ، ج 2 ، دار هومة للطباعة والنشر، الجزائر 2000 ، ص895 .

(3)مكي سردوس ، القانون الجنائي الخاص في التشريع الجزائري ، ج 1، ديوان المطبوعات الجامعية ،ص 205 ، 206 .

رغم فعل أو تدخل الغير ورغم خطأ المجني عليه أو الضحية، وهذا على خلاف ما اخذ به
المشرع الجزائري الذي اعتبر أن هنالك حالات تقطع رابطة السببية:

أولاً: رابطة السببية قائمة :

(أ) - خطأ الجاني :

وهي القاعدة العامة فمتى اخطأ الجاني وثبت ذلك وأدى خطأه إلى وقوع الوفاة أو الجرح

غير المتعمدين قامت علاقة السببية، ومثال ذلك شخص سكران يقود سيارته ليلا دون إشعال
أنوارها فيصدم عربة نقل ويتسبب بخطئه في وفاة قائد العربة.

وفي حين يحدث الضرر نتيجة لتسلسل عدة أخطاء وكانت هذه الأخطاء قد ساهمت ولو

جزئياً في حدوثه، وهذا هو التطبيق لمبدأ تعادل الأسباب الذي اخذ به المشرع الفرنسي فمحكمة

النقض الفرنسية ترى بأن كل شخص ساهم بخطئه في إحداث النتيجة فإنه يعد مرتكباً

للجريمة،⁽¹⁾ ولهذا فمجلس النقض الفرنسي قضى أن "المشاركة في القيام بنشاط خطير يشكل خطأ

وحيد منسوب لكل من ساهم في ارتكابه بدون البحث عن الذي تسبب في إلحاق الضرر

بالضحية⁽²⁾.

أما في القانون الجزائري إذا كان الخطأ شائعاً بين المتهمين ولم يقدّم الدليل الجازم على

صحة إسناد الخطأ لأي منهما، ولم تستطع المحكمة تعيين من المخطئ منهما وجب الحكم

(1) Crim 2 juillet 1932, Bull, N° 166.

(2) قيسي سامية ، المسؤولية الجنائية الناتجة عن حوادث المرور ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الجنائية ، تخصص
قانون جنائي ، كلية الحقوق ، السنة الجامعية 2004-2005 ، جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان الجزائر ، ص 43 . -

بالبراءة عليهما، وعند ثبوت خطئهما يسأل كل منهما مستقل عن الآخر فخطأ شخص لا يبرر خطأ شخص آخر. وفي القانون المصري يحكم بالبراءة على المتهم في حالة لم يثبت الخطأ⁽¹⁾. وفي حالة أخرى ليس بشرط أن يكون الشخص المسئول هو الذي احدث القتل أو الجرح بنفسه بل يكفي أن يكون هو المتسبب فيه بخطئه، فإذا سلم شخص سيارته لشخص آخر لقيادتها وهو يعلم انه لا يحمل رخصة سياقه ولا يحسنها فصدم هذا الشخص إنسانا فقتله فكل من صاحب المركبة وسائقها يسأل عن القتل الخطأ وكل منهما مستقلا عن الآخر.

ب- خطأ المجني عليه :

يساهم أحيانا المجني عليه في النتيجة الضارة ولكن الغالب إن خطؤه لا يقطع العلاقة السببية بين خطأ الجاني والنتيجة الإجرامية⁽²⁾، فتبقى المسؤولية الجزائية للجاني قائمة متى توفرت هذه العلاقة السببية ، مع الأخذ بعين الاعتبار خطأ الضحية الذي يخفف من عقوبة الجاني حسب نسبة الخطأ بتقدير من القاضي من ناحية تقدير التعويضات المدنية فحسب⁽³⁾. وبالتالي فالعلاقة السببية لا تنقطع بين خطأ الجاني ووفاة المجني عليه إذا ساهمت معها عوامل أخرى طالما كانت هذه العوامل تتفق والسير العادي للأمر وبالتالي لا تنتفي مسؤولية الجاني عن الوفاة⁽⁴⁾.

(1) يحي اسماعيل ، الارشادات القضائية جزء الاصابة والقتل الخطأ ، دار النهضة ، مصر، 2010، ص55.

(2) لحسن بوسقيعة ، المرجع السابق ، ص89

(3) ابراهيم سيد أحمد ، البراءة والإدانة في قضايا التعويضات لحوادث السيارات ، دار الكتب القانونية ، مصر، 2013، ص 26

(4) قيسي سامية ، المرجع السابق ، ص 45.

ثانياً: رابطة سببية منقطعة :

(أ) - خطأ المجني عليه :

إذا كان خطأ المجني عليه جسيماً بحيث لا يستطيع الجاني توقعه، وبذلك لم يكن يتوقع الوفاة التي تترتب عليه، ومن ثم العمل على تجنبها فإن أحد عناصر الخطأ ينتفي بذلك وبالقول التالي إن "خطأ الجاني عليه قد يستغرق خطأ الجاني وكان كافياً بذاته لإحداث النتيجة" (1).

ومن تطبيقات هذه الحالة قيام المتهم باستعمال سيارة وهي بحالة لا تتفق وشروط الأمن والسلامة الواجب توفرها وبسرعة زائدة لا يجعله مسؤولاً عن وفاة المجني عليه وحده، الذي أخطأ بأن اندفع فجأة إلى الجهة التي كانت تسير فيها السيارة، وإن خطأ المتهم سواء كان ذلك بعدم استعماله جرس التنبيه أو قيادته لسيارة تالفة الفرامل أو بسرعة زائدة، ولم يكن له شأن في وقوع الحادث لانقضاء رابطة السببية بين هذا الخطأ والضرر الذي لحق الضحية .

فيشترط لقيام مسؤولية الجاني عن جريمة القتل الخطأ إن يكون خطأه هو بذاته سبب الحادث، بحيث لا يتصور وقوعها لولاها، فالاندفاع المفاجئ للمجني عليه إمام السيارة كان مستحيل التوقع بالنسبة للسائق ولم يكن في وسعه اجتنابه (2) .

(1) طعن رقم 586 ، جلسة 1974/12/02 ، مجموعة أحكام محكمة النقض المصرية ، رقم 170 ، ص 787 ، ذكره إبراهيم سيد

أحمد ، المرجع السابق ، ص 50 .

(2) قيسي سامية ، المرجع السابق ، ص 46 .

(ب)- تمتع المجني عليه بحرية الاختيار والإدراك:

فلا ينعدم لإكراه أو ضرورة إذ لا خطأ من المكره أو المضطر، وهنا يتحمل الجاني المسؤولية الجنائية، مهما كانت جسامة خطأ المجني عليه، لأن خطأه يعد من الأفعال المألوفة، لكن يشترط علم الجاني بجنون أو قصر أو اضطرار المجني عليه، فإن لم يعمل بذلك لا يسقط خطأ المجني عليه تماماً⁽¹⁾

(ج)- القوة القاهرة والحادثة الفجائي :

تعتبر القوة القاهرة والحادثة الفجائي الحادث الذي لا يمكن توقعه، وإذا وقع يستحيل دفعه ومن ناحية الفرق بينهما، تعرف القوة القاهرة على أنها محو لإرادة المتهم حيث تنسب إليه سوى حركة عضوية مجردة من الصفة الإرادية . أما الحادث الفجائي فهو مجرد السلوك الإرادي الذي صدر من المتهم عن وصفي العمد والخطأ . وبالتالي الحدث الذي ينجم عن الشيء نفسه كحدوث زلازل أدت لوقوع الحادث تعتبر قوة القاهرة (أو إصابة احد الأشخاص بالشلل) . أما الحدث الذي ينجم عن الشيء نفسه كأنفجار المحرك واحتراق السيارة يدعى بالحادثة المفاجئ ، وبالتالي فإن انتفاء المسؤولية بسببهما يستوجب توفر شرطين وهما عدم الدفع (لا يمكن استبعادهما) وعدم إمكان التوقع (أن يكونا غير متوقعين)، إذا تخلف احدهما لا يعتد بهما⁽²⁾.

(1) معوض عبد التواب ، الوسيط في شرح جرائم القتل والإصابة الخطأ ، ط 4 ، منشورات الحلبي ، بيروت 1997، ص 85.

(2) صونيا بن طيبية ، المرجع السابق ، ص 35.

والحادث المفاجئ لا يعتبر كذلك في حالة عدم الاحتياط والتقدير، هنا يتم بالاستعانة بخبراء

والفصل فيها في محكمة الموضوع (1).

ومتى وجدت القوة القاهرة وتوفرت شروطها في القانون كانت النتيجة محمولة عليها وانقطعت

علاقة السببية بينها وبين الخطأ، وامتنعت المسؤولية عن الخطأ (2).

المطلب الثاني :

الأسباب العامة لجرائم المرور (جرائم القتل والجرح الخطأ)

إن حوادث المرور وكما سبق الذكر أصبحت تهدد حياة الإنسان خصوصا وإن أعلى نسب

جرائم القتل والجرح الخطأ تنسب لها، وبالتالي كان لابد من البحث فالأسباب التي تؤدي إلى

ارتكابها .

حيث تشير الدراسات إلى أن مراعاة سائقي المركبات لأنظمة المرور وتعليمات السير في

الجزائر متدني جدا وربما يعطي انطبعا أن هناك خلل ما، إما في السائقين أنفسهم أو بالتعليمات

والإرشادات المرورية، أو أن هذه الأنظمة والقوانين لا تخضع لتقييم مستمر عن طريق إجراء

دراسات قبلية وبعديّة، أو لعدم وجود آلية لتطبيق القانون الصارم الذي يجعل الآخرين يحترمون

هذه التعليمات المرورية بالذات، أو قد تتعدى الأسباب السائق فتتسبب لعوامل هندسية بالنسبة

للمركبة أو الطريق أو غيرها .

(1) طباش عزيزين ، المرجع السابق ، ص 54.

(2) ابراهيم سيد أحمد ، المرجع السابق ، ص 60.

ويمكن تقسيم أسباب حوادث المرور إلى عدة عوامل من بينها :عوامل سلوكية لمستعملي

الطريق (فرع أول)، عوامل هندسية بالنسبة للمركبة والطريق (فرع ثاني)، و عوامل طبيعية ومناخية (فرع ثالث).

الفرع الأول:

العوامل السلوكية لمستعملي الطريق (الراجل، السائق)

تبين إحصائيات معظم الدول إن ما بين 80% إلى 90 % من حوادث المرور ترجع إلى

العامل الإنساني، وهذا ما أكدته إحصائيات المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق بالجزائر

إن السبب الرئيسي في 96 % من حوادث المرور نتيجة لعدم احترام قانون المرور من طرف

الأشخاص (1).

فالعامل الإنساني يلعب دور مهم في نظام المرور، حيث يصنف مستعملي الطريق إلى

صنفين: شخص غير محمي كالرجل أو سائق مركبة ذات عجلتين وشخص محمي كسائق أو

راكب مركبة ذات محرك(2).

(1) حمدي اسماعن ، المرجع السابق ، ص 24 .

(2) إبراهيم سيد أحمد ، المرجع السابق ، ص 60.

(2) درقاوي عائشة ، دراسة قياسية لحوادث المرور في الجزائر ، مذكرة مقدمة لنيل الماجستير في علوم التسيير ، كلية الحقوق والعلوم التجارية ، جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم ، الجزائر ، 2011 ص23

أولاً :سلوك الراجل أو المشي:

إن المشي هو احد التنقلات المستعملة بشكل واسع، ولكن رغم شموليته إلا أن المساحات المخصصة للمشاة قد تقلصت بشكل ملحوظ ومقلق، تاركة المجال للمركبات ذات المحرك التي فتئت تتطور باستمرار محتاجة بذلك إلى أماكن أوسع وسرعة أكبر (1).

والمشاة هم أكثر الفئات تضررا من الحوادث المرورية، ذلك أن سوء استخدامهم للطريق من شأنه أن يعرض سلامتهم للخطر، وهناك عدة صور تبين مدى تسببهم في وقوع الحوادث (2).

-أسباب متعلقة بالراجلين :

بسبب الافتقار إلى ثقافة مرورية تحصل الكثير من الحوادث على الطرق نتيجة جملة من التجاوزات المتمثلة في مخالفة قاعدة أو أكثر من قواعد وآداب المرور التي تضمنها الباب الثامن من قانون المرور ، في المواد 34 و 35 و 36 و 37⁽³⁾ من القانون 01-14 وهي :

- عدم التقيد بممرات عبور المشاة، وتجدر الإشارة إلى إن بعض المشاة يجدون في عبور الجسور مشقة ، فيفضلون المجازفة بحياتهم على أن يسلكو طريق السلامة .

(2) عبد العزيز الحميد ، الآثار الاجتماعية والاقتصادية الناجمة عن حوادث المرور ، سجل المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية ، جامعة الملك سعود، الرياض، 1988، ص13.
 قانون رقم 14/01 ، مؤرخ في 19 أوت 2001 ، معدل ومتمم ،المتعلق بتنظيم حركة المرور ، ج.ر عدد 46 ، صادرة بتاريخ 19:19 أوت 2001.⁽³⁾

- التجمع حول مواقع حوادث المرور، وعدم استجابة المواطنين لحملات التوعية من الناحية

المرورية ، ويشكل ملحوظ وواضح، فيما يتعلق بأخطائهم المتكررة يوميا حال ارتفاعهم في

الطريق.

- وكذلك لهو الأطفال على الطرقات نتيجة إهمال ذويهم لهم ، فانعدام التنقيف الأسري للكثير

من الأطفال وعدم اكتراث الأولياء بتوعية أبنائهم للتنقيد بقواعد وقوانين المرور المعمول ، يوقع

الأبناء في خطر جرائم القتل أو الجرح الخطأ من طرف السائق (1).

• تعدي أصحاب المحلات أو الباعة المتجولين على الأرصفة ، وإشغالها ببيضائهم الأمر الذي

يجعل المشاة يلتجئون لاستخدام الطريق بدلا من الرصيف .

• إهمال المشاة أماكن عبور المشاة وعدم تقيدهم بالأماكن المخصصة لعبورهم ، فقد نجد الكثير

منهم يقطع التقاطعات من أماكن خاطئة ، ومنهم من يقطع من أمام مركبة واقفة التقدير

الخاطئ لمخاطر عدم الالتزام بقواعد السير ، وما ينجم عن ذلك مما لا تحمد عقباه .

• افتقار وسائل الإعلام والتوعية الحديثة للتعريف بأهمية مراعاة قواعد وقوانين المرور بوسائل

تناسب طرديا مع الطرق العلمية الحديثة المتطورة .

(1) وليدة حدادي ، المشكلة المرورية في الجزائر الأسباب وسبل الوقاية ، العدد 50 ، جامعة محمد خيضر بيسكرة، الجزائر ، 2018

، ص 139 .

ولتحقيق سلامة المشاة والمارة على الطرقات ولتفادي الحوادث، لابد من الالتزام بإشارات المرور، والعبور فقط على الخط الخاص بالمشاة والعناية بنظافة الطرق، وإزالة كل ما من شأنه إن يعيق حركة المرور⁽¹⁾.

ثانيا : سلوك السائق:

إن السائق هو كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدراجات العادية والنارية، أو يسوق حيوانات الجر والحمل والركوب والقطعان عبر الطريق أو يتحكم فعلا في ذلك⁽²⁾.

حيث يتحمل سائق المركبة اكبر عبء من مسؤولية حوادث المرور، كما أن الإحصائيات العالمية تؤكد انه العامل الرئيسي في معظم الحوادث نتيجة للسرعة الزائدة ، في قيادة السيارة والتي تصل نسبتها الى 65%، أو نتيجة للسلوك المروري الخاطئ والذي تصل نسبته إلى 13%، وكذلك عدم صيانة السيارة خاصة الإطارات وعليه تدخل العديد من العوامل في التسبب في الحادث، الذي ينجر عليه جرائم القتل و الجروح الخطأ⁽³⁾ ومن بين هذه الأسباب:

(1) وليدة حدادي ، المرجع السابق ، ص 139-140.

(2) المادة 2 من القانون 14/01.

(3) حمدي اسماعن ، المرجع السابق ، ص 24.

(أ) - أسباب متعلقة بالسائقين ونفسياتهم :

- يعتبر سائق السيارة مسؤولاً عن كل ما يحدثه بسيارته، من إتلاف وإضرار واصطدام لأنه المسير لها وهي آلة في يده تتحرك بإرادته، وتتوقف بإرادته، فكل ما ينشئ عنها يجعله مسؤولاً جزائياً عنه⁽¹⁾ ومن بين السلوكيات السلبية للسائق التي تخضع لعدة عوامل منها:
- الأنانية واللامبالاة والاستهتار، التي تدفع السائق الأناني بأن يعتبر الطريق ملك له ولا يراعي ما لغيره من الحقوق، ولا يحترم ما يفرض عليه من قواعد ويعبر عن غضبه بالقيادة المستهترة دون اكتراث لحركة المرور التي يمكن أن يعرقلها.
 - سوء الصحة وكأمثلة ذلك ضعف الرؤية، ضعف السمع، أزمات عصبية، التعب والإرهاق.
 - عامل السن حيث أن معدل الحوادث عند كبار السن أكبر منه عند صغار السن، ويرجع السبب في ذلك إلى تناقص القدرات الحسية الحركية وغيرها.
 - عامل الإدراك: وهو عدم قدرة الذهن على تسجيل كل ما تراه العين، صعوبة رد الفعل والكبح نقص الإدراك البصري، الشرود وغالبا ما ينتج عن تناول الكحول والمخدرات، المهدئات أو المنومات... الخ⁽²⁾.
 - التعب الذي يعتبر كعامل مهم في ارتكاب الحوادث بسبب انخفاض القدرة عن التفريق بين بعض العبارات الحسية وصياغة الكفاءة في العمليات المناسبة كالوظائف الحركية والتي تضع ضغطا ثقيلًا على كاهل السائق.

⁽¹⁾وليدة حدادي ، المرجع السابق ، ص 145 .

⁽²⁾حمدي اسماعن ، المرجع السابق ، ص 24-25 .

- القلق العصبي عامة كحالة عاطفية تتميز بالإحساس لفقدان الأمن و السياقة في حالة القلق تؤدي إلى الوقوع بالحوادث .

- العدوانية التي تمثل السلوك الحاد و العدائي لفرد غير متكيف ، و تظهر من خلال القابلية للهجوم ، وتتميز في ميدان السياقة بدينامكية مبالغ فيها من طرف السائق ،الذي يريد تأكيد ذاته أمام صعوبات حركة المرور .

- توفير الوقت الذي يؤدي بالسائق للإفراط فالسرعة ، مع أن العكس هو الصحيح حيث أن عدم احترام السرعة المحددة يعد السبب الأول في ارتكاب حوادث المرور (1).

(ب) - أسباب تعود إلى سلوكيات السائق الخاطئة :

إن زيادة معدلات حوادث المرور تعتبر من أقصى مظاهر مشكلة المرور، وأصبحت الخسائر الناتجة عن حوادث المرور تفوق بصفة عامة كل أنواع الجرائم الأخرى (2). وبالتالي تتعدد الأسباب المباشرة لوقوع الحوادث من طرف السائقين ، وهذا ما نصت عليه المادة 69 و 71 من القانون 03/09 إلى أسباب وقوع الحوادث المباشرة ، إذا ترتب عنها قتل خطأ أو جرح خطأ، ومن بين المخالفات التي تترتب عنها جريمة القتل الخطأ حسب نص المادة :

- الإفراط في السرعة .
- التجاوز الخطير .
- عدم احترام لإشارات الأمر بالتوقف التام.

(1) درقاوي عائشة ، المرجع السابق ، ص 24-25 .

(2) عدلي خليل ، جرائم القتل والإصابة الخطأ والتعويض عنهما ، دار الكتب القانونية ، مصر ، 2000 ، ص 260 .

- المناورات الخطيرة.
 - السير في الاتجاه الممنوع .
 - سير مركبة بدون إنارة، أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا، أو إثناء انتشار الضباب في مكان خالي من الإنارة العمومية .
 - الاستعمال اليدوي للهاتف النقال، أو التصنت بكلتا الاثنتين بوضع خوذة التصنت الإذاعي، والسمعي، أثناء السياقة .
 - تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء السياقة .
- بالإضافة إلى ما جات به كل من المادتين 72 و 66 من الأمر 14/01 عن زيادة الحمولة، والسياسة في حالة سكر، وبالتالي يبدو جليا أن لحوادث المرور عدة أسباب مباشرة نذكر أهمها :

السرعة المفرطة:

- لاشك أن السرعة عامل مهم في وقوع حوادث السيارات إن لم يكن أهمها على الإطلاق،⁽¹⁾ لأنه من المقرر انه كلما ازدادت سرعة السيارة كلما صعب التحكم فيها، سواء بإيقافها أو تجنب حوادث قد تعترضها إثناء سيرها في الطريق، ومن المؤكد علميا وعمليا انه كلما زادت قل وزنها، وهذا ما يؤدي إلى سهولة انقلابها عند أدنى عائق يعترضها في الطريق ، وهذا راجع لان السائق

(1) عزالدين الديناصوري وعبد الحميد الشواربي ، المسؤوليتان الجنائية والمدنية في القتل والإصابة الخطأ في ضوء الفقه والقضاء ، ط 2 ، ديوان المطبوعات الجامعية ، مصر ، 1997 ، ص 173 .

يفقد التحكم في مركبته ولا يستطيع السيطرة عليها،⁽¹⁾ ومن أجل ذلك حدد قانون 14/01 في

المواد 23 ، 24 ، 25 أحكام المرور على المسالك العمومية ، وحددت المادة 74 منه الحد

الأقصى لسرعة السيارات على النحو التالي :

- 40 كلم/ سا في الطريق السيار .

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

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

بالرغم من هذا التحديد للسرعة، إلا إن قانون المرور يعاني من كثير من النقائص، حيث

يوجد فراغ قانوني متعلق بتنظيم، أو تحديد السرعة التي تعتبر ظرفا لمسائلة السائق.

وهذا ما جاء به القانون المصري، الذي اجتهد في تحديد وكيفية ضبط سرعة السائق وهو ما

جاء في نص المادة 75 من القانون 20 لسنة 1983⁽²⁾.

والسرعة المنخفضة هي أيضا تكون سببا في العديد من حوادث المرور، ولقد نصت المادة

19 من المرسوم 06-88 سنة 1988⁽³⁾ عليها.

(1) سعيد شنين ، المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير ، تخصص شريعة وقانون ، قسم الشريعة ، جامعة الجزائر 1 ، الجزائر ، 2012 . ص 154 .

(2) تنص المادة 75 من القانون المصري على مايلي ".يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على 3 أشهر وبغرامة لا تقل عن 500 جنيه ولا تزيد على ألف جنيه أو باحدى هتئين العقوبتين كل من حاز في السيارة أو استعمل فيها أجهزة تكتشف أو تنذر بمواقع أجهزة قياس سرعة المركبات أو تؤثر على عملها ، كما يتم ضبط تلك الأجهزة ونقضي المحكمة بمصادرتها ." .

(3) مرسوم رقم 06-88 ، المؤرخ في 1 جويلية 1988 ، المتعلق بتحديد العلامات المميزة للمركبات السيارة المخصصة للنقل العام للمسافرين ، ج.رعدد 34 صادرة بتاريخ: 24 أوت 1988 .

وبالتالي فالمشرع الجزائري نص عن جزاء مخالفة السرعة القانونية في المادة 89 من القانون

. 09/03

وفي حالة وضع أجهزة تكشف موقع الرادار ، أو تنذر من وجوده أو تؤثر على عملها

بالتشويش ، مثلا فقد واجه المشرع ذلك بنص المادة 87 ، 98 ، 100 من القانون 14/01.

زيادة الحمولة :

إن الكثير من حوادث المرور يرجع إلى زيادة الحمولة عن المقرر، حيث إن هذه الزيادة في

الحمولة تصعب التحكم في المركبة ، بالإضافة إلى أن أجزاء هذه الحمولة معرض للسقوط أثناء

سير المركبة ، مما يؤدي إلى ميلها واختلال توازنها وانقلابها، ومن ناحية أخرى فإن زيادة الحمولة

عن المقرر يؤدي في كثير من الأحيان إلى انفجار إطار، من إطاراتها وبالتالي فهي تسبب في

إصابة الموجودين بمكان الحادث (1).

ولقد حددت المادة 72 من القانون 14/01 على الجزاءات المقررة للمخالفين للأحكام

المتعلقة بالحمولة .

وفيما يخص الزيادة بالحمولة فالقانون المصري كان أكثر دقة، وتفصيلا حيث حددت المادة

196 من لائحة المرور الصادرة بالقرار رقم 291 لسنة 1974 والمعدلة بالقرار 1407 لسنة

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

1982 في المادة 196 منها إبعاد سيارات النقل بحمولتها وهذا ما لم يفصل فيه المشرع الجزائري⁽¹⁾.

القيادة تحت تأثير المخدر أو المسكر :

إن قانون المرور ينص على انه يجب على كل سائق مركبة أن يكون في حالة تمكنه من

القيام بكل عمليات القيادة دون تأخير المادة 6 من المرسوم 04-381⁽²⁾.

وبالتالي المخدر، أو المسكر، يفقد السائق القدرة على التمييز، و التركيز فهو يؤثر على

جهازه العصبي فتتهار كل أصول وقواعد القيادة السليمة ، فلا يستطيع تقدير العواقب وتجنب

المخاطر وتفاذي الحوادث فيؤدي بحياة الكثيرين للخطر وبحياته في نفس الوقت⁽³⁾ ولذلك جرم

المشرع هذا الفعل في المادة 66 من القانون 01-14. وتعتبر القيادة تحت تأثير المخدر أو

المسكر ظرف مشدد سنتناوله فالمبحث الثاني .

عدم إتباع أصول القواعد الصحيحة لقيادة السيارة :

إن الكثير من حوادث المرور تقع بسبب عدم مراعاة القواعد الصحيحة للقيادة ومن أهمها:

(1) قيسي سامية ، المرجع السابق ، ص 62.

(2) المرسوم التنفيذي رقم 04 - 381 ، المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 ، يتعلق بتحديد قواعد حركة المرور ، ج .ر عدد 76 ، صادرة بتاريخ: 28 نوفمبر 2004.

(3) -نبيل صقر ، المرجع السابق ، ص 62 .

الاستعمال الخاطئ للفرامل :

تحدث بعض جرائم المرور نتيجة لعدم استعمال قائد السيارة الفرامل لإيقافها، وإما لأنه تأخر

في استعمالها، وإما لأنه استعملها دون تأخير إلا أنه لم يستطع إيقافها قبل أن يصدّم المجني عليه.

و إذا عبر المجني عليه الطريق فجأة وعلى مسافة قصيرة من المتهم فلم يتمكن من استعمال

فرامل السيارة، أو استعمالها لحظة رؤيته له ولم يستطع تفاديه فليس هنالك خطأ في جانبه⁽¹⁾.

أما إذا لم يستعمل الفرامل رغم استطاعته أو تأخر في استعمالها أو، استعمالها بطريقة خاطئة

وتسبب ذلك في وقوع حادث قتل أو جروح خطأ ، فيكون بذلك ركن الخطأ في جانبه.

- استعمال الكاشفات العالية عند السير ليلاً، فالضوء القوي لسيارة قادمة فالاتجاه المضاد يجعل

السائق يفقد الرؤية، وفي حالة إذا كان السائق يسير خلف سيارة ولا يريد تجاوزها فيتعين عليه

تخفيض الإضاءة وترك مسافة كافية بينه وبينها.

- توقف السائق في الجزء المنحني من الطريق أو في منطقة التقاطع بين طريق و آخر أو عند

الأجزاء المرتفعة والمنحدرة منه ، لكن يتعين عليه أن يكون وقوفه على الجانب الأيمن من

الطريق .

(1) عزالدين صوري و عبد الحميد الشواربي ، نفس المرجع السابق ص 197.

- التجاوز على اليمين في الطريق، أو عند منحى الطرق، أو في جزء مرتفع منه أو عند تقاطع

الطرق أو عدم استخدام إشارات الاتجاه، وبذلك عدم تنبيه السائقين بالتجاوز فيتسبب في

الحوادث.(1)

- عدم احترام إشارات المرور سواء فيما يتعلق بالوقوف أمام إشارة قف ، أو التآني عند الممر

الخاص بالراجلين وغيرها من الإشارات فتؤدي إلى وقوع الحوادث .

- عدم ترك مسافة القانونية بين السيارة وأخرى،التي لا تسمح للسائق بالكبح السليم ، فينتج عنها

اصطدام بالمركبة التي تسبقه(2).

لهذا فمن الضروري معرفة طريقة القيادة لسائق السيارة عند محاكمة مرتكب الحادث عند

المسائلة الجنائية(3) .

الفرع الثاني:

العوامل الهندسية بالنسبة للمركبة والطريق

إن النظام المروري يقوم على ثلاثة أركان هامة ومن بينها الطريق والمركبة (4) فحوادث

المرور تتعدد فيها الأسباب وكما لاحظنا إن مستعملي الطريق هم المتسببون الرئيسيون فيها، حيث

(1) قيسي سامية ، المرجع السابق ، ص 64- 65 .

(2) حمدي اسماعيل ، المرجع السابق ، ص 155-156 .

(3) قيسي سامية ، المرجع نفسه ، ص 68 .

(4) حسن مساعد الاحمدي ، عيضة العوفي ، حوادث المرور أسبابها ووسائل الحد منها ، مجلة الدراسات والثقافة الشرطة ،

الامارات المتحدة ، جويلية 1999 العدد 342 ص 64 .

يمثلون القسط الأعظم من المسؤولية بنسبة 93%، بينما الأسباب المتعلقة بحالة المركبة تأتي

فالمرتبة الثانية بـ 3.80% ، ويتسبب عامل المحيط بنسبة 2.91% .⁽¹⁾

وبما أن كل من المركبة والطريق يتسببان في وقوع هذه الحوادث ، ويهددان السلامة

المرورية كان لابد أن نشرح العوامل التي تجعلهما من أسباب جرائم القتل والجرح الخطأ.

أولاً: المركبة

يعرف الحادث المروري بأنه الواقعة التي تسبب فيها المركبة في إحداث خسائر فالأرواح ،

أو الممتلكات، أو كليهما بدون قصد سابق إثناء قيادتها بالطريق⁽²⁾ و قد عرفت المركبة في

المادة 2 من القانون 03/09.

ويمكن إيجاز أهم الأعطال التي تصيب المركبة وتكون سببا في وقوع أنواع مختلفة من

الحوادث فيما يلي:

أ. العطل في الفرامل :

إن أي خلل في جهاز الفرامل يؤدي إلى وقوع الحوادث ولهذا يجب عمل الفحص الدوري له

للتأكد من سلامته وانه يعمل بكفاءة⁽³⁾.

(1) فاطمة مساني ، قراءة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر ،مجلة الباحث في العلوم الانسانية والاجتماعية ، جامعة البويرة ، قسم الاجتماع العدد 32 / 2018/01 ، ص 255 .

(2) حمود بن هزاع بن عبد الله الشريف ، الآثار النفسية لحوادث المرور ، المجلة التربوية المتخصصة ، المجلد الرابع ، العدد الثاني ، الأردن 2015 ، ص 15.

(3) درقاوي عائشة ، المرجع السابق ، ص 24 .

وتتحصّر مظاهر الخلل في الفرامل في الأثر الأسفنجي ويشعر به السائق عندما يضغط

على دواسة الفرامل فلا يجد مقاومة ، وكأنه يضغط على قطعة إسفنج⁽¹⁾.

ب. عدم صلاحية الإطارات :

يقع الكثير من الحوادث نتيجة انفجار إطار المركبة وتأتي حوادث التدهور نتيجة انفجار

الإطارات في مقدمة هذه الحوادث خاصة على الطرق الخارجية ويمكن أن ترجع أسباب انفجار

الإطار للأسباب الآتية :

- زيادة الضغط داخل الإطار عن الجد المقرر له بسبب زيادة التوتر في الأنسجة المكونة للإطار

الخارجي مما يسبب تمزق بالأنسجة وانفجار الإطار .

- الاحتكاك الزائد بين الإطارات والأرض مما يولد حرارة شديدة تنتقل إلى الهواء المضغوط في

الإطار الداخلي فيتمدد بدوره إما يؤدي إلى التمزق أو الانفجار .

- تحميل السيارة بأكثر من حمولتها يؤثر على الإطارات زيادة إلى انه يعبر على مخالفة قانون

المرور⁽²⁾.

ج. أعطال الإضاءة:

تعتبر الإضاءة والرؤية الواضحة على الطريق ليلاً وفي كافة الاتجاهات من العوامل الهامة

في توفير الأمان للسائق والركاب وبالتالي فالقانون يفرض شروطاً معينة في الإضاءة بالمركبة⁽¹⁾

(1) عدلي خليل، المرجع السابق ، ص 272 .

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

وهذا ما جسده في المادة 11 من القانون 87-09 والقسم الرابع من الجزء الأول لقانون المرور ضمن المرسوم 88-06 .

وأعطال الإضاءة لها عدة أشكال منها ضعف الإضاءة وانحرافها وارتفاع درجة الإضاءة بالإضافة إلى تعطل بعض مصابيح المركبة.

ولذلك من أجل شروط السلامة ألزمت وزارة النقل الفحص الدوري للمركبات أي نظام المراقبة التقنية للسيارات (2).

ثانياً : الطريق

إن الحفاظ على الطريق العام من أي اعتداء واجب الدولة ، فالطريق عنصر هام من عناصر الحادث المروري وتقع على الدولة المسؤولية في إنشاء الطرق بشكل يتناسب مع كثافة المرور بها من حيث القدرة على استيعاب أعداد السيارات المتزايدة (3)، وتقدر عدد السيارات بأكثر من مليار و 200 ألف سيارة في العام 2030 وأكثر من ملياري سيارة ستضاف لحضيرة السيارات(4)

ومن بين العوامل التي تؤدي إلى وقوع الحوادث بسبب الطرق هي :

(1) قيسي سامية ، المرجع السابق ، ص 81.

(2) مرسوم تنفيذي رقم 17-254 مؤرخ في 18 جويلية 2017 ، م عدل ومتمم، المتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيفيات ممارستها

(3) وليدة حدادي ، المرجع السابق ، ص 147.

(4) مرسللي عمران ، الاعتماد على السيارة والسلامة على الطريق ، الملتقى الدولي الاول حول دراسات وممارسات في علم النفس المروري نحو استخدام أفضل للطريق ، جامعة الحاج لخضر باتنة 27-28 /أفريل 2016 .

1 التصميم الهندسي :

إن بعض الطرق لا يتم تنفيذها حسب المواصفات الفنية وكثيرا ما تتشقق وتظهر فيها

التواءات وعيوب أخرى بعد شهور من إنشائها بالإضافة إلى عدم الاهتمام بعملية صيانة الطرق بصفة مستمرة من طرف الجهات المختصة .

2 تجهيزات الطريق:

قد يكون التصميم سليم ، ولكن يكون العيب في تجهيز وتأثيث الطريق ، و مثال ذلك وجود موانع وعوائق للرؤية تحول دون مشاهدة علامات وإشارات المرور ، أو عدم وجود علامات تحذيرية كافية وعدم إضاءة الطريق الكافية قد يكون سببا في وقوع العديد من الحوادث الليلية (1).

ثالثا : البيئة العامة للطريق

قد تقع الحوادث رغم سلامة التصميم الهندسي للطريق ويكون ذلك راجع للبيئة العامة للطريق، كوجود موانع للرؤية مثل المباني والأشجار ولافتات الدعاية وأحيانا السيارات المنتظرة وأفراد المشاة بالإضافة للمياه الراكدة على سطح الطريق أو الأتربة أو الرمال التي تتسبب في العديد من الحوادث نتيجة انزلاق السيارة خاصة عند استعمال الفرامل بقوة وبطريقة مفاجئة (2).

(1) حمدي اسماعين ، المرجع السابق ، ص 38.

(2) وليدة حدادي ، المرجع السابق ، ص 147

الفرع الثالث :

العوامل الطبيعية والمناخية

أولا : المقصود بالعوامل الطبيعية والمناخية

هي حالة الطقس التي لها تأثيرها الخاص والمتمثلة في الصقيع والمطر والضباب الذين يجعلون الرؤية ضعيفة خاصة فالليل ، والرياح الشديدة التي تتحكم في اتجاه السيارة ، مما يصعب على السائق أحيانا القيادة . و حدوث الانهيارات والسهول في فصل الشتاء وحدوث العواصف الرملية وارتفاع درجة الحرارة، وتأثيره على نشاط الإنسان ودرجة انتباهه في أشهر الصيف.

وبالتالي يعتبر تغير المناخ من العوامل المساعدة على زيادة الحوادث ولو لم يكن العامل الأساسي، حيث عدم صلاحية المحيط يؤدي إلى وقوع الحوادث، خاصة عند سوء الأحوال الجوية كتهطل الأمطار وهبوب الرياح أو زوابع رملية أو تشكيل الضباب في بعض المناطق (1).

ثانيا : تأثير العوامل الطبيعية والمناخية فالحوادث المرورية

هذه العوامل تؤثر على السائق وتجبره على تغيير الاتجاهات وتعيق التحكم في المركبة ويحدث الاضطراب مما يؤدي إلى المخاطر وبالتالي إلى وقوع حوادث وكوارث حتمية .

لذلك فان تهيئة الطريق عامل لا يستهان به وتعزيزه بمختلف الإشارات والمخططات والتزام الحذر من سائقي المركبات يساعد حتما على تجنب الحوادث.

(1) بن عباس فتيحة ، دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير ، كلية العلوم السياسية والإعلام ، جامعة الجزائر ، الجزائر ، 2012 ، ص98.

يتعرض سائقوا السيارات أحيانا خلال قيادتهم على الطرقات لظروف مناخية طارئة تتسبب في انخفاض مدى الرؤية مع احتمال حدوث انزلاقات ، وأعطال تصيب بعض المركبات ، الأمر الذي يؤدي غالبا إلى حدوث عرقلة للسيير ، ولا يستبعد وقوع حوادث مرورية، وهذا كله يفرض على السائقين التعامل بحذر مع تلك الظروف لأنها قوة قاهرة خارجة عن إرادته⁽¹⁾.

وقد بينت الإحصائيات انه خلال الثلاثي الأول لسنة 2017 تسببت سوء الأحوال الجوية في 34 حادث متفرق عبر القطر الوطني⁽²⁾.

المبحث الثاني :

المسؤولية الجزائية عن جرائم القتل والجرح الخطأ في حوادث المرور والعقوبات المقررة لها .

يتعين لقيام الجريمة في حق السائق ثلاث أركان، الركن الأول وهو الخطأ، والركن الثاني هو وقوع النتيجة الإجرامية ،والتي تتمثل في موت أو جرح المجني عليه ،وثالثا قيام رابطة السببية بين الخطأ والنتيجة وهذا ما تطرقنا إليه في المبحث الأول وعند توفر هذه الأركان تقوم المسؤولية الجنائية للسائقين .

فإذا كانت القاعدة العامة في العقاب على الجرائم تستلزم تواجد الخطأ العمدي فان القاعدة

العامة في جرائم المرور ذات الخطر المجرد ، هي الاكتفاء بالخطأ غير العمدي في إقامة

(1) سعيد شنين ، مرجع سابق ،ص150-151 .

(2) المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق ، إحصائيات حوادث المرور الجسمانية خلال سنة 2017 .

المسؤولية الجزائية للأشخاص (مطلب أول)، وهذا الحل تفرضه طبيعة المصالح التي أراد المشرع حمايتها في جرائم المرور ، وذلك بواسطة ما يضعه من نصوص عقابية تكفل الحماية الفعالة لتلك المصالح (مطلب ثاني).

المطلب الأول :

المسؤولية الجزائية لجرائم القتل والجرح الخطأ في حوادث المرور

إن الناحية القانونية للجريمة تستوجب وجود الشخص الذي تستند إليه الجريمة، وإن يكون متمتعا بإرادته الحرة ومدركا لنتائج فعله (المخالفات المرورية)، وكذلك توفره على الأهلية لحظة ارتكاب الجريمة ومن موانع الأهلية انعدام التمييز أو الإدراك بسبب الجنون أو عاهة فالعقل أو غيرها وهذه في الحالة العامة للجريمة، فجرائم القتل والجرح الخطأ تستند إلى الخطأ لتقع المسؤولية على مرتكبيها (الفرع الأول)، وتختلف هذه المسؤولية باختلاف الفعل الذي يؤدي إلى تلك الجرائم كحالة السكر التي تعتبر ظرفا للتشديد (الفرع الثاني).

الفرع الأول :

الأشخاص المسؤولين جنائياً في جرائم القتل والجرح الخطأ في حوادث المرور

إن أساس مسؤولية الأشخاص في جرائم المرور هو مخالفة قواعد المرور ولوائحه فمسؤولية السائق تكمن في عدم احترازه فضلاً عن إهماله ورعونته، ويمكن أن يكون الخطأ بناءً على أوامر المالك وكذلك، وقد ينتفي خطؤه إذا استغرق خطأً آخر .

أولاً : المسؤولية الجنائية للسائق والمالك

من المقرر وفق قواعد المرور أن قائد السيارة هو المسؤول عن وقوع الجريمة في حالة توافر الخطأ، وحوادث المرور تتعدد وتتشعب من حيث الخطأ المنسوب أو المرتكب من طرف السائق ومن بين الأخطاء التي توجب المسؤولية الجنائية له هي:

- عدم مراعاة المسافة الكافية بين سائق السيارة وأخرى تسير في نفس الاتجاه⁽¹⁾، ومن المقرر قانوناً أن قائد السيارة إن أراد أن يتجاوز سيارة أخرى تتقدمه يجب أن يكون ذلك تدريجياً ومن يسارها وبعد التأكد من أن حالة الطريق تسمح بذلك⁽²⁾.

- إن السرعة التي تصلح أساساً للمساءلة الجنائية في جرمي القتل والجرح الخطأ ليست لها حدود ثابتة وإنما هي التي تتجاوز الحد الذي تقتضيه ملابسات الحال وظروف المرور وزمانه

(1) المادة 3 من القانون المصري رقم 449 لسنة 1955 ، ذكره : عز الدين الدناصوري و عبد الحميد الشواربي ، المرجع السابق ص185.

(2) طعن رقم 533 ، جلسة 1934/03/12 ، مجموعة أحكام محكمة النقض المصرية ، رقم 18 ، ص937 ، ذكره : عدلي خليل ، المرجع السابق ، ص282 ،

ومكانه، وان تقدير ما إذا كان كانت سرعة السيارة في ظروف معينة تعد عنصراً من عناصر الخطأ أم لا فهذا يتعلق بموضوع الدعوى، كأن تكون قيادة السيارة بسرعة كبيرة في شارع مزدحم دون تنبيه المارة كاف لتحقيق ركن الخطأ وهذا ما يبرر إدانة السائق في جريمة القتل الخطأ (1).

- المبدأ أن عدم إضاءة الأضواء الخلفية للسيارة ليلاً حال وقوفها في الطريق العام كاف لتحقيق ركن الخطأ، ومتى استظهر قاضي الموضوع رابطة سببية بين هذا الخطأ والنتيجة يدان سائقها من أجل الإهمال (2).

- قيادة سيارة غير صالحة فنياً في بعض أجزائها عنصر كافي لتوافر الخطأ ومتى ثبت من خلال تقرير المهندس الفني أن السيارة غير صالحة فنياً في بعض أجزائها من حيث ضعف الفرامل فان تقدير الخطأ المستوجب للمسؤولية الجنائية لسائق هذه السيارة هي من المسائل الموضوعية التي تفصل فيها محكمة الموضوع عندما يكون تقديرها مبيناً على أدلة لها أصلها في الأوراق (3)،

- وعدم يقظة السائق وعدم اتخاذ الحيطة الكافية تشكل ركن الخطأ و المسؤولية في إلحاق الضرر .

(1) طعن رقم 2647 ، جلسة 1963/04/09 ، مجموعة أحكام محكمة النقض المصرية ، رقم 12 ، ص 745 ، ذكره : عز الدين الدناصوري و عبد الحميد الشواربي ، المرجع السابق ، ص 160 .

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

¹ طعن رقم 77 ، جلسة 1977/05/06 ، مجموعة أحكام محكمة النقض المصرية رقم 68 ، ص 564 ، ذكره : عز الدين الدناصوري و عبد الحميد الشواربي المرجع السابق ، ص 196 .

فالمبدأ أن جريمة الإصابة والقتل الخطأ يعاقب عليها بمجرد أن تتوفر صورة واحدة من صور الخطأ ، وعلى 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 (1).

وفي حالة ما إذا عهد مالك السيارة بقيادتها إلى سائق ما وحدث خطأ من الأخير فإن السائق هو الذي يسأل عن خطئه ولا مسؤولية على المالك من الناحية الجنائية حتى لو كان راكبا لسيارة أثناء وقوع الحادث مادام لم يتداخل في عمل السائق ولم 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 (2).

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 الذي وقع من غيره ما لم يكن ذلك الشخص وقع منه هو نفسه خطأ آخر وكان هذا الخطأ سببا أو أحد الأسباب التي أفضت إلى وقوع تلك الجريمة وقد اختلف الفقهاء في مسؤولية المالك عن القتل أو الإصابة الخطأ فان بعضهم ذهب

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

(2) طعن رقم 530 جلسة 1976/06/12 ، مجموعة أحكام النقض المصرية ، ذكره : إبراهيم أحمد السيد ، المرجع السابق ، ص 26 .

إلى اعتبار الكل فاعلين أصليين ، والبعض الآخر ذهب إلى التمييز بين الذين تسببوا في القتل الخطأ فقالوا بأن الخطأ الذي تسبب عنه القتل مباشرة وبطريق أصلي يكون صاحبه شريكا ، وقد أبدوا رأيهم هذا هذا بقاعدة الاشتراك لأنها عامة وتسري حتى على الجرائم التي تقع على غير عمد⁽¹⁾ ، وهذا الرأي الأخير هو الذي تأخذ به المحكمة لقربه من المعقول ومن الصواب فإذا سار سائق سيارة بناء على أمر سيده بسرعة تزيد عما قررته اللوائح فينشأ عن ذلك قتل إنسان عد السائق فاعلا أصليا وسيده شريكا بالتحريض⁽²⁾.

ثانيا : المسؤولية الجنائية عن خطأ الغير

إن خطأ الغير لا يعفي مرتكب حادث المرور من المسؤولية ما لم يكن الحادث غير متوقع ومن المستحيل تجنبه ، لذلك يعتبر مسؤولا عن الحادث سائق الشاحنة الذي لم يتحكم بالسرعة وأنه قام بحركة غير عادية عند مخرج مسلك ثانوي .

فإذا كان تقدير الخطأ المستوجب لمسؤولية جنائيا أو مدنيا مما يتعلق بموضوع الدعوى وكانت المحكمة الاستئنافية قد استخلصت من الأدلة السائغة التي أوردتها أن الحادث يرجع إلى خطأ المجني عليه وحده بنزوله من السيارة قبل وقوفها وأن المتهم لم يرتكب ثمة خطأ يستوجب مسألته إذ كان يقود السيارة ولم يرى المجني عليه عند مغادرته لها لانشغاله بقيادتها ولم يأخذ

² نقض بتاريخ 1917/06/09 ، المجموعة الرسمية رقم 18 ، ص 197 ، عزالدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي المرجع السابق ، ص 200.

⁽²⁾ نقض بتاريخ 1917/06/09 ، المجموعة الرسمية رقم 18 ، ص 197 ، عزالدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي المرجع السابق ، ص 200.

بتصوير محكمة أول درجة من أن المتهم الخطأ بتمكينه المجني عليه من أن يقوم بفتح الباب أثناء سير السيارة ، لما استبانته من صحة أقوال المتهم ومفتش التذاكر من أن نزول المجني عليه كان بدون إذن المتهم ودون أن يكون في استطاعته منعه لانشغاله بالقيادة فانه لا يقبل من الطاعن المجادلة في ذلك أمام محكمة النقض⁽¹⁾.

وبالتالي فالمجني عليه قد يساهم بخطئه فالنتيجة الضارة ففي هذه الحالة تبقى المسؤولية الجزائية للفاعل قائمة متى توفرت العلاقة السببية بين خطئه والنتيجة المترتبة عنه مع إمكانية الأخذ بعين الاعتبار خطأ الضحية عند تقدير التعويضات فحسب .

وهناك حالة أخرى لا يسأل فيها الفاعل ومثالا على ذلك إذا أصاب شخص يقود سيارته بدون رخصة شخصا آخر اندفع فجأة إلى جهة السيارة وسقط أمام إحدى عجلاتها فالمسؤولية هنا تقع على عاتق الشخص الذي رمى نفسه أما السائق فلا يمنع من مسأئلته عن ارتكاب جنحة السياقة بدون رخصة⁽²⁾ .

أو كمن صدم بسيارته مجنونا نزل أمامه فجأة ، أو كمثل آخر قائد القطار الذي يصدم شخصا كان نائما على السكة دون ان يصدر الصفير ، فهنا خطأ المجني عليه (النوم على السكة) يستغرق خطأ المجاني (عدم استعمال الصفير)⁽³⁾ .

(1) طعن رقم 1014 جلسة 1973/12/10 ، ذكره : ابراهيم سيد أحمد ، المرجع السابق ، ص 51 .

(2) أحسن بوسقيعة ، المرجع السابق ، ص 89 .

(3) صونيا طيبة ، المرجع السابق ، ص 34 .

الفرع الثاني :

المسؤولية الجنائية في حالة السكر

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

وقد اختلفت آراء الفقهاء في بيان مسؤولية السكران في جرائم القتل والجرح الخطأ ففي فرنسا

وجد رأيين :

أولاً: انعدام المسؤولية الجنائية

حيث يرى أصحاب هذا الرأي أن حالة السكر تؤدي إلى عدم التمييز، فالجاني لا يدرك ما

يعمله وإرادته معدومة شأنه شأن المجنون ،وعلى ذلك لا محل للمسائلة الجنائية .

نقض هذا الرأي الأستاذ "جارو" واعتبر 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 ، وبعد

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

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 (1).

غير أن المشرع الايطالي نجده في المادة 48 فقرة 1 من قانون العقوبات نص على عدم المسؤولية في حالة السكر الغير اختياري ، ولكن لم يكتفي بذلك بل نص في الفقرات التي تليها على حكم السكر الاختياري ففرضي بمسؤولية الجاني عما يرتكبه من جرائم ولكنه فرض له عقوبة مخففة في الحدود المبينة بهذه الفقرة (2).

ثاني : 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 :

- إن السكر العلني في حد ذاته جريمة، فكيف يجوز لهذه الجريمة أن تبيح جريمة أخرى.
- أن القصد الجنائي في هذه الحالة غير متوفر ولكن المتهم لديه القصد الاحتمالي على الأقل.

- أن هذا الرأي يتفق مع مصلحة الهيئة الاجتماعية لمكافحة المواد المسكرة والمخدرة.

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

(2) السعيد مصطفى السعيد ، المسؤولية الجنائية في حالة السكر غير الاختياري ، مجلة القانون والاقتصاد ، العدد 1-12 ، جانفي 1943 ، ص 332 .

أما موقف المشرع الجزائري فأخذ بالرأي الثاني ففي كل جريمة عمدية أم غير عمدية و كان الجاني في حالة سكر اعتبر أنه من الظروف المشددة للعقوبة ، وتطبق نفس العقوبة على شخص يقود مركبة وهو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات ، وفي حالة العود⁽¹⁾

المطلب الثاني :

العقوبات المقررة لجرائم القتل والجرح الخطأ

إن العقوبة هي الجزاء الذي يقرره القانون ويوقعه القاضي من أجل الجريمة التي يتناسب معها⁽²⁾، ففي حالة ارتكاب شخص لجريمة قتل أو جرح خطأ ناتج عن حادث مرور وتثبت مسؤوليته الجنائية، يوقع العقاب عليه ومن ناحية العقوبة المقررة فقانون المرور يجمع بين الطبيعة الجزائية والطبيعة المدنية ، أي تنقسم هذه الجزاءات إلى جزاءات جنائية (الفرع الأول) وجزاءات مدنية (الفرع الثاني) .

الفرع الأول :

الجزاءات الجنائية المقررة لجرائم القتل والجرح الخطأ

تعتبر العقوبات بأنها النتيجة القانونية المترتبة كجزاء على مخالفة النصوص التجريبية المرورية حيث تتمثل في الحبس أو الغرامة أو بهما معا .

(1) المادة 67 من قانون 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 ، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها .
سعيد أحمد قاسم ، الجرائم المرورية، رسالة لنيل درجة الدكتوراه ،كلية الحقوق ، جامعة الإسكندرية ،الإسكندرية، 2009،
(2)ص181.

أولاً : عقوبة القتل والجرح الخطأ في صورتها الأصلية

تناول المشرع الجزائري جرائم القتل والجرح الخطأ أو العقوبات المقررة لها في قانون المرور رقم 14-01 و أيضا القانون رقم 03-09 فحسب نص المادة 65 من ق 14-01 التي أحالت إلى أحكام مادتين 288 و 289 من ق ع ، حيث يعاقب كل سائق ارتكب جريمة قتل أو جرح خطأ نتيجة خطأ منه أو تهاون أو عدم امتثاله لقواعد حركة المرور في الطريق⁽¹⁾.

وكذلك نص المادة 67⁽²⁾ من القانون 03-09 الذي أحال إلى المادتين 288 و 289 ق.ع.

غير انه تجدر الإشارة في بعض الأحيان ليكون هناك ارتباط وثيق بين جرائم القتل الخطأ وجرائم أخرى كان يرتكب الجاني قتل خطأ مصحوب بانعدام رخصة السياقة ، ففي هذه الحالة تكون بصدد جرائم مرتبطة ببعضها البعض ولا تقبل التجزئة ، و الحكم يكون بالعقوبة الأشد لتلك الجرائم .

ومن التطبيقات القضائية أن المحكمة العليا في قراراتها الصادرة عن غرفة الجرح والمخالفات استقرت على أن الجاني المتبع من طرف النيابة العامة من اجل جريمة القتل و الجرح الخطأ ، وعدم احترام إشارة الأمر بالتوقف التام حيث حكم على الجاني بعقوبة واحدة عن هذه

(1) سمير شعبان و شرقي عمار ، العقوبة المالية على جرائم المرور ، مجلة الباحث لدراسات الأكاديمية ، المجلد 6 ، العدد 1 ، جانفي 2019 ، ص 165 .

(2) تنص المادة 67 من الأمر 03-09 على " يعاقب طبقا لأحكام المادتين 288 و 289 من قانون العقوبات ، كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ أو الجرح الخطأ نتيجة خطأ منه أو تهاونه أو تغافله أو امتثاله لقواعد حركة المرور فالطرق " .

الجرائم ، وهي الحبس بمدة شهرين رغم وجود سوابق قضائية في نفس التهم الموجهة للجاني وان حالة الارتباط متوفرة ولا تقبل التجزئة ،

إذ أن العقوبة الأشد هي واجبة التطبيق و كانت جريمة القتل الخطأ هي اشد الجرائم الثلاث دون النزول عن حدها وهي الحبس لمدة 6 أشهر .

ولما قضى القاضي على الجاني لشهرين يكون قد اخطأ في تطبيق القانون (1) أما بالنسبة للجرح الخطأ فتختلف العقوبة فتارة تكون مخالفة وتارة تكون جنحة .

ومعيار ذلك مدة الحجز الكلي عن العمل اللاحق بالضحية حيث نظم المشرع الجزائري بموجب المادة 442 فترة 2 قانون العقوبات . واعتبر كل من تسبب بغير قصد في إحداث جروح أو إصابة أو مرض لا يترتب عليه حجز كلي عن العمل يتجاوز ثلث أشهر مخالفة يعاقب عليه بالحبس من 10 أيام إلى شهرين على الأكثر وبغرامة من 100 إلى 1000 دينار جزائري أو بإحدى العقوبتين .

أما في حالتها إذا تجاوزت الحجز الكلي عن العمل مدة ثلاث أشهر لدى الضحية كلف المشرع تهمة على أساس المادة 289 ق، ع واعتبرها جنحة عقوبتها الحجز من شهرين إلى سنتين وبغرامة من 500 إلى 15 ألف دينار جزائري أو إحدى العقوبتين (2) .

(1) قيسي سامية، المرجع السابق، ص 115 .

(2) قيسي سامي، المرجع نفسه، ص 116 .

ثانيا : عقوبة جرائم القتل والجرح الخطأ في ظروف التشديد

1 السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مواد و أعشاب مصنفة ضمن المخدرات :

السياقة في حالة سكر جريمة يعاقب عليها المشرع الجزائري كجريمة قائمة بذاتها وذلك

حسب نص المادة 74 من ق 09-03 .

حيث اعتبرها جنحة معاقب عليها بالحبس من 6 أشهر إلى سنتين بالإضافة إلى الغرامة أما

إذا نتج عن قيادة المركبة وفاة أو جرح فإنها تصح ظرف مشدد ، وتشدد العقوبة حسب جسامة

الضرر أيضا،

فإذا أدت إلى الوفاة تكون العقوبة الحبس من سنتين إلى خمس سنوات ⁽¹⁾ مع غرامة من

100 ألف إلى 300 ألف دينار جزائري بحسب المادة 68 من القانون الجزائري ، أما إذا كانت

النتيجة جرح يفوق الحجز الكلي على العمل لمدة 3 أشهر تكون العقوبة من سنة إلى 3 سنوات

وغرامة من 50 ألف إلى 150 ألف دينار جزائري ، ونفس الشيء بالنسبة إلى قانون العقوبات

بحيث تضاعف العقوبة الواردة في المواد 288 و 289 حسب ما ورد في المادة 290 منه ⁽²⁾.

حدوث وفاة أو جرح بسبب ارتكاب إحدى المخالفات الواردة في المادة 69 و 71 من قانون

المرور ، منذ صدور قانون المرور الأخير لم تعد كل المخالفات الواردة فيه من نفس الدرجة

لتمثيل صورة المخالفة الأنظمة والقوانين ولإثبات قيام الخطأ الغير عمدي في حق السائق إذ أصبح

(1) طباش عز الدين ، مكانة الخطأ الغير عمدي في تنظيم العقاب على جرائم القتل والجرح الخطأ في قانون المرور في كلية

الحقوق جامع عبد الرحمان ميرة ص 80 .

(2) عزدين طباش المرجع نفسه ص 80 .

واجبا على القاضي إثبات نوع المخالفة التي أدت إلى الجرح أو القتل الخطأ ، لأنه إذا توفرت إحدى المخالفات الواردة في المادة 69 فان الخطأ الغير عمدي يصبح أكثر جسامة وتشدد العقوبة تبعا لذلك تصبح الحبس من 6 أشهر إلى سنتين وغرامة من 20 إلى 50 ألف دينار جزائري إذا كانت نتيجة المخالفة هي الجرح .

وتكون العقوبة الحبس من سنة إلى 3 سنوات وغرامة من 50 ألف إلى 150 ألف دينار جزائري إذا أدت المخالف إلى الوفاة وهذه المخالفات هي الإفراط في السرعة ، التجاوز الخطير ، السير في الاتجاه الممنوع ، سير المركبة بدون إنارة أو أثناء انتشار الضباب⁽¹⁾ في مكان خالي من الإنارة العمومية ، الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلتا الأذنين باستعمال خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة ، تشغيل الأجهزة السمعية البصرية عدم الامتثال بإشارات الأمر بالتوقف ، المناورات الخطيرة ، عدم احترام الأولوية القانوني⁽²⁾.

(1) عز الدين طباش المرجع السابق ص 81

(2) عز الدين طباش، المرجع نفسه، ص 81 .

الفرع الثاني :

الجزاء المدنية لجرائم القتل والجرح الخطأ

أولاً: تعويض الأضرار الجسمانية اللاحقة بالضحية مباشرة

لقد حدد المشرع الجزائري الأضرار الجسمانية التي يتم تعويض المضرور عنها مدام على قيد الحياة ، وحصرتها في العجز المؤقت عن العمل و التعويض عن الحجز الجزئي الدائم وضرر التألم و المصاريف الطبية و الصيدلانية .

1. التعويض عن العجز الكلي المؤقت عن العمل :

قد تصاب الضحية بعجز كامل 100 % وهذا العجز يمنعها عن مزاولة وظيفتها في هذه الحالة تستفيد الضحية من تعويض عن العجز عن العمل طبقاً لأحكام القانون 88 - 31 وذلك لتعويض ذوات الراتب نتيجة الضرر ⁽¹⁾. بحيث يتم احتساب هذا التعويض طبقاً للمقطع 2 من ملحق القانون 88-31⁽²⁾ على أساس 100 % من اجر المنصب أو الدخل المهني للمضرور أو الأجر الوطني المضمون في حالة ما إذا كانت الضحية دون دخل .

(1) بن ثابت محمد نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية الثابتة عن حوادث المرور في الجزائر في إطار تأمين على السيارات مذكرة التخرج ماستر ، جامعة الدكتور مولاي ، سعيدة 2014-2015 ص 38 .

(2) القانون 31/88 ، المؤرخ في 19 جوان 1988 ، المعدل والمتمم ، بالأمر رقم 74-15 ، المؤرخ في 30/01/1974 ، المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ، وبنظام التعويض عن الأضرار ، المعدل والمتمم بالقانون 31/88 المؤرخ في جوان 1988 .

2. التعويض عن العجز الجزئي الدائم:

إن العجز الجزئي الدائم يعني النقص العضوي أو القصور الوظيفي، و النفسي للضحية المصابة جراء حادث مرور .⁽¹⁾ يتم حساب التعويض بضرب نقط الاستدلالية المقابلة لدخل الضحية السنوي أو الأجر الوطني الأدنى المضمون في معدل العجز الدائم الجزئي طبقا للمقطع 4 من قانون 31-88 ، و ذلك بعد تحديد العجز من طرف طبيب مختص بعين كخبير لفحص الضحية وتقدير نسبة العجز .

3. التعويض عن ضرر التألم :

يعتبر التعويض عن ضرر التألم من التعويضات المستحدثة بموجب قانون 31-88 بموجب خبرة طبية بحيث لم يعرف المشرع هذا الضرر وإنما قسمه إلى نوعين :

ضرر التألم ويتم تعويضه على أساس 4 مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون، و ضرر التألم المتوسط ويتم التعويض عنه على أساس مرتين الأجر الوطني الأدنى⁽²⁾.

4. التعويض عن المصاريف الصيدلانية والطبية :

حسب الفقرة 3 من الملحق المحدد لجداول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور

فانه يتم دفع ، وتعويض المصاريف الطبية والصيدلانية بكاملها، وتشمل مصاريف الإقامة

(1) دلاندة يوسف ، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية و المادية الناتجة عن حوادث المرور ، ط 3 ، دار هومة للنشر، الجزائر 2009 ، ص 89 .

(2) لحاق عيسى إلزامية التأمين على السيارات و نظام تعويض الأضرار الناتجة عنها ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراة لقانون الخاص جامعة بسكرة ، 2014 ، ص233 .

بالمستشفى ومصارييف الأطباء و الجراحين و الأجهزة والتبديل وسيارات الإسعاف ومصارييف الحراسة ومصارييف النقل .

للذهاب لطبيب و إذا كانت الحالة الصحية للمضروب تستدعي معالجته في الخارج بع التحقق من ذلك بواسطة الطبيب المستشار للمؤمن فان المصارييف المتعلق بهذا الشأن تكون موضوع الضمان طبقا لتشريع جاري العمل به في مادة العلاجات بالخارج ، ويتم تعويض هذه المصارييف بشرط تقديم الوثائق الثبوتية و المستندات الطبية و الإدارية التي تثبت هذه المصارييف و إلا حرم من التعويض⁽¹⁾.

ثانيا: تعويض الأضرار الجسمانية اللاحقة بذوي حقوق الضحية المتوفاة

إذا نتج عن حادث مرور وفاة الضحية فان ذوي الحقوق له الحق في التعويض، وفقا لما جاء به الأمر رقم 74-15⁽²⁾ المعدل و المتمم ويختلف التعويض في مكان الضحية شخص بالغ أو شخص قاصر.

1. تعويض ذوي الحقوق الضحية المتوفية البالغة :

و لهم الحق في ثلث أنواع من التعويضات :

(1) بن ثابت محمد ، المرجع السابق ص41

(2) الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 1974/10/30، المتعلق بالزامية التأمين على السيارات نظام التعويض على حوادث المرور ، ج.رعدد 15، صادرة في 1974 /10/30 .

أ. التعويض عن الضرر المادي :

في حالة وفاة الضحية بالغة يتم تعويض ذوي الحقوق بضرب رأس المال التأسيس للضحية

في النسبة الممنوحة لذويه حسب الملحق 4 من قانون 81-31 كالتالي :

- الزوج أو الزوجة 30 %.

- لكل واحد من الأبناء القصر 19 % .

- الأب و الأم في حالة ترك الضحية زوج و ولد 10% لكل واحد منهما.

- الأب و الأم في حالة عدم ترك الضحية زوج و ولد 20 % لكل واحد الأشخاص الآخرون

ثابت الكفالة 10% لكل واحد .

ولا يمكن أن يتجاوز مبلغ رأس المال التأسيس المدفوع لذوي الحقوق القيمة المطابقة للأجر

أو الدخل المهني السنوي للضحية مضروب في 100، وفي حالة تجاوز هذه القيمة ستكون

الحصة العائدة لكل فئة من ذوي الحقوق موضوع تخفيض نسبي (1).

(1) بحماوي شريف، التعويض عن أضرار الجسمانية بين الأساس التقليدي للمسؤولية المدنية والأساس الحديث ، لنيل شهادة ماجستير في القانون الخاص ، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، تلمسان ، الجزائر 2007 ، ص 32.

ب. التعويض عن الضرر المعنوي :

تضمن قانون 31-88 فقرة تقضي بأنه يمكن التعويض عن الضرر المعنوي بسبب وفاة كل من الوالدين الزوج و أولاد الضحية في حدود ثلث أضعاف قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عند الحادث . و هذا التعويض يضاف لمبلغ التعويض الذي يمنح لذوي الحقوق (1).

ج. التعويض عن مصاريف الجنازة :

تندرج ضمن الأضرار الجسمانية التي تلحق المجني عليه مصاريف الدفن والجنازة ومراسيم التعزي و إعداد الوجبات و لقد حدد المشرع التعويض الممنوح لقاء مصاريف الجنازة بخمس أضعاف المبلغ الشهري للأجر الوطني الأدنى عند تاريخ الحادث .

(1) قانون رقم 88-31 ، المؤرخ في 19/7/1988 ، المعدل المتمم ، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن حوادث المرور ، ج .ر عدد 29 صادرة بتاريخ 19/7/1988 .

الفصل الثاني:

القواعد الإجرائية لجرائم المرور القتل والجرح الخطأ في حوادث المرور

تعد القواعد الإجرائية لجرائم القتل والجرح الخطأ في حوادث المرور مجموعة الإجراءات

النظامية التي تتعلق بتنظيم حركة المرور وضبط واثبات الجرائم المرتكبة والتحقيق فيها ، فالأحكام

الإجرائية للجنح المرورية تختلف في بعض جوانبها عن تلك المقررة للجرائم الأخرى .

حيث أن هذه الاختلافات تتعلق بإجراءات التحقيق وجمع الأدلة والمعينة والإثبات ، التي

تستلزم التوفيق بين اعتبارات المحافظة على أدلة الجريمة من ناحية، ومن ناحية أخرى عدم عرقلة

حركة المرور بالطرق العامة.

وفي هذا المجال يعد قانون المرور و النصوص التنظيمية له قفزة نوعية من خلال نصه

على الأعوان المكلفين بمعينة واثبات الجنح المرورية ، وتحديد اختصاصاتهم ومجال تدخلهم .

وفي إطار تجسيد السلامة المرورية وللتقليل من حوادث المرور والحد منها ، تبنى قانون

المرور آليات لمكافحة هذه الحوادث وذلك عن طريق عدة تدابير ووسائل من شأنها أن تقلل من

الجرائم .

سنتناول في هذا الفصل الأعوان المكلفين بمعينة واثبات جريمتي القتل والجرح الخطأ، ثم

سننتقل إلى آليات مكافحتها والحد منهما.

المبحث الأول:

الضبط الجنائي في جرائم القتل والجرح الخطأ في حوادث المرور

يعرف الضبط الجنائي بأنه البحث عن الجرائم و مرتكبيها ، وجمع الاستدلالات التي تلزم

لتحريك الدعوى العمومية ، و يقوم بهذا العمل رجال الضبط الجنائي و هم الأشخاص الذين يقومون بالبحث عن مرتكبي الجرائم وضبطهم ، وجمع المعلومات والأدلة اللازمة للتحقيق وتوجيه الاتهام ، و المشرع الجزائري قد ضبط قائمة الأعوان المؤهلين لمعاينة جرائم القتل والجرح الخطأ (المطلب الأول) وإثباتها (المطلب الثاني) .

المطلب الأول:

الأعوان المكلفين لمعاينة جرائم القتل والجرح الخطأ

لم يعرف المشرع الجزائري الأعوان المؤهلين لضبط مرتكبي جرائم القتل والجرح الخطأ بل حددهم على سبيل الحصر ، ويمكن تعريف العون المؤهل بأنه ذلك الشخص المختص بمعاينة مكان الحادث المروري ، و تحرير محضر بشأنه لمتابعته قضائيا بسبب ارتكابه إحدى الجريمتين السابقتين (الفرع الأول) ، وكذا بيان مهام هؤلاء الأعوان المؤهلين واختصاصهم (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

تصنيف الأعوان المؤهلين لمعاينة جرائم القتل والجرح الخطأ

إن معاينة جرائم القتل والجرح الخطأ تسند إلى أعوان مؤهلين ينتقلون إلى مكان الحادث

لمتابعة الجريمة و إجراء التحقيق فيها لتحديد المسؤول عنها .

فحسب (1) القانون 14-01 تتم المعاينة بموجب محضر يحرره من طرف:

-ضباط الشرطة القضائية .

-الضباط وذوي الرتب وأعوان الدرك الوطني .

-محافظي الشرطة وذوي الرتب و أعوان الأمن الوطني و ضباط الشرطة القضائية .

ومن خلال المادة نجد أن الصنفين الثاني والثالث كلاهما يتمتع بصفة ضابط في الشرطة

القضائية(2) .

ومنه فان الأعوان المكلفين بمعاينة الجرح المرورية في الطرق هم ضباط الشرطة القضائية

وأعوانهم بالإضافة إلى ضباط و أعوان الضبط القضائي وكذلك مجموعة من الفئات التي أعطاها

قانون المرور صفة عون مؤهل في ضبطية القضائية.

(1) المادة 130 من القانون رقم 14/01 المؤرخ في 19-08-2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها و

أمنها .

(2) تنص المادة 15 من ق اج " يتمتع بصفة ضابط الشرطة القضائية : رؤساء المجالس الشعبية البلدية ، ضابط الدرك الوطني

، الموظفون التابعون للأسلاك الخاصة للمراقبين ومحافظي وضباط الشرطة للأمن الوطني ، ضباط الصف الذين امضوا في سلك

الدرك الوطني ثلاث سنوات على الأقل وتم تعيينهم بموجب قرار مشترك صادر عن وزير العدل ، حافظ الأختام ، ووزير الدفاع

الوطني ، بعد موافقة لجنة خاصة " .

أولا : ضباط الشرطة القضائية

جاءت المادة 15⁽¹⁾ من ق ا ج لتحدد الأشخاص الذين يتمتعون صفة ضباط الشرطة

القضائية حيث نصت المادة على انه يتمتع بصفة ضباط الشرطة القضائية:

1. رؤساء المجالس الشعبية البلدية.
2. ضباط الدرك الوطني.
3. محافظو الشرطة .
4. ضباط الشرطة.
5. ذو الرتب في الدرك ورجال الدرك الذين امضوا في السلك الدرك ثلاثة سنوات على الأقل، و الذين تم تعيينهم بموجب قرار مشترك صادر عن وزير العدل ووزير الدفاع الوطني بعد موافقة لجنة خاصة.
6. مفتشو الأمن الوطني الذين قضوا في خدمتهم بهذه الصفة ثلاثة سنوات على الأقل وعينوا بموجب قرار مشترك صادر عن وزير العدل و وزير الدفاع الوطني ووزير الداخلية والجماعات المحلية بعد موافقة لجنة خاصة.
7. ضباط وضباط الصف التابعين لمصالح العسكرية للأمن الذين تم تعيينهم خصيصا بموجب قرار مشترك صادر عن وزير العدل.

(1) الأمر رقم 02/15 ، المؤرخ في 2015/07/23 المعدل لقانون الإجراءات الجزائية ، ج.ر عدد 40 ، صادرة بتاريخ 2015/07/23.

ويقوم ضباط الشرطة القضائية بمباشرة اختصاصهم في استقصاء الجرائم وجمع أدلتها والقبض على فاعليها، وغيرها من الإجراءات الموكلة في الحدود التي يقيدهم بها القانون.

حيث يجب أن تجرى هذه الأعمال في الحدود المكانية للمناطق التي يعينون فيها والتي

تسمى بدائرة الاختصاص المكاني وذلك طبقا لنص المادة 16 فقرة 1-5 من ق ا ج.(1)

ثانيا: الضباط وذوي الرتب وأعوان الدرك الوطني

يعد الدرك الوطني من بين الأعوان الفاعلين في معاينة الحوادث المرورية ، حيث يمتد

اختصاصه إلى 85 % من مجموع الشبكة الوطنية للطرق ، وله دور فعال في مكافحة ظاهرة

الأمّن المروري (2).

و نصت المادة (3) 02 من المرسوم الرئاسي 09-143 على أن الدرك الوطني قوة عسكرية

منوطة به مهام الأمن العمومي ، يمارس مهامه على كامل التراب الوطني وبصفة خاصة على

المناطق الريفية ، وشبه الحضرية وعلى طريق المواصلات وعلى الحدود ، ويتولى ممارسة مهام

الشرطة القضائية والشرطة العسكرية .

(1) بوعويّنة أمين شعيب و مهّاب حمزة ، اختصاصات الضبطية القضائية في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماستر في

الحقوق ، جامعة عبد الرحمان ميرة بجايّ ، الجزائر، 2012، ص 09.

(2) جدادوة مهدي ، فارح سمير ، دور الأعوان المؤهلين في مجال المحافظة على السلامة المرورية ، مذكرة تخرج لنيل شهادة

ماستر في القانون جامعة 8 ماي 1945 قالمة الجزائر 2016 ص 14 .

(3) المرسوم الرئاسي 143/09، المؤرخ في 22/04/2009، المتضمن مهام الدرك الوطني وتنظيمه، ج ر عدد 26، الصادرة

بتاريخ: 2009/04/27 .

ثالثا : محافظوا الشرطة والضباط ذوي الرتب وأعاون الأمن الوطني

هؤلاء ينتمون لموظفي الأمن الوطني طبقا لنص المادة 2 و 5⁽¹⁾ من المرسوم التنفيذي رقم

322-10.

والشرطة مصطلح كثيرا ما يردده الأشخاص لأنه يضطلع بالجانب الأكبر في وقاية الأفراد

من الجرائم وهي اقرب المؤسسات اتصالا بالجمهور، كما تمثل رمزا لقوة المجتمع وإرادته ويقوم

هؤلاء الأعوان مهمة حفظ الأمن والنظام العام بالمدن الكبرى ، والمناطق الحضرية بالإضافة إلى

ضمان حماية الأشخاص والممتلكات ، والتحقيق في الجرائم والقبض على الجناة ومعاينة الجرح

المرورية وإثباتها ، والمراقبة الدورية لحركة المرور.⁽²⁾

رابعا: مهندسو الأشغال العمومية ورؤساء المقاطعات

اصطلح على تسميتهم بشرطة حفظ الطريق وهم أشخاص يتم اختيارهم من بين الحائزين

على شهادة مهندس دولة أو تقني سامي في الأشغال العمومية ، حيث أن هذا الجانب التقني في

تكوينهم يؤهلهم أكثر لتدخل ميدانيا ، حيث يتعرف الشرطي على نوع الاعتداء والتخريب الواقع

على المسالك العمومية للطريق ويقوم الأضرار الملحقة بمكوناته ويتم اقتراحهم من طرف مديرية

الأشغال العمومية.⁽³⁾

(1) المرسوم الرئاسي رقم 322/10 المؤرخ في 2010/12/22 ، المتضمن القانون الأساسي بالموظفين المنتمين لأسلاك

الخاصة بالأمن الوطني ، ج رعد 78 ، الصادرة بتاريخ: 2010 /12/22.

(2) جدادوة مهدي ، فارح سمير ، المرجع السابق ص 16.

(3) جدادوة مهدي ، فارح سمير ، المرجع نفسه ص 20.

خامسا: الموظفون و الأعوان المختصين في الغابات :

يعتبر الموظفون و الأعوان المختصون في الغابات وحماية الأراضي واستصلاحها من أعوان الضبط القضائي ، حيث يقومون بالبحث والتحري ومعاينة الجرح المرتكبة على تلك المسالك وإثباتها ضمن محاضر ، وعليه فان الموظفين والأعوان المختصون في الغابات وحماية الأراضي واستصلاحها يقومون بتتبع الأشياء المنزوعة من المسالك الغابية المفتوحة للسير العمومي وضبطها في أماكن وجودها ووضعها تحت الحراسة ، ولهم الحق في اقتياد المتلبس بالجرح إلى وكيل الجمهورية والى اقرب ضباط شرطة قضائية . (1)

الفرع الثاني:**اختصاصات الأعوان المؤهلين بمعاينة جرائم القتل والجرح الخطأ**

اختصاص الأعوان المؤهلين محدد طبقا للمواد 130، 135 من قانون 14/01 والتي تنص

صراحة بأن هؤلاء الأعوان يختصون بمعاينة الجرائم المرتكبة في الطرقات العمومية والمحيط المجاور لها .

يسعى الأعوان المؤهلين من خلال الاختصاصات المخولة لهم إلى تنظيم حركة المرور،

وإرشاد وتوجيه مستعملي الطريق وفرض احترام قواعد المرور والنقل وغيرها من القواعد، كما

يقومون بتقديم المساعدة لمستعملي الطريق ومعالجة كل أخطار الطريق لتحقيق الأمن الطريقي . (2)

(1) اوهابية عبد الله ، شرح قانون الإجراءات الجزائية ، د ط ، دار هومة ، الجزائر ، 2003 ص 200.

(2) جدادوة مهدي فارح سمير ، المرجع السابق ، ص ، 24 .

أولاً: معاينة الجرح المرورية

فيما يخص الجانب المتعلق بالجرح المرورية فيقوم الأعوان المؤهلين بمعاينة حوادث المرور

التي ينتج عنها :

-القتل الخطأ في حالة سكر، أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات⁽¹⁾.

-الجرح الخطأ في حالة سكر، أو تحت تأثير مخدر.⁽²⁾

-القتل الخطأ الناتج عن الإفراط في السرعة، أو ارتكاب تجاوز خطير ، أو عدم احترام الأولوية

القانونية والسير في الاتجاه الممنوع ، أو الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول.⁽³⁾

-الجرح الخطأ الناتج عن حالات الإفراط في السرعة ، أو ارتكاب تجاوز خطير أو عدم احترام

الأولوية القانونية ، والسير في الاتجاه الممنوع ، أو استعمال اليدوي للهاتف النقال أو التصنت

بوضع خوذة التصنت الإذاعي ، و السمعى أثناء القيادة ، وتشغيل الأجهزة السمعية البصرية

أثناء القيادة.⁽⁴⁾

-عدم توقف كل سائق على علم انه على انه ارتكب حادث أو تسبب فيه بواسطة المركبة التي

كان يقودها وحاول الإفلات من المسؤولية الجزائية أو المدنية التي يتعرض لها⁽⁵⁾.

(1) المادة 68 من الأمر رقم 03/09 .

(2) المادة 70 من الأمر رقم 03/09.

(3) المادة 69 من الأمر رقم 03/09 .

(4) المادة 71 من الأمر رقم 03/09.

(5) المادة 74 من الأمر رقم 03/09.

-السياسة في حالة سكر، أو تحت تأثير مخدر من طرف كل شخص يقود مركبة ويرافق السائق

المتدرب في إطار التمهين بدون مقابل أو بمقابل (1).

- رفض الخضوع للفحوص الطبية ، والاستشفائية ، والبيولوجية ، من طرف كل سائق أو

السائق المتدرب (2).

-كل شخص يضع مركبة للسير ذات محرك ، أو مقطورة مزودة بلوحة التسجيل ، أو تحمل

كتابة لا تتطابق مع المركبة أو مستعملها (3).

-كل شخص حصل على رخصة سياقة ، أو حاول الحصول عليها أو على نسخة ثانية بواسطة

التصريح الكاذب(4).

كما يقوم ضباط الشرطة القضائية بتحقيق الابتدائي للجريمة بمجرد علمهم بوقوعها بناء

على تعليمات وكيل الجمهورية ، أو من تلقاء أنفسهم مما يعني إن البحث والتحري اختصاص

أصيل لجهاز الضبط القضائي .

و يتمثل اختصاص أعوان الأمن الوطني بمعاينة الجرائم المرتكبة في الطرقات ، أو المحيط

المجاور لها (5).

(1) المادة 75 من الأمر رقم 03/09 .

(2) المادة 76 من الأمر رقم 03/09 .

(3) المادة 77 من الأمر رقم 03/09.

(4) المادة 78 من الأمر رقم 03/09.

(5) جدادوة مهدي ، فارح سمير، المرجع السابق ، ص 17-18

وتكون المعاينة بموجب محضر يحرر من طرف الأعوان، وهي من اختصاص ضباط

الشرطة القضائية على مستوى الأقاليم الحضرية، أما على مستوى الأقاليم الريفية فهي من

اختصاص قيادة الدرك الوطني.⁽¹⁾

ثانيا: تنظيم و مراقبة المرور

يعمل هؤلاء الأعوان على توجيه و تنظيم وضبط حركة المرور داخل المدن ، أو خارجها

على الطرق المختلفة حيث يقومون بجهد عال في جعل حركة المرور إنسانية دون إعاقة لحركة

المرور خاصة في الساعات التي تكثر فيها الإحجام المرورية ، وكذلك عند حصول اختناقات

مرورية قد تكون ناتجة عن عوائق غير متوقعة ⁽²⁾، وتتم هذه المراقبة على مستوى الحواجز، أو

عن طريق الدوريات التي تلعب دور هام في السهر على احترام قانون المرور ، حيث تتم مراقبة

المركبات سواء تعلق الأمر بالوثائق أو تجهيزات الضرورية للمركبة ، أو الحالة الجسمانية والنفسية

للسائق التي تسمح له بالسياقة في أحسن الظروف .⁽³⁾

كما تتم المراقبة عن طريق تجهيزات الكترونية مثل:

-جهاز الرادار: أو ما يعرف بدليل السرعة والذي يسمح بقياس سرعة المركبة أثناء السير

(1) بوقاسم محمد ، المخالفات والجنح المرورية في التشريع الجزائري ، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق تخصص قانون التأمينات والمسؤولية المدنية ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة عبد الرحمان بن باديس مستغانم، الجزائر، 2018، ص67.

(2) الهاشمي بوزيد بوطالبي و آخرون التجار الدولية العربية ، د ط، دار حامة لنشر والتوزيع ، دون سنة النشر ، الرياض ، ص 128.

(3) بن عباس فتحية ، دور الإعلام وتوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر مقارنة بين المناطق الريفية والمناطق الريفية والمناطق الحضرية ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراة في علوم الإعلام والاتصال ، كلية العلوم السياسية والإعلام ، جامعة الجزائر، الجزائر، 2012، ص 286.

-مقياس السرعة: هو جهاز متحرك محمول يسمح بالقياس الفوري لسرعة المركبة أثناء سيرها

مقياس الكحول، هو جهاز محمول يسمح بالتحقق الفوري من وجود الكحول في جسم الإنسان من خلال الهواء المستخرج.

-جهاز تحليل اللعاب :هو جهاز يسمح بالكشف عن وجود مخدرات أو مواد مهلوسة عن طريق تحليل اللعاب .

-مقياس الايثيل :هو جهاز متحرك محمول يسمح بالقياس الفوري لسرعة المركبة أثناء سيرها.(1)

-كاميرات التصوير والفيديو:إن استعمال هذه التجهيزات يساعد على مراقبة حركة المرور

-جهاز التوجيه والتحذير: هو جهاز الكتروني تزود به المركبات يسمح بوصلها بنظام معلوماتي

مركزي يجعل المركبات تحت الرقابة عن بعد لاستشعار أي خطر يحرق بها فتوجه للسائق

تحذيرات وتعليمات لتفادي هذه الأخطار وهو من الأجهزة المخترعة حديثا.(2)

ثالثا : التحقيق في حوادث المرور

القانون الجزائري اجبر الأعوان المؤهلين لمعاينة حوادث المرور، خاصة تلك المتعلقة بجرائم

الجرح والقتل الخطأ على التنقل إلى مكان الحادث والتحقيق فيه ، ويعرف التحقيق في حوادث

المرور بأنه مجموعة من الإجراءات التي يقوم بها المحقق في حدود الوسائل المشروعة المسموح

بها والتي تهدف إلى إيجاد ايجابيات حقيقية على مجموعة من الأسئلة .(3)

(1) الهاشمي بوزيد بوطالبي وآخرون ، المرجع السابق ص 131

(2) الهاشمي بوزيد بوطالبي وآخرون ، المرجع نفسه ص 131

(3) بوقاسم محمد المرجع السابق ص 72

فعند تلقي بلاغ عن وقوع حادث مروري يعمل مستقبل البلاغ على تهدئة المبلغ حتى يتمكن من الحصول على المعلومات الصحيحة ولازمة ، فيطلب منه تحديد موقع الحادث بالضبط حتى يتمكن منه تحديد موقع الحادث حتى يتمكن من تحديد الطرف المؤدبة لموقع الحادث ، وكذلك نوع الحادث وما نتج عنه واسم المبلغ وعنوانه وعلاقته بالحادث ، بعد ذلك يتم الاستجابة للبلاغ باتخاذ الإجراءات اللازمة لتقديم المساعدات الضرورية ، وإرسال إحدى الدوريات المتواجدة بمنطقة الحادث بأسرع وقت وذلك لتجنب المزيد من الأضرار أو الخسائر أو تغيير الأدلة.(1)

عند وصول الأعوان تأتي مرحلة السيطرة على موقع الحادث ، وتقدير الوضع ووضع الأولويات المطلوبة لإجراء التحقيق .(2)

فالقاعدة العملية الصحيحة في التحقيق تقتضي بأن تكون المعاينة هي الإجراء الأول الذي يقوم به المحقق ولها الصدارة على ما عداه من سائر الإجراءات .(3)

يتولى المحقق معاينة الحادث المروري ، وإثباته والتأكد من أن يكون ناتجا عن فعل جنائي أو حادث عرضي .

(1) عقاب صقر عول ضال الطيري ، التحقيق في حوادث المرور دراسة تحليلية تطبيقي لإجراءات المطبقة في المملكة العربية السعودية، مشروع مقدم لاستكمال متطلبات الحصول على درجة ماجستير في مكافحة الجريمة ، المركز العربي لدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، 1989 ص97.

(2) عقاب صقر عول الضال الطيري المرجع نفسه ص 97.

(3) محمد ماجد ياقوت ، أصول التحقيق الإداري في المخالفات التأديبية ، الطبعة الثالثة ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية، 2007 ، ص 393.

كما يتولى المحقق رسم الكروكي⁽¹⁾ ، الذي يعتبر أهم إجراء يقوم به بعد الوصول إلى موقع الحادث لأنه يبنى عليه في تحديد المسؤولية بين أطراف الحادث ، ويتم إيضاح مكان الحادث وكيفية وقوعه واتجاه السيارات قبل وبعد الحادث ، وأثار الفرامل وقياسها لأن ذلك يساعد على معرفة السرعة التي كان يسير عليها السائق حين وقوع الحادث .

ومن بين أهم الأشياء التي يجب على المحقق أن يراعيها عند معاينة مسرح الحادث المروري عند رسم تخطيطي للحادث هي :

- القيام برسم تخطيطي لموقع الحادث قبل إجراء القياسات ، وذلك في أسرع وقت بعد الحادث

- إن الرسم التخطيطي لموقع الحادث يعد سجل لا يمكن إعادة الرسم له مرة أخرى ، وذلك للوصول إلى طريقة أفضل للرسم .

- يجب على المحقق أن لا يرسم ما يراه وان لا يرسم حسب توقعه، لأن الرسم بعد سجل للوقائع⁽²⁾.

- الالتزام برسم الأشياء وفقا لتنظيمها الشكلي في المخططات ، وما كانت عليه بدون زيادة أو نقصان فيجب على المحقق عند معاينة الحادث أن يكون متميزا بثلاث عناصر مهمة ، وهي الوضوح ، البساطة ، الدقة .

(1) الملحق رقم 01 الرموز المستخدمة في الحادث المروري .

(2) محمد عبد العزيز علي سلامة ، المسؤولية الجنائية عن حوادث المرور في المملكة العربية السعودية ، دراسة تأملية تطبيقية ، بحث مقدم استكمالاً لمتطلبات الحصول على شهادة ماجستير في العدالة الجنائية ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، 2009 ، ص 83 .

ويجب على المحقق عند معاينة الحادث ورسم حالة السيارات المشتركة في الحادث تسجيل

النقاط التالية :

- مكان كل سيارة واتجاهها.
- تحديد مكان صدمة في السيارة .
- ملاحظة وجود بقع دم في ملابس الشخص في حالة الدهس .
- معاينة السيارة المهشمة لمعرفة سبب انقلابها .
- آثار الفرامل على الأرض وقياس طولها لمعرفة سرعة السيارة .
- ملاحظة حمولة السيارة أهي زائدة أم لا .
- التأكد من توفر شروط السلامة الواجب توفرها .
- التأكد من عدم تحريك الآثار بعد وقوع الحادث .

كما يكلف المحقق من يتولى تصوير السيارات المشتركة بالحادث أن يقوم بتصوير موقع

الحادث ومكان الصدمة والآثار الموجودة من الفرامل ، أو ما ينتج عن الحادث وما يتعلق به

ويجب تصوير المتوفين للتعرف عنهم عند الحاجة ويكون التصوير واضحا مع استخدام الفلاش

والإنارة إذا كان الوقت ليلا (1).

ويتولى المحقق أو المساعد تفتيش المركبات المشتركة بالحادث للبحث عن ممنوعات قد

يكون السائق استخدمها أو تناولها قبل وقوع الحاد، وقد تكون السبب الرئيسي في الحادث وفي

(1) محمد بن عبد العزيز ، علي سلامة ، المرجع السابق ، ص 87

حالة وجود ما يشتبه انه مسكر أو مخدر فانه يتم حزره وإرساله إلى جهة الاختصاص ، لتولي الكشف والتحليل عليه، و إذا اتضح أن الحادث ناتج عن فعل جنائي فانه يتم إحالة السائق إلى الشرطة لإتمام اللازم بالجانب الجنائي.(1)

وبصفة عامة يشمل التحقيق أخذ أقوال السائق والركاب والشهود ويتم إعداد محضر تحقيق ابتدائي.(2)

ففي حالة وقوع حادث مروري أدى إلى القتل الخطأ ، يجب أن يخضع الأعوان المؤهلين للمعاينة السائق إلى فحوصات طبية، واستشفائية ، وبيولوجية لإثبات ما إذا كان يقود سيارته تحت تأثير مواد أو أعشاب مصنفة ضمن مخدرات ، كذلك يتحرى على السائق المتدرب والمرافق له المتسبب في وقوع الحادث عملية الكشف عن تناول الكحول عن طريق جهاز زفر الهواء بواسطة جهاز معتمد يسمى مقياس الكحول (الكوتاست) ، أو مقياس الايثيل الذي يسمح بتحديد نسبة الكحول بتحليل الهواء المستخرج .(3)

(1) محمد بن عبد العزيز ، علي سلامة ، المرجع السابق ، ص 87

(2) ملحق رقم 07 محضر تحقيق ابتدائي .

(3) قيسي سامية، المرجع السابق ، ص 135

المطلب الثاني :**إثبات جنحة القتل والجرح الخطأ في حوادث المرور**

يعرف الإثبات الجنائي بأنه إقامة الدليل لدى السلطة المختصة بالإجراءات الجزائية على حقيقة واقعة ذات أهمية قانونية وذلك بالطرق التي حددها القانون ، ففي حالة وقوع جريمة القتل أو الجرح الخطأ في الطرقات العامة يتم تعيين أعوان مختصين للحصول على الأدلة التي تثبت وقوع الجريمة ، ونسبها للجاني المتسبب في إحدى الجريمتين عن طريق تحرير محاضر وتقديمها أمام القضاء الذي يعتمد عليها القاضي لتكوين قناعته (المطلب الأول) ، ويمكن في بعض الحالات استعمال طرق الإثبات الخاصة التي نص عليها المشرع بنصوص خاصة ويستدل بها عن طريق إجراء اختبار أو تحاليل (المطلب الثاني) .

الفرع الأول:**المحاضر وحجيتها في الإثبات**

تعد المحاضر من أهم المحررات نظرا لما تتضمنه من معلومات أساسية تفيد في إثبات الجريمة ونسبها إلى مرتكبها ، هذه المعلومات تأتي في صورة مكتوبة تسمح للجهات المختصة من التأكد من مدى صحتها بإتباع السبل التي يحددها القانون .⁽¹⁾

(1) سعدانة العيد ، المحاضر ذات حجية في التشريع الجزائري ، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية ، العدد 31 ، جامعة الحاج لخضر باتنة ، ديسمبر 2014 ، ص190

أولاً: تعريف المحاضر

وتعرف المحاضر بأنها أوراق يحررها ويدونها الموظفون المختصون وفق شروط وأشكال محددة قانوناً ، ونظم المشرع الجزائري المحاضر المتعلقة بإثبات الجرح في المادة 215 من قانون الإجراءات الجزائية والواضح أن المحاضر نوع من المحررات والمحررات ذات مدلول واسع وأشمل من المحضر .

المحرر: يمكن أن يصدر من أي شخص حتى المتهم نفسه وبالتالي قد تكون رسمية أو عرفية.

المحضر: لا يمكن أن يصدر إلا من شخص قانون وبالتالي فهي دائماً رسمية. (1)

ثانياً : الشروط الواجب مراعاتها في المحاضر

متى أعطى القانون لمحضر قوة في الإثبات فان هذه القوة تكون مرتبطة وجوداً وعدمها بمراعاة مقتضيات القانون في تحريرها وذلك بتنظيمها وفقاً للقواعد والأصول المعروضة في حدود وطبقة محرريها لذلك فالمحاضر لا تكون لها حجية قانونية وقوة إثبات إلا إذا توفرت فيها الشروط التالية :

(1)مروك نصر الدين ، محاضرات في الإثبات الجنائي ، الكتاب الأول ، الجزء الثاني ، دون طبعة ، دار هومة ، الجزائر ، 2004 ، ص 204-205

(1) الشروط الموضوعية :

- أن يكون المحضر صحيحا : المقصود به أن يتضمن المحضر معلومات مطابقة للحقيقة والواقع، فضباط الشرطة القضائية عندما ينفذون المعاينات (1) أو يسجلون أقوال الشهود (2) أو المشتبه فيهم ، أو يوردون معلومات حول الوقائع والأشخاص يجب أن يتحرى بكل الوسائل صحة وصدق ما يشتبه في المحضر.
- المحضر كوثيقة يجب أن يكون وافيا ودقيقا، فضابط الشرطة القضائية يجب عليه أن ينقل المعلومات التي يشاهدها، أو يسمعها ،أو يقرأها بإخلاص ، ولا يجب في أي حال من الأحوال ان يقيمها أو يبدي رأيه فيها (3).
- أما الدقة التي يجب على من يحرر المحضر أن يتحراها، فتتمثل في التزام الدقة في تسجيل المعلومات، فيجب أن يذكر الزمان، والمكان، وهوية الشخص بصورة دقيقة ومضبوطة، ويصف الوسائل المستعملة في الجريمة، وصفا وافيا يمكن منه التعرف على الموصوف.
- ومن مقتضيات صحة المحضر كذلك أن يكون محرر بصياغة وأسلوب واضحين يسهل فهمها من طرف القاضي ، ولهذا فتحرير المحاضر يتم بواسطة الآلة الرقمية وحاليا الإعلام الآلي .

(1) الملحق رقم 06 محضر انتقال ومعاينة .

(2) الملحق رقم 04 محضر سماع ، ملحق 02 محضر سماع شاهد ، ملحق 03 محضر سماع قاصر .

(3) مروك نصر الدين ، المرجع السابق ، 210.

(2) الشروط الشكلية :

أما صحة المحضر من حيث الشكل فتمثل في تحرير المحضر لطبقا الإشكال التي نصت

عليها أحكام قانون الإجراءات الجزائية . (1)

وللإشارة فإن لكل محضر شروط خاصة تتعلق بنوع الإجراءات المتخذة له ، فمثلا محاضر

الشرطة التي تعد صورة عن الوقائع المادية والإجراءات المتبعة من طرف محرر المحضر، وهي

ككل المحاضر يشترط القانون أن تتضمن بيانات إلزامية وجوهرية تمنحها حجية تتمثل هذه

البيانات في : (2)

- يجب أن يكون المحضر مؤرخا و مختوما بضم الوحدة التي ينتمي إليها من حرره ويسجل في سجل المحاضر.

- يجب أن يكون قد حرره موظف أثناء أدائه لمهامه ووظيفته.

- يجب إن يحرره انطلاقا من الاختصاص الشخصي، أي يحرره أشخاص لهم صفة قانونية،

والاختصاص النوعي، أن تكون طبيعة الإجراء من اختصاص الموظف الذي ينفذه، ومن حيث

الاختصاص المحلي، الذي يتمثل في تعيين الموظف للعمل في إقليم معين ليباشر فيه مهامه .

(1) مروك نصر الدين ، المرجع السابق ، ص ، 210-211

(2) نبيلة عبيدي ، المخالفات المتعلقة بقانون المرور ، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات شهادة ماستر ، تخصص قانون جنائي ،

كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة العربي التبسي ، تبسة ، الجزائر ، 2016/2017 ص 59

فمثلا من بين محاضر الشرطة التي تخص جرائم القتل والجرح نجد، محضر تحقيق ابتدائي ، محضر انتقال ومعاينة ، محضر سماع شاهد⁽¹⁾... تتضمن هذه المحاضر البيانات الآتية: الجمهورية الجزائرية ، اسم الوزارة الوصية ، المديرية العامة للأمن الوطني أو الولائي أو الحضري ، رقم السجل والتاريخ والموضوع ، الهوية الكاملة للمحرر وصفته ورتبته وتوقيعه ، الهوية الكاملة للمشتبه فيه وباقي الأطراف إن وجدوا ، وصف الواقعة ، التصريحات ، التوقيع وإرفاقه بالأدلة. والأمر ذاته يطبق على المحاضر التي يحررها الأعوان المؤهلين لمعاينة الجرائم المرورية فعليهم احترام الشروط الموضوعية والشكلية عند تحرير محضر، ومن أهم هذه المحاضر محضر معاينة⁽²⁾ حيث يعتبر من أهم وسائل الإثبات .

ثالثا : حجية المحاضر فالإثبات

يقصد بها القوة القانونية للمحضر ومدى اعتماد القاضي عليه لتكون قناعته بناء على ما يستخلصه منها من أدلة ، شرط أن تكون صحيحة طبقاً للأشكال القانونية

1. المحاضر ذات الحجية النسبية :

حس نص المادة⁽³⁾ 215 ق ا ج التي نصت على الجنايات والجرح ، فان المحاضر المتعلقة الجرح هي مجرد استدلالات ما لم ينص القانون على خلاف ذلك حسب نص المادة⁽⁴⁾ 216 ق ا

(1) ملحق رقم 02 محضر سماع شاهد .

(2) ملحق رقم 06 محضر معاينة وانتقال.

(3) المادة 215 من القانون رقم 02/15 سالف الذكر

(4) المادة 216 من القانون رقم 02/15 سالف الذكر

ج ، وطبقا لنص المادة (1) 136 من القانون 01-14 يكون للمحاضر المحررة طبقا لأحكام هذا القانون قوة ثبوت ما لم يثبت العكس . (2)

إذا فالمحاضر المحررة من طرف الأعوان المؤهلين لمعاينة جرائم القتل والجرح الخطأ وتطبيقا لأحكام قانون المرور تجوز الحجية، والمحكمة تعتمد عليها لان ما جاء فيها يعتبر صحيحا إلا أن يثبت العكس. (3)

2. المحاضر الاستدلالية

هذا النوع لا يكون حجة على الفاعل ولا يكلف بعبء إثبات عكس ما جاء فيها، لان الأصل العام فيها أنها مجرد استدلالات ما لم ينص القانون على خلاف ذلك.

وعلى اعتبار أن المخالفات المرورية في حال تكييفها على أنها جنح هذه المحاضر المحررة المثبتة لها الأصل أن تخضع لهذه القاعدة ، إلا انه وخروجا على هذا الأصل ولاعتبارات منها صعوبة إثبات الجرائم المرورية فقد جعل المشرع لبعض المحاضر حجية معينة فالإثبات بما تتضمنه من الوقائع . (4)

(1) المادة 136 من قانون رقم 14/01 سالف الذكر

(2) نبيلة عبيدي ، المرجع السابق، ص 63.

(3) عبد القادر العربي شحط ، نبيل صقر ، الإثبات في المواد الجزائية ، في ضوء الفقه والاجتهاد القضائي ، دون طبعة ، دار الهدى الجزائر ، 2006 ، ص 77 .

(4) محمد زاكي أبو عامر ، الإثبات في المواد الجزائية ، دون طبعة ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2011 ص 231 .

الفرع الثاني :

طرق الإثبات الأخرى

نظرا لخصوصية جرائم القتل والجرح الخطأ فان قانون المرور نص على طرق إثبات خاصة فيما يخص الجرائم الواقعة بسبب حالات السكر، أو الحالات التي يكون فيها السائق تحت تأثير مواد أو إغشاب مصنفة ضمن المخدرات ، فيرتكب إحدى الجريمتين حسب نص المادتين 19 ، 20 من القانون 14/01 .

أولا : الإثبات في حالة سكر

حسب نص المادة 19⁽¹⁾ من الأمر 14/01 " في حالة وقوع حادث مرور جسماني يجري ضباط وأعوان الشرطة القضائية على السائق ، أو على كل مرافق للسائق المتدرب ، المتسبب في وقوع حادث مرور، عملية الكشف عن تناول الكحول بطريقة زفر الهواء... يتم إجراء هذه العمليات بواسطة جهاز معتمد يسمى مقياس الكحول (الكوتاست) أو مقياس الاثليل ..."

ومن خلال نص المادة حدد المشرع الأجهزة الخاصة عن وجود كحول أو مخدرات أو مواد مهلوسة والتي تتم عن طريق مقياس الكحول ، أو جهاز الكوتاست ، وفي حالة اعتراض السائق عن عمليات الكشف عن تناول المشروب الكحولي عن طريق زفر الهواء فينقل السائق إلى مؤسسة صحية عمومية لإجراء عملية الفحص الطبي ولاستشفائي والبيولوجي ، للوصول إلى إثبات الدليل القاطع .

(1) المادة 19 من الأمر رقم 14/01 سالف الذكر

الحالة الأولى : الكشف عن طريق زفر الهواء

كل سائق ملزم بالكشف بجهاز الألكوتاست حتى أصحاب الدرجات النارية معينين بذلك ولضباط أعوان الشرطة الإدارية أو القضائية الاختيار في وضع السائق للكشف عن الكحول بواسطة زفر الهواء الذي يسمح بتحديد نسبة الكحول بتحليل الهواء المستخرج ، ويمكن إجراء فحص فوري ثان للتأكد بأن الجهاز يعمل بصفة جيدة .

يصبح الكشف عن طريق زفر الهواء إجباريا على كل سائق مركبة تسبب في حادث مرور جسماني سواء أدى إلى جروح أو قتل خطأ⁽¹⁾.

وفي حال بينت عمليات الكشف عن احتمال تناول مشروب كحولي يقوم ضباط و أعوان الشرطة القضائية بإجراء الفحص الطبي والاستشفائي لإثبات ذلك .

الحالة الثانية : البحوث الطبية الإستشفائية و البيولوجية

القاعدة العامة أن البحوث الطبية الاستشفائية والبيولوجية تكون بعد الكشف الايجابي الأول عن طريق زفر الهواء ، أو في حالة رفض السائق للكشوفات الأولية أو في حالة السكر البين أو في حالة وفاة احد السائقين في الحادث تجرى عليه البحوث الطبية والبيولوجية لمعرفة ما إذا كان المجني عليه المتوفى يسوق مركبة وهو في حالة سكر أو تحت تأثيره ، ثم تبعث نتائج هذه

(1) 2 cf .trub.corr.Poitiers.24 novembre.1966.d1968.131.not –merlin. répertoire de droit pénale et de procédure pénale P.N°04

التحاليل مباشرة إلى وكيل الجمهورية لدى المحكمة المختصة إقليمياً وإلى قسم حوادث المرور لدى مصالح الأمن ونسخة أخرى إلى الوالي من أثبات حالة السكر .⁽¹⁾

وفي الحالتين تثبت حالة السكر بوجود الكحول في الدم بنسبة تعادل أو تزيد عن 0.20 في الألف (1000 ملل) وهذا حسب نص المادة 2⁽²⁾ من القانون 03/09 .

ثانياً : السياقة تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن تصنيف المخدرات

يعد تجريم السياقة تحت تأثير مواد أو أعشاب مخدرة ، من أهم المستجدات التي جاء بها القانون رقم 14/01 ، غير أن المشرع لم يحدد كيفية إثبات ذلك وجاء الأمر رقم 03/09 لسد هذا الفراغ فأخضع إثبات السياقة تحت تأثير مواد أو أعشاب مخدرة إلى نفس الإجراءات المقررة لإثبات السياقة في حالة سكر ، حيث نصت المادة 20 من القانون 14/01 على أنه في حالة وقوع حادث مرور جسماني تجري الشرطة القضائية على السائق عملية الكشف عن استهلاك المخدرات أو المواد المهلوسة عن طريق جهاز تحليل اللعاب ، ومع ذلك لم تحسم بعد مسألة الإثبات باعتبار أن المشرع لم يحدد نسبة المخدر في اللعاب التي يكون فيها السائق تحت تأثير مخدر .

وفي القانون الفرنسي منذ صدور القانون 1999/06/18 أصبح إجراء عمليات الكشف عن

تناول المخدرات عن طريق تحليل البول إلزامياً في حالة وقوع حادث مرور أدى إلى الوفاة ،

⁽¹⁾ Cf Article 296 .Alinéa 2 et 3 du code de la route Français : ‘‘1° les fiche d’examen de comportement (fiche A) , d’examen clinique médical (fiche B) et d’analyse du sang (fiche C) ne sont pas transmise 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 l’accident ‘‘

⁽²⁾ لحسن بوسقيعة ، المرجع السابق ، ص 99.

وعندما تبين عملية الكشف عن احتمال تناول المخدرات تجرى عمليات الفحص الطبي والبيولوجي للوصول إلى الإثبات ذلك⁽¹⁾.

المبحث الثاني :

السياسة المتبعة للحد من حوادث المرور

حسب الإحصائيات الأخيرة التي تقضي بتزايد مستمر للحوادث المرورية في العالم وهذا ماينجم عنه خسائر طائلة سواء بشرية أو مادية ، وفي الجزائر فقد نتج عن الحوادث المرورية 1667 شخص متوفى و 16200 شخص مصاب في سنة 2019 وهذا التزايد في الخسائر سنويا دعى السلطات إلى إتباع مجموعة من الآليات لمحاربة هذه الظاهرة (مطلب أول) ، وكذلك هذا ما سعت إليه مختلف الدول وقد تميز البعض عن الآخر من حيث النتائج والدراسات وأثمرت مجهوداتهم من ناحية التطبيق والتقليل من هذه الظاهرة وسنذكر بعض النماذج في هذا البحث (مطلب ثاني) .

(1) عاقل فصيحة ، دور الرقابة المرورية في التقليل من حوادث المرور، حوليات جامعة قلمة للعلوم الاجتماعية و الإنسانية ،

المطلب الأول :**السياسة المتبعة للحد من حوادث المرور في الجزائر**

لا يكتمل التنظيم المروري إذ لم يكن هناك منظومة فعالة لمراقبة حركة المرور، والسهر على تقييد مستعملي الطريق بقواعد السلامة المرورية، والتزامهم باحترام القواعد المنصوص عليها في قانون المرور، وذلك باستعمال مختلف التجهيزات والوسائل المادية أو البشرية (مطلب أول) ، وبذل الجهود لنشر الثقافة المرورية بالاعتماد على الجانب التوعوي والتحسيبي (مطلب ثاني) .

الفرع الأول :**الوسائل والآليات القانونية للحد من حوادث المرور****أولا : الوسائل البشرية و المادية للحد من حوادث المرور**

لقد عرفت تجهيزات المراقبة المرورية تطورا مذهلا وابتكارات رائعة ، فلا تمر سنة إلا وتظهر اختراعات جديدة بالاقتران والاستعمال ومن بين هذه الأجهزة المذكورة على سبيل مثال الحصر هي:

(1) جهاز الرادار⁽¹⁾:

يستعمل لمراقبة سرعة السيارات والمركبات وقياسها ، لضبط من يخالفون حدود السرعة المنظمة ، وهذا الجهاز عرف تطورا محسوسا فبعد أن كان بسيطا يقيس السرعة فقط أصبح جهاز

(1) عاقلني فضيلة المرجع السابق ص 13.

متطور يرصد السرعة ويصور السائق والمركبة ، ويظهر رقم تسجيلها كما أنه يحدد وقت ارتكاب الجريمة ومكانها⁽¹⁾ .

يعتبر الرادار أداة فعالة لردع السائقين الذين يفرطون في السرعة ، ولا يلتزمون بالحدود القصوى ، المقررة ولذلك يساعد استعمال هذا الجهاز على التقليل من حدوث الجرائم المرورية الخطيرة .

(2) كاميرات المراقبة :

إن استعمال هذه التجهيزات يساعد على مراقبة حركة المرور ورصد المخالفين ، فهي تؤدي دور فعال في تنظيم حركة المرور وبذلك تساهم في رفع مستوى السلامة المرورية .⁽²⁾

(3) غرفة مراقبة المرور :

هي عبارة عن مركز لمراقبة حركة السير عبر الطرق وتسييره وهي مزودة بأجهزة حديثة تسمح بالملاحظة ومراقبة الحركة عبر كل الشوارع ، للتدخل في الوقت المناسب لتوجيه حركة السير وفك الانسداد وضمان السيولة ، فلا تخلو مدينة حديثة من مثل هذه الغرفة لأنها أصبحت من الآليات الضرورية لتعزيز السلامة المرورية .

(1) عاقل فضية ، المرجع السابق ص 13

(2) عاقل فضية ، المرجع السابق ص 13

(4) جهاز تحديد السرعة :

هو من أهم الأجهزة التي تزود بها المركبات الثقيلة، والذي يمنع السائق من تجاوز الحد الأقصى من السرعة المسموح بها، وأيضا المركبات الحديثة أصبحت تجهز بهذا الجهاز من المصنع بعد أن كان الجهاز إضافي يقتنى ويركب.

(5) جهاز ضبط السرعة :

هو جهاز يعمل وفق شبكة اتصال عن طريق القمر الصناعي حيث يحدد سرعة المركبة تبعا للمناطق التي تمر بها، والتي تختلف حدود السرعة المسموح بها من منطقة عمرانية إلى طريق وطنية وطريق السيارة .

كما يقوم هذا الجهاز بتسجيل مدة السياقة والسرعة التي تمت بها وفترات الراحة ، ويمكن أن تراقب المركبة عن بعد عن طريق هذا الجهاز .

و هو في طور التجربة والاختبار لدى بعض الدول المتقدمة ، أما جهاز تحديد السرعة فأصبح إجباريا في بعض الدول ، فمثلا في الجزائر أصبح تركيب جهاز ضبط السرعة إجباريا في مركبات النقل الجماعي وبعض مركبات نقل البضائع ، طبقا لأحكام قانون المرور 14/01.⁽¹⁾

(6) جهاز التوجيه والتحذير:

هو جهاز الكتروني تزود به المركبات يسمح بوصلها بنظام معلوماتي مركزي، يجعل المركبة تحت المراقبة عن بعد لاستشعار أي خطر يحقق بها فتوجه للسائق تحذيرات وتعليمات لتفادي هذه

(1) عاقلني فضيلة ، المرجع السابق ، ص14/13.

الإخطار، وهو من الأجهزة المخترعة حديثا والذي سيساهم تعميم استعماله في تعزيز السلامة المرورية. (1)

ثانيا : الآليات القانونية للحد من حوادث المرور

1) رخصة السياقة البيومترية :

تعد رخصة السياقة الجديدة التي ستدخل حيز الخدمة قريبا إحدى أهم آليات المراقب العصرية و الفعالة ، التي تندرج في إطار مقارنة جديدة للوقاية من الحوادث المرورية ومكافحتها ، تسمح بالتحقق من هوية حاملها ومتابعة دقيقة لوضعيته القانونية .

إن هذه الرخصة الجديدة تحتوي على نظام معلوماتي جد متطور لتسيير المخالفات المرورية وهو ما يتطابق مع التدابير القانونية الجديدة ، ويتضمن تطبيقها على ارض الواقع بهدف تغيير ذهنية السائق الذي يتولى تسيير رصيده من النقاط بفضل إجراءات احترازية لامة، وعقوبات مشددة تفرض عليه عند ارتكاب كل مخالفة، بحيث يترتب عنها إنقاص رصيد نقاط السائق فقدان الأهلية مؤقتا للقيادة .

(1) القانون رقم 05/17 ، المؤرخ في 16/02/2017 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق ، ج.ر عدد 12 ، الصادرة بتاريخ 22/07/2017 حيث تنص المادة 63 مكرر " يحدث مجلس تشاوري مابين القطاعات يوضح لدى الوزير الأول يكلف بتحديد السياسة والإستراتيجية الوطنية للوقاية والأمن في الطرق والتنسيق المؤسساتي بين كافة الفاعلين المعنيين وتحدد طبيعة هذا المجلس ومهامه وعمله وتنظيمه عن طريق التنظيم".

وقد استند هذا الأمر إلى المندوبية الوطنية للوقاية والسلامة المرورية التي استحدثت بموجب المادة 63⁽¹⁾ مكرر من القانون الجديد 05/17 الأنظمة التكنولوجية الجديدة التي تركز كل أعمالها على الوقاية ومكافحة حوادث المرور، وتطوير هياكل وسياسات التكوين الحالية.

(2) البطاقة الرمادية الالكترونية :

إن البطاقة الرمادية المستخدمة ضمن التعديل الأخير لقانون المرور، تتضمن صيغة جديدة للوحات ترقيم المركبات المشكلة من أرقام وأحرف تحوي هذه البطاقة على شريحة بها تطبيقات متعلقة بفحص ومعاينة المركبات وكذا التأمين ، إن هذه البطاقة وعلى عكس سابقتها لا تحتوي في ظاهرها على بيانات صاحب المركبة ، وهي مدونة في شريحتها الالكترونية مما يسمح بتغيير عميق في نظام نقل ملكية العربة ، حيث يستعمل المالك الجديد نفس البطاقة ، أما فيما يخص نظام الترقيم فانه هو الأخير سيتغير بموجب هذه البطاقة حيث سيكون هناك ترقيم الولايات وكذا سنة الوضع قيد السير، مما سيمكن من ترقيم المركبات لدى الوكلاء مباشرة عند الترقيم الأول وكل العماليات اللاحقة ستكون مسيرة على مستوى البلديات بدون تعقيد .⁽²⁾

(1) حمدي اسماعين ، المرجع السابق ، ص 100-102.

(2) تبناني عبير ، الحملات الإعلامية الإذاعية الخاصة بالتوعية المرورية في الجزائر ، مذكرة مكملة لنيل شهادة ماجستي في العلوم الإنسانية والاجتماعية ، تخصص وسائل الإعلام والمجتمع ، جامعة محمد خيضر ، بسكرة ، الجزائر ، 2012/2011 ، ص ، 154.

3) لوحة الترقيم الجديدة الخاص بالسيارات :

من المنتظر أن يتم الاستغناء عن ترقيم الولايات في اللوحة الجديدة وتتضمن ترقيم وطنيا

موحدا للسيارات، شبيه برقم التعريف الوطني للمواطن وهو رقم لن يتغير حتى في حال بيع

السيارات خارج إقليم الولاية ، يتضمن أرقام وحروف موحدة لا علاقة لها بالمعلومات الشخصية

عن مالك السيارة ومكان إقامته ، تتضمن شريحة تحتوي على تطبيقات فحص السيارة وتأمينها

ومؤشرات استهلاك الوقود .(1)

الفرع الثاني :**الجانب التوعوي والتحسيبي للحد من حوادث المرور**

إن حملات التوعية المرورية هي تلك الجهود الاتصالية والأنشطة المختلفة التي تهدف إلى

نشر الثقافة المرورية ، و إيجاد وعي مروري وتعزيزه لدى مستعملي الطرق وذلك بتذكيرهم بخطر

بعض السلوكات المخالفة للسلامة المرورية .

(1) ميلود سلامي ، جمال بوستة ، دور المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق في التقليل من حوادث المرور ، مجلة الباحث لدراسات الجامعية ، المجلد 06 ، العدد 03 ، سبتمبر 2019 ، ص ، 399/398.

أولا : دور المصالح المعنية بالسلامة المرورية :

1. المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

من أهم أساليب الوقاية من حوادث المرور وأفضلها مردودا وتنظيما وأكثرهم قدر على تقديم البرامج والتدابير والتقنيات الوقائية المحترفة والناجحة ، هو إنشاء جهاز متخصص للحد من ظاهرة حوادث المرور و المتمثل في المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق .

تعتبر الجزائر من البلدان التي تولي اهتماما كبيرا للسلامة المرورية حيث بادرت مثل السنوات الأولى من الاستقلال ، إلى إنشاء اللجنة الوطنية للأمن الطرق خلال سنة 1967 وكلفتها بمهمة البحث لإيجاد انجح السبل و اتخاذ التدابير اللازمة لتوفير السلامة لمستخدمي الطرق (1) ، لكن بمرور الوقت تبين أن تنظيم هذه الهيئة وتواجدها على المستوى المركزي لن يحقق كل الأهداف لذلك فكرت السلطة العمومية في إنشاء هيئة أخرى تتوفر على شروط جديدة ، وذلك عن طريق تنظيمها بكيفية تسمح لها بالتنسيق بين كل القطاعات و الهيئات المعنية وتقربها من الميدان أكثر لتمكينها من تحقيق نتائج أفضل (2).

حيث نص قانون المرور رقم 09/87 على إنشاء المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق تحت وصاية وزارة الداخلية والجماعات المحلية ، وبصدور القانون 14/01 الذي حول وصايته إلى الوزارة المكلفة بالنقل طبقا لنص المادة 46 منه وتفرع عن هذا المركز لجان ولائية

(1) ميلود سلامي ، جمال بوستة ، المرجع نفسه ص 340-399 .

(2) ميلود سلامي ، جمال بوستة ، المرجع نفسه ص 340-399 .

للوفاية والأمن عبر الطرق ، وقد شرع المركز في أداء مهامه و أول ما بدأ به هو السعي لتشخيص أسباب وقوع الحوادث المرورية وتحديد مختلف العوامل التي تؤدي إلى تفاقم هذه الظاهرة.(1)

إن إحداهن هذا المركز لرصد سياسة وقائية تلزم الجهات والمصالح المعنية بتنفيذها ومعالم هذه السياسة تتجلى في الدور الذي يقوم به المركز وهو:

- إعداد دراسات لها صلة بتنظيم حركة المرور ، و الوقاية من الحوادث .

- المشاركة في إعداد برامج تربية التلاميذ في مجال المرور ، وتسطير مناهج التكوين في السياقة.

- السعي إلى تقليص أخطار المرور بتطوير الإعلام والتربية ، والبحث التطبيقي في هذا المجال.

- تنشيط حملات الوقاية والتوعية بأخطار الطريق وتنظيمها مع المصالح المعنية .

- جمع كل المعطيات المتعلقة بحوادث المرور واستغلالها في إعداد دراسات علمية حول مخاطر

حوادث المرور ، واستخلاص عواملها المختلفة وتقديم توصيات دقيقة للجهات المعنية لتدارك

وتصحيح الوضعيات .

- الإدلاء بالرأي حول كل قضايا التي لها علاقة بحوادث المرور .

- التعاون مع المنظمات الدولية المهمة بترقية نظم المرور و تأمين السير عبر الطرق .

(1) محمد السعيد زناني ، احمد بنيني ، دور الشرطة في مواجهة حوادث المرور ، مجلة الباحث لدراسات الاكاديمية ، المجلد 06 ، العدد 07 ، سبتمبر 2019 ، ص 466

ومنذ أن بدأ المركز نشاطه مع مختلف الشركاء سجل على الساحة الإعلامية حضور قوي

لنشاطاته ، مما يظهر الجانب الوقائي الذي تم التركيز على تحقيق جانب كبير منه .⁽¹⁾

2. وسائل الإعلام والاتصال :

على غرار التلفزة الوطنية والإذاعة الوطنية والصحافة ، تشترك المديرية العامة للأمن

الوطني رفقة جهاز الدرك الوطني ، في كل حصص العمل مع مختلف المتدخلين ومتابعة

الدراسات المقامة حول الأمن المروري مدعمين ذلك باقتراحات مناسبة.⁽²⁾

3. مدارس تعليم السياقة :

تعد مدارس تعليم السياقة مؤسسة تربوية شأنها شأن المؤسسات التربوية الأخرى ، وفي هذا

الإطار توصلت إحدى الدراسات في الجزائر والتي أنجزت من طرف المركز الوطني للأمن

والوقاية عبر الطرق ، وبالتالي فان مدارس السياقة في الجزائر تعتمد على الجانب النظري أكثر

من اعتمادها على الجانب العلمي .

كما أن هذه المدارس لا يجب أن يقتصر دورها على تعليم المتدرب على كيفية القيادة

فحسب فهنالك الكثيرون ممن يحضرون إلى مدارس تعليم السياقة وهم يجودون القيادة ، ولا

⁽¹⁾ تباني عبير ، المرجع السابق ، ص 165-166.

⁽²⁾ محمد السعيد زناني ، المرجع السابق ، ص 464

ينقصهم سوى الحصول على رخصة سياقة بل يقع على عاتقها أيضا مسؤولية زرع القيم الايجابية في المتدرب (1).

4) المصالح الأمنية :

يقصد بها الهيئات والأجهزة الردعية التي تشترك مع جهاز الشرطة في محاربة ظاهرة حوادث المرور ومن أهم هذه الأجهزة :

- جهاز الدرك الوطني ومصالح الأمن الوطني :

تتمثل مهامهم في مراقبة وتسيير الحركة المرورية ، وحفظ النظام العام وردع المسؤولين عن ارتكابها ، وتختلف مهامهم باختلاف مهام الأعوان المكلفين فيها وهو ما تم الإشارة له سابقا .

ويمكن تقسيم هذه الجهود إلى جهود وقائية توعوية تستهدف جميع المواطنين ، أو مستعملي الطريق سواء كانوا سائقين ، أو ركاب ، أو حتى الراجلين ، وإلى جهود ردعية في حق مرتكبي الجرائم (2).

ثانيا : الأجهزة المستحدثة بموجب القانون 05/17

1) مجلس تشاوري ما بين القطاعات يوضع لدى الوزير الأول يكلف بتحديد السياسة الإستراتيجية الوطنية للوقاية والأمن عبر الطرق، والتنسيق المؤسساتي بين كافة الفاعلين المعنيين حسب المادة 5 من هذا القانون والتي أدرجت ضمن القانون 14/01 في المادة 63⁽¹⁾ مكرر.

(2) المادة 63 مكرر من القانون 14/01 سالف الذكر .

(2) إنشاء مندوبية وطنية للأمن في الطريق بموجب المادة 5 من نفس القانون أدرجت ضمن القانون 14/01 .

المادة 63⁽²⁾ مكرر 1 " تنشأ مندوبية وطنية للأمن في الطريق تابعة للوزارة المكلفة بالداخلية

وتكلف بتنفيذ السياسة الوطنية للوقاية والأمن في الطريق، من الناحية العملية حيث تحدد طبيعة هذه المندوبية ومهامها وعملها وتنظيمها عن طريق التنظيم "

هذه المندوبية تركز كل أعمالها على الوقاية ومكافحة حوادث المرور، وتطوير الهياكل والسياسات الحالية وهي المكلفة بتسيير البطاقة الوطنية لنظام الرخصة بالتنقيط، المادة 62 من القانون 14/01 .⁽³⁾

المطلب الثاني :

السياسة المتبعة للحد من حوادث المرور في الأنظمة المقارنة

هناك أساليب عديدة انتهجتها الدول للحد من حوادث المرور للتقليل منها ، سواء من ناحية استخدام وسائل التوعية ، وتعميم الثقافة المرورية لدى جميع الأشخاص ابتداء من الأطفال إلى كبار السن ، أو من ناحية الاستخدام الفعال لأرضية الشوارع ، أو الحد من استخدام السيارات الخاصة بدفع أصحابها إلى استخدام النقل العام .

(1) المادة 63 مكرر 1 من قانون رقم 14/01 سالف الذكر .

(2) المادة 3 من قانون رقم 05/17 المعدلة لأحكام الفصل رابع ، القسم الأول والثاني .

(3) أوف لاسنغ ، التجربة السويدية للحد من حوادث المرور ، مجلة الدراسات وثقافة الشرطة العدد 280 ، الإمارات ، العربية المتحدة ، ابريل 1994 ، ص46 .

وهناك عدة أبحاث مكثفة للوصول إلى تنظيم و إدارة المرور بشكل أكفا و أدق ، باستخدام تقنيات حديثة ومتقدمة ، في نظم المعلومات والاتصالات ، حيث أن هذه التجارب الدولية أدت إلى التقليل من وقوع حوادث مرور ، ولو نسبيا مما سيؤدي إلى تعميم إتباعها في بعض الدول التي لازالت تعاني من المشكلة المرورية ، ومن بين الدول التي خاضت هذه التجارب السويد و سنغافورة (فرع أول) و ألمانيا وبوسطن (فرع ثاني) وهذا ما سنتناوله في هذا المطلب .

الفرع الأول :

تجربة السويد وسنغافورة في الحد من حوادث المرور

أولا : تجربة السويد

تعتبر السويد دولة نموذجية في مجال المرور وحماية مواطنيها من خواطر حوادث المرور حيث تعتبر اقل الدول في العالم تضررا من هذه الحوادث، ويعود السبب في ذلك إلى إتباع السلطات السويدية عدة طرق وجهود لتحقيق السلامة المرورية، حيث إن السلطات والأجهزة المختصة بالأمن المروري وعلى تعمل بجهد على مراقبة وتنظيم حركة المرور لتفادي وقوع الحوادث المرورية (1).

حيث تستخدم في ذلك أجهزة متطورة جدا للحد من سرعة السيارات كما أن المؤسسات الحكومية والخاصة والجمعيات الأهلية تشارك بفعالية في تحقيق الأمن المروري وتولى السلطة

(1) الوف لا سنغ ، المرجع ، السابق ، 48.

السويدية أهمية خاصة لتوعية المرورية للارتقاء بمستوى الوعي المروري للجمهور وتركز بصفة خاصة على تدريب وتعليم الأطفال وتنقيفهم مروريا ، اعتبارهم جيل المستقبل .

حيث أدت هذه الجهود المبذولة إلى انخفاض ملموس في حوادث السيارات فعلى سبيل المثال

انخفض عدد قتلى حوادث المرور من 6.6% في عام 1959 إلى 2% في عام 1993 .

وفي عام 1978 تغير نظام المرور في السويد من اليمين إلى اليسار، أي من النظام

الانجليزي إلى النظام الأوروبي ،حيث انعكس ذلك بشكل ايجابي على الوضع المروري وقلت

معدلات حوادث المرور بصورة ملحوظة لما لهذا النظام من ايجابيات لتنظيم حركة المرور (1) .

وتقوم المجموعة السويدية بإعداد الخطط والبرامج والدراسات والأبحاث العلمية حول مشكلة

الحوادث للاستفادة منها فالجهود المبذولة للحد من وقوع حوادث المرور ، كما لها نشاط بارز في

مجال وسائل الإعلام وحملات التوعية المرورية لأنه يساعد في التخفيف من وقوع الحوادث.

وانتهجت السويد طرق حديثة لتنقيف الطفل مروريا من سن الحضانة مرحلة النضج ، مع التركيز

على توعية طلاب المدارس في مختلف المراحل الدراسية من خلال المناهج الدراسية .

وكل هذه الجهود نابعة من حرس المسؤولين والأجهزة المعنية على توفير السلامة المرورية

وحفاظا على أرواح مواطنيها .(2)

(1) ألوف لاسنغ ، التجربة السويدية للحد من حوادث المرور ، مجلة الدراسات وثقافة الشرطة ، العدد 280 ، الإمارات

العربية المتحدة ، ابريل 1994 ، ص46 .

(2) ألوف لاسنغ ، المرجع نفسه ، 48.

ثانيا : تجربة سنغافورة

تعد سنغافورة من أعلى نسب الكثافة السكانية في العالم حيث تصل الى 4250 شخصا في الميل المربع ، وهي من أعلى النسب كثافة حيث اتبعت الدولة عدة أساليب في نطاق المدينة الوسطى فان الإشارات المرورية بالكمبيوتر تتحكم في حركة المرور ، مما مكن من تسهيل الحركة وزيادة متوسط سرعة السيارات حقق وفرا قدره 10 مليون لتر وقود، بالإضافة إلى هواء أنقى وتلوث أقل⁽¹⁾ .

ومن بين الاستراتيجيات التي اتبعتها سنغافورة في ظل صعوبة توفير أرض لإنشاء طرق جديدة ، فان الحكومة تستخدم ضوابط مادية بالرغم من الارتفاع المستمر في مستويات المعيشة وزيادة الطلب على ملكية السيارة الخاصة ، فقد رفعت سنغافورة من الرسوم الجمركية ورسوم التسجيل والضرائب السنوية لاستخدام الطرق وضرائب البنزين .

وهو ما كان له الدور الكبير في ضبط معدلات تزايد ملكية السيارة الخاصة ، كما أن لرسوم مواقف السيارات المرتفعة شكل كبير أثر حاسم في الحد من استخدام السيارة الخاصة للرحلة من وإلى العمل ، وهو ما يتم فعلا في جميع الدول المتقدمة فواحد من كل مائة شخص في سنغافورة يمتلك سيارة خاصة وهو متوسط اقل منه في الدول الأخرى بنفس المستوى الاقتصادي ، وهناك نظام تحصيل 3 دولارات يوميا رسوم دخول مناطق معينة في وسط المدينة خلال فترة التزام إلى

(1)) 3 Institute of transportation, studies,review,u,s,a :university, of, California,1993,-2003,vol, 12,no.

النصف هذا مع توفير وسائل النقل البديلة ذات الطاقة الاستيعابية العالية⁽¹⁾، والتي يحتاج الراكب فيها إلى مساحة أرض أقل للتنقل ، وتمثل وسائل النقل العمومي 80% من حجم حركة فترة التزامم .

وبهذه الأنظمة حاربت سنغافورة إرهاب الطرقات من خلال تخفيض استخدام السيارات الخاصة والتركيز على وسائل النقل العمومي ، من أجل تجنب الكوارث الناتجة عن الصدمات في الطرقات والمؤدية غالبا إلى نتائج كارثية من جروح أو موت المصابين .⁽²⁾

الفرع الثاني:

تجربة ألمانيا ويوسطن

أولا: تجربة ألمانيا

وفي ألمانيا وبالتحديد في مدينة كولون التي أعيد بناءها بعد الحرب العالمية الثانية تطبيق تخطيط قديم على طرقها، ويقصد بالطرق القديمة وهي الطرق التي تشهد اعوجاج وضيق فيلا شوارع المدينة الوسطى أدى تطبيق نظام الموجة الخضراء إلى تحسين المرور فيها عما كان عليه قبل عشر سنوات ، برغم الزيارة الهائلة في حجم حركة النقل وهذا ما يجعل السائق يخفض السرعة

(1)) 1 global, challenges, for, transporatation, its, review, 1990, vol, 13, no, .

(2)) 2 commuter lanes :a tactical solution , vole , 10, no 2, 1987 .

للسير في تلك الطرق بالإضافة إلى صعوبة التجاوز بين المركبات لضيق الطريق واعوجاجه مما يمنع حدوث الحوادث الخطيرة التي تؤدي أحيانا إلى خسائر مادية وبشرية .

لكن رغم ذلك لا يفوتنا أن نوضح أن نظام الموجة الخضراء لا ينجح دائما نظرا لخصوصية الدولة التي تأخذ به فمثلا لم ينجح عندما طبق في القاهرة نظرا لصعوبة السيطرة على حركة المشاة .

وهو ما يوضح أهمية أن يؤخذ في الحسبان عند تطبيق النظم المستحدثة والناجحة في دولة ما ، الظروف البيئية والسلوكية في الدولة الأخرى الذي ترغب في تطبيقها من حيث توفير الظروف والمناخ المناسب قبل اتخاذ قرار التطبيق ، كما أن من المناسب الإعلام عن حكمة تقديمها وان يتم ذلك بمراحل لكن بحزم .⁽¹⁾

ثانيا : تجربة مدينة بوسطن

ومن التنظيمات الحديثة للمرور مراقبة وإدارة حركة المرور على الطرق الرئيسية من شبكة الطرق بناء على دراسة تقييمية تشمل عدد من السنوات للوصول إلى هيكل أساسي يمكن من استخدام جميع البيانات الخاصة لتدفقات المرور التي يتم تجميعها بواسطة مراقبين موزعين على الشرايين الرئيسية والتقاطعات المهمة .

(1) سعد الدين محمد عشاوي ، إدارة المرور ، جامعة نايف ، العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، 2006، ص 163-164 .

ويقوم الكمبيوتر بعمل رسم بياني يوضح حالة المرور . ومن هنا يمكن التحكم في

التقاطعات الحساسة وتطوير خطط زمنية لتشغيل الإشارات الضوئية لاستعاب حركة المرور

ومواجهة الاحتياجات المرورية المختلفة على المدى القصير والطويل.

ووضع برنامج لرفع كفاءة أداء شبكة الطريق وهذا ما طبق في مدينة بوسطن حيث تم

مناطق يحضر فيها الانتظار من الساعة السابعة صباحا للساعة السابعة مساء على الطرق

الرئيسية وكذلك الشوارع الجانبية وأدى تطبيق هذا النظام ، لتحسن ملحوظ في تدفقات المرور ومن

ثم خفض زمن الرحلة بنسبة 30% وخفضت مخالفات الانتظار بنسبة 60 % كذلك خفض أول

أكسيد الكربون في الجو بنسبة تتراوح ما بين 15% إلى 18% .

كما أن هنالك نظام موافقة السائق بمعلومات عن حالة الطريق الذي يستخدمه داخل السيارة

بتلقي البيانات الخاصة بشبكة الطرق المركب عليها أجهزة ترسل تلك البيانات ويتم حاليا تطوير

نظم لإصدار السائق بالحدث قبل حدوثه .⁽¹⁾

(1) عبد المنعم جابر ونول بوفي ، التنظيمات الحديثة للمرور في المدن الكبرى وتطبيقاتها في الدول العربية ، ورقة عمل مقدمة في ندوة إدارة المرور في مدن الكبرى ، المركز العربي لدراسات الأمنية ، الندوة العلمية الثانية والثلاثون ، القاهرة 1993 ، ص20 .

إن السلامة المرورية هي مسؤولية الجميع ولذا ينبغي تبني سياسة وطنية للحد من حوادث المرور، التي تتطلب تضافر الجهود للتوصل إلى حلول . و ما قام به المشرع نحو تدعيم المنظومة الردعية يتمثل في الإتيان بالأمر 03/09، والذي يشكل قفزة نوعية باعتباره من أشد القوانين ردعا للجرائم المرورية.

وتجسد المادة 288 و 289 من ق ع قاعدة عامة لوصف وتجريم جرائم القتل والجرح

الخطأ وعرض مختلف صور الخطأ التي جاءت على سبيل الحصر .

ومن خلال هذا البحث نستخلص أهم الأسباب والعوامل المسببة لحوادث المرور، والتي

تتمثل في السائق والطريق بدرجة كبيرة أما المركبة بدرجة أقل وهذا راجع الى إحصائيات

المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، حيث أن العامل البشري يلعب دور مهم في نظام

المرور .

سواء اذا تعلق بالشخص غير المحمي وهو الراجل بعدم احترامه لقانون المرور أو

الشخص المحمي وهو السائق وبقيامه بسلوك سلبي نتيجة نفسيته أو لمخالفته لأحكام المرور

وهنا تقوم المسؤولية الجزائية لسلوكه الخاطئ الذي يؤدي الى حدوث النتيجة وهناك حالات

تنتفي فيها الرابطة السببية بين خطئه والنتيجة بسبب قوة قاهرة أو حادث فجائي .

ومن أجل حفظ الأمن و تجسيد السلامة المرورية، وعلى غرار السياسة الردعية التي

تأخذ بها كل الدول هناك سياسة أخرى وهي السياسة الوقائية التي تكافح هذه الجرائم عن

طريق التوعية المرورية ، وإتباعها جملة من الإجراءات

وبالنسبة للسياسة الجزائرية للحد من حوادث المرور هي سياسة غير كافية ، لان المسألة ليست مجرد إصدار قوانين كما أنها ليست مسؤولية الإدارة وحدها، بل يتعين تضافر الجهود من قبل كل الفاعلين في الميدان ،وتكثيف العمل التوعوي و التحسيبي بنشر الثقافة المرورية في أوساط المجتمع باستعمال جميع الوسائل المتاحة، وبالمقابل التطبيق الصارم للقانون من طرف الأعوان المؤهلين والتشديد عليهم خصوصا وان الوساطة والرشوة صارت تعتلي هذه المناصب من اجل أن يسترجع البعض بطاقة السياقة حين يرتكب مخالفة.

ومن بين الاقتراحات التي يمكن أن تكون حلول كمساهمة للحد من هذه الظاهرة :

هي التوعية المرورية عن طريق إدخال مادة التربية المرورية في المدارس ،وذلك بتسطير برنامج كامل ، ويمكن كذلك من أجل ترسيخ الثقافة المرورية في ذهن الطفل إنشاء مدينة العاب على شكل طرق عامة من اجل تحفيظ الطفل قواعد المرور .

وبالنسبة للطرق لابد من توسيع المراقبة بالكاميرا ت في كل الطرقات للسيطرة على التجاوزات المرورية. وتفعيل خصم النقاط من الرصيد بواسطة الرخصة البيومترية لعدم تهرب مرتكبي المخالفات من العقوبة وهذا ماجاء في القانون 05/17 حيث أن نظرتنا له نظرة ايجابية ، خصوصا في ضبط المرور وإرساء القواعد على الجميع دون وساطة .

أولاً: المراجع باللغة العربية

(1) الكتب

1. إبراهيم سيد أحمد، البراءة والإدانة في قضايا التعويضات لحوادث السيارات، دار الكتب القانونية، مصر، 2013 .
2. أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائري الخاص، ط 15، دار هومة، الجزائر، 2013 .
1. أحمد محجودة، أزمة الوضوح في الإثم الجنائي في القانون الجزائري والقانون المقارن، ج 2، دار هومة للطباعة والنشر، الجزائر 2000.
2. حسين فريجة، شرح قانون العقوبات الجزائري جرائم الاعتداء على الأشخاص ، جرائم الاعتداء على الأموال ، ط 2 ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2006.
3. خليل عدلي، جرائم القتل والإصابة الخطأ والتعويض عنهما، دار الكتب القانونية، مصر، 2000 .
4. سعد الدين محمد عشاوي، إدارة المرور ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية والنشر، الرياض ، 2006،
5. صونيا بن طيبة، القتل الخطأ بين الشريعة والقانون الوضعي، دار الهدى للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010 .
3. طلال أبو عفيفة، جرائم الاعتداء على الأشخاص، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2016.

6. عبد التواب معوض، الوسيط في شرح جرائم القتل والإصابة الخطأ، ط 4، منشورات الحلبي، بيروت، 1997.
7. عبد القادر العربي شحط، نبيل صقر، الإثبات في المواد الجزائية ، في ضوء الفقه والاجتهاد القضائي، دون طبعة، دار الهدى، الجزائر، 2006.
8. عبد الله اوهابيه ، شرح قانون الإجراءات الجزائية، د ط، دار هومة ، الجزائر ، 2003.
9. عز الدين طباش، شرح القسم الخاص في قانون العقوبات جرائم ضد الأموال والأشخاص ، دار بلقيس ، الجزائر 2018.
10. عزالدين الديناصوري وعبد الحميد الشواربي، المسؤوليتان الجنائية والمدنية في القتل والإصابة الخطأ في ضوء الفقه والقضاء، ط 2، ديوان المطبوعات الجامعية، مصر، 1997.
11. علي محمد جعفر، قانون العقوبات القسم الخاص، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، 2006.
12. فخري عبد الرزاق الحديثي و خالد حمدي الزغبى ، شرح قانون العقوبات الخاص ، مكتبة دار الثقافة ، الأردن ، 2009.
13. فوزية عبد الستار، النظرية العامة للخطأ غير العمدي، دار النهضة العربية، لبنان، 1977.
14. لحسن بن شيخ، مذكرات في القانون الجزائي الخاص، دار هومة، الجزائر ، 2009 .
15. محمد زاكي أبو عامر، الإثبات في المواد الجزائية، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية ، 2011 .

16. محمد زكي أبو عامر سليمان عبد المنعم، قانون العقوبات الخاص، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2003.
17. محمد صبحي نجم، الجرائم الواقعة على الأشخاص ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن 1995.
18. محمد ماجد ياقوت ، أصول التحقيق الإداري في المخالفات التأديبية، الطبعة الثالثة، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية 2007.
19. مكي سردوس ، القانون الجنائي الخاص في التشريع الجزائري، ج 1، ديوان المطبوعات الجامعية، 2005 .
20. نبيل صقر الوسيط في شرح الجريمة المرورية وجرائم المخدرات، دار الهدى للنشر والتوزيع، الجزائر 2015 .
21. نصر الدين مروك، محاضرات في الإثبات الجنائي، الكتاب الأول، الجزء الثاني، دون طبعة، دار هومة، الجزائر، 2004.
22. الهاشمي بوزيد بوطالبي و آخرون ، التجارة الدولية العربية، د . ط، دار حامة لنشر و التوزيع، الرياض، دون سنة النشر.
23. يحي إسماعيل، الإرشادات القضائية جزء الإصابة والقتل الخطأ، دار النهضة، مصر، 2010.
24. يوسف دلاندة، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية و المادية الناتجة عن حوادث المرور، ط 3، دار هومة للنشر، الجزائر 2009 .

(2) الرسائل والمذكرات

1. بن عباس فتيحة، دور الإعلام وتوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر مقارنة بين المناطق الريفية والمناطق الريفية والمناطق الحضرية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراة في علوم الإعلام والاتصال، كلية العلوم السياسية والإعلام، جامعة الجزائر، الجزائر، 2012/2011.
2. سعيد أحمد قاسم، الجرائم المرورية، رسالة لنيل درجة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، مصر، 2009.
3. بحماوي شريف، التعويض عن أضرار الجسمانية بين الأساس التقليدي للمسؤولية المدنية و الأساس الحديث، رسالة لنيل شهادة ماجستير في القانون الخاص، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2008/ 2007 .
4. بن عباس فتيحة، دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية العلوم السياسية والإعلام، جامعة الجزائر، الجزائر، 2012.
5. تباري عبير، الحملات الإعلامية الإذاعية الخاصة بالتوعية المرورية في الجزائر، مذكرة مكملة لنيل شهادة ماجستير في العلوم الإنسانية والاجتماعية، تخصص وسائل الإعلام والمجتمع، جامعة محمد خيضر، بسكر، الجزائر، 2012/2011.
6. درقاوي عائشة، دراسة قياسية لحوادث المرور في الجزائر، مذكرة مقدمة لنيل الماجستير في علوم التسيير، كلية الحقوق والعلوم التجارية، جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم، الجزائر، 2011.

7. سعيد شنين، المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص شريعة وقانون، قسم الشريعة، جامعة الجزائر 1، الجزائر، 2012.
8. عقاب صقر عول ضال الطيري، التحقيق في حوادث المرور دراسة تحليلية تطبيقية لإجراءات المطبقة في المملكة العربية السعودية ، مشروع مقدم لاستكمال متطلبات الحصول على درجة ماجستير في مكافحة الجريمة ،المركز العربي لدراسات الأمنية والتدريب ، الرياض، السعودية، 1989.
9. قيسي سامية، المسؤولية الجنائية الناتجة عن حوادث المرور، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الجنائية، تخصص قانون جنائي، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان ، الجزائر، 2004-2005.
10. محمد عبد العزيز علي سلامة، المسؤولية الجنائية عن حوادث المرور في المملكة العربية السعودية، دراسة تأملية تطبيقية، بحث مقدم استكمالاً لمتطلبات الحصول على شهادة ماجستير في العدالة الجنائية ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 2009.
11. بن ثابت محمد نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية الثابتة عن حوادث المرور في الجزائر في إطار تأمين على السيارات ، مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة الدكتور مولاي، سعيدة، الجزائر، 2014-2015 .
12. بوعوبنة أمين شعيب ومهاب حمزة، اختصاصات الضبطية القضائية في القانون الجزائري مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق ، جامعة عبد الرحمان ميرة بجاية، الجزائر، 2012.

13. بوقاسم محمد ، المخالفات والجنح المرورية في التشريع الجزائري ، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق تخصص قانون التأمينات والمسؤولية المدنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان بن باديس مستغانم، الجزائر، 2018/2017.
14. حمدي اسماعن، الجرائم المرورية في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماستر في العلوم القانونية والإدارية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8ماي 1945، قالمة، الجزائر، 2017.
15. نبيلة عبيدي، المخالفات المتعلقة بقانون المرور، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات شهادة ماستر، تخصص قانون جنائي ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة العربي التبسي، تبسة، الجزائر، 2017/2016.

(3) المقالات :

1. ألوف لا سنغ، التجربة السويدية للحد من حوادث المرور ، مجلة الدراسات وثقافة الشرطة العدد 280، الإمارات، العربية المتحدة، ابريل 1994.
2. حسن مساعد الأحمدى، عيضة العوفي، حوادث المرور أسبابها ووسائل الحد منها، مجلة الدراسات والثقافة الشرطة، العدد 342، الإمارات المتحدة، جويلية 1999.
3. حمود بن هزاع بن عبد الله الشريف، الآثار النفسية لحوادث المرور،المجلة التربوية المتخصصة ، المجلد الرابع ، العدد الثاني ، الأردن 2015 .
4. سعدانة العيد، المحاضر ذات حجية في التشريع الجزائري، مجلة العلوم الاجتماعية و الإنسانية، العدد 31، جامعة الحاج لخضر باتنة، ديسمبر 2014 .

5. السعيد مصطفى السعيد ، المسؤولية الجنائية في حالة السكر غير الاختياري ، مجلة القانون والاقتصاد ، العدد 1-12 ، جانفي 1943 .
6. سمير شعبان و شرقي عمار ، العقوبة المالية على جرائم المرور ، مجلة الباحث لدراسات الأكاديمية ، المجلد 6 ، العدد 1 ، جانفي 2019.
7. عاقل فصيحة ، دور الرقابة المرورية في التقليل من حوادث المرور ، حوليات جامعة قالمة للعلوم الاجتماعية و الإنسانية ، العدد 22 ، الجزائر 2017.
8. فاطمة مساني ، قراءة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر ، مجلة الباحث في العلوم الإنسانية والاجتماعية ، جامعة البويرة ، قسم الاجتماع العدد 32 / 01 / 2018 .
9. محمد السعيد زناني ، احمد بنيني ، دور الشرطة في مواجهة حوادث المرور ، مجلة الباحث لدراسات الأكاديمية ، المجلد 06 ، العدد 07 ، سبتمبر 2019.
10. ميلود سلامي ، جمال بوسته ، دور المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق في التقليل من حوادث المرور ، مجلة الباحث لدراسات الجامعية ، المجلة 06 العدد 03 ، سبتمبر 2019.

(4) الملتقيات

1. عبد المنعم جابر ونول بوفي ، التنظيمات الحديثة للمرور في المدن الكبرى وتطبيقاتها في الدول العربية ، ورقة عمل مقدمة في ندوة إدارة المرور في مدن الكبرى ، المركز العربي لدراسات الأمنية ، الندوة العلمية الثانية والثلاثون ، القاهرة 1993.

2. مرسلي عمران ، الاعتماد على السيارة والسلامة على الطريق ، الملتقى الدولي الاول حول

دراسات وممارسات في علم النفس المروري ، نحو استخدام أفضل للطريق ، جامعة الحاج

لخضر باتنة 27-28 /أفريل 2016.

(5) القوانين

أ. النصوص التشريعية:

1. الأمر رقم 66-155 المؤرخ في 08 جوان 1966 ،المتضمن قانون الإجراءات الجزائية

،المعدل والمتمم، ج.ر عدد 48، صادرة بتاريخ: 10 جوان 1966.

2. الأم رقم 66_156 المؤرخ في 08 يونيو 1966 ، المتضمن قانون العقوبات، المعدل والمتمم،

ج.ر، عدد 49 ، صادرة بتاريخ: 11 جوان 1966.

3. أمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1974، المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم،

ج.ر عدد 78 مؤرخة في 30 سبتمبر 1975.

4. الأمر رقم 09-03، المؤرخ في 22 جويلية 2009، المعدل والمتمم، المتعلق بتنظيم حركة

المرور عبر الطرق وسلامتها و أمنها ج.ر عدد 45، صادرة بتاريخ 29 جويلية 2009 .

5. قانون رقم 14/01، مؤرخ في 19 أوت 2001، معدل ومتمم، المتعلق بتنظيم حركة المرور،

ج.ر عدد 46، صادرة بتاريخ: 19 أوت 2001.

6. القانون رقم 05/17، المؤرخ في 16/02/2017 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر

الطرق، ج.ر عدد 12 ، الصادرة بتاريخ : 22/07/2017.

7. الأمر رقم 74- 15 المؤرخ في 30/10/1974، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات نظام التعويض على حوادث المرور ، ج.ر عدد 15، صادرة في 30/10/1974.
8. قانون رقم 88- 31، المؤرخ في 19/7/1988، المعدل المتمم، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن حوادث المرور، ج.ر عدد 29 صادرة بتاريخ 19/7/1988.
9. الأمر رقم 02/15 ، المؤرخ في 23/07/2015 المعدل لقانون الإجراءات الجزائية ، ج.ر عدد 40 ، صادرة بتاريخ 23/07/2015.

النصوص التنظيمية

1. المرسوم الرئاسي 143/09، المؤرخ في 22/04/2009، المتضمن مهام الدرك الوطني وتنظيمه، ج ر عدد 26، الصادرة بتاريخ: 27/04/2009.
2. المرسوم الرئاسي رقم 322/10 المؤرخ في 22/12/2010، المتضمن القانون الأساسي بالموظفين المنتمين لأسلاك الخاصة بالأمن الوطني، ج ر عدد 78، الصادرة بتاريخ: 22/12/2010.
3. مرسوم رقم 88-06، المؤرخ في 1 جويلية 1988، المتعلق بتحديد العلامات المميزة للمركبات السيارة المخصصة للنقل العام للمسافرين، ج.ر عدد 34 صادرة بتاريخ: 24 أوت 1988
4. المرسوم التنفيذي رقم 04 - 381، المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 ، يتعلق بتحديد قواعد حركة المرور، ج.ر عدد 76، صادرة بتاريخ: 28 نوفمبر 2004.

5. لمرسوم رقم 31/88، المؤرخ في 19 جوان 1988، المعدل و المتمم، بالأمر رقم 74-15،

المؤرخ في 30/01/1974، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات، وبنظام التعويض عن

الأضرار ، المعدل والمتمم بالقانون 31/88 المؤرخ في جوان 1988 .

6. مرسوم تنفيذي 17-254، مؤرخ في 18/07/2017، يعدل ويتمم مرسوم تنفيذي رقم

223/03 المؤرخ في 10/07/2003، المتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيفيات

ممارستها.

ثانيا : المراجع باللغة الفرنسية

A. LES OVREAGES :

1. Dictionnaire robert mot maladresse la même mot.

2. J. LARGUIER et A-M. LARGUIR, droit pénal spécial, 11 éd,
Mémentos Dalloz, 2000.

3. Voiun R, précis de droit pénal spécial, paris, Dalloz 1958.

4. MERLE.ET VITU A : Traité DE DROIT CRIMINEL T1, DROIT Pénal
général, PARIS, CUJAS, 1981 t2, Procédure pénale, paris, CUJAS,
1960.

B. LES CODE :

1. l'action civile se prescrit selon les règles du code civil français en matière extracontractuelle, 10 ans a compter de la manifestation du dommage ou son aggravation.

C. LES ARRETS :

1. Cass. crim du 16 février 1972, Bull, crim N° 63 cité dans M. VERON.
2. Crim 2 juillet 1932, Bull, N° 166.
3. Cass crim du 25 septembre 2001, Bull , crim N° 188 cité dans M .VERON , « droit pénal spécial » ,mise à jour , juin 2002.

D. LES ARTICLE :

1. Cf Article 296 .Alinéa 2 et 3 du code de la route Français.
2. Garçon E ; article précité 319-320 N° 25 et S.

ثالثا:المراجع باللغة الانجليزية .

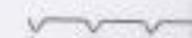
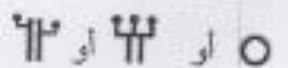
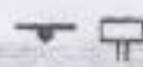
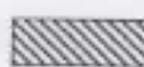
1. global, challenges, for, transporatation, its, review,1990.
2. Institute of transportation, studies, review, u, s, a :university, of, California,1993-2003.

الرموز المستعملة في مخطط الحادث
(الكروكي)

أولاً: الطريق

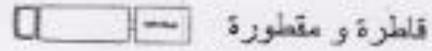
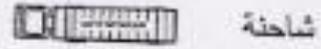
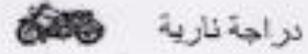
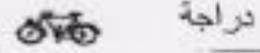
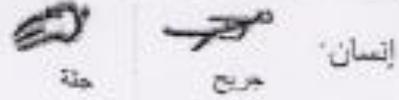
	حافة الطريق برصيف
	حافة الطريق بدون رصيف
	حاجز أمني (مزلاق)
	حاجز خرصاني
	شريط تراب مركزي
	سكة حديد
	مصرف مياه

ثانياً: الأجسام الموجودة على جانبي الطريق

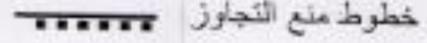
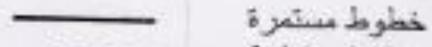
	سياج
	انحدر
	قناة تصريف مياه
	عمود كهربائي
	عمود إنارة
	حقيبة مكافحة الحرائق
	شجرة غير حاجبة للرؤية
	شجرة حاجبة للرؤية
	مباني

الملحق رقم 01 : الرموز المستعمل في الحادث (الكروكي) -01-

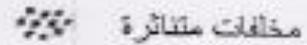
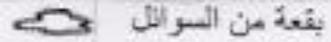
ثالثا: مستعملو الطريق



رابعا: الإشارات المرورية



خامسا: الآثار الناتجة عن الحادث



الملحق رقم 01 : الرموز المستعمل في الحادث (الكروكي) -02-

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة الداخلية والجماعات المحلية
المديرية العامة للأمن الوطني
أمن ولاية

أمن دائرة

الأمن الحضري

رقم

- محضر سماع -
(شاهد)

القضية

إنه في: يوم

سنة:

الساعة:

نحن: الاسم و اللقب ملازم أول للشرطة رئيس الأمن الحضري
ضابط الشرطة القضائية

- بمساعدة - الاسم و اللقب و الرتبة

- بناهنا على نص المانتين 89 و 97 من قانون الإجراءات الجزائية ، و استمرارا
للتحقيق استقبلنا بمكتبنا الشاهد/ الذي بعد إخطاره بسبب استدعائه صرح لنا
بما يلي:

الموضوع:
سماع أقوال الشاهد/

..... / عن الهوية /

اسمي الكامل من مواليد ب ابن و الحالة المتنية

المهنة الجنسية العنوان

..... / عن التصريحات /

الإدلاء بالشهادة

التكليف
القتل / الجرح الخطأ
نتيجة حادث مرور
جسماني

- هذا ما لدي أصرح به لكم

- بعد تلاوته للتصريحات أصرح على أقواله و وقع و وقعنا معه

- المعني بالأمر

ضابط الشرطة القضائية

الملحق رقم 02 : محضر سماع (شاهد)

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة الداخلية والجماعات المحلية
المديرية العامة للأمن الوطني

أمن ولاية

أمن دائرة

الأمن الحضري

رقم

محضر سماع
(قاصر)

القضية

إته في: يوم.....
سنة:.....
الساعة: الثالثة والنصف بعد الزوال
لحن: الاسم و اللقب ملازم أول لشرطة رئيس الأمن الحضري
ضابط الشرطة القضائية
- بمساعدة الاسم و اللقب و الرتبة.....
- بناءا على نص المادة 454 من قانون الإجراءات الجزائية، واستمرارا للتحقيق
تذكر الموضوع..... استقبلنا بمكتبنا المدعوا /.....
بالحضور الدائم لولي أمره المدعوا /..... الذي بعد إخطاره بسبب استدعائه صرح
لنا بما يلي.....

----- / عن الهوية / -----
اسمي الكامل م م ابن و الحالة المدنية
المهنة الجنسية العنوان
----- / عن التصريحات / -----

الموضوع:
سماع أقوال
القاصر /

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

----- هذا ما لذي من تصريحات
----- بعد تلاوته لتصريحاته أصدر على الوليه وقع ووقعا معه

التكليف
القول / الجرح
التمتأ نتيجة
حادث مرور
جسمتي

ضابط الشرطة القضائية

ولي الأمر

المعني بالأمر

الملحق رقم 03 : محضر سماع (قاصر)

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة الداخلية والجماعات المحلية
المديرية العامة للأمن الوطني
أمن ولاية

أمن دائرة

الأمن الحضري

رقم

- محضر سماع -

القضية:

إتهام في: يوم

سنة:

الساعة:

نحن: الاسم و اللقب ملازم أول للشرطة رئيس الأمن الحضري ذكر دائرة
الإختصاص والمقيم بها ضابط الشرطة القضائية،

- بمساعدة - الاسم و اللقب و الرتبة

- بناءا على نص المواد 12 و 15 و 17 و 20 من قانون الإجراءات الجزائية

- تبعا لحادث المرور الجسماني (تاريخ و مكان الحادث، أطراف الحادث) استقبلنا
(استدعينا أو انتقلنا) بمكتبنا المدعو / الذي بعد إخطاره بسبب استدعائه

صرح لنا بما يلي

الموضوع:

سماع أقوال المدعو /

----- / عن الهوية /

اسمي الكامل من مواليد ب ابن و الحالة المدنية

المهنة الجنسية العنوان

----- / عن التصريحات /

الإدلاء بالأقوال

التكييف:

القتل / الحرح الخطأ

نتيجة حادث مرور

جسماني

- هذا ما أتدعي من تصريحات أتدعي بها لكم

- بعد تلاوته لتصريحاته أصر على أقواله وقع وقعنا معه

ضابط الشرطة القضائية

- المعني بالأمر

الملحق رقم 04 : محضر سماع

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة الداخلية والجماعات المحلية
المديرية العامة للأمن الوطني

أمن ولاية

أمن دائرة

الأمن الحضري

رقم

ضابط الشرطة رئيس الأمن الحضري
إلى
السيد/ وكيل الجمهورية لدى محكمة

الموضوع : - القتل / الجرح الخطأ نتيجة حادث مرور جسمني .
القضية ضد/ هوية المتسبب في الحادث .

الضحية : هوية الضحية .

المرفقات : - محضر سماع أقوال02

- محضر سماع شاهد01

- محضر انتقال ومعاينة01

- شهادة وفاة01

- شهادة المكوث في المستشفى01

- أو تقرير إخباري أولي كمرجع في حالة حادث المرور المسميت .

- رسم بياني للحادث01

بشرافني أن أحيطكم علما بنتائج التحقيق المتوصل إليها بخصوص حادث
المرور المشار إليه أعلاه.

انه في يوم من شهر سنة بنءاء من قاعة العمليات -
كيفية إشعارنا بالحادث ونقلنا للمكان - الوصف الدقيق لمسرح الحادث
..... و الأطراف المتسببة فيه الإجراءات المتخذة في عين المكان
نتيجة التحريات تحديد المسؤوليات

لحيل لكم الملف أو نقتم لكم أطراف الحادث ولكم واسع النظر.

رئيس الأمن الحضري

الملحق رقم: 05

محضر انتقال ومعاينة

القضية :
انه في يوم الأحد الموافق للسابع والعشرين لشهر فيفري سنة الفين
الساعة العاشرة صباحا
لحن
ضابط الشرطة القضائية بذاتة الجزائر
بمساعدة
الموضوع : محضر انتقال ومعاينة.
بنانا على المادة 42 من ق.أ.ج.
بتاريخ اليوم وفي حدود الساعة الثامنة صباحا، إثر نداء من قاعة الإرسال ، توجهنا رفقة فوجنا المتنقل على متن مركبة المصلحة إلى الطريق السريع الطريق الوطني رقم 05 الرابط بين الجزائر والدار البيضاء في الإتجاه ذاته حيث مرور أقصى إلى وقت
يعين المكان وجدنا جثة هامدة، من جنس ذكر ، منكبة على وجهها ، ملطخة بدماء في بركة من الدم مع الإشارة لأعضائها السفلى في حالة ارتضاع كبير الدال على شدة الصدمة
التكييف : حادثة مرور أقصى إلى وفاة.
بالقرب من الجثة تواجدت مركبة رابطة في وسط الطريق من نوع مسجلة تحت رقم خضراء اللون ، مقفلة من قبل المدعو / مولود بتاريخ ، مقيم
هذا الأخير الذي وجد في حالة دهول من شدة الواقعة تم وضعه داخل سيارة المصلحة مع تكليف أحد عناصرنا بصاحبه
السايق يحوز بطاقة الرمانية وشهادة التأمين تحمل رقم الصادرة عن وكالة الجزائر ، صالحة من تاريخ إلى كما أنه حائز على رخصة السياقة صنف ب تحمل رقم 1/3 صاندة عن ولاية الجزائر بتاريخ
الضحية التي سخرنا طبيب القطاع الصحي للجزائر السيد/ لفحصها والذي أثبت الوفاة الحقيقية من جراء الصدمة مدلا ذلك بشهادة طبية مرفقة
وعليه سخرنا فرقة الشرطة العلمية بأخذ صور للضحية والموقع والمركبة مع أخذ القياسات والتي حددت في الرسم المخطط للقيادات المرفق بالإجراء
الضحية بتكليف منا لفرقة الحماية المنلية نقلت إلى مصلحة حفظ الجثث وذلك بعد أمر من السيد/ وكيل الجمهورية
المشيب في الحادثة في إطار الإجراءات المثبة لحالته وبشخير منا نقل إلى مستشفى مصطفى باشا، أين نُزعت عينة من دمه ووضعت تحت تصرف مخبر الشرطة العلمية للتحليل والإستنتاج
السيارة المتسببة في الحادث عابنا الأضرار الملحقة بها التالية :
- إغوجاج عطاء المحرك من جراء الصدمة
- إنكسار واقية المبرد
- إنكسار الزجاج الأمامي والإنارة الأمامية اليسرى
- تمت ملاحظة أن محول السرعة كان في الوضعية الرابعة، الدال على السرعة الفاتقة
- إن مؤشر السرعة توقف في وضعية 100 كلم/سا الدال على السرعة
- أما بخصوص الطريق فهي معبدة بصفة جيدة ، إلا أنها مبللة من رذاذ الندى مما يسهل انزلاق

- السيارات
- كما أن إشارة الفرملة واضحة على الطريق على امتداد 10 أمتار الأمر الذي يحدد شدة الصدمة وفجائية الوقعة على السائق بقترب الضحية منه----- على مستوى الطريق السريع لا يوجد جسر للمارة للإنتقال بين قارعتي الطريق-----
 - تلافيا لتكرار حوادث أخرى وبمساعدة عناصر الأمن العمومي ، نظمت الحركة المرورية وأمرنا مصالح الحماية بتنظيف الطريق مع نقل المركبة المتسببة إلى حظيرة المصلحة.
 - تمت المعاينة في حدود التاسعة إلا الربع صباحا-----
 - أقتل هذا المحضر بتوقيعنا ومساعدتنا عليه إثباتا لما تقدم-----

ضابط الشرطة

المساعدون

الملحق رقم 06 : محضر انتقال ومعاينة -02-

الدرك الوطني

محضر تحقيق ابتدائي

هذا اليوم الحادي عشر من شهر جوان سنة الفين و ست مائة عشرين

نحن الموقعون

المساعد / ضابط الشرطة القضائية

الرقيب الأول / ضابط الشرطة القضائية

الدركي / عون الشرطة القضائية

الدركي / عون الشرطة القضائية

الدركي / عون الشرطة القضائية

(بالفرقة الإقليمية للدرك الوطني)

نظرا للمواد من 15 إلى 20 و 63 من قانون الإجراءات الجزائية تبث العمليات التي قمنا بها ونحن بالزعي الرسمي طبقا للقوانين و الأنظمة وأوامر رؤسائنا

التمهيد

في اليوم الثالث من شهر جوان سنة الفين و ستة عشر ، على الساعة العاشرة و النصف صباحا أثناء قيامنا بخدمة بمكتب الفرقة ، أبلغنا هاتفيا من طرف أحد مستعملي الطريق عن وقوع حادث للمرور ، على الطريق الوطني رقم 11 الرابط بين مدينتي و ، بالضبط بدوار بلدية دون توضيحات أخرى.

- فور تلقينا البلاغ قمنا بإعلام قائد كتيبتنا و مركز العمليات بمقر المجموعة الإقليمية للدرك الوطني بمستغانم ، تم جمع كل اللوازم الخاصة بمعاينة حادث المرور على متن سيارات السلاح و تم التنقل الى عين المكان ، عند وصولنا إليه وجدنا المركبات بمكان الحادث ، أما الضحايا نقلوا إلى المؤسسة العمومية للصحة الجوارية فرع من طرف مصالح الحماية المدنية من أجل تلقي الإسعافات الأولية ، ثم تنظيم حركة المرور مع رفع محمل للحادث و إلتقاط صور فوتوغرافية

المعاينات والإجراءات التحفظية

بداية المعاينات يوم 2016/06/03 على الساعة العاشرة و أربعون دقيقة صباحا تنقل أفراد الفرقة المحلية إلى مكان الحادث أين تم القيام بالمعاينات اللازمة

- مكان الحادث وقع الحادث للميت للمرور، على الطريق الوطني رقم 11 الرابط بين مدينتي و ، بالضبط بمنطقة دوار بلدية ولاية

- المكان بالضبط. وقع الحادث الجسماني للمرور، على الطريق الوطني رقم 11 الرابط بين ولايتي مستغانم و الشلف ، على بعد حوالي 07 كلم غرب البلدية ، المحرة الكيلومترية رقم 298 + 380 متر بمنحدر ضيق

بداية الدرك الوطني
فرقة الجهوية الثانية
الدرك الوطني بوهران
مجموعة الإقليمية للدرك
الإقليمية للدرك
الوطنية
الإقليمية للدرك
الوطنية

رقم /

تاريخ 2016/06/03

= التحليل =

حادث مميت للمرور .

لأشخاص المعينون

العبد

فاطمة (متوفية)

العجال

محمد

ضد

الأخضر

مخبر رقم /



. الطريق الطريق الوطني رقم 11 ، عرضه 07 م بحافنتين ترايبنتين ، عرضهما 15 م الطريق مستقيم ليس به موانع الرؤية ، به حركة مرور كثيفة
. الأرضية. الطريق الوطني رقم 11 معبد ، مزفت و صالح للسير ، كانت الأرضية في حالة جيدة لم نلاحظ عليها أية مادة أو عامل طبيعي من شأنه أن يتسبب في الحادث
. إشارات المرور لا توجد أي إشارة مرور بمكان الحادث
. الأحوال الجوية في ساعة وقوع الحادث الجو صحو
. الرؤية واضحة

. نقطة الصدمة و نقاط الإصطدام الأخرى تم تحديدها من اتجاه سير المركبة نوع كليو كلاسيك
. الوضعية النهائية للمركبات السيارة نوع كليو كلاسيك انحرفت إلى أقصى اليمين من اتجاه سيرها لتستقر على حافة الطريق ، أما السيارة نوع طيوتا هيليكس استقرت في وسط الطريق من الاتجاه المعاكس لسيورها
. ظروف الحادث. سائق السيارة نوع طيوتا هيليكس كان قادما من بلدية باتجاه بلدية
سالكا الطريق الوطني رقم 11 الرابط بين مدينتي و عند وصوله بمنطقة دوار بلدية لم يتم بتخفيض من سرعته بالرغم من وجود منحدر في طريق ضيق أين انحرفت إلى الجهة اليسرى ليصطدم مباشرة بالسيارة نوع كليو كلاسيك التي كانت قادمة من الاتجاه المعاكس من شدة الصدمة القوية خلف الحادث وفاة امرأة و ثلاثة جرحى و ألحق بكلتا السيارتين السالفتين الذكر عسائر جد معتبرة
. الخسائر البشرية و المادية

الخسائر البشرية خلف الحادث وفاة امرأة و ثلاثة جرحى

01. الضحية المرحومة الراكبة بالمقعد الخلفي المسماة فاطمة ميمرة خلال إبنة محمد و مستورة أرملة و لها أربعة 04 أولاد بدون مهنة ، جنسية جزائرية و الفاطنة ببلدية مركز ولاية أصيبت بإصابات خطيرة على مستوى الرأس و كذا الصدر تم نقلها من طرف عناصر الحماية المدنية
..... إلى المؤسسة الجوارية فرع أين لفضت أنفاسها الأخيرة بالمصلحة السالفة الذكر

02 سائق السيارة نوع رونو كليو كلاسيك للمسي ... العيد ، أصيب بجروح على مستوى اليد اليسرى
2 غرز تكسر على مستوى اليد اليمنى رضوض على مستوى الظهر و الصدر نقل إلى المؤسسة العمومية للمصلحة الجوارية أين قدمت له الإسعافات الأولية ، غادر المصلحة في نفس اليوم ، سلمت له شهادة معاينة من طرف الطبيب المناوب بذات المصلحة ، للتوجه إلى الطبيب الشرعي لتحديد أيام العجز عن العمل

03 الراكب بالمقعد الأمامي للسيارة نوع رونو كليو كلاسيك ، المسمى العجال ، من مواليد .. / .. / ، ابن ميلود و فاطمة ، متزوج وله 02 أولاد ، ميكانيكي ، الساكن ببلدية مركز ولاية ، نقل إلى المؤسسة العمومية للمصلحة الجوارية فرع أين قدمت له الإسعافات الأولية ، ليتم توجيهه إلى المؤسسة الاستشفائية ، و من ثم إلى مستشفى و غادرة المستشفى بعد أسبوع

الملحق 07 : المحضر الابتدائي -02-

04 سائق السيارة نوع طيوطا هليكس المسمى الأخصر ، أصيب برضوض على مستوى البطــــن و غادر المصلحة في نفس اليوم ، سلمت له شهادة معاينة من طرف الطبيب المناوب بذات المصلحة ، للتوجه إلى الطبيب الشرعي بمستغاثم لتحديد أيام العجز عن العمل.
. الخسائر المادية.

- ألحقت بالسيارة نوع رونوكليو كلاسيك محسائر مادية تمثلت في اعوجاج الجهة اليمنى، اعوجاج واقبي الصدمات الامامي اعوجاج غطاء المحرك ، تحطم واقبي الرياح الامامي و تحطم الأضواء الامامية اعوجاج الأبواب و الجناح الأيسر

ألحقت بالسيارة نوع طيوطا هليكس محسائر مادية تمثلت في تحطم واقبي الصدمات الامامي اعوجاج غطاء المحرك ، انفزار العجلة الامامية اليسرى
. تصوير حالة الأماكن: تم إلتقاط صور لحالة الأماكن.

. رسم المجمعمل (الكروكي) تم إلتقاط صور للحادث وهو مرفق بالمهضر
. معلومات عن المركبة :

. المعلومات الإدارية:

. السيارة نوع رونوكليو كلاسيك

01. السائق المسمى.....العيد ، من مواليد .. / .. / لب .. ، ابن عبد القادر و ... فاطمة متزوج وله 05 أولاد ، متقاعد ، الجنسية جزائرية ، الساكن بدوار دوار أولاد بلدية ولاية مستغاثم

02- رخصة السياقة رقم ... / 27/ الصادرة بتاريخ 2011/08/02 عن دائرة ، الصنف (ب) ، الصالحة من تاريخ 2008/12/24 إلى غاية تاريخ 2021/08/01

03. مالك المركبة حسب تصريح بالبيع رقم 16/495 بتاريخ 2016/05/17 المركبة ملك لنفس السائق.

04- مواصفات المركبة نوع الوقود بنزين ، القوة 007 ، عدد المقاعد 05 ، رقم التسجيل .. / .. / .. ، تاريخ البطاقة تسجيل السيارة 2015/11/17 عن ولاية

05. المراقبة التقنية للمركبة ، الصالحة إلى غاية تاريخ 2017/01/21

06. شهادة التأمين الحاملة للرقم ... / 264/10/2016/ ، عن الصندوق الجهوي للتعاوض الفلاحي بسيدي لخضر ولاية مستغاثم ، الصالحة من تاريخ 2016/03/30 إلى غاية تاريخ 2016/09/29
. السيارة نوع طيوطا هليكس.

01. السائق المسمى الأخصر من مواليد 1982/04/11 ، ابن محمد و سعدي متزوج وله ولدان ، فلاح ، الجنسية جزائرية ، الساكن بدوار بلدية ... ولاية

02. رخصة السياقة رقم الصادر بتاريخ ... / ... / عن دائرة ، الصنف (ب،ج) صالحة من صنف (ب) من 2004/12/21 إلى غاية 2026/03/09 ، صنف (ج) من 2016/01/13 إلى غاية 2021/03/09 .

03. مالك المركبة نفس الشخص

الملحق 07 : المحضر الابتدائي -03-

04- مواصفات المركبة نوع الوقود مازوت ، القوة 08 ح ب ، عدد المقاعد 03 ، رقم التسجيل 00 / 00 / 00000 ، تاريخ بطاقة تسجيل السيارة 000 / 000 / 000 عن ولاية

05. المراقبة التقنية للمركبة ، الصالحة إلى غاية تاريخ 2017/01/04

06. شهادة التأمين الحاملة للرقم 0000 / 000 / 000 ، عن الصندوق الجهوي للتعاقد الفلاحي ولاية ، الصالحة من تاريخ 2016/01/30 إلى غاية تاريخ 2017/01/29

. الإجراءات المتخذة .

- تم إعلام مركز العمليات بالمجموعة الإقليمية للدرك الوطني في نفس الوقت قائد الكتيبة الإقليمية للدرك الوطني 0000 عن الحادث

- فور تلقي الخبر تم التنقل إلى مكان الحادث حيث تم رفع مجمل لحالة الأماكن و أخذ صور فوتوغرافية لمخلفات الحادث

تم الاستعانة بتقني معاينة حوادث المرور التابع لسرية أمن الطرقات

- تم إخطار السيد وكيل الجمهورية لدى محكمة ، الذي كانت تعليماته بفتح تحقيق و مواجته بمستجدات القضية في حوتها مع إخلاء سبيل المتسبب في الحادث

- تم تعريف الأشخاص و المركبات محل الحادث ، لدى تطبيقية التعريفات المثبتة بالفرقة الإقليمية للدرك الوطني 0000 ، أين كانت النتائج سلبية.

بواسطة طلب رقم 00 / 0000 / 00 بتاريخ 2016/06/03 ، تم طلب يد مساعدة من الطبيب المناوب بالمؤسسة العمومية للصحة الجوارية 00000 قصد معاينة جثة المرحومة و موافقتنا بشهادة معاينة الوفاة

- بواسطة طلب رقم 00 / 0000 / 00 بتاريخ 2016/06/03 ، تم طلب يد مساعدة من السيد مدير مستشفى من اجل استقبال جثة المرحومة بمصلحة حفظ الجثث

بواسطة طلب رقم 000 / 000 / 00 بتاريخ 2016/06/03 طلبنا من الطبيب المناوب بالمؤسسة العمومية للصحة الجوارية فرع 000 نزع عينتين من دم و عينة من البول لسائق السيارة نوع طيوطا هليكس المسى الأخضر

بواسطة طلب رقم 00 / 000 / 00 بتاريخ 2016/06/03 طلبنا من الطبيب المناوب بالمؤسسة العمومية للصحة الجوارية فرع نزع عينتين من دم و عينة من البول لسائق السيارة نوع رونو كليو كلاسيك المسى العيد

- بواسطة تسخيرة رقم 000 / 000 / 00 بتاريخ 2016/06/03 ، تم توجيه المسى محمد إلى الطبيب الشرعي 0000 ، لتحديد أيام العجز عن العمل.

- بواسطة تسخيرة رقم 00 / 000 / 00 بتاريخ 2016/06/03 ، تم توجيه المسى الأخضر إلى الطبيب الشرعي 0000 ، لتحديد أيام العجز عن العمل.

بواسطة تسخيرة رقم 00 / 000 / 00 بتاريخ 2016/06/04 ، تم توجيه المسى العيد إلى الطبيب الشرعي 0000 ، لتحديد أيام العجز عن العمل.

بواسطة تسخيرة رقم 00 / 0000 / 00 بتاريخ 2016/06/10 تم توجيه المسى العجال إلى الطبيب الشرعي ، لتحديد أيام العجز عن العمل

الملحق 07 : المحضر الابتدائي -04-

- بواسطة محضر الإحتفاظ الفوري لرحضة السباقة (مع المساس بالقدرة على السباقة) رقم
16 / 001 / 2 بتاريخ 2016/06/03 ، تم الإحتفاظ برحضة السباقة الخاصة بالمسمى
الأحضر من أجل جنحة القتل الخطأ التي منسوبة تحت تصرف السيد وكيل الجمهورية لدى
عمدة

- الجرائم و المخالفات المرفوعة . . رفعت ضد سائق السيارة نوع طويوتا هيليكس المسمى
الأحضر المخالفات التالية.

01 جنحة القتل الخطأ نتيجة عدم تخفيض السرعة في المنحدرات ، جنحة منصوصة عليها بالمادة 67 من
ق 01-14 م م و معاقبة عليها بالمادة 288 من ق ع تبعاً للمحضر رقم بتاريخ 2016/06/03

02 - مخالفة الجروح الخطأ نتيجة عدم تخفيض السرعة في المنحدرات ، منصوصة بالمادة 67 من القانون
رقم 14/01 المعدل والمتعمم و معاقبة بالمادة 2/442 من قانون العقوبات ، تبعاً للمحضر رقم
بتاريخ 2016/06/03

03 - مخالفة عدم تخفيض السرعة في المنحدرات و المنحدرات السريعة و الطرق الضيقة أو المزدحمة أو المخوفة
بالمساكن و عند الإقتراب بالقسم العقبان أو التقاطعات ، منصوصة بالمادة 2/23 من ق 04-381 م م
معاقبة بالمادة 66/ج-1 من قانون 14/01 م م ، تبعاً للمحضر رقم بتاريخ 2016/06/03

التحقيق

. نحن الرقيب الأول محمد لسمع . (سائق السيارة طويوتا هيليكس)

..... الأحضر من مواليد 1982/04/11 ولاية ... ، ابن محمد و سعدي ،
متزوج وله ولدان ، فلاح ، الحامل لرحضة السباقة رقم /27 الصادرة بتاريخ 2016/03/10 عن دائرة
..... الساكن بدوار أولاد بلدية ولاية الذي يصرح لنا هذا اليوم
2016/06/03 ، على الساعة 13 و 45 دقيقة بمبالي

هذا اليوم 2016/06/03 صباحاً كنت أتولى قيادة سيارتي نوع طويوتا هيليكس الحاملة لرقم التسجيل
.. / .. / و إني كنت قادماً من ... باتجاه بلدية مقر إقامتي سالكا الطريق الوطني رقم
11 و عند وصولي بمنحدر ... بلدية ... تفاحات مجموعة من السيارات تسير ببطء نتيجة عرقلة سيرهم
من طرف الحرار الفلاحي الذي كان في المقدمة أثناء هذه

المحظة استعملت بشدة الفرامل لتجنب الاصطدام بهم غير أن هذه العملية باءت بالفشل أين انحرفت السيارة
في يساراً بالاتجاه المعاكس بالنسبة لسير السيارة نوع رونو كليو كلاسيك أين وقع الاصطدام مباشرة بالضغط
بالوجه الأمامي لسيارتي مع الجهة اليسرى الأمامية للسيارة نوع رونو كليو كلاسيك
ب/س كنت أسير بسرعة 60 كلم/سا بالرغم أنكم عايتم أنار الفرامل بطول 27م

الملحق 07 : المحضر الابتدائي -05-

ب/اس ليس لدي أي تفسير بخصوص السرعة المستعملة من طرفي مقابل كحول أثار الفرامبل لمركبتي المرفوعة من طرفكم

ب/اس لم يسبق لي و إن تعرضت إلى حادث مرور مهما كان نوعه

ب/اس . من جراء هذا الحادث أصبت برضوض على مستوى الرقبة و أعلى الظهر و رضوض على مستوى أعلى الفخذ الأيسر بموجبها منحت لي شهادة معاينة طبية تستوجب إعادة فحصي من طرف الطبيب الشرعي للمؤسسة الاستشفائية

ب/اس: أثناء السير لم يلفت انتباهي إلى وجود أي إشارة مرورية تدل على وجود خطر مهما كان نوعه .

ب/اس. نتيجة هذا الحادث تعرضت سيارتي إلى خسائر مادية معتبرة تتمثل في اعوجاج الجهة اليمنى للمركبة تحطم واقى الصدمات الامامي اعوجاج الغطاء

ب/اس. أثناء الحادث كان برفقتي ابن عمي محمد المدعو ربيع الساكن معي بنفس العنوان و إنه لم يصب بأي جروح كما يؤكد لكم أننا لم أنبه إليه إن كان نائما أو مستيقظا أثناء الحادث

ب/اس . إنني معترف بالجنتحة المرفوعة ضدي المتمثلة في القتل الخطأ و مخالفة الجروح الخطأ نتيجة لإرتكابي مخالفة عدم تخفيض السرعة في المنحدرات

ب/اس . هذا مالدي أن أصرح لكم به

- نفس اليوم و على الساعة 14 و 06 دقيقة ، قراءة عليه التصريح السابق و إنه إذ يصر عليه و يؤكد أن ليس لديه ما يغير فيه أو يضيف إليه أو يحذف منه.

(امضى وبصم بدفتر التصريحات)

. نحن الدركي نسلم . (سائق السيارة نوع طيوطا هليكس)

العيد من مواليد .. / .. /ب.ب ، ابن عبد القادر و فاطمة ، متزوج و له 05 أولاد ، متقاعد ،الأولى ثانوي ،الساكن بدوار أولاد الحاج بلقاسم بلدية ، الذي يصرح لنا هذا اليوم 2016/06/03 على الساعة 19 و 00 دقيقة بما يلي

. حقيقة هذا اليوم أحذتم أقوالي حول الحادث المميت للمرور الذي تعرضت له هذا اليوم حوالي الساعة العاشرة صباحا بحيث كنت أقود سيارة نوع روتو كليو كلاسيك الحاملة لرقم التسجيل .. / ... / منجها من بلدية إلى بلدية سالكا الطريق الوطني رقم 11 و عند وصولي إلى المكان المسمى دوار بلدية ... و بالضبط عند المنحدر تفاجأت بسيارة نوع طيوطا هليكس تقوم بالتجاوز ثلاثة سيارات نفعية زائد شاحنة كبيرة و لعدم قدرتي على احتنايه ، اصطدمت به مباشرة و فقدت وعي و من ثم نقلت مباشرة إلى المؤسسة العمومية للصحة الجوية من طرف الحماية المدنية

ب/اس : كنت أسير بسرعة 70 كلم /سا بالدرجة الرابعة

ب/اس . أصبت بجروح على مستوى اليد اليسرى 2عمرز زائد كسر على مستوى اليد اليمنى رضوض على مستوى الحوض و على مستوى الصدر

ب/اس. ألحقت بسيارتي خسائر مادية معتبرة

الملحق 07 : المحضر الابتدائي -06-

ب/س نعم أؤكد لكم بأن سائق السيارة نوع طيوطا هليكس قام التجاوز و هو للمتسبب في الحادث
ب/س أريد متابعتة قضائيا
ب/س .إنني مسؤول عن أقوالي امام العدالة
ب/س . قمتم بتوجيهي إلى الطبيب الشرعي بمستشفى مستغاثم من أجل تحديد عدد أيام العجز عن العمل.
ب/س هذا ما لدي أن أصرح لكم به.
- نفس اليوم و على الساعة 19 و 20 دقيقة ، قرأنا عليه التصريح السابق و هو إذ يصر عليه و يؤكد أن
ليس لديه ما يغير فيه أو يضيف إليه أو يحدف منه
(امضى وبصم بدفتر التصريحات)

نحن الدركي نسمع. (الراكب الأمامي لسيارة نوع طيوطا هليكس)
..... محمد من مواليد ... / ... / ، ابن عبد القادر و عائشة ، أعزب، عامل
يومي ،ذو المستوى السنة الثانية متوسط ،الساكن بدوار أولاد بلدية ، الذي يصرح لنا
هذا اليوم 2016/06/03 على الساعة 14 و 00 دقيقة بمابلي .
- حقيقة هذا اليوم 2016/06/03 حوالي الساعة العاشرة صباحا كنت أشغل المقعد الأمامي للمركبة نوع
طيوطا هليكس المسجلة تحت رقم ... / ... / التي هي ملك للسائق المسمى الأخصر
القاطن معي بنفس العنوان بدوار محمد بلدية حيث كنا قادمين من إتجاه بلدية ...
... متجهين نحو بلدية ساكنين الطريق الوطني رقم 11 عند وصولنا بالمكان المسمى
أصطدم سائق السيارة نوع طيوطا هليكس بالسيارة نوع رونو كليو كلاسيك التي تسير في الإتجاه المعاكس من
إتجاه سيرنا ، كما أنني أحيطكم علما أنني ساعة وقوع الحادث كنت منفردا في النوم و لم أستيقظ إلا على
وقوع الاصطدام و لا أدري من هو المتسبب في الحادث حينها نقلت من طرف احد مستعملي الطريق إلى
المؤسسة العمومية للصحة الجوارية لتلقي الإسعافات الأولية ، كما انه لم أصب بأي جروح و لا
كسور من جراء هذا الحادث إلا أنني أعاني من آلام على مستوى الظهر .
ب/س - للمرة الثانية أؤكد لكم أنني أجهل من المتسبب في الحادث
ب/س سائق السيارة نوع طيوطا هليكس كان يسير بسرعة 80 كلم /سا
ب/س.للمرة الثانية أؤكد لكم انني لم اصب بأي جروح بليغة جراء الحادث
ب/س .إنني مسؤول عن أقوالي امام العدالة
ب/س قمتم بتوجيهي إلى الطبيب الشرعي بمستشفى مستغاثم من أجل تحديد عدد أيام العجز عن العمل.
ب/س . هذا ما لدي أن أصرح لكم به.
- نفس اليوم و على الساعة 14 و 30 دقيقة ، قرأنا عليه التصريح السابق و هو إذ يصر عليه و يؤكد أن
ليس لديه ما يغير فيه أو يضيف إليه أو يحدف منه.
(امضى وبصم بدفتر التصريحات)

. نحن الدرکي نسمع: (ابن الثاني للمرحومة)

..... علي من مواليد ... / ... / ، ابن ميلود و فاطمة ، متزوج وله ولدان
موظف، الساکن بلدية ... مركز ولاية ، الذي تصرح لنا هذا اليوم 2016/06/07 على
الساعة 12 و 20 دقيقة بمابلي
إن المرحومة المسماة ... فاطمة التي تعرضت لحادث مميت في يوم 2016/06/03 هي أمي الشرعية
و لقد توفيت في نفس اليوم بالمؤسسة الخوارية بسبب إصابتها البليغة
ب/س : لا أريد متابعة المتسبب في الحادث المسمى الأخصر قضائيا أمام العدالة
ب/س : هذا مالدي أن أصرح لكم به
- نفس اليوم و على الساعة 12 و 35 دقائق ، قرأنا عليه التصريح السابق و هو إذ بصر عليه و يؤكد أن
ليس لديه ما يعير فيه أو يضيف إليه أو يحذف منه.

(أمضى و بصم بدفتر التصريحات)

نحن الدرکي نسمع. (أم المرحومة)

مستورة من مواليد عام ب ... ، ابن عبد القادر و بلقاسم فاطمة ، أرملة ولها 06 أولاد
ماكثة في البيت ، الساکن بدوار أولاد بلدية ولاية مستغانم ، التي تصرح لنا هذا اليوم
2016/06/07 على الساعة 13 و 00 دقيقة بمابلي .
إن المسماة فاطمة و التي تعرضت لحادث أدى بحياتها إلى الوفاة في يوم 2016/06/03 بالمكان
المسمى دوار ... بلدية هي إبنتي الشرعية و إنني من ذوي الحقوق
ب/س : لا أريد متابعة المتسبب في الحادث المسمى ... الأخصر قضائيا أمام العدالة
ب/س : هذا ما لدي أن أصرح لكم به
- نفس اليوم و على الساعة 13 و 15 دقيقة ، قرأنا عليها التصريح السابق و هي إذ بصر عليه و تؤكد
أن ليس لديها ما يعير فيه أو تضيف إليه أو تحذف منه.

(أمضى و بصم بدفتر التصريحات)

نحن الدرکي نسمع. (إبنة الأولى للمرحومة)

..... الخوارية من مواليد عام ، ابن ميلود و ... فاطمة ، متزوجة ولها 04 أولاد، ماكثة
في البيت ، الساکن بلدية مركز ولاية ، التي تصرح لنا هذا اليوم 2016/06/07 على
الساعة 13 و 20 دقيقة بمابلي
. المسماة ... فاطمة و التي راحت ضحية حادث مميت للمرور في يوم 2016/06/03 بدوار .. بلدية
حضرة هي أمي الشرعية
ب/س : إنني لا أريد متابعة المتسبب في الحادث و الذي أدى بحياة امي على الوفاة ، المسمى
الأخصر قضائيا أمام العدالة

الملحق 07 : المحضر الابتدائي -08-

ب/س إنني مسؤولة عن أقوالي أمام العدالة

ب/س هذا ما لدي أن أصرح لكم به

- نفس اليوم و على الساعة 13 و 30 دقيقة ، قرانا عليها التصريح السابق و هي إذ تصر عليه و تؤكد أن ليس لديها ما تغير فيه أو تضيف إليه أو تحذف منه

(أمضى و بصم بدفتر التصريحات)

نحن الدركي نسمع. (إبنة الثانية للمرحومة)

..... من مواليد .. / .. / ، إبن ميلود و فاطمة ، متزوجة ولها 03 أولاد
ساكنة في البيت ، ذات مستوى السنة الرابعة متوسط ، الساكنة بمزرعة بلدية ولاية ، التي
تصرح لنا هذا اليوم 2016/06/08 على الساعة 10 و 46 دقيقة بمأهلي
حقيقة هذا اليوم أتقدم إلى مقرر فرقتكم من أجل أخذ أقوالي فيما يخص الحادث المميت للمرور الذي راح
ضحيتة والذقي المسماة فاطمة كذا أحيطكم علم أنني على علم بالحادث و أنني لا أريد متابعة المتسبب
في الحادث قضائيا

ب/س إنني على علم بالحادث المميت للمرور الذي راحت ضحيتة والذقي المسماة فاطمة

ب/س إنني لا أريد متابعة المتسبب في الحادث قضائيا

ب/س هذا ما لدي أن أصرح لكم به

- نفس اليوم و على الساعة 11 و 00 دقيقة ، قرانا عليها التصريح السابق و هي إذ تصر عليه و تؤكد أن ليس لديها ما تغير فيه أو تضيف إليه أو تحذف منه

(أمضى و بصم بدفتر التصريحات)

نحن الدركي نسمع (الراكب الأمامي للسيارة نوع كليو كلاسيك و إبن الأول للمرحومة)

..... العحال من مواليد .. / .. / ، ابن ميلود و فاطمة ، متزوج وله ولدان
ميكانيكي، الساكنة بلدية مركز ولاية ، الذي يصرح لنا هذا اليوم 2016/06/10 على
الساعة 23 و 00 دقيقة بما يلي :

فعلا هذا اليوم أخذتم أقوالي فيما يخص الحادث المميت للمرور الذي تعرضت له يوم 2016/06/03 على
حوالي الساعة العاشرة صباحا بمنطقة دداس بلدية و الذي راحت فيه أمي ضحية ، بحيث كنت راكبا
بالمقعد الأمامي للسيارة نوع رونوكيو كلاسيك قادم من متجهين إلى بلدية و عند
وصولنا إلى المنحدر بدوار بلدية تفاجأنا بسيارة نوع طبوطا هليكس تقوم بالتحاوز شاحنة
و لتصطدم بنا مباشرة و فقدت وعي و لم أفق حتى وجدت نفسي بالمستشفى

ب/س أريد متابعة المتسبب في الحادث المسمى الأخصر حول الأضرار التي سببهم لي
قضائيا أمام العدالة

ب/س أريد متابعة المتسبب في الحادث المسمى الأخصر على وفاة أمي قضائيا أمام العدالة

ب/س - أصبت بحروح بليغة مما أدى بي إلى فقدان وعي و نقلت إلى المؤسسة الجوارية ثم إلى المؤسسة الاستشفائية ثم إلى المستشفى
ب/س :قمت بتوجيهي إلى الطبيب الشرعي بمستشفى من أجل تحديد عدد أيام العجز عن العمل.
ب/س - هنا ما لدي أن أصرح لكم به.
- نفس اليوم و على الساعة 23 و 15 دقائق ، قرأنا عليه التصريح السابق و هو إذ بصر عليه و يؤكد أن ليس لديه ما يغير فيه أو يضيف إليه أو يحدف منه
(أمضى و بصم بدفتر التصريحات)

اختتام المحضر

المصحح السوجهية.

الأولى : + نسخة طبق الأصل الى السيد وكيل الجمهورية لدى محكمة
الثانية : إلى السيد رئيس دائرة
الثالثة : إلى السيد مدير الصندوق الجهوي للتعاقد الفلاحي ؛ ولاية
الرابعة : إلى السيد مدير الصندوق الجهوي للتعاقد الفلاحي ؛ ولاية
الخامسة : الى قسم الأرشيف
حرر و ختم بتاريخ يوم 2016/06/11

الرقيب الأول : محمد
ضابط الشرطة القضائية

الدركي : وليد
عون الشرطة القضائية

المساعد : محمد
ضابط الشرطة القضائية

الدركي : سمير
عون الشرطة القضائية

الدركي : عبد العزيز
عون الشرطة القضائية

5.....	مقدمة
8.....	الفصل الأول: القواعد الموضوعية لجرائم القتل و الجرح الخطأ في حوادث المرور
9.....	المبحث الأول: الأحكام العامة لجرائم القتل والجرح الخطأ في حوادث المرور
9.....	المطلب الأول: الأركان العامة لجرائم القتل والجرح الخطأ في حوادث المرور
10	الفرع الأول: الخطأ
10	أولا : عناصر الخطأ
14	ثانيا: صور الخطأ
18	الفرع الثاني: النتيجة
19	أولا : تحقق النتيجة
20	ثانيا: تأثير النتيجة على العقوبة
21	الفرع الثالث: العلاقة السببية بين الخطأ والنتيجة
22	أولا : رابطة سببية قائمة
24	ثانيا : رابطة سببية منقطعة
26.....	المطلب الثاني: الأسباب العامة لجرائم القتل والجرح الخطأ
27	الفرع الأول: العوامل السلوكية لمستعملي الطريق
28.....	أولا: سلوك الراجل أو المشي
30	ثانيا: سلوك السائق

- 38 الفرع الثاني: العوامل الهندسية بالنسبة للمركبة والطريق.
- 39 أولاً: المركبة.
- 41 ثانياً: الطريق.
- 43 الفرع الثالث : العوامل الطبيعية والمناخية.
- 43 أولاً :المقصود بالعوامل الطبيعية والمناخية.
- 43 ثانياً : تأثير العوامل الطبيعية والمناخية فالحوادث المرورية.
- 44..... المبحث الثاني: المسؤولية الجزائية في جرائم القتل والجرح الخطأ والعقوبة المقررة عنها...
- 45..... المطلب الأول : المسؤولية الجزائية عن جرائم القتل والجرح الخطأ.
- 46..... الفرع الأول :الأشخاص المسؤولين جنائياً عن جرائم القتل والجرح الخطأ.
- 46 أولاً: المسؤولية الجنائية للسائق والمالك.
- 49 ثانياً: المسؤولية الجنائية عن خطأ الغير.
- 51 الفرع الثاني: المسؤولية الجنائية في حالة السكر.
- 51 أولاً : انعدام المسؤولية.
- 52 ثانياً: قيام المسؤولية.
- 53..... المطلب الثاني: العقوبات المقررة عن جرائم القتل والجرح الخطأ.
- 53..... الفرع الأول: الجزاءات الجنائية المقررة لجرائم القتل والجرح الخطأ.
- 54..... أولاً: عقوبة القتل والجرح الخطأ في صورتها الأصلية.

56	ثانيا : عقوبة القتل والجرح الخطأ في ظروف التشديد.....
58	الفرع الثاني: الجزاءات المدنية المقررة لجرائم القتل والجرح الخطأ.....
58	أولا: تعويض الأضرار الجسمانية اللاحقة بالضحية مباشرة.....
60	ثانيا : تعويض الأضرار الجسمانية اللاحقة بذوي حقوق الضحية المتوفاة.....
63	الفصل الثاني:القواعد الإجرائية لجرائم القتل والجرح الخطأ في حوادث المرور.....
64	المبحث الأول: الضبط الجنائي لجرائم القتل والجرح الخطأ.....
64	المطلب الأول: الأعوان المكلفين لمعاينة القتل والجرح الخطأ.....
65	الفرع الأول: تصنيف الأعوان المؤهلين لمعاينة جرائم القتل والجرح الخطأ.....
66	أولا: ضباط الشرطة القضائية.....
67	ثانيا: الضباط وذوي الرتب وأعوان الدرك الوطني.....
68	ثالثا : محافظو الشرطة والضباط ذوي الرتب وأعوان الأمن الوطني.....
68	رابعا: الموظفون والأعوان المختصين في الغابات.....
69	خامسا: الموظفون والأعوان المختصين في الغابات.....
69	الفرع الثاني: اختصاصات الأعوان المؤهلين لمعاينة جرائم القتل والجرح الخطأ.....
70	أولا: معاينة الجرح المرورية.....
72	ثانيا: تنظيم ومراقبة المرور.....
73	ثالثا: التحقيق في حوادث المرور.....

78	المطلب الثاني : إثبات جنحة جرائم القتل والجرح الخطأ في حوادث المرور
78	الفرع الأول: المحاضر وحجيتها في الإثبات.....
79	أولا: تعريف المحاضر.....
79	ثانيا: الشروط الواجب مراعاتها في المحاضر
82	ثالثا: حجية المحاضر في الإثبات.....
84	الفرع الثاني: طرق الإثبات الأخرى.....
84	أولا : الإثبات في حالة السكر.....
86	ثانيا: الإثبات في حالة تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن تصنيف المخدرات.....
87	المبحث الثاني: السياسة المتبعة للحد من حوادث المرور
88	المطلب الأول: السياسة المتبعة للحد من حوادث المرور في الجزائر.....
88	الفرع الأول:الوسائل والآليات القانونية للحد من حوادث المرور.....
88	أولا: الوسائل البشرية والمادية للحد من حوادث المرور.....
91	ثانيا: الآليات القانونية للحد من حوادث المرور
93	الفرع الثاني: الجانب التوعوي والتحسيبي للحد من حوادث المرور.....
94	أولا: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق
97	ثانيا: الأجهزة المستحدثة بموجب القانون 05/17
98	المطلب الثاني: السياسة المتبعة للحد من حوادث المرور في القانون المقارن.....

99	الفرع الأول: تجربة السويد وسنغافورة في الحد من حوادث المرور.....
99	أولا : تجربة السويد.....
101	ثانيا: تجربة سنغافورة.....
102	الفرع الثاني: تجربة ألمانيا وبوسطن.....
102	أولا: تجربة ألمانيا.....
103	ثانيا: تجربة بوسطن.....
105	خاتمة.....
107	قائمة المراجع و المصادر.....
118	الملاحق.....
136	الفهرس.....