



جامعة العقيد أكلي محند أولحاج - البويرة

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم القانون العام



الجرائم المرورية والمسؤولية الجزائية المرتتبة عنهما

مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في القانون

تخصص: القانون الجنائي والعلوم الجنائية

تحت إشراف الأستاذة:

عثماني لحسين

إعداد الطالبتين:

مرسلي حفيظة

هنّي وسام

لجنة المناقشة

الأستاذة(ة):رئيسا

الأستاذ: عثمانى لحسينمشرفا ومقرا

الأستاذة(ة):ممتحنا (عضوا)

تاريخ المناقشة

2017/...../.....

شكر وتقدير

نشكر الله سبحانه وتعالى على نعمة الصبر التي منحنا إياه للاستمرار في
انجاز هذا العمل وتوفيقه لنا.

ولا يفوتنا أن نشكر الأستاذ المحامي أمزال عبد العزيز على المراجع التي وفرها
لنا والمجهودات التي قدمها.

وأجمل شكر للأستاذ المشرف عثمانى لحسين لقبوله الإشراف على المذكرة
بدون تردد.

نشكر موظفي مكتبة جامعة البويرة على الجهود التي بذلوها معنا
وتوفيرهم لنا كل المراجع التي إحتجناها.

الطالبتين: مرسلي حفيظة

هني وسام

إهداء

نهدي هذا العمل للوالدين الكريمين، حفظهما الله وأسعدهما
في الدنيا و الآخرة.

إلى الإخوة والأخوات وإلى العائلتين من الأعمام والأخوال.

نهدي هذا العمل وبالخصوص إلى السيدة النقية سيدهم
وافية لمنظمة محامي البويرة وإلى جميع الزملاء المحامين لمنظمة
البويرة.

إلى طلبة دفعة 2015/2016 قانون جنائي وعلوم

جنائية.

الطالبتين: مرسلي حفيظة

هني وسام

المختصرات:

ق ع : قانون العقوبات.

ق ا ج : قانون الإجراءات الجزائية.

ص : صفحة.

ط : الطبعة.

د ذ ط : دون ذكر الطبعة.

د س ن : دون سنة النشر.

ج : الجزء.

م : المادة.

ممنوع

مرت البشرية خلال العقود الماضية بتطورات هائلة في معظم مجالات الحياة، وخاصة في مجالي التقنية و التصنيع، مما ترتب عليه قفزة نوعية كبيرة وتطور علمي متميز، تمثل في إنتاج وسائل النقل بصفة عامة ووسائل النقل البري بصفة خاصة أدت إلى ازدياد مضطرد في معدلات ملكية وسائل النقل وخاصة السيارات الخاصة ووسائل النقل الجماعي، نتيجة عدة عوامل منها القروض الاستهلاكية التي كانت تمنحها البنوك، وكذا القروض التي كانت تمنح للشباب من طرف الوكالة الوطنية لتدعم تشغيل الشباب، إذ اغلب الشباب توجه إلى الحصول على هذه القروض من اجل اقتناء وسائل للنقل.

وكذلك ما ترتب من زيادات في معدل الدخل الفردي كل ذلك تزامن مع تنافس وكلاء السيارات في كسب اكبر حصة من السوق و ذلك من خلال التخفيضات و الدعايات المكثفة، وتنويع المنتجات لتتناسب كافة طبقات المجتمع الجزائري، مما أدى إلى زيادة وسهولة الحصول على وسيلة نقل تتناسب ومعدل دخل الفرد.

نتيجة لذلك عانت الجزائر، خاصة في الآونة الأخيرة من ظاهرة حوادث المرور، وما رافقها من تزايد معدل الوفيات والإعاقات وما تسببه من الأضرار النفسية والمعنوية والمادية للأفراد والمجتمع على حد سواء.

وتعد حوادث المرور إشكالية وطنية لها ارتباط مباشر بالحياة اليومية للمواطن، لذلك ترجع مسؤولياتها أساسا للهياكل الرسمية الإدارية والأمنية ذات العلاقة بالموضوع.

إن مشكلات المرور تعتبر من معوقات التنمية في المجتمع، وذلك بالنظر لآثارها السلبية المتعددة على مختلف جوانب الحياة، حيث تؤثر مشكلات المرور تأثيرا ضارا على النواحي الصحية للأفراد، وهو أمر له انعكاساته السلبية على التنمية في المجتمع خاصة ونحن مجتمع نام في اشد الحاجة إلى ثروته البشرية واليد العاملة واستثمارها في تنمية المجتمع.

كذلك تعتبر الخسائر الناجمة من حوادث المرور سواء في الأرواح أو ما ينجم عنها من إصابات و عاهات أو خسائر مادية في المركبات أو المنشآت أو المواد من معوقات التنمية في المجتمع بالنظر لتفوق آثار الخسائر الناجمة عن تلك الحوادث على كل أنواع الجرائم الأخرى.

وتعتبر الجرائم المرورية كجريمة السرعة الزائدة و مخالفة الإشارة الضوئية من المؤشرات الدالة على عدم احترام السائقين لأداب القيادة، كما أنهما من الانتهاكات المرورية الجسيمة، وذلك لان السائق لا يعرض نفسه فقط لخطر الهلاك، بل يعرض أرواح الكثيرين لهذا الخطر، وان معظم السائقين يرتكبون الكثير من الممارسات المرورية الخاطئة على الرغم من معرفتهم بعدم جوازها، وإدراكهم للأخطار التي قد تتجم عنها.

ومن هنا أصبح للمشكلة المرورية أبعادا أمنية لا يقتصر تهديدها على الفرد فحسب بل على المجتمع ككل، ومن ثم تستحق الجرائم المرورية الدراسة على أسس قانونية، وإذا نرى أن هناك ضرورة إلى إصدار الجهات المعنية بالمرور لقوانين رادعة لا تبتعد كثيرا عن النواحي المالية، بل وتركز على عقوبات أخرى.

أهمية الدراسة:

لقد أصبحت الجرائم المرورية الناتجة عن حوادث المرور في الجزائر، تجاوزت المشكلات الأمنية التي تهدد المجتمع بأسره، فالمرور في الجزائر لا يجد من سلوكيات الأفراد الالتزام بقواعد قانون المرور، ولو بالقدر الذي يقلل من حوادث المرور، وما يزيد الموضوع أهمية ويستحق الدراسة عدد الوفيات التي أصبحت تحصى يوميا و التي وصلت إلى 4000 قتيل في السنة نهبك عن عدد الجرحى والخسائر المادية.

وطبقا لما ورد في تقرير لمنظمة الصحة العالمية¹، فان السلامة على الطريق موضوع لم يحظ بالقدر اللازم من الاهتمام، لكن أهميته تتزايد كموضوع يتعلق بالصحة العامة والتنمية، وتعد الحوادث على الطرق إحدى قضايا الصحة العمومية المتفاقمة، التي تؤثر تأثيرا شديدا على مستخدمي الطرق المعرضين للخطر من الفقراء أكثر من تأثيرها على غيرهم. وقد تبين أن أكثر من نصف الضحايا الذين لقوا حتفهم في حوادث المرور من صغار البالغين الذين تتراوح أعمارهم بين 15 و 44 سنة وان معظمهم يتحمل إعالة أسرة كاملة.

¹ - التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، منظمة الصحة العالمية، 2004، ص 34، تم تحميله من الرابط التالي : <http://apps.who.int/iris/handle/10665/1379?locale=ar&null>، تاريخ الاطلاع 2017/04/15 على 20:50.

أسباب اختيار الموضوع:

تحتل الجزائر المرتبة الثالثة في العالم من حيث عدد حوادث المرور ، إذ سجلت الجزائر أعلى نسبة في العالم من حيث حوادث المرور وفقا للتقرير الذي نشرته وزارة النقل الجزائرية والذي أفاد أن عدد حوادث المرور المسجلة في الجزائر يفوق 12 مرة ما يسجل في ايطاليا و 13 مرة ما يسجل في الولايات المتحدة الأمريكية و 10 مرات ما يسجل في فرنسا¹.

هذه الأرقام المرعبة دفعتنا إلى البحث و دراسة موضوع حوادث المرور من الناحية القانونية، و هذا بالبحث و التحري عن الجرائم المرورية التي تنتج عن حوادث المرور، ضف إلى ذلك جهل اغلب السواق بالقواعد العامة للسير في الطرقات و القوانين التي تنظم حركة المرور، وخير دليل على ذلك الكم الهائل لعدد المخلفات المحررة من طرق رجال الشرطة و الدرك الوطني.

الإشكالية:

إن ما يجري من حوادث المرور في الطرقات في بلادنا أصبح يشكل هاجسا خطيرا يهدد النظام و الأمن في المجتمع، امن الأفراد في أموالهم وممتلكاتهم وأرواحهم و لم ينج من هذه الأخطار والأضرار حتى الحيوان.

وعليه فالإشكالية المطروحة هي:

ما المقصود بالجرائم المرورية؟ و فيما تتمثل المسؤولية الجزائية و الجزاءات المترتبة عن هذه الجرائم؟

المنهج المتبع:

ستتم دراسة هذا الموضوع باستخدام المناهج التالية:

¹ - الجزائر في المرتبة الثالثة عالميا من حيث حوادث المرور، مقال على الرابط التالي:

<http://www.rokhsatsiyaka.com/index.html>, 20/06/2017 a 22.30.

المنهج الوصفي: تتم الاستعانة به من اجل توضيح بعض المفاهيم المتعلقة بموضوع الدراسة لان ذلك يساعد على تحديد عناصر الموضوع وحصر نطاقه.
المنهج التحليلي: سيكون المنهج الغالب لاستخدامه لتحليل النصوص القانونية التي جاءت في قانون تنظيم المرور وكذا بعض القوانين ذات العلاقة.

صعوبات البحث:

مجمل الصعوبات التي وجهتها في البحث تتمثل فيما يلي:

- قلة المراجع المتخصصة التي تعالج الموضوع والتي يمكن الاعتماد عليها.
- تشعب النصوص القانونية التي تحكم الموضوع ومحاولة البحث عن القوانين وتعديلاتها احتراماً للدقة العلمية.
- صعوبة الموازنة بين أجزاء البحث حسب المادة العلمية وتوافرها.
- أيضاً من أهم الصعوبات كون قانون المرور لا يتم التعرض له في المناهج الدراسية على مستوى الجامعات رغم أهميته، لذا يعد ولأول وهلة وحتى قبل التطرق لمضمونه من المواضيع الغامضة والتي يصعب البحث فيها.

التصريح بالخطئة:

لاستقاء البحث حقه حسب ما هو متاح من إمكانيات وما هو مطلوب من الإدارة في مثل مذكرات الماستر، جاءت الدراسة في فصلين، إلا انه استفتحنا المذكرة بمبحث تمهيدي لما رأيناه من ضرورة لوجود هذا المبحث:

مبحث تمهيدي: حوادث المرور في الجزائر.

الفصل الأول: ماهية الجرائم المرورية وأسباب وقوعها.

الفصل الثاني: المسؤولية الجنائية و الجزاءات في جرائم المرور.

مبحث تهديدي
حوادث المرور في الجزائر

مبحث تمهيدي: حوادث المرور في الجزائر

تعتبر ظاهرة حوادث المرور من اكبر المشكلات التي تعاني المجتمعات المعاصرة، حيث أصبحت الوضعية كارثية بأتم معنى الكلمة.

والجزائر كغيرها من البلدان عرفت فيها وضعية المرور توسعا سريعا وتطورا كبيرا طبعته سلسلة من الاختلالات تجلت من خلال عدم التوازن بين معدلات النمو في القطاع والاحتياجات الضرورية لذلك، الأمر الذي نجم عنه تزايد مفرط في عد حوادث المرور والأخطار المترتبة عليها.

يعاني المجتمع الجزائري اليوم آفة اجتماعية خطيرة ألا وهي ظاهرة حوادث المرور، التي هي في تزايد مستمر حيث تحوز الجزائر الرقم القياسي في نسبة حوادث الطرقات. إن الجزائر تتصدر أعلى نسب حوادث المرور في العالم و بالتالي فهي تشكل لا محالة خطرا حقيقيا يمس المجموعة الوطنية ككل دون تمييز في السن أو الشرائح الاجتماعية أو المهنية.

تحتل الجزائر المرتبة الثالثة عالميا والأولى مغاربيا وعربيا، إذ بلغ المعدل اليومي لحوادث المرور 12 قتيلا و 174 جريحا، وهذه الحصيلة في ارتفاع مستمر، مما يستوجب دق ناقوس الخطر الذي أعلنه فخامة رئيس الجمهورية في خطابه بمناسبة انعقاد الملتقى الوطني حول حوادث المرور بالبلدية يومي 18 و 19 ماي 2014¹.

إن الموضوع يكتسي أهمية بالغة في حياة الجزائر التي تعرف قفزة اقتصادية متزايدة، وتملك حظيرة معتبرة من السيارات في ظل انعدام أمن الطرق وتدهورها في كثير من الأحيان وعدم صيانتها، مما يصعد من حوادث المرور التي كثيرا ما ذهب ضحيتها أناس أبرياء.

فالأهمية التي يكتبها موضوع الجريمة المرورية وامن الطرقات هي أهمية تستمد من ارتباط هذه المسألة بحياة المواطن وحماية أمواله المحمية في قانون العقوبات وكذا في انسجام الأسرة و المجتمع.

¹ - عبد العزيز بوتفليقة، خطاب القي بمناسبة: الملتقى الوطني حول حوادث المرور، يومي 18 و 19 ماي 2014، البلدية، الجزائر، 2014.

ارتأينا أن نجعل مبحثا تمهيديا لبحثنا هذا لمعالجة ظاهرة حوادث المرور التي تتشكل عنها الجريمة المرورية، وسنعالج فيه ظاهرة حوادث المرور في الجزائر في مطلب أول، ثم نتطرق الإستراتيجية المنتهجة من طرف الدولة للحد من ظاهرة الجريمة المرورية في مطلب ثاني وأخيرا إلى المنظومة القانونية في مجال امن الطرقات.

المطلب الأول:

ظاهرة حوادث المرور في الجزائر

سنحاول تقديم وصف مختصر حول ظاهرة حوادث المرور في الجزائر وتطورها، فحوادث المرور تحصد يوميا عشرات الأرواح حيث يسجل ما يزيد عن 4000 ضحية سنويا و 50 ألف جريح حسب المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرقات التي يقدمها كل سنة، هذا بسبب غياب الإنسانية و الإحساس بالمسؤولية و غياب احترام القوانين مع تغيير الذهنيات والتعود على اللامبالاة وعدم الانضباط بما يمليه العقل والشرع والانسحاق وراء الهوى¹.

إن احتلال الجزائر للمرتبة الثالثة عالميا والأولى مغاربيا وعربيا من حيث حوادث المرور يؤكد خطورة الأمر، ويدق ناقوس الخطر، إن لم تؤخذ قضية معالجة الأوضاع بجد. و السؤال الذي يطرح نفسه بإلحاح في هذا المقام هو : لماذا وصلنا إلى هذا الوضع الخطير في حوادث المرور؟

تعتبر الجزائر من الدول التي لا تزال تعاني من ظاهرة لا أمن عبر طرققتها وتستوجب هذه الوضعية بذل جهود كبيرة والقيام بنشاطات علمية وعملية معتبرة لمعرفة وحصر أهم مسببات الظاهرة وما ينجر عنها خاصة مع ظهور عوامل جديدة تؤثر بدورها في زيادة حوادث المرور كاستخدام الهاتف النقال.

¹ - ربيعة صوالحي، الأمن المروري في بلدان العالم الثالث، مجلة الوقاية والسياسة، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، عدد 01، الجزائر، 1999، ص 32.

فبقدر ما ترك اختراع السيارة في نفس الإنسان من شعور بمتعة النصر العلمي على مشقة السفر و على طي الزمن و المراحل وتواصل الناس والمجتمعات البشرية المتباعدة في بضع ساعات، بقدر ما تحولت هذه النعمة إلى نقمة مست جميع أفراد المجتمع على اختلاف أعمارهم وأجناسهم ومستوياتهم الثقافية و المهنية والاجتماعية بحيث تحصد في كل حين أرواحا بشرية وتسبب مآسي من حيث تزايد الأرامل واليتمى بالإضافة إلى الخسائر الاقتصادية التي أصبحت تمس الدخل القومي بالدولة¹.

الفرع الأول: تطور ظاهرة حوادث المرور

إن توقعات المختصين العالميين تشير إلى أن البلدان المتقدمة ستمكن خلال الفترة الممتدة بين علمي 2000 و 2020 من خفض عدد الوفيات بسبب حوادث المرور بنسبة 30%، فإن هؤلاء المختصين يتوقعون تدهور الحالة في البلدان الفقيرة وذات الدخل المتوسط، إذا لم تبادر إلى وضع خطط فعالة واتخاذ تدابير ناجعة في المستقبل القريب².

إن الأرقام التي نسمعها يوميا التي تحصي الكثير من الضحايا جراء حوادث المرور رغم ما يحويه قانون المرور من أكثر من 50 مادة لمعاقبة مخالف قانون المرور، لم تأتي بالنتيجة المرجوة وهي تقليص عدد حوادث المرور و بالتالي التقليص من عواقبها الوخيمة.

وبناء على الواقع المعيشي تتطلب محاربة هذه الظاهرة اتخاذ جملة من الإجراءات التقنية ذات الطابع التنظيمي والتحسيبي وتكون مبنية على معطيات علمية موضوعية ومنهجية عمل مدروسة تأخذ في الحسبان كل العناصر التي يبني عليها القانون ونخص بالذكر:

نوعية الطريق وصنفة.

مصمم الطريق ومنجزه.

¹ - محمد حريري عبد الله، الأمن المروري، مجلة الأمن والحياة، العدد 230، السعودية، 2001، ص 44.

² - التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، منظمة الصحة العالمية، جنيف، 2004، ص 33، تم تحميل التقرير من: <http://apps.who.int/iris/handle/10665/1379> بتاريخ 2017/05/15 على الساعة

تصميم إشارات المرور طبقا للمعايير الدولية ووضعها في الأماكن المناسبة.

حالة الطرق وعدد المركبات التي تمر بها دوريا.

كما أن معلم السياقة له مسؤولية في هذه الحوادث المؤلمة كذلك الأمر بالنسبة إلى الممتحن أي التقني الذي يمنح رخصة السياقة التي لا تعتبر حقا يكتسب بمجرد بلوغ سن معينة وإنما هي شهادة تمنح كأى شهادة تعليمية أخرى، وبالتالي فهي مقرونة بكفاءات وقدرات معينة، لان السياقة هي فن وثقافة وسياحة ولكنها و للأسف تحولت إلى آفة اجتماعية مكانها اسمه الطريق¹.

الفرع الثاني: شبكة الطرق في الجزائر

تلعب منشآت الطرق دورا هاما في إنعاش اقتصاد أي بلد، ففي الجزائر أكثر من 85% من مبادلات الأشخاص و البضائع تتم عبر النقل البري وبواسطة استخدام الطريق و لان الطريق يبقى الوسيلة المهيمنة على كل المبادلات المختلفة مهما تعددت وسائل النقل، فتطور وسائل النقل مرتبط ارتباطا وثيقا بمستوى تطور البلدان. ارتبطت أهمية الطريق بحاجة الإنسان إلى الحركة و الاتصال و المبادلة، وازدادت أهميتها بتطور هذه الحاجة ومنه أصبحت من أهم عوامل رقي المجتمعات في تحقيق مطالب التطور الاقتصادي والاجتماعي².

السلامة والأمن على الطريق من أهم الأمور التي تساعد في توفير الأمن الاجتماعي والنفسي للأفراد والمجتمعات، فقد أولت مصالح الدولة هذا الجانب الهام جل اهتمامها لما تتمتع به الجزائر من شبكة طرق تربط شرقها بغربها و شمالها بجنوبها، فمنها ما تم انجازه في الفترة الاستعمارية ومنها ما بعد الاستقلال والأغلب منها أنجز في الآونة الأخيرة.

إن مدة حياة الطريق هي عشرون سنة تميزها مرحلتين³.

¹ - السيف عبد الجليل، فن قيادة السيارات بين المعرفة والتطبيق، مطابع الإشعاع التجارية، السعودية، 1981، ص 51.

² - زرقوق أحمد، أمن الطرق والتهيئة العمرانية، مداخلة في الملتقى الوطني الثالث حول دور الجماعات المحلية في تهيئة ظروف الأمن و الوقاية من حوادث المرور ليومي 30 و 31 جويلية 2000، وزارة الداخلية و الجماعات المحلية، الجزائر.

³ - بوظيفة حمو، دراسة عن أسباب حوادث المرور في الجزائر، المطبعة الجامعية، 1991، ص 112.

مبحث تمهيدي: حوادث المرور في الجزائر

المرحلة الأولى من 05 سنوات إلى 10 سنوات أين تتعرض الطريق إلى تدهورات بطيئة لا يحس بها المستعمل، في هذه المرحلة صيانتها غير مكلفة وتحافظ على سلامة الطريق.

المرحلة الثانية تتميز بتدهور مفاجئ وسريع للطريق، و إذا لم تتخذ التدابير اللازمة فان الطريق تصل إلى حد كبير من التدهور يتطلب مباشرة إعادة البناء ما يسبب خطورة على مستعملي الطريق واختناق في حركة المرور الذي يساهم في زيادة حوادث المرور.

تتمحور فعالية المقاييس العمرانية في ميدان أمن الطرق و الوقاية حول مبادئ التخفيض من حوادث المرور مع إدخال في تهيئة المحيط مقاييس تقنية للوقاية الناجعة الخاصة بكل موقع.

تعرف الجزائر حاليا نمو عمراني فوضوي وغير مراقب لمعظم المباني و المنجزات العمومية المجاورة للطرق الرئيسية، هذا النمو العمراني لا يأخذ بعين الاعتبار أمن الممتلكات وتتنقل الأشخاص و المحيط الذي احتل مرتبة ثانوية في غياب التخطيط على المدى البعيد¹.

إضافة إلى هذه الفوضى العمرانية التي ساهمت في عدم الأمن المروري هناك عوامل أخرى زادت من رداءة الوضعية من بينها²:

نقص نوعية تهيئة التجهيزات.

تدهور مساحة قارعة الطريق.

نقص أو انعدام الإشارات.

إنارة رديئة أو منعدمة.

نقص الصيانة.

¹ - نفس المرجع، ص 115.

² - خلاف فاطمة، الملتقى الوطني حول التخطيط العمراني وأمن الطرق يوم 30 جويلية 2002، وزارة الداخلية و الجماعات المحلية، الجزائر.

تصميم رديء للطريق.

الظروف المناخية.

الفرع الثالث: دور أجهزة الأمن في السلامة المرورية و الحد من ظاهرة حوادث المرور

تسعى الهيئات الأمنية في الجزائر إلى أداء مهامها وتطبيق إستراتيجيتها للحد من تفاقم ظاهرة حوادث المرور. فالقيادة العامة للدرك الوطني تركز في سياستها لمكافحة الحوادث على تكوين الفرد باعتباره أهم عامل في التوعية و الوقاية المرورية وإعادة رسكلة العاملين في الميدان لضمان مواكبة التطور العلمي و التكنولوجي، خصوصا فيما يتعلق بالمعدات و التجهيزات.

فيما تبقى التوعية و الردع الدعامة الرئيسية التي تعتمد عليها المديرية العامة للأمن الوطني في إستراتيجيتها لمكافحة حوادث المرور بصفة عامة، فضلا عن التشجيع على اللجوء إلى أساليب أخرى من شأنها دعم السلامة المرورية¹.

الأطر الرئيسية للسلامة المرورية²:

يمكن تحديد الأطر الرئيسية لدور مصالح الأمن في مجال السلامة المرورية من خلال استعراض الواجبات الخاصة بالمرور والدوريات الخارجية.

*** الواجبات الخاصة بالمرور:**

تنظيم حركة المرور و النقل على الطرق.

مراقبة أوضاع الطرق ومدى سلامتها للمرور وتقديم الاقتراحات لتصويب أوضاعها.

¹ - المديرية العامة للأمن الوطني، مجلة الشرطة، عدد خاص، الجزائر، 2000، ص 40.

² - حسن سعد الدين، مديرية الأمن العمومي ودور مصالح الأمن الوطني في تنظيم ومراقبة حركة المرور عبر الطرق، عدد خاص بالأيام الدراسية حول منهجية تنظيم حركة المرور، المركز الوطني للأمن والوقاية عبر الطرقات، الجزائر، 2000، ص

مبحث تمهيدي: حوادث المرور في الجزائر

تنفيذ قانون المرور والتعليمات والأنظمة الصادرة بموجبه.

ضبط وتحريم المخالفات واتخاذ الإجراءات القانونية بحق المخالفين.

الإسهام بوضع السياسة العامة المرورية لتنظيم المرور والنقل.

عمل تقارير حوادث المرور.

الإسهام في تدريب العاملين بمجال المرور ووضع المناهج التدريبية والتأهيلية والتنسيق مع الجهات المختصة.

متابعة تنفيذ قرارات لجان المرور.

*** الواجبات الخاصة بالدوريات:**

تنفيذ أحكام قانون المرور داخل وخارج المدن وتسيير حركة المرور.

تلقي البلاغات وتمرير المعلومات عن حوادث المرور على الطرقات.

القيام بأعمال النجدة والإغاثة والإطفاء والإرشاد.

إزالة العوائق عن الطريق وتمرير المعلومات المتعلقة بأوضاعها.

المطلب الثاني:

الإستراتيجية المنتهجة من طرف الدولة للحد من ظاهرة حوادث المرور

تعتبر حوادث المرور آفة اجتماعية معاصرة تعاني منها البلدان بنسب متفاوتة، فالبلدان الغنية وبرغم اتساع شبكة طرقها وطولها وضخامة حظيرة المركبات تتحكم بصورة أفضل في هذه الظاهرة، أما البلدان الفقيرة تعاني من هذه الآفة لأنها لا تزال دون المستوى المطلوب

مبحث تمهيدي: حوادث المرور في الجزائر

لمواجهة أخطارها سواء من حيث تهيئة المحيط الآمن أو توفير مركبات أكثر سلامة، أو من حيث التربية و التوعية والقدرة على فرض احترام قواعد السلامة المرورية عبر الطرق¹.

ولهذا فان ظاهرة حوادث المرور أكثرها مشكلة سلوكية، إذ يتورط فيها الإنسان بدرجة عالية من خلال قيامه بتصرفات خاطئة تؤدي إلى وقوع حوادث مرور جسيمة دون أن ننسى العوامل الأخرى التي تشارك في وقوع الحوادث².

استعمال المركبة أصبح سمة من سمات المجتمعات المتطورة وقيمة حضارية وتكنولوجية، وأصبح ازدياد المركبات في الجزائر واقعا ملموسا حيث ازداد معه عدد حوادث المرور بنتائج وخيمة.

تم اخذ عدة أشكال للتصدي لمشكلة السلامة المرورية من قبل المختصين في مجال النقل والمرور وتبين بأنه لا بد من مواجهة أمرين:

انه ليس لأحد القدرة في الحد من حوادث المرور كليا.

انه لا بد من الحد من هذا الخطر للوصول إلى مستوى من الأمن المروري.

وقد حددت مجموعة من الأهداف³ وهي:

تخفيض المخاطر الناتجة عن حوادث المرور.

تأمين مستوى جيد من السهولة في حركة السير.

الوصول إلى اقل مستوى للكلفة.

¹ - حسن سعد الدين، المرجع السابق، ص 18.

² - حسين جعفر، عندما لا يحترم السائق قانون المرور، مجلة الوقاية و السياقة، المركز الوطني للأمن والوقاية عبر الطرق، عدد 02، الجزائر، 1998، ص 15.

³ - نفس المرجع، ص 16.

بصفة أن الإنسان أول متسبب لحوادث المرور، فمن الضروري استعمال كل الوسائل الممكنة لتحسيسه وتربيته الدائمة خاصة بالحملات التوعوية والوقائية الموجهة للكبار والشباب من طرف المؤسسات والهيئات المعنية المختلفة.

الفرع الأول: المحاور الأساسية لإستراتيجية السلامة المرورية¹

يهدف هذا الفرع إلى تقديم المنطلقات التي تركز عليها الإستراتيجية للسلامة المرورية والأهداف التي تزيد تحقيقها و البرامج المشتركة بين الأجهزة المختصة المعتمدة لتوفير السلامة المرورية.

* المنطلقات:

ترتكز إستراتيجية السلامة المرورية على المنطلقات التالية:

إن التخفيف من الأضرار الناجمة عن حوادث المرور مرهون بمدى توفير السلامة المرورية.

إن توفير السلامة المرورية يعتمد على تأمين مرفق مرور منظم وأداء ناجح من قبل الأجهزة المعنية بالمرور ووعي مروري من قبل مستخدمي الطرق.

إن التعاون بين مختلف الهيئات المعنية في مجال السلامة المرورية يتحقق من خلال إستراتيجية شاملة للسلامة المرورية.

* الأهداف:

تهدف إستراتيجية السلامة المرورية إلى تحقيق ما يلي:

حماية المجتمع من الآثار الناجمة عن حوادث المرور.

¹ - ربيعة صوالحي، الأمن المروري في بلدان العالم الثالث " مشاكل وسياسات " مجلة الوقاية والسياسة، المركز الوطني للأمن والوقاية عبر الطرقات، العدد الأول، 1999، ص 24.

مبحث تمهيدي: حوادث المرور في الجزائر

توعية أفراد المجتمع بكل الجوانب المتعلقة بالمرور لضمان احترام وتطبيق القواعد المرورية.

تنمية إحساس المواطن بمسؤوليته المشتركة تجاه تحقيق السلامة المرورية.

تحسين مستوى كفاءة العاملين في مجال المرور.

تطوير التعاون بين الأجهزة المختصة بالمرور والجمعيات المعنية.

* مجالات وبرامج الإستراتيجية:

يعتمد توفير السلامة المرورية على وضع سياسة وطنية ملائمة وتعاون مشترك بين الأجهزة المختصة وفقا لما يلي:

1- في مجال الطريق:

تحسين شبكة الطرق الموجودة وإنشاء طرق جديدة وفق مواصفات حديثة ومعايير دولية والمحافظة عليها وإنشاء جسور وأنفاق وتكثيف الممرات الخاصة بالمشاة وتأمين استراحات ومواقف على جانبي الطريق.

تزويد الطرق بالعلامات المرورية و الإشارات الضوئية والعاكسات الفسفورية وتشجيرها بما يتناسب وقواعد السلامة العامة.

تخطيط الطرق بالدهان الحراري و الفسفوري وإنارتها.

تخطيط ممرات المشاة ووضع الإشارات الضوئية على التقاطعات.

إزالة العوائق التي تحجب الرؤية الموجودة على الأرصفة.

إبعاد المدارس على الطرق الرئيسية.

إزالة النقاط السوداء المتسببة في الحوادث.

2- في مجال المركبات:

إجراء فحص دوري للمركبة لدى مراكز متخصصة لتحديد مدى صلاحيتها للسير.

منع استئجار السيارات التي لا تتوافر على مقاييس الأمان و التي مضى على استخدامها

أكثر من خمس سنوات.

3- في مجال السائقين:

العمل على تطوير مدارس تعليم قيادة المركبات.
التشديد في الرقابة على السائقين المخالفين.
التركيز على التدريب و التأهيل للسائقين و التأكد من ذلك عند إجراء الفحص.

4- في مجال حوادث المرور:

التعمق في دراسة الأسباب المؤدية إلى حوادث المرور بالتنسيق مع الجهات المعنية.
إصدار إحصاء سنوي لحوادث المرور ودراسة معطياته واقتراح الحلول الناجحة في ضوء ذلك.

رصد أماكن تكرار الحوادث المرورية داخل المدن وخارجها و على الطرق العامة ودراسة أسبابها وإيجاد الحلول المناسبة لها.

الفرع الثاني: الوقاية و التوعية من حوادث المرور.

تتطلب الوقاية و التوعية من حوادث المرور جهدا ونشاطا معتبرا بهدف التخفيف من العوامل و الظروف التي تؤدي إلى وقوع هذه الحوادث، وهما مسؤولية المجتمع كله.
الوقاية من حوادث المرور تخرج عن المفهوم العام للوقاية لأن حوادث المرور تعد من الظواهر الاجتماعية السلبية مثلها في ذلك مثل ظاهرة الجريمة لما تخلفه من مأساة اجتماعية ولما تسببه من إزهاق للأرواح وما توقعه من إصابات بليغة وإعاقات دائمة وما ينجر عنها من خسائر مادية معتبرة، أي أنها هي الأخرى تعد ظاهرة اجتماعية مأساوية تتطلب جهدا ونشاطا وقائيا معتبرا¹.

وعليه، فإن الوقاية من حوادث المرور هي كل التدابير والإجراءات التي يتخذها المجتمع بهدف التخفيف من العوامل والظروف التي تؤدي إلى وقوع الحوادث المرورية بغية التقليل من عدد الضحايا التي تخلفها والخسائر التي تسببها وذلك ضمن سياسة محددة وإستراتيجية محكمة².

¹ - سبتي محمد، الوقاية من حوادث المرور بين الحاضر و الماضي، مجلة تصدر عن وزارة النقل، الجزائر، 2000، ص

13.

² - نفس المرجع، ص 14.

أما الوعي فهو الأساس في الوقاية من أخطار استعمال الطريق، و الوعي يعني إدراك المرء لقواعد السلامة وإلمامه بالكيفية السليمة للسياسة والسير في الطريق، ثم الاقتناع بجدوى الالتزام بتطبيق هذه التدابير وإتباع تلك الوقائع عن قناعة، حفاظا على سلامته وسلامة غيره، وليس خوفا من العقوبات والإجراءات الردعية¹.

على كل مستعملي الطريق أن يتحلى بهذا الوعي ولا بد أن يكتسب ذلك عن طريق التوعية.

المطلب الثالث:

المنظومة القانونية في مجال أمن الطرق

إن تطبيق قوانين المرور من شأنه أن يكون أنماطا حركية ملائمة لردود الأفعال في أوضاع مختلفة، كما يؤدي إلى استقرار سلوك مناسب وتصرفات قانونية تعمل على تسهيل الحياة اليومية للمواطنين.

إن إلقاء نظرة على الإحصائيات الخاصة بحوادث المرور يجعل المرء يشعر بخوف شديد إزاء هذه الحوادث التي تذهب بالرأسمال البشري الذي يعتمد عليه الوطن في بناء وازدهاره، وتتسبب في إتلاف العديد من الثروات الوطنية لذا، فإن تنظيم المرور بقوانين محددة ودقيقة وممكنة التطبيق من شأنه أن يضع حد لهذه الآفة التي تخلف سنويا خسائر بشرية و مادية².

لهذا الغرض، يهدف قانون المرور إلى تحديد الشروط المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، تنظم من خلاله حركة المرور عبر الطرق قصد ضمان أفضل شروط الأمن والسيولة، واستعمال الطرق العمومية بصفة تحقق نقلا عادلا للمواطنين وسير المركبات بهدف ضمان أحسن الظروف الأمنية وأفضلها.

¹ - محمد العزوني، الوقاية ضرورة أكيدة، مجلة الجمعية الوطنية لطريق السلامة، نوفمبر 2000، الجزائر، ص 16.

² - عيسى محمود عمران، الإحصائيات السنوية لحوادث المرور المسجلة في الدول العربية، مجلة الامن و الحياة، عدد 33، السعودية، 2000، ص 94.

إن تطبيق القانون بكيفية سليمة وفعالة معلق على وضوحه ودقته وعلى تماشيه مع الظروف الاقتصادية والاجتماعية والسياسية للمجتمع، إن التطور بكافة أشكاله وأنواعه يتطلب معه التحديث المستمر للقوانين السارية بما يواكب التطور المشهود، وبما أن قانون المرور يحتاج إلى تحديث ومراجعة على الأقل كل سنة، فارتفاع نسب الحوادث والقتلى والجرحى كل سنة يجعلنا ندق ناقوس الخطر حيث أن جريمة المرور فاقت كل شيء¹.

الفرع الأول: قانون المرور ومراحل تطوره

قبل التطرق إلى مختلف النصوص القانونية التي تنظم الطرق وحركة المرور فيها وسلامتها، لابد من تعريف وجيز لقانون المرور لأنه هو الأساس، و التطرق إلى أهم القوانين التي تضمنها وفق تسلسلها الزمني بدءا بقانون 1987.

إن قانون المرور هو أول ما يجب أن يعرفه المواطن لأخذ بعين الاعتبار ما يحتوي عليه، جاء قانون المرور لتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها بتبيان الشروط المتعلقة بسير مختلف فئات مستعملي الطريق العمومي (من مركبات ومشاة)، من أجل تحقيق وضمان تنقل آمن للمواطنين.

ويمتاز هذا القانون بالمرونة مما يستدعي تعديله بصفة مستمرة حتى يكون مواكبا للتطورات الحاصلة في مختلف مجالات الحياة.

لقد ظهرت عدة قوانين وتعديلات صبت كلها في موضوع تنظيم حركة المرور وسلامة المواطن، فكان القانون رقم 09/87 المؤرخ في 10 فيفري 1987 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها، وقد تم العمل به لمدة 14 سنة كاملة، مما جعله لا يتماشى مع المستجدات و المعطيات التي طرأت على مختلف الميادين وخاصة تلك المتعلقة بالنقل والتنقل.

¹ - إدريس الضحاك، الوجيز في حوادث السير " التامين الإجباري للسيارات "، الطبعة الثانية، مطبعة النجاح الجديدة،

فكان لابد من تعديله بقانون أكثر ملائمة للواقع المعاش وأكثر دقة ووضوح وكان ذلك بالقانون الصادر في 19 أوت 2001 تحت رقم 14/01، والذي جاء لبيين الكثير من النقاط غير الواضحة في قانون 1987، و التترق إلى النقائص التي كان يحملها هذا القانون.

وبما أن القانون رقم 14/01 لم يحقق الهدف المنشود منه، فقد تم تعديل وإتمام بعض أحكامه بالقانون رقم 16/04 الصادر بتاريخ 10 نوفمبر 2004، الذي حمل تعديلات مست خاصة الجانب الردي وذلك بوضع تدابير من شأنها تحقيق الردع و الصرامة اللازمة لتطبيق أنجع لمختلف مواد هذا القانون.

ولا يفوتنا الإشارة إلى أن في سنة 2009 صدر الأمر رقم 03/09 المعدل والمتمم للقانون رقم 14/01.

والحدث المميز هو النقاش الحاد في سنة 2016 وهي السنة التي توافق تحضيرنا لمناقشة المذكرة، وهذا حول التعديل الذي يمس قانون المرور والذي صدر في فبراير 2017 تحت رقم 05/17 الذي جاء نتيجة تفاقم الجريمة المرورية الذي نرى من خلال التشديد في مبالغ المخالفات يتبين أن القانون لم يأتي من أجل الردع وإنما جاء من أجل ملئ الخزينة العمومية لما تمر به الجزائر من ضائقة مالية، وهذا ما سنتركه للخاتمة لإبداء رأينا.

الفرع الثاني: تنظيم ومراقبة حركة المرور عبر الطرق

تشتهر الجزائر بكثرة حوادث المرور، ويختلف نوع الحوادث من منطقة إلى أخرى ومن مدينة إلى أخرى. كما أن هناك اختلاف بين الحوادث التي تقع في شوارع المدينة والتي تحدث خارج المناطق العمرانية حيث أن المناطق التي تعرف برداءة الطقس قد تظهر بها حوادث المرور الناتجة عن رداءة الأحوال الجوية أكثر من غيرها من المناطق، وهناك عوامل أخرى قد تقلل أو تزيد من عدد الحوادث، إذ أن إحصائيات حوادث المرور تبين أن من أهم أسباب وقوع الحوادث في الجزائر هو عدم احترام السائق لقوانين المرور، فمن

مبحث تمهيدي: حوادث المرور في الجزائر

المنطق أن يمثل السائق في نشاطه اليومي للسياسة إلى قواعد تؤمن سيره وتنظم حركة المرور في آن واحد¹.

إن وضعية حركة المرور في الجزائر وكسائر البلدان عامة تتواجد على أربعة أنواع:

1- تنظيم حركة المرور²:

* القواعد الآمرة: هذه القواعد خاصة بالاعتداء الخطير الذي يسببه السائق.

* القواعد القانونية المتنازع فيها: هي خاصة بالمحافظة على السرعة المتبعة من قبل السائق.

* القواعد الغير متنازع فيها: هي القواعد المقبولة من أي سائق، كالتوقف عند الضوء الأحمر.

* القواعد القليلة التطبيق: هي القواعد التي لا يعطيها السائق أهمية كوضع حزام الأمان.

تبين هذه القواعد أن عدم احترام قوانين المرور من طرف الكثير من السائقين يرجع بصفة نسبية إلى:

قلة الصرامة في معاقبتهم.

قدرتهم على دفع الغرامة.

تقليد بعضهم البعض.

اعتقادهم إن رجل الأمن لا يهتم بذلك.

¹ - عبد الرحمان العلوي، توزيع المسؤولية في حوادث المرور، دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص، معهد الحقوق، جامعة الجزائر، الجزائر، 1977، ص 122.

² - نفس المرجع، ص 130.

مبحث تمهيدي: حوادث المرور في الجزائر

يحدد قانون المرور القواعد الخاصة بحركة المرور ويلاحظ المتفحص لهذا القانون إن اغلب فصوله تتناول حقوق وواجبات مستعملي الطريق، أي الاستعمال العادل للطريق، بهدف ضمان أحسن الظروف. استعمال الطريق مبني على قواعد وقوانين يجب مراعاتها، وعلى الجميع احترامها وفي مقدمتها إشارات المرور بمختلف أشكالها وأصنافها.

من المعروف أن تنظيم المرور سواء للمركبات، أو المشاة تضبطه قواعد تتمثل بالدرجة الأولى في إشارات المرور، وعليه فان مستعملي الطريق يجدون أنفسهم مجبرين على احترامها و التقيد بها في كل الظروف و الأوقات إلا انه، في كثير من الأحيان يجد مستعمل الطريق نفسه لا يأبه بهذه الإشارات خاصة حينما تبلغ كثافة المرور ذروتها، وفي هذه الحالة تفقد إشارات المرور مصداقيتها وتتعدم قيمتها، وبالتالي فان تدخل رجال المرور في مثل هذه الحالة شيء ضروري، وذلك لتسهيل حركة المرور¹.

2- مراقبة حركة المرور:

* أعوان المرور²:

إن كل مفترق الطرق التي تشهد حركة مرور واسعة يديرها أعوان المرور، هؤلاء الأعوان على اتصال دائم ومستمر بقاعة الإرسال و بالتالي فهم على اطلاع فيما يخص حركة المرور في كافة المناطق الريفية و الحضرية.

إن فاعلية التنسيق بين مختلف الدوريات المتحركة منها و الثابتة شيء ضروري حتى يتم التوزيع العادل للمركبات على مختلف الطرق و الشوارع.

ترمي عملية حركة المرور لتحقيق هدفين رئيسيين هما:

ضمان سيولة المرور وسرعة حركته.

¹ - بن عباس فتيحة، دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في علوم الإعلام و الاتصال، جامعة الجزائر 3، الجزائر، 2012، ص 141.

² - نفس المرجع، ص 146.

السهر على احترام قانون المرور وبالتالي التقليل من حوادث المرور.

* الدوريات¹:

تلعب الدوريات دورا هاما في السهر على احترام قانون المرور، خاصة الدوريات على متن الدرجات النارية التي أثبتت نجاعتها نظرا لصغر حجمها الذي يساعدها على التنقل في كل الظروف.

بالموازاة مع تنظيم حركة المرور، تقوم هذه الدوريات بمراقبة المركبات سواء تعلق الأمر بالوثائق أو بالتجهيزات الضرورية للمركبة.

* الحواجز²:

يقوموا أعوان المرور المكلفين بالمراقبة على مستوى الحواجز بالتأكد من:

الحالة الجسمانية و النفسية للسائق التي تسمح له بالسياسة في أحسن الظروف (الإرهاق، التعب، السياسة في حالة سكر.....)

الوثائق اللازمة للمركبة ومدى صلاحيتها (رخصة السياسة، شهادة التأمين،....)

شروط السلامة و الأمن للمركبة (الأضواء، مساحات الزجاج، الخ)

كما أن هذه الحواجز تسهل على المواطن عملية الاتصال سواء للاستفسار أو للإبلاغ أو طلب يد المساعدة، زمن خلال عملية المراقبة، يمكن إرشاد وتوجيه وتوعية مستعملي الطريق، خاصة السائقين منهم (حثهم على استعمال حزام الأمن، التمهّل وعدم استعمال السرعة، ... الخ) إلا انه من جهة أخرى، قد يلجأ أعوان المرور إلى تطبيق القانون بكل حزم إذا ما كانت المخالفة تشكل خطرا على السائق نفسه أو على مستعملي الطريق الآخرين.

¹ - فرقان عصام، عدد حوادث المرور في تزايد، مجلة الشرطة، المديرية العامة للأمن الوطني، عدد 58، الجزائر، 1998، ص 72.

² - نفس المرجع، ص 73.

مبحث تمهيدي: حوادث المرور في الجزائر

هذه بعض الإجراءات التي تقوم بها مصالح أمن الطرق المكلفة بتطبيق قانون المرور، وذلك لمنع وقوع الحوادث بإزالة مسبباتها قدر المستطاع.

ماهيّة الجرائم المبرّرة وأسباب وقوعها
الفصل الأوّل

الفصل الأول: ماهية الجرائم المرورية وأسباب وقوعها

لا شك انه في عصرنا الحالي ترتكب يوميا العديد من الانتهاكات المرورية التي يصعب حصرها، بواسطة الآلاف من المستخدمين للطرق العامة، على الرغم من أن عنوان التحضر في أي دولة هو احترام قواعد المرور، ولا نلقي كل اللوم على رجال المرور المتمثلين في الشرطة و الدرك الوطني، بل أيضا على المستخدمين للطرق أنفسهم، فهم العنصر الأول والأهم في الحفاظ على حياتهم وأموالهم، حيث أن العنصر البشري يمثل 90% من أسباب حوادث المرور¹.

نجد أن قانون المرور² فيه من القواعد الكثيرة الكافية، الأمانة و الناهية و التي تحذر من تعريض مستخدمي الطرق وأموالهم للخطر، وقد تضمنت نصوص القانون رقم 01-14 العقوبات سواء الجنائية منها أو الإدارية، التي لو تم تنفيذها، بحزم وعلى الوجه الذي يتطلبه القانون دون استثناءات أو وساطة، على كل من يخالف هذا القانون لرصدت الإحصائيات عددا اقل من حوادث المرور و الضحايا التي نراها ونسمع عنها كل يوم، ما وصلنا إلى 4000 قتيل في السنة وهو رقم لم يسجل حتى في سنوات العشرية السوداء.

ولأهمية هذا النوع من الجرائم، سوف نتناولها في هذا الفصل مبرزين، ماهية الجرائم المرورية في مبحث أول، ثم أسباب وقوع الجرائم المرورية في مبحث ثاني.

¹ - تصريح المكلف بالإعلام في المديرية العامة للحماية المدنية للشروق نيوز <https://tv.echoroukonline.com/> تاريخ وساعة الاطلاع: 2017/04/25 على 23:15.

² - قانون رقم 14/01 مؤرخ في 29 جمادي الأول عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات وسلامتها وأمنها، الصادر بالجريدة الرسمية عدد 46، بتاريخ 19 غشت سنة 2001، معدل ومتمم بالقانون رقم 16/04 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004، الصادر بالجريدة الرسمية عدد 72 مؤرخة في 13 نوفمبر 2004، والأمر رقم 03-09 المؤرخ في 22 يوليو 2009، الصادر بالجريدة الرسمية عدد 45 مؤرخة في 29 يوليو 2009.

المبحث الأول

ماهية الجرائم المرورية

أصبحت الجرائم المرورية في عصرنا الحالي ظاهرة من الظواهر الاجتماعية الخطيرة وعلى قدر كبير من الأهمية، وجب على المجتمع التصدي لها، ومكافحتها كأى جريمة جنائية نظرا لخطورتها الكبيرة على حياة الأشخاص وأموالهم وكثرتها.

والتصدي لهذه الجرائم بسن القوانين التي تنظم سير المركبات، وتضع لها الضوابط التي تحكم تصرفات سائقها وكذا المعايير والمقاييس التي تنجز بها الطرقات.

إن التطور التكنولوجي السريع في صناعة وسائل النقل خاصة البرية منها كالسيارات بأنواعها، ساعدت على زيادة هذه الظاهرة الإجرامية وفي الجزائر ساهم في ازدياد هذه الظاهرة، استيراد سيارات لا تتوفر على مقاييس السلامة المرورية، ما دفع وزارة الصناعة والتجارة إلى اشتراط دفتر شروط يحدد مواصفات السيارات المستوردة.

وسوف نتعرض في هذا المبحث لدراسة هذا النوع من الجرائم للوصول إلى ماهيتها، من تعريف لها، وتوضيح طبيعتها وتقسيماتها المختلفة على النحو التالي:

المطلب الأول:

التعريف بالجرائم المرورية

إذا كانت بعض الأفعال الجنائية في قانون العقوبات تتمثل في الاعتداء على النفس كالإيذاء و إزهاق الروح، و التي أراد المشرع أن يحيطها بسيج الحماية الجنائية¹، وكذلك الاعتداء على المال كالتخريب و الإتلاف، فإن حوادث المرور تشكل كذلك تعريض أرواح وممتلكات الآخرين للخطر، ولكن باستخدام أداة أخرى غير العصا أو السكين أو السلاح

¹ - فتوح الشاذلي، شرح قانون العقوبات - القسم الخاص - دار المطبوعات الجامعية، مصر، 2001، ص 10.

الفصل الأول: ماهية الجرائم المرورية وأسباب وقوعها

الناري، وإنما باستخدام جميع أنواع المركبات، فالوسيلة قد تختلف و لكن النتائج واحدة، وهي الاعتداء على الأشخاص، أو على أموالهم، أو تعريض أي منها إلى للخطر¹.

قد يتساءل البعض عما إذا كانت الانتهاكات المرورية، أو مخالفة قواعد قانون المرور من الجرائم الجنائية أم أنها غير ذلك.

لقد حدد المشرع الجزائري عناصر الجريمة وعقوبتها في ق ع، أما في قانون المرور فقد حدد العقوبات للمخالفات والجنح المتعلقة بالجرائم المرورية، لقد افرد المشرع الجزائري في قانون المرور، المخالفات والجنح والعقوبات الخاصة بها في القسم الأول والثاني من الفصل السادس المدرج في الكتاب الأول المعنون ب: القواعد العامة للمرور.

الجريمة المرورية مثلها مثل جميع الجرائم الجنائية، لا بد لها من تعريف يحددها، ويحدد عناصرها، ومن ثم التوصل للخصائص التي تميزها عن غيرها من الجرائم الأخرى.

لم يكن المشرع الجزائري يهتم بالجرائم المرورية، حيث كان ينظر إليها على أنها مجرد مخالفة بسيطة، لحدثة استقلال الجزائر وقلة عدد السيارات، إلا انه بعد انفتاح الجزائر على السوق العالمية ومنح قروض استهلاكية لشراء السيارات ارتفع عدد السيارات في الحضرية الوطنية للسيارات، مما أدى إلى الزيادة المضاعفة لهذه الجرائم.

إذا كانت الجريمة الجنائية محل اختلاف بين الفقهاء في تعريفها بصفة عامة وما بلك بالجريمة المرورية.

غير أن تعريف الجريمة المرورية يكتسب الكثير من الأهمية، حيث انه أول ما يمكن الوصول إليه لمعرفة خصائص هذه الجريمة، لذلك جاءت العديد من التعريفات المختلفة للجرائم المرورية².

¹ -delo h kelly , Comportement criminel, Lectures en criminologie, presse de Morti, paris, 1980, p 11.

² - محمود محمود مصطفى، الجرائم الاقتصادية في القانون المقارن، الجزء الأول، الطبعة الثانية، مطبعة جامعة القاهرة، الكتاب الجامعي، مصر، 1989، ص 105.

الفصل الأول: ماهية الجرائم المرورية وأسباب وقوعها

من التعريفات الفقهية التي قدمها الفقهاء كتعريف جامع للجريمة المرورية بأنها: " كل سلوك إنساني غير مشروع في قانون المرور، يصدر من قائد أو مالك المركبة، يعرض المصالح الجوهرية لأفراد المجتمع للخطر سواء كان ايجابيا أو سلبيا، حدد له المشرع المروري جزاء جنائيا"¹.

الفرع الأول: خصائص جريمة المرور

من خلال التعريف السابق يمكن استخلاص الخصائص المميزة للجريمة المرورية وذلك على النحو التالي:

1- جريمة المرور عمل مادي:

لا تقوم جريمة المرور إلا بارتكاب السلوك المادي الذي يكون ماديات هذه الجريمة، أي السلوك الذي يتحقق في العالم الخارجي بسبب استخدام المركبة، وله مظاهره المادية الملموسة²، وتكمن أهمية هذا المبدأ في استبعاد النوايا والخواطر في هذا النوع من الجرائم، ذلك مهما بدت في حقيقتها إجرامية، فقانون المرور لا يهتم سوى بالظاهر الملموس غالبا.

وهذا السلوك قد يكون ايجابيا، بمعنى انه يلزم القيام بالأعمال الحركية والعضوية وبالكيفية التي حددها القانون، كمن يقوم بقيادة السيارة بسرعة أزيد من السرعة المقررة³، وقد يكون سلوكا سلبيا، وهذا يعني الامتناع أو الإحجام عن القيام بأي عمل كان من المفروض أن يقوم به الجاني⁴، كعدم التوقف عند إشارة قف أو عدم إخضاع السيارة للمراقبة التقنية أو تأمينها.

¹ - سعيد احمد علي قاسم، الجرائم المرورية، رسالة دكتوراه في الحقوق، جامعة الإسكندرية، كلية الحقوق، قسم القانون الجنائي، 2009، ص 63.

² - مأمون محمد سلامة، قانون العقوبات - القسم العام - دار الفكر العربي، بدون بلد النشر، 1979، ص 113.

³ - سليمان عبد المنعم، النظرية العامة لقانون العقوبات، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصرن 2000، ص 476.

⁴ - عبد الفتاح مصطفى الصيفي، الأحكام العامة للنظام الجزائي، الطبعة الأولى، جامعة الملك سعود، السعودية، 1995، ص 161.

2- جريمة المرور سلوك غير مشروع:

السلوك غير المشروع في جرائم المرور، هو كل الأفعال التي قرر المشرع أنها تهدد وتمس المصالح الأساسية والجوهرية للمجتمع وتضر بأفراده عن طريق تعريض أرواحهم وأموالهم للخطر¹، فقيام الشخص بقيادة المركبة دون الحصول على رخصة القيادة، يعتبر سلوكا غير مشروع استوجب المشرع تجريمه لإضراره واعتدائه على النظام العام والمصالح المالية للدولة وهو ما نصت عليه م 80 من القانون رقم 14/01 المعدلة بالأمر 03/09².

وهناك الكثير من الأفعال والسلوكيات غير المشروعة قانونا، و التي جرمها المشرع حمايتا للأرواح والأموال، ومنها على سبيل المثال، وقوف المركبة ليلا بالطريق في الأماكن غير المضاءة بدون استخدام الأضواء الصغيرة الأمامية والأضواء الحمراء الخلفية أو عاكس الأضواء المقررة، وكذا قيادة المركبة ليلا بدون استعمال الأضواء الأمامية المقررة والأضواء الحمراء أو عاكس الأضواء المقررة، التجاوز الخطير، عدم احترام الأولوية القانونية، السير في الاتجاه الممنوع، تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء القيادة، وهو ما نصت عليه م 69 من القانون 14/01 المعدلة بالأمر 03/09³، كل هذه الأعمال تؤدي إلى تعريض الأرواح والأموال للخطر.

الفرع الثاني: عناصر الجريمة المرورية.

من خلال تصفح القانون رقم 14/01 المتضمن قانون المرور يتضح لنا أن العناصر الأساسية لجريمة المرور تنحصر في ثلاثة عناصر وهي سائق المركبة، المركبة في حد ذاتها والطريق وهو ما نعالجه بقليل من التفصيل.

¹ - محمد نجيب السيد، جريمة التهريب الجمركي في ضوء الفقه و القضاء، مكتبة و مطبعة الإشعاع، مصر، 1992، ص 41.

² - يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنة، وبغرامة من 20000 دج إلى 50000 دج، كل شخص يفقد مركبة دون ان يكون حائزا رخصة القيادة.

³ - يعاقب بالحبس من سنة إلى ثلاث سنوات وبغرامة من 50 ألف دج إلى 200 ألف دج كل سائق ارتكب إحدى المخالفات أعلاه التي ترتبت عليها جريمة قتل خطأ.

1- سائق المركبة:

يعد أهم هذه العناصر فهو مرتكب الجريمة المرورية، ف: " السائق كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدرجات، الدرجات النارية أو يسوق حيوانات الجر والحمل والركوب والقطعان عبر الطريق أو يتحكم فعلا في ذلك وهو ما نصت عليه م 02 في فقرتها 18 من القانون 14/01 المعدل والمتمم، كما يمكن استخلاص تعريف لسائق المركبة من خلال القانون 14/01 وهو كل شخص سمح له القانون بالحصول على رخصة القيادة الخاصة بكل صنف من أصناف المركبات وفقا للشروط المنصوص عليها في القانون منها السن واجتياز امتحان السياقة إلى غير ذلك.

نجد بعض جرائم المرور تتطلب السلوك المخالف لقانون المرور أثناء قيادة المركبة، فهنا لا تقع الجريمة المرورية بدون قائد المركبة، أي انه لا بد من وجود إنسان ذو إرادة حرة يقود المركبة لكي يدخل في نطاق المسؤولية الجنائية¹.

سائق السيارة لا يمكن أن يكون سوى الشخص الطبيعي، فلا يصح أن يكون شخصا معنويا، لان هذا الأخير ليس له كيان مادي يقوم بقيادة المركبة، ولا يستطيع أن يؤدي الحركات العضوية التي تتطلبها قيادة المركبة، فسائق المركبة هو الشخص الطبيعي المخاطب في قانون المرور عند ارتكابه أية جريمة مرورية منصوص عليها أثناء قيادة المركبة.²

2- المركبة:

تعد المركبة العنصر الأساسي الثاني في جرائم المرور، فلا تقع الجريمة المرورية بدون مركبة، فالجريمة المرورية نتيجة قيام شخص يقود مركبة ويقوم بالإتيان بفعل يجرمه قانون

¹ - محمد زكي أبو عامر، قانون العقوبات - القسم العام - دار الجامعة الجديدة، مصر، 2007، ص 190.

² - عبد الوهاب خليل محمد، حوادث المرور و الوقاية منها، رسالة ماجستير، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، السعودية،

2001، ص 32.

الفصل الأول: ماهية الجرائم المرورية وأسباب وقوعها

المرور¹، كمن يقود مركبة متجاوزا السرعة المحددة في إشارات المرور، عدم وضع حزام الأمن، استعمال الهاتف يدويا، قيادة المركبة بدون رخصة قيادة، التعمد في تعطيل حركة المرور.

جاءت اغلب نصوص قانون المرور تذكر من يقود السيارة، أي انه بدون المركبة لا تقوم قائمة لجريمة المرور، فهي تعد أهم جزء في الركن المادي للجريمة فهي الأداة التي ترتكب بها الجريمة المرورية.

المشعر الجزائري عرف المركبة بأنها " كل وسيلة نقل بري مزودة بمحرك للدفع أو غير مزودة بذلك، تسير على الطريق بوسائلها الخاصة أو تدفع أو تجر"، وذهب المشعر إلى ابعده من ذلك باعطاءه تعريفات لكل من المركبة، مركبة ذات محرك، السيارة، المركبة المتمفصلة، الحافلة المتمفصلة، المقطورة، في الفقرات من 21 إلى 26 من المادة الثانية من القانون 14/01 المعدل والمتمم المتعلق بقانون المرور كما يلي:

- **المركبة:** كل وسيلة نقل بري مزودة بمحرك للدفع أو غير مزودة بذلك، تسير على الطريق بوسائلها الخاصة أو تدفع أو تجر.
- **مركبة ذات محرك:** مركبة برية مزودة بمحرك للدفع، تسير على الطريق بوسائلها الخاصة.
- **السيارة:** كل مركبة موجهة لنقل الأشخاص أو البضائع، تكون مزودة بجهاز ميكانيكي للدفع تسير على الطريق.
- **المركبة المتمفصلة:** كل سيارة نقل البضائع متبوعة بمقطورة بدون محور أمامي متزاوجة بحيث يكون جزء من المقطورة متكئا على المركبة الجارة ويكون أكبر جزء من وزن هذه المقطورة وحمولتها واقعا على المركبة الجارة، وتسمى نصف مقطورة.
- **الحافلة المتمفصلة:** مركبة متكونة من عدة أجزاء صلبة يتم فصل كل جزء بالنسبة للآخر وتتصل الحجرات المخصصة للمسافرين المتعلقة بكل قسم فيما بينها بشكل يسمح لهم بالتنقل بحرية وتكون الأقسام الصلبة موصولة بشكل دائم لا يمكن فصلها.

¹ - خالد عبد الباقي محمد الخطيب، جرائم و حوادث المرور ودور الشرطة في مواجهتها، رسالة دكتوراه، أكاديمية الشرطة، دبي، 2004، ص 151.

- المقطورة: كل مركبة موجهة لتكون موصولة بسيارة.

3- الطريق:

هو العنصر الثالث من العناصر الأساسية في الجريمة المرورية، حيث انه لا تقع الجريمة المرورية إلا أثناء سير المركبة في الطريق، باستثناء التلاعب والتزوير في الأوراق والأجزاء الخاصة بالمركبة¹، ولقد أوضحت الفقرة الأولى من م 2 من القانون 14/01 المقصود بالطريق وهو " كل مسلك عمومي مفتوح لحركة مرور المركبات" و لم يكتفي المشرع الجزائري بإعطاء تعريف عام للطريق بل حسنا فعل عندما أعطى تعريفا خاصا لكل نوع من الطرق، كالطريق السريع²، الطريق السيار³، قاعدة الطريق⁴.

المطلب الثاني:

طبيعة الجرائم المرورية.

الجريمة المرورية تتميز بطبيعتها الجنائية بالرغم من وجود بعض الجزاءات الإدارية، كسحب أو وقف أو إلغاء رخصة القيادة أو الوضع في المحشر وهذه الطبيعة هي التي تميزها عن غيرها من الجرائم الجنائية الأخرى، فالقاعدتين الجنائية والإدارية في قانون المرور تخضعان لمبدأ الشرعية، و المتمثل في شرعية التجريم والعقاب⁵.

¹ - سعيد احمد على قاسم، المرجع السابق، ص 72.

² - المادة 10/02 من القانون 14 /01 تعرف الطريق السريع بأنه " طريق أو مقطع من طريق لا يمكن أن تقطعه طرق أخرى أو سكة حديدية ويمكن منعه على بعض فئات المستعملين والمركبات. ويشتمل في كلا اتجاهي حركة المرور على وسطي طريقين متميزين ذوي اتجاه وحيد يتشكل كل واحد منهما على مسلكي مرور على الأقل وقد يفصل بينهما شريط أرضي وسطي".

³ - المادة 11/02 من القانون 14/01 تعرف الطريق السيار بأنه " طريق اعد وأنجز خصيصا للمرور السريع للسيارات، لا يقطعه طريق أو سكة حديدية أو ممر للراجلين، ولا يمكن الدخول إليه إلا في نقاط مهيأة لذلك، ولا يؤدي إلى أي ملك متاخم".

⁴ - المادة 15/02 من القانون 14/01 تعرف قاعدة الطريق بأنها " المساحة التي تشمل وسط الطريق وحافته".

⁵ - سليمان عبد المنعم، النظرية العامة لقانون العقوبات، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2000، ص 324.

الفصل الأول: ماهية الجرائم المرورية وأسباب وقوعها

قواعد قانون المرور تعد من القواعد الآمرة، و التي تتبع قواعد القانون العام التي تتميز بتنظيم العلاقات التي تكون الدولة طرفا فيها، فلا يملك أطرافها و المتمثلة في السلطة العامة أو جهة الإدارة كطرف أول والمواطن أو الفرد كطرف ثاني، وهما الخاضعان لحكم القاعدة سواء الجنائية أو الإدارية، أن يتفقا على مخالفتها¹، ولكن هناك تباين بين العقوبة الجنائية والجزاء الإداري، تبدو فيه الطبيعة المزدوجة لقانون المرور، فيمكن التمييز بين الطبيعة الجنائية و الطبيعة الإدارية لمعرفة عما إذا كانت الجرائم المرورية ذات طبيعة جنائية أو ذات طبيعة إدارية، أو ذات طبيعة مزدوجة، بالنظر إلى المعيار العضوي الذي يعني النظر إلى من هو مصدر الجزاء، فإذا كان الجزاء صادر عن القضاء كانت عقوبة جنائية، وبالتالي كانت الجريمة جنائية، أما إذا كان الجزاء صادرا عن الجهة الإدارية كان الجزاء إداريا².

وسوف نتناول طبيعة الجرائم المرورية من خلال الفرعين التاليين.

الفرع الأول: الجهة المختصة بتوقيع الجزاء في الجرائم المرورية.

بالنظر إلى المعيار العضوي، نجد أن هذا المعيار ينظر إلى الجهة التي يصدر عنها الجزاء، فإذا كان صادرا عن الهيئة القضائية كانت عقوبة جنائية، وأما إذا كان الجزاء صادرا عن الجهة الإدارية كان الجزاء إداريا، فالذي يحدد نوع الجزاء أهو عقوبة جنائية أو جزاء إداري، هي الجهة التي تصدر هذا الجزاء.

ونجد انه إذا كان الجزاء صادرا عن القاضي كانت العقوبة جنائية، ومن ثم كانت الجريمة جنائية، وجميع إجراءاتها تخضع لقانون الإجراءات الجنائية، وليس بالجزاء الإداري الصادر عن الجهات الإدارية.

بيدا أن جرائم المرور بطبيعتها المزدوجة - الجنائية والإدارية - تشترك في بعض الصفات العامة، بينما نجد الاختلاف بينهما يتمثل في أن المشرع عندما حدد السلوك المحذور أثناء قيادة المركبة، قد قرر له عقوبة جنائية وأيضا قرر لذات السلوك جزاء إداريا في بعض

¹ - محمد حسين منصور، نظرية الحق، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2004، ص 186.

² - سليمان محمد الطماوي، النظرية العامة للقرارات الإدارية، الطبعة الثالثة، دار الفكر العربي، مصر، 2016، ص 175.

الفصل الأول: ماهية الجرائم المرورية وأسباب وقوعها

المواضيع، وعلى سبيل المثال، ارتكاب السائق لجريمة القتل الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات وهو ما نصت عليه

م 68 من القانون 14/01 المعدلة بالأمر رقم 03/09¹، كما انه للسلطات الإدارية الصلاحية في تعليق أو إلغاء رخصة السياقة لمرتكب هذه الجريمة.

الفرع الثاني: سلطة الجهة المختصة في جرائم المرور.

يخضع الجزاء في قانون المرور لمعيارين، الأول هو المعيار العضوي أو المعيار الشكلي، والذي يحدد عن طريق مصدره، إن كان جزاء إداريا أم عقوبة جنائية. والثاني هو المعيار الزمني، والذي يحدد عن طريق زمنه، فإن كان قبل وقوع الجريمة المرورية كان من إجراءات الضبط الإداري، وإن كان عقب وقوع الجريمة المرورية، كان جزاء - سواء عقوبة جنائية أو جزاء إداري - يعاقب به مرتكب الجريمة المرورية أو المخالفة المرورية².

بالرجوع إلى مواد القانون 14/01 نجد أن المعيار العضوي يتجلى في أن المشرع الجزائري عندما ينص على جزاء لجريمة مرورية فيقرر من هو المختص أصلا بتوقيع هذا الجزاء، فإن كان صادرا عن القضاء كان عقوبة جنائية، وإن كان صادرا عن الجهة الإدارية كان جزاء إداريا.

وتختلف الجزاءات الإدارية في طبيعتها عن إجراءات الضبط البوليسي، من حيث المعيار الزمني فإذا كان الإجراء الإداري قبل وقوع المخالفة المرورية، كان من إجراءات الضبط الإداري، والتي تعني الوقاية من وقوع الجريمة المرورية، أي اتخاذ ما يلزم من أجل منع الجريمة المرورية قبل وقوعها³.

¹ - يعاقب بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات وبغرامة من 100 ألف دج إلى 300 ألف دج، كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

وعندما يرتكب القتل الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من خمس سنوات إلى عشرة سنوات وبغرامة من 500 ألف دج إلى مليون دج.

² - إيهاب عبد المطلب، الموسوعة الجنائية الحديثة، المركز القومي للإصدارات القانونية، الطبعة الأولى، 2004، ص 507.

³ - محمد زكي أبو عامر، الإجراءات الجنائية، الطبعة الثامنة، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2008، ص 115.

المطلب الثالث

التقسيم الثنائي للجرائم المرورية

اتجهت غالبية التشريعات الجنائية بصفة عامة إلى تقسيم وتصنيف الجرائم المرورية من حيث جسامتها إلى نوعين فقط وهما المخالفات والجرح، ذلك ما فعله المشرع الجزائري.

الجرائم المرورية تنقسم من حيث الجسامة والخطورة إلى نوعين فقط هما الجرح والمخالفات، ومن ثم جاء قانون المرور رقم 14/01 والقوانين المعدلة له والقوانين التنظيمية له بالنصوص التي توضح تقسيم هذه الجرائم إلى النوعين السابق ذكرهما.

ف نجد الجرح هي الانتهاكات الجسيمة، و التي لها قدر كبير من الخطورة سواء على الفرد أو الدولة، غير أن هذا النوع من الجرائم ليس بالعدد الكثير في قانون المرور، ولا مجال للجنايات في قانون المرور.

وسوف نتناول هذا التقسيم، لأنه الغالب في فرعين على النحو التالي:

الفرع الأول: المخالفات المرورية.

المخالفة بصفة عامة هي ارتكاب عمل مضاد للقانون، أما المخالفة المرورية، فهي ارتكاب عمل يخل بقوانين السير.

وقد شدد المشرع على بعض الانتهاكات المرورية والتي تدخل تحت اسم المخالفات مثل عدم وضع حزام الأمن، أو استخدام الهاتف أثناء القيادة، عدم تجهيز المركبة بأجهزة الإطفاء الصالحة للاستعمال.

إن كثير من الإجراءات المرورية، والتي تقوم بها الجهات المعنية بتنفيذ قواعد وقانون المرور تسعى إلى تقليل نتائج الحوادث على الطرق، وهذا التعدد في الأحكام المتعلقة بالثلاثية

الفصل الأول: ماهية الجرائم المرورية وأسباب وقوعها

الشهيرة (الطريق - المركبة - السائق) و التي تميز قانون المرور عن غيره من القوانين، يصاحبه زيادة الانتهاكات المرورية والمتعلقة بالمخالفات، فمثلا نجد سائق السيارة قد يسلك سلوكا معيناً قد يعرضه ويعرض الآخرين للخطر، مع انه لا يوجد نص في قانون المرور يجرم هذا السلوك، فلا يمكن المعاقبة على هذا السلوك، ولكن بعد ذلك يقضي المشرع بتجريم هذا السلوك و يقرر له عقوبة¹.

مما سبق نجد أن غالبية الجرائم المنصوص عليها في قانون المرور من المخالفات والتي ذكرتها أيضا النصوص التنظيمية له، هذا ما جعل العامة من الناس، يعتبر هذه الانتهاكات مجرد مخالفة بسيطة، فهي لا تتعدى أن تكون عدم احترام لقواعد المرور.

وبصفة عامة فهذه المخالفات لا تدرك كأخطاء جنائية حقيقية، ذلك بالنسبة لكثير من السائقين الذين يعتبرون عدم استخدام المرايا الخلفية أو إشارات تغيير الاتجاه ما هو إلا مجرد سهو أو نسيان ولا تدخل في إطار الانتهاكات المرورية التي قد تعرضهم والآخرين للخطر.

الفرع الثاني: الجرح المرورية

لقد أدرج المشرع الجزائري في قانون المرور رقم 14/01 و القوانين المعدلة له الجرح المرورية في القسم الثاني من الفصل السادس وكل المواد المدرة في هذا القسم عدلت بالأمر 03/09 للتشديد في العقوبات وهذا بعد أن تزايدت الجرائم المرورية خاصة الحوادث المميتة.

من خلال استقراء مواد القانون رقم 14/01 نجدها تنص على جرح متعلقة بالطرق، جرح متعلقة بالمركبة وجرح متعلقة بسائق المركبة، والمشرع الجزائري أدرج هذه الجرح في مواد متفرقة سنحاول معالجتها بالترتيب وفقا لما يلي:

1- الجرح المتعلقة بالطرق:

¹ - مثال ذلك التحدث في الهاتف لم يكن معاقب عليه أثناء القيادة ولكن مع التطور التكنولوجي و خطورة استعمال الهاتف أثناء القيادة لما يسببه من عدم القدرة في التركيز أثناء القيادة عدل المشرع الجزائري قانون المرور بالأمر رقم 03/09 أين منع استعمال الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكتنا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي و السمعى أثناء القيادة.

نذكر على سبيل المثال من الجرح التي ذكرها المشرع في م 69 في فقرتها 8 تنص على أن، يمنع وقوف المركبة في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية، وهذا لما ينجم عنه تعريض حياة الغير أو أموالهم للخطر أو تعطيل حركة المرور أو إعاقتها.

2- الجرح المتعلقة بالمركبات:

من الجرح التي تعتبر كجريمة مرورية و المتعلقة بالمركبات ما نص عليه في م 77 من القانون 14/01 وهي وضع مركبة ذات محرك أو مقطورة مزودة بلوحة تسجيل أو تحمل كتابة لا تتطابق مع المركبة أو مع مستعملها.

3- الجرح المتعلقة بسائق المركبة:

لقد نظم المشرع رخصة السياقة من حيث أنواع هذه الرخص وكذا من حيث الشروط الواجب توافرها في طالب رخصة السياقة¹، من الجرح التي تتعلق بسائق المركبة نذكر على سبيل المثال: سياقة المركبة بدون الحصول على رخصة القيادة أو قيادة المركبة دون الحصول على رخصة السياقة الخاصة بصنف المركبة.

المبحث الثاني

أسباب وقوع الجرائم المرورية

لقد كثرت حوادث المرور في السنوات الأخيرة ولا تزال هذه المعضلة تتفاقم وتزداد كل يوم، حيث نطلعنا الجرائد اليومية و وسائل الإعلام السمعية و البصرية بأخبار العديد من الحوادث المؤلمة التي يذهب ضحيتها العشرات من الأشخاص، وتحطيم المركبات.

هذه النتائج المذهلة، نشأت عنها دعاوى جنائية ومدنية، ضربت أرقاما قياسية في الزيادة، وهذا ما جعل بعض المحاكم أن خصصت دوائر خاصة للفصل في مثل هذه القضايا، و

¹ - المواد 55 إلى 59 من القانون 14/01 المتضمن قانون المرور المعدل والمتمم.

الفصل الأول: ماهية الجرائم المرورية وأسباب وقوعها

النزاعات الشائكة وهذا ما تفكر فيه كذلك وزارة العدل الجزائرية في إطار الإصلاح القضائي بإنشاء محاكم خاصة بالنقل و الطرقات وهو ما لم يلقى القبول من أهل الاختصاص من قضاة و محامين و كذا نواب الشعب، رغم أن هذه المحاكم لعبت دورا مهما في الدول التي تعمل بها.

وأمام استفحال ظاهرة حوادث المرور وتزايدها من سنة إلى أخرى، ما دفع المشرع الجزائري بالتدخل من حين إلى آخر لتعديل قانون المرور، وأحيانا بإصدار قوانين جديدة تعمل على الحد من حوادث المرور وذلك بتنظيم حركة السير المرورية وتشديد العقوبات¹.

لحوادث المرور أسباب كثيرة منها ما يتعلق بالسائق كالتجاوز الخطير و السرعة المفرطة و عدم احترام الإشارات المرورية المنظمة لقواعد السير، ومنها ما يتعلق بالطرق من حيث إنشائها واحترام المقاييس الدولية ووضع الإشارات من قبل عمال صيانة الطرقات للتحذير و تنبيه السائقين لوجود أشغال على مستوى الطريق.

وهناك ما هي متعلقة بالمركبة والتي يرى الباحث أنها السبب الرئيسي لكثرة الحوادث ويتمثل ذلك في جشع مستوردي السيارات وتخليهم عن الضمير الإنساني باستيرادهم لسيارات لا تتوفر على أدنى مقاييس وشروط السلامة المرورية، ما دفع الدولة في التشديد على استيراد السيارات ولكن بعد ماذا، بعد أن طفح الكيل وخسرنا الآلاف من أبناء الجزائر لأسباب تافهة.

كل هذا يتطلب من الجهات المعنية، والقائمين على السلامة المرورية والوقاية من الحوادث، كل في مجال اختصاصه بالتعاون و التوجيه و التوعية و الإرشاد للحد من الحوادث ووقف الرعب الذي يحصد الآلاف من الأرواح ويترك الكثير من المآسي و الويلات التي تعود بالويل على الفرد و المجتمع.

¹- في الوقت الذي نحن نحرر المذكرة، طرح مشروع قانون مرور جديد على مستوى البرلمان في انتظار المصادقة عليه.

المطلب الأول

العناصر الأساسية لوقوع الجرائم المرورية

تعتبر أسباب الحوادث المرورية أهم مشكلة تواجه المجتمعات لذلك أصبح من الواجب على المختصين البحث عن مخرج لهذه الأزمة، لإيجاد الحلول المناسبة للتقليل من وقوع حوادث السير قدر المستطاع.

لذلك يمكن القول أن المعادلة المتعلقة بالمعضلة المرورية تتمحور في ثلاثة عناصر أساسية هي المسئولة عن وقوع الحوادث المرورية، و هذا ما سنتطرق إليه في ثلاثة فروع.

الفرع الأول: السائق¹.

يشارك العنصر البشري الذي يمثل كل من السائق والركاب والمشاة في مسؤولية حوادث المرور، وإن كان السائق يتحمل الجناح الأكبر من المسؤولية باعتباره يقود السيارة.

فإذا كان السائق غير واع ولا مدرك لقواعد الأمن والسلامة المطلوبة فإن ذلك يؤدي دون شك إلى نتائج وخيمة وحوادث مؤلمة.

إن للعامل الإنساني دور فعال في نظام المرور يمكن تصنيف مستعملي الطريق إلى صنفين:

- شخص غير محمي كالراجل أو سائق مركبة ذات عجلتين.
- شخص محمي كسائق أو راكب مركبة ذات محرك.

¹ - عامر بن ناصر المطير، حوادث المرور في الوطن العربي حجمها و تكاليفها الاقتصادية، مركز الدراسات و البحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، السعودية، 2006، ص 9.

الفصل الأول: ماهية الجرائم المرورية وأسباب وقوعها

إن المشي هو احد التنقلات المستعملة بشكل واسع، إلا أن المساحات المخصصة للمشاة قد تقلصت بشكل ملحوظ ومقلق، تاركنا المجال للمركبات ذات محرك، وهذه المركبات محتاجة إلى أماكن أوسع وسرعة اكبر.

كما أن الأطفال المشاة الأكثر عرضة لحوادث المرور بسبب سهوهم نتيجة لقلة إدراكهم للأخطار المحدقة بهم لحدائثة سنهم.

العامل البشري من العوامل الأساسية في وقوع الحادث المروري لان أخطاء السائقين تمثل تقريبا 80% من حوادث المرور أما العوامل الأخرى لا تمثل سوى 20% فقط (الطريق والمركبة)، فالسائقون يخضعون أنفسهم لبعض التأثيرات المختلفة سواء كانت إرادية أو غير إرادية مثل: السهو التعب، الإرهاق والعصبية، وهذه الحالات لها دور كبير في تنظيم مجريات الحركة المرورية.

ومن الأخطاء التي يرتكبها السائقون وتؤدي إلى وقوع الحوادث تناول بعض الأدوية المنومة، أو بعض المسكرات كالخمور أو المخدرات وحتى التدخين أثناء القيادة.

ومن جملة الأخطاء أيضا المرتكبة من السائقين وتتسبب في وقوع الحوادث ومنها قلة الخبرة بالقيادة عند بعض السائقين، القيادة أثناء الشعور بالإجهاد و الانفصال، إهمال الصيانة الدورية للسيارة، انشغال السائق ببعض التوافه كإصلاح شيء أو تعديل المرآة العاكسة و العبث بالمذياع و التحدث بالهاتف الخليوي.

وفي حالة وقوع حادث، تبلغ الإصابات أقصى درجاتها ويزيد احتمال حدوث الوفيات لأسباب كثيرة منها:

- عدم ربط حزام الأمن للسلامة.
- عدم ربط كل راكب في السيارة حزام السلامة.
- عدم تثبيت الأطفال في مقاعد الأمان المناسبة لأعمارهم أو أحجامهم.

الفرع الثاني: المركبة

الفصل الأول: ماهية الجرائم المرورية وأسباب وقوعها

تكون السيارة سببا لوقوع كثير من الحوادث المرورية وذلك عندما تتعدم فيها شروط الأمان والسلامة سواء في أجهزتها الأساسية أو لواحقها، وتعود مسؤولية توفير المركبة الآمنة على الجهات المسؤولة التي تضع الشروط والموصفات التي يجب أن تتوفر في المركبات التي تتناسب مع ظروف وبيئة المنطقة.

ثم يأتي دور السائق الذي يقوم بمتابعة وصيانة مركبته بشكل دوري لضمان كفاءتها وسلامة سياقاتها، وبعد ذلك يأتي دور رجال المرور للعمل بالمراقبة والإلزام والمحاسبة فيما يخص استمرار وتوافر المركبة على شروط السلامة ومن اجل المراقبة استحدثت وزارة النقل ما يسمى بالمراقبة التقنية للسيارات¹، التي نراها غير فعالة لاقتصارها على مراقبة فقط بعض الأجهزة.

فالمركبة لها دور أساسي في المحافظة على امن الطريق ومن اجل ذلك فان الكثير من شركات صناعة السيارات تسهر على اختراع سيارات تخدم السائقين فأصبحت أكثر أمنا وراحة بعد اختراع الوسائد الهوائية أو نظام كبح فعال.

الفرع الثالث: الطريق

الطريق هو كل مسلك عمومي مفتوح لحركة مرور المركبات والمسالك هو احد هو احد تفرعات وسط الطريق له العرض الكافي لمرور رتل من المركبات².

يلعب الطريق دورا هاما في زيادة أو التقليل من نسبة حوادث المرور وتقع المسؤولية في توفير الطريق الآمن، على المصالح و الوزارات المعنية ووزارة الأشغال العمومية ووزارة النقل وكذا وزارة الداخلية و الولاية و البلدية المشرفين على تخطيط وصيانة الطرق و التي لها دور حيوي عن طريق كتابة التقارير عن الطرق التي تتكرر فيها الحوادث أي تحديد النقاط السوداء

¹- المرسوم التنفيذي رقم 223/03 المؤرخ في 10/07/2003 المتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيفية ممارستها

الصادر الجريدة الرسمية عدد 37 مؤرخة في 15 يونيو 2003.

²- الفقرة الأولى و الثالثة من المادة 02 من الأمر 03/09 المعدل لـ القانون 14/01 المتضمن قانون المرور.

الفصل الأول: ماهية الجرائم المرورية وأسباب وقوعها

على مستوى الطرق الخطيرة، ل يتم دراسة مسبباتها مع المصالح المعنية لاتخاذ الإجراءات الكفيلة والوصول إلى الحلول التي تمكن من تفادي والتقليل من حوادث المرور¹.

فالطريق هو احد المحاور المهمة المسببة في الكثير من حوادث المرور، وذلك لعدم توافر الطريق على مقومات الأمن والسلامة فيه مثل: وجود خلل أو عيب في تركيب وبناء الطريق بشكل يعرقل حركة المرور، كثرة المداخل والمخارج للطريق وكثرة التعرجات والتشققات في الطريق، وأحيانا عدم توافر إشارات تحذيرية أو وجود حفر في وسط الطريق تفاجئ السائق وعدم توفر إشارات ضوئية في التقاطعات المزدهمة وضيق الطريق.

ومن أنواع الطرق التي تكثر فيها الحوادث الطرق السريعة بحيث يجد بعض السائقين متعة في استعمال السرعة الكبيرة وذلك يشكل خطورة على السائق والآخرين ويسبب إضرار لا تحمد عقباهما.

الفرع الرابع: تغير العوامل الطبيعية والمناخية

العوامل المتغيرة هي الطقس، الليل والنهار، نزول المطر، هبوب الرياح وعدم وضوح الرؤيا بسبب انتشار الضباب وهذه أسباب تتعلق بالمحيط.

ويعتبر تغير المحيط من العوامل المساعدة على زيادة الحوادث ولو لم يكن العامل الأساسي حيث أن عدم صلاحية المحيط أو أي نقص في الطريق كانهدام الإنارة أو عدم وجود الإشارات فان ذلك يؤدي إلى وقوع حوادث، خاصة عند سوء الأحوال الجوية كتساقط الأمطار وهبوب الرياح أو زوابع رملية أو تشكل الضباب في بعض المناطق، 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.

¹ - راضي عبد المعطي السيد، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2008، ص 17.

لذلك فإن تهيئة الطريق عامل لا يستهان به وتعزيزه بمختلف الإشارات والمخططات والتزام الحذر من سائقي المركبات يساعد حتما على تجنب الحوادث¹.

المطلب الثاني

الأسباب المباشرة لوقوع الجرائم المرورية

بالنسبة لعوامل وأسباب حوادث المرور في الجزائر يأتي على رأسها العامل البشري كما سبق وان ذكرنا، وهذا العامل في الدرجة الأولى و بالتالي يتحمل القسط الأكبر من المسؤولية في وقوع الحوادث وهذا على المستوى الوطني.

الفرع الأول: السرعة المفرطة

تعتبر الزيادة في السرعة من الأسباب المباشرة لوقوع كثير من الحوادث، لأنه من المقرر كلما ازدادت سرعة السيارة كلما صعب التحكم فيها سواء بإيقافها أو تجنب حوادث قد تعترضها أثناء سيرها في الطريق، ومن المؤكد علميا وعمليا إن السيارة كلما ازدادت سرعتها قل وزنها، وهذا ما يؤدي إلى سهولة انقلابها عند أدنى عائق يعترضها في الطريق، وفي هذه الحالة يفقد السائق التحكم في المركبة وهذا ما يؤدي غالبا إلى حوادث مرورية مؤكدة.

الفرع الثاني: التجاوزات الخطيرة

يشكل التجاوز الخطير سببا رئيسيا في وقوع حوادث المرور الخطيرة، فخلال سنة 2012 وقع 3637 حادث مرور جسماني بسبب التجاوز الخطير وهذا العدد يشكل نسبة 8.83 من مجموع الحوادث المسجلة في تلك الفترة.

والتجاوز في الطريق له شروط يجب احترامها وهناك حالات يمنع التجاوز فيها ومنها وجود إشارات منع التجاوز وكذلك في مفترقات الطرق، المنعرجات وعدم وضوح الرؤيا².

¹ - تقرير البنك العالمي حول تقييم قطاع النقل والأشغال العمومية لسنة 2009-2010.

² تاريخ وساعة الاطلاع: 2017/04/20 على 21.45. <http://www.djazairss.com/akhersaa/26458792>

الفرع الثالث: عدم احترام إشارات المرور.

إن مشكلة عدم احترام قوانين المرور من طبيعة المتهورين ومنهم صغار السن على الخصوص، حيث نرى بعض الشباب لا ينسجمون مع النظام واحترام القانون ويرى البعض من الشباب إن في احترام قواعد المرور نوع من القيد على حرياتهم فنجدهم يجاهرون بخرقها ويعتبرون ذلك مفخرة.

ويظهر عدم احترام إشارات المرور خاصة فيما يتعلق بالوقوف أمام إشارة قف أو التآني عند الممر الخاص بالراجلين وتراهم يغامرون بالتجاوزات الغير قانونية واستعمال السرعة الجنونية داخل المدينة والمجمعات السكنية، غير مبالين بالتعليمات القانونية ولا بمشاعر الآخرين¹.

الفرع الرابع: مسافة الأمان

من الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور عدم ترك مسافة الأمان، بين مركبتين وهذه المسافة التي تفصل بين مركبتين، تكمن أهميتها في كونها تحمي السائق من خطر الاصطدام بالمركبة التي تسبقه، كما أنها تسمح للسائق بالكبح السليم، و في الوقت المناسب إذا تعرض لأي خطر وعائق مفاجئ يستدعي التخفيض في السرعة أو التوقف.

أما المسافة الأمنية المطلوبة بين مركبتين فانه كلما زاد السائق في السرعة فعليه أن يزيد في مسافة الأمان.

أما حالة الطريق فلها أهمية كبيرة في زيادة مسافة الأمان حتى يتجنب الانزلاق أو الانقلاب، فمثلا أثناء السياقة في منحدر فمن الضروري أن تكون مسافة الأمان كبيرة لان سرعة السيارة تزيد بسبب قوة الانحدار، وبالتالي عملية الكبح تتطلب وقت أطول².

¹ - خالد عبد الباقي محمد الخطيب، جرائم وحوادث المرور و دور الشرطة في مواجهتها، رسالة دكتوراه، أكاديمية الشرطة، 2004، السعودية، ص 263.

² - خالد عبد الباقي محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 270.

المطلب الثالث

العوامل النفسية التي تؤثر في الجرائم المرورية

تؤكد جميع الدراسات النفسية لقائدي المركبات، قيام علاقة كبيرة بين التكوين النفسي لشخصية أي فرد ونظرته للحياة، وعدد الحوادث المرورية التي يمكن أن يسببها هذا الإنسان سواء لنفسه أو لغيره. كما تفيد هذه الدراسات أن قرابة 85% من حوادث السيارات يرجع السبب فيها إلى أشخاص ثبت من دراسة حياتهم البيئية و المدرسية أو العملية أنهم يمثلون مجموعة من غير المستقرين نفسيا وعاطفيا¹.

ولعل من أكثر المحاور البحثية لفتا للاهتمام ذلك الذي يركز على شخص السائق نفسه مهتما بالكشف عن البيئة السيكولوجية الداخلية له، على افتراض أن هذه البنية السيكولوجية تلعب دورا أساسيا في التأثير على تفاعله، وعلى أدائه القيادي، فاتجهت الدراسات إلى وجهتين، الأولى تحاول الكشف عن خصائص الشخصية لدى سائقي السيارات، مع تأكيد البحث على أكثر سمات الشخصية ارتباطا بالحوادث المرورية، ومن بين النتائج التي برزت هي وجود فروق فردية في الشخصية بين السائقين في درجة التعرض لحوادث المرور، فالسائقين الأقل عرضة للحوادث تتسم شخصياتهم بالتوافق والانضباط، أما مرتكبو الحوادث يكشفون عن اندفاعية شديدة وعدم القدرة على التكيف مع المخاطر².

والأخرى تحاول الكشف عن الاتجاهات الكامنة خلف سلوك قائدي السيارات، وتنهض هذه البحوث على فرضية نظرية مؤداها أن السلوك الخارجي القابل للملاحظة هو انعكاس لعوامل ذاتية تتصل بالآراء والمعتقدات والقيم والاتجاهات، وإذا ما تكرر من الفرد حدوث بعض

¹ - أحمد الراجحي، العوامل النفسية وأثرها على كفاءة السائق، مقال على الرابط التالي:

<http://www.traffic.gov.om/index.php/permalink/3751.html> تاريخ وساعة الاطلاع: 2017/04/20 على

21:50، ص 12.

² - سميحة نصر، المنحنى النفسي في قيادة السيارات و حوادث الطرق، المجلة الجنائية القومية، المجلد الخامس والثلاثون، العددان الثاني و الثالث، يوليو/نوفمبر، 1992، ص 105.

الفصل الأول: ماهية الجرائم المرورية وأسباب وقوعها

الأفعال الخطرة، فان جانباً من ذلك يرجع إلى المتغيرات الذاتية المرتبطة بالقيم والأفكار والاتجاهات¹.

هناك الكثير من المؤثرات النفسية التي يمكن أن تواجه قائد المركبة، وتفقد السيطرة على نفسه بسبب تصرفات سيئة تصدر من أحد السائقين، أو عن طريق العمل، أو المنزل، لذلك يجب التذكر دائماً انه إذا فقدت السيطرة على النفس فلن يكون هناك المجال للسيطرة على السيارة أثناء القيادة.

وبالتالي على السائق أن يتحلى بالمهارة و الذكاء في القيادة والمزيد من المعرفة والتحصيل في النواحي الفنية والأنظمة المرورية المتطورة، فالسائق الذكي هو الذي يحاول أن يتطور بمفهومه مع التطور المروري، ولا يأتي له ذلك إلا بمداومة الاطلاع على أنظمة المرور، والاستفادة من أخطائه وخبرات الآخرين، واحترام الآخرين².

¹- سميحة نصر، المرجع السابق، ص 111.

²- أحمد الراجحي، المرجع السابق، ص 14.

خلاصة الفصل الأول:

أصبحت الجرائم المرورية في عصرنا الحالي ظاهرة من الظواهر الاجتماعية الخطيرة وعلى قدر كبير من الأهمية، وهي من الجرائم الاصطناعية، التي يجب على المجتمع التصدي لها ومكافحتها كأى جريمة جنائية ذات خطورة كبيرة على حياة الأشخاص وأموالهم، وذلك لما تسببه هذه النوعية من الجرائم في الكثير والكثير من القتلى والمصابين.

الجريمة المرورية تتميز بطبيعتها الجنائية بالرغم من وجود بعض الجزاءات الإدارية، كسحب أو وقف أو إلغاء الرخصة، وهذه الطبيعة هي التي تميزها عن غيرها من الجرائم الجنائية الأخرى.

كما سبق أن وضعنا فإن الجرائم المرورية تنقسم من حيث الجسامة والخطورة إلى نوعين فقط هما الجرح والمخالفات، ومن ثم جاءت جميع قوانين المرورية الجزائية والمراسيم و الأوامر المعدلة والمنظمة لها، بالنصوص التي توضح تقسيم هذه الجرائم إلى النوعين السابق ذكرهما. فنجد الجرح هي الانتهاكات الجسيمة، والتي لها قدر كبير من الخطورة سواء على الفرد أو الدولة، غير أن هذا النوع من الجرائم ليس بالعدد الكثير في قانون المرور.

وعلى العكس من ذلك، نجد المخالفات التي تمثل العدد الأكبر من الأفعال في التجريم، وهي الأفعال التي ليست على درجة كبيرة من الخطورة.

ورأينا أن لحوادث المرور أسباب كثيرة منها ما يتعلق بالسائق كالتجاوز الخطير وانشغاله والسرعة المفرطة وعدم احترام الإشارات المرورية المنظمة لقواعد السير ومنها الجانب الثقافي، ونقصد

الفصل الأول: ماهية الجرائم المرورية وأسباب وقوعها

الثقافة المرورية التي تلعب دورا هاما في تقليل الحوادث. ومنها ما يتعلق بالطرق، ومنها ما يتعلق بالتوعية من مخاطر الحوادث المرورية وما تخلفه من آثار إنسانية واقتصادية.

وهذا ما يتطلب من الجهات المعنية، والقائمين على السلامة المرورية والوقاية من الحوادث، كل في مجال اختصاصه وفي مقدمتهم كل أسلاك الأمن الوطني، شركات التأمين ووسائل الإعلام بكل أنواعها وكذلك القانونيين والنفسانيين، وكل الهيئات العامة والخاصة، القيام بالتعاون والتوجيه والتوعية والإرشاد للحد من الحوادث ووقف الرعب الذي يقضي على الآلاف من الضحايا ويترك الكثير من المآسي والويلات التي تعود بالوبال على الفرد والمجتمع.

المسؤولية الجنائية والجزاءات في جرائم المرور
الفصل الثاني

الفصل الثاني:

المسؤولية الجنائية والجزاءات في جرائم المرور

لقد أصبحت المشكلات الناتجة عن حوادث المرور، من المشكلات الأمنية المعاصرة التي تستدعي قلق مختلف الأجهزة الأمنية والقضائية، وتعاني الجزائر بصفة خاصة والدول النامية بصفة عامة من هذه المشكلة الكبيرة.

لقد بات واضحا أن الخسائر التي تسببها حوادث السيارات والمركبات تفوق غيرها من الخسائر الناجمة عن مختلف أنواع الجرائم، فأصبح عدد الضحايا من وفيات وجرحى ومعاقين الناجمة عن الحوادث المرورية يفوق عدد الذين يقتلون أو يتأثرون بمختلف الجرائم الأخرى أو الذين يموتون نتيجة الأمراض كالسرطان و مرض القلب.

في سنة 2008 وصل عدد حوادث المرور، 40481 حادث، عدد الجرحى بلغ 64708 جريح، أما عدد القتلى فبلغ 4422 قتيلًا، ما كلف الخزينة العمومية أكثر من 100 مليار دينار جزائري¹، فكانت نسبة أسباب حوادث المرور يطغى عليها العامل البشري بنسبة 90.15%، هذا الوضع الكارثي دفع وزارة النقل والجهات المعنية كل في مجاله إلى تعديل قانون المرور وتحميل المسؤولية الجنائية على مرتكبي حوادث المرور وتشديد العقوبات على مرتكبي الجرائم المرورية، ونجد من أمثلتها:

- تشديد عام لعقوباتي السجن والغرامة الخاصة بجرح المرور المرتكبة.

- التشديد العام لعقوبة السجن، هناك تشديد خصوصي يخص عقوباتي السجن والغرامات بالنسبة إلى جنح المرور المرتكبة من قبل سائقي المركبات ذات الوزن الثقيل حتى يتم التفرقة بين العقوبة الخاصة بالمركبات الخفيفة و المركبات الثقيلة، لا سيما منها تلك التي تنقل عددا كبيرا من المسافرين ويتعلق الأمر بسائقي مركبات نقل البضائع والمواد الخطيرة والنقل العمومي

¹ - الجريدة الرسمية للمناقشات، المجلس الشعبي الوطني، السنة الثالثة، رقم 26، الصادرة بتاريخ: 14 سبتمبر 2009، ص

للمسافرين وذلك في حالتين هما: أولها، السياقة في حالة السكر والذين يتسببون في القتل الخطأ أو الجرح القاتل، نتيجة لارتكاب مخالفة خطيرة، ثانيها، تمديد آجال تعليق رخصة السياقة بالنسبة إلى جنح المرور ومخالفات الطريق.

وسنتطرق في هذا الفصل إلى المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور في المبحث الأول، ثم إلى الجزاءات والعقوبات التي تسلط على مرتكبي هذه الجرائم في المبحث الثاني.

المبحث الأول

المسؤولية الجنائية في جرائم المرور

إن أول ما توحى به كلمة المسؤولية من معنى، أن هناك فعلا ضارا يوجب القانون مؤاخذة فاعله¹، فالمسؤولية في القانون عموما هي الالتزام بتحمل الجزاءات التي يقرها القانون لمن يخالف أحكامه²، أي أنها المسؤولية الشخصية عن الأعمال الشخصية والمقصود بها أن الشخص مسئول عن أي عمل يصدر عنه فهي مسؤولية تقوم على الخطأ واجب الإثبات³، والمسؤولية التقصيرية التي تقوم على فكرة الخطأ، والذي يعني الإخلال بالالتزام قانوني والذي يعتبر الإخلال به خطأ في المسؤولية التقصيرية فهو دائما التزم ببذل عناية، وقيام الشخص في سلوكه باليقظة والتبصر حتى لا يضر بالغير⁴.

إن المسؤولية الجنائية، كمنظرة تبنى على اعتبارات فردية، وذلك لتحقيق أعلى مستوى حماية للمجتمع، فهي تسعى إلى التحكم في الجريمة ومنعها⁵، فالمقصود بالمسؤولية الجنائية هو استحقاق مرتكب الجريمة العقوبة المقررة قانونا⁶، كما تعني صلاحية مرتكب الجريمة بتحمل العقوبة المقررة لها في القانون، فهو مسئول جنائيا عن الأعمال التي تصدر عنه والمحددة بالقانون، وتتعلق هذه المسؤولية بفاعل اخل بما خوطب به من تكليف جنائي، فحقت عليه العقوبة المقررة لحماية هذا التكليف، فمن قام بارتكاب أي فعل يعد جريمة مرورية، أي من قام بمخالفة الأوامر والنواهي المنصوص عليها في قانون المرور، كالقيادة تحت تأثير مخدر أو

¹ - حسين عامر، المسؤولية المدنية التقصيرية و العقودية، الطبعة الأولى، مطبعة مصر، مصر، 1965، ص 2.

² - محمود محمود مصطفى، الجرائم الاقتصادية في القانون المقارن، الطبعة الرابعة، مطبعة جامعة القاهرة، مصر، 1995، ص 108.

³ - عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الطبعة السابعة، مكتبة القاهرة الحديثة، مصر، 1999، ص 16.

⁴ - نفس المرجع، ص 777.

⁵ - رمزي رياض عوض، المسؤولية الجنائية الفردية في المجتمع الحر، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، 2001، ص 6.

⁶ - عبد الفتاح مصطفى الصيفي، الأحكام العامة للنظام الجزائي، الطبعة الأولى، عمادة شئون المكتبات، جامعة الملك سعود، الرياض، 1995، ص 439.

مسكر¹، أو القيادة بسرعة تجاوز الحد المسموح به قانونا أو استخدام الهاتف أثناء القيادة وذلك على سبيل المثال، يكون مسئولا جنائيا عما ارتكب من فعل مخالف لنصوص قانون المرور، لأنه يعرض نفسه والآخرين للخطر، وهدف هذا القانون حماية الأشخاص وممتلكاتهم، وبالتالي فإنه يتحمل العقوبات التي قررها المشرع في القانون لتلك الجرائم، فالعقوبة هي الجزاء القانوني أو الأثر القانوني المترتب على ارتكاب الجريمة أو الفعل المجرم².

سوف نتناول المسؤولية الجنائية في الجرائم المرورية من خلال المطالبين التاليين، في الأول نتطرق إلى الأشخاص المسؤولين جنائيا وفي الثاني نتطرق إلى موانع المسؤولية الجنائية.

المطلب الأول:

الأشخاص المسؤولين جنائيا في جرائم المرور

لا شك أن منطق الأمور والطبيعة البشرية التي تتكون منها المجتمعات تستوجب من الناحية القانونية وجود الشخص الذي تسند إليه الجريمة، وان يكون متمتعا بإرادته الحرة، ومدركا لنتائج فعله، وما يترتب عليها من العقاب، بالإضافة إلى وجود رابطة بين النشاط الذي قام به الجاني وبين النتيجة المترتبة على فعله، والأصل في المسؤولية الجنائية في جرائم المرور أنها تقوم تجاه الشخص الطبيعي الذي يوجه المشرع إليه أوامره ونواهيه³.

ولكن قد تقوم المسؤولية تجاه الشخص المعنوي كذلك، عن طريق ملكية هذا الشخص المعنوي للمركبة، أو قيام هذا الشخص المعنوي كمؤسسة أو شركة أو هيئة معينة بأعمال رصف أو حفر أو تعبيد بالطرق العامة ويترك أية أشياء بالطريق ينجم عنها تعريض حياة

¹ - المادة 68 من القانون 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وأمنها وسلامتها، المنشور في الجريدة الرسمية، العدد 46، بتاريخ 19 أوت 2001، المعدلة بالأمر رقم 03/09 ماضي في 22 يوليو 2009، الصادر بالجريدة الرسمية عدد 45 مؤرخة في 29 يوليو 2009.

² - فرج صالح الهريش، جرائم المرور و الطرقات (دراسة مقارنة)، المؤسسة الفنية للطباعة و النشر، ط 1، 1998، ص 331.

³ - حسن صادق المرصفاوي، قواعد المسؤولية الجنائية في التشريعات العربية، معهد البحوث و الدراسات العربية، 1972، ص 47.

وأموال الغير للخطر، أو تعطيل حركة المرور، أو عدم قيام شركة النقل بالسكك الحديدية بوضع إشارات تنبيهيه لوجود السكة الحديدية أو عدم وضع حراس على النقاط التي تقطع فيها السكة الحديدية للطرق العامة، وقيام هذه المسؤولية تجاه الشخص المعنوي نتيجة الاعتراف له بالشخصية القانونية.

وسوف نتناول الأشخاص المسؤولين جنائياً في جرائم المرور في فرعين على النحو التالي:

الفرع الأول: الشخص الطبيعي

الأصل في المسؤولية الجنائية أنها تقوم تجاه الشخص الطبيعي، الذي يوجه المشرع إليه أوامره ونواهيه¹، ذلك لما له من إدراك وإرادة، أي إن الإنسان الحي هو محل المسؤولية الجنائية في التشريعات الحديثة، فهو الذي يرتكب السلوك الذي يجرمه القانون، وهو الشخص الوحيد الذي يتوافر فيه الإدراك والإرادة.

ومن ثم لا بد من توافر الأهلية للمساءلة الجنائية لهذا الإنسان الحي، فلا تنشأ المسؤولية الجنائية إلا للإنسان الآدمي الحي الذي يتمتع بالإدراك وحرية الاختيار، فهو المخاطب بالقاعدة الجنائية²، لأن الإنسان هو الذي يسأل عن الجرائم التي يرتكبها، فهو المسئول جنائياً، وهو الذي يتحمل الأثر المترتب عليها، وهذا الأثر هو الجزاء الجنائي.

* مرتكب جريمة المرور شخص طبيعي:

الشخص الطبيعي هو الذي يرتكب الجرائم المرورية و التي تكون القيادة أساساً فيها، كمن يقود سيارته بسرعة تجاوز الحد المقرر في القانون، أو من سيارته بطريقة تعرض حياة وأموال الآخرين للخطر، أو من يقود السيارة وهو واقع تحت تأثير المخدر أو المسكر، فهو بذلك قد ارتكب بعض الأفعال المجرمة في القانون، فهو هنا الشخص الطبيعي وليس الشخص المعنوي،

¹ - حسن صادق المرصفاوي، المرجع السابق، ص 47.

² - فتوح عبد الله الشاذلي، المسؤولية الجنائية، دار المطبوعات الجامعية، 2006، ص 23.

أي انه الإنسان الحر الذي يمكن نسبة الجريمة إليه، لان الشخص الطبيعي هو وحده الذي يمكن قيادة السيارة، وليس الشخص المعنوي، وبالتالي تجب مساءلته جنائيا عنها.

من المسلم به في التشريعات الجنائية الحديثة أيضا أن المسؤولية الجنائية شخصية فلا يسأل عنها إلا الشخص مرتكب الفعل الإجرامي نفسه، الذي توافر في حقه أركان الجريمة، أي قيامه بالماديات الملموسة والمحسوسة في العالم الخارجي للجريمة¹، وكذا توافر الركن المعنوي والمقصود به توافر العلاقة النفسية للفاعل وماديات الجريمة، على النحو السابق شرحه، وذلك تطبيقا لمبدأ شخصية العقوبات، وبالتالي شخصية المسؤولية الجنائية²، وهذا المبدأ من أهم مبادئ التشريع الجنائي الحديث، وبالتالي لا يسأل احد عن فعل غيره، إلا في بعض الحالات المحددة في القانون والتي تثير المسؤولية عن فعل الغير.

مما سبق يتضح أن مسؤولية الشخص الطبيعي لها شقين الأول المسؤولية عن الفعل الشخصي لمرتكب الجريمة و القائم على الخطأ الشخصي، وهي الصورة التقليدية المعروفة للمسؤولية الجنائية، والشق الثاني المسؤولية بسبب فعل الغير، أي أن الشخص يسأل بسبب الفعل المجرم الذي يرتكبه غيره لإهماله وامتناعه عن التزامه بالرقابة والإشراف على هذا الغير، وهذين الشقين يعتبران من المسؤولية الشخصية.

ونجد بعض التطبيقات لهذين الشقين في جرائم المرور، انه إذا سلم صاحب سيارة قيادة سيارته لشخص آخر وهو يعلم انه غير مرخص له بالقيادة (كأن يسلم الأب سيارة لابنه القاصر أو غير حاصل على رخصة السياقة) فيصدم هذا الشخص إنسانا فيموت، كان صاحب السيارة مسئولا قانونا عن الحادث.

والمشرع الجزائري حمل المسؤولية سواء الجزائئية أو المدنية لسائق المركبة على الأفعال الشخصية وهذا بقوله: " يتحمل سائق المركبة المسؤولية الجزائئية و المدنية عن المخالفات التي يرتكبها"³.

¹ - مأمون محمد سلامة، قانون العقوبات، القسم العام، دار الفكر العربي، 1979، ص 113.

² - فتوح عبد الله الشاذلي، المسؤولية الجنائية، مرجع سابق، ص 60.

³ - المادة 12 من القانون رقم 01-14 المتضمن قانون المرور المعدل والمتمم.

والمشرع الجزائري حمل المسؤولية على صاحب بطاقة تسجيل المركب المسؤولية عن المخالفات للتنظيم الخاصة بوقوف المركبات التي يترتب عليها دفع غرامة لا غير، إلا إذا اثبت وجود قوة قاهرة أو قدم معلومات تسمح بالكشف عن مرتكب المخالفة الحقيقي¹.

* المسؤولية عن الفعل الشخصي:

مما تقدم يتبين لنا أن المسؤولية الجنائية شخصية كمبدأ عام، و بالتالي لا يتحمل العقوبة إلا من ارتكب الجريمة شخصيا، ولكن تطبيق هذا المبدأ قد تعترضه بعض الصعوبات، وذلك لان الوصول إلى تحديد الفعل الشخصي الذي يؤدي إلى تعيين الأشخاص الطبيعيين المسؤولين عن الجريمة ليس بالأمر الهين الوصول إليه، ولا سيما في الجرائم التي تتعدد فيها الأسباب المؤدية إلى إحداثها، ومثال على ذلك الجرائم المرورية التي قد يشترك سائق السيارة والمجني عليه وهو الشخص الراجل في الخطأ، كعبور احد الراجلين من احد الأماكن غير المخصصة لهذا الغرض.

وفي نفس الوقت تأتي سيارة بسرعة تجاوز الحد المقرر بالقانون، أو بطريقة تعرض حياة الأفراد وأموالهم للخطر، فقد تسهم هذه الأسباب كلها في إحداث الجريمة، و ذلك لان أسباب هذه الجرائم تتعدد وتتشابك ويصعب تحديد سبب بعينه لتوجيه المسؤولية الجنائية نحو مسببه وتوقيع العقوبة الجنائية المقررة في القانون عليه²، لذلك كان تحديد الشخص الطبيعي المسئول عن أية جريمة مرورية من المسائل الهامة والضرورية، وهي من المسائل الدقيقة سواء من الناحية النظرية أو من الناحية العملية.

الفرع الثاني: الأشخاص المعنوية

إن لفكرة الشخصية المعنوية أهمية كبيرة من عدة نواحي، تتلخص في أن هناك بعض المصالح تتطلب أموالا طائلة لا يستطيع أي إنسان بمفرده أن يقدمها أو تتطلب مجهودات ضخمة لا يمكن أن يقوم بها الشخص منفردا للاستمرار، فهذا يجعل اتفاق عدد من الأشخاص

¹ - المادة 01/100 من القانون رقم 14/01 المعدلة بالأمر 03/09 المتضمن قانون المرور.

² - فرج صالح الهريش، المرجع السابق، ص 338.

على أن يقدم كل منهم عملاً أو مالا يؤدي إلى إنشاء شخص معنوي مستقل عن ذات الأفراد المكونين له، وهذا الشخص المعنوي الذي أنشئ يصبح قابلاً لتلقي الحقوق وتحمل الواجبات، كما يكون قابلاً للاستمرار مادام الغرض المقصود تحقيقه مازال قائماً موجوداً، حتى ولو تغير مؤسسيه، كذلك وجود الشخصية المعنوية يؤدي بالضرورة إلى وجود حقوق وواجبات تتميز عن الحقوق والواجبات المتعلقة بالأفراد المكونين لهذا الشخص المعنوي، فيصبح له أموالاً وذمة مالية مستقلة عن الأموال والذمة المالية للأفراد المكونين له.

بعد أن كثر الجدل والنقاش حول مسؤولية الشخص المعنوي، بين من يرى بضرورة مساءلة الشخص المعنوي ومن يرى بأن الشخص المعني لا يتحمل المسؤولية الجنائية، وفي هذا الصدد المشرع الجزائري أخذ بالرأي الذي يرى ضرورة مساءلة الشخص المعنوي جنائياً وتحمله المسؤولية الجنائية في جميع الأفعال التي يقوم بها وقام بتعديل قانون العقوبات حتى يتماشى مع الرأي القائل بضرورة مساءلة الشخص المعنوي.

يقول أن الشخص المعنوي يتحمل المسؤولية الجنائية في الجرائم بصفة عامة وفي الجرائم المرورية بصفة خاصة، نجد المشرع الجزائري أن: " عندما تكون بطاقة تسجيل المركبة معدة باسم شخص معنوي، فإن المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة الأولى أعلاه، تقع ضمن الشروط نفسها، على عاتق الشخص المعنوي¹ أي على الشخص المعنوي أن يثبت وجود قوة قاهرة أو يقدم معلومات تسمح بالكشف عن مرتكب المخالفة الحقيقي و المتمثلة في وقوف المركبات التي يترتب عليها غرامة مالية لا غير.

إلا أن المشرع الجزائري حمل المسؤولية الجنائية على الأشخاص المعنوية عندما تكون المخالفات و الجنح متعلقة بالطرق كإهمال إنارة المواد التي يضعها أو الحفر التي يحدثها في الشوارع أو في الساحات².

¹ - المادة 03/100 من القانون رقم 14/01 المعدلة بالأمر رقم 03/09.

² - المادة 3/462 من قانون رقم 156/66 مؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966 المتضمن قانون العقوبات، المعدل و المتمم، الصادر بالجريدة الرسمية، العدد 49، بتاريخ 11 يونيو 1966.

المطلب الثاني:

موانع المسؤولية الجنائية في حوادث المرور

تقوم المسؤولية الجنائية لمرتكب الجريمة بعد اجتماع الأركان التقليدية للجريمة، وكذلك توافر الأهلية التي يتمتع بها الجاني لحظة ارتكاب الجريمة بملكة الوعي والإدراك¹ ويتمثل اثر المسؤولية الجنائية في رد الفعل الاجتماعي نحو الجريمة والمجرم والذي يتخذ شكل الجزاء الجنائي من عقوبة أو تدابير احترازية.

موانع المسؤولية الجنائية هي من الأسباب التي تؤثر في أهلية الشخص فتجعله لا يصلح قانونا لتحمل تبعه ما ارتكب من فعل مجرم قانونا، ولما كان نطاق الأهلية للشخص التمييز والإدراك وحرية الاختيار، فبامتناعهم تمتنع المسؤولية الجنائية، أما تخلف الجريمة الذي هو موجب المسؤولية، فلا يعد ذلك من موانع المسؤولية الجنائية².

وسوف نتناول موانع المسؤولية في قانون المرور على النحو التالي:

الفرع الأول: صغر السن والجنون كموانع للمسؤولية الجنائية

سبق وأن قلنا أن أساس المسؤولية الجنائية هما التمييز وحرية الاختيار، وهذا يتمثل في الوعي والإرادة، ويقصد بذلك أن قدرة الشخص على تفهم حقائق أفعاله، وإدراك ما هو مباح وما هو محظور.

وعلاقة التمييز والاختيار للشخص ترتبط ارتباطا وثيقا بسن معينة والحالة العقلية للشخص.

أولا: صغر السن كموانع للمسؤولية الجنائية

الطفل الذي يرتكب جريمة مرورية لا يمكن معاملته كالبالغ الذي ارتكب نفس الجريمة، فالطفل نتيجة لطبيعة تكوينه العقلي والجسدي الذي لم يكتمل بعد يستلزم معاملة خاصة تستهدف تأهيله

¹ - سليمان عبد المنعم، المرجع السابق، ص 661.

² - عوض محمد، قانون العقوبات القسم العام، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2000، ص 461.

وإصلاحه فمرحلة الحادثة تتدرج من حيث المسؤولية إلى عدة مراحل، بحيث تطبق في كل مرحلة الإجراءات التي تتناسب معها، فمن أركان المسؤولية الجنائية توفر التمييز لدى الجاني، لذلك لا يكون الصغير مسئولاً جنائياً عن أفعاله حتى يظهر التمييز عنده.

حينما يتوفر التمييز لدى الصغير فإنه لا يتوفر دفعة واحدة بل تدريجياً، ولا يصبح التمييز كاملاً إلا إذا مضت فترة من الوقت تتضح خلالها مدارك الصغير وتكتمل مقدرته على الإيمان بالعلم الخارجي وتوفر لديه القدر الكافي من الخبرة، وإذا اعترف المشرع بالتدرج في نضوج الصغير فإنه لا بد أن يعترف بالمقابل بالتدرج في مسؤوليته بحيث تبدأ بصورة منخفضة وتزداد كلما اقترب الطفل من النضوج، حتى إذا تكامل رشده فإنه يتحمل مسؤولية أعماله¹.

ثانياً: الجنون كمانع للمسؤولية الجنائية

الجنون هو إفساد إدراك الشخص أو اختياره أو الاثنين معاً، فالجنون هو فقد الشخص لملاكاته العقلية²، أو هو حالات اضطراب القوى الذهنية³، ومن ثم يكون الجنون فقد للإدراك والاختيار، وفي حالة فقد الشخص أحدهما أو الاثنين معاً، أصبح فاقد الأهلية الجنائية التي هي مناط المسؤولية الجنائية⁴.

لقد جاءت المادة 47 من ق ع بامتناع المسؤولية الجنائية وقت ارتكاب الجريمة، بسبب الجنون أو عاهة عقلية.

ثبوت الجنون من عدمه حالة واقعية يمكن أن ترجع إلى ذوي الخبرة والاختصاص لتقرير وجودها أم عدم وجودها، والجنون بمعناه العام يشمل كل حالات الأمراض النفسية والعصبية التي تصيب المرء وتضعف عقله، لأن تقدم العلوم الطبية أثبت وجود عدة حالات إلى جانب حالة الجنون بمعناه الضيق التي تضعف شعور المرء وتفقد القدرة على التحكم في أعماله أو

¹ - علي محمد جعفر، الأحداث المنحرفون، دراسة مقارنة، الطبعة الثالثة، بيروت، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، 1996، ص 120.

² - سليمان عبد المنعم، المرجع السابق، ص 667.

³ - محمد نجيب حسني، المرجع السابق، ص 549.

⁴ - عوض محمد، المرجع السابق، ص 470.

كالعتة والجنون والأمراض العصبية والصرع وازدواج الشخصية وغيرها، وهذه الحالات تدخل تحت مفهوم الجنون واعتبارها مانعا من موانع المسؤولية.

لذلك نجد المشرع الجزائري قد اشترط التمييز وحرية الاختيار أساس للمسؤولية الجنائية، فان فقد المجنون لهما أو لأحدهما يهدم الأساس الذي تقوم عليه فكرة المسؤولية وبالتالي يجعل امتناعها أمرا طبيعيا وضروريا¹.

الفرع الثاني: الإكراه و حالة الضرورة

يعتبر الإكراه من موانع المسؤولية فقد نصت المادة 48 من قانون العقوبات الجزائري بأن : " لا عقوبة على من اضطرته إلى ارتكاب الجريمة قوة لا قبل له بدفعها "، وينقسم الإكراه إلى نوعين²، إكراه مادي و إكراه معنوي.

1/ الإكراه المادي:

هو محور إرادة الفاعل على نحو لا تنسب إليه فيه غير حركة عضوية أو موقف سلبي، لا صفة إرادية لهما، بمعنى أن إرادة المتهم تكون منعدمة ومتلاشية. وهذا يؤدي إلى القول باستحالة أن ينسب إلى المتهم أي فعل أتاها وهو واقع تحت سيطرة وقوة أفقدته السيطرة على حركاته العضوية، بل ينسب الفعل إلى القوة التي سيطرت عليه، فان كانت هذه القوة إنسانية تنسب الجريمة إلى من صدرت عنه، أما إذا كانت قوة طبيعية فلا نكون بصدد جريمة³.

ومثال على القوة الإنسانية، من يجبر شخصا، تحت التهديد بالسلاح، على قيادة السيارة بسرعة كبيرة للهروب من أكمنة الشرطة، بسبب انه يحمل مواد مخدرة، أو انه هارب من أحكام جنائية. أما القوة الطبيعية كالضباب أو الأمطار التي تؤدي إلى انحراف السيارة من قائدها رغما عنه،

¹ - محمد كمال الدين إمام، المسؤولية الجنائية (أساسها و تطورها) دراسة مقارنة في القانون الوضعي و الشريعة الإسلامية، الطبعة الثانية، المؤسسة الجامعية للنشر والتوزيع، مصر، ص 301-302.

² - عبد الله سليمان، شرح قانون العقوبات، القسم العام، ص 275.

³ - محمد نجيب حسني، المرجع السابق، ص 579.

فتصيب شخصا آخر، فلا تقوم الجريمة هنا بسبب القوة القاهرة، أو قوة الطبيعة التي لا دخل للإنسان فيها.

2/ الإكراه المعنوي:

الإكراه المعنوي يتميز بالقوة المعنوية التي تضعف إرادة المكره إلى حد يفقد الاختيار، والإكراه المعنوي يتم باستعمال احد الأشخاص التهديد لحمل شخص آخر وهو المكره على ارتكاب الجريمة مرغما و مقهورا¹.

أو هو ضغط شخص على إرادة شخص آخر لتوجيه إرادته للقيام بالسلوك الإجرامي²، وهذا يعني أن الإكراه المعنوي يصدر عن إنسان، وذلك بقصد توجيه إرادة شخص آخر للقيام بالسلوك الإجرامي.

والشروط الواجب توافرها في الإكراه، أولها أن تكون القوة التي صدر الإكراه عنها غير متوقعة، والثاني استحالة المقاومة أي لا يمكن ردها.

أما حالة الضرورة، هي مجموعة من الظروف تهدد الشخص بالخطر فتجبره على ارتكاب سلوك إجرامي معين لتفادي هذا الخطر، والقوى الطبيعية أو القوة القاهرة هي التي تدفع الشخص لارتكاب سلوك إجرامي معين.

المبحث الثاني:

الجزاء المترتبة على ارتكاب الجرائم المرورية

الجزاء هو إثر ثبوت المسؤولية تجاه شخص معين عما ارتكبه من فعل مخالف للقانون، أي أن هذا الفعل يعد جريمة من الوجهة القانونية، فعند اجتماع ركني الجريمة - المادي والمعنوي- في هذا الفعل أو السلوك المخالف للقانون، ونسبة هذا الفعل ماديا، إلى شخص

¹ - عبد الله سليمان، شرح قانون العقوبات، المرجع السابق، ص 277.

² - محمود نجيب حسني، المرجع السابق، ص 584.

معين، كقيامه بالسلوك المادي المحدد في القانون للجريمة، ومعنويا كاتجاه إرادته لارتكاب هذا السلوك، يترتب عليه توقيع الجزاء المقرر لهذا الفعل في القانون.

ونجد أن الجزاءات المقررة في قانون المرور سواء الجنائية منها أو الإدارية ما هي إلا رد فعل اجتماعي نحو الجريمة ومرتكبها، وهذا يعني أن الشخص الذي يقوم بفعل نهى عنه المشرع في قانون المرور، أو امتنع عن القيام بفعل أمر المشرع القيام به في قانون المرور، وجب معاقبته بالجزاءات التي قررها المشرع في قانون المرور، لذا فمن تثبتت مسؤوليته عن جريمة معينة من الجرائم المرورية، والتي حددها قانون المرور، ينبغي أن توقع عليه العقوبة المقررة لها في القانون، حتى يتحقق الغرض من العقوبة وهو الإيلاء والذي يتمثل في المساس بحق من حقوق المحكوم عليه، سواء في حريته وهي عقوبة الحبس، أو ماله وهي عقوبة الغرامة، أو بالجزاءات الإدارية.

غير أن الجزاءات الإدارية في قانون المرور تعد من أهم الجزاءات، ولا سيما في حالة تطبيق جزاءات إدارية مالية عن طريق جهة الإدارة المختصة، بصورة فورية، ومباشرة من المخالف، ذلك بالإضافة للجزاءات الإدارية المقررة سلفا بالقانون المروري، من سحب أو إلغاء لرخصة السياقة، وذلك لتحقيق الغرض من هذه الجزاءات في الحد من وقوع الجريمة.

وسوف نتعرض في هذا المبحث لبيان و دراسة جزاءات الجريمة المرورية في مطلبين:

المطلب الأول:

الجزاءات الجنائية المقررة في قانون المرور

لما كان المقصود بالمسؤولية الجنائية هي صلاحية مرتكب الجريمة لتحمل الجزاء الجنائي المقرر لها في القانون، فمن تثبتت مسؤوليته الجنائية عن جريمة معينة جرمها القانون ينبغي أن يعاقب بالعقوبة المقررة لهذه الجريمة¹، فالعقوبة في قانون المرور هي النتيجة القانونية المترتبة كجزاء على مخالفة النصوص التجريمية المرورية، والتي تطبق بإتباع الإجراءات الخاصة

¹ - محمود نجيب حسني، النظرية العامة للجريمة، ص 717.

بالدعوى الجنائية، وبواسطة السلطة القضائية على من تثبت مسؤوليته عن الجريمة¹، فالعقوبة الجنائية في قانون المرور هي الأثر القانوني الذي يترتب عليه المشرع المروري على ارتكاب الجريمة أو الفعل المجرم في هذا القانون².

والعقوبات الجنائية في قانون المرور، قد تتخذ شكل العقوبة السالبة للحرية، وقد تتخذ شكل العقوبة المالية كالغرامة أو عقوبات تكميلية كالإلغاء رخصة السياقة الإختبارية حسبما نصت عليه م 01/99 من قانون المرور 14/01 المعدلة بالأمر رقم 03/09، والغرض من هذا الجزاء هو الإيذاء لشخص الجاني، سواء من ناحية تقييد حريته بالحبس أو الاقتصاص من أمواله الخاصة بالغرامة.

أهم ما يميز العقوبات الجنائية المرورية هو السرعة في توقيع الجزاء على مرتكب الجريمة المرورية، على النحو المبين في نصوص قانون المرور، هذا يؤدي إلى الردع العام، والذي يعني إنذار الجاني و الناس كافة بسوء عاقبة الإجرام لكي يتجنبوه³، عن طريق التهديد بالعقاب، وكذلك الردع الخاص، والذي يعني علاج الخطورة الإجرامية الكامنة في شخص المجرم على المجتمع والاجتهاد في استئصالها⁴.

وتتشترك العقوبة الجنائية المرورية مع غيرها من العقوبات المقررة للجرائم الأخرى أولاً: شرعية العقوبة، فلا توقع العقوبة إلا من خلال نص قانوني صادر عن السلطة التشريعية. والثانية: قضائية العقوبة، وهذا يعني أن العقوبة لا توقع إلا بعد صدور حكم بها من القضاء. والثالثة: شخصية العقوبة، أي أن العقوبة ذات طابع شخصي، فلا تطبق إلا على من ارتكب

¹ - سعيد أحمد علي قاسم، الجريمة المرورية، ص 172.

² - فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص 333.

³ - عصام السيد محمد الشامي، العقوبة السالبة للحرية بين النظرية والتطبيق، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة الإسكندرية، 1990، ص 65.

⁴ - محمد نجيب حسني، شرح قانون العقوبات - القسم العام - دار النهضة العربية، مصر، 1977، ص 736.

الجريمة شخصيا فلا توقع على غيره. والرابعة: المساواة، فالعقوبة تطبق على الكافة على السواء عند ارتكابهم الجريمة ذاتها، فالكل سواسية أمام القانون¹.

وسنتناول عرض العقوبات الجنائية في قانون المرور كما يلي:

الفرع الأول: الجزاءات المقررة للمخالفات

ويعاقب على المخالفات المرورية بغرامة جزافية محددة قانونا، وللمخالف أن يتحرر من خطئه من خلال تسديدها طواعية من خلال طابع جبائي بمبلغ الغرامة يوضع على المحضر في خلال مدة محددة من يوم تحريره² وللإشارة فهي محررة كالتالي:

- المخالفات من الدرجة الأولى: يعاقب عليها بغرامة جزافية الحد الأدنى لها 2000 دج والأقصى 2500 دج.

- المخالفات من الدرجة الثانية: يعاقب عليها بغرامة جزافية الحد الأدنى لها 2000 دج والأقصى 3000 دج.

- المخالفات من الدرجة الثالثة: يعاقب عليها بغرامة جزافية الحد الأدنى لها 2000 دج والأقصى 4000 دج.

- المخالفات من الدرجة الرابعة: يعاقب عليها بغرامة جزافية الحد الأدنى لها 4000 دج والأقصى 6000 دج.

ومن أجل التعجيل في تسديدها، وتخفيف العمل على الجهة القضائية، اشترط المشرع الاحتفاظ برخصة السياقة، وهذا إجراء جديد في تنفيذ المخالفة، وهو لا يعتبر عقوبة، إنما هو إجراء، الهدف منه إلزام المخالف بالتعجيل في تسديدها وبالتالي تقليل تحويل الملفات إلى

¹ عبد الفتاح مصطفى الصيفي، قانون العقوبات - النظرية العامة - دار الهدى للطبوعات، مصر، د س ن، ص ص 486-572.

² جمال نجيمي، دليل القضاة للحكم في الجرح والمخالفات في التشريع الجزائري على هدى المبادئ الدولية للمحاكمة العادلة، ج 2، ط 2، دار هومة، الجزائر، 2014، ص 465.

العدالة والتي تستغرق وقت طويل للحكم على مرتكبي المخالفات المرورية. فالعقوبة إن لم تكن في أوانها تفقد قيمتها، هذا من جهة ومن جهة أخرى فالمخالفة تتقادم بمرور سنتين، وعلى أساس الاحتفاظ بالرخصة المرتبطة بعقوبة المخالفات تقسم إلى:

أولا/ الاحتفاظ برخصة السياقة مع القدرة على السياقة:

ففي حالة ارتكاب مخالفات يعاينها الأعوان المؤهلون تكون رخصة السياقة في جميع الحالات موضوع احتفاظ في الحالات 1 و 2 و 3 من النقطة (أ)، والحالات من 1 إلى 8 من النقطة (ب)، والحالات من 11 إلى 22 من النقطة (ج)، والحالات من 18 إلى 22 من النقطة (د) المنصوص عليها في م 66 من القانون 01-14 المعدل والمتمم.

في هذه الحالة يقوم العون الذي عاين المخالفة بالاحتفاظ فورا برخصة السياقة لمدة لا تتجاوز 10 أيام، ومقابل هذا تسلم وثيقة لمرتكب المخالفة تثبت الاحتفاظ بالرخصة، وهذا الاحتفاظ لا يوقف القدرة على السياقة، ويلزم مرتكب المخالفة بتسديدها بعدها الأدنى خلال مدته، وفي حالة عدم تسديدها يرفع المبلغ إلى حده الأقصى، ويتم تعليق رخصة السياقة لمدة شهرين من طرف لجنة التعليق الولائية، وبعد انقضاء مدة التعليق وفي حالة عدم تسديد مبلغها بحده الأقصى يرسل الملف للجهة القضائية للفصل فيه¹.

ثانيا/ الاحتفاظ برخصة السياقة مع عدم القدرة على السياقة:

في حالة الوقوع في إحدى المخالفات للحالات من 1 إلى 10 من النقطة (ج) والحالات من 1 إلى 17 من النقطة (د)، المنصوص عليها في م 66 من القانون 01-14، هنا يقوم العون الذي عاين المخالفة بالاحتفاظ برخصة السياقة، ومقابل ذلك تسلم في الحال وثيقة لمرتكب المخالفة تثبت الاحتفاظ بالرخصة، وهو موقف للقدرة على السياقة بعد اجل 48 ساعة، وفي هذه الحالة ترسل رخصة السياقة إلى لجنة تعليق الرخص، والتي تحدد مدة التعليق بثلاثة أشهر في الحالة الأولى، وبسنة أشهر في الحالة الثانية، وهذا طبقا لنص المادة 96 من القانون 01-14، وفي حالة العود تضاعف مدة التعليق.

¹ - أحمد لعور ونبيل صقر، العقوبات في القوانين الخاصة، د ط، دار الهدى، الجزائر، 2012، ص 116.

وللاشارة فان لجنة التعليق تتشأ بقرار من الوالي المختص إقليميا، وتؤهل للنظر في كل محاضر معاينة المخالفات¹، وينجر على التعليق المؤقت لرخصة السياقة إما سحبها لمدة معينة أو منع إجراء الامتحانات المتعلقة بها إذا لم يكن السائق متحصل عليها من قبل.

الفرع الثاني: الجزاءات المقررة للجرح

سيتم التعرض للعقوبات المقررة لكل جنحة بالإضافة للعقوبات التكميلية

أولا/ العقوبات الأصلية:

- جنحة القتل الخطأ: وفقا للمادة 288 ق ع تنص على الحبس من ستة أشهر إلى ثلاث (03) سنوات وغرامة من 1000 دج إلى 20000 دج.

- جنحة الجرح الخطأ: طبقا لنص المادة 289 ق ع فإنها تنص بالحبس من شهرين إلى سنتين وغرامة من 500 دج إلى 15000 دج أو بإحداها.

* ظروف التشديد للجريمتين: فيما يخص القيادة في حالة السكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات، يعاقب حال القتل الخطأ بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات وغرامة من 100000 دج إلى 300000 دج، أما إذا نجم عنها الجرح الخطأ فالعقوبة تكون بالحبس من سنة إلى ثلاث سنوات وبغرامة من 50000 دج إلى 150000 دج، وعندما ترتكب في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، هنا يعاقب بالحبس من خمس سنوات إلى عشر (10) سنوات وبغرامة من 500000 دج إلى مليون دينار جزائري في القتل الخطأ، أما الجرح الخطأ بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات وغرامة من 100000 دج إلى 250000 دج.

في حالة الوقوع في إحدى المخلفات المنصوص عليها في م 69 من القانون 01-14 فإذا ترتب عنها القتل الخطأ تكون العقوبة الحبس من سنة إلى ثلاث (03) سنوات وغرامة

¹ - المواد من 279 إلى 283 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 ممضي في 28 نوفمبر 2004، يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، الصادر بالجريدة الرسمية عدد 76 مؤرخة في 28 نوفمبر 2004.

50000 دج إلى 200000 دج، وفي نفس الظروف إذا ارتكبت بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، في حالة القتل الخطأ، العقوبة هي الحبس من سنتين إلى خمس (05) سنوات وغرامة من 100000 دج إلى 500000 دج، أما الجرح الخطأ فيعاقب بالحبس من سنة إلى ثلاث (03) سنوات وغرامة من 50000 دج إلى 150000 دج.

وفي حالة عدم التوقف بعد ارتكاب حادث أو التسبب فيه للإفلات من المسؤولية الجزائية والمدنية، ففي القتل الخطأ تكون العقوبة الحبس من سنتين إلى خمس (05) سنوات وغرامة من 100000 دج إلى 200000 دج، أما في الجرح الخطأ فيعاقب بالحبس من سنة إلى ثلاث (03) سنوات وغرامة 50000 دج إلى 150000 دج.

- الجنحة المتعلقة بعدم التوقف رغم ارتكاب حادث أو التسبب فيه للإفلات من المسؤولية الجزائية والمدنية، فالعقوبة هي الحبس من ستة (06) أشهر إلى سنتين (02) وغرامة من 50000 دج إلى 100000 دج.

- الجنحة المتعلقة بالقيادة أو مرافقة السائق المتدرب في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات، العقوبة هي الحبس من ستة (06) أشهر إلى سنتين (02) وغرامة من 50000 دج إلى 100000 دج، وتطبق العقوبة ذاتها عند رفض الخضوع للفحوص المقررة.

- جنحة رفض الامتثال لإنذار التوقف الصادر من الأعوان والخضوع للتحقيقات، تكون العقوبة الحبس من ستة (06) أشهر إلى 18 شهرا وغرامة من 20000 دج إلى 30000 دج.

- جنحة وضع مركبة ذات محرك أو مقطورة بلوحة تسجيل غير مطابقة مع المركبة، العقوبة هي الحبس من شهرين إلى سنتين وغرامة من 50000 دج إلى 150000 دج.

- الجنحة المتعلقة بالحصول على رخصة سياقة أو محاولة ذلك بتصريح كاذب أو نسخة ثانية¹، العقوبة هي الحبس من 3 أشهر إلى 3 سنوات وغرامة من 20000 دج إلى 100000 دج.

¹ - نبيل صقر، تنظيم حركة المرور عبر وسلامتها وأمنها، سلسلة نصوص تنظيمية وتشريعية، د ط، دار الهدى، الجزائر، ص 79.

دج طبقا م 223 ق ع، أما في حالة قيادة مركبة دون رخصة صالحة لصنف المركبة، فالعقوبة هي الحبس من ستة أشهر إلى سنة وغرامة من 20000 دج إلى 50000 دج، وتطبق نفس العقوبة في حالة القيادة دون رخصة، وأيضا في حالة الاستمرار في القيادة رغم التبليغ بالطرق القانونية بقرار التعليق، الإلغاء، أو المنع من استصدارها، وعلى كل من يرفض ردها للعون.

- جنحة وضع ممهل على مسلك مفتوح دون ترخيص، يعاقب بالحبس من شهرين لستة أشهر وغرامة من 25000 دج إلى 100000 دج أو بإحداهما.

- جنحة عدم إخضاع المركبة للمراقبة التقنية الإجبارية، فالعقوبة هي الحبس من شهرين إلى ستة أشهر وغرامة من 20000 دج إلى 50000 دج.

- جنحة استعمال جهاز أو آلة للكشف أو عرقلة تشغيل أدوات معاينة المخالفات، العقوبة هي الحبس من شهرين إلى ستة أشهر وغرامة من 20000 دج إلى 50000 دج أو بإحداهما.

- الجنح المتعلقة بمخالفة أحكام المادتين 16¹ من القانون 01-14 و 16 مكرر² المعدلة بالقانون رقم 04-16³ ، فالعقوبة هي الغرامة من 50000 دج إلى 150000 دج، وتطبق نفس العقوبة فيما يخص جنح تنظيم سباقات على المسالك العمومية دون ترخيص، وعلى كل من لم يرد البطاقة الرمادية بعد السحب النهائي للمركبة، ويعاقب كل من يقوم بأشغال على رحاب الطريق دون ترخيص بغرامة 20000 دج إلى 30000 دج، وتطبق ذات العقوبة على من لم يمتثل لأحكام الرخصة.

¹- يجب اتخاذ كل الاحتياطات حتى لا تتسبب حمولة سيارة أو مقطورة، في إلحاق الضرر بالغير أو تشكل خطرا عليهم.

²- يجب أن تكون كل مركبة معدة لنقل الحاويات مجهزة بنظام ترسيخ قطع الزواية، تصادق عليه المصالح المعنية. يمنع منعنا باتا تثبيت الحاويات بواسطة أسلاك أو أحزمة أو أية وسائل أخرى.

³- قانون رقم 04-16 ماضي في 10 نوفمبر 2004، الجريدة الرسمية عدد 72 مؤرخة في 13 نوفمبر 2004، يعدل ويتمم القانون رقم 01-14 المتعلق بحركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

ثانيا/ العقوبات التكميلية¹:

طبقا لنص المادة 4 من ق ق ع فهي عقوبات لا يجوز الحكم بها مستقلة عن عقوبة أصلية، فيما عدا الحالات التي ينص عليها القانون صراحة، وهي إما إجبارية أو اختيارية، وفي قانون المرور هناك عقوبات تكميلية خاصة وهي:

1- تعليق رخصة السياقة:

هي عقوبة جوازية، تقضي بها الجهة القضائية عندما يحال إليها محضر إثبات المخالفات المبينة في القسم الثاني من الفصل السادس من القانون 01-14 إضافة للعقوبات الجزائية، والمدة المحددة طبقا لنص م 98 من الأمر 09-03، بسنة بالنسبة للجنح المنصوص عليها في المواد 67، 72، 74، 77، 79، 82 إلى 85 و 88 من القانون 01-14 وستين بالنسبة للجنح المنصوص عليها في المواد 70، 73/2، وثلاث سنوات بالنسبة لجنحة القتل الخطأ في المادة 67، وأربع سنوات بالنسبة للجنح المنصوص عليها في المواد 68، 69 و 73/1.

2- إلغاء رخصة السياقة²:

عندما يرتكب السائق مخالفة أدت إلى الجرح أو القتل الخطأ ويكون قد حكم عليه بعقوبة تطبيقا للمادتين 66 و 69 من القانون 01-14 و المادتين 288 و 289 ق ع يمكن للجهات القضائية المختصة الحكم بإلغائها، ومنع المرتكب من الحصول عليها نهائيا، وتحدد شروط الحصول على رخصة جديدة عن طريق التنظيم وفي حالة ارتكاب صاحب رخصة السياقة الاختيارية للمخالفات السابقة الذكر، فيتم إلغاؤها، وفي هذه الحالة لا يمكنه طلب الحصول على رخصة جديدة خلال أجل مدته 6 أشهر ابتداء من تاريخ إصدار قرار الإلغاء وهذا ما جاءت به المادة 99 من الأمر 09-03 المعدل للقانون 01-14.

¹ سعيد شنين، المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية العلوم الإسلامية، جامعة الجزائر 1، 2012، ص 233.

² المادة 113 من القانون 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وأمنها وسلامتها، المنشور في الجريدة الرسمية، العدد 46، بتاريخ 19 أوت 2001.

نص قانون المرور على عقوبات تكميلية أخرى تتمثل في المصادرة، طبقا لنص المادة 77 وهي عقوبة جوازية، وتتعلق بمصادرة المركبة المزودة بلوحة تسجيل أو تحميل كتابة لا تتطابق مع المركبة أو مع مستعملها، أيضا طبقا لنص المادة 84 التي تنص على مصادرة الأجهزة أو الآلات التي تكشف أو تعرقل تشغيل أدوات معاينة المخالفات، أيضا هناك عقوبة خاصة تتمثل في المنع لمدة سنة من الترشح للحصول على رخصة السياقة للأصناف الأخرى طبقا لنص المادة 79، وهي عقوبة وجوبية إذا تعلق الأمر بجنحة قيادة مركبة دون أن يكون حائزا لرخصة سياقة صالحة بالنسبة لصنف المركبة المعنية.

كما أورد القانون حكم خاص في نص م 91، ويتعلق بحالة العود لارتكاب المخالفات المنصوص عليها فيه، وله أحكام خاصة خلافا لأحكام ق ع، حيث يعتبر مستقلا عن المكان الذي وقعت فيه المخالفة الأولى، وفيه تضاعف العقوبة طبقا لأحكام ق ا ج في المواد 655 إلى 665 والمتعلقة بتنظيم صحيفة المرور وتذكر فيها إجراءات محددة¹

المطلب الثاني:

إثبات المخالفات المرورية

يحكم مبدأ الإثبات الجزائي مبدأ حرية الإثبات²، الذي لا يتقيد بأدلة معينة لإثبات الجرائم حتى وان كان هذا الدليل من وضع أهل الخبرة - الدليل العلمي - وهذا المبدأ أخذت به جل التشريعات الحديثة ومن بينها المشرع الجزائري، فالقاضي الأصل فيه انه حر في أن يستمد قناعته من أي دليل يطمئن له، دون أن يتقيد في تكوينها بدليل معين وهذا ما نصت عليه م 212 من ق ا ج، لكن وان كان القانون أعطاه هذه الحرية إلا انه أورد بعض الاستثناءات³، فيها يصبح القاضي مقيدا بأدلة معينة تحدد بنص القانون والمخالفات المرورية يسري عليها ما

¹ - المادة 661 من الأمر 66-155 المؤرخ في 8 جوان 1966 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، المنشور في الجريدة الرسمية، العدد 48، بتاريخ 10 جوان 1966.

² - عادل منساري، دور القاضي الجزائري في ظل مبدأ الاقتناع القضائي، مجلة المنتدى القانوني، العدد الخامس، ص 182.

³ - غانية خروفة، سلطة القاضي الجنائي في تقدير الخبرة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري قسنطينة، 2008-2009، ص 107.

يسري على باقي الجرائم الأخرى فيما يخص الإثبات مع مراعاة بعض الخصوصية فيما يتعلق بوسائل إثباتها، ولذا سنتطرق في هذا المطلب إلى حجية المحاضر في فرع أول، وفي الثاني لطرق الإثبات الأخرى.

الفرع الأول: حجية المحاضر في إثبات المخالفات المرورية

تعتبر المحررات وسيلة من وسائل الإثبات، وتخضع كقاعدة عامة لمبدأ حرية القاضي في الاقتناع، إلا أنه خروجا عنها أعطى المشرع بعض المحاضر حجية خاصة وهذا ما سيتم عرضه فيما يلي:

أولا: مفهوم المحاضر وشروطها

1/ مفهومها:

تعرف بأنها الأوراق التي يحررها ويدونها الموظفون المختصون وفق الشروط والأشكال المحددة قانونا، ويمكن تقسيمها من حيث تعريفها إلى معنى عام وهو اصطلاح يطلق على الأوراق والمستندات، يسجل فيها شخص مؤهل ما يقوم به من أعمال في زمان ومكان محددين، طبقا لشكل محدد سواء من تلقاء نفسه أو بواسطة مساعدة، ومعنى خاص يتعلق بالمحاضر التي يتولى عناصر الضبطية القضائية تحريرها من تلقاء أنفسهم عند تنفيذهم للمهام المعتادة، أو بناء على أوامر رؤسائهم أو الجهات القضائية، وتعد وسيلة لإثبات ارتكاب الجرائم والإجراءات التي اتخذت بشأنها¹.

2/ الشروط الواجب مراعاتها في المحاضر:

متى أعطى القانون لمحاضر معين قوة في الإثبات، فإن القوة تكون مرتبطة بمدى مراعاة أو عدم مراعاة مقتضيات القانون في تحريرها، وهذا بتنظيمها وفقا للقواعد المفروضة، وفي

¹ - نصر الدين مروك، محاضرات في الإثبات الجنائي، الجزء الثاني، الطبعة الثانية، دار هومة، الجزائر، 2008، ص

حدود وظيفة محرريها، لذا فحتى تكون لها حجية ابتداء لا بد من توافر الشروط المقررة في نص المادة 214 ق ا ج.

الشروط الموضوعية: تتمثل في:

- أن يكون المحضر صحيح أي يتضمن معلومات مطابقة للحقيقة والواقع، وضابط الشرطة القضائية عندما ينفذ المعاينات أو يسجل أقوال الشهود أو المشتبه فيهم أو يورد معلومات حول الوقائع أو الأشخاص، فيجب عليه أن يتحرى بكل الوسائل صحة وصدق ما يدونه.
- أن يكون المحضر وافيا وواضحا، فيجب عليه نقل المعلومات، التي يشاهدها أو يسمعها أو يعاينها بإخلاص، ولا يجب بأي حال من الأحوال أن يقيمها أو يبدي رأيه فيها أو يستنتج منها.
- كما يجب أن يتحرى الدقة في تسجيله لهذه المعلومات، فيجب أن يذكر الزمان و المكان وهوية الأشخاص بصورة مضبوطة، وأن يصف الوسائل المستعملة في الجريمة وصفا وافيا، فلو تعلق الأمر بحادث مرور جسماني مثلا يذكر بيانات السيارة ونوعها.
- أن يتم صياغة المحضر بأسلوب واضح يسهل فهمه، لهذا يتم تحريرها بواسطة الإعلام الآلي.

الشروط الشكلية: وتتمثل في:

- يجب أن يحرر طبقا للأشكال المنصوص عليها في ق ا ج، وللاشارة فان لكل محضر شروط خاصة تتعلق بنوع الإجراءات والجهة المتخذة له.
- يجب أن يكون المحضر مؤرخا ممهورا بختم الوحدة التي ينتمي إليها محرره ويسجل في سجل المحاضر المفتوح على مستوى مراكز الشرطة والدرك وفقا لما نصت له المادة 53 فقرة 3 من ق ا ج¹.
- يجب أن يكون قد حرره الموظف أثناء أداء مهامه ووظيفته.

¹ - يجب أن يذكر هذا البيان في سجل خاص ترقم وتختم صفحاته ويوقع عليه وكيل الجمهورية ويوضع لدى كل مراكز الشرطة أو الدرك التي يحتمل أن تستقبل شخصا موقوفا للنظر.

- يجب أن يحرره وأن يكون متضمنا الإجراءات التي تتدرج ضمن اختصاص الموظف الذي يحرره، انطلاقا من الاختصاص الشخصي أي يحرر من أشخاص لهم الصفة القانونية، والاختصاص النوعي معناه أن تكون طبيعة الإجراء من اختصاص الموظف الذي ينفذه، ومن حيث الاختصاص المحلي الذي يتمثل في تعيين الموظف للعمل في إقليم معين ليباشر فيه مهامه¹.

تعد صحة المحاضر شكلا وموضوعا، ضمنا للمتهم، لكونها تعد وسيلة من الوسائل التي تساعد في الوصول إلى الحقيقة، فضلا عن أنها تسهل عملية مراقبة أعمال كل من حرر هذه المحاضر.

محضر المعاينة المادية يعد من وسائل الإثبات الهامة التي يستند عليها القضاء أو شركة التأمين لإثبات مسؤولية السائق عن الحوادث المرتكبة أو نفيها، ومحضر المعاينة يجب أن يتضمن²:

البيانات المتعلقة بمكان الحادث وظروفه:

فيجب أن يحددها بدقة، مثلا بيان صنف الطريق ورقمها النقطة الكيلومترية، اسم البلدية أو الولاية، أو الدائرة، حالة الطريق وقت الحادث، الظروف الجوية والرؤية، حالة المحيط بمكان الحادث والأسباب التي أدت إليه.

البيانات المتعلقة بالمركبة:

ومنها نوع المركبة، صنفها، رقم التسجيل، الطراز، نوعية الوقود، الحمولة، رقم البطاقة الرمادية، عدد الكيلومترات، وضعية مقبض السرعة أثناء الحادث وحالة المركبة وصلاحيات ملحقاتها (العجلات، المنظومة الكهربائية، الأضواء).

¹ - عبد الله أوهابيه، شرح قانون الإجراءات الجزائية الجزائري - التحري والتحقيق، الطبعة الخامسة، دار هومة، الجزائر، 2014 ص 209.

² - انظر الملحق رقم 01 المتعلق بمحضر المعاينة.

البيانات الإدارية:

يثبت فيه وجود وصلاحيّة الوثائق الإدارية خاصة رقم وتاريخ التسليم والمكان بالنسبة للبطاقة الرمادية، شهادة التأمين التأمين، اسم الشركة وعنوانها، الأخطار المؤمنة عنها، دفتر الصيانة، رخصة السياقة ورقمها وصنفها وتاريخ تسليمها، أيضا الوثائق الأخرى التي تنص عليها التشريعات الجاري العمل بها، خاصة قانون 01-13 المتضمن توجيه النقل البري¹.

ويشتمل التحقيق أخذ أقوال السائق والركاب والشهود، وللإشارة لا تخلو المحاضر من رسم بياني لمكان الحادث ووضع المركبة ويدعم بصورة فوتوغرافية للمركبات والضحايا.

ثانيا/ حجية المحاضر

يقصد بها القوة القانونية للمحاضر ومدى اعتماد القاضي عليها لتكوين قناعته بناء على ما يستخلصه منها من أدلة، شريطة أن تكون صحيحة ومحركة طبقا للأشكال القانونية.

1/ المحاضر الاستدلالية:

الأصل أن المحاضر تعد من المحررات الرسمية التي لا تتمتع بحجية معينة في مجال الإثبات الجزائي، فهي من قبيل الاستدلالات التي يستتير بها القاضي²، وهذا ما أكده المشرع الجزائري طبقا لنص المادة 215 ق 1 ج " تعتبر المحاضر والتقارير المثبتة للجنايات والجنح إلا مجرد استدلالات ما لم ينص القانون على خلاف ذلك"، ولذلك فإن القاضي الجنائي يتمتع بمطلق الحرية في تقدير الوقائع التي ترد في المحاضر المتعلقة بالدعوى، وله أن يكون قناعته بوقوعها أو عدمه معتمدا في ذلك على جميع طرق الإثبات.

¹ - قانون رقم 01-13 ماضي في 07 غشت 2001، يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجريدة الرسمية عدد 44 مؤرخة في 08 غشت 2001.

² - مراد بلولهي، الحدود القانونية لسلطة القاضي الجزائي في تقدير الأدلة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر باتنة، الجزائر، 2011، ص 63.

إن هذا النوع من المحاضر لا يكون حجة على الفاعل، ولا يكلف بعبء إثبات عكس ما جاء فيها، لأن الأصل العام فيها أنها مجرد استدلالات¹، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك.

وعلى اعتبار أن المخالفات المرورية حال تكييفها على أنها جنح، هنا المحاضر المحررة والمثبتة لها الأصل أن تخضع لهذه القاعدة، إلا أنه وخروجاً على هذا الأصل ولاعتبارات منها صعوبة إثبات الجرائم، فقد جعل المشرع لبعض المحاضر حجية معينة في الإثبات بما تتضمنه من وقائع.

2/ المحاضر ذات الحجية النسبية:

باستقراء نص المادة 215 ق 1 ج والتي نصت على الجنايات والجنح، وعليه وبمفهوم المخالفة، فالمخالفات لا تدخل ضمن هذا الحظر ونص المادة 400 ق 1 ج " تثبت المخالفات إما بمحاضر أو تقارير وإما بشهادة الشهود في حالة عدم وجود محاضر أو تقارير مثبتة لها.

ويؤخذ بالمحاضر والتقارير المحررة بمعرفة ضباط وأعاون الشرطة القضائية والضباط المنوط بهم مهام معينة للضبط القضائي الذين خول لهم القانون سلطة إثبات المخالفات كدليل إثبات إلى أن يقوم الدليل العكسي على ما تضمنته وذلك عدا الحالات التي ينص القانون على خلاف ذلك.

ولا يجوز أن يقوم الدليل العكسي إلا بالكتابة أو بشهادة الشهود".

من الناحية الواقعية فإن المبرر الحقيقي لحجية محاضر المخالفات هي كون الأعاون المؤهلون لمعاينتها يمثلون الشاهد الوحيد على ارتكابها، إضافة إلى أنها جرائم بسيطة من حيث العقوبات المقررة لها.

¹ - محمد زكي ابو عامر، الإثبات في المواد الجزائية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011، ص 231.

إن فالمحاضر المحررة من الأعوان المؤهلين قانونا في قانون المرور وتطبيقا لأحكامه تحوز الحجية، والمحكمة تعتمد عليها لان ما جاء فيها يعتبر صحيحا إلى أن يثبت العكس أي بتقديم دليل يدحض ما جاء فيها¹ بالكتابة أو الشهود.

الفرع الثاني: طرق الإثبات الأخرى

نظرا لخصوصية المخالفات المرورية فان القانون نص على طرق للإثبات فيما يتعلق بها، وخاصة فيما يخص إثبات حالة السكر والمخدرات والرادار والرسم التخطيطي والتصوير الفوتوغرافي في إطار المعايير الهندسية.

أولا/ إثبات حالة السكر:

إن الكثير من الجرائم المرورية تقع ويكون سببها تناول سائقي المركبات للكحول أو المخدرات بصفة عامة، ونظرا لخطورة جريمة السياقة في حالة سكر فان المشرع عالجها طبقا لقانون المرور ووضع طرق وإجراءات خاصة لإثباتها، ولم يتركها للقواعد العامة فالمبدأ الوارد في قانون المرور نصت عليه المادة 17 من القانون 01-14 " يجب على كل سائق أن يكون باستمرار في حالة ووضعية تمكنه من القيام بكل عمليات قيادة السيارة بسهولة ودون تأخير " أيضا جاء في نص المادة 18 منه " يجب أن يتمتع كل سائق عن السياقة عندما يتعاط مسكرا أو يكون تحت تأثير مادة أخرى من شأنها أن تؤثر في ردود أفعاله وقدراته في السياقة".

وإثبات هذه الجريمة يكون بالأدلة العلمية، ونجد أن المشرع الجزائري أشار ولو بصفة ضمنية إلى الحجية والقيمة القانونية للدليل العلمي²، وهذا من خلال نص المادة 19 من القانون 01-14 المعدلة بالأمر 09-03 " في حالة وقوع حادث مرور جسماني يجري ضبط وأعوان الشرطة القضائية على كل سائق أو مرافق للسائق المتدرب من المحتمل أن يكون في حالة

¹ - عبد القادر العربي شحط ونبيل صقر، الإثبات في المواد الجزائية في ضوء الفقه والاجتهاد القضائي، دار الهدى، الجزائر، 2006، ص ص 76-77.

² - احمد باعزيز، الطب الشرعي ودوره في الإثبات الجنائي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2011، ص ص 17-18.

سكر والمتسبب في وقوع الحادث، عملية الكشف عن تناول الكحول بطريقة زفر الهواء وعملية الكشف عن استهلاك المخدرات أو المواد المهلوسة عن طريق جهاز تحليل اللعاب.

عندما تبين عمليات الكشف احتمال وجود حالة السكر أو الوقوع تحت تأثير المخدرات أو المواد المهلوسة، أو عندما يتعرض السائق أو مرافق السائق المتدرب على نتائج هذه العمليات أو يرفض إجرائها، يقوم ضباط أو أعوان الشرطة القضائية بإجراء عمليات الفحص الطبي والاستشفائي والبيولوجي للوصول إلى إثبات ذلك".

أيضا وطبقا لنص م 19 مكرر المضافة بالأمر 03-09 " يمكن لضباط أو أعوان الشرطة القضائية أثناء القيام بكل عملية مراقبة في الطريق إخضاع كل سائق يشتبه في وجوده في حالة سكر لنفس العمليات المنصوص عليها في المادة 19 أعلاه"، فطبقا لهذه المادة نجد أن المشرع قد أعطى لضباط وأعوان الشرطة القضائية سلطة واسعة تمتد لإخضاع كل سائق يشتبه في وجوده في حالة سكر لاختبار الكشف عن تناول الكحول بطريقة زفر الهواء.

وعليه لم يعد يحصر هذا الإجراء في حالة وقوع حادث مرور جسماني كما هو في المادة 19 لكن الملاحظ حول نص هذه المادة أنه كان على المشرع أن يوسع من تدخل الضبطية القضائية في إخضاع السائق المشتبه تناوله المخدرات أو المواد المهلوسة إلى تحليل اللعاب، وأن لا يكتفي بالنص على حالة السكر فقط، والمشرع عرف حالة السكر بأنها تتمثل في وجود الكحول في الدم بنسبة تعادل أو تزيد عن 0.20 غرام في الألف (1000) ملل.

حدد المشرع الأجهزة الخاصة بالكشف عن وجود الكحول أو المخدرات أو المواد المهلوسة والتي تتم عن طريق مقياس الكحول أو جهاز الكوتاست¹، وطبقا لما تم تحديده في القانون هو جهاز يدوي يسمح بالتحقيق الفوري من وجود نسبة الكحول في الجسم من خلال الهواء المستخرج، ومقياس الايثيل وهو جهاز يسمح بالمقياس الفوري والدقيق لنسبة الكحول بتحليل الهواء المستخرج.

¹ - جمال برارز، الدليل العلمي في الإثبات الجنائي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2014، ص 104.

أما عملية الكشف عن استهلاك المخدرات¹ أو المواد المهلوسة فتتم عن طريق جهاز تحليل اللعاب، المحدد في م 2 من القانون رقم 01-14 المعدل بالأمر 09-03، ويمكن إجراء فحص دوري ثاني هو الفحص الطبي الاستشفائي والبيولوجي.

ثانيا/ الرادار:

إن السرعة الزائدة تؤدي إلى عدم التحكم في المركبة، عدم احترام مسافة الأمان من أجل تفادي الاصطدام، التعرض للأخطار أكثر لأن السائق لا يملك الوقت الكافي للملاحظة أو التنبؤ بالحركة، وزيادة قوة الصدمة كلما ازدادت السرعة فإن الإصابة بالجروح تكون خطيرة أو نسبة الوفاة تتضاعف²، وعليه فإدارة السرعة بالنسبة للمركبات تكتسي أهمية خاصة في المناطق ذات الطرق التي ترتادها كتلة كبيرة من المستخدمين كالمشاة وراكبي الدرجات النارية.

ونظرا لتقدم العلوم والاختراعات التي عرفها العصر الحديث، باتت إثرها معرفة إن كان السائق أثناء الحادث في حالة سرعة غير مرخص بها مسألة سهلة عن طريق الرقابة المرورية، من خلال أجهزة الرادارات والمعبر عنها بإشارات على حافات الطريق، وتعمل هذه الأخيرة على توعية السائق وتحذيره بوجود مراقبة مرورية، حتى يتعين عليه الالتزام بالسرعة المحددة عبر إشارات المرور، وفي حالة عدم التزامه يتحمل المسؤولية الجزائية خاصة جنحة تجاوز السرعة القانونية³.

الرادار جهاز يقوم من خلال الأمواج المرتدة بكشف الأهداف، عن طريق مقارنة الإشارة المرتدة بالأصلية، حيث يتم تحديد سرعة الجسم المتحرك، ويكون إما جهاز يدوي أو جهاز أوتوماتيكي يوضع على يمين الطريق، ويظهر على الشاشة السرعة، التاريخ بدقة ورقم لوحة السيارة.

¹ - عبد الرحمان شعبان عطيات، المخدرات والعقاقير الخطرة ومسؤولية المكافحة، الطبعة الأولى، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2000، ص ص 43-59.

² - عادل مصطفى الكاشف، التقنيات الهندسية المرورية الحديثة وأثرها في دعم سلامة المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الطبعة الأولى، الرياض، 2006، ص 193.

³ - المادة 89 من القانون 01-14 المعدل بالأمر 09-03 "... تجاوز السرعة القانونية المرخص بها والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعايبتها...".

ولإشارة فالصورة الفوتوغرافية تعتبر محضرا لأنها تتضمن كافة العناصر المادية للجريمة وعليه فهذا الجهاز يتضمن عنصري " الضبط " و " الإعلام والتأكيد " فالضبط هو خطوة أولى في أسلوب التصدي للمخالفات، ثم إعلام السائق بمخالفته في أسرع وقت، ثم يأتي تأكيد العقوبة بتطبيقها فعليا حسب حجم مخالفة السرعة¹.

ثالثا/ الرسم التخطيطي والتصوير الفوتوغرافي:

يجب على المحقق أو خبير الشرطة العلمية عند دخوله لمسرح الجريمة، أن يقوم بتسجيل وتوثيق كل الملاحظات والمشاهدات الموجودة فيه، وهذا من خلال تسجيل وقائع الجريمة عن طريق الوصف الكتابي أي المحاضر وعن طريق التصوير الفوتوغرافي² أو كاميرات الفيديو أو عن طريق الرسم الهندسي.

1- تسجيل وقائع الحادث بالصور الفوتوغرافية أو كاميرا الفيديو:

يعتبر تسجيل الحادث بواسطة الفيديو أو فوتوغرافيا مكملا لتسجيله بالكتابة، وهو من أهم أركان إجراءات المعاينة التقنية الحديثة، ومن الوسائل الهامة التي تستفيد منها الشرطة العلمية لان هناك جرائم لا يمكن للوصف الكتابي أن يوضحها مثل جرائم الحرائق وأهمها حوادث المركبات.

وتبرز أهمية تصوير مسرح الجريمة في إعادة تكوين وتمثيل مسرح الجريمة وتنشيط ذاكرة المحققين، واستعادة التفاصيل الهامة التي قد يتم نسيانها، وعلاقة الأشياء الموجودة بالحادث، كون المعاينات التي يقوم بها المحققون تشمل كذلك الظروف والملبسات المحيطة بالحادث، فقبل القيام بأي إجراء يجب أن تؤخذ صورة توضح الشكل العام لمكان الحادث، بالإضافة لتوضيح الإصابات اللاحقة بالضحايا.

¹ - كريمة مقاوسي و قررمية مشاشو، إدارة السرعة وحوادث المرور، دراسة فارقية بين المسرعين وغير المسرعين من المراهقين، الملتقى الوطني الأول حول حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور، المطبوعة رقم 04، مركز التوثيق والإعلام للأمن الوطني، يومي 25/24 سبتمبر 2013، الجزائر، ص 164.

² - محمد عبد الكريم مزهر، القيمة القانونية والفنية في إجراءات الكشف والمعاينة في مسرح الجريمة، مجلة نقابة المحامين النظاميين الفلسطينيين، 2010، ص 19.

2- الرسم التخطيطي:

من المفيد أن يضمن العون الذي عاين المخالفات المرورية رسماً تخطيطياً للمكان الذي عاينه¹ ويوضح فيه الشكل العام لمسرح الجريمة ويحدد فيه المسافات المختلفة.

والرسم التخطيطي إما أن يكون على شكل مسقط هندسي، وهو صورة ترسم فيها الأماكن والأشياء على سطح واحد كما ترى من الأعلى، أو يكون على شكل رسم منظور وهذا النوع يستخدم عندما يتعذر التقاط صورة فوتوغرافية، أو يكون الرسم على شكل رسوم تخطيطية توضح المراحل المختلفة لحادث ما، وبصورة عامة يعتبر الرسم الهندسي أحد الدعائم الثلاثة² التي يستعين بها خبير الشرطة العلمية في تصويره للحادث تصويراً صادقاً.

ولكي يحقق الرسم التخطيطي الغرض منه لا بد من توافر العناصر التالية³:

- سرعة انتقال الخبير إلى محل الحادث بمجرد الإبلاغ عنه، قبل البدء في تغيير الأماكن والأشياء المطلوب رسمها.
- عليه أن يعمل تحت إرشاد المحقق وما يريد منه أن يضره في الرسم، وأن يلم بالتفاصيل المتعلقة بالحادث.
- عليه أن يقوم بعمل رسم تخطيطي ابتدائي للحادث يبين فيه ما إذا كان الحادث مصادمة وهذا بيان موضع السيارتين المتصادمتين.

¹ - الهام بن خليفة، الآثار المادية المتناثرة في مسرح الجريمة، مجلة الندوة للدراسات القانونية، العدد الأول، أوت 2013، الجزائر، ص 30.

² - محمد فاروق عبد الحميد كامل، القواعد الفنية الشرطية للتحقيق والبحث الجنائي، الطبعة الأولى، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الرياض، 1999، ص 225.

³ - أحمد بن دخيل الله الراددي، معاينة مسرح الجريمة بين النظري والتطبيقي، أطروحة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الأمنية، المعهد العالي للعلوم الأمنية، الرياض، 1989، ص ص 31-33.

- عليه أن يحدد موقع المكان بالنسبة للجهات الأصلية، وذلك برسم الأماكن الثابتة أولاً ثم ينسب الأجسام الأخرى إليها، ويختار الأهم فالمهم منها، وعند الانتهاء من الرسم التخطيطي الابتدائي يقوم بقياس المسافات بين الأجسام بقياس متري¹.

¹ - أنظر الملحق رقم 02، يتضمن مخطط بياني لحادث مرور جسماني.



خاتمة

أمام الأعداد المخيفة لظاهرة حوادث المرور وما ينتج عنها من أضرار مادية وجسدية معتبرة في مجتمعنا، يتعين على السلطات العمومية بذل جهود إضافية جديرة بمكافحة انعدام أمن الطرق. يعتبر قانون المرور من القوانين الهامة التي تحرص على تنظيم سلوك المجتمع قصد المحافظة على أرواح الناس وأموالهم، فهو بذلك ينشئ علاقة وطيدة بين الأمن العمومي والمجتمع بكل شرائحه.

لا تتجسد مواكبة أحكام قانون المرور وتطبيقاته وتحقيق الهدف المرغوب إلا بعناية الجميع وانضباطهم، ويجب أن تكون أحكام القانون الناظم لحركة المرور وأمنها وسلامتها ميثاق وتعامل تتحضر بهما القيم الإنسانية والاجتماعية ويحتمى بهما الفرد ضد التعسف لصون سلامته وحياته، وهما من أعظم ما للإنسان.

إن موضوع حوادث المرور يكتسي أهمية بالغة نظرا إلى تأثيره على حياة المواطنين بصفة خاصة و على النشاطين الاقتصادي والاجتماعي للبلاد بصفة عامة، لهذا تتطلب دراسته عناية كبيرة بسبب الأرقام الكبيرة التي نسمع بها يوميا والمتعلقة بعدد القتلى والجرحى.

لهذا أضفى قانون المرور على بعض السلوك أثناء استخدام المركبة، صفة التجريم، أي أن المشرع جعل من هذه السلوكيات جريمة مرورية، قرر عقاب مرتكبها بعقوبات جنائية وكذلك بعقوبات إدارية قررها المشرع وجعلها من سلطة الجهة الإدارية.

وبإضافة هذه الصفة التجريبية للأفعال المتعلقة باستخدام المركبة، أدى إلى وجود تعارض شديد بين قانون المرور و الشعور بالضرر النفسي للمجتمع، لمل في ذلك تدخل القانون الجنائي في المجال المروري الذي يمكن أن يطبق بوجه جيد بالجزاءات الإدارية، التي تقوم على تنفيذها الجهات الإدارية، مع كفالة ذلك بالضمانات القضائية، خاصة بعد حدوث تطورات ثقافية واجتماعية واقتصادية جعلت أفراد المجتمع يشعرون بالعبء الثقيل من التدخل الجنائي لحماية المصالح الجوهرية في المجتمع والتي أصبح المساس بها بواسطة أي فرد من أفراد المجتمع بصورة متكررة، وعلى نحو لا يكشف عن وجود أية خطورة إجرامية لدى هذا الفرد¹.

¹ - أمين مصطفى محمد، المرجع السابق، ص 7.

كما اشرفنا في فحوى الموضوع إن قانون المرور في الجزائر عرف عدة تعديلات إلا أن كل تعديل يأتي إلا و يصاحبه زيادة في عدد حوادث المرور، وهذا لم ينبه المشرع الجزائري في إعادة حساباته أثناء تعديله لقانون المرور، وإذ أرى من وجهة نظري أن التعديلات التي جاءت من اجل القضاء على ظاهرة حوادث المرور وليس أسباب حوادث المرور.

في اعتقادي أن اللجنة التي تتولى اقتراح تعديلات قانون المرور تتكون فقط من أعضاء تابعين لوزارة المالية وأعضاء تابعين للمصالح الأمنية اقدمهم يقترح الرفع في الغرامات والثاني التشديد في العقوبة، ونحن نعلم أن تشديد العقوبات والرفع من الغرامات لن يأتي بالنتيجة المطلوبة، إذا لابد من إشراك جميع الفاعلين من علماء اجتماعيين ونفسانيين ومتخصصين في التنمية البشرية و السلوكيات الإنسانية من اجل الوصول إلى الأهداف المرجوة.

في الأخير ما يمكن أن نقدمه كتوصيات واقتراحات التي قد تساعد للوصول إلى الهدف الجوهرى من وراء القانون وهو منع وقوع الجرائم المرورية أو التقليل منها وذلك على النحو التالي:

إصدار المصالح المعنية بالسلامة المرورية لجريدة أسبوعية أو شهرية تكون في متناول السائق وبسعر يشجع على اقتنائها لتوعية المواطنين بصفة عامة والسائقين بصفة خاصة وكذا شرح أحكام قانون المرور التي في الغالب تكون صعبة الفهم من غير المتخصصين في القانون.

استخدام وسائل الإعلام السمعية والمرئية بصورة أكثر فاعلية في التوعية المرورية من خلال إشارات هادفة، ليس كالتى تقدم اليوم.

استخدام التقنيات الحديثة في تسجيل الجرائم المرورية، و العمل على تفعيل البنود المتعلقة بالعود في قانون المرور، وذلك لحدوث الردع العام والردع الخاص.

النص في القانون على عقوبة جديدة مثل التحفظ على السيارة لمدة معينة عند مخالفة بعض قواعد قانون المرور والتي تكون على قدر كبير من الجسامة.

خاتمة

الإسراع في تفعيل البطاقة الوطنية لرخص السياقة لحصر كل مخالف يحاول التهرب من العقوبة على مستوى التراب الوطني.

تفعيل نظام رخصة السياقة بالنقاط والتي أشار إليها المشرع لأول مرة بموجب الأمر 09-03 بتعريفها فقط وإيجاد الآليات الكفيلة بتطبيقه.

إحداث محاكم أو أقسام خاصة لمخالفات المرور للنظر في الملفات المتزايدة مع ضرورة الإسراع في تطبيق العقوبات لتكون عملية المراقبة فعالة.

قائمة المراجع

المراجع باللغة العربية

أولاً: الكتب

- 1 - إدريس الضحاك، الوجيز في حوادث السير " التامين الإجباري للسيارات "، الطبعة الثانية، مطبعة النجاح الجديدة، المغرب، 1989.
- 2 - إيهاب عبد المطلب، الموسوعة الجنائية الحديثة، المركز القومي للإصدارات القانونية، الطبعة الأولى، دون بلد النشر، 2004.
- 3 - أحمد لعور ونبيل صقر، العقوبات في القوانين الخاصة، دون طبعة، دار الهدى، الجزائر، 2012.
- 4 - السيف عبد الجليل، فن قيادة السيارات بين المعرفة والتطبيق، مطابع الإشعاع التجارية، السعودية، 1981.
- 5 - بوظريفة حمو، دراسة عن أسباب حوادث المرور في الجزائر، المطبعة الجامعية، 1991.
- 6 - فتوح الشاذلي، شرح قانون العقوبات - القسم الخاص - دار المطبوعات الجامعية، مصر، 2001.
- 7 - جمال نجيمي، دليل القضاة للحكم في الجرح والمخالفات في التشريع الجزائري على هدى المبادئ الدولية للمحاكمة العادلة، الجزء الثاني، الطبعة الثانية، دار هومة، الجزائر، 2014.
- 8 - حسين عامر، المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، الطبعة الأولى، مطبعة مصر، 1965.
- 9 - حسن صادق المرصفاوي، قواعد المسؤولية الجنائية في التشريعات العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، 1972.
- 10 - راضي عبد المعطي السيد، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2008.
- 11 - رمزي رياض عوض، المسؤولية الجنائية الفردية في المجتمع الحر، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، 2001.
- 12 - سليمان عبد المنعم، النظرية العامة لقانون العقوبات، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2000.

- 13 - سليمان محمد الطماوي، النظرية العامة للقرارات الإدارية، الطبعة الثالثة، دار الفكر العربي، مصر، 2016.
- 14 - عبد الفتاح مصطفى الصيفي، الأحكام العامة للنظام الجزائي، الطبعة الأولى، جامعة الملك سعود، السعودية، 1995.
- 15 - عامر بن ناصر المطير، حوادث المرور في الوطن العربي حجمها وتكاليفها الاقتصادية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، السعودية، 2006.
- 16 - عادل مصطفى الكاشف، التقنيات الهندسية المرورية الحديثة وأثرها في دعم سلامة المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الطبعة الأولى، الرياض، 2006.
- 17 - عبد الرحمان شعبان عطيات، المخدرات والعقاقير الخطرة ومسؤولية المكافحة، الطبعة الأولى، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2000.
- 18 - عبد القادر العربي شحط ونبيل صقر، الإثبات في المواد الجزائية في ضوء الفقه والاجتهاد القضائي، دار الهدى، الجزائر، 2006.
- 19 - عبد الله أوهابيبية، شرح قانون الإجراءات الجزائية الجزائري - التحري والتحقيق، الطبعة الخامسة، دار هومة، الجزائر، 2014.
- 20 - عبد الفتاح مصطفى الصيفي، قانون العقوبات - النظرية العامة - دار الهدى للطبوعات، مصر، دون سنة النشر.
- 21 - عصام السيد محمد الشامي، العقوبة السالبة للحرية بين النظرية والتطبيق، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة الإسكندرية، 1990.
- 22 - علي محمد جعفر، الأحداث المنحرفون، دراسة مقارنة، الطبعة الثالثة، بيروت، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، 1996.
- 23 - عوض محمد، قانون العقوبات القسم العام، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2000.
- 24 - عبد الفتاح مصطفى الصيفي، الأحكام العامة للنظام الجزائي، الطبعة الأولى، عمادة شؤون المكتبات، جامعة الملك سعود، الرياض، 1995.
- 25 - عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الطبعة السابعة، مكتبة القاهرة الحديثة، مصر، 1999.
- 26 - فتوح عبد الله الشاذلي، المسؤولية الجنائية، دار المطبوعات الجامعية، 2006.

قائمة المراجع

- 27 - فرج صالح الهريش، جرائم المرور والطرق (دراسة مقارنة)، المؤسسة الفنية للطباعة والنشر، الطبعة الأولى ، 1998.
- 28 - محمود محمود مصطفى، الجرائم الاقتصادية في القانون المقارن، الجزء الأول، الطبعة الثانية، مطبعة جامعة القاهرة،
- 29 - مأمون محمد سلامة، قانون العقوبات - القسم العام - دار الفكر العربي، بدون بلد النشر، 1979.
- 30 - محمد فاروق عبد الحميد كامل، القواعد الفنية الشرطية للتحقيق والبحث الجنائي، الطبعة الأولى، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الرياض، 1999.
- 31 - محمد زكي أبو عامر، الإثبات في المواد الجزائية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011.
- 32 - محمد نجيب السيد، جريمة التهريب الجمركي في ضوء الفقه والقضاء، مكتبة ومطبعة الإشعاع، مصر، 1992.
- 33 - محمد زكي أبو عامر، قانون العقوبات - القسم العام - دار الجامعة الجديدة، مصر، 2007.
- 34 - محمد حسين منصور، نظرية الحق، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2004.
- 35 - محمد زكي أبو عامر، الإجراءات الجنائية، الطبعة الثامنة، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2008.
- 36 - محمد نجيب حسني، شرح قانون العقوبات - القسم العام - دار النهضة العربية، مصر، 1977.
- 37 - محمود محمود مصطفى، الجرائم الاقتصادية في القانون المقارن، الطبعة الرابعة، مطبعة جامعة القاهرة، مصر، 1995.
- 38 - محمد كمال الدين إمام، المسؤولية الجنائية (أساسها وتطورها) دراسة مقارنة في القانون الوضعي والشريعة الإسلامية، الطبعة الثانية، المؤسسة الجامعية للنشر والتوزيع، مصر.
- 39 - مأمون محمد سلامة، قانون العقوبات، القسم العام، دار الفكر العربي، 1979.
- 40 - نصر الدين مروك، محاضرات في الإثبات الجنائي، الجزء الثاني، الطبعة الثانية، دار هومة، الجزائر، 2008.

41 - نبيل صقر، تنظيم حركة المرور عبر وسلامتها وأمنها، سلسلة نصوص تنظيمية وتشريعية، دون طبعة، دار الهدى، الجزائر.

ثانيا: المذكرات

1 - أحمد بن دخيل الله الراددي، معاينة مسرح الجريمة بين النظري والتطبيقي، أطروحة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الأمنية، المعهد العالي للعلوم الأمنية، الرياض، 1989.

2 - احمد باعزیز، الطب الشرعي ودوره في الإثبات الجنائي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2011.

3 - بن عباس فتيحة، دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في علوم الإعلام و الاتصال، جامعة الجزائر 3، الجزائر، 2012.

4 - جمال براز، الدليل العلمي في الإثبات الجنائي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2014.

5 - خالد عبد الباقي محمد الخطيب، جرائم وحوادث المرور و دور الشرطة في مواجهتها، رسالة دكتوراه، أكاديمية الشرطة، السعودية، 2004.

6 - سعيد احمد علي قاسم، الجرائم المرورية، رسالة دكتوراه في الحقوق، جامعة الإسكندرية، كلية الحقوق، قسم القانون الجنائي، 2009.

7 - سعيد شنين، المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية العلوم الإسلامية، جامعة الجزائر 1، 2012.

8 - عبد الرحمان العلوي، توزيع المسؤولية في حوادث المرور، دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص، معهد الحقوق، جامعة الجزائر، الجزائر، 1977.

9 - عبد الوهاب خليل محمد، حوادث المرور و الوقاية منها، رسالة ماجستير، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، السعودية، 2001.

10 - غانية خروفة، سلطة القاضي الجنائي في تقدير الخبرة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري قسنطينة، 2009.

11 - مراد بلولهي، الحدود القانونية لسلطة القاضي الجنائي في تقدير الأدلة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر باتنة، الجزائر، 2011.

ثالثاً: القوانين والمراسيم التنفيذية

- 1- قانون 66-155 المؤرخ في 8 جوان 1966 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، المنشور في الجريدة الرسمية، العدد 48، بتاريخ 10 جوان 1966.
- 2- قانون رقم 156/66 مؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966 المتضمن قانون العقوبات، المعدل والمتمم، الصادر بالجريدة الرسمية، العدد 49، بتاريخ 11 يونيو 1966.
- 3- القانون 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وأمنها وسلامتها، المنشور في الجريدة الرسمية، العدد 46، بتاريخ 19 أوت 2001.
- 4- القانون رقم 16/04 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004، الصادر بالجريدة الرسمية عدد 72 مؤرخة في في 13 نوفمبر 2004.
- 5- الأمر رقم 03/09 ممضي في 22 يوليو 2009، الصادر بالجريدة الرسمية عدد 45 مؤرخة في 29 يوليو 2009.
- 6- قانون رقم 01-13 ممضي في 07 غشت 2001، يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الصادر بالجريدة الرسمية عدد 44 مؤرخة في 08 غشت 2001.
- 7- المرسوم التنفيذي رقم 223/03 المؤرخ في 10/07/2003 المتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيفيات ممارستها الصادر بالجريدة الرسمية عدد 37 مؤرخة في 15 يونيو 2003.
- 8- المرسوم التنفيذي رقم 04-381 ممضي في 28 نوفمبر 2004، يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، الصادر بالجريدة الرسمية عدد 76، مؤرخة في 28 نوفمبر 2004.

رابعاً: المقالات

- 1 - ربيعة صوالحي، الأمن المروري في بلدان العالم الثالث " مشاكل وسياسات " مجلة الوقاية والسياسة، المركز الوطني للأمن والوقاية عبر الطرقات، العدد الأول، 1999.
- 2 - محمد حريري عبد الله، الأمن المروري، مجلة الأمن والحياة، العدد 230، السعودية، 2001.
- 3 - محمد عبد الكريم مزهر، القيمة القانونية والفنية في إجراءات الكشف والمعانة في مسرح الجريمة، مجلة نقابة المحامين النظاميين الفلسطينيين، 2010.

قائمة المراجع

- 4 - محمد العزوني، الوقاية ضرورة أكيدة، مجلة الجمعية الوطنية لطريق السلامة، نوفمبر 2000، الجزائر.
- 5 - زرقوق أحمد، أمن الطرق والتهيئة العمرانية، مداخلة في الملتقى الوطني الثالث حول دور الجماعات المحلية في تهيئة ظروف الأمن والوقاية من حوادث المرور ليومي 30 و 31 جويلية 2000، وزارة الداخلية والجماعات المحلية، الجزائر.
- 6 - خلاف فاطمة، الملتقى الوطني حول التخطيط العمراني وأمن الطرق يوم 30 جويلية 2002، وزارة الداخلية والجماعات المحلية، الجزائر.
- 7 - المديرية العامة للأمن الوطني، مجلة الشرطة، عدد خاص، الجزائر، 2000.
- 8 - حسن سعد الدين، مديرية الأمن العمومي ودور مصالح الأمن الوطني في تنظيم ومراقبة حركة المرور عبر الطرق، عدد خاص بالأيام الدراسية حول منهجية تنظيم حركة المرور، المركز الوطني للأمن والوقاية عبر الطرقات، الجزائر، 2000.
- 9 - حسين جعفر، عندما لا يحترم السائق قانون المرور، مجلة الوقاية والسياسة، المركز الوطني للأمن والوقاية عبر الطرق، عدد 02، الجزائر، 1998.
- 10 - سبتي محمد، الوقاية من حوادث المرور بين الحاضر والماضي، مجلة تصدر عن وزارة النقل، الجزائر، 2000.
- 11 - عيسى محمود عمران، الإحصائيات السنوية لحوادث المرور المسجلة في الدول العربية، مجلة الأمن والحياة، عدد 33، السعودية، 2000.
- 12 - فرقان عصام، عدد حوادث المرور في تزايد، مجلة الشرطة، المديرية العامة للأمن الوطني، عدد 58، الجزائر، 1998.
- 13 - سميحة نصر، المنحنى النفسي في قيادة السيارات و حوادث الطرق، المجلة الجنائية القومية، المجلد الخامس والثلاثون، العددان الثاني والثالث، يوليو/نوفمبر، 1992.
- 14 - الهام بن خليفة، الآثار المادية المتناثرة في مسرح الجريمة، مجلة الندوة للدراسات القانونية، العدد الأول، أوت 2013، الجزائر.
- 15 - الجريدة الرسمية للمناقشات، المجلس الشعبي الوطني، السنة الثالثة، رقم 26، الصادرة بتاريخ: 14 سبتمبر 2009.

قائمة المراجع

- 16 - كريمة مقاوسي و قررمية مشاشو، إدارة السرعة وحوادث المرور، دراسة فارقية بين المسرعين وغير المسرعين من المراهقين، الملتقى الوطني الأول حول حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور، المطبوعة رقم 04، مركز التوثيق والإعلام للأمن الوطني، يومي 25/24 سبتمبر 2013، الجزائر.
- 17 - عادل منساري، دور القاضي الجزائري في ظل مبدأ الاقتناع القضائي، مجلة المنتدى القانوني، العدد الخامس.

خامسا: روابط على الانترنت

- 1 - <http://apps.who.int/iris/handle/10665/1379?locale=ar&null>
- 2 - <http://www.rokhsatsiyaka.com/index.html>
- 3 - <http://apps.who.int/iris/handle/10665/13792017/05/15>
- 4 - <https://tv.echoroukonline.com/>
- 5 - <http://www.djazairess.com/akhersaa/26458792>
- 6 - <http://www.traffic.gov.om/index.php/permalink/3751.html>

الكتب باللغة الأجنبية:

- 1-deloh kelly , Comportement criminel, Lectures en criminologie, presse de Morti, paris, 1980.

الفصل السادس

الفهرس:

1	مقدمة
9	مبحث تمهيدي: حوادث المرور في الجزائر
10	المطلب الأول: ظاهرة حوادث المرور في الجزائر
11	الفرع الأول: تطور ظاهرة حوادث المرور
12	الفرع الثاني: شبكة الطرق في الجزائر
14	الفرع الثالث: دور أجهزة الأمن في السلامة المرورية و الحد من ظاهرة حوادث المرور....
14	* الأطر الرئيسية للسلامة المرورية
14	* الواجبات الخاصة بالمرور
15	* الواجبات الخاصة بالدوريات
15	المطلب الثاني: الإستراتيجية المنتهجة من طرف الدولة للحد من ظاهرة حوادث المرور ...
17	الفرع الأول: المحاور الأساسية لإستراتيجية السلامة المرورية
17	* المنطلقات
17	* الأهداف
18	* مجالات وبرامج الإستراتيجية
18	1- في مجال الطريق
18	2- في مجال المركبات
19	3- في مجال السائقين
19	4- في مجال حوادث المرور
19	الفرع الثاني: الوقاية والتوعية من حوادث المرور
20	المطلب الثالث: المنظومة القانونية في مجال أمن الطرق
21	الفرع الأول: قانون المرور ومراحل تطوره
22	الفرع الثاني: تنظيم ومراقبة حركة المرور عبر الطرق
23	1- تنظيم حركة المرور
24	2- مراقبة حركة المرور
24	* أعوان المرور

25	* الدوريات
25	* الحواجز
28	الفصل الأول: ماهية الجرائم المرورية وأسباب وقوعها
29	المبحث الأول: ماهية الجرائم المرورية
29	المطلب الأول: التعريف بالجرائم المرورية
31	الفرع الأول: خصائص جريمة المرور
31	1- جريمة المرور عمل مادي
32	2- جريمة المرور سلوك غير مشروع
32	الفرع الثاني: عناصر الجريمة المرورية
33	1- سائق المركبة
33	2- المركبة
35	3- الطريق
35	المطلب الثاني: طبيعة الجرائم المرورية
36	الفرع الأول: الجهة المختصة بتوقيع الجزاء في الجرائم المرورية
37	الفرع الثاني: سلطة الجهة المختصة في جرائم المرور
38	المطلب الثالث: التقسيم الثنائي للجرائم المرورية
38	الفرع الأول: المخالفات المرورية
39	الفرع الثاني: الجرح المرورية
39	1- الجرح المتعلقة بالطرق
40	2- الجرح المتعلقة بالمركبات
40	3- الجرح المتعلقة بسائق المركبة
40	المبحث الثاني: أسباب وقوع الجرائم المرورية
42	المطلب الأول: العناصر الأساسية لوقوع الجرائم المرورية
42	الفرع الأول: السائق
43	الفرع الثاني: المركبة
44	الفرع الثالث: الطريق
45	الفرع الرابع: تغير العوامل الطبيعية والمناخية

46	المطلب الثاني: الأسباب المباشرة لوقوع الجرائم المرورية
46	الفرع الأول: السرعة المفرطة
46	الفرع الثاني: التجاوزات الخطيرة
46	الفرع الثالث: عدم احترام إشارات المرور
47	الفرع الرابع: مسافة الأمان
48	المطلب الثالث: العوامل النفسية التي تؤثر في الجرائم المرورية
51	الفصل الثاني: المسؤولية الجنائية والجزاءات في جرائم المرور
53	المبحث الأول: المسؤولية الجنائية في جرائم المرور
54	المطلب الأول: الأشخاص المسؤولين جنائياً في جرائم المرور
55	الفرع الأول: الشخص الطبيعي
55	* مرتكب جريمة المرور شخص طبيعي
57	* المسؤولية عن الفعل الشخصي
57	الفرع الثاني: الأشخاص المعنوية.....
59	المطلب الثاني: موانع المسؤولية الجنائية في حوادث المرور
59	الفرع الأول: صغر السن والجنون كموانع للمسؤولية الجنائية
59	أولاً: صغر السن كمانع للمسؤولية الجنائية
60	ثانياً: الجنون كمانع للمسؤولية الجنائية
61	الفرع الثاني: الإكراه و حالة الضرورة
61	1/ الإكراه المادي
62	2/ الإكراه المعنوي
62	المبحث الثاني: الجزاءات المترتبة على ارتكاب الجرائم المرورية
63	المطلب الأول: الجزاءات الجنائية المقررة في قانون المرور
65	الفرع الأول: الجزاءات المقررة للمخالفات
66	أولاً/ الاحتفاظ برخصة السياقة مع القدرة على السياقة
66	ثانياً/ الاحتفاظ برخصة السياقة مع عدم القدرة على السياقة
67	الفرع الثاني: الجزاءات المقررة للجنح
67	أولاً/ العقوبات الأصلية

70	..... ثانيا/ العقوبات التكميلية
70	..... 1- تعليق رخصة السياقة
70	..... 2- إلغاء رخصة السياقة
71	..... المطلب الثاني: إثبات المخالفات المرورية
72	..... الفرع الأول: حجية المحاضر في إثبات المخالفات المرورية
72	..... أولاً: مفهوم المحاضر وشروطها
72	..... /1 مفهومها
72	..... /2 الشروط الواجب مراعاتها في المحاضر
73	..... • الشروط الموضوعية
73	..... • الشروط الشكلية
74	..... - البيانات المتعلقة بمكان الحادث وظروفه
74	..... - البيانات المتعلقة بالمركبة
75	..... - البيانات الإدارية
75	..... ثانيا/ حجية المحاضر
75	..... /1 المحاضر الاستدلالية
76	..... /2 المحاضر ذات الحجية النسبية
77	..... الفرع الثاني: طرق الإثبات الأخرى
77	..... أولاً/ إثبات حالة السكر
79	..... ثانيا/ الرادار
80	..... ثالثا/ الرسم التخطيطي والتصوير الفوتوغرافي
80	..... 1- تسجيل وقائع الحادث بالصور الفوتوغرافية أو كاميرا الفيديو
81	..... 2- الرسم التخطيطي
84	..... خاتمة
88	..... قائمة المراجع
95	..... ملاحق
100	..... الفهرس