معالجة جرائم الحوادث المرورية

د. بيان محمد ابراهيم(*)

المقدمة

لقد أدى التقدم العلمي والتقني إلى إتساع دائرة الأنشطه التي يترتب على مزاولتها تعريض حياة الإنسان وسلامته للخطر. وقد يهمل الشخص في أداء أعماله مما تترتب عليه إضرار جسيمه تلحق بأموال ومصالح الآخرين، وهي جريمة جنائية تستحق العقاب. ولعل المجال الخصب الذي ترعرعت فيه الجرائم الناشئة عن الإهمال وتكاثرت بشكل مذهل هو مجال المرور، فمع تنوع وسائل المواصلات وزيادة اعدادها واتساع نطاق استخدامها تتزايد على نحو طردي الجرائم الخطأية التي تترتب على إهمال السائقين(١).

وقد تجاوزت حوادث السير حدود المعقول في العالم وصارت تشكل حربا غير معلنة نشهد وقائعها يومياً من خلال وسائل الاعلام المختلفة، فهي تؤدي إلى خسائر بشرية ومادية في اغلب الاحوال. وإزاء هذه المشكلة الذي يعتبر الإنسان المسؤول الأول عن حدوثها، فلا بد من وقفة جادة والتصدي لها من أجل ضمان االسلامة العامة على الطرق، لان هذا الإستنزاف اليومي للارواح البريئة يتعارض مع مظاهر التقدم الحضاري الذي ينشده العالم. وعليه لا بد من وضع تشريعات وقوانين وتطويرها بشكل تتفق مع طبيعة هذه المشكلة، وإحترام القوانين الموضوعة والعناية بالامور الفنية للمركبات. ولعل من الامور البديهية أن مواجهة حوادث السير في أي دولة في العالم لا يمكن ان يتم بجهود رجال الشرطة فقط، بل لا بد من خلق الوعي والثقافة المرورية من خلال تبصير الناس بعواقب تجاوز القانون وعدم الاهتمام بالسلامة العامة.

(*) باحث في الشؤون البيئية.

(١) د. هاشم محمد نور، الخطر الكامن بين الانسان والمركبة، مطبعة الدار العربية للعلوم، الطبعة الأولى، ٢٠٠٦، ص ٢١.

لذلك فإن هذه الدراسة تتناول موضوعاً على درجة كبيرة من الأهمية باعتباره يمس مشكلة أخذت في التفاقم ألا وهي الجرائم الناشئة عن الحوادث المرورية، ومن هنا تبدو أهمية البحث في هذه القضايا بوصف الانسان هو المسؤول الأول عن هذه الحوادث ويقاضى عنها امام المحاكم. مما يستوجب الالتفات إلى هذه المشكلة من الناحية القانونية كونها من المسائل التي لم تحظَ بالإهتمام الكافي والدراسات التفصيلية، لذا أصبحت من الأمور الملحة التي تتطلب تناولها بالدراسة والتحليل من أجل أختيار أفضل المعالجات لهذه الجرائم من خلال عرض الدراسات المقارنة.

أن هذا البحث على قدر كبير من الأهمية من الناحية العملية، كونه يتناول مشكلة تتفاقم بإستمرار وفقاً للإحصائيات العالمية، مما يترتب عليها إزدياد الجرائم التي تعرض أمام القضاء، الأمر الذي يستدعي التساؤل عن طبيعة الجرائم الناشئة عن الحوادث المرورية؟ والتساؤل أسباب تزايد هذه الجرائم هل أن الإنسان هو السبب الوحيد أم أن هناك عوامل أخرى تساهم في إحدائها؟ ومن ثم لا بد من التساؤل عن مدى مساهمة التدابير التشريعية وغيرها في الحد من هذه الحوادث؟

إنطلاقاً من طبيعة الموضوع محل البحث وما يثيره من إشكاليات، فإنه لا بد من ايجاد حلول واقتراحات للحد من هذه الحوادث ومعالجة أسبابها والتخفيف من اثارها السلبية. وذلك من خلال الاستعانة بمنهج البحث المقارن، من خلال اختيار بعض التشريعات العربية والاجنبية لغررض تقصي الاتجاهات المختلفة والاجتهادات القضائية إزاء هذا الموضوع واستقراء النصوص التشريعية ذات العلاقة مع إجراء تحليل مقارن كلما اقتضت الحاجة، من أجل تلمس أوجه القصور في هذه التشريعات وتحديد مواطن الخلل.

وبالتالي فإن موضوع هذه الدراسة يثير الكثير من الإشكاليات، مما يتطلب تناولها تقسيم هذه الدراسة إلى مطلبين وعلى النحو التالي:

المطلب الأول: ماهية الحوادث المرورية

المطلب الثاني: معالجة الحوادث المرورية

المطلب الأول
ماهية الحوادث المرورية

لقد أصبح معلوماً أن الحوادث المرورية تشكل إحدى المشكلات الكبرى التي تعاني منها العديد من المجتمعات والدول، وهي تستهدف إستنزاف الموارد المادية والطاقات البشرية، فضلاً عن ترتيب الكثير من الآثار السلبية. وذلك نتيجة عوامل عدة من أبرزها فعل الإنسان نفسه.

وعليه سوف تتم دراسة هذا الموضوع من خلال هذا المطلب، والذي يمكن تقسيمه إلى فرعين على النحو التالي:

الفرع الأول: مفهوم الحوادث المرورية وآثارها

الفرع الثاني: عوامل الحوادث المرورية

الفرع الأول
مفهوم الحوادث المرورية وآثارها

أصبحت الحوادث المرورية هاجساً كبيراً وقلقا لكافة أفراد المجتمع وأصبحت واحدة من أهم المشكلات التي تستهدف المجتمعات في اهم مقومات الحياة والذي هو العنصر البشري اضافة إلى خلق الكثير من المشاكل الصحية والاجتماعية والنفسية والخسائر المادية[٢].

(٢) الخبير عفيف حمدان، قانون السير بين النص والنصيحة، منشورات الحلبى، بيروت، الطبعة الأولى، ٢٠١٢، ص٢٦.

ولذلك لا بد من توضيح مفهوم هذه الحوادث ومن ثم التطرق إلى الآثار السلبية الناجمة عنها.

أولاً ـ مفهوم الحوادث المرورية

ان الحادث المروري هو حدث عرضي يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل سيارة مركبة واحدة أو أكثر مع مركبات اخرى أو مشاة أو حيوانات أو اجسام على طريق عام أو خاص، وعادة ما ينتج عن الحادث المروري تلفيات تتفاوت من طفيفة بالممتلكات والمركبات إلى جسيمة تؤدي إلى الوفاة أو الاعاقة المستديمة[٣]. كما يمكن تعريف الحادث المروري بأنه كثيراً ما يحدث نتيجة فقدان السيطرة على المركبة، أو بسبب استعمالها الذي يتأثر بعوامل خارجية كحالة الطريق والظروف المناخية، فقد ينشأ الحادث نتيجة خطأ السائق، أو فقدانه السيطرة على السيارة لسبب خارجي كما في حالة انحراف سيارة اخرى عليه، أو خراب حالة الطريق، أو تعرض السيارة للخلل أو تفجر الإطارات. مما يترتب عليه اصابات متنوعة قد يقع على السائق نفسه أو سائق آخر أو على الركاب أو شخص يسير في الطريق[٤].

ثانياً ـ آثار الحوادث المرورية

أن المخالفات المتعلقة بقانون السير وأنظمة وتعليمات المرور يمكن أن تترتب عليها العديد من الآثار السلبية، ولاسيما تلك المتعلقة بالجوانب الصحية والنفسية، فضلاً عن الآثار الضارة الاجتماعية والاقتصادية المتنوعة بما فيها الخسائر المادية الكبيرة في الممتلكات والمركبات والطرق المتضررة ونفقات اسعاف وعلاج المصابين[٥].

١ ـ الآثار الصحية: لقد ادت المخالفات المرورية إلى إنتشار الكثير من المشاكل الصحية والنفسية وقتل العديد من الابرياء على الطرقات سواءً كانو مشاة أو ركاباً. فضلاً عن الكثير من الآثار الضارة الإجتماعية والإقتصادية، ولاسيما تلك المخالفات المتعلقة بتجاوز السرعة القانونية وتصاعد الدخان الملوث للبيئة، وعدم وضع الغطاء المانع الذي يتسبب في تطاير الأتربة والمواد المحملة على المارة والسيارات[٦]. فقد تواجه الكثير من بلدان العالم وخاصة الدول النامية مشاكل مرورية متنوعة تتجسد في ازدياد جرائم المرور وما ينجم عنها من نتائج مؤلمة تتمثل في العدد الكبير من القتلى والجرحى والمعاقين، وما يرافق تلك الحوادث من معاناة جسمية ونفسية للمتضررين وذويهم بسبب الآلام الناجمة عن تلك الحوادث[٧]. ففي بعض البلدان يشغل مرضى الحوادث المرورية نسبة كبيرة من أعمال المراكز الصحية لفترة طويلة، وذلك بسبب كثرة المراجعات والحاجة إلى المعالجة النفسية والبدنية وإعادة التأهيل، وهذا ما يعكس مدى حجم العبء الكبير الذي تتكبده المؤسسات الصحية في مختلف دول العالم. إضافة إلى الآثار النفسية التي تتمثل في الألم

(٣) براء منذر كمال، عقوبة الجرح والقتل الخطأ فى الحوادث، رسالة ماجستير، جامعة تكريت، ٢٠٠٨، ص٢٧.

(٤) د. مدحت محمد محمود، المسؤولية عن حوادث السيارات، المركز القومى للاصدارات القانونية، قاهرة، الطبعة الأولى، ٢٠١٠، ص٧.

(٥) د.جمال عبد المحسن عبد العال، الحوادث المرورية والعناصر الحاكمة لها، اكاديمية نايف للعلوم الامنية، الرياض، ١٩٩٦، ص ٢٣ ـ ٢٤

(٦) د.نادر عبدالعزيز شافى، نظرات فى القانون، الجزء الثانى، منشورات زين، بيروت، الطبعة الأولى، ٢٠١١، ص ١٢٣

(٧) د.جمال عبد المحسن عبد العال، المرجع السابق، ص ٢٣ ـ ٢٤

والمعاناة والخوف والتعب وعدم الإستقرار النفسي[٨].

وقد كشفت إحصائيات منظمة الصحة العالمية ان حوادث السير مسؤولة سنوياً عن وفاة حوالي مليوني شخص في العالم، وإصابة خمسين مليون شخص بإصابات متنوعة بينهم خمسة ملايين يصابون بعجز دائم، ومنهم ٣٥ الف قتيل على طرقات الدول العربية بسبب الحوادث المرورية خصوصا تلك الدول التي يلفتها التخلف، وأن هناك قتيلاً واحداً في العالم كل ثلاثين ثانية وهو رقم يفوق ارقام ما تخلفه مآسي الكوارث الطبيعية والحروب. فضلاً عن الخسائر المادية التي تبلغ حوالي ٨٠٠ مليار دولار سنويا، أي ما يكفي لمعالجة مشاكل المجاعة والتخلف والفقر في عدة دول[٩]. كما تبين الاحصاءات الصادرة عن وزارة الداخلية اللبنانية ان حوادث السير في لبنان خلال عام واحد ينتج عنه وفاة ٨٧٠ شخصاً وجرح ١١٤٠٠ شخص، فضلاً عن الخسائر المادية التي تقدر بحوالي ٩٧٠ مليون دولار[١٠]. كذلك أشارت الجمعية الوطنية الفرنسية في تقرير لها إلى خطورة الحوادث المرورية في فرنسا، حيث بلغت ضحايا تلك الحوادث حوالي ثمانية آلاف قتيل على الطرقات كل عام، وذلك نتيجة عدم إحترام أنظمة السير وضعف التدابير الحكومية[١١].

٢ ـ الآثار الإجتماعية: لقد أسهمت حوادث الطرق في تفاقم الكثير من المعاناة من أبرزها تزايد الفئات الإجتماعية المعالة كحالات العجز واليتم والترمل والطلاق وحالات أخرى. وتقع أسر كثيرة في براثن الفقر الشديد من جراء فقدان العائل، ناهيك عن عبء رعاية الأفراد المصابين بالعجز بسبب إصابتهم في مثل هذه الحوادث. فقد تفقد الأسر عائلها الوحيد ومصدر رزقها الرئيس أو يصاب بعجز مستديم، الأمر الذي ينعكس سلباً على وضع الأسرة وأفرادها صحيا ونفسياً ومادياً وإجتماعياً كالإنقطاع مثلاً عن مواصلة الدراسة أو الإنغماس في الجريمة كسلوك غير سوي[١٢].

٣ ـ الآثار الاقتصادية: إن أكثر الفئات إنتاجية في العمل هي الأكثر تضرراً من جراء الحوادث المرورية على الطرق، ومن ثم تكون الآثار السلبية على فقد إسهامات هذه الفئة العمرية الفاعلة، ذات تأثير ضار على إقتصاديات الدول، وتتمثل الخسائر الإنتاجية في قيمة المكاسب المفقودة للمتوفي أو المصاب، فضلاً عن إرتباطها بالتكاليف الطبية في العلاج، فقد تكون ضخمة إلى حد مخيف. ففي البلدان الآسيوية تتزايد عدد السيارات بشكل كبير، رغم أن مساهمة السيارات تشكل نسبة كبيرة من أسباب وقوع حوادث الطرق إلى جانب العنصر البشري وشبكة الطرق. وتقدر الأعباء السنوية للتكاليف الإقتصادية العالمية بحوالي ٥١٨ بليون دولار أمريكي، ويقدر إجمالي التكلفة السنوية للحوادث على الطرق في البلدان ذات الدخل المنخفض والمتوسط بنحو ٦٥ بليون دولار أمريكي، أي ما يفوق مساعدات التنمية السنوية التي تتلقاها بعض الدول الفقيرة، فيما

(٨) مال اللة الصادرى، اثار حوادث السير، مجلة التوعية المرورية، العدد ١٦، سلطنة عمان، اذار ٢٠١٢، ص٣.
(٩) الخبير عفيف حمدان، مرجع سابق، ص٢٦.
(١٠) د.نادر عبدالعزيز شافى، مرجع سابق، ص ١٢٣
(١١) الخبير عفيف حمدان، المصدر السابق، ص ٢٦
(١٢) مال اللة الصادرى، مرجع سابق، ص٣.

بلغت التكلفة السنوية لهذه الحوادث في البلدان المرتفعة الدخل ١٨٠ بليون يورو أي ما يوازي ضعف ميزانية الإتحاد الأوربي[١٣].

الفرع الثاني
عوامل الحوادث المرورية

تتداخل عوامل عدة في وقوع الحوادث المرورية، ويمكن تلخيصها إلى أربعة عوامل هي: العنصر البشري «السائق»، وكل من المركبة وشبكة الطرق وطبيعة البيئة. ورغم وجود أسباب لوقوع الحادث المروري تخص مجتمعات دون اخرى، الا ان الاحصاءات والدراسات المختلفة تشير إلى تلك العوامل الاربعة والتي لا تكاد تختلف من مجتمع إلى اخر[١٤]. وهذه الأسباب تأكدت من قبل معظم المختصين في قضايا المرور، فقد أكدوا أن الحوادث المرورية تشترك فيها عدة عوامل وقد تشمل: خطأ واهمال السائق، والعيب في شبكة الطرق، والخلل في شروط المتانة والامان في المركبة، وطبيعة البيئة والضروف الجوية الرديئة كالمطر والضباب والظلام. ومع ذلك فإن السائق هو السبب الرئيس في معظم جرائم المرور[١٥]. وعليه يمكن عرض العوامل المذكورة آنفاً وفق الآتي:

أولاً ـ فعل الانسان في صنع الحادث المروري

لقد أكدت الدراسات والأبحاث على حقيقة هامة، مفادها أن العنصر البشري هو العامل الرئيس في إحداث الحوادث المرورية بإعتبار الإنسان هو العنصر العاقل والمتحكم في كيفية التعامل مع المركبة والطريق، ولذلك فإن القانون قد ألقى باللائمة على الانسان بإعتباره هو الصانع الرئيس لهذه الحوادث. وهذا ما أكده اغلب الباحثين والمهتمين بهذه القضايا، وعليه فإن المسؤولية الاكبر تقع على عاتق السائق فهو يتحمل تبعات تصرفه إزاء الآخرين بإعتبار أن خطأ وإهمال السائق هو السبب الرئيسي في مثل هذه الحوادث[١٦].

وقد وجدت معظم الدراسات والابحاث ان الحالات المتعلقة بالاهمال وعدم الانتباه تسبب حوادث مرورية مروعة، وهي مخالفات تأكدت في أغلب أنظمة المرور، ويمكن أن تشمل: عدم الإلتزام بشاخصات المرور على جوانب الطرق، وعدم مراعاة حق المشاة في العبور أو إعطائهم فرصة للعبور في الحالات الإضطرارية، وخاصة الإنتباه إلى الاطفال لأن ظهورهم امام المركبة متوقع في أي لحظة، وحضن طفل أثناء السياقة. إضافة إلى الأسباب المتعلقة بالحالة الصحية كالقيادة دون نظارة إذا كان استعمالها واجباً، والحالات المرضية التي تمنع فيها السياقة كالصرع والسكر والغيبوبة والعمى الوقتي، والقيادة تحت تأثير مسكر أو مخدر أو أدوية تمنع الارشادات الطبية السياقة اثناء تعاطيها، والسياقة دون رخصة، وترك المركبة شغالة[١٧]. فضلاً عن أسباب أخرى تتعلق بالحالة النفسية والسلوكية، كالسياقة في حالة غضب، والتسابق والتهور والرعونة والطيش واللامبالاة، والسرعة الزائدة، والإستهتار بالإرشادات المرورية، وعدم إختيار الإطارات

(١٣) مال اللة الصادرى، مرجع سابق، ص٣.
(١٤) د.هاشم محمد نور المدنى، مرجع سابق، ص ٢٢ ـ ٢٥.
(١٥) د. عبد الوهاب عبدالرزاق التحافى، الجرائم المرورية، مطبعة اسعد، بغداد، ١٩٨٢، ص ٣
(١٦) د. عبدالوهاب عبدالرزاق التحافى، المرجع السابق، ص٤.
(١٧) د. شاكر الحاج مخلف، الاعلام والتوعية المرورية، دار علاء الدين، دمشق، ١٩٩٨، ص ١١٩.

المناسبة للمركبة، والإنشغال أثناء القيادة بالراديو أو التبريد أو الهاتف أو التحدث مع الركاب، إضافة إلى قلة الوعي لدى المواطنين وجهلهم بأنظمة المرور نتيجة ضعف برامج التوعية والتوجيه بهذا الشأن[١٨]

وقد وجدت أغلب الدراسات والأبحاث أن أغلب الحوادث تقع على التقاطعات والطرقات المزدحمة بمركبات النقل والشاحنات، وأن نسبة الإصابات تكون منخفضة في مراكز المدن بسبب بطء السير، وعالية على االطرق الخارجية وخصوصاً الطرق السيئة، بينما معدلات الحوادث الليلية فهي ضعف الحوادث التي تقع خلال النهار وخاصة على الشوارع غير المضاءة. وأن معظم هذه الحوادث تعود إلى سلوك الانسان نفسه، إلا نسبة قليلة تعود إلى أسباب تتعلق بالطريق والمركبة[١٩]. حيث يتسم الإنسان بالملاحظة والادراك والحركة ورد الفعل، لذا فهو المسؤول الأول والأخير عن حوادث المرور، إنطلاقاً من مسؤوليته عن سلامة المركبة ومتابعة إصلاحها، والتحقق من صلاحيتها قبل إنطلاقها وهي مؤهله فنياً للسير الآمن. كما أن الإنسان نفسه يتحمل مسؤولية سلامة الطريق بصفته ممثلاً عن الجهات المختصة بإصلاح الطريق وتأهيلها، والجهات المختصة بإدارة المرور التي ينبغي أن تعمل على ضبط السير ومنع الاضطراب وتزايد الحوادث[٢٠].

وعليه فإن السبب الرئيسي للحوادث المرورية هو خطأ وإهمال السائق، وهو أحد عناصر الجرم، والسبب المباشر للخطأ السرعة الزائدة والتسابق على الطرقات التي تعرض حياة السائق والآخرين للخطر[٢١]. والخطأ كما عرفه الفقهاء أمثال كارو وجلال ثروت، هو تصرف لا يتفق وواجبات الحيطة الحذرة التي تتطلبها الحياة الاجتماعية. ولذلك فإن الشخص يعتبر مخطئا إذا لم يتخذ الحيطة والحذر ويكون حريصاً في تصرفاته. ولكن الضابط الذي يحدد مقدار الحيطة والحذر المطلوب مراعاتهما لكي يتخلص الشخص من المسؤولية، وهو تصور شخص حريص في سلوكه متزن في تصرفاته متماثل مع المتهم من حيث البيئة. فعلى سبيل المثال، لو أن شخصاً ضعيف البصر قاد سيارته في شارع مزدحم ليلاً ودهس أحد المارة، فلاشك أن الشخص الحريص المتزن الذي يجد نفسه في مثل هذه الظروف يمتنع عن المخاطرة في القيادة، وعليه فإن الشخص يعتبر مخطئا في الوقت الذي كان فيه ملزما بمقتضى واجب الحيطة والحذر أن يمتنع عن تلك المجازفة[٢٢].

ثانياً ـ العوامل الأخرى

إضافة إلى عوامل اخرى قد تكون لها دور كبير في الحوادث المرورية، وهي عوامل لها علاقة بالمركبة وشبكة الطرق وطبيعة البيئة.

١ ـ المركبة: وهي العامل الذي ينجم عنه الخطر مباشرة مع ان المركبة صنعت لتخدم الانسان، وذلك نتيجة عدم توفر شروط المتانة والامان في المركبة، وسوء الاستخدام والتهور واهمال الصيانة، حيث تفقد المركبة مقومات

(١٨) الخبير عفيف حمدان، مرجع سابق، ص ٢٣.
(١٩) د.هاشم محمد نور المدنى، مرجع السابق، ص٢٢ ـ ٢٥.
(٢٠) صباح احمد، مجلة سفراء الشباب، العدد ١٣، سلطنة عمان، ٢٠١١، ص٧.
(٢١) جان لارجية، القانون الجزائى، الطبعة الأولى، مطبعة مجد المؤسسة الجامعية، بيروت، ص٤٩.
(٢٢) د.واثبة داود السعدى، قانون العقوبات القسم الخاص، منشورات شركة العاتك، القاهرة٢٠١٠،، ص ١٢٤.

السلامة مما تلحق الضرر بالسائقين والركاب والاخرين. وقد يرافق الاصطدام الخارجي للمركبة اصطدامات اخرى ثانوية، والاصطدامات المرافقة قد تكون اخطر من الارتطام الأول، فمثلا بعد الاصطدام الأول قد تقذف المركبة في الاتجاه الاخر من السير حيث تواجه بمركبات مسرعة وجها لوجه، أو قد تصطدم مركبة تسير بسرعة منخفضة بانسان، ثم يفاجئ سائق اخر بالضحية ولا يستطيع تجنب دهسه، اضافة إلى ذلك هناك اصطدامات ثانوية داخل المركبة، وذلك عندما يرتطم السائق أو الركاب بالاجزاء الداخلية للمركبة ما لم يكونوا مثبتين باحزمة سلامة. وقد وجد الباحثون ان نصف وفيات حوادث الطرق هو بسبب الارتطام الثانوي الداخلي[٢٣].

٢ ـ الطريق: وقد تعتبر رداءة الطريق إحدى مسببات الحوادث، حيث تتوقف سلامة الطريق على جودتها وحسن تخطيطها، وقدرتها على تحمل الأثقال السائرة عليها دون تدهور سريع، وقدرتها على إستيعاب المركبات السائرة عليها دون إزدحام، والديمومة على صيانته. وبشكل عام فان الأخطاء المتعلقة بالطريق قد تتعلق بعدة أمور أهمها : عدم تنظيم الشوارع وعدم كفاية الإشارات المرورية في الطرق الخارجية. فضلاً عن الأخطاء الفنية للمهندس والمصمم المشرف على المشروع، قد تتعلق بقصر مسافة الأبصار الأمامية أو الجانبية عند المنعطفات أو التقاطعات، أو عدم إدراك بعض إحتياجات السلامة كحواجز السلامة أو العلامات التحذيرية أو الإنارة، وذلك من أجل خفض تكاليف المشروع. وأخطاء المقاول المنفذ للمشروع كإستخدام مواد رديئة في المشروع لا تصلح لسطح الطريق مما يؤدي إلى إنزلاق المركبات عند استخدامها للمكابح بقوة[٢٤].

٣ ـ طبيعة البيئة: فالحوادث التي تقع في الطرق الوعرة أكثر من حوادث الطرق في المناطق السهلية، والحوادث التي تقع في أجواء الأمطار والثلوج والضباب والغبار أكثر عدداً من الحوادث التي تقع في الأجواء الاعتيادية. لذا وجدت في كثير من الدول دوائر الأنواء الجوية، وهي توجه إرشادات يومية لسائقي المركبات بخصوص السفر في الطرق الخارجية. إضافة إلى حالات أخرى كتعرض السيارة في الطرق الرديئة للخطر نتيجة وجود حريق أو الانغمار في الطين أو مياه على الطريق. لذلك يجب على السائق الإنتباه إلى هذه الحالات ومعرفة ما يقوم به[٢٥]

المطلب الثاني
معالجة الحوادث المرورية

أن تقدم وسائل النقل له دور كبير في تقدم المجتمعات البشرية، إذ كلما تقدمت المجتمعات البشرية ازداد استخدام المركبات المتطورة لتفي بحاجاتها المختلفة، غير أن استخدام تلك المركبات لا يخلو من الخطورة على الأفراد والأموال. وللتوفيق بين هاتين المصلحتين المتعارضتين يتدخل المشرع لوضع قواعد قانونية تنظم إستخدام المركبات للطرق العامة بما يحقق تلك المصالح المتعارضة، وترتيب جزاءات ذات أثر جنائي[٢٦].

يعد موضوع السير من أكثر الموضوعات

(٢٣) ريما احمد، باحث اجتماعى، مجلة العلوم الاجتماعية، العدد ٩١، ٢٠٠٧، ص١٣.
(٢٤) د.هاشم محمد نور المدنى، مرجع سابق، ص٢٦ ـ ٣٠
(٢٥) ريما احمد، مرجع سابق، ص ١٣.
(٢٦) محسن محمد الساعدى، اثبات جرائم المرور، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق جامعة طرابلس، ليبيا٢٠١٠، ص ١٦.

الحديثة التي افرد لها القانون إهتماماً خاصاً، بتنظيمها وتحديد المسؤولية القانونية عن الحوادث الناجمة عنها، وفرض العقوبات على المخالفين لأنظمة السير، وذلك من أجل تحقيق الردع العام، وردع المخالف ومحاولة منعه من تكرار المخالفة، وبالتالي الحد من حوادث السير وخطورتها على الأرواح والممتلكات[٢٧].

وهذا الأمر يتطلب البحث في القواعد القانونية المتعلقة بالسير، ومن ثم ترسيخ تطبيقها من خلال التدابير التثقيفية. وعليه سوف تتم دراسة هذا الموضوع من خلال هذا المطلب، والذي يمكن تقسيمه إلى فرعين على النحو التالي:

الفرع الأول: التدابير التشريعية والضبطية.

الفرع الثاني: التدابير التثقيفية.

الفرع الأول
التدابير التشريعية

لقد تم إختيار مجموعة من التشريعات المقارنة بهذا الشأن تمثل الاتجاهات المختلفة في معالجة هذا الموضوع، وهي لا تخرج في مسارها التشريعي عن منهجين.

أولاً ـ التشريعات التقليدية لمعالجة حوادث المرور

أن القوانين السائرة في هذا المنهج تعمل على معالجة هذه الحوادث في قانون العقوبات بإتجاهين، إتجاه لا يفرق في العقاب بين مرتكبي جرائم الخطأ سواء كان الحادث مروريا ام غير مروري، والاتجاه الآخر ويفرق بين حالات الخطأ حيث يخصص نصا مستقلا لجرائم الناجمة عن حوادث المرور تميزاً عن جرائم الخطأ الأخرى.

١ ـ تشريعات لا تضم نصوص مستقلة: وهي تشريعات لا تفرق في المعاملة بين مرتكبي جرائم الخطأ، حيث يستوى بمقتضاها من يدهس شخصا بسبب قيادته المركبة باهمال وبين من يطلق النار على طير فيصيب انسانا ويقتله، فكلا الفعلين نجم عنهما القتل، وكلاهما نجما عن خطأ غير عمدي بسبب اهمال الفاعل وعدم احترازه. وهذه التشريعات في الغالب تعد جرائم الخطأ من الجنح حيث تقرر لها عقوبة الحبس مع اختلاف في مدته، وتزداد العقوبة بنسب معينة إذا ما اقترنت الجريمة بظروف مشددة ولكنها لا تخرج عن نطاق الجنح[٢٨].

ومن أمثلة هذه التشريعات، قانون العقوبات المصري من خلال المادة ٢٣٨ التي تنص على «من تسبب خطأً في موت شخص آخر نتيجة الاهمال أو الرعونة أو عدم الاحتراز أو عدم مراعاة القوانين والقرارات والانظمة، يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن ستة اشهر وبغرامة أو باحدى هاتين العقوبتين. وتكون العقوبة الحبس لمدة من سنة إلى خمس سنين وبغرامة أو باحدى هاتين العقوبتين إذا إقترنت الجريمة بظرف مشدد كالحالات الآتية: اخلال الجاني اخلالا جسيما بما تفرضه عليه اصول وظيفته أو مهنته، تعاطي المسكر أو المخدر عند ارتكاب الخطأ، النكول وقت الحادث عن مساعدة المجني عليه مع تمكنه من ذلك. وتكون العقوبة الحبس من سنة إلى سبع سنين إذا نشأ عن الفعل وفاة أكثر من ثلاثة اشخاص، أما إذا توافر ظرف أخر من الظروف الواردة في الفقرة آنفاً كانت العقوبة الحبس لمدة من سنة إلى عشر سنين». فضلاً عن المادة ٢٤٤ التي نصت على «من تسبب خطأً في جرح شخص أو ايذائه

(٢٧) فراس سليمان قصاب، المسؤولية القانونية لحوادث السير، مجلة نسور الوطن، العدد ٤، الاردن، ٢٠٠٤، ص١١.

(٢٨) د. عبدالوهاب عبدالرزاق التحافى، مرجع سابق، ص ٣ ـ ٤.

نتيجة الاهمال أو الرعونة أو عدم الاحتراز أو عدم مراعاة القوانين والقرارات واللوائح، يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة أو باحدى هاتين العقوبتين. وتكون العقوبة الحبس مدة لا تزيد على سنتين وغرامة أو احدى هاتين العقوبتين إذا إقترنت الجريمة بظرف مشدد من الظروف المذكورة أعلاه، أو الاصابة بعاهة مستديمة، أو اصابة أكثر من ثلاثة اشخاص. أما إذا توافر ظرف اخر من تلك الظروف تكون العقوبة الحبس لمدة من سنة إلى خمس سنين »[٢٩].

يتضح مما سبق، أن تطور اسباب الحوادث المرورية وكثرة الضحايا، قد دفع المشرع إلى تشديد الجزاء المترتب عن هذه الجرائم. ولكن السؤال الذي يثير نفسه هل يحق لورثة المجني عليه في جريمة القتل الخطأ المطالبة بالتعويض في حالة توافر الخطأ المشترك بين الجاني والمجني عليه؟ وقد يتمتع القاضي في هذا الشأن بسلطة تقديرية فيمكن له توزيع مقدار التعويض عن الخطأ المشترك علي المسؤولين بالتساوي إلا إذا تمكن من تحديد جسامة كل خطأ.

فضلاً عن قانون العقوبات الجزائري من خلال المادة ٢٨٨ التي نصت على «من تسبب في قتل شخص خطأً يعاقب بالحبس من ستة اشهر إلى ثلاث سنوات مع الغرامة»، والمادة ٢٨٩ التي تنص على «من تسبب في إيذاء شخص خطأً يعاقب بالحبس من شهرين إلى سنتين أو باحداهما»، والمادة ٢٩٠ التي نصت على «مضاعفة العقوبة إذا إقترنت الجريمة بظرف مشدد كحالة السكر أو التهرب من المسؤولية والفرار من مكان الحادث أو تغيير حالة الاماكن»[٣٠].

أما التشريعات العمانية فتبدو أنها قريبة من التشريعات المتقدمة في هذا النوع من الجرائم، فقد نصت المادة ٢٥٤ من قانون الجزاء على «من تسبب في قتل شخص خطأً يعاقب بالسجن من ستة اشهر إلى ثلاث سنوات مع الغرامة أو باحدى هاتين العقوبتين»، والمادة ٢٥٥ التي نصت على «من تسبب في إيذاء شخص خطأً يعاقب بالسجن مدة لا تتجاوز السنة أو بغرامة، وتعلق الملاحقة على شكوى المتضرر إذا لم ينجم عن الايذاء مرض أو تعطيل عن العمل لمدة تتجاوز عشرة ايام، كذلك يسقط الحق العام إذا تنازل الشاكي عن دعواه، وتسقط العقوبة إذا كان قد حكم بالدعوى»[٣١].

ويلاحظ على النصوص التشريعية المتقدمة، ان القانون العماني كان أكثر تساهلا كونه لم يجعل من الحالات آنفاً ظروفاً مشددة، وان عقوبة القتل الخطأ الخالية من الضروف المشدده لا تتجاوز ثلاث سنوات. أما في القانون المصري فإن هذه العقوبة قد تصل إلى عشر سنوات إذا ما اقترنت بظرف مشدد، بينما القانون الجزائري فلم ينص على إعتبار تعدد المجنى عليهم ظرفا مشدداً.

أما التشريعات الاجنبية مثل قانون العقوبات الايطالي، فبمقتضى المادة ٥٩٨ تعد كافة جرائم القتل الخطأ من الجنح، وبما في ذلك جرائم الحوادث المرورية وهي تشدد العقوبة إذا نشأ عن الحادث قتل عدة أشخاص أو قتل شخص واصابة اخرين. ووفقاً للمادة ٥٩٠ تشدد عقوبة

(٢٩) قانون العقوبات المصري المعدل عام ٢٠١٧، منشور على الرابط التالي: https// manshurat.org
(٣٠) قانون العقوبات الجزائري المعدل عام ٢٠١٦، منشور على الرابط التالي: .coursdroitarab.com
(٣١) قانون الجزاء العماني المعدل عام ٢٠١٨، منشور على الرابط التالي: www.sai.gov.om

الايذاء الخطأ تبعا لجسامة الاصابة أو تعدد المصابين[٣٢]. كذلك قانون العقوبات الياباني الذي يتناول جرائم الخطأ بصورة عامة فهو لا يفرق بين الجرائم المرورية وغيرها، وذلك من خلال المادتين ٢٠٩، ٢١٠ اللتين تنصان على «من تسبب في قتل أو إيذاء شخص خطأً يعاقب بغرامة». والمادة ٢١١ التي نصت على «من تسبب في قتل أو إيذاء شخص خطأً اثناء اداء الوظيفة يعاقب بالسجن لمدة لا تزيد عن خمس سنوات أو بغرامة إذا إقترنت الجريمة بظرف مشدد كإرتكاب الجريمة اثناء أداء الوظيفة، أو أن يكون الإهمال جسيما وينجم عن الحادث قتل أو ايذاء شخص اخر». أما سحب رخصة القيادة كجزاء تبعي للعقوبة فهو من اختصاص قانون المرور الذي يتضمن معايير لسحب الترخيص لمدة لا تقل عن شهر ولا تزيد على ثلاث سنوات حسب جسامة المخالفة مثل هروب السائق من محل الحادث[٣٣].

يتضح مما سبق، أن هذه التشريعات تعتبر جرائم القتل الخطأ الناجمة عن حوادث المرور من الجنح، وقد يكون له ما يبرره لأن جسامة هذه المشكلة تختلف حسب ظروف كل بلد. ولكن ما يُؤخذ على قوانين هذه الدول إنها لم تنص على عقوبة سحب رخصة القيادة، كما ان هذه العقوبة في قوانين المرور الخاصة بهذه البلدان تتعلق بمخالفات مرورية بحتة لا علاقة لها بجرائم الخطأ، وهو مايعتبر قصوراً في تلك القوانين. فارتكاب جريمة الخطأ كنتيجة لحادث مروري وبخاصة إذا ما إقترنت بضرف مشدد، هي جريمة جسيمة. ولذلك من الضروري أن تتناول قوانين العقوبات المذكورة آنفاعقوبة تكميلية تتضمن سحب رخصة السوق كلما إقترنت الجريمة بضرف مشدد.

٢ ـ تشريعات تضم نصوصاً مستقلة: وهي تشريعات تأخذ إتجاهاً وسطياً الذي يؤكد على أن جرائم الخطأ الناشئه عن الحوادث المرورية لا علاقة لها بقانون المرور على اعتبار انه قانون تنظيمي، ولكن قانون العقوبات يتناول وبنص مستقل أحكاماً خاصة بالجرائم المرورية، فهو يميز جرائم الحوادث المرورية عن غيرها من جرائم الخطأ من حيث العقوبة[٣٤].

ومن التشريعات التي أخذت بهذا الإتجاه قانون العقوبات اللبناني، فالماده ٥٦٦ منه تنص على «كل سائق تسبب بحادث ولم يعن بالمجنى عليه أو حاول التملص من التبعة والهرب يعاقب بالحبس لمدة لا تتجاوز الشهر وبغرامة». والمادة ٥٦٤ التي تنص على «من تسبب بموت شخص عن إهمال أو قلة إحتراز أو عدم مراعاة القوانين والأنظمة يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى ثلاث سنوات». والمادة ٥٦٥ التي تنص على «إذا نجم عن جريمة الخطأ إيذاء شخص يعاقب من شهرين إلى سنة، ويعاقب على كل إيذاء آخر بالحبس ستة اشهر أو بغرامة. وتعلق الملاحقة على شكوى المجنى عليه إذا لم ينجم عن الإيذاء مرض أو تعطيل عن العمل لمدة تتجاوز عشرة أيام، كذلك يسقط الحق العام إذا تنازل الشاكي عن دعواه»[٣٥].

يتضح مما سبق، أن النصوص المتقدمة قاصرة عن معالجة الكثير من المسائل الجوهرية ذات العلاقة بالجرائم الناتجة عن الحوادث المرورية، كحالات تعدد المجنى عليهم،

(٣٢) قانون العقوبات الايطالي، نقلاً عن د. محمود محمود مصطفى، مرجع سابق، ص٢٨٣.
(٣٣) قانون العقوبات الياباني، نقلاً عن براء منذر كمال، مرجع سابق، ص٢٨.
(٣٤) د.اكرم نشأت ابراهيم، القواعد العامة فى قانون العقوبات المقارن، مطبعة الفتيان، بغداد، ١٩٩٨، ص ٢٩٠.
(٣٥) قانون العقوبات اللبناني، منشور على الرابط التالي: www.unodc.org

وارتكاب الجريمة تحت تأثير مسكر أو مخدر. كما إنها لم تعالج مسألة سحب رخصة القيادة وإمكانية فرضها كعقوبة تكميلية في حالة إقتران الجريمة بظرف مشدد، وكذلك لم تتطرق إلى أسباب التخفيف كعذر عند مبادرة الجاني إلى مساعدة المجنى عليه وإسعافه، أو تسليم نفسه إلى السلطات.

ثانياً ـ التشريعات الحديثة لمعالجة حوادث المرور

ان المنهج الذي إتخذته التشريعات السائرة في هذا الإتجاه هو معالجة هذه الجرائم في قانون المرور، حيث تتضمن هذه القوانين أحكاماً تتعلق بالجرائم الناجمة عن الحوادث المرورية وعقوبتها، وبالتالي فلا علاقة لجرائم المرور بجرائم الخطأ الأخرى المنصوص عليها في قانون العقوبات، وتتميز هذه القوانين من حيث فرض العقوبة فبعضها تتسم بعقوبات شديدة وبعضها الأخر بعقوبات أخف.

١ ـ تشريعات ذات معالجات شديدة: وهي تفرض عقوبات شديدة على مرتكبي الجرائم الناتجة عن الحوادث المرورية، ومن أمثلة هذه التشريعات قانون المرور العراقي المعدل عام ٢٠١٩. فيما يتعلق بجريمة القتل الخطأ، فقد نص القانون على أربع حالات تختلف في شروطها وتندرج في عقوباتها. فقد نصت الفقرة الأولى على «كل من تسبب في موت شخص نتيجة قيادته مركبة لعدم مراعاة القوانين والانظمة يعاقب بالسجن مدة من خمس سنوات إلى سبع سنوات أو بغرامة أو كلاهما». أما الفقرة الثانية فقد نصت على «كل من تسبب في موت أكثر من شخص أو موت شخص والحاق أذى جسيم أو عاهة مستديمة باكثر من شخص، نتيجة قيادته مركبة لعدم مراعاة القوانين والانظمة، يعاقب بالسجن مدة من سبع سنوات إلى عشر سنوات وبغرامة أو كلاهما». وأما الفقرة الثالثه فقد نصت على «كل من تسبب في موت شخص خطأً نتيجة قيادته مركبة بإهمال أو رعونة، يعاقب بالسجن مدة من سبع سنوات إلى عشر سنوات وبغرامة إذا إقترنت الجريمة بوقوع الفاعل تحت تأثير مسكر أو مخدر، أو هرب الفاعل دون إخبار السلطات بالحادث». بينما الفقرة الرابعة فقد نصت على «كل من تسبب في موت شخص خطأً نتيجة قيادته مركبة بإهمال أو رعونة، يعاقب بالسجن مدة من عشر سنوات إلى عشرين سنة وبغرامة، إذا نشأ عن الجريمة موت أكثر من شخص، أو موت شخص والحاق أذى جسيم أو عاهة مستديمة باكثر من شخص»[٣٦].

أما جريمة الإيذاء، فقد نص القانون على «من تسبب في إيذاء شخص خطأً يعاقب بالحبس من ستة اشهر إلى سنتين أو بغرامة، إذا كان الأذى جسيماً أو يتسم بعاهة مستديمة». كما أن القانون قد عالج بنص مستقل ظروفاً مشددة واعذاراً مخففة، فجعل من بعض الحالات ظروفاً مشددة كوقوع الحادث في المناطق المخصصة لعبور المشاة، وعدم مبادرة السائق إلى مساعدة المصاب، وترك المصاب في محل الحادث دون إخبار السلطات. كما جعل من حالات معينة إعذاراً مخففة كوقوع الحادثة خارج منطقة العبور، ومبادرة السائق بنقل المصاب إلى المستشفى، واخبار السلطات بالحادث إذا تعذر نقله[٣٧].

(٣٦) قانون المرور العراقي، رقم ٤٤٥٠ المعدل عام ٢٠١٩، منشور في جريدة الوقائع العراقية رقم ٨ عام ٢٠١٩.

(٣٧) قانون المرور العراقي، المرجع السابق.

ومن الجدير بالذكر، فإن الاهمال هو الخطأ اياً كان شكله ودرجته، فان الرعونة تعني الاستهتار بقيادة المركبة، ومثالها سرعة جنونية في شارع مزدحم بالمارة أو في منطقة سكنية أو السرعة عكس إتجاه السير. مايعني أن الإهمال وحده غير كافٍ لتطبيق النص، بل لا بد ان يكون الفاعل واقعا تحت تأثير المسكر أو المخدر وقت الحادث، بحيث يغلب على عقل الفاعل وتوازنه ويفقده السيطرة على قيادة المركبة، ولذلك ينبغي على القاضي ارسال المتهم للفحص الطبي حال إخباره عن حادث مروري إذا إعتقد بوجود مثل هذه الحالة[٣٨].

يؤكد أغلب المختصين أن جرائم الحوادث المرورية لا تتسم بالخطورة الاجرامية كونها جرائم خطأ مهما بلغت جسامة النتائج المترتبة عليها، وطالما أن النية الإجرامية نحو إرتكاب الجريمة منعدمة، وأن هذا الإتجاه هو ما ينسجم مع الإتجاه الحديث، فعلم الإجرام وعلم العقاب كلاهما يتجه إلى إعطاء المحكمة المختصة السلطة والصلاحية الواسعة في إختيار العلاج المناسب بين عدد من العقوبات للحالة المعروضة[٣٩]. ولذلك فإن قانون المرور العراقي قد وضع أمام المحاكم عدة خيارات تختار من بينها ما ترى وفقاً لتقريرها وظروف المدان، فلها أن تحكم بالسجن وحده أو بالغرامة وحدها أو بالعقوبتين معا. ومن جانب آخر فإن الغرامة التي تندرج في الجسامة من حيث مبلغها لا تخلو من عنصر الردع، ولكنها في الوقت نفسه تحفظ للمدان حريته وصلته بأسرته، والإبقاء على هذه الصلة مصلحة عامة تتمثل في الحفاظ على الأسرة. ومع أنه لا توجد تطبيقات قضائيه قضت بالغرامه فقط في هذا القضايا، فغالباً ما تلجأ المحاكم إلى الحكم بالحبس مع وقف التنفيذ كلما رأت ضرورة للرأفة بالمدان، ولكن يفضل الحكم بالغرامة سواءً وحدها أو مع الحبس بوقف التنفيذ كلما ظهر للمحكمة وجود ظروف تستدعي الرأفة بالمتهم، كما أن الحكم بالغرامة أفضل من الحكم بعقوبة حبس قصيرة المدة لا يمكن من خلالها أن يخضع المدان لبرامج إعادة التأهيل أو إصلاح. لذلك فإن فرض عقوبة الغرامة أمر لا يخلو من فائدة[٤٠].

أما الاعذار القانونية، فالملاحظ أن النص على الاعذار المخففة له ما يسوغه، فهي حالات إذا توافرت من شأنها ان تقلل من وقوع الجريمة على المصاب كنقله الفوري إلى المستشفى، وكذلك على ذوي المجنى عليه عند معرفتهم بان المتهم قد سلم نفسه إلى السلطات، كما انها تدلل على تعاون المتهم مع السلطات في كشف وقائع الحادث، وهي حالات إذا ما توافرت يتوجب على المحكمة أخذها بنظر الإعتبار. أما الظروف المشددة التي تناولها القانون، فالعبرة من ادراجها تحقيق الردع العام، وذلك بتذكير سائقي المركبات بخطورة العقوبة التي من الممكن إيقاعها في حالة توافر أحد تلك الظروف، وتحقيق الردع الخاص بتشديد العقوبه على المدان حتى لا يعود إلى إرتكاب الجريمة من جديد[٤١].

وأما مسألة هروب الفاعل من مكان الحادث دون إخبار السلطات، فقد أكدت محكمة التمييز من خلال القضايا المعروضة عليها أن عدم

(٣٨) د. ابراهيم المشاهدى، المرجع السابق، ص ٢٢٥

(٣٩) د.مصطفى العوجى، دروس فى العلم الجنائى، الجزء الأول، مطبعة نوفل، بيروت، ١٩٨٠، ص ١٥٩.

(٤٠) د. فاضل زيدان محمد، العقوبات السالبة للحرية، مطبلعة الشرطة، بغداد، ١٩٨٢، ص ١٠٣.

(٤١) د. براء منذر كمال، مرجع سابق، ص٢٧ ـ ٢٩.

تقديم المساعدة للمجنى عليه إذا كان في وسع المتهم ذلك أمر تتطلبه المعايير الاخلاقية والانسانية، ولذلك ذهبت المحكمة إلى نقض القرار من حيث العقوبة لتشديدها، في قضية وجدت فيها أن العقوبة المقضى بها خفيفة ولا تتناسب مع وقائع الجريمة وظروف إرتكابها لكون المدان قد هرب من محل الحادث ولم يقم بانقاذ المدهوسة. وفي قضية أخرى أكدت المحكمة أن عدم توقف الفاعل بعد الحادث لا يعتبر نكولا عن مساعدة المجنى عليه إذا كان خوفا على حياته من أقارب المجنى عليه، ومما يؤكد ذلك إنه ذهب بعد الحادث مباشرة وسلم نفسه، وخاصة إذا وقع الحادث في منطقة قريبة من سكن المجنى عليه، وإحتمال تعرض الفاعل للإعتداء بسبب ثورة الغضب والعطف على المجنى عليه، لذلك يكون لهروبه من مكان الحادث ما يسوغه، لكنه في الوقت ذاته عليه ان يبادر على الفور إلى إخبار السلطات بحدوثه[٤٢].

كما أن بعض المختصين في القانون الجنائي يسوغ هروب الفاعل من مكان الحادث بالقول أن حماية النفس مقدمة على مساعدة الغير، فكلما كان تقديم المساعدة للمصاب يتطلب من الفاعل تعريض حياته للخطر، كان الهرب من مكان الحادث وحماية النفس أولى بالإعتبار. كما يرى أنه إذا كان تقديم المساعدة للمجنى عليه أمر متعذر، كما لو توفي المجنى عليه في الحال، فإن ترك المتهم لمكان الحادث والإسراع بإخبار السلطات يكون أمرا منطقياً ومقبولاً، وبالتالي لا يمكن القول بتوافر الظرف الخاص بالهرب من مكان الحادث في مثل هذه الحالات[٤٣].

يتضح مما تقدم، أن الإتجاه الذي أخذ به المشرع العراقي هو الإتجاه الأصح، كونه عد جريمة القتل الناتجة عن الحادثة المرورية جناية، وهي أكثر إستجابة لتحقيق الردع العام، كما أنه لا يمنع من فرض عقوبة الجنحة إذا ما توافرت شروطه. ومع ذلك فإن المحاكم العراقية نادراً ما تحكم بعقوبة الجناية في مثل هذه الجرائم، ولذلك لا خوف من شدة العقوبة المقررة.

أما التشريعات الاجنبية التي تأخذ بهذا الإتجاه، قانون المرور البريطاني رقم ٢٦ لعام ٢٠٠٣، الذي ينص على «من يتسبب بموت شخص نتيجة قيادة المركبة برعونة يعاقب بالسجن لمدة ١٤ عاماً كحد اقصى، ومع غرامة متروك تقديرها للمحكمة، ووجوب سحب رخصة القيادة لمدة ثلاث سنوات كحد ادنى»، كما نص القانون على «من يتسبب نتيجة قيادة المركبة برعونة باحداث اصابات للغير يعاقب بالحبس لمدة سنتين كحد اقصى، وغرامة متروك تقديرها للمحكمة، ووجوب سحب رخصة القيادة لمدة تحددها المحكمة»[٤٤].

ويعتقد ان القانون البريطاني لا يخلو من النقد، كونه قد جعل فارقاً شاسعاً في العقوبة بين جريمة القتل الخطأ وجريمة الايذاء الخطأ. غير أن ما يميز القانون البريطاني كونه عد جريمة القتل الخطأ الناتجة عن حادث مروري جناية، وهي أكثر استجابة لتحقيق الردع العام، كما أنه لا يمنع من تقرير عقوبة الجنحة وفقاً للمادة ١٣٢ من قانون المرور. وجعل عقوبة

(٤٢) د. محمود نجيب حسنى، شرح قانون العقوبات، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٨، ص ١٧٦ ـ ١٧٧.

(٤٣) د. محمود نجيب حسنى، مرجع سابق، ص ١٧٧.

(٤٤) House of commons Transport Committee -Trac Law and its Enforcement -Sixteenth Report of session 2003-04-Volume I-London -31-october 2004 -p 23.

الغرامة الزامياً وبمبلغ متروك تقديرها للمحكمة، وهي الأدرى بحالة المدان المادية واقدر على تحديد مبلغ الغرامة بما يتناسب ودرجة اهمال المدان، وجعل سحب رخصة القيادة الزاميا ايضا(٤٥).

٢ ـ **تشريعات ذات معالجات خفيفة :**
ومن التشريعات الحديثة التي تأخذ بهذا الإتجاه قانون السير الأردني رقم ٤٧ لسنة ٢٠٠١، فضلاً عن أن هذا القانون هو القانون المختص بتنظيم سير المركبات على الطرق ومنح رخص قيادتها، وهو يتضمن مجموعة من المخالفات والجرائم المتعلقة بتنظيم السير وقواعد المرور والعقوبات المفروضة عليها. وأوجب القانون تطبيق أي نص وارد في قانون آخر يفرض عقوبة أشد على إرتكاب المخالفات الواردة في قانون السير(٤٦). حيث تنص المادة ٤٢ منه على «من تسبب بمركبته بوفاة انسان أو احداث عاهة دائمة له يعاقب بالحبس مدة من ستة اشهر إلى ثلاث سنوات، مع سحب رخصة السوق لمدة من ستة اشهر إلى سنة، ولمدة من سنة إلى سنتين إذا إقترنت الجريمة بظرف مشدد كوقوع الحادث تحت تأثير مسكر أو مخدر أو فرار الفاعل دون إبلاغ السلطات». أما المادة ٥٧ فقد نصت على «لا يجوز للمحكمة استعمال الاسباب المخففة التقديرية لتنزيل العقوبة عن الحد الادنى المقرر لأي مخالفة، كما لا يجوز دمج العقوبات إذا تعددت المخالفات المرتكبة»(٤٧).

ويلاحظ ان هذا القانون ينحى في سياسته العقابية منحى مغايراً لما سارت عليه غالبية التشريعات، فقد إتجه إلى المساواة في العقاب بين جريمتي القتل والايذاء الخطأ، وتعد جريمتا القتل الخطأ والايذاء الخطأ المتسبب بعاهة دائمة من الجنح. غير أن ما يؤخذ على القانون هو جعله من توافر الظروف المشددة سبباً موجباً لزيادة عقوبة سحب الرخصة، ولكنه لم يجعل من توافر هذه الظروف سببا لتشديد العقوبة الاصلية. غير أن هذا التسامح في العقاب يقابله تشدد في محل آخر، فالمنطق القانوني يتطلب عدم المساواة مثلاً بين من يدهس شخصاً ويسارع لإنقاذه مع آخر يترك ضحيته ويترك محل الحادث(٤٨).

فضلاً عن نظام المرور السعودي، حيث نصت المادة ١٩٩ على «من تسبب في حادث مروري نتيجة الاهمال أو قلة الاحتراز أو عدم مراعاة الانظمة في موت انسان، يعاقب بالحبس من ٦ اشهر إلى سنتين، وتكون عقوبة من سنة إلى سنتين في حالة تكرار الحادث من المتسبب نفسه خلال خمس سنوات من تاريخ الحادث الأول، و٦ اشهر إلى سنتين إذا كان تكرار الحادث بعد انتهاء خمس سنوات من تاريخ الحادث الأول». والمادة ٢٠٠ «من تسبب في حادث مروري في قطع أو استئصال أحد اعضاء الجسم، أو تعطيل أحد الاطراف أو الحواس عن العمل، أو إحداث عاهة مستديمة، يعاقب بالحبس من ثلاثة اشهر إلى سنة». والمادة ٢٠٢ «كل من تسبب في حادث مروري في مرض أو تعطيل شخص عن العمل لمدة

(٤٥) House of commons Transport Committee -Trac Law and its Enforcement -Sixteenth Report of session 2003-04-Volume I-London -31-october 2004 -p 23.

(٤٦) قانون السير الاردني المعدل عام ٢٠٠٨، منشور على الرابط التالي: www.yasa.web,pad.gov.jo

(٤٧) قانون السير الاردني، مرجع سابق.

(٤٨) فراس سليمان قصاب، المسؤولية القانونية لحوادث السير، رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق جامعة عمان، الاردن، ٢٠٠٨، ص ٣٤.

تزيد عن الشهر، يعاقب بالحبس من شهر إلى ثلاثة اشهر». والمادة ٢٠٤ «كل من تسبب في حادث مروري ولم يعتنِ بالمجنى عليه، أو يحاول التخلص من التبعة والهرب، يعاقب بالحبس من ١٠ ايام إلى شهر». والمادة ٢٠٢ «كل من تسبب في حادث مروري في مرض شخص أو تعطيله عن العمل لمدة تزيد عن عشرة ايام، يعاقب بالحبس من اسبوع إلى شهر». والمادة ٢٠٣ «كل من تسبب في حادث مروري في مرض شخص أو تعطيله عن العمل لمدة أقل من عشرة ايام، يعاقب بالحبس من يوم إلى اسبوعين». والمادة ١٨٧ التي نصت على «تضاعف الجزاءات المنصوص عليها في هذا النظام إذا تكررت نفس المخالفة خلال سنة واحدة». فضلاً عن العقوبات التكميلية والتي جاءت على سبيل الحصر «سحب رخصة القيادة عند قيادة المركبة في حالة السكر، وحجز المركبة في حالة قيادة المركبة بدون مكابح»(٤٩).

يتضح مما سبق، أن النظام السعودي يعد العقوبة المقررة من التعازير، حيث أكدت لجنة البحوث والافتاء على «يجب على قادة وسائل تجنب الفوضى والاضطراب وما ينجم عنها من الحوادث، وإلا يعتبر المخالف معتدياً، ويحق لولي الامر ان يعزره بما يردعه ويحفظ الأمن والمصلحة». كما أنه لم ينص على عقوبات مالية عن هذه الجرائم، وانما اكتفى بعقوبة الحبس فقط، لكنه لا يمنع من جواز فرض الغرامة كعقوبة تعزيرية يقدرها ولي الامر ان كان في فرضها مصلحة. كذلك لم ينص على اسباب مخففة، لكنه جعل حدين للعقاب لجميع الجرائم المرورية واطلق صلاحية العقاب بين الحدين ولم يقيدها بظرف معين. كما انه جعل للعود المروري نصاً خاصاً من خلال المادة ١٨٧، غير أن ارتكاب اية جريمة لم ينص عليها هذا النظام لا يكفي لتحقيق العود وتطبيق هذه المادة، بل لا بد من ارتكاب جريمة مماثلة للاولى وخلال سنة واحدة(٥٠).

الفرع الثاني
التدابير التثقيفية

لقد أكد المختصون على أهمية نشر وترسيخ الوعي المروري لدى المواطنين، حتى يمكن تحقيق الثقافة المرورية الشاملة التي تشكل الأساس القويم لمعالجة هذه المشكلة، وذلك لأن الحوادث المرورية تعتبر مرضاً وعلاجها هو نشر الثقافة المرورية. وعلى الرغم من أن تشديد العقوبة هو وسيلة لتحقيق الإنضباط المروري وفرض النظام، فإن الإنضباط في حقيقته سلوك إنساني قوامه إحترام التعليمات والتوجيهات والإرشادات المرورية، لايعتمد تحقيقه على شدة الجزاء وإحتجاز المخالف، وإنما يرتكز على تعميق الثقافة المرورية لدي المواطنين ليجعل من النظام وإحترامه قيمة ذاتية. فتحقيق هذا الإنضباط يقتضي معالجة أسباب هذه المشكلات بما يستلزمه من رفع كفاءة الطرق، والعمل علي تسيير الحركة المرورية في الأماكن المختنقة، وتزويد الطرق بالإنارة الكافية واللوحات الإرشادية، ووضع رصد الكتروني للحركة المرورية في الطرق الرئيسية لتنبيه السواق إلي مواطن الإختناق، ورصد المخالفات

(٤٩) نظام المرور السعودي، المعدل عام ٢٠١٨، منشور على الرابط التالي: www.moi.gov.sa

(٥٠) عبد الرحمن بن عبدالله، الربيعة، الاحكام الموضوعية والاجرائية فى نظام المرور السعودى، رسالة ماجستير، جامعة نايف العربية الرياض، ٢٠٠٥، ص ١٢٧.

المرتكبة بصورة الكترونية دون الإعتماد على رجال المرور فقط. كما بدأ الخبراء وصانعو السيارات بإضافة بعض الأجزاء إلى السيارات للتقليل من الخسائر، وهي وسائل تخفف من تأثير الحادث كحزام النجاة وساند الرأس والمنفاخ الهوائي «البالون»(٥١).

كما تؤكد أغلب الدراسات أن برامج التوعية والتوجيه للمواطنين من خلال وسائل الاعلام المختلفة بشأن مخاطر الحوادث المرورية ومخالفة أنظمة السير، تلعب دوراً مهماً في تقليل الحوادث المرورية. ويمكن أن تستهدف هذه البرامج مسائل الإهمال وعدم الإنتباه كإنشغال السائق اثناء القيادة بجهاز الراديو أو التبريد أو الهاتف النقال أو التحدث مع الركاب، وقيادة المركبة بالسرعة الزائدة والتهور والرعونة والطيش واللامبالاة، والإستهتار بالإرشادات المرورية، وتوعية المواطنين بأهمية الإلتزام بأنظمة المرور، وإحترام حقوق الطريق وإتباع الإرشادات المرورية على الطرقات(٥٢)

أن الخسائر المخيفة الناجمة عن الحوادث المرورية على الصعيدين البشري والمادي، تستوجب ضرورة التوعية بأهمية تطبيق قواعد قانون السير وخطورة مخالفتها، لاسيما توعية قادة المركبات الإلتزام بالسرعة المسموحة قانوناً، من خلال مراعاة شاخصات المرور على جوانب الطرق التي تشير إلى الحد المقرر للسرعة، وتنبه إلى الطرق الملتوية والمواقع الخطرة التي تستوجب المزيد من الحذر والإنتباه، إضافة إلى التوعية بأهمية وضع حزام الأمان، ومنع استعمال الهاتف الخلوي اثناء القيادة، والتقيد بالاشارات الضوئية وعدم القيادة عكس إتجاه السير وغيرها(٥٣).

كذلك ضرورة الإهتمام بالتقنية الحديثة التي تلعب دوراً كبيراً وهاماً في تقليل الحوادث المرورية، فقد تم إختراع العديد من الأجهزة العلمية التي تفيد في كشف وإثبات هذا النوع من الجرائم، وذلك في محاولة للحد من هذه الكوارث على الطرقات العامة، أو الكشف عن مرتكبيها في حال وقوعها حفاظاً على السلامة العامة، ولعل ذلك يظهر جلياً في أجهزة قياس نسبة الكحول في الدم، وسائر وسائل المراقبة الإلكترونية، وأجهزة التصوير الثابتة والمتحركة التي تعتمد على التقنيات(٥٤).

لقد ساهمت منظمة الصحة العالمية من خلال تقاريرها إلى التوعية بأهمية الإلتزام بقواعد السير وخطورة الحوادث المرورية. ففي أحدث تقرير لها عام ٢٠١٩ حذرت من خطورة حوادث الطرق وإرتفاعها بشكل كبير وخصوصاً في الاعوام القادمة، لذلك نبهت الدول إلى اعتماد وسائل كفيلة للحد من تلك الحوادث والتقليل من آثارها، الأمر الذي جعل الدول المتقدمة تضع موضوع السير في اولويات اهتماماتها للحد من تلك الحوادث. وذلك من خلال قيام اللجان المتخصصة بشؤون السير بعقد مؤتمرات تمخضت عنها بعض الأفكار أهمها: دراسة الواقع النفسي لسلوك السائقين، وتعاطي المخدرات، وعدم اعتماد حزام الامان، والتهور في السرعة، واستعمال الهاتف، وعدوانية السائق الذي يظن نفسه انه راكب سلاح وعنده حسابات يجب تصفيتها مع الطريق واهل

(٥١) ريما احمد، مرجع سابق، ص ١٣.
(٥٢) الخبير عفيف حمدان، المرجع السابق، ص ٢٣.
(٥٣) د.نادر عبدالعزيز شافى، مرجع سابق، ص ١٢٣.
(٥٤) محسن محمد الساعدى، مرجع سابق، ص ١٦.

الطريق متناسيا ان طريقة القيادة وممارستها هي في الاصل فن وذوق وسلوك حضاري وثقافي واجتماعي، هي ما تعكس حضارة اهل البلد وثقافتهم ووعيهم حتى يفترض بهؤلاء احترام قانون السير وتطبيقه(٥٥).

كما أصدرت الجمعية الوطنية الفرنسية تنبيهاً بشأن خطورة تزايد الحوادث المرورية، والتي شبهت ذلك بالقرون الوسطى حيث لا إحترام لأنظمة السير رغم التدابير المتخذة من قبل السلطات الفرنسية، مما حدا بالرئيس الفرنسي جاك شيراك في اليوم الوطني عام ٢٠٠٢ إلى التدخل شخصياً، والطلب من السلطات وضع هذا الموضوع في أولويات إهتماماتها، وبالفعل فقد تمكنت تدابير الحكومة والعقوبات الرادعة أن تخفف من وطأة هذه المشكلة والحد من آثارها. وفي يوم خلية البيئة التي تنظمه بلجيكا في ٢٢ أيلول من كل عام، حيث تتوقف السيارات في أكثر من ثلاثين مدينة بلجيكية بإستثناء وسائل النقل العامة والحالات الضرورية، وهي تظاهرة تهدف إلى توعية الناس بأهمية تنظيم إستخدام سياراتهم أو الإستغناء عنها، وقد أدت هذه التظاهرة إلى شيوع الدراجات الهوائية وإنخفاض معدلات التلوث، وأصبحت مناسبة لربط باقات الزهور على الأشجار حداداً على الضحايا وتذكيراً بكوارث الحوادث المرورية(٥٦).

فضلاً عن دور شرطي المرور الذي يقوم بإدارة ومراقبة حركة السير ومتابعة كل من يخالف قوانين المرور، فهو يمارس دوراً حضارياً واجتماعياً وثقافياً باعتباره واجباً انسانياً وأخلاقياً، وهو ما يتطلب توعية المواطنين بأهمية هذا الدور ومراعاته بإعتباره يمنع الإضطراب والفوضى، وبالتالي منع المخالفات ووقوع الحوادث، وذلك من خلال تعزيز الإلتزام بتطبيق القانون والإرشادات المرورية، وتوعية المواطن بعدم التحايل على شرطي المرور والإلتزام بقواعد السلامة العامة(٥٧). كما أنه يقوم بجملة أمور من شأنها تقليل وطأة الحادثة وتخفيف تداعياتها النفسية والاجتماعية والاقتصادية، ومن أهمها: كشف محل الحادث والتحقق منه، وتقديم المساعدة إلى المصابين، وجمع المعلومات اللازمة عن الحادث، وحجز رخصة القيادة ودفتر تسجيل المركبة، وتوجيه امر قضائي إلى أطراف الحادث للمثول امام المحكمة، وتقديم تلك الثبوتات إلى ادارة المرور والقضاء(٥٨).

إضافة إلى مؤسسات المجتمع المدني التي يمكن أن تقوم بدور فاعل في هذا المجال، من خلال ترسيخ المسؤولية تشاركية تبدأ من المسجد والمدرسة والدائرة، ومن ثم إدارات المرور ووسائل الإعلام المختلفة، وانتهاءً بمسؤولية الفرد تجاه سلامة نفسه وسلامة مواطني بلاده، وذلك من خلال فعاليات تستهدف تحقيق هذه الغاية من أجل الحد من حوادث المرور والحد من آثارها المادية والاجتماعية والنفسية. كما يمكن أن تشتمل حملات التثقيف المروري التي تستهدف الحفاظ على السلامة والوقاية من حوادث الطرق، من خلال العديد من التدابير والأنشطة التثقيفية التي تستهدف تحسين المعارف حول قواعد الطرق وآدابها،

(٥٥) الخبير عفيف حمدان، مصدر السابق، ص٣٠.
(٥٦) الخبير عفيف حمدان، مصدر سابق، ص٢٦.
(٥٧) د. شاكر الحاج مخلف، مرجع سابق، ص٨٨.
(٥٨) محمد احمد عبد الرحمن، الحوادث المرورية الاسباب والمعالجات، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق جامعة خرطوم، سودان، ٢٠١٢، ص٢١.

والمعرفة بميكانيك السيارات، والشعور بالمسؤولية تجاه النفس والغير، واللياقة البدنية والنفسية، والتعامل السليم مع المركبة والظروف الحاكمة في قيادتها(٥٩).

وعليه، تعتبر التوعية المرورية أساس السلامة العامة على الطرقات، لأن العقوبة ليست السبيل الوحيد لخلق الإنضباط المروري، وإنما الأساس في هذه العملية هو الشعور بأهمية دور الفرد في بناء الثقافة المرورية، ونمو قناعة ذاتية وإلتزام طوعي بأن الإنضباط وسيلة للتقدم الحضاري والرقي الاجتماعي، وهذا ما يتم من خلال توسيع نطاق المشاركة بحيث يشمل الجميع.

الخاتمة

يستنتج من هذا البحث أن للإنسان دوراً بارزاً في إرتكاب حوادث المرور إما بسبب جهله بأنظمة المرور، أو مخالفته لها عمداً نتيجة التهور والطيش والإهمال، أو عدم كفاءته. فضلاً عن أسباب أخرى تتعلق بالطريق والمركبة والبيئة، كرداءة الطريق وضيقه وعدم إنارته ليلاً، أو عدم إنشاء الطرق بشكل هندسي صحيح كعدم وجود فاصل كافٍ بين المسارين المتعاكسين،

أما الأسباب المتعلقة بالمركبة فقد تتعلق بإنعدام مواصفات المتانة والأمان وغياب الصيانة الدورية للمركبة. كما أن سياسة العقاب أياً كانت في منهجها التقليدي أو الحديث، لن تلبي خلق نظام مروري آمن من شأنه الحد من حوادث المرور، ما لم تكن هناك سياسة مرورية أكثر فعالية، ويقوم على تطبيقها ومراقبة تنفيذها كادر مروري كفوء يحسن التعامل مع أزمات الشارع والإختناقات المرورية، وكذلك توعية المجتمع بأسباب حوادث المرور وخطورتها وأهمية الالتزام بأنظمة المرور. كما يمكن إجمال بعض التوصيات الهامة ويمكن أن تشمل:

١ ـ التشدد في منح رخص القيادة وربطها بمدى ما يتوفر للسائق من وعي وإدراك وشعور بالمسؤولية.
٢ ـ العمل على تكثيف التوعية المرورية للمواطنين من خلال الوسائل الإعلامية والتعليمية، وتشجيع البحوث والدراسات، وتأهيل منتسبي المرور علمياً وقانونياً بعلوم المرور وتقنياته.
٣ ـ تطوير قانون المرور والعمل على تشديد العقوبات على المخالفين.
٤ ـ صيانة الطرق ومراعاة الأسلوب الهندسي الصحيح عند إنشاء الطرق والعمل على تزويدها بالوسائل الفنية بما فيها الإضاءات الليلية.
٥ ـ المراقبة الفعالة للطرق الخارجية وتزويدها بالتقنيات الحديثة والإسعافات الأولية.
٦ ـ التدقيق في فحص العربات للتأكيد من كفاءتها للسير على الطريق.
٧ ـ تحديث إستمارات المعلومات الخاصة بجرائم المرور من أجل توفير معلومات دقيقة تساعد في إجراء البحوث العلمية.

(٥٩) د. شاكر الحاج مخلف، مرجع سابق، ص٨٩.

قائمة المصادر والمراجع

١ ـ ابراهيم المشاهدى، المبادىء القانونية في قضاء محكمة التميز، مطبعة جاحظ، بغداد، ١٩٩٠.
٢ ـ أكرم نشأت ابراهيم، القواعد العامة في قانون العقوبات، مطبعة الفتيان، بغداد، ١٩٩٨.
٣ ـ جلال ثروت، نظرية الجريمة المتعدية القصد، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٩٩.
٤ ـ جمال عبد المحسن عبدالعال، الحوادث المرورية والعناصر الحاكمة لها، أكاديمية نايف للعلوم الامنية، الرياض، ١٩٩٦.
٥ ـ جان لارجية، القانون الجزائي، الطبعة الأولى، مطبعة مجد، بيروت.
٦ ـ محمد شلال حبيب، الخطورة الاجرامية، دار الرسالة، بغداد، ١٩٨٠.
٧ ـ محمود نجيب حسني، شرح قانون العقوبات، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٨.
٨ ـ محمود محمود مصطفى، شرح قانون العقوبات، دار النهضة العربية، ط٨، ١٩٨٤.
٩ ـ مصطفى العوجي، دروس في العلم الجنائي، الجزء الأول، مطبعة نوفل، بيروت، ١٩٨٠.
١٠ ـ فاضل زيدان محمد، العقوبات السالبة للحرية، مطبعة الشرطة، بغداد، ١٩٨٢.
١١ ـ شاكر الحاج مخلف، الاعلام والتوعية المرورية، دار علاء الدين، دمشق، ١٩٩٨.
١٢ ـ عبد الوهاب عبدالرزاق التحافي، الجرائم المرورية، مطبعة أسعد، بغداد،١٩٨٢.
١٣ ـ واثبة داود السعدي، قانون العقوبات، منشورات شركة العاتك، القاهرة،٢٠١٠.
١٤ ـ هاشم محمد نور، الخطر الكامن بين الانسان والمركبة، الدار العربية للعلوم، الطبعة الأولى، ٢٠٠٦.
١٥ ـ صباح احمد، مجلة سفراء الشباب، العدد ١٣، سلطنة عمان، ٢٠١١.
١٦ ـ مال اللة الصادري، آثار حوادث السير، مجلة التوعية المرورية، العدد ١٦، سلطنة عمان، ٢٠١٢.
١٧ ـ براء منذر كمال، عقوبة الجرح والقتل الخطأ في حوادث المرور، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية القانون جامعة تكريت، ٢٠٠٨.
١٨ ـ فراس سليمان قصاب، المسؤولية القانونية لحوادث السير، رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق جامعة عمان، الاردن، ٢٠٠٨.
١٩ ـ عبد الرحمن بن عبدالله الربيعة، الأحكام الموضوعية والاجرائية في نظام المرور السعودي، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق جامعة نايف، الرياض، ٢٠٠٥.
٢٠ ـ محمد أحمد عبد الرحمن، الحوادث المرورية الاسباب والمعالجات، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق جامعة خرطوم.
٢١ ـ قانون العقوبات المصري المعدل عام ٢٠١٧، منشور على الرابط التالي : https// manshurat.org
٢٢ ـ قانون العقوبات الجزائري المعدل عام ٢٠١٦، منشور على الرابط التالي : www.coursdroitarab.com
٢٣ ـ قانون الجزاء العماني المعدل عام ٢٠١٨، منشور على الرابط التالي : www.sai.gov.om
٢٤ ـ قانون العقوبات الايطالي، نقلاً عن د. محمود محمود مصطفى، شرح قانون العقوبات، دار النهضة العربية، الطبعة الثامنة، ١٩٨٤.
٢٥ ـ قانون العقوبات الياباني، نقلاً عن براء منذر كمال، عقوبة الجرح والقتل الخطأ في حوادث المرور، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية القانون جامعة تكريت، ٢٠٠٨.
٢٦ ـ قانون العقوبات اللبناني، منشور على الرابط التالي : www.unodc.org
٢٧ ـ قانون المرور العراقي، رقم ٤٤٥٠ المعدل عام ٢٠١٩، منشور في جريدة الوقائع العراقية، العدد ٨، ٢٠١٩.
٢٨ ـ قانون السير الاردني المعدل عام ٢٠٠٨، منشور على الرابط التالي : www.yasa.web,pad.gov.jo
٢٩ ـ House of commons Transport Committee - Traffic Law and its Enforcement - Sixteenth Report of session 2003 - 04 - Volume I - London - 31 - october 2004 مجلس العموم ـ لجنة النقل، قانون المرور الاجباري لعام ٢٠٠٣، التقرير ٦٠ من جلسة، الجزء الأول، لندن، ٢٠٠٤.