

بيان مدى مسؤولية الأشخاص الجنائية في جرائم المرور

يوسف مظهر احمد*

ملخص

تواجه الإنسان في أرجاء المعمورة حوادث مرورية مختلفة تتجسد بشكل رئيس في تصاعد عدد القتلى والجرحى جراء حوادث السيارات، وما يرافقها من معاناة إنسانية بسبب الآلام والأحزان التي تصيب المتضررين من ذوي الأشخاص الذين تعرضوا إلى تلك الحوادث، إلى جانب الخسائر الاقتصادية والاجتماعية المتنوعة والتي منها قيمة المركبات والطرق المتضررة من جراء الحوادث ونفقات الإسعاف والعلاج للمصابين.

لذلك كان من الضروري على كل المجتمعات أن تواجه مشكلة المرور وما ينتج عنها من آثار سيئة، والعمل على حلها، أو على الأقل الحد من تأثيراتها السلبية، نظراً لخطورة جرائم المرور، ولكونها من أبرز المشكلات التي تهدد حياة الإنسان وأمواله في العصر الحديث، وما ينشأ عنها من أضرار تلحق الشخص في ذاته وأمواله.

إن الإحصائيات التي تشير إلى كثرة جرائم المرور في الوقت الحاضر، دفعت الباحث إلى أن يكتب في هذا الموضوع، ويبيّن فيه المسؤولية الجنائية التي تترتب على أطرافه والتي تتزايد يوماً بعد يوم.

يقسم الباحث، البحث إلى مبحثين: تناول في المبحث الأول: التعريف بجرائم المرور، وبعض صورها، وذلك في أربع مطالب: تناول الباحث في المطلب الأول: المصلحة المحمية في جرائم المرور، وفي المطلب الثاني: المصلحة المحمية في قانون المرور، وفي المطلب الثالث: أثر المصلحة المحمية في البنين القانوني، والمطلب الرابع أهم صور جرائم المرور وعقوباتها، وانتقل إلى المبحث الثاني، الذي بعنوان الأشخاص المسؤولين في جرائم المرور، وقسمه الباحث في أربع مطالب: من حيث السائق، والراكب، والماشى، والمتعهد، وصاحب المبنى، وأخيراً حوادث الدهس مسؤولية مشتركة بين السائق والماشى، ومن ثمّ الخاتمة التي تناول الباحث فيها، النتائج التي توصل إليها والتوصيات.

الكلمات الدالة: المسؤولية الجنائية، الأشخاص، جرائم المرور، المصلحة المحمية، المصلحة القانونية، الخطأ، الحادث المروري، الطريق، المركبة، السائق، المشاة، الراكب، المتعهد، صاحب المبنى.

المقدمة

مرورية، والعقوبات المقررة لها، كما عُقد العديد من المؤتمرات الدولية والإقليمية والمحلية، وأجري العديد من البحوث الفردية والجماعية في محاولة لدراسة الإبعاد المختلفة لمشكلة المرور، واقتراح الحلول العلمية، والعملية، والقانونية، المناسبة للقضاء عليها والحد منها.

وبالنظر إلى مشكلة المرور بجوانبها المختلفة، فإنّها تعدّ مشكلة متزايدة في حجمها؛ لأنّها ليست من النوع الذي ينتهي تلقائياً مع مرور الوقت، إذ يدل خطها البياني على اتجاهها نحو مزيد من التعقيد مع استمرار التطور، وامتداد العمران والزيادة المطردة، والهائلة في عدد المركبات وحجم النقل والمشاة.

وحرصاً من الباحث على المساهمة في طرح بعض الحلول لمشكلة المرور في الأردن، جاءت فكرة هذا البحث.

يأمل الباحث في بعض المقترحات المناسبة في هذا الخصوص. مؤمّنين دائماً بوجود مواجهة هذه المشكلة بكل قوة، وبخطة عمل شاملة ومدروسة.

منذ اختراع السيارة الأولى، ومع أول فكرة لتصنيعها لم يكن المخترع يعلم أنّ هذه الآلة سوف تكون سلاحاً ذا حدين، أولهما: إيجابي، يتمثل في قضاء حاجات الإنسان اليومية والحياتية، ويفيد الإنسان في تنقلاته، فلا يستطيع أحد أن ينكر ما قدّمه هذا الاختراع الحديث من خدمات جليلة للإنسان، وثانيهما: سلبي، إذ يترتب على استخدام المركبات أخطار كبيرة تهدد سلامة الأفراد واقتصاديات المجتمع.

لذا فقد حظيت هذه المشكلة باهتمام كبير من قبل المختصين، والمشرعين بوجه عام، وقد تمثّل هذا الاهتمام في قيام كثير من الدول بسن التشريعات، وإصدار اللوائح المرورية لتنظيم حركة السير على الطرق ولردع الأفعال التي تعدّ جرائم

* كلية القانون، الجامعة الاردنية، الأردن. تاريخ استلام البحث 2015/8/23، وتاريخ قبوله 2015/12/1.

مشكلة الدراسة

تعجز في الغالب عن تحقيق الغرض منها، رغم خطورة الأفعال المتأتية من الجريمة على المصالح التي أراد المشرع حمايتها بقواعد المرور، ولذلك فإن التوفيق بين هذين الاعتبارين، أي: بين عدم خطورة الجاني، وبين خطورة الفعل من ناحية أخرى، هو من الأهمية بمكان، حتى تحقق الحماية الجنائية الغرض المنشود منها، وبعبارة أخرى تثير جرائم المرور التساؤل الآتي: هل يؤخذ في الاعتبار عند تحديد رد الفعل الاجتماعي المتمثل في العقوبة بشخص الفاعل وخطورته أم يؤخذ بخطورة الفعل على المصالح المحمية؟ وهذا هو ما يشغل البال عند بحث جرائم المرور من زاوية السياسة الجنائية.

ثالثاً: من حيث فن التشريع:

إذا كانت القاعدة المنظمة لقواعد المرور إنما تحمي مصالح متعددة، قد تبدو متعارضة مع بعضها البعض، فإن التوفيق بينهما يعتمد على فن صياغة التشريع الذي ينتجه المشرع في وضع القواعد المنظمة للمرور على الطرق، فهل الأوفق لحماية تلك المصالح، وضع قواعد جامدة لا تدع مجالاً لأي تقدير من جانب الفرد في تنفيذ القاعدة، أم من الأوفق صياغة القاعدة بحيث يترك للمرء جزء من التقرير في مواعمة سلوكه، بما يتفق والغاية من القاعدة في محيط الظروف التي أحاطت بمباشرة السلوك؟ فمثلاً في تحديد السرعة، هل من الأفضل وضع قاعدة جامدة تحدد الحد الأقصى للسرعة التي لا يجوز للمركبة الآلية تجاوزها، أم أن تكون القاعدة مرنة بحيث يُترك لقائد المركبة قدراً من الملائمة بين سرعة المركبة، والظروف المتعلقة في الطريق العام أثناء سيره؟

رابعاً: من حيث الأركان العامة لجرائم المرور:

تثير هذه الطائفة من الجرائم أهمية خاصة في دراسة الأركان المكونة لها، ومدى انطباق الأحكام العامة في قانون العقوبات عليها، فهناك كثير من التساؤلات حول القواعد التي تحكم الركن المعنوي في هذه الجرائم، فهل الخطأ غير العمدي فيها يختلف عن حدوده المقررة بالقسم العام في قانون العقوبات؟ وبالنسبة للجنح المنصوص عليها في قانون المرور، هل تخضع للقاعدة العامة، التي مفادها إن الأصل هو العقاب على الجريمة بوصف العمد، والاستثناء هو العقاب بوصف الخطأ، حينما يوجد نص يقرر ذلك، أم أن طبيعة جرائم المرور تأتي تطبيق هذه القاعدة... الخ.

خامساً: من حيث الجوانب الإجرائية:

إن الإجراءات الجنائية في جرائم المرور تختلف في بعض جوانبها عن تلك المقررة بالنسبة للجرائم الأخرى، فثمة اختلافات تتعلق بقواعد الاختصاص، ونظام الصلح في المخالفات، وبإجراءات الضبط القضائي، وجمع الأدلة، والتي

نظراً لخطورة جرائم المرور، ولكونها من أبرز المشكلات التي تهدد حياة الإنسان وأمواله في العصر الحديث، وما ينشأ عنها من أضرار تلحق الشخص في ذاته وأمواله، وبالإضافة إلى الإحصائيات التي تشير إلى أن جرائم المرور تزداد بشكل لافت للاهتمام من سنة إلى أخرى حتى أصبحت مشكلة حقيقية تعاني منها الدول، الأمر الذي يحتاج إلى دراسة متعمقة تكشف عن ماهيتها والمصلحة المحمية فيها، وبيان أهم صورها المختلفة، وتوضيح الإجراءات الجنائية المتعلقة بها، وتحديد الجزاء المترتبة عليها في نطاق المسؤولية الجزائية، وشرح المشاكل القانونية والعملية المتعلقة بالإثبات، إضافة إلى أن جرائم المرور لم تأخذ القسط الكافي من الدراسة والبحث - لا سيما الدراسات القانونية الجنائية مما دفعني إلى تناول هذا الموضوع.

أهمية الدراسة

إن دراسة جرائم المرور تتطلب إبراز أهميتها من جوانب متعددة، وذلك على التفصيل الآتي:

أولاً: من حيث كونها ظاهرة اجتماعية:

فالملاحظ أن جرائم المرور في تزايد مستمر، وتشكل نسبة كبيرة من مجموع الجرائم المرتكبة، ولذلك يثور البحث لتفسير هذه الظاهرة الإجرامية، وبيان الأسباب المؤدية إليها، للوصول إلى أنجح السبل للتخفيف من حدتها.

وقد أثبتت الدراسات التي أجريت في هذا المجال، أن السرعة من العوامل المهمة في وقوع كثير من الحوادث، حيث تؤدي إلى تقليل قدرة الشخص على التحكم في القيادة، نظراً لأن رد الفعل المتمثل في سلوك قائد المركبة عند وجود خطر الحادث، لا يكون متناسباً في سرعته مع سرعة المركبة.

وكذا عدم الدراية، وعدم مراعاة قواعد المرور، سواء من قبل قائد المركبة الآلية، أو المشاة، أو الراكب أو المتعهد، وصاحب المبنى هي الأخرى من العوامل الهامة في وقوع حوادث المرور، ومن أجل هذا فقد ركز كثير من الباحثين على وجوب التوعية بقواعد المرور وأدابه، ليس فقط بالنسبة لمستخدمي المركبات الآلية وإنما أيضاً بالنسبة للجمهور ولا سيما في المدارس.

ثانياً: من حيث السياسة الجنائية الواجب اتباعها:

إن السياسة الجنائية في التجريم والعقاب، لها دور فعال في كفاءة فاعلية القاعدة الجنائية من حيث الحماية المرصودة لها، ونظراً لأن جرائم المرور لا تكشف عن خطورة إجرامية لمرتكبها، فإننا نجد كثيراً من التشريعات تقرر لها عقوبة خفيفة،

والسرعة في الوقت ذاته، لقضاء مصالحهم، ومن أجل ذلك يلاحظ دائماً تزايد مستمر في اقتناء الهيئات والأفراد للمركبات الآلية، والذي يعود في النهاية على المجتمع بمصلحة عامة في سرعة سير عجلة الحياة الاجتماعية (السويدي، 2006).

غير أنه لا يخفى على أحد ما في استخدام تلك المركبات الآلية من خطورة على الأفراد والأموال، كما لا يخفى من ناحية أخرى ما تحققه تلك الوسائل الآلية من نفع متمثل في الوفاء بحاجات المجتمع، كما يلاحظ أيضاً أن التزايد المستمر في استخدام المركبات الآلية قد يؤدي في بعض الأحيان إلى عرقلة المرور بالطرق العامة.

ومن أجل هذه الاعتبارات جميعها يتدخل المشرع بوضع القواعد القانونية التي تنظم استخدام المركبات الآلية للطرق العامة بما يحقق المصالح المتعارضة.

فالملاحظ إن جرائم المرور في تزايد مستمر، وتشكل نسبة كبيرة من مجموع الجرائم المرتكبة؛ ولذلك يثور البحث لتفسير هذه الظاهرة الإجرامية، وبيان الأسباب المؤدية إليها؛ للوصول إلى أنجح السبل؛ للتخفيف من حدتها (السويدي، 2006).

تثير جرائم المرور أهمية خاصة في دراسة الأركان المكونة لها، ومدى انطباق الأحكام العامة في قانون العقوبات عليها، فثمة كثير من التساؤلات حول القواعد التي تحكم الركن المعنوي في هذه الجرائم، وهل الخطأ غير العمدي فيها يختلف عن حدوده المقررة في القسم العام في قانون العقوبات، وبالنسبة للجُرح المنصوص عليها في قانون المرور هل تخضع للقاعدة العامة، التي مفادها أن الأصل هو العقاب على الجريمة بوصف العمد، والاستثناء هو العقاب بوصف الخطأ حينما يوجد نص يقرر ذلك، أم طبيعة جرائم المرور تأتي تطبيق هذه القاعدة؟

وبالنسبة لجرائم الضرر، التي يقوم فيها الركن المعنوي على مخالفة القوانين المتمثلة في جريمة الضرر والمخالفة أو جنحة المرور، أم نكون بصدد تنازع ظاهري بين النصوص متمثل في التدرج الإجرامي؟ وتثير جرائم الضرر مشاكل متعلقة برابطة السببية، نظراً لأنَّ الغالب في معظم هذه الجرائم أن يكون هناك تعدد في السلوك المؤدي إلى النتيجة، لا ينسب إلى الجاني فحسب، وإنما يتضافر مع سلوكه في أحداث النتيجة، وقد يكون هذا السلوك هو للمجني عليه، أو لغيره من المارة بالطريق العام، سواء أكانوا مشاة أم من مستخدمي المركبات الآلية الأخرى، وهنا تثار مشاكل متعلقة بانقطاع رابطة السببية من عدمها، وكذلك تحديد ما إذا كنا بصدد مساهمة جنائية في الجريمة غير العمدية التي وقعت، أم بصدد تعدد في الأسباب لا يرقى إلى مرتبة المساهمة الجنائية مع ما يترتب على ذلك

تستلزم التوفيق بين اعتبارات المحافظة على أدلة الجريمة من ناحية، وعدم عرقلة المرور بالطرق العامة من ناحية أخرى، هذا فضلاً عما يثيره الإثبات من مشاكل قانونية وعملية في الوقت ذاته.

أهداف الدراسة

أولاً: إبراز القصور والنقص في النصوص القانونية.
ثانياً: اقتراح البدائل لمثل تلك النصوص، لإضفاء الحماية المطلوبة لحياة الأفراد، وسلامة أبدانهم من جرائم المرور.
ثالثاً: تفعيل دور الدولة في الوقاية من جرائم المرور.

منهج البحث

إن المنهج الذي اتبعته في بحثي هذا، هو المنهج التحليلي العملي المستند على الوقائع، ونصوص القوانين في الموضوعات ذات الصلة.

خطة البحث

إن الخطة التي اتبعتها في البحث بعد المقدمة، هي تقسيم هذه الدراسة إلى مبحثين: تناول الباحث في المبحث الأول: التعريف بجرائم المرور وبعض صورها، وقسم الباحث هذا المبحث على أربعة مطالب، تناول الباحث في المطلب الأول: المصلحة المحمية في جرائم المرور، وفي المطلب الثاني: المصلحة المحمية في قانون المرور، وفي المطلب الثالث: أثر المصلحة المحمية في البيان القانوني، وفي المطلب الرابع: أهم صور جرائم المرور وعقوباتها، وانتقل الباحث إلى المبحث الثاني، الذي تناول فيه أربع مطالب من حيث السائق، والراكب، والماشي، والمتعهد، وصاحب المبنى، وحوادث الدهس مسؤولية مشتركة بين السائق والماشي، والخاتمة التي تناول الباحث فيها النتائج التي توصل إليها والتوصيات، وختتمت بحثي والله وليُّ التوفيق.

المبحث الأول

التعريف بجرائم المرور وبعض صورها

إن تقدم وسائل النقل الآلي له دور كبير وهام في تقدم المجتمعات البشرية المعاصرة وتطورها، فكلما تقدم المجتمع، ازداد استخدام المركبات الآلية المتطورة لتفي بحاجاته، وقد أصبح استخدام المركبات الآلية ضرورة لا غنى عنها بالنسبة لأجهزة الدولة المختلفة، ولكثير من الأفراد، فتعقد الحياة، وتشابكها، وتزايد حاجات الأفراد وحرصهم على توفير الوقت والجهد في تحقيقها، أدى بهم إلى استخدام وسائل النقل الآلية

من نتائج مختلفة، وهذا خلاف ما قرره المشرع من فروض تمثل في ظاهرها مسؤولية عن فعل الغير وما تثيره من مشاكل متعلقة بحدود تلك المسؤولية (مأمون، 1971).

وأن التعريف بجرائم المرور يختلف من اتجاه تشريعي إلى آخر، فقد عرف البعض الحادث المروري: هو حدث اعترضى يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل سيارة (مركبة)، واحدة أو أكثر مع سيارات (مركبات) أخرى أو مشاة أو حيوانات أو أجسام على طريق عام أو خاص، وعادة ما ينتج عن الحادث المروري إضرار وإصابات تتفاوت من طفيفة بالمتلكات والمركبات إلى جسيمة تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة المستديمة وهناك أنواع عديدة من الحوادث المرورية منها تصادم بين سيارات متقابلة، وتصادم على شكل زاوية (تصادم عند التقاطعات)، وتصادم جانبي... الخ، وقد يكون دهس مشاة أو صدم دراجة أو حيوان (الراجحي، 2011).

ويمكن تعريف الحادث المروري على أي عملية اصطدام ما بين أي مركبة متحركة مع أي شيء آخر، سواء كان مركبة أخرى أو جدار أو صخرة أو إشارة توجيه أو أي جماد، أو دهس كائن حي من إنسان أو حيوان أو شجرة أو أي جماد، أو تدهور المركبة وسقوطها في حفرة أو وادي، ومن الأسباب التي تؤدي إلى حوادث المرور عديدة ومختلفة منها السرعة المبالغ فيها، والتصميم السيء للشوارع في بعض المدن، وعدم الالتزام بقوانين السير، وأحياناً قيادة من لا يحملون رخصة قيادة أو من هم تحت السن القانوني، أو أعطال في المركبة يعتقد السائق أنها بسيطة لكنها تتفاقم وتؤدي إلى حوادث، وعدم مبالاة السائق وعدم تركيزه، أو إصابة السائق أثناء القيادة بنوبة مفاجئة... الخ (عويس، 2014).

وهناك من عرف الحادث المروري بأنه: كل حادث من حوادث الطريق ينشأ نتيجة الإخلال لسبب ما بالفعل المتبادل للنظام الذي يجمع بين السائق والسيارات والظروف الطقسية وحالة الطريق (دابلي، 2009).

وقد عرف قانون السير الأردني رقم (49) لسنة 2008 في المادة (2) منه الحادث المروري: كل واقعة تسببت فيها على الأقل مركبة واحدة متحركة في إلحاق أضرار بشرية أو مادية أو كليهما.

ويرى الباحث أن هذا التعريف الأخير هو الذي يمكن أن يكون أقرب للصواب، وذلك لذكره أن الحادث المروري يحدث نتيجة كل واقعة تسببت فيها وأي كانت الإضرار بشرية أو مادية أو كليهما.

وفي ضوء ما تقدم سأقوم بتقسيم هذا المبحث على أربعة مطالب وذلك على النحو الآتي:

المطلب الأول: المصلحة المحمية في جرائم المرور.
المطلب الثاني: المصلحة المحمية في قانون المرور.
المطلب الثالث: أثر المصلحة المحمية في البنيان القانوني.
المطلب الرابع: أهم صور جرائم المرور وعقوباتها.

المطلب الأول: المصلحة المحمية في جرائم المرور

إن توضيح المصلحة المحمية في جرائم المرور، يوجب تحديد أهميتها في جرائم المرور، ولكي نستطيع تعريف جرائم المرور، وبيان حدودها، لا بد لنا من أن نقوم بتحديد المصلحة المحمية في الجرائم، نظراً لما لهذا التحديد من أهمية بالغة لا تقف عند حد التعريف فقط، بل تساعد في فهم وتأسيس النصوص التجريبية، فذلك أن تفريد المصلحة محل الحماية الجنائية هو الذي يحدد لنا نطاق التجريم بالنسبة لكل نص من النصوص، فالجريمة تكون اعتداء على مصلحة معينة أراد المشرع حمايتها، ويقصد الباحث "بمحل الحماية الجنائية"، المحل القانوني لا المحل المادي.

ولمّا كان المشرع لا يجرم الأفعال المنصوص عليها من أجل التجريم فحسب، وإنما باعتباره وسيلة لحماية مصلحة بعينها، فإن صفة عدم المشروعية التي تلحق بالفعل الإجرامي، والتي بها يندرج تحت نطاق التجريم، إنما تتحدد على أساس مدى ارتباط الفعل أو السلوك بالمصلحة محل الحماية الجنائية، من حيث إضراره بها، أو تهديده إياها من عدمه، فإذا انفتت العلاقة الضارة بين الفعل والمصلحة القانونية المحمية، فإن الصفة غير المشروعة تقتضي بدورها عدم التعارض الشكلي بين الفعل والنص التجريمي، فعدم المشروعية ليست فقط مجرد علاقة شكلية بين السلوك وبين النص التجريمي وإنما لها صفة موضوعية تعبر عن جوهرها، وهي أن السلوك محل التجريم يشكل اعتداءً، أو إضراراً بالنسبة للمصلحة القانونية التي أسغ عليها المشرع حمايته الجنائية، كما أن تفريد المصلحة المحمية في جرائم المرور هو الذي يساعد على وضع ضابط، للتفرقة بين التعدد المعنوي للجرائم، والتنازع الظاهري بين النصوص، فمن المعلوم أن كلاً من التعدد المعنوي للجرائم، والتنازع الظاهري بين النصوص، يجمعها وحدة السلوك الإجرامي، بمعنى: إن فروض كل منهما تشترك في أن ثمة فعلاً واحداً قد وقع من الجاني وينطبق عليه أكثر من نص تجريمي. وهذا ما يحدث في جرائم المرور التي تقع بالمخالفة لقواعد المرور، والتي يترتب عليها جريمة أخرى، كالقتل الخطأ، أو الإصابة الخطأ، فمثال ذلك: أن يتسبب قائد المركبة في قتل شخص، أو إصابته؛ لأنه تجاوز في سرعته الحد الأقصى للسرعة التي يسمح بها قانون المرور، أو لأنه التزم يسار الطريق أو سار

من سائقين، ومشاة وركاب بسبب استخدام المركبات الآلية، وما قد يترتب على هذا الاستخدام من أضرار بشرية ومادية، ومن أجل ذلك نظمت قواعد المرور، بما يفرض نوعاً من الحرص، والحذر، يحول دون وقوع الحوادث (الخطيب، 2004).

ولكن تأمين سلامة مستخدمي الطريق، ليس هو الهدف الوحيد من تنظيم قواعد المرور، فثمة غاية تؤخذ بعين الاعتبار، وهي: سهولة وانسياب حركة المرور على الطرق العامة، حتى تتحقق النتائج المرجوة من استخدام المركبات الآلية.

وللتوفيق بين هذين الاعتبارين، يتحتم الجمع بين القواعد الجامدة، والقواعد المرنة، في تنظيم المرور، فإذا كانت القواعد المرنة تتيح للأفراد قدراً من الحرية لتقدير مدى ملائمة نشاط قيادة المركبات، بما يتلاءم مع الظروف المحيطة بهذا النشاط المتصل بالطريق العام، فإن القواعد الجامدة يتم التركيز فيها على خطورة المركبة على الأفراد والأموال (مأمون، 1971).

فمثلاً توضيح لوائح المرور، الحد الأقصى لسرعة المركبات داخل المدن التي لا يسمح لقائدي المركبات بتجاوزها، وتتحقق الجريمة بمجرد تجاوز السرعة، فهذه قاعدة جامدة، قدر المشرع فيها أن خطراً يهدد الأفراد، والأموال، عند مخالفتها، وفي حالة ما يطلب المشرع من مستخدمي الطريق أن تكون سرعة المركبات حسب حالة الطريق، وحالة المركبة، وطبيعة الجو المحيط، والظروف الأخرى (السويدي، 2006).

كما أن قيادة المركبة في حدود السرعة المحددة قانوناً، قد تكون هي الأخرى مجرمة في حالة ما تكون ظروف الطريق لا تسمح بذلك.

ولهذا فإن المشرع في قواعد المرور، يضع في حسابه سهولة المرور، وعدم عرقلته على الطرق العامة.

والوضع نفسه بالنسبة للقواعد الجامدة، يجب أن تفسر في تطبيقها بما يتفق مع المصلحة المحمية في جرائم المرور، المتمثلة في التوفيق بين سلامة المرور، وسهولته، وعدم عرقلته، فمثلاً يلزم المشرع قائدي المركبات الآلية بالتزام يمين الطريق أثناء السير، وعدم الانحراف إلى اليسار إلا في حالات تخطيه مركبة آلية أخرى في الأماكن المسموح لهم فيها بذلك، وبعد إعطاء الإشارة الضوئية اللازمة، (الخطيب، 2004).

وعليه فإن تطبيق القواعد التجريبية في قانون المرور هي التي تؤدي إلى حماية المصلحة التي يسعى المشرع إليها، ويتعين أن نضع في الاعتبار المصلحة التي يسعى المشرع إلى حمايتها بهذه النصوص، والمتمثلة في سلامة الأفراد، والأموال، وعدم إعاقة حركة المرور بالطرق العامة، وبعبارة أخرى ضبط السير، والحفاظ على أمن وسلامة مستخدمي الطريق وأموالهم.

بسيارته في وسط الطريق، أو لأنه أركب فيها عدداً من الأشخاص يتجاوز العدد المقرر (أبو خطوة، 1981-1982).

ففي هذا المثال يتضح لنا أن الواقعة المكونة للركن المادي في جريمة القتل الخطأ، أو الإصابة الخطأ، تقوم على سلوك الجاني، والنتيجة غير المشروعة التي وقعت، وعلاقة السببية بينهما، أما ركنها المعنوي وهو الخطأ، فيقوم على مخالفة القوانين واللوائح، والذي يشكل بحد ذاته جريمة المرور، فهل نكون هنا بصدد تعدد بين جريمة القتل، أو الإصابة الخطأ، وبين جريمة المرور؟ أم نكون بصدد تنازع ظاهري بين النصوص لا يطبق بشأنه سوى النص الخاص بالقتل، أو الإصابة الخطأ باعتباره يتضمن بالضرورة الواقعة المجرمة بنص قانون المرور، لقيام الركن المعنوي للجريمة على أساسها.

إن الفيصل في ذلك كله هو بتقدير المصلحة المحمية في النصوص التجريبية المنطبقة على الفعل الواحد (مأمون، 1981-1982).

وأخيراً تبدو أهمية تحديد المصلحة المحمية في جرائم المرور باعتبارها الضابط الموضوعي لتجميع الجرائم الداخلة في إطارها، وتمييزها عما سواها من الجرائم، باعتبار أن المصلحة المحمية محل الحماية، هي الأساس الذي يسير عليه المشرع، وهي الأساس الذي من خلاله يكون بمقدور القاضي استيعاب النص التجريبي الذي يمثل النموذج القانوني للواقعة، وهذا التباين في جوانب المصلحة المحمية بالنسبة لكل جريمة، هو الذي يفسر لنا اختلاف جرائم المرور فيما بينها من حيث العناصر الخاصة بها، والعقوبة المقررة لكل منها (مأمون، 1971).

المطلب الثاني: المصلحة المحمية في قانون المرور

من خلال المطلب الأول تبين أن المشرع لا يجرّم الأفعال بهدف التجريم، ولكنه يسعى من وراء ذلك إلى هدف محدد، هو حماية المصالح الأساسية واللازمة لحماية المجتمع، ويُفصح المشرع عن رغبته في حماية مصالح المجتمع من خلال تجريم الأفعال التي تخل بقيمه وسلامته، وبواسطة ما يضعه من نصوص عقابية تكفل الحماية الفعالة لتلك المصالح.

وبعد أن بين الباحث أهمية المصلحة القانونية في جرائم المرور، يثور التساؤل التالي: ما هي المصلحة القانونية التي أراد المشرع حمايتها بقانون المرور، والتي رتب المشرع في حالة الاعتداء عليها بالضرر أو بالخطر توقيع جزاء جنائياً معيناً، إن أول ما يُشغل بال المشرع عند وضعه للنصوص التجريبية، هو كفالة حفظ السلامة العامة لمستخدمي الطريق،

محل الحماية، ويؤدي إلى إفلات الكثيرين من العقاب، رغم خطورة الموقف الناتج عن المخالفة من حيث التهديد بالضرر للمصالح التي أراد المشرع تأمين سلامتها وحمايتها، ومن أجل ذلك خرج المشرع عن القاعدة السابقة، وسوى بين القصد الجنائي، والخطأ غير العمدي من حيث المساءلة الجنائية.

ولتوضيح ذلك نضرب مثلاً بجريمة القيادة بعد انتهاء الترخيص الخاص بذلك، فنظراً لأن المشرع لم ينص على عقاب هذه الجريمة بوصف الخطأ، فإن معنى ذلك خضوعها للقاعدة العامة القاضية بوصف العمد، ولما كانت هذه الجريمة هي من جرائم السلوك المجرد، فإن القصد الجنائي يقوم فيها على أرادة سلوك القيادة مع العلم بانتهاء الترخيص.

وبالتالي فإنه إذا كانت القاعدة العامة في العقاب على الجرائم استلزام تواجد القصد الجنائي، واستثناء الخطأ غير العمدي، فإن القاعدة العامة في جرائم المرور ذات الخطر المجرد، هي الاكتفاء بالخطأ، واستثناء العقاب على أساس القصد الجنائي، وهذا الحل تفرضه طبيعة المصالح التي أراد المشرع حمايتها في جرائم المرور، والتي تضار فعلاً، أو تهدد بالضرر، سواء أكانت الجريمة عمديه أم غير عمديه، فحماية لتلك المصالح يتطلب المشرع من الأفراد مراعاة القواعد التي وضعها لذلك وعدم مخالفتها؛ لأنّ المخالفة لها عمديه كانت أم غير عمديه، تحقق الضرر، أو الخطر الذي أراد المشرع تفاديه (السويدي، 2006).

المطلب الرابع: أهم صور جرائم المرور وعقوباتها

أن جرائم المرور كما سبق بيانه من جرائم الخطر حتى لو نتج عنها ضرر، وهذا ما يميز حادث المرور عن الجرائم الأخرى، التي تتحقق بمجرد الشروع كجرائم القتل، أو بمجرد تغير الحقيقة على المحرر، حتى ولو لم تتم تلك الجريمة، وما يود الباحث التنبيه إليه في هذا الصدد هو أن قانون العقوبات يعتبر مصدر التجريم بالنسبة لهذا النوع من الجرائم، وألحقت بجرائم المرور، نظراً لأن ارتكابها يتم بسبب، أو بمناسبة مخالفة قانون المرور، أو لوائحه، ومثال ذلك جرائم القتل والإيذاء الخطأ المنصوص عليهما في المادتين (343، 344) قانون العقوبات الأردني.

أما الصنف الثاني من جرائم المرور: فهو جرائم الخطر، ويمكن القول بأن جرائم المرور جميعها بالمعنى الدقيق، أي التي تحدث بالمخالفة للقواعد التجريبية في قانون المرور، هي جرائم الخطر وتنقسم هذه الجرائم الأخيرة بدورها، إلى جرائم خطر مجرد، وجرائم خطر فعلي، فبالنسبة لجرائم الخطر المجرد يفترض المشرع وقوع الخطر بمجرد ارتكاب السلوك الإجرامي، دون أن يلزم القاضي بالتحقق منه لإكمال الجريمة

المطلب الثالث: أثر المصلحة المحمية في البنيان القانوني

بين الباحث في المطلبين السابقين، أن المصلحة العليا للمجتمع، تستدعي العقاب في جرائم المرور، بهدف ردع السائقين المتهورين من مستخدمي الطريق، وحثهم على بذل المزيد من الانتباه، والحرص، أثناء استخدامهم للطريق، لتدارك أي ضرر، أو أخطار، قد تمس الغير، باعتبار أن المسؤولية المدنية ممثلة في التعويض غير كفيلة بمفردها بالحد من هذه الجرائم، سيما مع انتشار التأمين ضد الأخطار، حتى أصبح الشخص المؤمن لا يشعر بعبء التعويض، ومن ثم جاءت نصوص القوانين في أغلب التشريعات- بل جميعها- بالعقاب على هذه الأفعال، بل إنها-في بعض الأحوال- اتجهت إلى تشديد العقاب عليها، بهدف التقليل من معدل وقوعها، والتي جاءت نتيجة لما شهدته البشرية من تقدم علمي في العصر الحديث، رافقه ظهور العديد من الأنشطة والسلوكيات الخطرة، ونتيجة لعدم الاستخدام السليم لهذه الآلات والوسائل التي وجدت لخدمة المجتمع، تحولت هذه النعمة إلى نقمة، وأصبحت تضر، أو تهدد بالضرر، الحقوق والمصالح التي وضع القانون لحمايتها، نتيجة لما قد يترتب عليها من وفيات، أو إصابات، أو أضرار مادية، إلى جانب تعريض حياة الآخرين للخطر (السويدي، 2006).

وبمعنى أن المصلحة القانونية السابق تحديدها في جرائم المرور، المتمثلة في سلامة الأفراد والأموال، وعدم إعاقة حركة المرور على الطرق العامة، يجب أن تنعكس على البناء القانوني لهذه الجرائم، ويتضح هذا الانعكاس فيما يلي:

أولاً: إنّ جرائم المرور في معظمها، من جرائم السلوك المجرد، التي يكفي فيها لتكامل الجريمة في ركنها المادي وقوع السلوك الإجرامي، بغض النظر عما قد يترتب عليه من نتائج لا يأخذها المشرع بعين الاعتبار، ولهذا اعتبرت جرائم المرور من جرائم الخطر، وليست من جرائم الضرر، فالمشرع لا يشترط فيها الإضرار الفعلي بالمصلحة المحمية، وإنما يكفي بمجرد الخطر المتمثل في التهديد بالضرر للمصلحة المحمية، والمبتغي من حدوث الفعل الإجرامي (الخطيب، 2004).

ثانياً: التسوية بين القصد الجنائي، والخطأ، في كثير من جرائم المرور، فالمشرع قد وازن بين إرساء المسؤولية الجنائية على أساس خطورة الفاعل، وبين إرسائها على أساس خطورة الفعل، ورجح هذه الأخيرة (مأمون، 1981-1982).

ولكي يضمن المشرع فاعلية الحماية الجنائية لتلك المصلحة، كان يتحتم عليه أن يتغاضى عن قاعدة أن الأصل في المسؤولية الجنائية هو القصد، والاستثناء هو الخطأ، لكون تطبيق القاعدة من شأنه أن يزج الحماية الفعالة للمصلحة

من قانون العقوبات الأردني بقوله: "من سبب موت أحد عن إهمال، أو قلة احتراز، أو عن عدم مراعاة القوانين والأنظمة، عوقب بالحبس من ستة أشهر إلى ثلاث سنوات".

ونص المشرع المصري في المادة (238) من قانون العقوبات المصري على النحو الآتي: "من تسبب خطأ في موت شخص آخر بأن كان ذلك ناشئاً عن إهمال أو رعونة، أو عدم احترازه، أو عدم مراعاة للقوانين، والقرارات، واللوائح، والأنظمة، يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن ستة أشهر، وبغرامة لا تتجاوز مائتي جنية، أو بإحدى هاتين العقوبتين..."، ويتضح من نصوص المادتين في المشرع الأردني والمشرع المصري من حيث تقارب نصوص المادتين، من حيث صورها، ومن حيث العقوبة، ومن هذين النصين يتضح لنا ركني جريمة القتل الخطأ، التي تحدث بمناسبة، أو بسبب جريمة المرور، وهما الركنان المادي والمعنوي وأيضاً من حيث عقوبة كل منهما، وسوف نتناول عرض ذلك تفصيلاً في الفروع التالية:

الفرع الأول: الركن المادي لجريمة القتل الخطأ.

الفرع الثاني: الركن المعنوي لجريمة القتل الخطأ.

الفرع الثالث: عقوبة القتل الخطأ في التشريع الأردني.

الفرع الأول: الركن المادي لجريمة القتل الخطأ: وينقسم الركن المادي في جريمة القتل الخطأ، التي تقع بمناسبة، أو بسبب جريمة المرور، إلى ثلاثة عناصر وهي:

العنصر الأول: النشاط الإجرامي.

العنصر الثاني: النتيجة الإجرامية.

العنصر الثالث: علاقة السببية.

العنصر الأول: النشاط الإجرامي:

القاعدة المجمع عليها أن لا جريمة دون سلوك مادي، فالسلوك عنصر ضروري في الركن المادي لكل جريمة، إذ هو عبارة عن النشاط الإرادي الذي يصدر عن الجاني، ويتحقق به الاعتداء على المصلحة المحمية التي يحميها القانون (السويدي، 2006)، وبهذا النحو فإن الفاعل إذا لم يقوم بسلوك يتمثل في صورة عمل خارجي، فالمشرع لا يتدخل بالعقاب.

وينبغي على هذا أن القانون لا يعاقب على مجرد النية الآثمة مهما دلت على خطورة صاحبها، طالما أنها بقيت غائبة في أعماق الذهن (السعيد، 1991)، ويأخذ السلوك المؤثم قانوناً إحدى صورتين؛ الأولى شائعة غالبية، وتستوعب السواد الأعظم من الجرائم، وهي الفعل الإيجابي، والثانية غير شائعة، وان تكن قائمة بنص القانون على عديد من أشكالها، وهي ما يعرف بالامتناع، أو الفعل السلبي، وقد جرى على تسمية الصورة

في أركانها، حيث أن النتيجة تتمثل في مجرد تهديد على المصلحة المحمية، أي مجرد خطر على هذه المصلحة، أي أن هذه الجرائم تستهدف حماية المصلحة من احتمال التعرض للخطر دون استلزام الإضرار الفعلي، فمثلاً القيادة بدون ترخيص بذلك تكتمل بها عناصر جريمة السير دون ترخيص بالقيادة، حتى ولو كان الجاني من محترفي القيادة، والسير بأزيد من السرعة المقررة تكتمل به جريمة تجاوز السرعة حتى ولو كان الطريق خالياً، ولم يتم أي احتمال للإضرار بسلامة المرور، والجدير بالملاحظة أن معظم الجرائم الواردة بقانون السير والمرور، هي من جرائم الخطر المجرد (السويدي، 2002).

أما فيما يتعلق بجرائم الخطر الفعلي، فلا تنشأ الجريمة، ولا تكتمل أركانها، إلا إذا كان قد ترتب على النشاط الإجرامي حالة خطر حقيقي؛ بالنسبة للإفراد أو الأموال.

ومثال جرائم الخطر الفعلي، القيادة بحالة تعرض حياة الأشخاص، أو الأموال للخطر، والمنصوص عليها في المادة (43/ب) من قانون السير الأردني.

وعليه يسوغ القول بأن جرائم الخطر الفعلي، أو الحقيقي، هي تلك التي يتطلب المشرع فيها إلى جانب السلوك، تحقق نتيجة متماثلة في حالة خطر فعلي بالنسبة للمصلحة المراد حمايتها في النص التجريمي، ولذلك لا يكفي تحقق السلوك لافتراض الخطر، وإنما يتعين التحقيق من وقوع هذا الخطر بالنسبة لكل سلوك على حده.

فمثلاً قيادة سيارة في حدود السرعة القانونية، في طريق ضيق أثناء النهار، وازدحام الطريق بالمارة، قد يحقق جريمة القيادة بحالة ينجم عنها الخطر، إذا ما تثبت القاضي من نشوء حالة الخطر الفعلي، بينما قد لا يشكل السلوك الجريمة السابقة، إذا ما سار الجاني بذات السرعة في ظروف أخرى للطريق ذاته، كما لو كان في ساعة متأخرة من الليل وخلو الطريق من المارة (السويدي، 2006).

ولكن جرائم المرور وتنوعها، فيصعب عرض أركان كل جريمة على حده، ولكن سنتطرق لأركان أهم الجرائم التي تحدث بسبب القتل الخطأ، أو الإصابة الخطأ وذلك كما يلي:

أولاً: جريمة القتل الخطأ وعقوبتها.

ثانياً: جريمة الإصابة الخطأ وعقوبتها.

وسيتم دراسة الجريمة الأولى باعتبارها أحد الصور في جرائم المرور؛ وترك الحديث في الثانية كوننا لا نستطيع تناول كل الجزئيات.

جريمة القتل الخطأ وعقوبتها:

نص المشرع الأردني على القتل الخطأ في المادة (343)

ثانياً: الطريق العام^(*): حددت المادة (2) من قانون السير الأردني، ومن تعريف الطريق العام يتضح لنا أن هناك شروط معينة يجب توافرها، حتى يكون الطريق عاماً وهي:

1. أن يكون غير مملوك للأفراد، أو الهيئات الخاصة.
2. إن يكون صالحاً للسير، ولا يشترط أن يتم فيه المرور بكل أشكاله، حتى يكتسب هذه السمة، ولكنه يكفي أن يكون الطريق بطبيعته قابلاً للمرور العام، حتى ولو كان المرور قاصراً على المشاة والدراجات النارية.
3. أن يصبح استخدام الطريق للمرور بصفة عامة، بالنسبة للكافة، وهو يعد كذلك، ولا يهم إذا كان قد نُظم الدخول إليه بقواعد خاصة، أو يستوجب إذناً خاصاً، فالطرق الموجودة داخل الجمارك مثلاً، تعد طرقاً عامة كافية لتكوين هذا العنصر في جرائم المرور، وفي حالة استخدام الطريق ليس عاماً وإنما قاصراً على فئة محددة من الناس، فلا يكفي لقيام عنصر الطريق العام الواجب تواجده لنشوء جريمة المرور، مثال ذلك الطرق المتواجدة داخل المعسكرات، أو المطارات الحربية (سلامة، 1971).

العنصر الثاني: النتيجة الإجرامية:

يقصد بالنتيجة الأثر الطبيعي المترتب على السلوك متى اعتبر من الوجهة التشريعية عدواناً على حق أو مصلحة يحميها القانون^(*).

ويتضح من هذا التعريف أنه لا بد لوقوع القتل الخطأ في جريمة حوادث المرور من حدوث نتيجة إجرامية هي فعل القتل

(*) لقد حددت المادة (2) من قانون العقوبات الأردني مفهوم الطريق العام: كل طريق يباح للجمهور المرور به كل وقت وبغير قيد فيبتدخ في هذا التعريف الجسور وكافة الطرق التي تصل المدن أو البلاد بعضها ببعض ولا يدخل فيه الأسواق والميادين والساحات والشوارع الكائنة داخل المدن أو البلدان أو القرى والأنهار.

(*) يستخلص من تعريف النتيجة على النحو السابق أن لها مدلولين: أولهما طبيعي مادي يمكن إدراكه حسياً ويتجسد في الأثر أو الآثار المترتبة على السلوك؛ والنتيجة بهذا المعنى تغيير يحدث في العالم الخارجي وثانيها: مدلول قانوني مجرد يتمثل في العدوان على الحق أو المصلحة التي ارتأها المشرع جديرة بالحماية الجنائية، وعلى هذا الأساس قسم الفقه الجرائم - وفقاً للمفهوم القانوني للنتيجة- إلى جرائم ضرر وجرائم خطر، ويقصد بجرائم الضرر أن النتيجة تتمثل في تحقيق الضرر الفعلي على المصلحة التي أراد المشرع حمايتها، أما جرائم الخطر فيقصد بها أن النتيجة تتمثل في مجرد تهديد على المصلحة المحمية، أي مجرد خطر على هذه المصلحة، بمعنى أن هذه الجرائم تستهدف حماية المصلحة من احتمال التعرض للخطر دون استلزام الإضرار الفعلي (أبو عامر وعبد المنعم، 2002).

الأولى بالفعل، أو السلوك، أو النشاط، وكلها مسميات لا تنتقص من مضمون الفكرة، وسوف نتعرف على هذه الصور بإيجاز.

الصورة الأولى: الفعل، أو السلوك الإيجابي:

وهي عبارة عن القيام بفعل ينهى القانون القيام به، ويتمثل في حركة عضوية إرادية صادرة عن الجاني، تحدث تغييراً في العالم الخارجي (أبو عامر، وعبد المنعم، وسليمان، 2002).

الصورة الثانية: الامتناع، أو الشكل السلبي للسلوك:

الامتناع هو عبارة عن سلوك إرادي، يتمثل في الإمساك عن حركة عضلية، يعتد بها القانون، ويرتب على تخلفها آثاراً قانونية (الامتناع عن تقديم المساعدة لشخص معرض للخطر، وعدم القيام بالإبلاغ عن الجريمة أو الحادث) (المنجي، 1993). وإذا كان الامتناع بالتحديد السابق، هو صورة من صور السلوك الإنساني، فإنه على عكس الفعل الإيجابي يوجد صعوبة في تحديد عنصره المادي.

ويعد أن قمنا باستعراض أنواع السلوك، يثار التساؤل عن نوع السلوك، أو النشاط الإجرامي الذي تتحقق به جريمة القتل الخطأ، التي تقع بسبب المرور، هل إيجابي أم سلبي؟

إجابة على هذا التساؤل نقول إن القيادة هي عبارة عن السلوك الذي يتم بمقتضاه استخدام المركبة بحسب طبيعتها للطريق العام، وهو سلوك إيجابي مستمر طالما المركبة في حالة حركة به، ويتحكم الشخص بحركتها في الطريق العام، فلا يكفي لتحقيق القيادة تحريك المحرك الآلي مادام لم يترتب عليه اندفاع المركبة على الطريق، وكما لا تتحقق القيادة في حالة تحرك المركبة بقوة الدفع البشرية إذا كان استخدامها للطريق العام، والذي أعدت من أجله، يتوافر بالتحريك الآلي لقوة الدفع الذاتية للمحرك (الخطيب، 2004)، ولا بد من التطرق إلى مفهوم المركبة والطريق العام في قانون السير الأردني.

أولاً: المركبة الآلية: إن المركبة الآلية هي المحور الذي تدور حوله جرائم المرور في معظمها، ففي فروض كثيرة تدخل كعنصر من عناصر الركن المادي للجريمة، ومثال ذلك: القيادة في حالة السكر، أو التخدير، فلكي يتحقق الركن المادي للجريمة التي نحن يصددها، يلزم توافر العناصر الآتية:

1. سلوك القيادة، ويتحقق بالسير بالمركبة بالطريق العام.
2. أن يباشر سلوك القيادة في حالة توافر السكر، أو التخدير، بالنسبة لقائد المركبة.

وقد تم تحديد مفهوم المركبة من خلال قانون السير الأردني في المادة (2) منه.

وإبرازاً لأهمية علاقة السببية تقول محكمة النقض المصرية: "رابطة السببية بين إصابات المجني عليه ووفاته ركن في جريمة القتل الخطأ كما هي معرفة في المادة (238) من قانون العقوبات المصري، وهي تقتضي أن يكون الخطأ متصلاً بالقتل اتصال السبب بالمسبب بحيث لا يتصور وقوع القتل بغير وجود هذا الخطأ بما يتعين معه إثبات توافره بالإسناد إلى دليل فني لكونه من الأمور الفنية البحتة" (السويدي، 2006).

وينبني على ما تقدم، أن المعيار السائد فقهاً وقضاً في تحديد علاقة السببية في جرائم القتل غير المقصود هو معيار الاحتمال، أي المعيار العادي والغالب والمألوف من الأمور، وهذا يعني أنه كلما كانت النتيجة الجرمية أثراً محتملاً للفعل الخاطئ أو متوقعاً وفقاً للمجرى العادي من الأمور توافرت علاقة السببية، في حين تنقطع هذه العلاقة إذا كانت هذه النتيجة أمراً شاذاً ليس في وسع الرجل العادي أن يتوقعه أو يتحوط له (السعيد، 1991)*.

وتطبيقاً لهذا قضت محكمة النقض المصرية: "أن العلاقة السببية علاقة مادية تبدأ بفعل المتسبب وترتبط من الناحية المعنوية بما كان يجب عليه أن يتوقعه من النتائج المألوفة لفعله إذا أتاه عمداً، أو خروجه فيما يرتكبه بخطئه عن دائرة التبصر بالعواقب العادية لسلوكه والتصور من أن يلحق عمله ضرراً بالغير"، ومقتضى ذلك أن محكمة النقض المصرية أقامت معيار علاقة السببية - بالنسبة لجرائم القتل والإيذاء غير العمدية - على عنصرين: عنصر مادي وعنصر معنوي:

وقوام العنصر المادي: هو العلاقة التي تصل ما بين الفعل والنتيجة، وبخصوص جريمة القتل الخطأ، تقرر أن فعل الجاني (وهو صدور خطأ غير عمدي من السائق) كان أحد العوامل التي أسهمت في إحداث النتيجة (وهي القتل أو الإصابة الخطأ)، أي أن النتيجة ما كانت لتحدث لو أن الفعل لم يرتكب.

وقوام العنصر المعنوي: في جريمة القتل الخطأ هو: "خروج الجاني فيما يرتكبه عن دائرة التبصر بالعواقب العادية

الخطأ، فإذا لم تحدث هذه النتيجة الإجرامية فلا يتوافر الركن المادي للجريمة، مهما توافر الخطأ غير العمدي في مسلك سائق السيارة، سواء كان في صورة الإهمال، أو الرعونة، أو عدم الإحتراز، أو عدم مراعاة القوانين والقرارات واللوائح والأنظمة، بل مهما كان الخطأ جسيماً، لأنه لا عقاب على الشروع في الحالتين، إذ لا يتصور الشروع في جريمة ترتكب بغير عمد، حيث إن الجاني في الجرائم الغير عمدية لم يسعى إلى بلوغ النتيجة الإجرامية المعاقب عليها وهي الوفاة، ذلك أن أساس الشروع هو السعي من جانب الجاني لبلوغه نتيجة إجرامية محددة (جودة، 2002)، والدليل على ذلك نص المادة (2/1/68) من قانون العقوبات الأردني.

وتنتهي حياة الإنسان في جريمة حوادث المرور بفعل القتل الخطأ أي بإزهاق الروح، وتحويله من إنسان حي إلى إنسان ميت، والعلامات التي يعتمد عليها في تشخيص حدوث الوفاة (المنجي، 199)، ومنها توقف الجهاز التنفسي عن العمل، توقف الجهاز الدموي عن العمل، عتامة بالعينين بسبب حدوث الوفاة، وانخفاض درجة الحرارة بالجسم بعد الوفاة، وحدث رخاوة بعضلات الجسم، وهناك علامات أكيدة لحدوث الوفاة منها حدوث الرسوب الدموي الرمي نتيجة توقف القلب عن العمل، التيبس الرمي وهي الصلابة التي تطرأ على العضلات، والتعفن الرمي والتحلل ويحدث نتيجة للتكاثر المذهل للبكتيريا الداخلية (المنجي، 1993)، وبهذا يتضح لنا النتيجة الإجرامية وكيف يتم إثباتها وحالات حدوثها.

العنصر الثالث: علاقة السببية:

مؤدى صلة السببية أنه لكي يكتمل البناء القانوني للجريمة في ركنها المادي فلا بد من أن يرتبط السلوك فعلاً كان أو امتناعاً في الحدود التي يعتد فيها بالامتناع، بالنتيجة المحظورة التي تحقق ارتباط السبب بالمسبب، ويعبارة أخرى يجب توافر صلة السببية بين السلوك والنتيجة، بحيث أنه إذا أمكن رد هذه النتيجة إلى عامل آخر غير السلوك تنقطع صلة السببية وتنتفي المسؤولية الجنائية، وهذا أمر منطقي إذ الشخص لا يتحمل التبعة القانونية لما اقترفه من فعل إلا إذا كان فعله وحده هو سبب حصول النتيجة المحظورة قانوناً، فليس من العدل مساءلة الشخص إذا كانت هذه النتيجة المحظورة ثمرة عامل أو عوامل أخرى بخلاف فعله (أبو عامر وعبد المنعم، 2002)، وعليه يسوغ القول أن رابطة السببية الواجب توافرها في جريمة القتل الخطأ التي تقع بسبب جرائم المرور تقتضي أن يكون الخطأ متصلاً بالقتل اتصال السبب بالمسبب بحيث لا يتصور وقوع القتل دون الخطأ.

(*) ويضيف بأنه: "وبحسب نظرية كنظرية تعادل الأسباب، كان يتعين التعديل لغايات نفي أو قطع علاقة السببية على العامل اللاحق إذا توافر فيه شرط الكفاية والاستقلال معاً، ولكن الذي حدث في الفقه والقضاء المقارن هو التعويل على العامل الشاذ التي تقول به نظرية السبب المناسب والملائم، فترتب على ذلك القول بأن الفقه والقضاء المقارن أخذ يعول على عاملين؛ هما العامل الشاذ بالإضافة إلى العامل المستقل، والكافي من باب أولى لأنه أقوى منه، ويعبارة واحدة كل عامل مستقل وكان يعتبر شاذاً وليس العكس صحيحاً".

عن النتيجة غير المشروعة المترتبة على سلوكه المخالف تستلزم عناصر أخرى، وإذا دخلت مخالفة قوانين المرور كعنصر من عناصر الخطأ غير العمدي، فهل نكون بصدد جريمة واحدة متدرجة أم نكون بصدد تعدد بين جريمة القتل أو الإصابات الخطأ (السويدي، 2006)، وفي ضوء ذلك سنقسم هذا الفرع إلى أربع بنود وذلك على النحو التالي:

البند الأول: ماهية الخطأ غير المقصود.

البند الثاني: صور الخطأ غير المقصود وفق خطة المشرع الأردني.

البند الثالث: معيار الخطأ غير المقصود.

البند الرابع: إثبات الخطأ غير المقصود.

البند الأول: ماهية الخطأ غير المقصود:

أولاً: تعريف الخطأ غير العمدي: لم يضع المشرع الأردني تعريفاً للخطأ يبين فيه ماهيته، وإنما أكتفى بذكر صور معينة له في بيانه للجرائم غير العمدية لا سيما جرائم القتل الخطأ والإصابات الخطأ، حيث نصت الفقرة الأخيرة من المادة (64) من قانون العقوبات الأردني على أنه: "يكون الخطأ إذا نجم الفعل الضار عن الإهمال أو قلة الاحتراز أو عدم مراعاة الأنظمة"، ثم ورد ذكر لهذه الصور في القسم الخاص من قانون العقوبات في جرائم القتل والإيذاء غير المقصودين، حيث ورد في المادة (343) من قانون العقوبات الأردني على أنه: "من سبب موت أحد عن إهمال أو قلة احتراز أو عدم مراعاة القوانين والأنظمة عوقب بالحبس من ستة أشهر إلى ثلاث سنوات".

ثانياً: عناصر الخطأ غير العمدي: يتميز الخطأ غير العمدي بعنصرين أساسيين: الأول: هو الإخلال بواجبات الحيطة والحذر التي يفرضها القانون، والثاني: هو توافر علاقة نفسية تصل ما بين إرادة الجاني والنتيجة الجرمية.

العنصر الأول: الإخلال بواجبات الحيطة والحذر: الخبرة الإنسانية العامة هي المصدر العام لواجبات الحيطة والحذر، إذ تقرر هذه الخبرة مجموعة من القواعد تحدد النحو الصحيح الذي يتعين أن يباشر وفقاً له نوع معين من السلوك، وتساهم العلوم والفنون واعتبارات الملائمة في تكوين هذه الخبرة، فإن اعترف القانون بجانب من هذه الواجبات، قيل عنه أنه مصدرها، وإذا لم يعترف القانون بالجانب الآخر من هذه الواجبات، قيل عنه أن مصدره الخبرة الإنسانية مباشرة (السويدي، 2006).

والضابط الذي يتحدد وفقاً له، ما إذا كان ثمة إخلال بواجبات الحيطة والحذر، هو ضابط موضوعي قوامه الشخص المعتاد، أي الشخص الذي يلتزم في تصرفاته قدرًا متوسطًا من

لسلوكة والتصون من أن يلحق عمله ضرراً بالغير"، وواضح من هذه العبارة أن العنصر المعنوي يقوم على أساسين هما: إخلال الجاني بواجب التبصر بالعواقب والتصون منها وأن ينصرف ذلك إلى العواقب العادية لسلوكه دون غيرها من العواقب الأخرى غير العادية (المنجي، 1993).

وغني عن البيان أن المشرع الأردني لم يتطرق لتعريف صلة السببية خلافاً للتشريعات الأخرى، وفي تقديرنا أن السبب في سكوت المشرع الأردني عن تعريف صلة السببية كان لضرورة مفروضة أكثر مما هو لحكمة مقصودة، وهذه الضرورة هي تعذر وضع تحديد جامع للفروض المختلفة، مانع لكل خلاف في الرأي أو تضارب في التقدير، فما أكثر ما يكشف التطبيق العملي عن احتمالات واقعية متنوعة، ما كانت تخطر على بال مشرع أو فقيه، احتمالات عديدة لا مفر من أن يترك الأمر فيها في نهاية المطاف لظروف كل دعوى على حده ولعل ذلك كان السبب وراء ما أسنقر في الأذهان من أن تحديد علاقة السببية أقرب إلى الموضوع منه إلى القانون، وأنها أحق أن تعرف، وأن ترسم معالمها في ضوء أحكام القضاء أكثر مما تعرف في ضوء اجتهادات الشراح، ومع كثرة ما اجتهدوا في وضع معايير لها وافترض فروض (رؤوف، 1974).

ويبدو أن محكمة التمييز الأردنية تتجه نحو الأخذ بنظرية السببية المناسبة أو الملائمة في مجال جرائم القتل غير المقصود، فقد قررت أن المعيار في توافر رابطة السببية بين الفعل الخاطيء والنتيجة (الوفاة)، يقوم على عدم تصور وقوع النتيجة باستبعاد الخطأ (الفعل) المرتكب ولغايات المسؤولية الجزائية لا فرق بين أن تكون الرابطة السببية مباشرة أو غير مباشرة عندما تكون العواقب متوقعة عادة من قبل هذا الخطأ (الفعل) (تمييز جزء 1976/75/85، مجلة نقابة المحامين الأردنية، ص 641).

الفرع الثاني: الركن المعنوي لجريمة القتل الخطأ: إن

تطبيق القواعد العامة المتعلقة بالركن المعنوي للجريمة يثير بعض الإشكاليات في محيط جرائم المرور، وأهم هذه الإشكاليات هو تمهيد عناصر الخطأ غير العمدي في جرائم السلوك والنتيجة في القتل والإصابات الخطأ، وذلك أن خطورة المركبة الآلية في استخدامها للطرق العامة قد يفرض نوعاً من التشديد في متطلبات السلوك الذي قد ينشأ عنه ضرراً بالأفراد من جراء استخدام تلك المركبات الآلية، وفي الأحوال التي يتمثل فيها الخطأ في مخالفة القوانين واللوائح والقرارات الخاصة بالمرور يثور البحث في طبيعة المسؤولية الجنائية وهل يكفي فيها بمجرد مخالفة تلك القوانين واللوائح أم أنها مساعلة الجاني

وترتب على ذلك قيادته السيارة بدون فرامل قتل أحد المشاة، فإن خطأ السائق لا يعد منصرفاً إلى هذه النتيجة، فعلى الرغم من إخلاله بواجبات الحيطة والحذر المفروضة عليه، فلم يكن في وسعه توقع قتل المجني عليه، لأنها حدثت ثمرة لعوامل شاذة، فلا ينسب إليه لهذه النتيجة خطأً (المنجي، 1993).

الصورة الثانية: توقع النتيجة (القتل أو الإصابة الخطأ):

في هذه الصورة يتوقع الجاني النتيجة (القتل الخطأ)، ولكن لم تتجه إرادته إليها، وقد ظن خلافاً للحقيقة أن بالإمكان تجنبها، فوقع النتيجة في هذه الصورة إما لأن الجاني لم يتحوط لمنع وقوعها بالمرة وكل ما في الأمر أنه وقف منها موقف عدم المكترث، وإما لأنه تحوط لمنع وقوعها ولكن تحوطه كان غير كاف، كما لو اعتمد على مهارة أو قدرة لم تسعفه في تلك الظروف، ومثال ذلك حالة من يقود مركبة بخارية بسرعة كبيرة في طريق مزدحم بالناس فيتوقع إصابة أحد المارة، ولكنه يحسب -معتدداً على مهارته- أنه بوسعه تفادي وقوعها إلا أنها تقع، وتفترض هذه الصورة توقع النتيجة الجرمية مع إمكان درء وقوعها، فإذا ثبت مع توقع النتيجة أن منع وقوعها لم يكن مستطاعاً، أنها العنصر الثاني من عناصر الخطأ وامتنعت مسؤولية الفاعل عن تلك النتيجة، فتكون عندئذ وليدة حادث طارئ أو تداخل عامل شاذ عليه (السعيد، 2002). وخلاصة هاتين الصورتين، أنه إذا لم يتوقع الفاعل النتيجة الجرمية وثبت أنه من غير الممكن توقعها أو توقعها وثبت أنه من غير الممكن درء وقوعها، فلا مجال لقيام الخطأ، لأن القول في الخطأ يعني تكليف الناس بما فوق طاقتهم، ولا يتصور في العقل والمنطق أن تحمل القوانين الناس ما لا طاقة لهم بنحمله (السعيد، 1991).

البند الثاني: صور الخطأ غير المقصود وفق خطة

المشروع الأردني: يمكن رد صور الخطأ التي نص عليها قانون العقوبات الأردني وهي كالاتي:

الصورة الأولى: صورة النشاط الإيجابي، وذلك حين يقدم الجاني على فعلة غير متوقع نتائجها الخطرة (وهذا ما أسماه بالرعونة)، أو دون أن يتخذ الاحتياطات الكفيلة بالحيولة دون حدوثها إذا ما توقعها (وهذا ما أسماه بعدم الاحتياط، أو الاحتراز).

الصورة الثانية: صورة النشاط السلبي، حيث لا يتخذ الاحتياطات التي يوجبها عليه واجب الحيطة والحذر، ويدخل في هذه الصورة حالة الإهمال وعدم الانتباه.

أما عدم مراعاة اللوائح، فينتمي إلى إحدى الصورتين بحسب ما إذا كانت اللائحة تنهى عن فعل، أو تأمر به.

ويثار التساؤل حول صور الخطأ التي في المادة (64) من

الحيطة والحذر (حسني، 1988).

إلا أن الضابط الموضوعي سالف الذكر لا يطبق بصورة مطلقة، وإنما يتعين أن تراعي في تطبيقه الظروف التي صدر فيها التصرف (المنجي، 1993).

العنصر الثاني: العلاقة النفسية بين إرادة الجاني والنتيجة

الإجرامية: لا يقوم الخطأ بمجرد الإخلال بواجبات الحيطة والحذر، إذ لا يعاقب القانون على سلوك معين في ذاته، وإنما يعاقب على السلوك إذا أفضى إلى نتيجة إجرامية معينة، ولذلك يتعين أن تتوافر صلة تجمع بين الإرادة والنتيجة، على نحو تكون فيه -الإرادة بالنسبة لهذه النتيجة- محل لوم القانون، فيسوغ بذلك أن توصف بأنها "إرادة إجرامية" وبغير هذه الصلة لا يكون محل لأن يسأل صاحب الإرادة عن حدوث النتيجة (خليل، 2000)، وللعلاقة النفسية بين الإرادة والنتيجة صورتان^(*).

الصورة الأولى: عدم توقع النتيجة الجرمية (القتل الخطأ):

في هذه الصورة لا يتوقع الجاني النتيجة أي القتل والإصابة الخطأ، ولم تتجه إرادته إليها، ولكن لا يعني انعدام الصلة بينها، فهذه قائمة، وكان في استطاعة الجاني توقع النتيجة وكان يجب عليه ذلك، وكان في استطاعته أن يحول دون حدوثها وكان يجب عليه ذلك، ويعني ذلك أن ثمة نوعاً من التوقع وثمة اتجاهها للإرادة لا يوافق عليهما القانون بالنظر إلى النتيجة أي القتل الخطأ.

ولتحقيق هذه الصورة من العلاقة النفسية بين الإرادة والنتيجة أي القتل يتعين أن تكون النتيجة متوقعة في ذاتها، وأن يكون في الاستطاعة الحيلولة دون حدوثها، وعلّة ذلك أن المنطق يأبى أن يكلف شخص بتوقع ما ليس متوقفاً، أو بدرء ما لا يستطاع درؤه، ولا تعد النتيجة (القتل الخطأ) متوقعة، إلا إذا كان حدوثها يدخل في النطاق العادي للأمر، أي التسلسل السببي الذي أدى إلى إحدائها متفقاً مع النحو الذي تجري به الأمور عادة، أما إذا كان حدوثها ثمرة عوامل شاذة، لا يتفق تداخلها مع مألوف الأمور فهي غير متوقعة (السويدي، 2006)، ومثال ذلك إخلال السائق بواجبه في فحص فرامل السيارة، والتأكد من صلاحيتها للعمل قبل السير، كما تقضي بذلك تعليمات المرور، فإذا تدخل شخص وعبث بالفرامل في غيبته،

(*) ويطلق على الخطأ غير العمدي في الصورة الأولى "تعبير الخطأ غير الواعي" أو "الخطأ بغير تبصر" ونفضل أن نعبر عنه "بالخطأ غير المصحوب بالتوقع" أو "الخطأ بدون توقع"؛ ويطلق على الخطأ غير العمدي في الصورة الثانية "تعبير الخطأ الواعي" أو "الخطأ مع التبصر"، ونفضل أن نعبر عنه "بالخطأ المصحوب بالتوقع" أو "الخطأ مع التوقع" (انظر (حسني، 1988).

وظروفه الخاصة دون أن تستعمل في قضائها عبارات تدل على العناية الواجبة يجب أن تكون وفقاً لمعيار الرجل المعتاد أو الرأي العام، ولم تعدد إطلاقاً بالظروف الخارجية التي أحاطت بالواقعة، وهذه العناصر جميعاً هي مقومات النظرية الموضوعية (السعيد، 2002).

وتأسياً على ما تقدم، نرى بكل تواضع أن المعيار الذي يجب أن تبنى عليه حوادث المرور هو المعيار الموضوعي الذي لا ينظر فيه إلى ظروف الجاني الشخصية، وإنما إلى ما يجب على الشخص الحريص جداً بين فئة قاندي المركبات الآلية باعتبارها المعيار في هذه الحالة، والسبب في ذلك أن استخدام المركبات الآلية وما تتضمنه من خطورة يستلزم أن يكون مستخدمها في غاية الحرص والانتباه والحذر الأمر الذي يترتب عليه أن يتوقع قائد المركبة التصرفات الخاطئة من الآخرين أثناء استعمالهم للطريق العام.

البند الرابع: إثبات الخطأ غير المقصود: إثبات الخطأ العام المتمثل في مخالفة القواعد العامة للسلوك كالإهمال وعدم الاحتياط والرعونة، يتطلب توافر مكنة التوقع مع عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنع وقوع النتيجة، إلا أن الذي نود أن نلفت الأنظار إليه في هذا المقام هو أن التوقع الممكن في محيط حوادث المرور يشكل أهمية خاصة بالنظر إلى عنصر الثقة المتبادلة بين الأشخاص المستخدمين للطرق العامة في الالتزام بقواعد المرور، والذي وإن كانت أهميته تبرز في المسؤولية المدنية إلا أن انعكاساتها على المسؤولية الجنائية لها أهميتها (سلامة، 1971).

أما بالنسبة أن لإثبات الخطأ المتمثل في مخالفة القوانين والأنظمة، فنلاحظ تحقق المسؤولية بمجرد إسناد النشاط المادي لمرتكب المخالفة دون الحاجة للبحث عن أي صورة من الصور الأخرى للإثبات هنا يقع على عاتق المتهم، فالمتهم هنا يحق له إقامة الدليل العكسي بعد إسناد الفعل المادي المخالف بحقه (الحلواني، 2012).

وفي نهاية حديثنا عن الجزئية المتعلقة بإثبات الخطأ يجدر بنا أن نشير إلى أن تقدير الخطأ المستوجب لمسؤولية مرتكبه من المسائل الموضوعية التي تستقل محكمة الموضوع بتقديرها بغير معقب عليها مادام تقديرها سائغاً مستنداً إلى أدلة مقبولة لها أصلها الثابت في الأوراق، ولا يشترط أن تذكر المحكمة الخطأ لفظاً، أو تشير إلى إحدى صوره التي حددها القانون، طالما كانت الوقائع التي أثبتتها أو سياق عباراتها ناطقاً بثبوت الخطأ (السويدي، 2006).

الفرع الثالث: عقوبة القتل الخطأ في التشريع الأردني: القتل غير العمدى من حيث العقوبة نوعان: بسيط ومشدد،

قانون العقوبات الأردني، والتي وردت على سبيل المثال. ويقدر الباحث أن الصورة التي أوردها المشرع الأردني للخطأ غير العمدى، قد وردت على سبيل المثال، ولذلك أن جوهر البحث عن الخطأ ليس في تحديد صورة وإنما في بيان عناصره، فصور الخطأ تتحد جميعها في دلالتها على معنى الإخلال بواجبات الحيطة والحذر، فجوهر الفعل، أو الامتناع، الذي تقوم به جرائم الخطأ، هو: أخلال الجاني بالواجبات المذكورة.

فضلاً على هذا فإن طبيعة المساءلة الجنائية تأبى ذلك، ولا يمكن أن يكون ذلك قياساً في بيان أهم هذه الصور وأكثرها تحققاً في العمل، كما أن إيراد بعض هذه الصور ما هي إلا تطبيقاً للفكرة العامة للخطأ أو قصد، وهذه تساعد على كشف وبيان عناصره، ولا يمكن القول بأنه يوجد قياس عندما يتحقق الخطأ في صور أخرى غير الواردة بالنص مادام السلوك لم يخرج عن التحليل العام لفكرة الخطأ غير العمدى، وهي فكرة ذات طبيعة واحدة مهما تعددت صورها (السويدي، 2006).

البند الثالث: معيار الخطأ غير المقصود: اختلف رجال الفقه حول تحديد الضابط الذي ينبغي الاعتداد به في تقدير العناية الواجب على الجاني اتخاذها، فالبعض أخذ بالمعيار الموضوعي، والبعض الآخر اتجه إلى المعيار الشخصي.

أولاً: المعيار الموضوعي: ويقصد به الشخص العادي اليقظ الحذر الذي يمارس نشاطه بعناية رب الأسرة الحريص، ويحدد الشخص العادي بشخص متوسط العناية والحذر والحيطة ينتمي إلى نفس المجموعة الاجتماعية أي البيئية أو المهنية التي ينتمي إليها الجاني، وتتحدد العناية الواجبة وفقاً للقواعد التي تحكم كل مجموعة، وقد استعمل القضاء في التعبير عن ضابط العناية الواجبة وفقاً لمعيار الرجل المعتاد... الخ (جودة، 2002).

ثانياً: المعيار الشخصي: ويرجع المعيار الشخصي البحث في تقديره إلى الظروف الخاصة بالجاني نفسه كدرجة ذكائه ومستوى تعليمه وخبراته الشخصية، فإذا تبين أن الجاني لم يتخذ في الواقعة المنسوبة إليه القدر من العناية والحيطة الذي اعتاد أن يتخذه، فترتب على ذلك عدم توقعه للنتيجة غير المشروعة أو عدم الحيولة دون حدوثها تحقق الخطأ في جانبه، أما إذا ثبت اتخاذ نفس القدر الذي اعتاده من الحذر والعناية فإنه لا يسأل لعدم توافر الخطأ (السويدي، 2006).

ولم يبين المشرع الأردني وبعض التشريعات العربية معياراً للخطأ تاركين هذا الأمر للفقه والقضاء، ويبدو أن محكمة التمييز الأردنية قد انحازت في قضائها إلى النظرية الشخصية، إذ أنها أقامت الخطأ على أساس النظر إلى شخصية المتهم

المؤمنة لتلك المركبة بالرجوع عليه بما دفعته للغير، وعليه يجوز لشركة التأمين الرجوع على السائق في حالة كونه لا يحمل رخصة قيادة، وأن الحادث كان متعمداً بما دفعته للغير" (محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم القرار 183/2002 في 2001/11/18).

4. غني عن البيان أنه لا شيء يمنع القاضي من تطبيق الظروف المخففة على مقتضى نص المادتين (99) و(100) من قانون العقوبات الأردني، إلا أن المادة (57) من قانون السير الأردني نصت على أنه: "لا يجوز للمحكمة استعمال الأسباب المخففة التقديرية لتتبريل العقوبة عن الحد الأدنى المقرر لأي مخالفة من المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون..."، ويعد هذا النص خروجاً على القواعد العامة في القانون الجنائي، والتي تمنح المحكمة سلطة تقديرية في النزول بالعقوبة عن الحد الأدنى المقرر قانوناً إذا وجدت المحكمة أن هناك ظرفاً معيناً تستوجب ذلك.

5. أن نص المادة (42) في صياغته الحالية من شأنه أن يؤدي إلى نتائج غير منطقية قانوناً، فقد اشترطت تلك المادة أن تتجم الوفاة أو العاهة الدائمة كنتيجة لخطأ السائق أثناء قيادته للمركبة، وهذا واضح من خلال نص المادة المذكورة والتي جاء فيها: "إذا تسبب سائق المركبة أثناء قيادتها بوفاة إنسان..."، ومن كل ما تقدم نخلص إلى أنه لا بد من إعادة النظر في نص المادة (42) من قانون السير الأردني حيث نتمنى على المشرع الأردني أن يأخذ بعين الاعتبار عند تقديره للعقوبة جسامة الضرر (النتيجة الجرمية)، وذلك من حيث خطأ السائق الذي ينتج عنه الوفاة وبين خطأ السائق الذي ينتج عنه الإيذاء وهذا ما قام المشرع الأردني بفعله في قانون العقوبات حيث جعل عقوبة التسبب بالوفاة أشد من عقوبة الإيذاء أو العاهة المستديمة، ولا يقتصر الأمر على ذلك فقط بل يجب في تقديرنا أن نعالج المادة (42) من قانون السير الأردني حالة الوفاة أو الإيذاء إذا نتجت بفعل المركبة وهي غير متحركة شريطة أن تكون هذه المركبة هي المتسببة في الحادث الذي وقع في الطريق العام، إضافة إلى ذلك يجب تفعيل دور العقوبة الإضافية لعقوبة الحبس عند حصول التسبب بالوفاة وذلك من جهة وقف العمل بالرخصة (السويدي، 2006).

البند الثاني: عقوبة القتل غير العمدى المشدد: لو القينا نظرة على العقوبة التي قررها المشرع الأردني في المادة (343) على مرتكبي جنح التسبب بالوفاة عن غير قصد، لوجدنا أنه فرض لها عقوبة واحدة (الحبس من ستة أشهر إلى ثلاث سنوات)، فلم يميز بين حالات الخطأ الجسيم وحالات الخطأ البسيط، كما لم يفرق في العقوبة في الحالات التي تقع فيها

ومعيار التمييز بينهما هو تجرده من الظروف المشددة أو توافر أحد هذه الظروف، وتأسيساً على ذلك سنقسم هذا الفرع إلى بندين وذلك على النحو التالي:

البند الأول: عقوبة القتل غير العمدى البسيط.

البند الثاني: عقوبة القتل غير العمدى المشدد.

البند الأول: عقوبة القتل غير العمدى البسيط: نصت المادة (343) من قانون العقوبات الأردني على أنه: "من سبب موت أحد عن إهمال أو قلة احتراز أو عدم مراعاة القوانين والأنظمة عوقب بالحبس من ستة أشهر إلى ثلاث سنوات". كما نصت الفقرة الأولى من المادة (42) من قانون السير الأردني رقم (47) لسنة 2001م على أنه: "إذا تسبب سائق المركبة أثناء قيادتها بوفاة إنسان أو تسبب بإحداث عاهة دائمة، تضبط رخصة السوق العائد له ويعاقب بالحبس مدة لا تقل عن ستة أشهر ولا تزيد عن ثلاث سنوات، مع سحب رخصة السوق، أو وقف العمل بها لمدة لا تقل عن ستة أشهر ولا تزيد عن سنة".

ومن خلال استقراء كلاً من النصين يتضح لنا الآتي:

1. أن المشرع الأردني قد أفرد في قانون السير نصاً خاصاً يعاقب على التسبب بالوفاة وعلى الإيذاء غير المقصود المفضي إلى عاهة دائمة، ويعتبر إيراد مثل هذا النص من قبيل لزوم ما لا يلزم في شقته المتعلق بالتسبب بالوفاة، ولذلك أن المشرع عاقب على التسبب بالوفاة بموجب المادة (343) من قانون العقوبات الأردني، ولا نجد مبرراً لتكرار مثل هذا النص في قانون السير.

2. ساوى المشرع الأردني في قانون السير بين عقوبة التسبب بالوفاة وعقوبة التسبب بالعاهة الدائمة على الرغم من التفاوت بينهما من حيث جسامة الضرر (النتيجة الجرمية)، وهذا في تقديرنا يجافي مقتضيات المنطق والعدالة اللذان يتطلبان التفرقة في العقوبة بين خطأ السائق الذي ينتج عنه وفاة أحد الأشخاص وبين خطأ السائق الذي ينتج عنه عاهة مستديمة (السويدي، 2006).

3. أن المشرع الأردني لم يكتفي في قانون السير بالعقوبة السالبة للحرية وهي الحبس الذي لا يقل عن ستة أشهر ولا تزيد على ثلاث سنوات، بل أضاف إليها عقوبة سحب رخصة السوق أو وقف العمل بها لمدة لا تقل عن ستة أشهر ولا تزيد على سنة في حالة ارتكاب مثل هذه الجرائم.

وقد قضت محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية في قولها: "أخطأت محكمة الاستئناف عندما ردت دعوى المدعية بحجة أن قيادة المركبة من شخص لا يحمل رخصة سوق تأهله قيادتها هي مخالفة سير، ولا تعطي الحق لشركة التأمين

المادة (27) من قانون السير: "على الرغم مما ورد في المادة (343) من قانون العقوبات الأردني، إذا تسبب السائق بوقفة إنسان، أو أحداث عاهة دائمة له، يعاقب بالحبس من ثلاثة أشهر إلى ثلاثة سنوات، أو بغرامة من (1000) ألف دينار إلى (2000) ألفي دينار، أو بهاتين العقوبتين، وعلى المحكمة وقف العمل برخصة القيادة مدة لا تقل عن ستة أشهر، ولا تزيد على سنتين"، وبعد أن بيّنا نص المادة أعلاه من قانون السير، والمادة (343) من قانون العقوبات الأردني فإن العوامل التي تؤثر وتسبب حوادث القتل والإصابة الخطأ في حوادث السيارات، فإنه يتعين لقيام الجريمة في حق السائق من توافر أركان ثلاثة، الركن الأول هو: الخطأ، والركن الثاني: وقوع النتيجة الإجرامية، وهي القتل، أو الإيذاء، والركن الثالث: هو رابطة السببية.

ومن بين التزامات قائد السيارة، عدم الوقوف بها، أو تركها ليلاً بالطريق العام في الأماكن غير المضاعة بدون إضاءة الأنوار الصغيرة، والتزام الجانب الأيمن من الطرق أثناء السير، وعدم ترك السيارة بالطريق العام بحالة تعطل حركة المرور، وإتباع إشارات وتعليمات المرور، وقيادة السيارة في حدود السرعة المقررة قانوناً، وعدم السماح بوجود ركاب على الأجزاء الخارجية للسيارة، والتأكد من وجود الفرامل وصلاحياتها للاستعمال.

فإذا خالف قائد السيارة هذه القيود (خليل، 1992)، فإنه يتعرض للعقوبة الجنائية الواردة في قانون السير الأردني، وقانون العقوبات الأردني، فإذا نشأ عن هذه المخالفات حادث أسفر عن قتل، أو إيذاء شخص ما، قامت مسؤولية السائق وفقاً للمواد المذكورة إذا ارتبط الخطأ بالنتيجة ارتباط السبب بالمسبب.

فقضت محكمة بداية الزرقاء بصفتها الإستئنافية في قرارها: "نتيجة الاستئناف المقدم من المستأنف وإدعاءه بعدم أمهالة أن يقدم دفعه وسؤاله عن إضرار الغير واعترافه بأنه مذنب وخالف قواعد السير وانتهاء صالحه رخصة القيادة تم إدانته على هذا الأساس ووفق المادة (172/2) من قانون الأصول الجزائية" (محكمة بداية جزاء الزرقاء بصفتها الإستئنافية رقم 1695/2015 في 2015/7/27).

وأساس مسؤولية قائد السيارة على النحو المتقدم هو مخالفته لقانون السير ولوائح، فضلاً عن إهماله ورعونته، وعدم احترازه إن كان له مقتضى، وقد تتوفر هذه المسؤولية رغم إتباع أحكام قانون المرور، إذا كان الحادث مرده إلى خطأ آخر مسند إلى الجاني، مما نص عليه القانون، كالإهمال والرعونة، وعدم الاحتراز.

نتائج جسيمة ك وفاة أكثر من شخص في الحادث الواحد وبين الحالات التي يموت فيها شخص واحد نتيجة للخطأ.

أما بالنسبة لقانون السير الأردني فإننا نلاحظ أنه شدد في العقوبة الإضافية دون الأصلية حيث نصت الفقرة الثانية من المادة (42) أنه: "توقف العمل بالرخصة مدة لا تقل عن سنة ولا تزيد على سنتين...".

ونرى من وجهة نظرنا المتواضعة أن المنطق والعدالة تقتضيان أن يكون التشديد في العقوبتين الأصلية والإضافية لا أن يقتصر على إحدهما دون الأخرى، ولهذا فإننا نعتقد أن هناك ثمة قصور ونقص في المادة (42) سواء في فقرتها الأولى التي تعالج القتل غير العمدي في صورته البسيطة أو فقرتها الثانية التي تعالج القتل غير العمدي في صورته المشددة، والتي اقتصر على التشديد في جانب من العقوبة دون الآخر إضافة إلى الفقرة الثانية من المادة (42) سالفه الذكر لم تنطرق إلى الظروف الأخرى المشددة في عقوبة القتل الخطأ، أي الحالات التي تقع فيها نتائج جسيمة ك وفاة أكثر من شخص في الحادث الواحد والحالات التي يستند التشديد فيها إلى جسامه الخطأ والضرر معا.

المبحث الثاني

الأشخاص المسؤولين في جرائم المرور

تعد حوادث المرور وتزايد معدلاتها أفسى مظاهر مشكلة المرور، فالخسائر الناتجة عن حوادث المرور تفوق بصفة عامة كل أنواع الجرائم الأخرى، وأن عدد الأشخاص الذين تقتك بهم حوادث المرور كل عام يفوق عدد أولئك الذين تقتك بهم سائر الحوادث الإجرامية، التي يقع على عاتق الشرطة عبء منعها، كما أن قيمة الخسائر المادية التي تسفر عنها حوادث المرور يفوق بكثير قيمة الخسائر المترتبة على باقي أنواع الجرائم الأخرى (خليل، 1992)، وسوف أتناول هذا المبحث في أربعة مطالب: تناولت في المطلب الأول: مسؤولية السائق، أما المطلب الثاني: فخصصته للراكب، والمطلب الثالث: مسؤولية الماشي والمتعهد وصاحب المبنى، أما المطلب الرابع والأخير كان عنوانه مسؤولية مشتركة بين السائق والماشي.

المطلب الأول: السائق

السائق: الشخص الذي يتولى قيادة المركبة^(*)، وقد نصت

(*) المادة (2) من قانون السير رقم (49) لسنة 2008م وتعديلاته المنشورة بالجريدة الرسمية صفحة (3492) عدد (4924) في 2008/8/17م.

المجنى عليها بتمرين، وأنه كان يستطيع رؤيتها قبل ذلك، وكل ذلك جوهرى في استظهار خطأ المتهم، وقيام رابطة سببية بينه وبين الحادث، فهذا قصور في البيان يستوجب نقض (الطعن رقم 495 لسنة 20 ق جلسة 1950/11/17) (الطباخ، 2007، ص 215).

* **يجب على الحكم إن يستظهر مدى السرعة والمسافة فقد قضت محكمة النقض المصرية بأن: لما كان الحكم المطعون فيه قد اتخذ من مجرد اجتياز الطاعن بسيارته لما إمامه من عربات نقل ما يوفر الخطأ إلى جانبه على الرغم من ظهور المجنى عليه أمامه فجأة من بين هذه العربات التي تحجب عنه الرؤية بقصد عبور الطريق، دون أن يستظهر مدى الحيلة الكافية التي ساعله عن قعوده عن اتخاذها، ومدى العناية التي فاته بذلها، وأغفل بحث موقف المجنى عليه، وكيفه سلوكه وظهوره فجأة أمام الطاعن، وتحديد المسافة التي كانت تفصله عنه ليتسنى من بعد بيان مدى قدرة الطاعن في هذه الظروف، وتلك المسافة على تلافي الحادث وأثر ذلك كله في قيام أو عدم قيام ركني الخطأ، ورابطة السببية التي دفع الطاعن - وعلى ما جاء بمدونات الحكم - بانقطاعها، لما كان ذلك فإن الحكم المطعون فيه إذا سكت عن بحث كل ما تقدم، فإنه يكون مشوباً بالقصور (الطعن رقم 1902 لسنة 38 ق - جلسة 1968/12/9 س 19 ص 1069).**

* **الانحراف بالسائق من جهة إلى أخرى ليس دليلاً على الخطأ، فقد قضت محكمة النقض المصرية بأن: كان ما أورده الحكم في مدوناته، لا يبين منه عناصر الخطأ الذي وقع من الطاعن، وكان مجرد الانحراف من جهة إلى جهة أخرى بالسيارة، ووجود آثار فراملها لا يعتبر دليلاً على الخطأ، إلا إذا لم يكن هناك ما يبرر ذلك - وهو ما لم يوضحه الحكم - فضلاً عن إن الأسباب التي استند إليها الحكم المطعون فيه خلت من بيان رابطة السببية بين ما وقع من المتهم، وبين وفاة المجنى عليها، فإن الحكم يكون معيباً بالقصور مما يستوجب نقضه (الطعن رقم 239 لسنة 40 ق - جلسة 1970/3/22 - س 21 ص 427) (الطباخ، 2007).**

المطلب الثاني: الراكب

الراكب: كل شخص موجود داخل المركبة، أو أثناء نزوله أو صعوده إليها، باستثناء السائق^(*)، وقوع واجب التحقق من أتمام الركوب للركاب بالذات من السلم الأمامي أساساً على عاتق

وينتفى خطأ قائد السيارة إذا استغرقه خطأ المجنى عليه، وهو يستغرقه إذا كان من الغرابة والشذوذ والجسامة، على نحو لا يستطيع معه قائد السيارة توقعه، مما يجعل الوفاة - أو الإيذاء - غير متوقع بدورها، ومتى انتفى خطأ قائد السيارة، انتفت مسؤوليته عن الجريمة، ومثال خطأ المجنى عليه الذي يستغرق خطأ المتهم، عبور المجنى عليه الطريق فجأة قبل التأكيد من أن حالته تسمح بالمرور فأصدم بالسيارة.

ومن الأسباب التي تنفي مسؤولية قائد السيارة، القوة القاهرة، أو الحادث الفجائي، كما لو فوجئ قائد السيارة بسقوط فيضان فانحرفت السيارة عن الطريق وصدّم المجنى عليه، أو ظهور المجنى عليه فجأة أمام السيارة وعلى مسافة قصيرة، ففي هذه الحالة تنقطع علاقة السببية بين الخطأ والنتيجة.

ويسأل سائق السيارة الخاصة عن مخالفته لقانون المرور، أو وقوع إهمال منه استتبع قتل إنسان مار بالطريق، أو إيذائه، كما يسأل مالك السيارة أيضاً إذا كان موجوداً بها أو بدر منه خطأ، كان أمر سائقه بالإسراع، أو السير في وسط الطريق، فإذا لم يتدخل في توجيه السيارة، فلا مسؤولية عليه من الناحية الجنائية، وينفرد بالمسؤولية سائق السيارة عن الخطأ المنسوب إليه وحده.

وتطبيقاً لهذا المعنى تقول محكمة استئناف عمان بقولها: "نتيجة التسبب من قبل سائق السيارة بإحداث عاهة جزائية دائمة وبحدود المادة (72) من قانون السير الأردني بسبب قيادة المركبة دون اتخاذ احتياطات السلامة المرورية بحدود المادة (38/33) من قانون السير الأردني قام بدهس طفل أبن المشتكى، وإن المحكمة تناقش الأمور ولها الزيادة أو التخفيف حسب الظروف القانونية وإدانتته على هذا الأساس" (جزاء الزرقاء/ محكمة استئناف عمان رقم القرار 2015/27318 في 2015/8/11).

ويلاحظ أن مدى السرعة المحددة في قانون المرور، ولوائحته التنفيذية هو الذي لا يجب تجاوزه في الأحوال والظروف العادية، فإذا تبين غير ذلك يتحمل المسؤولية بخطئه (خليل، 1992).

* **يجب على المحكمة إن تبين وجه الإهمال وقد قضت محكمة النقض المصرية بأن: متى كان الحكم الذي أدين المتهم (قائد السيارة) في جريمة القتل الخطأ لا يتبين منه وجهة النظر التي انتهت إليها المحكمة في كيفية وقوع الحادث وعلى الأخص ما إذا كانت مصادمة المجنى عليها قد حصلت من مقدم السيارة، أو من جانبها، حتى يمكن تحديد وجه الإهمال الذي وقع من المتهم، ولم يبين كذلك الأساس الذي اعتمد عليه في القول بأن المتهم لم يستعمل فرامل السيارة إلا قبل إدراك**

(*) المادة (2) من قانون السير رقم (49) لسنة 2008م وتعديلاته المنشورة بالجريدة الرسمية صفحة (3492) عدد (4924) في 2008/8/17م.

في حكمه سائق الدراجة الهوائية، والشخص الذي يدفع أو يجر عربة أطفال، أو عربة مريض أو مقعد، أو عربة يد^(*). وقد يعرض الإنسان نفسه للخطر والضرر مختاراً، لا مكرهاً ولا مجبراً، كمن يريد الانتحار على طريقته المتمثلة بتعرض نفسه لحادث دهن، لأن الإنسان له عقل، ويدرك الخطر بعقله، فمن يتهور بوضع نفسه أمام مركبة تسير على الطريق العام فإنه يعد انتحاراً كما ذكرت.

ولكن هناك من يكون متسبباً في إيذاء نفسه كمن يترك أماكن الصور (لوحات الإعلانات) المقررة والمعدة لذلك، كالأرصفة، والجسور العلوية المخصصة للمشاة، أو الحواجز الإسمنتية، أو الحواجز الحديدية، أو غيرها التي وضعتها الدولة لحماية الناس من حوادث السيارات، أو ممرات المشاة على الطريق (الخطوط الأرضية المحددة للمشاة)، فمن تجاهل هذه الحواجز والاحتياطات التي تم وضعها لهذه الغاية تترتب عليه المسؤولية (حماية المشاة من حوادث السيارات) (المعاينة، 2012).

وقد نصت محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية بقولها: "نتيجة مخالفة محكمة الاستئناف القانون عندما لم تتحقق من أية مسؤولية تقع على عاتق المصاب بسبب قطعة الشارع العام دون أن يأخذ أدنى وسائل السلامة المرورية العامة عند قطعة الشارع وهو بذلك مسؤول مما إصابة من ضرر نتيجة عدم النظر بيميناً ويساراً والتأكد من خلو الشارع من المركبات وهي قواعد أساسية لقطع الطريق وبالتالي فإنه يستوجب قبل البت والحكم بالدعوى إجراء خبرة مرورية فنية لبيان فيما إذا المشاة له أية نسبة مساهمة في وقوع الحادث، وبعد الخبرة تبين التسبب بإحداث عاهة دائمة خلافاً لإحكام المادة(344) وبدلالة المادة(335) من قانون العقوبات الأردني، وعدم إعطاء أولوية المرور للمشاة خلافاً لإحكام المادة(22/أ/49) من قانون السير، وقيادة المركبة برخصة سوق تألفه خلافاً لإحكام المادة(49/ج/1) من قانون السير ومساهمة المشاة بحادث المرور" (محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم القرار 2010/1156 في 2010/2/3).

ويبدو أن محكمة التمييز الأردنية تتجه نحو الأخذ بنظرية السببية المناسبة أو الملازمة في مجال جرائم القتل غير المقصود فقد قررت أن المعيار في توافر رابطة السببية بين الفعل الخاطئ والنتيجة (الوفاة)، يقوم على عدم تصور وقوع النتيجة باستبعاد الخطأ (الفعل) المرتكب ولغايات المسؤولية

السائق- قبل إطلاق المحصل لصفارته لا يعفي السائق من القيام بهذا الواجب، فقد تنص الفقرة الثانية من المادة(74) من القانون رقم 449 لسنة 1955 بشأن السيارات وقواعد المرور فيما حددته من واجبات قائد السيارة السير على أنه: "يجب عليه أن لا يبدأ في السير إلا بناء على إشارة المحصل بعد تأكده من نزول وركوب الركاب" (أبو الروس، 1997)، ويحظر على قائدي سيارات النقل العام للركاب التكلم مع أحد الركاب، أو عمال السيارة، أو السماح لأحد بالجلوس، أو الوقوف بجوارهم أثناء السير، والمستفاد من هذين النصين: إن التحقق من تمام ركوب الركاب وبالذات من السلم الأمامي المجاور للسائق ويقع الالتزام به أساساً على عاتق السائق، وإن إطلاق المحصل لصفارته لا تعفى السائق من هذا الواجب، ولا تجنب الالتزام به، ولا يقع على عاتق الراكب في هذه الحالة أي مسؤولية، بالرغم من أنه كان داخل السيارة وحدث إليه الدهس أثناء نزوله من السيارة، فهنا مسؤولية السائق تكفي وتتجاوز مسؤولية الراكب، وإن مسؤولية الراكب يمكن أن تتجاوز مسؤولية السائق ويتحملها الراكب لوحدة في حالة إلقاء الراكب نفسه من السيارة وهي تسير في الطريق وبدون علم السائق، وكان السائق متخذاً كل وسائل الحيطة والحذر، ويقود السيارة بتروي وهدوء، ولكن الراكب فتح الباب والسيارة تمشي، والخطأ المشترك بفرض قيامة لا يخلو المتهم من المسؤولية تصح مساعلة شخصين في وقت واحد، متى ثبت أن الخطأ الذي أدى إلى موضوع وقوع الحادث مشترك بينهما (الطعن رقم 2434 لسنة 24 ق - جلسة 1955/2/26)، وأن مساهمة المتهم في الخطأ لا تسقط مسؤولية المتهم، وإن القانون لا يشترط لقيام جرائم الإصابات غير العمدية إلا إن يكون الضرر ناشئاً عن خطأ يرتكب، ويكون هو السبب فيه، ولو كان ثمة عوامل أخرى من شأنها أن تساعد على حدوثه فإذا كان الظاهر مما ورد الحكم إن رابطة السببية بين خطأ سائق السيارة وبين الحدث متوافرة، إذ هو قد سار بسيارته غير محتاط، ولا متحزز، ومخالف للوائح بسيرة إلى اليسار أكثر مما يستلزمه حسن قيادة السيارات، فوقع الحادث، فلا ينفي مسؤوليته إن يكون المجني عليه قد ساعد على ذلك أيضاً بان اندفع إلى جهة السيارة فسقط بالقرب من دواليبها (الطعن رقم 758 لسنة 20 ق - جلسته 1950/10/30) (أبو الروس، 1997)، إذن من خلال ما تم الاطلاع عليه فإن المسؤولية إما تقع على الراكب لوحدة إذا تجاوز خطأ سائق السيارة، أو تكون مشتركة، أو تكون على صاحب السيارة ولا شيء على الراكب.

المطلب الثالث: المشي والمتعهد وصاحب المبنى

المشاة: أي شخص يسير على قدميه على الطريق، ويعتبر

(*) المادة (2) من قانون السير رقم (49) لسنة 2008م وتعديلاته المنشورة بالجريدة الرسمية صفحة(3492) عدد(4924) في 2008/8/17م.

وهل المشكلة تقع في سوء تنظيم الطرق والأرصفة، ووجود المناطق العمياء، أم هو طيش من مستخدمي الطرق - وسائقي المركبات؟
هل مشكلة الدهس نتيجة لتعاظم أعداد السيارات في الشوارع؟

هل المشكلة يمكن حلها بالتوعية فقط بمعزل عن أنظمة تبين بوضوح حقوق وواجبات المشاة على الطرق؟
هل يلزم لوضع عقوبات وغرامات على من يسئ استخدام الطريق من المشاة؟

وغالبا ما يكون ضحايا الدهس على الطرق من الأطفال، أو المعوقين، أو كبار السن وبهذه الحالة يكون الضحية في المكان الخطأ، أو يكون ضحية لسائق مستهتر طائش لا يقيم وزناً للحياة وكرامة الإنسان، في الأردن دائما السائق هو المخطئ في حوادث الدهس، ويلاقي جزاء بموجب القوانين الحكومية والعشائرية.

ويستطيع السائقون والمشاة تخفيض عدد حوادث السير، والإصابات، وحالات الموت، بالانتباه والحرص والوعي الكامل بمخاطر الطريق، وما عليها من آليات وأرواح، إن اختيار الجانب السليم والأمن من الطريق واجب على المشاة مستخدمي الطريق، وذروة الانتباه يجب أن تكون في أعلى مستوياتها لدى السائق حرصا على أرواح الناس وما تؤدي إليه حوادث الدهس من مصائب اجتماعية واقتصادية، المسؤولية مشتركة، وتقع بالضرورة على كل أركانها بداية من مصممي الطرق، ومستخدميها من السائقين، والمشاة، ويتحدث الباحث عن المسؤولية وعليه أن نبين مدى مسؤولية كل طرف عن وقوع حادث الدهس، وللايضاح حاولنا جمع أكبر عدد ممكن من الآراء حول موضوع الدهس (الدويري، 2010).

وهناك عدة آراء من الشارع الأردني حول المسؤولية كاملة للأهالي الذي يتركون أطفالهم في الشوارع والحواري المعتمة يلعبون ويتجولون في شوارع معتمة كاملاً، أو نسبياً بحيث يكون الطفل الذي تعرض للدهس منهم ضحية والسائق أيضاً ضحية، وخصوصاً في الإحياء الشعبية؛ لإيقاع عقوبات، أو على الأقل أخذ تعهدات رسمية وملزمة على الأهالي، وسئل كيف يكون السائق ضحية، وهو قد أزهق روحاً، أو سبب آلاماً للناس؟

ومنهم من يقول إن المسؤولية على السائق ويجب تحمل كافة المسؤولية والعمل على سحب رخصة السائق الذي يتسبب بحادث، والخطأ المشترك بغرض قيامه لا يُخلى المتهم من المسؤولية، إن قول الطاعن الذي أدين في جريمة القتل الخطأ أن المنعطف الذي وقع الحادث حين كان يحاول المرور منه لم يكن

الجزائية لا فرق بين أن تكون الرابطة السببية مباشرة أو غير مباشرة عندما تكون العواقب متوقعة عادة من قبل هذا الخطأ (الفعل)، وهذا ما تم الإشارة إليه في علاقة السببية في الركن المادي، ومعيار الخطأ المعتمد في معيار الخطأ غير المقصود في الجريمة غير العمدية.

وفي هذه الحالة تكون المسؤولية ليس فقط على السائق، وإنما يمكن أن تكون على الماشي ويشترك فيها المتعهد، وصاحب المبنى الذي يترك مواد بنائه في الشارع العام متجاوزاً قواعد وضوابط العمل ورفع الأنقاض حسب ما هو مبين في قانون البلديات والأشغال العامة، وبالإضافة إلى ذلك مسؤولية المتعهد الذي يقوم بأعمال الترميم والصيانة في الشوارع العامة دون أن يقوم بوضع الإشارات الدالة على ذلك، إذن لا تقع المسؤولية على السائق لوحده وإنما يشترك الأشخاص المذكورين في هذا المطلب السالف الذكر.

المطلب الرابع: حوادث الدهس مسؤولية مشتركة بين السائق والماشي

سؤال يورق الجميع حكومة ومواطنين، تبذل الجهود ويتوجهات علينا، إلا إن الحوادث بما تسببه من خسائر بالأرواح، وعلل في الأجساد مازالت مشكلة قائمة بحاجة إلى عناية مستمرة لمنعها، أو على الأقل الحد من خسائرها، ولا تزال الوفيات والإصابات نتيجة لحوادث المرور تتم بصفة يومية تقريبا، ويحاول الباحث هنا استقراء واستكشاف مسؤولية مستخدمي الطرق من سائقين ومشاة، وكيف يراها الناس حسب وجهات نظرهم، وبادرت جهات عدة برصد واستكشاف وجهات نظر المجتمع بمختلف شرائحه حول المسؤولية في حوادث الدهس على الطرق ومن يتحملها، هل هو السائق، أو المصاب الذي تعرض للدهس؟ وما مدى مسؤولية البلديات، والأشغال العامة، ومصممي الطرق؟ وهل هناك قصور بالأنظمة والعقوبات لا تردع مرتكبي الحوادث عند تحديد المسؤولية؟ الموضوع مفتوح بهدف الإسهام بالتوعية للحد من حوادث الدهس التي نراها، أو نسمع عنها يوميا في الشارع، والمؤكد إن السائقين والمشاة معاً يستطيعون تخفيض حوادث الدهس، والعقوبات والغرامات تسهم في ردع المستهترين من السائقين والمشاة في استخدام الطرق.

ويرى الباحث أن هناك تساؤلات هي:

هل يراعي المواطن الأردني استخدام معابر وأنفاق وجسور المشاة؟

أو هل السبب الرئيسي لحوادث الدهس هو استهتار المشاة، وعدم توخيهم الحذر، أو الالتزام بالمرور من معابر المشاة؟

فيكفيه نظره لنتائج البحث، وتوصياته ليجد فيها بغيته ومطلبه، وإن كان لديه متسع من الوقت فالبحث أمامه يقرأه بعناية وروية ليجد فيه ضالته المنشودة، ويرى ما بذله الباحث من جهد ليصل بالبحث للصورة التي وصلت إليها، عسى أن يكون فيها نفع للعباد وتقرب من رب العباد.

ويأقصى قدر من الاختصار يمكن القول بأن الباحث تناول في المبحث الأول: التعريف في جرائم المرور، وبعض صورها، وعقوبتها، وإلى المصلحة المحمية في جرائم المرور والمصلحة المحمية في قانون المرور وتطرق الباحث بعد ذلك إليها، والمبحث الثاني الذي يتعرف فيه الباحث على مسؤولية السائق والراكب والماشي، وأخيراً مسؤولية المتعهد وصاحب المبنى والمسؤولية المشتركة بين السائق والماشي وفي ما يأتي أهم الاستنتاجات والتوصيات التي توصلت إليها في هذا البحث المختصر وهي على النحو الآتي:

أولاً: الاستنتاجات:

* أن تعريف جرائم المرور وبيان صورها، لا بد لنا من أن نقوم بتحديد المصلحة المحمية في هذه الجرائم نظراً لما لهذا التحديد من أهمية بالغة لا تتوقف عند حد التعريف فقط، بل تساعد في فهم وتأصيل النصوص التجريبية.

* إن المصلحة القانونية التي أراد المشرع حمايتها بقانون المرور، والتي رتب المشرع على الاعتداء عليها بالخطر توقيع جزاء جنائياً معيناً وهي السلامة العامة للأفراد وحسن سير المرور على الطرق المتأتمت بالتوفيق بين اعتبارات سهولة المرور ومن استخدام الطرق العامة في أداء الغاية منها.

* إن جرائم المرور في معظمها من جرائم السلوك التي يكفي لتكامل الجريمة في ركنها المادي وقوع السلوك الإجرامي بغض النظر عما يترتب عليه من نتائج لا يأخذها المشرع بعين الاعتبار، ولهذا يمكن القول بأن جميع جرائم المرور بالمعنى الدقيق؛ أي: التي تقع بالمخالفة للنصوص التجريبية في قانون المرور هي من جرائم الخطر وليست من جرائم الضرر، فالمشرع لا يتطلب فيها الإضرار الفعلي بالمصلحة المحمية، وإنما يكفي بمجرد الخطر المتمثل في التهديد في الضرر للمصلحة محل الحماية والمستفادة في السلوك الإجرامي.

* إن مجرد مخالفة قواعد المرور لا تكفي لتقرير المسؤولية الجنائية عن النتيجة غير المشروعة التي تحققت، ولكن يجب أن يتحقق الارتباط السببي بين تلك المخالفة وبين ما حدث من نتائج غير مشروعة. * إن المعيار الذي تتبني عليه حوادث المرور هو المعيار الموضوعي الذي لا ينظر فيه إلى ظروف

عنده غير - بفرض صحته - لا ينفي مسؤوليته (الظن رقم 565 لسنة 20 ق-جلسه 1950/10/30) وجواز وقوع الحادث بناء على خطأين من شخصين مختلفين أو أكثر. ويصح في القانون أن يكون الخطأ مشتركاً بين شخصين مختلفين أو أكثر (الظن رقم 758 لسنة 25 ق-جلسه 1955/12/5)، خطأ المجني عليه لا يسقط مسؤولية المتهم - مادام أنه لم يترتب عليه انتفاء أحد الأركان القانونية لجريمة القتل الخطأ المنسوبة إلى المتهم والخطأ المشترك في نطاق المسؤولية الجنائية لا يخلو المتهم من المسؤولية بمعنى إن خطأ المجني عليه لا يسقط مسؤولية المتهم مادام إن هذا الخطأ لم يترتب عليه انتفاء أحد الأركان القانونية لجريمة القتل الخطأ المنسوبة إلى المتهم (الظن رقم 1947 لسنة 35 ق-جلسه 1966/3/15 ص 17 ص 317)، وإن قُتل خطأ - الخطأ المشترك - لا يخلو من المسؤولية لما كان التقرير المقدم في الدعوى، والذي تظمن إليه المحكمة يكشف عن خطأ المتهم بوصفه المسؤول عن ملاحظة المصعد، والمتمثل في إهماله القيام بالصيانة المنتظمة من تشحيم لألسنة الأبواب، وضبط التجاوبف التي بها، وتغيير العجل الكاوتشوك من وقت لآخر، ومراجعة أعمال السوست - وإنه لولا هذا الخطأ لما فتح باب المصعد مع عدم وجود الصاعدة أمامه، ولما وقع الحادث فإنه غير مجد ما يثيره الدفاع عن المتهم، والمسؤول عن الحقوق المدنية من تعدد أوجه الخطأ التي لحقت بتصرف المجني عليه لما هو مقرر من إنه يصح في القانون إن يكون الخطأ مشتركاً بين شخصين، أو أكثر، وإن هذا الخطأ بفرض وجوده لا يخلو مسؤولية المتهم (الظن رقم 788 لسنة 44 ق-جلسه 1975/4/13 ص 26 ص 323)، والخطأ المشترك في مجال المسؤولية الجنائية - بفرض قيامه في جانب المجني عليه أو الغير - لا يخلو المتهم من المسؤولية على ذلك ومداه، ولما كان تقدير الخطأ المستوجب لمسؤولية مرتكبة جنائية ومدنية مما يتعلق بموضوع الدعوى، ولا يقبل المجادلة فيه أمام محكمة النقض، وكان تقدير رابطة السببية بين الخطأ والضرر، أو عدم توافره هو من المسائل الموضوعية التي تفصل فيها محكمة الموضوع بغير معقب عليها مادام تقديرها سائغاً مستنداً إلى أدلة مقبولة ولها أصلها في الأوراق (أبو الروس، 1997)، إذن من خلال ما تم التحدث عنه يمكن أن تكون المسؤولية المشتركة بين السائق والماشي الذي هو المجني عليه هنا.

الخاتمة

يهم كل باحث بعد أن سلك العمل في بحثه عن قرب أن يقدم النتائج والتوصيات التي انتهى إليها لتعميم الفائدة على جميع من يقرأ البحث، فإن كان القارئ في عجلة من أمره

* يرى الباحث أن المنطق والظروف الحالية يقتضيان إجراء تعديل تشريعي على قانون العقوبات الأردني، بحيث تصبح العقوبة المفروضة لجرائم القتل، والإصابة الخطأ متنوعة ومتناسقة مع درجة الخطأ ومع جسامته النتيجة المترتبة على النشاط الخاطئ، وذلك لزيادة الآلات والسيارات التي أدت إلى زيادة الحوادث والتي منها ما يصل في خطورته ونتائجه الجسمية إلى ما يشبه الكارثة.

* يأمل الباحث بالمشروع الأردني أن يضمن نص المادة (43) من قانون السير الأردني إلى سريان الإجراء (القبض) ضمن الضوابط والحدود التي رسمها قانون أصول المحاكمات الجزائية وذلك ضماناً لحقوق وحرماناً للأفراد.

* ضرورة التشديد في العقوبات في قانون السير حتى يتم ضبط الشارع المروري، وإيقاف النزف البشري.

* يجب عدم التساهل في تطبيق عقوبة الحق العام أمام مرتكبي الحوادث، التي قد ينتج عنها وفاة، أو إصابة، وتنتهي بالصلح أو التنازل.

* ضرورة تدريب رجال الشرطة بصفة عامة ورجال المرور بصفة خاصة على أساليب التحقيق في حوادث المرور وفقاً للأساليب العلمية الحديثة.

* تشجيع البحث العلمي والدراسات في مجال المرور حتى يمكن إيجاد الحلول والمصالحات الأساسية في جميع مراحل التعليم.

* التشديد والتدقيق عند منح رخصة القيادة (رخصة قيادة المركبات).

وأخيراً ندعو الله سبحانه وتعالى أن يوفقنا ويبارك ما قدمناه والله تعالى من وراء القصد.

الجاني الشخصية وإنما إلى ما يجب على الشخص الحريص جداً بين فئة قاندي المركبات الآلية باعتبارها المعيار في هذه الحالة، والسبب في ذلك إن استخدام المركبات الإلية وما تتضمنه من خطورة يلزم أن يكون مستخدمها في غاية الحرص والانتباه والحذر والأمر الذي يترتب عليه أن يتوقع قائد المركبة التصرفات الخاطئة من الآخرين أثناء استعمالهم للطريق العام فلا يكفي أن يضع في حياته إن الآخرين يلتزمون بقواعد المرور وأدابه كما هو ملتزم بها.

* لقد ساوى المشرع الأردني في قانون السير بين عقوبة التسبب بالوفاة، وعقوبة التسبب بالعاهة الدائمة، بالرغم من التفاوت بينهما من حيث جسامته الضرر (النتيجة الجرمية)، وهذا يجافي مقتضيات المنطق والعدالة اللذان يتطلبان التفرقة في العقوبة بين خطأ السائق الذي ينتج عنه وفاة أحد الأشخاص وبين خطأ السائق الذي ينتج عنه عاهة مستديمة.

* إن المشرع الأردني لم يميز بين جرائم التسبب بالإيذاء عن غير قصد، وبين ما إذا كان الخطأ بسيطاً، أو جسيماً، وإنما فرق في العقوبة حسب جسامته النتيجة المادة (344) من قانون العقوبات الأردني.

* أن المسؤولية الجنائية للأشخاص قد تكون فقط على السائق وقد تكون على الماشي، وقد تكون على الراكب، أي: على كل واحد لوحده.

ثانياً: التوصيات

* التأكيد على العقوبة الإضافية لعقوبة الحبس عند حصول التسبب بالوفاة من جهة العمل على سحب رخصة القيادة عند حدوث الوفاة.

المصادر والمراجع

أولاً: الكتب القانونية

ثروت، ج. (1984) جرائم الاعتداء على الأشخاص (نظم القسم الخاص)، الجزء الأول، الإسكندرية: الدار الجامعية للطباعة والنشر والتوزيع، ص75-80.

أبو عامر، ز، والمنعم، ز. وسليمان (2002) قانون العقوبات (القسم العام)، الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة للنشر، ص290-304.

جودة، ج. (2002) قانون العقوبات الاتحادي القسم الخاص، دبي: مطابع البيان التجارية، ص46-47.

حسني، ن. (1988) شرح قانون العقوبات القسم الخاص، القاهرة: دار النهضة العربية، ص403-404.

الخطيب، خ. (2004) جرائم وحوادث المرور ودور الشرطة في

مواجهتها، (د.ط)، (د.ن)، ص72-102.

خليل، ع. (1992) جرائم القتل والإصابة الخطأ والتعويض عنها، الطبعة الأولى، القاهرة: دار النهضة العربية، ص259-279.

أبو خطوة، أ. (1981-1982) شرح الأحكام العامة لقانون العقوبات، دبي: مطابع البيان التجارية، ص15-20.

رؤوف، ع. (1974) السببية في القانون الجنائي دراسة تحليلية مقارنة، الطبعة الثالثة، (د.ن): دار الفكر العربي، ص6-7.

أبو الروس، أ. (1997) جرائم القتل والجرح والضرب وإعطاء المواد الضارة من الوجهة القانونية والفنية، الإسكندرية: المكتب الجامعي الحديث، ص269-275.

السعيد، ك. (1991) شرح قانون العقوبات الأردني الجرائم الواقعة على الأشخاص، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص204-235.

2008م وتعديلاته المنشورة بالجريدة الرسمية صفحة (3492) عدد (4924) في 2008/8/17م.
المادة(64) والمادة (343) والمادة (344) من قانون العقوبات الأردني رقم (16) لسنة 1960 وتعديلاته.
المادة(38) من قانون السير الأمارتي رقم(21) لسنة 1995 ولائحته التنفيذية رقم (13) لسنة 1997.
المادة(238) من قانون العقوبات المصري طبقاً لأحدث التعديلات بالقانون رقم 95 لسنة2003 والقانون رقم 58 لسنة1937.

ثالثاً: مواقع الالكترونية:

الحلواني، أ. (2012)، أساس المسؤولية الجزائية الناجمة عن الخطأ في الحوادث المرورية ضمن التشريع الأردني، بحث منشور على مواقع الانترنت جامعة مؤتة، على الرابط: e-thesis.muthah.edu.jo/index.phd، ص2-3.
دابلي، ن. (2009)، حوادث المرور، بحث منشور على مواقع الانترنت، على الرابط: assps.yourforumlive.com، ص1-2.
الدويري، م. (2010)، الدهس على الطرق، عمان: إخبار صحيفة تاج الأردن الالكترونية، قسم التحقيقات، على الرابط: www.tajjo.com، ص1-15.
الراجحي، أ. (2011)، الحوادث المرورية تعريفها أنواعها أساسها، بحث منشور على مواقع الانترنت، على الرابط: www.traffic.gov.om/index.phd، ص2-5.
عويس، د. (2014)، تعريف جرائم المرور، بحث منشور على مواقع الانترنت، على الرابط: www.mawdoo3.com، ص2-5.
مجموعة قرارات قضائية منشورة على موقع وزارة العدل الأردنية، موقع قسطاس، على الرابط: https://gistas.com/jor/.

السعيد، ك. (2002) شرح الإحكام العامة في قانون العقوبات في قانون العقوبات الأردني، عمان: الدار العلمية الدولية، ص331-332.
السويدي، ع. (2006) المسؤولية الجزائية عن جرائم المرور في التشريع الأردني والاماراتي، دراسة مقارنة، رسالة ماجستير تقدم بها إلى الجامعة الأردنية، كلية الدراسات الأردنية، ص26-250.
شرون، ح. (2012-2013) محاضرات في المسؤولية الجنائية، السنة أولى ماجستير حقوق، تخصص قانون جنائي، رئيسة تحرير مجلة جيل حقوق الإنسان، ص1-15.
الطباخ، ش. (2007) جرائم الإصابة الخطأ والقتل الخطأ الناتجة عن حوادث السيارات، القاهرة المنصورة: دار الفكر والقانون، ص215-221.
مأمون، س. (1971) جرائم المرور في التشريع الليبي، بنغازي: المكتبة الوطنية، ص7-15.
مأمون، س. (1981-1982) قانون العقوبات (القسم الخاص)، الجرائم المضرة بالمصلحة العامة، (د.ن): دار الفكر العربي، ص15-20.
المعاينة، ص. (2012) حوادث السير الواقعة على الأنفس والممتلكات دراسة مقارنة بين الفقه وقانون العقوبات، رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية، ص112-143.
المنجي، م. (1993) دعوى تعويض حوادث السيارات، الطبعة الأولى، الإسكندرية: منشأة المعارف، ص81-219.
ثانياً: المواد القانونية:
المادة (2) والمادة (27) من قانون السير الأردني رقم (49) لسنة

The Extent of the Criminal Responsibility of Persons in Traffic Crimes

*Yousif M.Ahmad**

ABSTRACT

Human faces across the globe different traffic accidents embodied mainly in the escalating number of deaths and injuries caused by car accidents, and the accompanying human suffering because of the pains and sorrows that plague affected with people who have been exposed to such incidents, as well as the diverse economic and social losses and which ones vehicles value, the roads affected by the accident and the expenses of the ambulance and treatment for the injured.

So it was necessary for all communities to face the traffic problem and the resulting ill effects, and work to resolve them, or at least reduce the negative impact, due to the seriousness of the traffic offenses, and for being one of the most prominent problems that threaten human life and money in the modern era, and the resulting them from damage to the person in himself, and his money.

And the existence of statistics that point to the large number of traffic offenses at the present time, all of this payment researcher to write on this subject, and it shows the criminal responsibility entailed in the limbs, which is growing day by day.

And divides the researcher, research on two sections: in the first part: the eating definition traffic offenses, and some of its forms, in the four demands: the researcher in the first requirement: interest protected in traffic offenses, the second requirement: interest protected in the traffic law, and in the third demand: the impact of protected interest in the legal structure, and demand the fourth most important images traffic offenses and sanctions, and moved to the second section, entitled persons responsible in traffic offenses, and eating a researcher at the four demands: In terms of the driver, the passenger, and Walker, and the contractor, the owner of the building, and finally the incidents run over a shared responsibility between the driver and pedestrian, and then eat the conclusion that the researcher, the findings and recommendations.

Keywords: Criminal Responsibility, People, Traffic Offenses, Protected Interest, Legal Interest, Error, Traffic Accident, The Road, The Vehicle, The Driver, Pedestrian, Passenger, The Contractor, The Owner of the Building.

* Faculty of Law, The University of Jordan. Received on 23/8/2015 and Accepted for Publication on 1/12/2015.