وزارة التعليم العلي والبحث العلمي

المركز الجامعي الشيخ المقاوم أمود بن مختار – إليزي –

معهد الحقوق

مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص: القانون الجنائي والعلوم الجنائية

بعنوان :

المسؤولية الجنائية عن حوادث المرور

من إعدد الطالبين : **تحت إشراف الدكتور :**

1- العربي عبد المجيد - صادقي عباس

2- بختي ميمونة

وتتكون اللجنة المناقشة من الأساتذة :

أعضاء اللّجنة	الرتبة	الصّفة
عبدو علي الطاهر	أستاذ محاضر - أ – المركز الجامعي إيليزي	رئيسّا
صادقي عباس	أستاذ محاضر - أ - المركز الجامعي إيليزي	مشرفا مقررا
فلاك مراد	أستاذ محاضر -ب - المركز الجامعي إيليزي	عضوا مناقشا

السنة الجامعية : 2023 – 2024 .

بسم الله الرحمن الرحيم

عن أبي سعيد الخدري رضي الله عنه عن النبي صلى الله عليه وسلم قال: «إياكم والجلوس في الطرقات» قالوا يا رسول الله ما لنا بد من مجالسنا نتحدث فيها قال رسول الله صلى الله عليه وسلم »فإذا أبيتم إلا المجلس فأعطوا الطريق حقه» قالوا وما حقه؟ قال «غض البصر، وكف الأذى، ورد السّلام، والأمر بالمعروف، والنهي عن المنكر».

أخرجه البخاري ومسلم.

شكر وعرفا ن

بداية نتقدم بالشكر والامتنان لله سبحانه وتعالى الذّي وفقنا وسدد خطانا لإنجاز هذا العمل.

وإمتثالا لقول المصطّفى عليه الصّلاة والسّلام " من لن يشكر النّاس لم يشكر الله ".

من باب الامتنان والاعتراف بالجميل نتوجه بالشكر الجزيل أولا وقبل كل شيء لوالدينا الكريمين وكل من ساعدنا في إنجاز هذا العمل المتواضع من قريب أو من بعيد.

ونخص بالذكر والتقدير الأستاذ المشرف " صادقي عباس" الذي منحنا ثقته وقبل الإشراف على هذه المذكرة، ولم يبخل علينا بنصائحه وتوجيهاته القيمة جزاه الله عنا كل خير،

وأدامه الله لخدمة العلم.

وكذلك الشكر الموصول لأعضاء اللجنة المناقشة تحمل عبء المراجعة لهذا العمل وتصويب أفكاره وأخطائه بما تراه مناسبة وملائما لهذه المذكرة.

ونتوجه بالشكر لكل أساتذتنا الكرام وكل الموظفين في المركز الجامعي " الشيخ المقاوم آمود بن مختار" إيليزي على ما قدموه لنا.

وقبل أن نمضي قدما نتقدم بأسمى آيات الشكر والامتنان والمحبة إلى الذين حملوا أقدس رسالة في الحياة

إهداء

يامن نجّمل إسمكما بكل فخر ...

يامن ترتعش قلوبنا لذكركما ...

إلى من جرعا الكأس فارغا ليسقينا قطرة حب ...

إلى من كّلت أناملهما ليقدما لنا لحظة السعادة ...

إلى من حصدا الشوك عن دروبنا ليمهدا لنا طريق العلم إلى القلب الكبير ...

إلى والدينا الغاليين .

إلى حكمتنا علمنا أدبنا و حلمنا ...

إلى طريقنا المستقيم طريق الهداية ...

إلى نبع الصبر و التفاءل و الأمل ...

إلى من أرضعتنا الحب و القوة ...

إلى رمز الحب و بلسم القلب الناصع البياض ...

وأمّهاتنا الغاليتين .

إلى قوتنا و ملاذنا بعد الله ... يا من آثرونا على أنفسهم ... إلى من أظهروا لنا

ما هو أجمل من الحياة .

إلى زوجي سندي العربي عبد المجيد

إلى زوجتي ميمونة بختي

إبنتينا قرة عيني حنين و ميليس

إلى إخوتنا و أخواتنا .

وإلى الذين كانوا عونا لنا و سندا لنا في عملنا المتواضع هذا و نورا يضيئ الظلمة التي كانت تقف أحيانا في طريقنا إلى من زرع التفاءل و قدم لنا المساعدات و الأفكار و المعلومات ، فله منا كل الإحترام و التقدير و نخص بالذكر الأستاذ المؤطر :

" صادقي عباس "

إلى من يجمع بين سعادتنا وحزننا ... إلى كل من يعرفنا من قريب أو بعيد ... إلى كل زملائنا في جامعة إيليزي إلى من نذكرهم إذا ذكرونا وإلى من نتمنى أن تبقى صورهم في عيوننا .

قائمة المختصرات :

د.ط = دون طبعة.

د.د.ن = دون دار نشر.

د.م.ن = دون مكان النشر.

ص = صفحة .

ص ص = من الصفحة إلى صفحة .

ط = الطبعة .

د.م.ج = ديوان المطبوعات الجامعية .

ج. ر = جريدة رسمية .

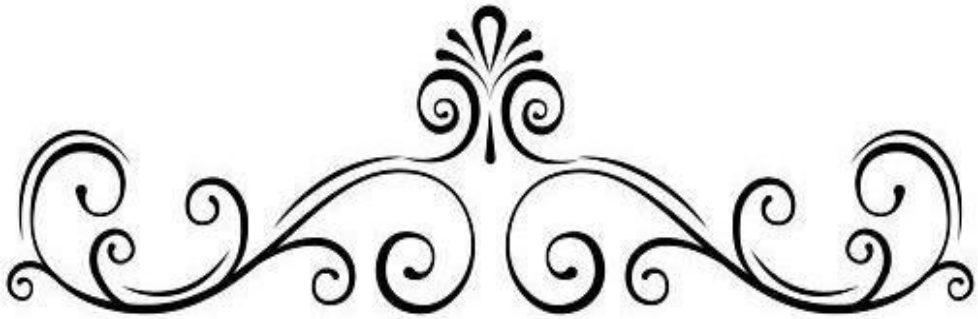
م.ت = مرسوم تنفيذي .

ق.و = قرار وزاري .

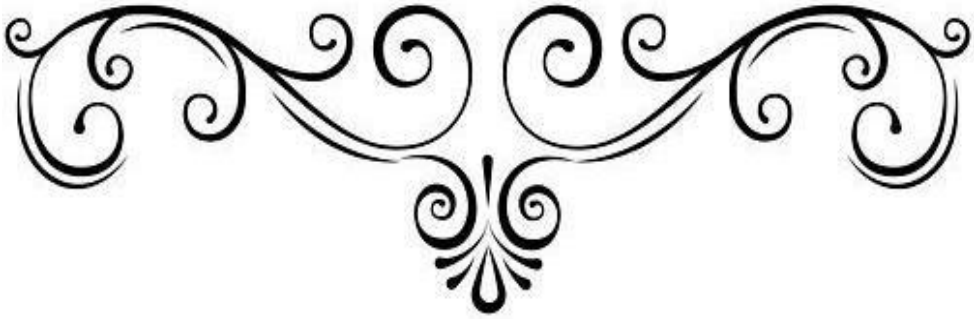
ق.إ.ج = قانون الإجراءات الجزائية .

ق.ع = قانون العقوبات .

أ.ق.و.م = أحكام قانون وزاري مشترك .



مقدّمة



مقدمة:

أصبحت المشكلة المرورية من أخطر المشكلات التي تهدد أمن الفرد والمجتمع، حيث أدت إلى خسائر مادية وبشرية فادحة، أثرت سلبا على أمن واقتصاد الدول، إذ أصبحت تسمى بإرهاب الطرقات، وهذا ما تعكسه إحصائيات حوادث المرور بوضوح، "فإحصاءات الحوادث المرورية المسجلة في العالم تفيد بأن هذه الحوادث مسؤولة عن إزهاق أرواح ألاف الأشخاص، والجرحى والمصابين، وأن الخسائر الناتجة عنها قد تضاهي ما يكفي لمعالجة مشاكل المجاعة والفقر والتخلف في عدة دول، وهذه الأرقام مرشحة للارتفاع، ما لم يتم وضع حلول جذرية للحد من الحوادث القاتلة التي تعود أسبابها الأساسية إلى العنصر البشري وتحديدا إلى السائقين، الذين تؤكد الدراسات والأبحاث المختلفة أنهم يتحملون النسبة الأكبر من الحوادث المرورية، وتتوزع النسبة الباقية على أخطاء المشاة ونقائص العربات ومساوئ الطرقات وعدم توفير قواعد السلامة اللازمة لها.

وفي البلاد العربية على وجه الخصوص، أصبحت حوادث المرور والآثار الوخيمة الناتجة عنها تتفاقم يوما بعد يوم. وتشير الإحصائيات المتوفرة أن العالم العربي يفقد سنويا أكثر من 21 ألف شخص نتيجة حوادث السير، في حين يصل عدد المصابين والجرحى إلى حوالي 210 آلاف شخص، ناهيك عن الأضرار الجسيمة التي تتسبب فيها تلك الحوادث التي يصل عددها إلى أكثر من نصف مليون حادث في السنة[1]." والجزائر كغيرها من الدول تتكبد الكثير من الضحايا جراء حوادث المرور، فخلال الأشهر السبعة الأولى من سنة 2024 تم تسجيل 63940 حادثا خلف 1836 قتيلا، قرابة 79 ألف جريحا[2]".

1 أحمد مطهر عقبات ، دور وسائل الإعلام في نشر التوعية المرورية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2007، ص 5 .

2 إحصائيات حوادث المرور الجسمانية خلال الأشهر السبعة الأولى من سنة 2024، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق ، ص ص 4 – 6 .

وحسب المنظمة العربية للسلامة المرورية، تأتي الجزائر في المرتبة الثالثة، بعد كل من مصر والمملكة العربية السعودية، فيما يتعلق بعدد الوفيات، التي تتسبب فيها حوادث المرور في الدول العربية، ويتسبب مستعملي الطريق بعدم احترام قانون المرور، لاسيما السرعة المفرطة، والتجاوزات الخطيرة وفقدان السيطرة، بما لا يقل عن 90% من مجموع حوادث المرور[3].

الأمر الذي دفع بالمشرع الجزائري لإدخال عدة تعديلات على قانون المرور، في محاولة لجعله أداة فعالة في مكافحة حوادث المرور التي أصبحت تسمى "بإرهاب الطرقات" لجسامة أضرارها خاصة في حالة وفاة المجني عليهم أو عند التسبب لهم في جروح، هو ما يدعو إلى ضرورة البحث في السياسة الجنائية التي اتبعها المشرع الجزائري لمواجهة الجرائم عبر الطرقات.

- ✓ **أهمية الموضوع:**

تكمن أهمية المسؤولية الجنائية لحوادث المرور بصفة خاصة فيمايلي:

1- حوادث المرور من أبرز الظواهر التي تشكل خطرا على المجتمع.

2- تسليط الضوء على الجريمة المرورية التي باتت تهدد أمن البشرية.

3- المسارعة في إيجاد الحلول اللازمة للتقليل منها.

- ✓ **أسباب اختيارالموضوع:**

تم اختيار الموضوع على أساس أسباب شخصية وأخرى موضوعية.

- ❖ **الأسباب الشخصية:**

1-التعرف على أسباب كثرة حوادث المرور.

2-الاطلاع على النصوص القانونية المتعلقة بهذا النوع من الجرائم.

3-دراسة أركان المسؤولية الجنائية.

- ❖ **الأسباب الموضوعية:**

1- تصاعد الجرائم المرورية وما تخلفه من آثار.

2- معرفة مختلف الإجراءات التي تستخدم في حوادث المرور.

---

3 فوزي بودقة، "الوقاية من حوادث المرور في الجزائر (التحديات والبدائل)"، فعاليات الملتقى الدولي الثالث حول: تطبيقات الأرغنوميا بالدول السائرة في طريق النمو (الواقع والآفاق)، 27-26 أكتوبر ،2015 الجزائر، 4ص 86 .

3- تزويد البحث العلمي والمكتبات الجامعية نظرا لقلة التطرق لمثل هذا الموضوع.

✓ **أهداف الموضوع:**

1- تبيان الأحكام القانونية والإجراءات التي تضبط الجرائم الخاصة بحوادث المرور.

2- التعرف على العقوبات التي سطرها المشرع الجزائري.

3- التطرق إلى الأمر 09 -03 من مفاهيم جديدة لرخصة السياقة الاختبارية، والكشف عن وجود مخدرات أو مواد مهلوسة بالتحليل.

✓ **الدراسات السابقة:**

1- مذكرة لنيل شهادة الماجستير مقدمة من طرف الطالب شنين السعيد، تحت عنوان المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور، كلية العلوم الإسلامية، الجزائر 2011 – 2012.

2- مذكرة لنيل شهادة الماستر مقدمة من طرف الطالب حمدي اسماعين، تحت عنوان الجرائم المرورية في الجزائر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8 ماي 2012 قالمة، 2017.

3- مذكرة لنيل شهادة الماستر مقدمة من طرف الطالبة عبد العالي فتيحة، تحت عنوان المسؤولية الجزائية المترتبة عن حوادث المرور، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تبسة ، 2022 – 2023.

✓ **الصعوبات:**

لقد واجهتنا العديد من الصعوبات نذكر منها ما يلي:

1- قلة المراجع التي تتعلق بالمسؤولية الجنائية لحوادث المرور مما صعب لنا إعداد خطة البحث.

2- تضارب الإحصائيات لوجود مصادر رسمية وأخرى غير رسمية.

3- تفرع النصوص القانونية المعالجة للموضوع.

✓ **مناهج الدراسة:**

من أجل الإلمام بالموضوع اتبعنا المنهج التحليلي والمنهج الوصفي:

❖ **المنهج التحليلي:**

لقد اتبعنا المنهج التحليلي من أجل تحليل النصوص القانونية والنصوص التنظيمية، قانون الإجراءات الجزائية، قانون العقوبات.

❖ **المنهج الوصفي:**

اتبعنا المنهج الوصفي باعتباره الطريق الذي من خلاله يتم وصف الجريمة والعقوبة المطبقة عليها.

✓ **إشكالية الموضوع:**

لمعالجة أهمية الموضوع قمنا بصياغة الإشكالية التالية:

إلى أي مدى وفق المشرع الجزائري في تحقيق الردع في جرائم المرور؟

من خلال الإشكالية المطروحة قمنا بطرح تساؤلات جزئية:

1- فيما تتجلى الجريمة المرورية؟

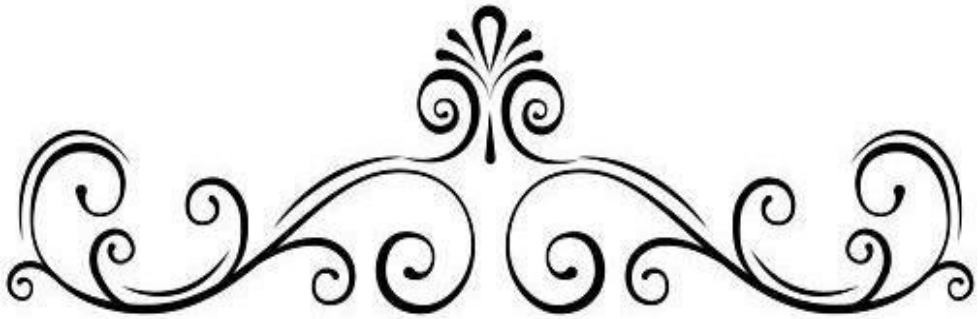
2- ماهي الإجراءات التي خصها المشرع الجزائري لمرتكبي جرائم المرور؟

3- ماهي آفاق وسبل التقليل من حوادث المرور؟

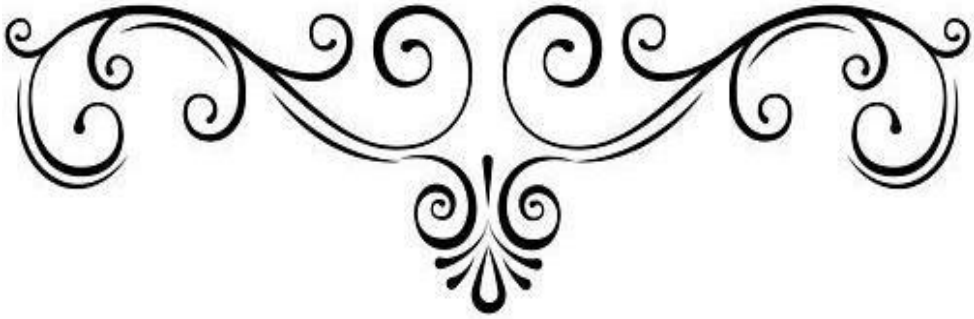
وتجسيدا لإشكالية البحث، وما أتيح لنا من معلومات قسمنا هذه المذكرة إلى فصلين إثنين حاولنا من خلالهما إعطاء البحث حقه،وجاءت الدراسة على النحو الآتي:

الفصل الأول: خصصناه لدراسة الإطار المفاهيمي للمسؤولية الجنائية لحوادث المرور.

الفصل الثاني: إرتأينا إلى دراسة جرائم حوادث المرور.



الفصل الأوّل : الإطار المفاهيمي للمسؤولية الجنائية لحوادث المرور .



تمهيد :

أصبحت المسؤولية الجنائية لحوادث المرور من بين المسائل الجديرة بالدراسة نظرا لما تكتسيه من أهمية بالغة تمس حياة الفرد و المجتمع ، وباعتبار الجزائر من أكثر البلدان المتضررة ، وتعتبر حوادث المرور كل فعل أدى إلى تلف جسمي أو مادي أو فعل يؤدي إلى الوفاة،وعليه فهناك مايعرف بالمسؤولية الجزائية المترتبة عنها،ومن هذا المنطق إرتأينا إلى دراسة شاملة حول المسؤولية الجنائية المترتبة عن جرائم المرور من خلال مبحثين :

المبحث الأول : عرضنا فيه مفهوم المسؤولية الجنائية و أركانها .

المبحث الثاني : عرجنا إلى مفهوم حوادث المرور و آثارها .

المبحث الأول: مفهوم المسؤولية الجنائية وأركانها.

تعد المسؤولية الجنائية من أساسيات قانون العقوبات ومن أهم المواضيع التي يسلط عليها الضوء في المجال القانوني، حيث تعبر عن مدى إلزامية تحمل الفرد لكافة النتائج القانونية الصادرة عن أفعاله .

المطلب الأول: مفهوم المسؤولية الجنائية.

يتكون مصطلح المسؤولية الجنائية من كلمتين هما: المسؤولية و الجنائية.

الفرع الأول: المسؤولية الجنائية لغة واصطلاحا.

يعد مصطلح المسؤولية الجنائية مركبا لفظيا من كلمتين: المسؤولية والجنائية.المسؤولية: في اللغة جاءت من لفظ سأل، يسأل،سؤالا، وتعني طلب الاستفادة أو الاستفسار أو البحث عن الإجابة واليقين،والمسؤولية هي مساءلة الشخص عن أفعاله الصادرة. أما اصطلاحا فالمسؤولية هي جزاء قانوني محدد ناتج عن فعل أو تصرف رتب عليه القانون آثارا شرعية[1].

أما بالنسبة للفظ الجناية فهي تعني لغة فتحمل معنى واحد وهو الجريمة، من فعل جنى أي حصد وكسب، أو جرم يجرم.

واصطلاحا تعني في المدلول العام الإثم والخطأ، أما في المدلول الخاص فيشار إليها باسم الجريمة لما له من علاقة بالمجال الجنائي ولها ما يقابلها من عقوبات جنائية، من حدود القصاص والتعزير[2].

الفرع الثاني: المسؤولية الجنائية في الشريعة .

إذا رجعنا إلى التاريخ نجد التشريع الجنائي الإسلامي لم يخضع في قواعده وأسسه إلى التطور والتغيير إلا في مسائل اجتهادية، ترك الشارع الحكيم أمرها للإنسان لكي يجتهد حسب بيئته وعاداته وبما لا يخالف به أصول شريعته.

---

1 سعيد شنين ، المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية العلوم الإسلامية، الجزائر 2011 – 2012 ، ص 25 .

2 سعيد شنين ، المرجع نفسه ، ص 26 .

وبمثل هذا المفهوم الوجيه لهذه القضايا والمسائل التي من شأنها أن تبرهن على صلاحية النظام الإسلامي لكل زمان ومكان وقابليته للتغيير الإيجابي وإعطاء الحلول النافعة للأفراد والمجتمعات.

إن الشريعة في الناحية الجنائية لا تقل عن غيرها من النظم والتشريعات في كثير من المواضيع فهي تمتاز بالسمو والتفوق، في مبادئها العامة مما يساعد على العمل بقواعدها على حل كثير من مسائل الإجرام، التي حيرت العلماء والمختصين.

ولقد تعرضت الشريعة الإسلامية للجرائم المعروفة في التشريعات الجنائية الوضعية،وإلى المعاصي بغية الوصول إلى معالجتها وقطع دابر الفساد والإجرام حتى يتطهر المجتمع الإسلامي من المنكرات ومن كل أنواع الإجرام.

إن النظام الجنائي في الإسلام يمتاز في مجمله بالمرونة والانفراد، لأنه ليس كغيره من النظم والقوانين السابقة، فهو نظام يختلف جذريا عن باقي الأنظمة،وبناء أحكامه على قدر كبير من الدقة، لأن معالمه واضحة وأهدافه مسطرة لا تناقض فيه ولا اختلاف.فالنظام الإسلامي قائم على حفظ المصالح ودرء المفاسد أن هذا النظام يقيم قواعد المسؤولية ويثبت أركانها وذلك بمراعاتها من جانب الوجود والعدم[1].

كما أن نظام الإسلام بين معالم كل من المسؤولية الجنائية والمدنية فلا مجال للخلط بين الخطأ والإهمال ولا بين العمد والخطأ، فقد حدد الشروط اللازمة لمساءلة أي إنسان حيث لا مجال للحديث عن المسؤولية الجنائية دون توفر شروطها: كالعقل والبلوغ وإذا انعدم أحدهما تمنع المساءلة والمحاسبة لأن العقل جعلته الشريعة الإسلامية مناط التكليف وقوة التفكير كما قال تعالى:(أفلم يسيروا في الأرض فتكون لهم قلوب يعقلون بها أو آذان يسمعون بها) [2].

فالبلوغ جعله الشرع دليلا على القدرة البدنية التي يمكن من خلالها للإنسان تحمل الأعباء والتكاليف وإلى جانب العقل والبلوغ أعطى الله حرية الاختيار للإنسان لانتقاء خير

1 أبو إسحاق الشاطبي، الموافقات في أصول الشريعة، الترجمة: هو أبو إسحاق إبراهيم بن موسى بن محمد اللخمي الغرناطي المعروف بالشاطبي، كان مهتما بتفسير الحديث واللغة توفي سنه 790هـ من مؤلفاته: الموافقات والاعتصام.... إلخ،ج، دار الحديث القاهرة، 1427 هـ -2006م،ص 265.

2 سورة الحج، الآية 46.

الأفعال وأفضلها تطابقها مع روح الإنسان وأوامره ونواهيه.وهذه الشروط الواجب توفرها لتحمل المسؤولية.

الفرع الثالث :المسؤولية الجنائية في القانون:

لم يرد تعريف للمسؤولية الجنائية في القانون الجزائري سواءا في قانون العقوبات أو قانون الإجراءات الجزائية حيث ترك المقنن ذلك للشارح لوضع مثل هذا التعريف قد يكون المراد من ذلك مواكبة الأحداث المستجدة والتطورات الطارئة في المجال القانوني.

إن معنى المسؤولية الجنائية لدى القانونيين لا يختلف عما جاء به فقهاء الشريعة،وإن كان هذا لا يمنع القانونيين من تعريف المسؤولية الجنائية حسب آرائهم، فقد عرف رضا فرج المسؤولية الجنائية بأنها "أهلية الجاني في أن يكون مسؤولا جنائيا"[1]. وكذلك "تحمل الجاني النتائج القانونية المترتبة على فعله غير المشروع".

وقد جرى الفقه التقليدي على إطلاق تعبير الركن الأدبي أو المعنوي للجريمة للإشارة الى العناصر اللازم توافرها لربط الواقعة الإجرامية بمرتكبها نفسيا .وحديثا ظهر تعبير الخطيئة أو الأذناب أولا في الفقه الألماني ثم انتقل إلى الفقه الايطالي وهو يقابلCULPABILITEفي الفقه الفرنسي. ولقد فضل بعضهم استخدام تعبير العصيان وبعض الآخر يفضل اصطلاح الإرادة المخطئة[2].

وأيا كان الاصطلاح المستعمل فهي تشترك جميعا في كون الركن المعنوي المتطلب لقيام الجريمة يقوم على إرادة خاضعة لتقييم قانوني يسمح بتكييفها بأنها جديرة بالتأثيم[3] والواقع هو أن تعبير الخطأ بالمعنى الواسع هو أكثر دقة من غيره من التعبيرات للدلالة على الركن المعنوي المتطلب قانونا لقيام الجريمة.

1 عبد الله سليمان، شرح قانون العقوبات الجزائري القسم العام، ديوان المطبوعات الجامعية، دون سنة، ص 361.

2 مأمون محمد سلامة، شرح قانون العقوبات، القسم العام، دار الفكر العربي،القاهرة، 1976، ص 2.

3 مأمون محمد سلامة، نفس المرجع السابق، ص 228.

الفرع الرابع: أساس المسؤولية الجنائية في التشريع الجزائري.

مما لا شك فيه أن المشرع الجزائري قد اعترف بحرية الاختيار وأقام المسؤولية الجنائية على هذا الأساس، لكنها حرية مقيدة تستتبع بوضع تدابير وقائية من تدابير الأمن للحالات التي تمتنع فيها قيام المسؤولية الجنائية أو في حالات انتقاصها، شأن المشرع في ذلك شأن كثير من المشرعين المعاصرين الذين وافقوا بين مذهب حرية الاختيار ومذهب الجبرية. ويتضح ذلك من خلال امتناع قيام المسؤولية الجنائية في الحالات التي انتفت فيها تلك الحرية، إما بسبب جنون أصاب الجاني، أو إكراه أو لصغر سنه وقرر لها المشرع تدابير أمن.

نصت المادة 47 ق ع ج على أنه: " لا عقوبة على من كان في حالة جنون وقت ارتكاب الجريمة..." وجاء في المادة 21 ق ع ج: " الحجز القضائي في مؤسسة نفسية هي وضع الشخص بناء على قرار قضائي في مؤسسة مهيأة لهذا الغرض بسبب خلل في قواه العقلية قائم وقت ارتكاب الجريمة أو اعتراه بعد ارتكابها...".

كما نصت المادة /48 ق ع ج على أنه: " لا عقوبة على من اضطرته إلى ارتكاب الجريمة قوة لا قبل له بدفعها.

كما نصت المادة /49 فـ1/ ق ع ج على أنه: " لا توقع على القاصر الذي لم يكتمل ثلاثة عشرة سنة إلا تدابير الحماية أو التربية... ".

كما أن المشرع الجزائري[1] خفف المسؤولية الجنائية عند انتقاص حرية الاختيار لدى الجاني وخير القاضي الجنائي بين الأخذ بعقوبة مخففة أو بتدبير أمن إذا كان الجاني صبيا تتراوح سنه بين 13 و18 عام حيث نصت المادة /49 فـ2 /ق ع ج، على أنه: "... ويخضع القاصر الذي يبلغ سنه 13 إلى 18 عام إما لتدابير الحماية أو التربية أو لعقوبات مخففة...".

المطلب الثاني: أركان المسؤولية الجنائية.

تقوم المسؤولية الجنائية بقيام الجريمة وبتوافر أركانها الثلاثة الشرعي، المادي والمعنوي.

1 لبنى سركت، المسؤولية الجنائية عن فعل الغير في التشريع الجزائري، بحث مقدم لنيل شهادة الدكتوراه (ل م د) تخصص قانون العقوبات والعلوم الجنائية، جامعة منتوري قسنطينة، سنة 2019 ، ص 45 .

الفرع الأول: الركن الشرعي.

ويعني الصفة غير المشروعة للفعل الصادر من المسؤول وهي كونه خاضع لنص شرعي ويتضمن التجريم والمعاقبة أو كون الفعل محرما.ولكي يبقى هذه الفعل متصفا بالصفة غير المشروعة يجب عدم خضوعه لأي سبب من أسباب الإباحة والتبرير التي تسلبه الصفة الجرمية وصفة التجريم وبالتالي تنفي عنه هذا الركن أي الركن الشرعي للمسؤولية الجنائية[1].

وتوجب الشريعة الإسلامية لاعتبار الفعل جريمة أن يكون هناك نص يحظر الفعل ويعاقب على إتيانه وهذا يتطلب الشروط التالية[2]:

1- أن يكون هذا النص نافذ المفعول وقت اقتراف الجريمة.

2- أن يكون هذا النص ساريا على المكان الذي اقترف فيه الفعل.

3- أن يكون هذا النص ساريا على الشخص الذي اقترف الفعل.

الفرع الثاني: الركن المادي للمسؤولية الجنائية.

يمثل الركن المادي إحدى الدعامتين اللتين ترتكز عليهم الجريمة ومن ثم المسؤولية الجنائية الناشئة عنها، ويعد تخلفه مانعا من وجود الجريمة وقيام المسؤولية ابتداء.والركن المادي للجريمة هو مظهرها الخارجي وهيئتها التي تظهر بها في العالم الخارجي كما حددتها نصوص التجريم فكل جريمة لابد لها من ماديات تتجسد فيها الإرادة الإجرامية لمرتكبها[3].

ولهذا الركن أهمية واضحة فلا يعرف القانون جرائم بغير ركن مادي، فبغير الركن المادي لا يصيب المجتمع اضطراب، ولا يصيب الحقوق الجديرة بالحماية عدوان، فضلا عن ذلك فإن قيام الجريمة على ركن مادي يجعل إقامة الدليل عليها أقل صعوبة، إذ إن إثبات الماديات أسهل من إثبات الأمور المعنوية التي يضمرها الإنسان في داخله، كما أنه يقي الأفراد احتمال أن تعاقبهم السلطات العامة دون أن تصدر منهم سلوك مادي محدد فتعصف بحرياتهم العامة وحقوقهم الشخصية[4].

---

1 منصور رحماني، الوجيز في القانون الجنائي العام (فقه، قضايا)، د ج، د ط، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر،2006، ص 2.

2 منصور رحماني، المرجع نفسه، ص112.

3 خليل محمود ضاري، الوجيز في شرح قانون العقوبات، دار القادسية للطباعة والنشر والتوزيع، بغداد، 2005، ص 66.

4 محمود نجيب حسني، شرح قانون العقوبات، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص 267.

ومن المبادئ الأساسية في التشريع الجنائي ، أن المشرع ليس له سلطان على ما في ضمائر الناس من أفكار شريرة ، أو ما في نفوسهم من نوايا إجرامية ، فلا يعاقب على تلك الأفكار أو هذه النوايا حتى و لو عقد من توافر لديه العزم عليها و صمم على تنفيذها ، لأنها مازالت مجرد أمور نفسية باطنية إلا أن دائرة التجريم تبدأ منذ اللحظة التي تخرج فيها هذه الأفكار الحبيسة إلى العالم الخارجي و تتجسد في تصرفات مادية و مظاهر خارجية يتصدى لها القانون و يعاقب عليها إذا تطابقت مع التجريم لأنها تكون قد أهدرت مصلحة اجتماعية جديرة بالحماية الجنائية أو على الأقل عرضت تلك لخطر الاعتداء عليها[1] .

ويتكون الركن المادي في الجريمة من ثلاثة عناصر هي[2]:

1- سلوك إجرامي صادر من جاني.

2- نتيجة إجرامية ضارة أو خطرة لهذا السلوك ذلك إن الغالب أن يترك الفعل أو الامتناع تغييرا في العالم الخارجي.

3- علاقة سببية بين سلوك الجاني والنتيجة الإجرامية التي تحققت فلا يرتكب صاحب السلوك جريمة ما لم تكن النتيجة الضارة أو الخطرة مترتبة على سلوكه.

يعد السلوك الإجرامي من أهم عناصر الركن المادي، لأنه يمثل القاسم المشترك بين جميع أنواع الجرائم سواء أكانت عمدية أو غير عمدية تامة أم غير تامة، فلا قيام للركن المادي ولا للجريمة إذ تخلف هذا السلوك، قاعدة الجنائية تقضى أن (لا جريمة بغير سلوك مادي).

الفرع الثالث: الركن المعنوي للمسؤولية الجنائية.

إن الجريمة ليست كيانا ماديا خالصا قوامه السلوك الإجرامي و آثاره ، فلا يكفي مجرد الإسناد المادي للفعل أو الامتناع المخالف للقانون إلى شخص معين ليكون ذلك الشخص مسؤولا جنائيا أو تكون هناك جريمة ، و إنما يجب أن تكون إلى جانب هذه العلاقة المادية علاقة أخرى ذات خصائص نفسية ، و تجتمع العناصر النفسية للجريمة[3] في ركن يختص بها و الركن المعنوي ، لذلك فإن الركن المعنوي يقوم على الصلة بين النشاط الذهني

1 محمود نجيب حسني، مرجع سابق، ص 202.

2 حبيب إبراهيم الخليلي، مسؤولية الممتنع المدنية والجزائية في المجتمع الاشتراكي، المطبعة العالمية، القاهرة،1997، ص ص 42 – 43.

3 توفيق المجالي، شرح قانون العقوبات (القسم العام)، ط،8 دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، ،2006 ص8 .

والنشاط المادي فأول ما يستلزمه أن يكون النشاط المادي ثمرة إرادة ، فإن يكن كذلك فلا يكون مجرما و لو ترتب على توجيهها ضرر ، كما أن توجيه الإرادة إلى السلوك لا يكفي لإقامة الركن المعنوي بل يجب أن تكون الإرادة إجرامية ، أي أن تكون آثمة ذلك أنها تربط الفاعل بالواقعة الإجرامية و الإثم ، هو أساس الركن المعنوي و بالتالي فهو أساس المسؤولية الجنائية [1].

و يأخذ الركن المعنوي للجريمة إحدى الصورتين هما : القصد الجنائي والخطأ غير العمدي فحين يتخذ الركن المعنوي صورة القصد الجنائي تكون الجريمة عمدية ، إذ تتجه إرادة الجاني إلى السلوك الإجرامي الذي باشره و إلى النتيجة المترتبة عليه مع علمه بها وبكافة العناصر التي يشترطها القانون لقيام الجريمة، أي تعمد الجاني إحداث النتيجة المعاقب عليها ، أما حين يتخذ صورة الخطأ غير العمدي فإن إرادة الجاني تتجه إلى السلوك الإجرامي دون إرادة تحقق النتيجة سواء لم يتوقع حدوثها ، أو توقع إمكانية حدوثها و لكنه لم يتخذ الاحتياط الكافي لتفادي حدوثها .

ويقوم القصد الجنائي والخطأ غير العمدي على اتجاه إرادي منحرف نحو مخالفة القانون، وبعبارة أخرى فإنهما ينطويان على إرادة إسمها القانون بالنظر الذي تنسحب عليه هذه الإرادة، فالإرادة تشمل الفعل والنتيجة في حالة القصد، بينما لا تشمل سوى الفعل دون النتيجة في حالة الخطأ غير العمدي .

1 حسن محمد ربيع، المبادئ العامة للجريمة، دار النهضة العربية،القاهرة، دون سنة، ص 243.

المبحث الثاني: مفهوم حوادث المرور وأسبابها.

لقد أصبحت المشكلة المرورية من أخطر المشكلات التي تهدد أمن الفرد والمجتمع، حيث أدت إلى خسائر مادية وبشرية فادحة، أثرت سلبا على أمن واقتصاد الدول، إذ أصبحت تسمى بإرهاب الطرقات، وهذا ما تعكسه إحصائيات حوادث المرور بوضوح، فإحصاءات الحوادث المرورية المسجلة في العالم تفيد بأن عدد المصابين يصل سنويا إلى أرقام خيالية، حيث أن هذه الحوادث مسئولة عن إزهاق أرواح.

المطلب الأول: مفهوم حوادث المرور.

تعد من إحدى الظواهر المرتبطة بتهور أصحاب المركبات، والتي تأخذ موقفا حادا شديد الصعوبة والتعقيد، غير معروف أو محسوب النتائج، ويحتاج التعامل معه إلى قمة السرعة والدقة.

الفرع الأول: المفهوم الفقهي لحوادث المرور.

عرفت المادة 191 من القانون السعودي الصادر عام 1913 حوادث السير بالآتي[1]: "كل حادث ينتج عنه أضرار جسمية أو مادية دون قصد من جراء استخدام المركبة وهي في حالة حركة". سواء كانت الأضرار مادية أم بدنية وبذلك تتحقق عناصر المسؤولية التقصيرية وذلك لأن المركبة هي آداه خطرة وتحتاج إلى عناية أو حراسة كما أن الضرر حدث تلك المركبة، عن طريق الشخص الذي يقود تلك المركبة (أو تحت حراسته) والذي أفرط أو قصر في ذلك الواجب، هنا دون أن يشير النص إلى مكان وقوع الحادث "[2].

الفرع الثاني: المفهوم القانوني لحوادث المرور.

يعرف حادث المرور بأنه "حدث اعتراضي يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل سيارة أو أكثر مع سيارات أخرى أو مشاة ، أو حيوانات أو أجسام على طريق عام أو خاص، وعادة ما ينتج عن الحادث المروري من تلفيقات تتفاوت من طفيفة بالممتلكات و المركبات إلى جسمية تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة المستديمة ، فهو كل حادث ينتج عنه أضرار مادية أو جسمية وغير مقبولة ، وهو ما يقع للمركبة أو منها أثناء سيرها فهو كل فعل مزهق للنفس أو متلف لأطراف الإنسان أو الأموال نشأ عن سير الإنسان أو وقوفه أو مركبته على

1 نظام المرور السعودي الصادر عام 1390 هـ.

2 مجلة العدل العدد 38، ربيع الثاني 1429 هـ، ص 206.

الطريق ، إذا فحوادث المرور هي عبارة عن الإصابات المادية و المعنوية التي تصيب المركبة (السيارة الصغيرة أو الكبيرة) بسبب تصادم أو انحرافات فنية في مركبة أو لتصرفها سيئة لقائد المركبة مما يسبب خسائر مادية و معنوية وهي ما تسمى حوادث المرور [1].

المطلب الثاني: أسباب وآثار حوادث المرور.

لقد كثرت حوادث المرور في السنوات الأخيرة ولا تزال هذه المعضلة تتفاقم وتزداد كل يوم، حيث تطلعنا الجرائد ووسائل الإعلام المختلفة بأخبار العديد من الحوادث المؤلمة التي يذهب ضحيتها العشرات من الأشخاص، وتحطيم المركبات.

هذه النتائج المذهلة، نشأت عنها دعاوى جنائية، مدنية، ضربت أرقاما قياسية في الزيادة، وهذا ما جعل بعض المحاكم أن خصصت دوائر خاصة للفصل في مثل هذه القضايا، والنزاعات الشائكة وهذا ما تفكر فيه كذلك وزارة العدل الجزائرية في إطار الإصلاح القضائي.

وهذا ما دفع المقنن الجزائري للتدخل من حين لآخر لتعديل قانون المرور وأحيانا بإصدار قوانين جديدة تعمل على الحد من حوادث المرور وذلك وبتنظيم حركة السير المرورية وتشديد العقوبات[2] التي تصل إلى حدها الأقصى 10 سنوات حبس والغرامة إلى 1000.000 مليون دينار جزائري كما تنص المادة 68/ ف 2 من القانون رقم 09 / 03 الصادر في 22 /07 /2009[3].

ولحوادث المرور أسباب كثيرة منها ما يتعلق بالسائق كالتجاوز الخاطئ والسرعة وعدم احترام الإشارات المرورية المنظمة لقواعد السير ومنها الجانب الثقافي، ونقصد الثقافة المرورية التي تلعب دورا هاما في تقليل الحوادث.

---

1 حسين بن عودة العوايشة، الموسوعة الفقهية المعاصرة الميسرة في فقه الكتاب والسنة المطهرة، الجزء السادس، الطبعة الأولى، 1423 هـ 2005 م ، ص 102 .

2 يوسف دلاندة ، قانون المرور، دار هومة، بوزريعة، طبعة 2001،الجزائر، ص 2.

3 المادة 67، الأمر رقم 09 –03 المؤرخ في29 رجب عام 1430 هـ الموافق 22 يوليو سنة 2009، ويتمم القانون رقم 04 –14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديموقراطية الشعبية، رقم العدد 45.

ومنها ما يتعلق بالطرق ومنها ما يتعلق بالتوعية من مخاطر الحوادث المرورية وما تخلفه من آثار إنسانية واقتصادية.

الفرع الأول: أسباب حوادث المرور.

أولا: أسباب متصلة بالمركبة

المركبة أو السيارة عرفها قانون المرور رقم 09 /03 الصادر 2009 في المادة الثانية بما يلي:"[1]السيارة كل مركبة موجهة لنقل الأشخاص أو البضائع تكون مزودة بجهاز ميكانيكي للدفع تسير على الطريق ".

وتكون السيارة سببا لوقوع كثير من الحوادث المرورية وذلك عندما تنعدم فيها شروط الأمان والسلامة سواء في أجهزتها الأساسية أو لواحقها، تعود مسؤولية توفير المركبة الآمنة على الجهات المسؤولة التي تضع الشروط والمواصفات التي يجب أن تتوافر في المركبات التي تتناسب مع ظروف وبيئة المنطقة.

وفيما يتعلق بحالة السيارة من الناحية الفنية والميكانيكية وكذا عمر المركبة، تاريخ صنعها ثم يأتي دور السائق الذي يقوم بمتابعة وصيانة مركبته بشكل دوري لضمان كفاءتها وسلامة سياقتها، بعد ذلك يأتي دور إدارة المرور للعمل بالمراقبة والإلزام والمحاسبة فيما يخص استمرار و توافر المركبة على شروط السلامة ومن أجل المراقبة استحدثت وزارة النقل الفحص الدوري للمركبات أي نظام المراقبة التقنية للسيارات[2].

هذا النظام ألزمت به جميع السائقين، وفي حالة إهمال السائق للصيانة الدورية لمركبته وكذلك توقيفها في الأماكن غير المخصصة للوقوف بشكل يعرقل حركة المرور وقد يحدث أحيانا انقلاب للمركبة بسبب خلل يتعلق بالإطارات كالتشقق أو المسح الذي يسهل الانزلاق.

---

1 المادة 84، الأمر رقم 02 من قانون 09 / 03 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المذكور سابقا.

2 مولود ديدان، مدونة حركة المرور عبر الطرق، طبعة جديدة مصححة ومحينه، دار بلقيس، دون سنة، الدار البيضاء، الجزائر، ص 123.

هذا المسح الذي يسهل الانزلاق بسبب عمر الإطارات الافتراضي أو درجة حرارتها، وكذلك فيما يتعلق بالمكابح وفعاليتها وكذلك كل الأنوار والإشارات التنبيه والمنبه وغيرها، كل هذه الأشياء إذا أهملت تؤدي إلى وقوع حوادث مرورية قد تكون مميتة.

ومن جهة أخرى تساهم في كثرة الحوادث الزيادة في عدد السيارات والمركبات " الزحام المروري " في المدن الكبرى ولها علاقة مباشرة بوقوع الحوادث،وخاصة في الفترات الصباحية والمسائية التي يتهيأ فيها كل العمال والدارسين للدخول والخروج من مقرات عملهم ومؤسسات تعليمهم.

فالمركبة لها دور أساسي في المحافظة على أمن الطريق،ومن أجل ذلك فإن كثير من شركات صناعة السيارات تسهر على اختراع سيارات أكثر سلامة وأمنا وراحة بعداختراع الحقائب الهوائية أو نظام الكبح الفعال ABS، وإن كان البعض منها لا يخضع لمراقبة تقنية منتظمة وتحتوي بذلك على بعض العيوب يتعلق بـ:

- ✓ الإضاءة 58 % من الحالات.
- ✓ المكابح 91 % من الحالات.
- ✓ عجلات قديمة 16% من الحالات.
- ✓ ماسح الزجاج12% من الحالات.

كما أن حزام الأمن يقلل من التأثير القاتل لحوادث المرور بنسبة 40% وقد جاء في المادة 41 من المرسوم التنفيذي[1] رقم 03 – 223 المؤرخ في 10 / 07 / 2003 المتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات و كيفيات ممارستها " يجب قيادة المراقبة التقنية بشكل فعال و بدون انقطاع ، ففي حالة ما إذا انقطعت لأسباب ترتبط بحالة المركبة أو بعناصر تعريفها أو بمشكل يقع على مستوى منشآت الوكالة ، يجب أن تلغى هذه الأخيرة ، و في حالة ما إذا لاحظ المراقب التقني عدم تطابق عناصر تعريف السيارة بالمعلومات المذكورة على البطاقة الرمادية يتعين عليه إطلاع مالك المركبة و إعلام المصالح المكلفة بالمناجم " [2].

1المادة 66، الأمر رقم 02 من قانون 09 / 03 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المذكور سابقا .

2 مولود ديدان، مرجع سابق، ص 123.

ثالثا: أسباب متصلة بالعامل البشري " سائقين،ركاب، راجلين ".

بالنسبة لعوامل وأسباب حوادث المرور في الجزائر يأتي على رأسها العامل البشري وهذا العامل في الدرجة الأولى وبالتالي يتحمل القسط الأكبر من المسؤولية في وقوع الحوادث وهذا على المستوى الوطني.

جاء في إحصائيات رسمية للدرك الوطني أن أسباب حوادث الطرقات يعود 88% والسبب العنصر البشري وأن 64 %إلى الإفراط في السرعة وأغلبهم شباب ويبقى 11 %يعود إما إلى الطريق أو المركبة.

ونلاحظ من خلال دراسة جديدة عام 2022 نجد أن الأرقام متقاربة حيث العنصر البشري نسبة 88.68 %من إجمالي أسباب حوادث المرور بينما الأسباب المتعلقة بحالة المركبة تأتي في المرتبة الثانية بنسبة 04.60%،والمحيط أو الطرق بنسب ة02.21% من الأسباب وتعتبر قليلة إذا قارنها مع أسباب العامل البشري وهناك أسباب أخرى غير محدودة من الحوادث سواء كانت مباشرة أغير مباشرة وسنذكر البعض منها حسب خطورتها وكثرتها:

- **السرعة المفرطة:**

تعتبر الزيادة في السرعة من الأسباب المباشرة لوقوع كثير من الحوادث، لأنه من المقرر أنه كلما ازدادت سرعة السيارة كلما صعب التحكم بها سواء بإيقافها أو تجنب حوادث قد تعترضها أثناء سيرها في الطريق، ومن المؤكد علميا وعمليا أن السيارة كلما ازدادت سرعتها قل وزنها وهذا ما يؤدي إلى سهولة انقلابها عند أدنى عائق يعترضها في الطريق، وفي الحالة لأي طارئ على السائق، فإنه يفقد التحكم في مركبته ولا يستطيع السيطرة على توقيفها وهذا غالبا إلى حوادث مرورية مؤكدة.

ولقد حدد قانون المرور الحد الأقصى للسيارات على النحو التالي:

- 40 كلم/سا السرعة في الطريق السيار.
- 30 كلم/سا السرعة القانونية المرخص بها في الطرق وخارج التجمعات السكنية.
- 20كلم/سا السرعة القانونية المرخص بها داخل التجمعات السكنية.

وهذا ما نصت عليه[1] المادة 89 من قانون المرور 09 / 03 كما نصت نفس المادة على كل مخالف للسرعة القانونية المرخص بها التي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها بغرامة من 10.000 دج إلى 50.000 دج.

❖ **التجاوزات الخطيرة.**

التجاوز في الطريق له شروط يجب احترامها وهناك حالات يمنع التجاوز فيها ومنها وجود إشارة منع التجاوز وكذلك في ملتقيات الطرق (المنعرجات وعدم وضوح الرؤية ...) ولقد تعرضت المادة 69 من قانون المرور 09 / 03 إلى أسباب وقوع الحوادث المباشرة وخاصة إذا ترتب عناها قتل خطأ، فقد نصت المادة 69 على ما يلي: " يعاقب بالحبس من سنة إلى 03 سنوات وبغرامة من 50.000 إلى 200.000 دج كل سائق ارتكب إحدى المخالفات أدناه التي ترتب عليها جريمة القتل الخطأ:

- الإفراط في السرعة.
- التجاوز الخطير.
- عدم احترام الأولوية القانونية.
- عدم الامتثال لإشارات الأمر بالتوقف التام.
- المناورات الخطيرة.
- السير في الاتجاه الممنوع.
- سير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية.
- الاستعمال اليدوي للهاتف النقال أو التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة.
- تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء السياقة.

وعندما يرتكب القتل الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة يعاقب السائق بالحبس من سنتين إلى 05 سنوات وبغرامة 100.000 إلى 500.000 دج.

1 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديموقراطية الشعبية، رقم العدد 45، المادة 69، الأمر رقم 02 من قانون 09 / 03 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المدكور سابقا.

❖ **ثالثا:** عدم احترام قوانين من طبيعة المتهورين ومنهم صغار السن على الخصوص، حيث نرى بعض الشباب لا ينسجمون مع النظام واحترام القانون ويرى بعض الشباب أن في احترام قواعد المرور نوع من القيد على حرياتهم يجاهدون بخرقها ويعتبرون ذلك مفخرة.
سواء فيما يتعلق بالوقوف أما إشارة قف،أو التأمين عند الممر الخاص بالرجلين،وتراهم يغامرون بالتجاوزات غير القانونية واستعمال السرعة الجنونية داخل المدينة والتجمعات السكنية غير مبالين بالتعليمات القانونية.

وقد جاء قانون 09 / 03 المؤرخ في 29 رجب 1430 هـ / الموافق لـ يوليو 2009، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها في المادة 9: " في حالة ما إذا لم تحترم الأحكام المتعلقة بالإنارة والإشارة، بحيث تشكل خطرا وشيكا وهاما على مستعملي الطريق، يمكن القيام بإيقاف المركبات وسحب الوثائق المتعلقة بها "[1].

رابعا: مسافة الأمان.

من الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور عدم ترك مسافة الأمان بين المركبتين وهذه والمسافة التي تنفصل بين المركبة الأولى والتي قبلها،وتكمن هذه الأهمية في كونها تحمي السائق من خطر الاصطدام بالمركبة التي تسبقه، كما تسمح للسائق بالكبح السليم، وفي الوقت المناسب إذا تعرض لأي خطر وعائق مفاجئ يستدعي نقص السرعة أو الوقوف، أما السرعة المطلوبة، فإنه كلما زاد السائق في السرعة فعليه أن يزيد في مسافة الأمان مثلا: إذا كانت سرعة السيارة 50 كلم/ سا يجب ترك مسافة أمان تقدر ب 25 م، وفي الرؤية:
يجب على السائق أن يكيف رؤيته حسب المسافة التي تمكنه من الرؤية فيها بوضوح.

وأما حالة الطريق لها أهمية في زيادة المسافة الأمنية بين السيارتين المتتابعين ، لأنه إذا كان الطريق مبللا فمن الضروري أن يزيد السائق في مسافة الأمان حتى يتجنب الانزلاق أو الانقلاب ، فإذا كان السائق في مرتفع فإن مسافة الأمان ممكن أن تكون قصيرة لأن السرعة في المرتفع تكون قليلة [2]، و لكن في حالة العكس أي حالة السياقة في المنحدر فمن الضروري أن تكون مسافة الأمان كبيرة لأن سرعة السيارة تزيد بسبب قوة الانحدار و بالتالي

1 مولود ديدان، القانون في متناول وخدمة الجميع، درا بلقيس للنشر،2009، ص 61.

2 سعيدة العموري، "الوقاية من حوادث المرور في التشريع الجزائري"، مجلة الاجتهاد القضائي، العدد،5 كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الشيخ العربي التبسي، تبسة، ، 1012ص286 -312.

عملية الكبح تتطلب وقتا أطول لذلك فإن تتابع مركبتين يوفق وزنهما الإجمالي مع الحمولة طن أو يفوق كل واحد منهما بسبعة أمتار و بسرعة واحدة خارج التجمعات السكنية و لتقدير مسافة أمان تقدر بـ 3 متر على الأقل .

ولتقدير مسافة الأمان هناك عدة ورق منها : تقسيم الرقم المشار إليه في عداد السرعة على إثنين فنحصل على مسافة الأمان الواجب تركها مثلا : بسرعة كلم / سا ترك مسافة أمان 30 م ومن جملة الأسباب المباشرة في وقوع الحوادث و بالمتعلقة بالعنصر البشري ، حيث تبقى سلوكيات الأفراد تؤثر بشكل مباشر على تصرفاتهم في الطريق خاصة في ظل التكوين المتواضع الذي يتلقونه في المدارس المخصصة حيث تظهر الدراسات الميدانية و الإحصاءات ، بأن تداخل هذه التصرفات مع البعض السلوكيات قد يسبب في حوادث خطيرة و مباشرة و يمكن تلخيصها حسب درجة الخطورة فيما يلي : [1]

وتأتي على رأس القائمة العامل البشري وخاصة فئة الشباب.

- الإفراط في السرعة يمثل نسبة 24.84 % وقد ينتج عن هذا الإفراط في السرعة فقدان السيطرة على المركبة ويمثل أن عدم احترام إشارات المرور تسبب في وقوع حوادث بنسبة 10.89%.
- أما اللامبالاة من طرف المشاة ومزاحمتهم للمركبات و السير على الجزء المخصص للسيارات هذا يمثل نسبة 10.39 % من إجمالي الحوادث.
- وهناك البعض من السلوكيات الخطيرة للسائقين والمناورات التي تمثل 03.47 % وعدم احترام الأولوية تمثل 04.01%.
- والتجاوز الخطير يمثل نسبة 10.33%.
- كما أن استعمال بعض السائقين لمواد مسكرة أو مخدرة قد تدفع إلى تغيرات في التصرفات التي تؤدي بدورها إلى عدم التحكم في المركبة وحسب الإحصاءات هذا يمثل 01.66% من مجمل أسباب الحوادث[2].
- ولقد حصرت قيادة لدرك الوطني أسباب وقوع الحوادث المرورية في خمسة عوامل أساسية وهي:

1 مجلة الوقاية والسياقة، الصادرة عن مركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق العدد 9، دون سنة، ص 98 – 99.

2 مجلة الشرطة تصدر عن المديرية العامة للأمن الوطني، عدد فيفري 2023.

أ- فقدان السيطرة على المركبة بعدد يبلغ 459 حالة.

ب- السرعة المفرطة وتبلغ عدد 364 حالة.

جـ- اللامبالاة من طرف المارة بصفة خاصة أو إهمال السائقين.

د- لتجاوز الخطير.

هـ -عدم إحترام مسافة الأمان.

❖ **عدم إتباع أصول القواعد الصحيحة لقيادة السيارة:**

عدم إتباع أصول القواعد الصحيحة لقيادة السيارة، لأنه ثبت يقينا بما لا يدع مجالا للشك أن كثيرا من حوادث السيارات تقع بسبب عدم مراعاة القعود الصحيحة للقيادة و أهمها[1]:

- يجب على السائق الماهر قيادته في طريق ألا يسرع بها حتى لا تنزلق فتنحرف فجأة فيترتب على ذلك نتائج خطيرة.

- وإذا كان الحال يتطلب استعمال الفرامل فلا ينبغي استعمالها فجأة وبشدة لأن ذلك قد يفقده السيطرة على السيارة كما يجب على السائق أن تحكم السيارة بالتقليل من السرعة لأن ذلك قد يغنيه عن استعماله الفرامل.

- وفي حالة السير على أرض رخوة أو مغطاة بالجليد أو الثلج أن يسير ببطء وحينما يرفع القدم من على الفرامل فيجب أن يكون ذلك بالتدريج وإذا أراد أن يزيد في السرعة فيكون ذلك بحذر.

إن أثر استعمال الفرامل له أهمية بالغة لأن بعض السائقين يستعمله استعمالا خاطئا مما يؤدي إلى وقوع حوادث و نظرا للكثير من الحوادث القاتلة فإن سببها يعود إما لعدم استعمال السائق الفرامل لإيقافها في الوقت المناسب أو استعمالها إلا أنه لم يستطع إيقاف قبل أن يصدم الضحية،وذلك بسبب أن الطريق كان مبللا أو أن المجني عليه ظهر أمامه فجأة، فلم يكن له خيار في استعمال الفرملة أو استعمالها بطريقة خاطئة، لهذا من المسلم به كلما زادت السيارة زادت المسافة التي تقطعها من بدء لحظة استعمال الفرامل حتى إيقافها.

لذلك فإن قائد السيارة إذا تأخر في استعمال الفرامل فإن المسافة التي تقطعها السيارة تختلف باختلاف السرعة التي كان يمشي عليها، فإذا كان يسير بسرعة 30 كلم / سا وتأخر عن

1 مجلة الوقاية و السياقة ، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، العدد 8، ص 2.

استعمال الفرامل في الحالات التي توجب استعمالها فإن السيارة تقطع في الثانية الواحدة مسافة 8.3 مترا.

ثالثا: تغير العوامل المناخية.

العوامل المتغيرة وهي الطقس و الليل و النهار و نزول المطر و الثلوج و هبوب الرياح و عدم وضوح الرؤية بسبب الضباب و هذه أسباب تتعلق بالجو ، و يعتبر تغير المناخ من العوامل المساعدة على زيادة الحوادث و لو يكن العامل الأساسي حيث أن عدم صلاحية المحيط أو أي نقص في الطريق كانعدام الإنارة أو عدم وجود إشارات [1]، فإن ذلك يؤدي إلى وقوع حوادث ، خاصة عند الأحوال الجوية ، هذه العوامل تؤثر على السائق و تجبره على تغيير الاتجاهات و تعيق التحكم في المركبة و يحدث الاضطراب مما يؤدي إلى المخاطر و بالتالي إلى وقوع حوادث و كوارث حتمية ، لذلك فإن تهيئة الطريق عامل لا يستهان به و تعزيزه بمختلف الإشارات و المخططات و التزام الحذر من سائقي المركبات يساعد حتما، لذلك فإن تهيئة الطريق عامل لا يستهان به وتعزيزه بمختلف الإشارات و المخططات و التزام الحذر من سائقي المركبات يساعد حتما على تجنب الحوادث .

إن تنظيم عملية المرور في الطرقات والوقاية من الحوادث أصبحت مسألة معاصرة فرضت نفسها، لذلك يجب أن تتكاثف الجهود لإيجاد الحلول التي تساعد على هذه الظاهرة أو التخفيف من الأزمة الحادة الحالية.

إن هذه الإشكالية أصبحت آفة حقيقية ومفهوم أمني فيجب على السلطات أن تتكفل به وتعتني بدراسته لأنه أضحى من الأولويات وذلك بتوفير الوسائل التي من نشأنها تعزيز آليات الوقاية المرورية[2].

الفرع الثاني:آثار مشكلة حوادث المرور.

تعتبر المشكلة المرورية مشكلة عالمية تعاني منها جميع الدول لكن بدرجات مختلفة، والتي خلفت آثار سلبية وخطيرة على الفرد والمجتمع، تتمثل أساسا في الخسائر الاقتصادية الكبيرة

---

1 زكرياء عقاري، دراسة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر في الفترة 1970 –2010، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر تخصص النقل والإمداد، جامعة باتنة، الجزائر 2011 ، ص 25 .

2 علي بن ضبيان الرشيدي، المحددات الأساسية في السلامة المرورية، دار جامعة نايف للنشر،الرياض، 1436هـ 2010م، ص 22.

وفي الخسائر البشرية، "وطبقا لتقديرات منظمة الصحة العالمية، فإن العالم يخسر سنويا ما لا يقل عن 700 ألف شخص بسبب حوادث المرور، أي بمعدل وفاة في كل 50 ثانية، كما أنها تتسبب في إصابة أكثر من 200 مليون شخص بجروح متفاوتة الخطورة، أي بمعدل 25إصابة كل ثانيتين"[1].

كما يشير الدكتور "عبد القادر تومي" أن حوادث المرور تعتبر من أهم موارد التهلكة فالسيارات ووسائل النقل الأخرى المستخدمة للتنقل من مكان لآخر لقضاء حوائجهم ولأمور الناس المعيشية، بحيث أصبحت هذه الوسائل من ضروريات الحياة المعاصرة، وفي ذات الوقت، فإنها من أبرز الوسائل التي تصنع الوفيات والإعاقات والإصابات وتخلف الخسائر البشرية من قتلى وجرحى، إضافة إلى خسائر مادية معتبرة بسبب الإعاقات والأضرار الناجمة عن الحوادث، ولا يمكن أن نغفل آثار هذه الحوادث على نفسية المصابين، وما تتركه من أثر عميق في نفوسهم، ومما قد تسببه من عقد نفسية بسبب الحالات المرضية التي قد يبقون عليها، وخصوصا أولئك المعاقون منهم .[2]

ويمكن ذكر أهم آثار ومخلفات حوادث المرور فيما يأتي:

1- الخسائر البشرية:

يعتبر الإنسان الضحية الأولى في حوادث المرور، الذي يكون معرضا للموت أو للإصابات الخطيرة، "حيث بالنسبة للإصابات الخطيرة التي تتطلب الدخول للمستشفى لعدة أيام فإنها تمثل الضعف في الطرق الحضرية منها في الطرق خارج (60%) التجمعات السكانية، حيث أن الحوادث تكون كثيرة في التجمعات السكانية، خاصة عند مفترقات الطرق. وبالنسبة للمسافة المقطوعة فإن أصحاب الدراجات النارية والعادية والمشاة هم الأكثر تعرضا للخطر، إذ تبلغ نسبة الضحايا منهم في الكيلومتر الواحد حتى عشرة أضعاف الضحايا الراكبين للسيارات، وبالنسبة لأصحاب السيارات فإن نسبة الحوادث عند الشباب أو قليلي الخبرة في القيادة[3].

---

1 مجلة الوقاية والسياقة، تصدر عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، العدد ، ص 18 .

2 المرجع نفسه، ص 6 .

3على قرميط، علاقة الأمن المروري الحضري بالتنظيم العام للمدينة (دراسة حالة–مدينة المسيلة–)، رسالة ماجستير في التسيير الإيكولوجي للمحيط الحضري، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، 2003، ص 91 .

تبلغ خمس أضعاف منها في عند المسنين والذين لديهم خبرة كبيرة في القيادة .وقد خلفت حوادث المرور في العالم 180 ألف قتيل في سنة ،2005 كما ارتفع عدد الجرحى إلى ما بين (50–20) مليون إصابة أسفرت عن 5 ملايين حالة عجز دائمة، وبحلول سنة 2020 يتوقع ارتفاع الإصابات بنسبة (60%) والتوجه نحو المرتبة الثالثة في قائمة أسباب الوفاة والإصابة بالأمراض عوضا عن المرتبة التاسعة حاليا، وفقا لتقرير منظمة الصحة العالمية. والجزائر كغيرها من بلدان العالم تكبدت الكثير من الخسائر البشرية، هذا ما تؤكده الإحصائيات التي سبق التطرق إليها، فمثلا تشكل فئة الشباب نسبة (29%) من مجموع قتلى حوادث المرور، كما تخلف 3000 معاق حركيا إعاقة دائمة[1].

2- الآثار الاقتصادية:

تعتبر الأضرار الاقتصادية لحوادث المرور هي مجموعة النفقات والأعباء المادية الإضافية المباشرة التي يتحملها المجتمع أو خزينة الدولة بسبب حوادث المرور كما هو الحال في الأضرار التي تصيب المركبات، والطرق والجسور والإشارات المرورية، كالنفقات الصحية. على ضحايا وجرحى الحوادث [2] فتكون التكاليف الاقتصادية في صورة ما يلحق بالعنصر البشري من إصابات أو وفيات أو ما يلحق بالممتلكات العامة والخاصة من أضرار، إضافة إلى ما يتكفله الأفراد، نتيجة إتلاف مركباتهم وإصلاحها، وكذا الإعاقات والإصابات وما يترتب عليها وما تنفقه الدولة من مصروفات ونفقات لعلاج المصابين إضافة إلى الأثر سواء الناتج عن الوفاة أو العجز، الذي يقلل من كفاءة الأفراد وقدرتهم على العمل والإنتاج، إضافة إلى ما تنفقه الدولة من مصاريف وتكاليف علاج المصابين في حوادث المرور، وهذه التكاليف كان يمكن أن تنفق في أوجه استثمارية تعود على الدول بالنفع، أضف إلى ذلك ما صرف على تعليم وتأهيل وتدريب ضحايا حوادث المرور. وإذا كانت الدراسات تؤكد العلاقة بين النمو الاقتصادي وكفاءة شبكة الطرق، ولقد قدرت التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور في دول العالم ما بين 1% إلى 3% بين إجمالي الدخل القومي، وفي الدولة النامية تقدر

1هبة شعوة، دور القناة الإذاعية الأولى في التوعية المرورية (دراسة تحليلية وميدانية)، ماجستير في علوم الإعلام، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، جامعة قسنطينة، 2006– ،2007 ص 5 .

2 عثمان محمد غنيم، "الكلفة الاجتماعية والمادية لحوادث المرور في محافظات المملكة الأردنية الهاشمية"، مجلة جامعة دمشق، العدد الأول +الثاني، المجلد 26 ،2010 ص6 .

الخسائر الاقتصادية بسبب حوادث المرور من 3% إلى 5% من إجمالي الناتج القومي غير المباشر نتيجة فقد عنصر بشري منتج في المجتمع. فمشكلة الحوادث المرورية تؤثر على عملية التنمية وفي اقتصاد الدول بما تملكه من عامل الوقت وتأثيره في الإنتاج كإحدى صور الموارد العامة وعامل استهلاك الوقود والخسائر المادية كإحدى صور النفقات العامة والخسائر المادية والبشرية الناتجة عن الحوادث التي تعد من معوقات الإنتاج[1].

لذلك تعد مشكلة حوادث المرور إحدى أهم أسباب استنزاف الموارد البشرية والمادية للدول، بحيث تبلغ التكلفة المالية للحوادث على المستوى الدولي 500 مليار دولار سنويا، وتتجاوز 3%من مجمل الناتج القومي لبعض دول العالم، وتتراوح تكلفة حوادث المرور في الدول النامية من 1% إلى 2% من إجمالي الناتج المحلي، وقد قدر بعض الباحثين هذه الخسائر بأكثر من سبعين بليون دولار لعام 1998 في الولايات المتحدة الأمريكية فقط، منها 37% مصاريف التأمين، 22% خسائر في الإنتاج، 6% مصاريف متعلقة بالجهات القانونية والقضائية، 5.5% مصاريف علاجية، 1% تكاليف طوارئ والباقي مصاريف أخرى . وبالجزائر تكلف حوادث المرور خزينة الدولة سنويا بـ 65 مليار دينار أي ما يعادل 1.5 إلى 2%من الناتج الوطني الخام هذا بالإضافة إلى مصاريف الإسعاف والعلاج بالمستشفيات والتكفل بالمعوقين، ويمكن إيجاز هذه التكاليف فيما يلي[2]:

أ- **التكاليف الطبية:** وتشمل الإسعافات الأولية وتكاليف سيارة الإسعاف، وتكاليف العلاج بالمستشفيات، وتكاليف اقتناء الدواء، وتكاليف الأجهزة الطبية.

ب- التكاليف الإدارية: وتشمل مستحقات الشرطة والدرك الوطني، مستحقات وخسائر شركات التأمين، مستحقات جهاز العدالة.

جـ -التكاليف **الخاصة بتغطية الأضرار التي يتعرض لها المحيط:** مثل الحوادث التي بصحبها حريق، وتلوث الهواء، والمساعدات المالية للمصابين.

وقد اهتم الباحثون بتقدير معدل تكلفة المصاب ورأوا أنها مرتبطة بعاملين هما: مكان وقوع الحادث، وحالة المتعرض للحادث، حيث يقدر الباحث "وال جرن Wahl green"تكلفة وفاة

1 راضي عبد المعطي السيد، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الطبعة 30 الرياض، 2008 ، ص ص ، 33 - 34.

2 هبة شعوة ، المرجع السابق، ص 6 .

شخص واحد بـ 450 دولار، وهو مبلغ يساوي قيمة العلاج المقدم لشخص معوق إعاقة كلية مع إدخال الطب المجاني. إذ يعتبر الوقت والجهد الذي تستغرقه عمليات الإصلاح والعلاج للأضرار الناشئة عن حوادث المرور الذي يفسره الاقتصاديون بأنه خسارة حقيقية لا مبرر لها[1].

د-الآثار الاجتماعية:

تؤثر حوادث المرور على كيان الفرد والأسرة ، ومن ثم كيان المجتمع، حيث أن الضرر الذي يلحق بالأسرة ذاتها نتيجة الحادث المروري سواء كان ضررا ماديا يأخذ جزءا من دخلها أو من مدخراتها في سبيل إصلاح هذا الضرر، وبالتالي يؤثر على مستوى معيشة الأسرة ولو لفترة محدودة، وقد ينتج أيضا عن الحادث المروري إصابة بدنية تسبب نسبة من العجز الجسمي تؤثر على صاحبها من حيث قدراته على الأداء والإنتاج في العمل وعلى نشاطه الاجتماعي، وقد يتطور الأمر إلى الإصابة ببعض الأمراض النفسية المتولدة نتيجة الإصابة البدنية ،مما يخلق جو من التوتر داخل المحيط الأسري والمجتمع ككل، كما أن تزايد هذه الحالات يتسبب في إشغال المستشفيات والمراكز الصحية وإرهاق مؤسسات الدولة وعدم تمكنها من توفير الخدمات المميزة في المجال الصحي، ويكون الأمر أشد سوءا وألما على الأسرة والمجتمع حين تفقد أحد أفرادها بالوفاة نتيجة الحادث المروي، وبالتالي فقدان فرد منتج [2].

وتؤثر حوادث المرور سلبيا على الطفل المتمدرس في حالة إصابته، مما يترتب عليها تأخرا دراسيا قد لا يكون من السهل تداركه أو عودة التلميذ إلى سابق مستواه الدراسي، لذا يؤكد السيد الرئيس" عبد المجيد تبون" على خطورة المرور بقوله: "إن العديد من الأسر تسقط في شباك الحاجة وحتى الفاقة بسبب النفقات المترتبة عن العلاج الطبي، أو فقدان المعين، فكل الدراسات المنجزة من طرف الاختصاصيين تجمع على ملاحظة أن الناجين من حوادث المرور والأشخاص المحيطين بهم يتلقون دائما صدمات تقلل من قدراتهم البدنية والفكرية والمعنوية مما يسبب لهم إعاقة لا يمكن تجاوزها .

1 المرجع نفسه، ص 6.

2 حسن مبارك طالب، "سبل ووسائل الوقاية من حوادث المرور"، الندوة العلمية (التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور)، مركز الدراسات والبحوث، الجزائر، 31 جوان 2009، ص 14.

هـ -الآثار النفسية:

إن الكثير من المشكلات النفسية يمكن أن تنجم عن التعرض لخبرات صادمة بصورة مباشرة أو غير مباشرة كالتعرض للحوادث المرورية أو مشاهدتها سواء لمرتكبي الحادث أو المصابين جراء الحادث أو لأسرهم، كما أن من تعرضوا لإعاقات ناجمة عن تعرضهم لحوادث مرورية يمكن أن يعانوا من صعوبات جمة في سبيل تكيفهم مع أسلوب حياتهم الجديد، وقد تتغير شخصياتهم وربما تتصاعد مشاعر التوتر لديهم ويصبحون أكثر قلقا واكتئابا ويميلون إلى العزلة والانسحاب[1]، ويرى الباحثون أن من المناسب أن نشرح للمصابين وعائلاتهم أن تلك المشاعر ردود أفعال طبيعية، وأنها قد تتلاشى مع الوقت، لكن إذا استمرت لفترة زمنية تجاوزت الشهر أو كانت حدتها مقلقة بدرجة ملحوظة فمن المهم عند ذلك إحالة المصاب للخدمات النفسية لعلاجه من اضطراب ما بعد الصدمة، ويتمثل هذا الاضطراب المنهك في أفكار مسيطرة مرتبطة بالحادث الصادمة مثل الارتجاع، حيث يجد الأفراد الذين تعرضوا للحادث الصادمة أنفسهم يسترجعون سيناريو الحادث ويعاودون التفكير فيه ويعيشونه مرة أخرى. وتعد الكوابيس التي تؤثر على قدرة المصاب على النوم من والأحلام المزعجة الأعراض الناجمة عن الأحداث الصادمة، كما يمكن أن يعاني المصابون في الحوادث المرورية من ذكريات معيقة وقلق شديد، ومن الأعراض التي تميز اضطراب ما بعد الصدمة تجنب المصابين للحديث عن خبرتهم، وتفادي رؤية أو سماع ما قد يذكرهم بتلك الخبرة المؤلمة، وقد يجد المصابون أنفسهم يحاولون التهرب من الآخرين وربما يؤدي إلى انعزالهم وشعورهم بالوحدة النفسية، كما يميل الأشخاص الذين يتعرضون لخبرات صادمة إلى أن يعانوا من الاكتئاب، مما قد يؤثر على حياتهم الأكاديمية والوظيفية[2].

وتظهر الأعراض الصدمية غالبا خلال ثلاثة أشهر من التعرض للحادث، وأهمها:

- استعادة الذكريات الأليمة أثناء أحلام اليقظة أو الكوابيس ذات العلاقة.
- اجترار الذكريات الأليمة عند دخول المخفر أو مقابلة الضابط.

---

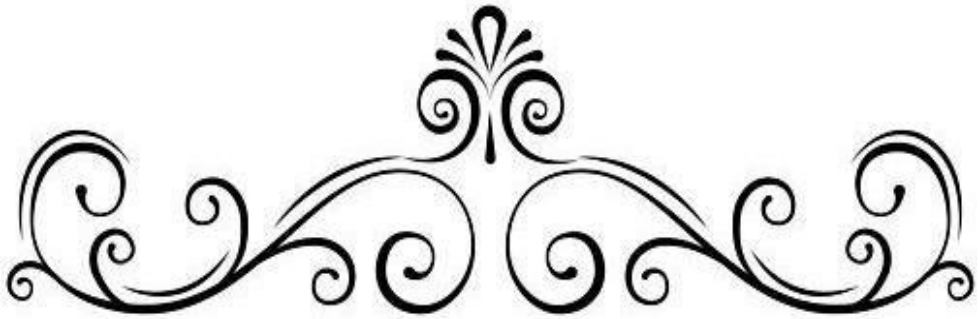
1 حسن مبارك طالب ، " سبل ووسائل الوقاية من حوادث المرور "، الندوة العلمية (التجارب العربية والدولية 37 في تنظيم المرور)، مركز الدراسات والبحوث، الجزائر، 31 جوان ،2009 ، ص ص 14 – 16 .

2 عمرو صلاح الدين جمجوم، "التوعية المرورية وأثرها في التقليل من الحوادث المرورية"، ندوة حوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض،2005، ص 209.

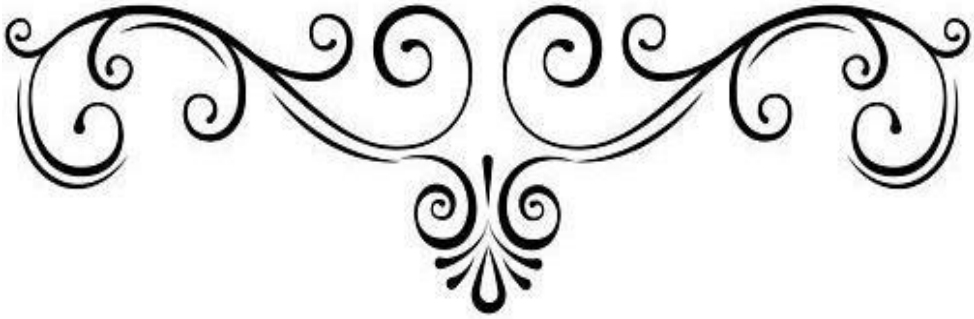
- محاولة تجنب الأفكار أو الأنشطة التي لها علاقة بالحادث.
- الاضطرابات الانفعالية الحادة التي تشتمل على القلق والتوتر المستمر.
- حالات الاكتئاب المتدرجة من البسيطة إلى الحادة.

خلاصة الفصل:

مما سبق نستنتج أن الجريمة المرورية في الجزائر تعد من أبرز المشكلات المعاصرة التي تقف عائقا أمام تحقيق التنمية، حسب ما أكدته العديد من الإحصائيات والبحوث العلمية، حيث ترتب عن تصاعد وتيرة حوادث المرور في الجزائر العديد من الآثار الاجتماعية والاقتصادية والبشرية والنفسية الخطيرة على الفرد والمجتمع، لذلك قام المشرع الجزائري بسنّ جملة من العقوبات الجنائية الصارمة لردع المتسببين فيها تختلف باختلاف درجة المخالفة.



الفصل الثاني: جرائم حوادث المرور



تمهيد :

تسجل الجزائر نسبا مرتفعة لحوادث المرور هو ما إستمر طيلة سنوات من الزمن مع ما تسبه من خسائر فادحة سواء كان ذلك على المستوى المادي أو البشري ، هو ما دفع بالمشرع الجزائري للتدخل عدة مرات لإدخال تعديلات على قانون المرور في محاولة لجعله آداة فعالة في مكافحة حوادث المرور في حالة وفاة المجني عليهم أو عند التسبب لهم في جروح ، وتشديد العقوبة في بعض الحالات هو ما يدعو إلى ضرورة البحث في السياسة الجنائية التي إتبعها المشرع لمواجهة هذه الظاهرة لذا تطرقنا إلى مبحثين تدور أحداث كل منهما حول :

المبحث الأول :جرائم حوادث المرور والعقوبات المقررة لها.

المبحث الثاني :تشديد العقوبات ودور القاضي الجزائي في اثبات جرائم المرور .

المبحث الأول: جرائم حوادث المرور والعقوبات المقررة لها.

أصبحت الجريمة المرورية من أخطر الجرائم التي تهدد أمن الفرد والمجتمع، حيث أدت إلى خسائر مادية وبشرية فادحة، أثرت سلبيا على أمن واقتصاد الدول، إذ أصبحت تسمى بإرهاب الطرقات، وهذا ما تعكسه إحصائيات حوادث المرور بوضوح المسجلة عبر العالم حيث تفيد بأن عدد المصابين يصل سنويا إلى أرقام خيالية، مما يؤدي عن إزهاق أرواح الملايين من الأبرياء .

المطلب الأول: جرائم حوادث المرور.

تعتبر حوادث المرور من أخطر الظواهر المعاصرة التي تعيق التطور والتنمية في المجتمعات، لما يترتب عليها من خسائر بشرية واقتصادية وصحية، وربما تتضح بشكل حاد وملموس هذه الظاهرة في الجزائر.

الفرع الأول:المخالفات من الدرجتين الأولى و الثانية .

أ –المخـالفات مـن الـدرجة الأولـىيعاقب عليهابغرامةجزافيةتحددبـ 2000 دج:

- مخالفة الأحكام المتعلقة بالإنارة وكبح الدراجات[1].
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالإنارة والإشارة وكبح الدراجات المتحركة، والدراجات النارية.
- مخالفة الأحكام المتعلقة بتقديم وثائق المركبة، وعند الاقتضاء، شهادةالكفاءةالمهنية و مدة صلاحيتها [2].
- مخالفة الأحكام المتعلقة باستخدام آلة أو جهاز مركبة غير مطابق .
- مخالفة الراجلين للقواعد التي تنظمسيرهم لاسيما القواعد المتعلقة بإستعمال الممرات المحمية .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالخلل في أجهزة الإنارة و إشارة السيارات .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمن من قبل راكبي المركبات ذات محرك.

---

1 المادة 250 من م.ت 04 – 381، المؤرخ في 28 نوفمبر 2004، الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، المنشور في ج.ر، العدد 76، المؤرخة في 28 نوفمبر 2004.

2 المادة 80 من م.ت رقم 15 – 239 المؤرخ في 6 سبتمبر 2015، يعدل ويتمم م.ت رقم 04– 381 والمادة 185 منه المنشور في ج.ر، رقم 49، المؤرخة في 16سبتمبر2015.

ب – المخالفات من الدرجة الثانية مثلما هو مبين أدناه ، و يعاقب عليه بغرامة جزافية تحدد ب 2500 دج :

- مخالفة الأحكام المتعلقة باستخدام أجهزة التنبيهالصوتي .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور في أوساط الطرق أو المسالك أو الدروب أو أشرطة الطريق أو الأرصفة أو حواف الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل العمومي وغيرها منالمركباتالمرخص لها بذلكخصيصا،ومرورالراجلين .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتخفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية من شأنه تقليصسيولة حركة المرور .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بلوحات التسجيلوالتجهيزات وإشارات النقل الاستثنائي وكذا مؤشرات السرعة .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع الإشارة الملائمة من قبل كل سائق صاحب رخصة سياقة في الفترة الاختبارية[1].
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالسير على الخط المتواصل .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف التعسفي المعيق لحركة المرور .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بمرور مركبة ذات محرك أو مقطورة في المسالك المفتوحة لحركة المرور دون أن تكون هذه المركبةمزودةبلوحتيالتسجيل .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بنقل ملكية المركبة أو عدم التصريح بتغيير إقامة مالك المركبة .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة لاتفوق،10% والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة، أو دون مقطورة، أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق، ولكل صنف من أصناف المركبات.

جـ – المخالفات من الدرجة الثالثة مثلما هو مبين أدناه، ويعاقب عليها بغرامة جزافية تحددب 3000 دج:

1 حالات نصت عليها المادة 23، من م.ت 04 – 381، المتعلق بقواعد حركة المرور عبر الطرق، المنشور في ج.ر، العدد 49، المؤرخة في 16 سبتمبر 2015.

- مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبةتفوق 10% وتقلعن 20 % ،والتيقامتالتجهيزاتالمعتمدةبمعاينتها للمركبات[1]ذات محرك بمقطورة، أو دون مقطورة، أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق، ولكل صنف من أصناف المركبات .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور أو تقييده في بعض خطوط السير بالنسبة لبعض أصناف المركبات أو بالنسبة للمركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمان[2] من قبل سائق مركبة ذات محرك .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالارتداء الإجباري للخوذة [3]بالنسبة لسائقي الدراجات المتحركة والدراجات الناريةوراكبها .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور أو التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط الوقوف الإستعجالي للطريقالسيار، أو الطريقالسريع .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف الخطيرين.
- مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن عشر (10)سنوات في المقاعد الأمامية[4].
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمركبات غير المزودة بالتجهيزات التي تسمح للسائق بأن يكون لها مجال رؤية كاف .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع شريطبلاستيكي أو أية مادة معتّمة أخرى على زجاج المركبة .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بالتغييرات التي أجريت على المركبة .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بإلزام حائزي رخص السياقة في الفترة الاختبارية للتكوين وعلى نفقتهم .

---

1 عبد الفتح سمير، كريم محمود رشوان،**قانون المرور الجديد ولائحته التنفيذية**، ط1، المكتب الجامعي الحديث،الإسكندرية،2003، ص 37.

2 طبقا لأحكام المادة 33 / 4، من م.ت رقم 03 452، المؤرخ في 2003/12/1، المتعلق بتحديد الشروط الخاصة لنقل المواد عبر الطرقات،ج.ر، عدد 30، المؤرخة في 2004/01/13.

3المادة 2 من الأمر 09 – 03 السابق الذكر والذي تحدد مفهوم الدراجة النارية والدراجة المتحركة.

4المادة 60 من ق.و المؤرخ في 1988/10/07، الذي يحدد شروط الأمن الخاصة بالأطفال المسافرين على السيارة.

- مخالفة الأحكام المتعلقة بطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك، غير المطابقة للمعايير المقبولة وشكلها وحالتها .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بإلزامية المراقبة التقنيةالدورية للمركبات.

د – المخالفات من الدرجة الرابعة مثلما هو مبينأدناه،ويعاقبعليها بغرامةجزافيةتحددبـ 5000 دج:

- مخالفة الأحكام المتعلقة باتجاه المرور المفروض[1] .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بتقاطع الطرقات وأولويةالمرور[2] .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتقاطع والتجاوز .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بإشارات الأمر بالتوقف التام .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمناورات الممنوعة على الطرق السيارة، والطرق السريعة .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بزيادة السرعة من طرف سائق المركبة أثناء محاولة تجاوزه من قبل سائق آخر [3].
- مخالفة الأحكام المتعلقة بسير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور على مسلك يقع مباشرة على يسار طريق يتضمن ثلاثة مسالك أو أكثر ذات اتجاه واحد للمرور بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص التي تشتمل على أكثر من تسعة (9) مقاعد، أو لمركبات نقل البضائع التي يتجاوزطولها سبعة (7) أمتار،أوذاتوزنإجمالي مرخص به معالحمولةيفوق 3.5 طنا .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع الوقوف أو التوقف على أجزاء الطريق التي تعبر سطحها سكة حديدية أو سير مركبا تغير مرخص لها بذلك على الخطوط الحديدية .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بعبور بعض مقاطع الطرق الممنوعة للسير أو بعض الجسور ذات الحمولة المحدودة .

---

1 طبقا لنص المادة 90، من م.ت 04 – 381 و أ.ق.و.م في 1974/07/15، المتعلق بمواصفات إشارات المرور.

2 المادة 1، من القرار الوزاري مؤرخ في 10جويلية 1988، الذي يحدد العلامة المميزة للسيارات التي يقودها الأشخاص المعاقين وضبط مرورهم ووقوفهم، لأحكام المواد من 43 إلى 46، من م.ت 04 – 381، السابق الذكر.

3 حسب المادة 36، من م.ت 04 – 381، مرجع سابق.

- مخالفة الأحكام المتعلقة بوزن المركبات ذات محرك غير المطابقة للمعاييرالمقبولة.

*غرامة من 5000 دج لكل 250 كلغ من الحمولة الزائدة في مركبات يقل وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة 3.5 طن.

*غرامة من 5000 دج لكل 500 كلغ من الحمولة الزائدة في مركبات يفوقوزنها الإجماليالمرخصبها مع الحمولة 3.5 طن .

- مخالفة الأحكام المتعلقة بمكابح المركبات ذات محرك، وربط المقطورات ونصف المقطورات.
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالحمولة القصوى لكل محور.

*غرامة من 5000 دج كلغ لكل 200 كلغ من الحمولة الزائدة في كل محور.

- مخالفة الأحكام المتعلقة بتركيب جهاز تسجيلوقتالسرعة، وخصوصياتها وتشغيلها واستعمالها الملائم وصيانتها .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتغيير الهام للاتجاه دون تأكد السائق من أن المناورة لا تشكل خطرا على المستعملين الآخرين ودون تنبيهم برغبتها في تغيير الاتجاه.
- مخالفة الأحكام المتعلقة باجتياز خط متواصل .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بتشغل الأجهزة السمعية البصرية في مقدمة المركبة أثناء السياقة .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمكوث على الشريط الوسطي الذي يفصل أوساط الطرق في الطريق السيار والطريق السريع .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بحجم المركبات وتركيب أجهزة إنارة وإشارة المركبات .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستمرار في قيادة مركبة دون إجراء الفحص الطبي الدوري .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بتعليم سياقة المركبات ذات محرك بمقابل أو بدون مقابل.
- مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم احترام مدة السياقة، ومدة الراحة من قبل سائقي مركبات نقل البضائع التي يفوق وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة أو وزنها الإجمالي السائر المرخص به 3.500 كلغ، ومركبات نقلا للأشخاص التي تشتمل على أكثر من تسعة (9) مقاعد بما في ذلك مقعد السائق .

- مخالفة الأحكام المتعلقة بحالات الإلزام أو المنع الخاصة بعبور السكك الحديدية[1]الواقعة على الطريق .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستعمال اليدوي للهاتف المحمول،أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناءالسياقة .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حدود السرعة المنصوص عليها بالنسبة لصنف السائقين الحائزين رخصة السياقة في الفترة الاختبارية .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بأولوية مرور الراجلين على مستوى الممرات المحمية .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمسافة القانونية[2] بين المركبات أثناء سيرها.
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالضرر أو الخطر الملحق بالغير، أو بالمسلك العمومي وبتجهيزاتها أو بملحقاتها .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بتصاعد الدخان والغازات السامة وإصدار الضجيج عند تجاوز المستويات المحددة .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة تفوق 20% وتقلعن،30% والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة، أو دون مقطورة أو نصف مقطورة، في بعض مقاطع الطرق، ولكل صنف من أصناف المركبات.

الفرع الثاني : الجنح المعاقب عليها في قانون المرور .

في الجنح المرورية يشترط وجود محضر في حوادث المرور الجسمانية ، إذا كان العجز عن العمل قد حدد بمدة 3 أشهر أو أكثر أو موت الضحية يتحمل المسؤول كافة الإجراءات المدنية و الجزائية معا ، كما أن قائمة الجنح تطول [3]والتي نص عليها المشرع طبقا لنصوص قانون المرور و يمكن عرضها في ما يلي :

---

1 المادة 52 من م.ت رقم 03 – 452، المؤرخ في 2003/12/1 المتعلق بتحديد الشروط الخاصة لنقل المواد عبر الطرقات،ج.ر، العدد 30، المؤرخة في 2004/01/13.

2حسب المادة 2 من المرسوم التنفيذي، 03 – 452، سبق ذكره.

3عادل يوسف شكري، المسؤولية الجنائية الناشئة عن الإهمال، دون طبعة ، دار الكتب القانونية، مصر، 2011،ص 63.

أولا : جنحة الفرار .

حسب المادة 72 من الأمر 09 – 03 تكون في حالة قيام السائق بإرتكاب الخطأ و لم يتوقف بعد إقترافهولاذ بالفرار قصد التهرب من المسؤولية التي وقعت على عاتقه [1]فالمادة 101 تلزمه بالتوقف دون أن يؤثر على سير حركة المرور مصرحا بهويته و عنوانه ، كما عليه إبلاغ مصالح الشرطة بذلك .

ثانيا : جنحة القيادة في حالة سكر .

السياقة في حالة سكر هي سياقة مركبة من طرف شخص تناول كمية من المشروبات الكحولية[2] يتميز بوجوده في الدم بنسبة تعادل أو تزيد عن 0.10غ في الألف.

نص المشرع على جنحة رفض السائق الخضوع للفحص الطبي و الإجراءات اللازمة لتحليل الدم[3] من طرف ضابط الشرطة القضائية لإرسال العينة إلى المخبر بغية التحليل و الكشف عن نسبة الكحول في دم السائق ، مع الإبقاء عليه في غرفة الأمن و أخذ أقواله بمحضر رسمي و تحويل الملف إلى العدالة في حال وجود فحص إيجابي .

ثالثا : جنحة عدم الإمتثال .

في حالة رفض السائق تقديم وثائق المركبة لمصالح الأمن ، ما عليهم سوى إتخاذ إجراءات خاصة بتسجيل معلوما عن السائق و المركبة و طريقة تصرف و بيان الجريمة ، و تحريري تقرير مفصل حول الجنحة و محضر قضائي و من ثم يحول إلى العدالة .

رابعا : جنحة الجرح الخطأ .

حسب نص المادة 289 من قانون العقوبات الجزائري هو " كل من تسبب بغير قصد في إحداث إصابة أو جرح أو مرض وكان على ذلك ناشئا عن رعونته أو عدم احتياطه أو عدم إنتباهه أو إهماله أو عدم مراعاته الأنظمة ..." .

---

1 عبد التواب معوض،الوسيط في شرح قانون المرور ولائحته التنفيذية، ط 3، منشأة المعارف الإسكندرية ،1988، ص22.

2 نصر الدين مروك،جريمة المخدرات في ضوء القوانين والاتفاقيات الدولية، دون طبعة، دار هومة،الجزائر،2007.

3 نبيل صقر،حوادث المرور نصا وفقها وتطبيقا، دون طبعة، دار الهدى، عين مليلة،الجزائر،2009، ص 73.

خامسا : جنح أخرى .

- الجنح المتعلقة برخصة السياقة ، وتضم قيادة مركبة دون رخصة سياقة مع إستمراره في الفعل رغم علمه بالعقوبة و مدى خطورتها حسب المادة 79 من الأمر 09 – 03 و المادة 2 / 177 منه .

- وضع ترقيم للوحة المركبة غير مطابق لما هو موجود في الوثائق الرسمية حسب المادة 77 من الأمر 09 – 03 .

المطلب الثاني: العقوبات المقررة لجرائم حوادث المرور .

في محاولة لتحقيق الردع حدد المشرع العقوبات المقررة عن جرائم القتل والجروح غير العمديةو التي عادة ما تكون كنتيجة لمخالفة قواعد قانون المرور، وهو ما أراد التأكيد عليه من خلال التشديد في هذه الجزاءات إن ارتكبت هذه الجرائم في ظروف معينة .

وتتحدد العقوبات المقررة عن جرائم قتل أو جرح غير عمدي وفقا لقانون العقوبات و قانون المرور في عقوبات أصلية[1] ، إضافة إلى عقوبات تكميلية تتلاءم وطبيعة المخالفات المرورية المرتكبة عادة والتي كانت نتيجتها هذه الجرائم .

الفرع الأول: العقوبات الأصلية في جرائم القتل أو الجروح غير العمدية .

بالرجوع إلى نصوص قانون المرور فإن المشرع يحدد العقوبات الأصلية لمثل هذه الجرائم[2] بالعودة إلى قانون العقوبات في الحبس و/أو الغرامة، وذلك من خلال المادة 67 من الأمر 03-09 والتي تنص على أنه : " يعاقب طبقا ألحكام المادتين 288 و289 من قانون العقوبات، كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ و/أو الجرح الخطأ نتيجة خطأ منه أو تهاونه أو تغافله أو عدم امتثاله لقواعد حركة المرور في الطرق[3]" .

فوفقا للمادة 288 من قانون العقوبات إذا كانت الجريمة المرتكبة قتل غير عمدي فإن عقوبة الحبس تكون بين حد أدنى مقدر بستة أشهر، أي رفع الحد الأدنى للحبس عن الحد الأدنى

1 علي عبد القادر القهوجي، قانون العقوبات، القسم الخاص، جرائم الاعتداء على المصلحة العامة وعلى الإنسان والمال، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، لبنان ، ص 206 .

2 فريحة حسين،شرح قانون العقوبات الجزائري، جرائم الأشخاص، جرائم الأموال، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2006،ص 115 .

3 محمود نجيب حسني، شرح قانون العقوبات (القسم الخاص) وفقا أحدث التعديلات التشريعية، دار المطبوعات الجامعية، الطبعة الخامسة، الإسكندرية،2017 ، ص 122.

العام في الجنح تقديرا لجسامة نتيجتها بينما الحد الأقصى يحدد بثالث سنوات، مع تقرير عقوبة الغرامة والتي تتراوح بين حد أدنى بـ 20.000دج وحد أقصى يصل إلى 100.000دج، بينما وفي جريمة الجرح غير العمدي فتكون العقوبة حبس من شهرين إلى سنتين مع غرامة من 20.000دج إلى 100.000دج أو بإحدى هاتين العقوبتين، أي إمكانية القضاء بالحبس فقط أو بالغرامة فقط وذلك إذا نتج عن الإصابة أو الجرح عجز كلي عن العمل لمدة تجاوز ثلاثة أشهر، وذلك لأن نص المادة قد كان تحت عنوان القسم الثاني الجنح والعقوبات ضمن قانون المرور .

بمعنى أن ما هو منصوص عليه كمخالفة أي جريمة الجرح غير العمدي الذي أدت إلى عجز لا يتجاوز ثالثة أشهر يرجع فيها للقواعد العامة، أي تطبق بصددها المادة 442 قانون العقوبات والتي تنص على أنه : "... كل من تسبب بغير قصد في إحداث جروح أو إصابة أو مرض لا يترتب عليه عجز كلي عن العمل لمدة تتجاوز ثلاثة أشهر وكان ذلك ناشئا عن رعونة أو عدم احتياط أو عدم انتباه أو إهمال أو عدم مراعاة نظم ، ... [1]" إذ تكون العقوبة وفقا لنص نفس المادة حبس من عشرة أيام على الأقل إلى شهرين على لأكثر وبغرامة من 8.000دج إلى 16.000دج .

الفرع الثاني :العقوبات التكميلية في جرائم القتل أو الجروح غير العمدية .

العقوبات التكميلية هي عقوبات تلحق العقوبة الأصلية أي عدم إمكان القضاء بها بمفردها، وهي محددة بشكل عام وفقا للمادة 9 قانون العقوبات وهي بالنسبة للجنح تتحدد في: الحجر القانوني، تحديد الإقامة (م11ق.ع)، المنع من الإقامة (م 13/1 ق. ع)، الحظر على المحكوم عليه ممارسة حق أو أكثر من الحقوق الوطنية (م 1/14ق. ع)، المصادرة .

(م 15/2 ق.ع)، المنع من ممارسة مهنة أو نشاط (م 16 مكرر2/ ق.ع)، غلق المؤسسة (م 16 مكرر1/2 ق. ع)، الإقصاء من الصفقات العمومية (م16مكرر2/1ق.ع)، الحظر من إصدار الشيكات و/أو استعمال بطاقات الدفع (م 16 مكرر3/3 ق. ع)، وكذلك تعليق أو سحب أو إلغاء رخصة السياقة (م 16 مكرر4/1 ق. ع)، سحب جواز السفر (م 16 مكرر5/1 ق. ع)، نشر الحكم بأكمله أو مستخرج منه (م 18 ق. ع) .

1محمود نجيب حسني، **شرح العقوبات –القسم العام**، دار النهضة العربية، الطبعة السادسة، القاهرة، 1989 ، ص 29 .

و يلاحظ أن تعليق أو سحب رخصة السياقة أو إلغائها من العقوبات التكميلية[1] التي نص عليها المشرع في قانون العقوبات بشكل عام (م9 ق. ع)، وأكد عليها في قانون المرور وفقا للمادة 8 مكرر من قانون 17 – 05 [2] ، مع الإشارة هنا إلى أن المشرع قد أضاف بموجب القانون 05-17 عقوبة إدارية تتمثل في سحب النقاط (المادة 08والمادة 62 مكرر).

و ينص المشرع في المادة 92 من قانون 05-17 على أنه:" في حالة ارتكاب جنح يعاينها قانونا الأعوان المؤهلون باستثناء الجنح المذكورة في المواد 77 و79 و84 و85 و86 أعلاه، يجب أن تكون رخصة السياقة موضوع احتفاظ على سبيل التحفظ، طبقا لإلجراءات المنصوص عليها في التشريع المعمول به[3]".

كما تم إيضاح الإجراءات التي يمر بها إجراء تعليق رخصة السياقة وفقا لنص المادة 97 من قانون 17 – 05 : " في حالة ارتكاب السائق حائز رخصة السياقة إحدى الجنح المنصوص عليها في القسم الثاني من هذا الفصل، يقوم العون الذي عاين المخالفة بإرسال محضر المخالفة المرتكبة مرفقا برخصة السياقة حسب الحالة، إلى وكيل الجمهورية في أجل أقصاه اثنتان وسبعون (72) ساعة..."، كما ترسل تطبيقا للفقرة الثانية والثالثة من نفس المادة المعلومات الخاصة بالجنح المرتكبة إلى الإدارة المكلفة بتسيير نظام الرخصة بالنقاط في أجل لا يتجاوز ثمانية (8) أيام، حيث يتم السحب التلقائي لعدد النقاط وفقا الأحكام المادة 62 مكرر من نفس القانون .

فتعليق رخصة السياقة قد يكون مؤقتا أو نهائيا وبالنسبة للجنح فيكون نهائيا ولفترات محددة وفقا للمادة 98 قانون 05-17 والتي تنص على أنه: "يمكن للجهة القضائية المختصة... القيام بتعليق رخصة السياقة كما يأتي :

- لمدة سنتين (2) إلى (4) سنوات بالنسبة للجنح المنصوص عليها في المواد 67 و68 و69 مكرر و70 و71مكرر 73.

1سمير شعبان، عمار شرقي، "**العقوبات التكميلية في ضوء قانون المرور الجزائري**"، مجلة المستقبل للدارسات القانونية والسياسية، المركز الجامعي بفلو، العدد الرابع، ديسمبر ،2018 ص 19.

2 قانون 05-17 المؤرخ في 16 فبراير ،2017 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسالمتها وأمنها، ج.م العدد 12 الصارة بتاريخ 22 فبراير ،2017 المعدل والمتمم للقانون.

3 سمير شعبان، عمار شرقي، مرجع سابق، ص 22.

- لمدة سنة (1) بالنسبة للجنح المنصوص عليها في المواد 72 و74 و75 و76 و77 و79 و84 و85 و86 و87 (الفقرة 2) و89 ... " .

أي أن تعليق رخصة السياقة يكون في حالات ارتكاب جرائم القتل والجرح غير العمدي البسيطة ومع ظروف التشديد إضافة إلى الجرائم الأخرى، كما أن الحكم بهذه العقوبة جوازي للقاضي تقدير الحكم به من عدمه بحسب ما يراه مناسبا وفقا للظروف المرتكبة فيها الجريمة وأحوال الجاني .

المبحث الثاني: تشديد العقوبات ودور القاضي الجزائي في اثبات جرائم المرور.

قد يكون القتل الغير عمدي أو الجروح الغير عمدية في صورتهما البسيطة ، وعليه اتفقت معظم التشريعات على أن تكون العقوبات مختلفة مقارنة مع توفر أحد الظروف المشددة فبتوافرها يمكن تشديد العقوبة وذلك مع مراعاة خطأ المتهم أو جسامة الضرر اللاحق بالضحية او كلاهما[1].

المطلب الأول :العقوبة مع اقترانها بالظروف المشددة

إنه امر وجوبي محافظة السائق على سلامته وسلامة الآخرين وتحقيق هذه المحافظة لايكون إلا إذا كان قائد السيارة في حالة صحيحة تسمح له بالقيادة، وعليه لايمكن له سياقة المركبة وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب مصنفة ضمن المخدرات ، لكن يطرح السؤال حول نسبة الكحول في الدم فهل يكون السائق في حالة سكر ام لا؟ وهل يكون تقدير حالة السكر متروكا للمحاكم او ان العبرة هي بالأثر الموجود في السائق أم بمجرد التعاطي؟

فحالة السكر وجنحة الفرار من ضمن الظروف المشددة التقليدية ، فإذا نتج عنها حادث مرور جسماني طفيف لايتجاوز 03 اشهر وكان السائق في حالة سكر ورفض المثول للكشف عن نسبة الكحول في الدم تصبح هنا الجريمة المعاقب عليها جنح،وهذه الحالة المشددة يتولد عنها عقوبة تكميلية حجز السيارة لمدة لا تتجاوز سنة وسحب رخصة السياقة.

نفس الظروف المشددة تطبق في حالة الجروح الخطأ أو القتل الخطأ تكون متبوعة بجنحة الفرار. [2]

فحالة السكر إذن وجنحة الهروب من الظروف المشددة التقليدية ثم ظهرت ظروف أخرى من شأنها أن تشدد العقوبة في حالة تفاقم الضرر، إذا تجاوزت مدة العجز الكلي التوقف عن العمل مدة 03 ثلاثة اشهر.

---

1 قيسي سامية ، المسؤولية الناتجة عن حوادث المرور، مذكرة لنيل شهادة الماجيستر في العلوم الجنائية وعلم الاجرام، كلية الحقوق، جامعة بلقايد ابوبكر تلمسان، سنة 2004-2005، ص 113.

2 راجع المادة 434/ق 20 من ق.ع فرنسي .

واكد المشرع الجزائري موقفه على انه ففي كل جريمة عمدية أم غير عمدية وكان الجاني في حالة سكر اعتبر أنه من الظروف المشددة للعقوبة، كماأدخل تعديلات على مضمون المادة 25 من قانون رقم 09/87 المتعلق بالمرور بموجب المادة 67 من قانون رقم 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 كون أن نسبة الكحول في الدم كانت تزيد أو تعادل غ0.80 في الالف في ظل القانون القديم أما في ظل القانون الجديد أصبحت نسبة الكحول تعادل أو تزيد على 0.10غ في الالف.

فيعاقب الجاني بالحبس من شهرين02 إلى ثمانية عشر شهرا18 شهرا وبغرامة من خمسة آلاف 5000 إلى خمسين ألف 50000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط كل شخص يقود مركبة أو يرافق السائق المتدرب في إطار التمهين بدون مقابل أو بمقابل وهو تحت تأثير مشروب كحولي يتميز بوجوده في الدم بنسبة 0.10غ في الألف ، وتطبق نفس العقوبة على كل شخص يقود مركبة وهو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات ،وفي حالة العود تضاعف العقوبة[1].

ففي حالة ماإذا ارتكب الجاني جريمة القتل الخطأ أو الجروح الخطأ وهو في حالة سكر تضاعف العقوبة المنصوص عليها في المواد 288و289 من قانون العقوبات الجزائري. [2]

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

وعليه فالظروف المشددة للعقوبة هي تلك العناصر الإضافية التي تؤدي عند اقترانه بالجريمة إلى تشديد العقوبة، وقد نص المشرع الوطني في المادة290 من قانون العقوبات على ظرفين مشددين تلحق بجرائم عدم الاحتياط والمتمثلة في السياقة في حالة سكر كما سبق الذكر ومحاولة التهرب من طرف الجاني من المسؤولية الجنائية التي هي محور دراستنا أو المدنية

1 راجع المادة 67 من قانون المؤرخ في 19 أوت 2001 ، المتعلق بتنظيم المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها .

التي يمكن ان تقع عليه، وذلك بالفرار أو تغيير حالة الأماكن أو بأي طريقة أخرى ، كما نصت عليه ذلك مواد قانون المرور على هذين الظرفين:

أ- اذا كانت النتيجة المترتبة على السياقة في حالة السكر والتهرب من المسؤولية الجنائية أو المدنية هي الوفاة تكون العقوبة الحبس من سنة إلى ستة سنوات والغرامة من ألفي ذينار جزائري 2000 إلى أربعين ألف دينار جزائري 40.000دج.

- أما اذا كانت النتيجة هي الاصابة ، الجرح أو المرض أدت إلى العجز الكلي عن العمل لمدة تتجاوز ثلاثة أشهر تكون العقوبة إلى الحبس من أربعة أشهر إلى أربع سنوات وغرامة من ألف دينار جزائري 1000 دج إلى ثلاثين ألف دينار جزائري 30.000دج مع الملاحظة أنه يمكن للقاضي الجزائي ان يطبق إحدى العقوبتين الحبس او الغرامة .

ب- أما عن تشديد العقوبة المنصوص عليها في قانون المرور وتكون العقوبة المطبقة في الحالتين المذكورتين في نص المادتين من قانون المرور متضاعفة وهي كالتالي:

- في حالة جرح المجني عليه اوقتله دائما في حالة سكر العقوبة الحبس من سنة إلى خمس سنوات وغرامة من خمسين ألف دينار جزائري إلى مائة وخمسين ألف دينار جزائري 50000-150.000دج.

- واذا كانت النتيجة هي محاولة التهرب من المسؤوليتين الجنائية أو المدنية تكون العقوبة الحبس من ستة اشهر 06 إلى خمس 05 سنوات وغرامة من خمسين ألف دينار جزائري إلى مائة وخمسين الف دينار جزائري ويمكن للقاضي الجزائي صاحب السلطة التقديرية أن يطبق إحدى العقوبتين الحبس او الغرامة وهو دور القاضي الجزائي الذي سنتطرق اليه في المطلب الثاني.[1]

المطلب الثاني :دور القاضي الجزائي في إثبات جرائم المرور.

إن إدارة القاضي الجزائي للعملية القضائية يتمحور ضمن مجالين متميزين هما : مجال الواقع ومجال القانون اللذان هما اساس قيم الدعوى الجنائية وتميزها عن الدعوى المدنية ، فيكون دور القاضي الجزائي في نهاية الأمر تطبيق واحترام القانون في اطار الشرعية

1 راجع ، المادة 67 من قانون 01-14 المؤرخ في 19 أوت ، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.
2 راجع المادة 25 من قانون رقم 87-09 ، المتعلق بقانون المرور ، والمادة 290 من قانون العقوبات الجزائري.
3 راجع المادة 25 ف 4 من قانون رقم 87-09 ، المتعلق بقانون المرور .

الجزائية التي تكفل حق المجتمع في العقاب وحق المتهم في محاكمة عادلة تراعى فيها حقوقه، وهذه العملية القضائية لها مقومات مؤسسة مؤسسة على اسس فنية وعلمية تسهلها، وعلى راسها وجود مبدأ حرية القاضي في تكوين اقتناعه وما يترتب عليها من نتائج[1].

الفرع الأول :سلطة القاضي الجنائي في الاقتناع وتقدير الأدلة .

إن نظرية الإثبات هي المحور الذي تدور حوله قواعد الإجراءات الجنائية من لحظة وقوع الجريمة إلى غاية إصدار الحكم النهائي، وهذ الحكم هو نتيجة عملية منطقية يمارسها القاضي الجزائي بناءا على السلطة الممنوحة له في تقدير الأدلة والتي تختلف حسب نوع نظام الاثبات الذي يتبناه المشرع .

وبالرجوع الى النظام السائد في التشريع الجزائري نجد أنه نظام الأدلة المعنوية، وهو يقوم على مبدأ الاقتناع الشخصي للقاضي الجزائي، وبمقتضاه يتمتع القاضي بحرية واسعة في تقدير الأدلة ،حيث يوفر له استقلالا كاملا لتكوين قناعته القضائية بشأن قيمة الأدلة المعروضة عليه.[2]

فالقاضي الجزائي يعتمد على عنصرين مهمين الاثبات الجنائي والاقتناع الشخصي.

1- الإثبات الجنائي في معناه القانوني هو *إقامة الدليل أمام القضاء بالطرق التي حددها القانون على وجود واقعة قانونية متنازع عليها يترتب على ثبوتها آثار قانونية*.

2- أما في المواد الجنائية فهو *إقامة الدليل لدى السبطة المختصة بإجراءات جنائية على واقعة ذات أهمية قانونية، وذلك بالطرق التي حددها القانون، ووفق القواعد التي أخضعها لها*.[3]

الفرع الثاني :مبدأ الاقتناع الشخصي للقاض الجزائي .

إن الاقتناع هو خالة ذهنية يمتاز بكونه ذو خاصية لتفاعل ضمير القاضي عند تقديره للامور ، فالاقتناع يعبر عن ذاتية وشخصية القاضي ويبدو في جانبين هما:

1ابن نوي حياة،دور القاضي الجنائي في تجسيد الشرعية الجزائية ،مذكرة لنيل شهادة الماستر تخصص حقوق، جامعة غرداية،2019-2020 ، ص09 .

2 صلاح الدين عمرو جمجوم، "التوعية المرورية وأثرها في التقليل من الحوادث المرورية"، ندوة حوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض،2005 ص 209.

3 بن نوي حياة ، المرجع نفسه ص 47.

01-حرية القاضي الجزائي في أن يستمد قناعته من أي دليل يطمئن إليه دون ان يتقيد في تكوين قناعته بدليل معين.

02- حرية القاضي الجزائي في تقدير الدلة المطروحة عليه، دون ان يكون ملزم بإصدار حكم بإدانة أو بالبراءة لتوافر دليل معين طالما أنه لم يقتنع به ،فله الأخذ بالدليل الذي يطمئن اليه

إن دور القاضي الجزائي ليس دورا سلبيا كدور القاضي المدني الذي يقتصر على الموازنة بين الدلة التي يقدمها أطراف الدعوى، ثم يرجح أيها الأغلب، بل انه دور ايجابي فمن حقه أن يتحرى الحقيقة، بكافة الطرق ليقتنع بمنتهى الحرية ، فهو حر في ترجيح بعض الأدلة على بعض كما هو الحال في جرائم المرور بحيث لايملي عليه المشرع أي حجية معينة، فاقتناعه يخضع دائما للعقل والمنطق على ان هذا التقدير الحر لايجب ان يصل غلى التحكم الكامل.

- الأساس القانوني لمبدأ الاقتناع الشخصي للقاضي الجزائي في القانون الجزائري:

نص المشرع الجزائري على نصوص واضحة وصريحة تجسد مبدأ الإقتناع الشخصي للقاضي الجزائي وهي المادة 307 من ق.إ.ج[1] وكذلك المادة 212 من نفس القانون.

- تطبيق مبدأ الإقتناع الشخصي يشمل كل القضاء الجزائي:

استقر الفقه والقضاء على ان مبدأ الاقتناع الشخصي يطبق أمام جميع أنواع المحاكم الجزائية من محاكم الجنايات والجنح والمخالفات ، سواء كانت من الدرجة الأولى أم الدرجة الثانية وهو الأمر الذي اكده المشرع الفرنسي الذي عمم تطبيق هذا المبدأ على محكمة الجنايات بموجب نص المادة353، ومحكمة الجنح بموجب المادة 427،وعلى محكمة المخالفات بموجب المادة 536 من ق.إ.ج.ج.ف[2].

الفرع الثالث: سلطة القاضي الجنائي في تقدير العقوبة.

تطبيق العقوبة هو عمل قضائي يتم من خلال تحيد العقوبة الملائمة لفعل جرمي جرى تكييفه على أساس[3].

---

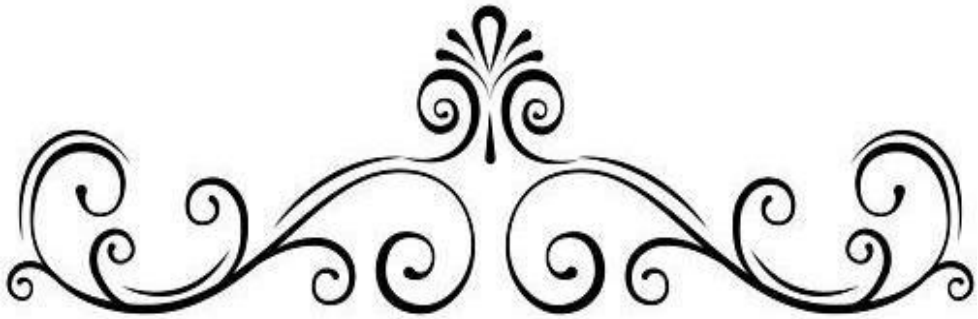
1 المادة 307 من ق.إ. ج.

2 Code de procédure pénale français , 50 édition , Dalloz ,Paris , 2009

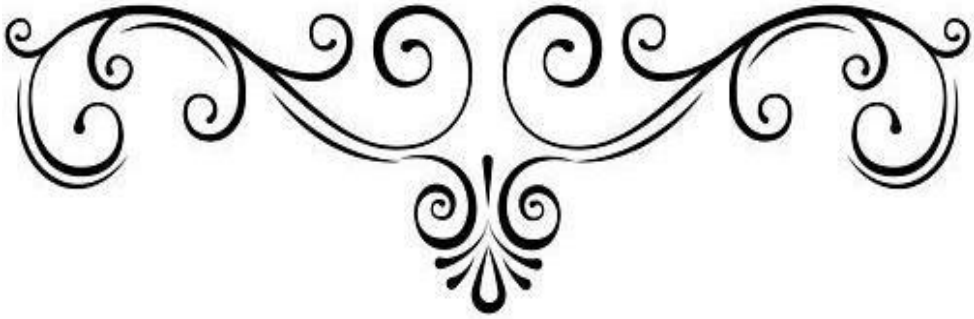
3 بن نوي حياة ، مرجع سابق ، ص 81 .

خلاصة الفصل :

مما سبق نستنتج أن المشكلة المرورية في الجزائر تعد من أبرز المشكلات المعاصرة التي تقف عائقا أمام تحقيق التنمية، حيث ترتب عن تصاعد وتيرة حوادث المرور في الجزائر العديد من الآثار الاجتماعية والاقتصادية والبشرية والنفسية الخطيرة على الفرد والمجتمع، وذلك رغم ما اتخذته الدولة من إجراءات وسياسات وقائية لتحقيق الأمن المروري، كإصدار قوانين جديدة لضبط وتنظيم النقل والمرور على الطريق، وردع المخالفين لها، والقيام بحملات توعوية في مختلف وسائل الإعلام، مما يتطلب إعادة النظر في الاستراتيجيات المعتمدة، بإشراك مختلف فعاليات المجتمع ومؤسساته، والتنسيق فيما بينها، وتسخير مختلف الإمكانات البشرية والمادية المتاحة، من أجل مواجهة أخطار حوادث المرور والتقليل منها.



خاتمة



مما سبق تتضح خصوصية جرائم المرور من خلال تحديد أسباب ارتكاب هذه الجريمة والمحددة في المركبة على اعتبار أن هذه الجرائم تكون نتيجة حادث مرور، سواء وقع بخطأ من الجاني في صورة مخالفته للوائح والأنظمة أي لقواعد قانون المرور، أو كان دون ذلك ولكن في صورة أحد صور الخطأ الأخرى المحددة قانونا والتي تتضمن مخالفته لواجب الحيطة والحذر الذي تتطلبه الخبرة الإنسانية، مع ضرورة توفر العلم من الجاني سواء كان ذلك عند توقعه للنتيجة الإجرامية مع عدم إرادتها و لكن لم يتخذ الإحتياطات اللازمة لتجنبها أو اتخذ ما هو غير كاف، أو عدم توقعه للنتيجة الإجرامية ولكن كان من الواجب عليه توقعها.

حيث يلاحظ أن العلاقة السببية عنصر هام لقيام الركن المادي في هذه الجرائم، إذ لا يكفي صدور خطأ عن الجاني ووقوع الحادثة الإجرمية، بل يجب أن يكون خطأه هو سبب وقوع تلك النتيجة الإجرمية وإلا فلن يسأل عنه.

كما يلاحظ أن المشرع ذهاب الجزائري إلى التشديد في عقوبات جرائم القتل أو الجرح غير العمدي، خاصة ما اقترن منها بمخالفة أحد قواعد قانون المرور في محاولة لتحقيق الردع عن ارتكاب تلك المخالفات والذي قد يكون السبيل إلى الحد من حدوث هذه الجنح وانتشارها الكبير .

غير أنه يلاحظ عدم التوصل إلى النتائج المرجوة بالشكل المطلوب وإن كان هناك نقص طفيف في نسبتها، وعليه فمن الأفضل على المشرع تقريره بدائل عقابية أخرى مع التنويع فيها وجعلها في يد القاضي عند تطبيقه لقواعد قانون المرور، كما

هو الحال بالنسبة للوضع تحت الإختبار أو نظام الغرامة اليومية، مع منح القاضي سلطة تقديرية واسعة في تقدير العقوبة المناسبة خاصة في إطار فرضه للعقوبات التكميلية وذلك بحسب ظروف كل قضية وأحوال كل جاني .

وفي الأخير يمكن القول بأن محاربة ظاهرة انتشار جرائم القتل والجرح غير العمدي المرورية لا يجب أن تعتمد فقط على التشديد في العقوبات المفروضة من خلال قانون المرور، وإن كان يعتبر أداة هامة في إطار السياسة المرورية في الجزائر من أجل تحقيق الأمن والسالمة المرورية، بل وجب تنمية الثقافة المرورية لدى الأشخاص مستعملي الطرق والراجلين والسائقين بضرورة إتباع آليات تجعلهم مقتنعين بضرورة إحترام قانون المرور، مع ضرورة الصرامة في تنفيذ العقوبات المقررة إضافة إلى ضرورة تدخل جميع الأطراف والمؤسسات العامة وأعضاء المجتمع المدني لنشر هذه الثقافة وترسيخها، خاصة لدى النشأ على اعتبار أن المتسببين حوادث المرور عادة هم بالغين ترسخ في تصرفاتهم طابع الإستهتار بقواعد القانون ومن بينها قواعد قانون المرور غير عابئين بنتائج أفعالهم .

❖ **النتائج :**

✓ من أهم صور الإهمال الموجب للمسؤولية الجنائية في الحوادث المرورية، انتشار ظاهرة إهمال السائقين لقواعد السير والمرور وعدم التزامهم بالإرشادات المرورية واللوحات الإرشادية، فعلى الرغم من المواصفات والمعايير العالمية المطبقة والتي يتم إعداد الطرقات والشوارع وفقها لضمان سالمة الأفراد أثناء

استخدام الطريق، مازال السائقون يتجاهلون الإلتزام بها، مما يكلف الأفراد غاليا، فيؤدي إلى حالات الوفاة والإصابات والإعاقة من جراء الحوادث التي يتسبب السائق فيها. لقد جاء التخطيط السليم والصحيح للطرقات، وتدعيمها باللوحات المرورية والإرشادية وقانون المرور جميعها لتأمين الطرق والحد من الحوادث المرورية .

- ✓ السرعة الزائدة والتهور أثناء القيادة، تؤدي إلى عدم قدرة السائق على التحكم بمركبته، وبالتالي حصول الحوادث الخطيرة، وتعد السرعة من أخطر الأسباب المؤدية للحوادث، والتي تؤدي في كثير من الأحيان إلى فقدان السائق لحياته. إهمال السائق للقيام بعمل صيانة وفحص دوري لمركبته، وتكمن أهمية هذه الفحوصات في إصلاح التلف والعطل الموجود في أي جزء من أجزاء المركبة، وتجنب الحوادث الناتجة عن عطل في المركبات .
- ✓ تعرض الطريق الذي تسير فيها المركبات للعديد من الأمور التي تؤدي إلى حصول الحوادث؛ كوجود منحنيات خطيرة في الطريق أو أعمال الصيانة على الطرقات، أو عدم وجود عوامل السلامة على هذه الطرقات للأحوال الجوية دور كبير في حصول الحوادث الكثيرة، خاصة في فصل الشتاء، الجوية دور وتكون المطر والضباب، الذي يؤدي إلى عدم القدرة على الرؤية بوضوح .
- ✓ في معظم قوانين الولايات المتحدة الأمريكية يتم التعامل مع مثل هذه الجرائم أكثر صرامة من دولة الجزائر، حيث يتم محاسبة المتهم على كل فرد قد تسبب له بالأذى، مما قد يؤدي إلى مضاعفة العقوبة أكثر من مرة حسب عدد الأشخاص المتضررين في الحادث .

❖ التوصيات :

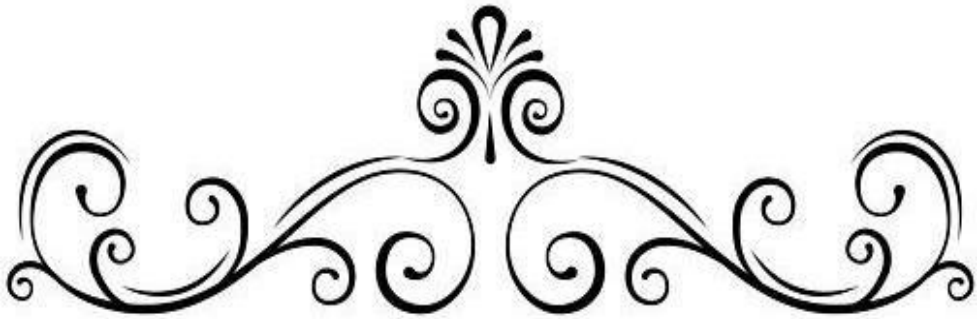
من أجل تحقيق الأمن المروري الذي يقوم أساسا على تحقيق الأمن الجسدي والنفسي لمستعملي الطرق سواء كانوا مشاة أو ركاب أو سائقين، نقترح ما يأتي:

- ✓ التخلص من السيارات المتهرية القديمة الطراز والتي باتت غي صالحة للاستعمال.
- ✓ تنشيط ندوات وملتقيات علمية يشرف عليها مختصون في التوعية والتحسيس من أخطار حوادث المرور على مستوى المناطق الحضرية والريفية، من أجل توعية مختلف شرائح المجتمع بأساليب وطرق الوقاية من حوادث المرور.
- ✓ تقديم الدعم المادي والمعنوي للمؤسسات الجمعوية التي تنشط في مجال تحقيق السلامة المرورية - .متابعة ومراقبة مدارس السياقة، وتقييم مستوى البرامج التكوينية المقدمة لتعليم السياقة .
- ✓ التخطيط والتنظيم المستمر لحملات التوعية المرورية في وسائل الإعلام التقليدية والحديثة، من أجل زيادة الثقافة المرورية لدى مستعملي الطرق، والتأثير على قيمهم واتجاهاتهم وسلوكاتهم، بهدف إرساء القواعد والأسس السليمة لتحقيق السلامة المرورية، خاصة أن الدراسات والبحوث العلمية وإحصائيات حوادث المرور أثبتت أن العنصر البشري هو المتسبب الأول في حوادث المرور في الجزائر .

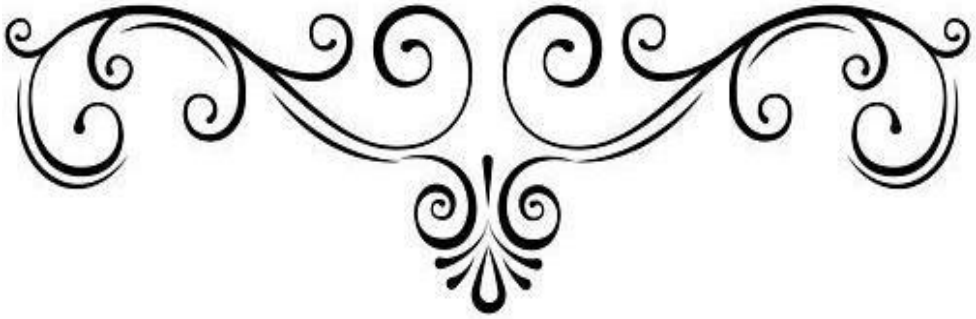
- ✓ إعادة النظر بشكل مستمر في القوانين والتشريعات التي تضبط النقل والمرور على الطريق، وسن الإجراءات الردعية للمخالفين، للتقليل من حوادث المرور وزيادة غرامات مخالفة السير.

- ✓ الرقابة المرورية في الطرق، وحرص الأجهزة الأمنية على تطبيق وتنفيذ قانون المرور .

- ✓ زيادة عدد دوريات الدرك والشرطة في الشوارع والطرق السريعة مع زيادة الرادارت المتحركة والثابتة.



المصادر و المراجع.



القرآن الكريم :

1- سورة الحج ، الآية 46 .

2- سورة النحل ، الآية 90 .

أولا : المراجع العامة .

1- أبو إسحاق الشاطبي ، **الموافقات في أصول الشريعة** ،الترجمة : هو أبو إسحاق إبراهيم بن موسى بن محمد اللخمي الغرناطي المعروف بالشاطبي ، كان مهتما بتفسير الحديث و اللغة توفي سنه 790 هـ من مؤلفاته : الموافقات و الإعتصام .... إلخ ، ج 1، دار الحديث القاهرة ، 1427 هـ - 2006 م .

2- حسين بن عودة العوايشة : **الموسوعة الفقهية المعاصرة الميسرة في فقه الكتاب و السنة المطهرة** ، الجزء السادس ، الطبعة الأولى ، 1423 هـ 2005 م.

3- نصر الدين مروك ، **جريمة المخدرات في ضوء القوانين و الإتفاقيات الدولية** ، دون طبعة ، دار هومة ، الجزائر ، 2007 .

4- عبد الله سليمان ، **شرح قانون العقوبات الجزائري القسم** العام ، ديوان المطبوعات الجامعية ، دون سنة .

5- مأمون محمد سلامة : **شرح قانون العقوبات، القسم العام،** دار الفكر العربي، سنة 1976، القاهرة .

6- خليل محمود ضاري ، **الوجيز في شرح قانون العقوبات** ، دار القادسية للطباعة و النشر و التوزيع ، بغداد ، 2005.

7- خليل محمود ضاري ، **الوجيز في شرح قانون العقوبات** ، دار القادسية للطباعة و النشر و التوزيع ، بغداد ، 2005.

8- محمود نجيب حسني ، **شرح قانون العقوبات** ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1998.

9- توفيق المجالي، **شرح قانون العقوبات(القسم العام)**، ط،8 دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2006 .

10- علي عبد القادر القهوجي، **قانون العقوبات ،القسم الخاص، جرائم الإعتداء على المصلحة العامة وعلى الإنسان والمال،** منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، لبنان .

11- فريجة حسين ، **شرح قانون العقوبات الجزائري، جرائم الأشخاص، جرائم الأموال،** ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2006 .

12- محمود نجيب حسني، **شرح قانون العقوبات (القسم الخاص) وفقا أحدث التعديلات التشريعية،** دار المطبوعات الجامعية، الطبعة الخامسة، الإسكندرية ، 2017 .

13- حبيب إبراهيم الخليلي ، **مسؤولية الممتنع المدنية و الجزائرية في المجتمع الإشتراكي** ، المطبعة العالمية ،القاهرة ، 1997 .

14- منصور رحماني ، **الوجيز في القانون الجنائي العام (فقه، قضايا)**، د ج، د ط، دار العلوم للنشر والتوزيع ، الجزائر ، 2006 .

15- أحسن بوسقيعة، **الوجيز في القانون الجزائي الخاص**، الجزء الأول، دار هومة، الطبعة 17 ، الجزائر، ،2014 .

ثانيا : المراجع المتخصصة .

أ – المؤلفات المتخصصة :

1- حسن محمد ربيع ، **المبادئ العامة للجريمة** ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، دون سنة .

2- أحمد مطهر عقبات ، **دور وسائل الإعلام في نشر التوعية المرورية**، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2007 .

3- مولود ديدان ، **مدونة حركة المرور عبر الطرق** ، طبعة جديدة مصححة ومحينة ، دار بلقيس ، دون سنة ، الدار البيضاء ، الجزائر .

4- علي بن ضبيان الرشيدي ، **المحددات الأساسية في السلامة المرورية** ، دار جامعة نايف للنشر ، الرياض ، 1436هـ 2010 م .

5- يوسف دلاندة : **قانون المرور** ، دار هومة ، بوزريعة ، طبعة 2001 ، الجزائر .

6- خليل جاسم ميرزا، **الإعلام الأمني بين النظرية والتطبيق**، مركز الكتاب للنشر، القاهرة، ط1، 2006.

7- عدنان نمر العداربة، **أصول قيادة السيارات بالطرق العلمية الحديثة**، دار البشير، ط1، 2003 .

8- مولود ديدان ، **القانون في متناول و خدمة الجميع** ، دار بلقيس للنشر ، 2009 .

9- عبد الفتح سمير ،كريم محمود رشوان ، **قانون المرور الجديد ولائحته التنفيذية** ، ط1 ، المكتب الجامعي الحديث ، الإسكندرية ، 2003 .

10- عادل يوسف شكري، **المسؤولية الجنائية الناشئة عن الإهمال**، دون طبعة ، دار الكتب القانونية، مصر، 2011 .

11- عامر بن ناصر المطير حوادث المرور في الوطن العربي (حجمها وتقدير تكاليفها الاقتصادية)، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض ،2006 .

12- نبيل صقر ، **حوادث المرور نصا وفقها وتطبيقا** ، دون طبعة ، دار الهدى ، عين مليلة ، الجزائر ، 2009 .

13- حسن مبارك طالب، **سبل الوقاية من حوادث المرور، مركز الدراسات والبحوث**،دون طبعة ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية،الرياض 2010.

14- عبد المعطي راضي السيد، **الآثار الاقتصادية لحوادث المرور**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 30 الرياض، ،2008.

15- عبد التواب معوض ، **الوسيط في شرح قانون المرور و لائحته التنفيذية** ، ط ، منشأة المعارف الإسكندرية ،1988.

ب - الأطروحات و المذكرات الماجستير .

1- موسى بن سعيد،**أثر السن في المسؤولية الجنائية في الفقه الإسلامي والقانون الجزائري**،بحث مقدم درجة دكتوراه العلوم في الفقه و الأصول ،كلية العلوم الاجتماعية والإسلامية ،جامعة الحاج لخضر ، باتنة،2010 - 2009

2- ياسين محجر، **الاستهداف لحوادث المرور**، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في علم النفس عمل وتنظيم، ، جامعة قسنطينة، 2010 - 2011 .

3- لبنى سركت ، **المسؤولية الجنائية عن فعل الغير في التشريع الجزائري** ، بحث مقدم لنيل شهادة الدكتوراه (ل م د) تخصص قانــون العقوبات والعلوم الجنائية، جامعة منتوري قسنطينــة، سنة 2019.

4- سعيد شنين ، **المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور** ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير ، كلية العلوم الإسلامية ، جامعة الجزائر 1 ، 2011 / 2012 .

5- علي قرميط ، **علاقة الأمن المروري الحضري بالتنظيم العام للمدينة (دراسة حالة- مدينة المسيلة-)**، رسالة 27 ماجستير في التسيير الإيكولوجي للمحيط الحضري، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، ،2003 .

6- هبة شعوة، **دور القناة الإذاعية الأولى في التوعية المرورية (دراسة تحليلية وميدانية)**، ماجستير في علوم 16 الإعلام، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، جامعة قسنطينة، 2006 ،2007 .

7- قيسي سامية ،المسؤولية الناتجة عن حوادث المرور،مذكرة لنيل شهادة الماجيستر في العلوم الجنائية وعلم الاجرام،كلية الحقوق،جامعة بلقايد ابوبكر تلمسان،سنة 2004-2005.

8- زكرياء عقاري ، **دراسة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر في الفترة1970 - 2010** ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر تخصص النقل والإمداد، جامعة باتنة، الجزائر 2011 .

9- بن نوي حياة، دور القاضي الجنائي في تجسيد الشرعية الجزائية ، مذكرة لنيل شهادة الماستر تخصص حقوق، جامعة غرداية، 2019-2020.

جـ - المقالات :

1- مجلة العدل العدد 38 ، ربيع الثاني 1429 هـ .

2- سعد الدين بوطبال، **دور التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب، دراسات نفسية وتربوية، مخبر تطوير الممارسات النفسية والتربوية**، العدد(9)2012، ، المركز الجامعي غليزان(الجزائر) .

3- سعيدة العموري ، **"الوقاية من حوادث المرور في التشريع الجزائري"**، مجلة الاجتهاد القضائي، العدد،5 كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الشيخ العربي التبسي، تبسة، 2012 .

4- مجلة الوقاية و السياقة ، الصادرة عن مركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق العدد 9، دون سنة.

5- مجلة الشرطة تصدر عن المديرية العامة للأمن الوطني ، عدد فيفري 2023 .

6- مجلة الوقاية والسياقة، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، العدد 8 .

7- مجلة الوقاية والسياقة، تصدر عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، العدد 7 .

8- عثمان محمد غنيم، **"الكلفة الاجتماعية والمادية لحوادث المرور في محافظات المملكة الأردنية الهاشمية"**، مجلة جامعة دمشق، العدد الأول +الثاني، المجلد 26 ،2010.

9- سمير شعبان، عمار شرقي، **"العقوبات التكميلية في ضوء قانون المرور الجزائري"**، مجلة المستقبل للدراسات القانونية والسياسية، المركز الجامعي بآفلو، العدد الرابع، ديسمبر ،2018 .

ثالثا : النصوص القانونية .

أ - القوانين و الأوامر :

1- المادة 2 من الأمر 09 – 03 السابق الذكر والذي تحدد مفهوم الدراجة النارية و الدراجة المتحركة .

2- حالات نصت عليها المادة 23 ، من المرسوم التنفيذي 04 – 381 ، المتعلق بقواعد حركة المرور عبر الطرق ، المنشور في الجريدة الرسمية ، العدد 49 ، المؤرخة في 16 سبتمبر 2015 .

3- طبقا لأحكام المادة 33 / 4 ، من المرسوم التنفيذي رقم 03 452 ، المؤرخ في 2003/12/1 ، المتعلق بتحديد الشروط الخاصة لنقل المواد عبر الطرقات ، جريدة رسمية، عدد 30 ، المؤرخة في 2004/01/13 .

4- قانون 05-17 المؤرخ في 16 فبراير ،2017 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسالمتها وأمنها، ج.ر العدد 12 الصارة بتاريخ 22 فبراير ،2017 المعدل والمتمم للقانون.

ب- المراسم الرئاسية :

1- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديموقراطية الشعبية ، رقم العدد 45 ، المادة 67 ، الأمر رقم 09 - 03 المؤرخ في29 رجب عام 1430 هـ الموافق 22 يوليو سنة 2009 ، و يتمم القانون رقم 04 -14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422

الموافق 19 غست سنة 2001 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها .

2- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديموقراطية الشعبية ، رقم العدد 45، المادة 84 ، الأمر رقم 02 من قانون 09 / 03 المؤرخ في 29 رجب 1430 هـ / الموافق لـ 22 / 07 / 2009 المتعلق بحركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها .

3- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديموقراطية الشعبية ، رقم العدد 45، المادة 66 ، الأمر رقم 02 من قانون 09 / 03 المؤرخ في 29 رجب 1430 هـ / الموافق لـ 22 / 07 / 2009 المتضمن المخالفات و العقوبات ،المتعلق بحركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها .

4- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديموقراطية الشعبية ، رقم العدد 45، المادة 69 ، الأمر رقم 02 من قانون 09 / 03 المؤرخ في 29 رجب 1430 هـ / الموافق لـ 22 / 07 / 2009 المتضمن المخالفات و العقوبات ،المتعلق بحركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها .

5- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديموقراطية الشعبية ، رقم العدد 45، المادة 69 ، الأمر رقم 02 من قانون 09 / 03 المؤرخ في 29 رجب 1430 هـ / الموافق لـ 22 / 07 / 2009 المتضمن المخالفات و العقوبات و الإجراءات،المتعلق بحركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها .

جـ - مراسم تنفيذية :

1- المادة 250 من المرسوم التنفيذي 04 – 381 ، المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 ، الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق ، المشور في الجريدة الرسمية ،العدد 76، المؤرخة في 28 نوفمبر 2004 .

2- المادة 80 من المرسوم التنفيذي رقم 15 – 239 المؤرخ في 6 سبتمبر 2015 ، يعدل و يتمم المرسوم التنفيذي رقم 04 – 381 و المادة 185 منه المنشور في لجريدة الرسمية ، رقم 49 ، المؤرخة في 16 سبتمبر 2015 .

3- المادة 52 من المرسوم التنفيذي رقم 03 – 452 ، المؤرخ في 2003/12/1 المتعلق بتحديد الشروط الخاصة لنقل المواد عبر الطرقات ، جريدة رسمية ، العدد 30 ، المؤرخة في 2004/01/13 .

4- طبقا لنص المادة 90 ، من المرسوم التنفيذي 04 – 381 و أحكام القرار الوزاري المشترك في 1974/07/15 ، المتعلق بمواصفات إشارات المرور .

د- قرارات وزارية :

1- المادة 60 من القرار الوزاري المؤرخ في 1988/10/07 ، الذي يحدد شروط الأمن الخاصة بالأطفال المسافرين على السيارة .

2- المادة 31 من القرار الوزاري مؤرخ في 10جويلية 1988 ،الذي يحدد العلامة المميزة للسيارات التي يقودها الأشخاص المعاقين و ضبط مرورهم ووقوفه ، لأحكام المواد من 43 إلى 46 ، من المرسوم التنفيذي 04 – 381 .

رابعا : الندوات و الملتقيات .

1- عمرو صلاح الدين جمجوم، **"التوعية المرورية وأثرها في التقليل من الحوادث المرورية"**، ندوة حوادث 38 المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ، 2005 ، دون دار النشر .

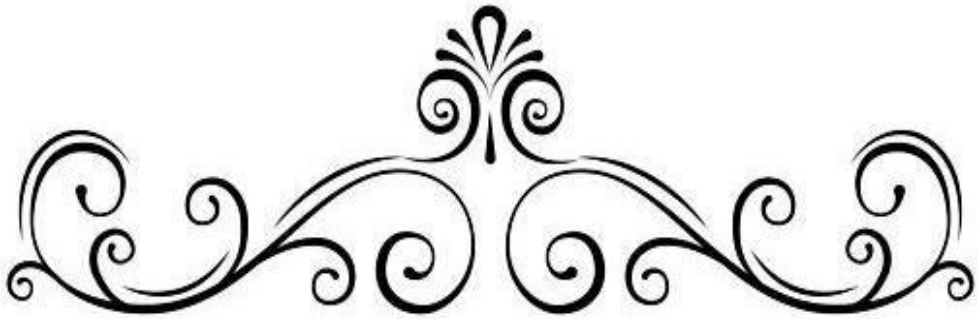
2- حسن مبارك طالب، **" سبل ووسائل الوقاية من حوادث المرور"**، الندوة العلمية (التجارب العربية والدولية 37 في تنظيم المرور)، مركز الدراسات والبحوث، الجزائر، 1- 3 جوان ،2009 .

3- فوزي بودقة، **"الوقاية من حوادث المرور في الجزائر (التحديات والبدائل)"**، فعاليات الملتقى الدولي الثالث حول: تطبيقات الأرغنوميا بالدول السائرة في طريق النمو (الواقع والآفاق)، 27-26 أكتوبر ،2015 الجزائر .

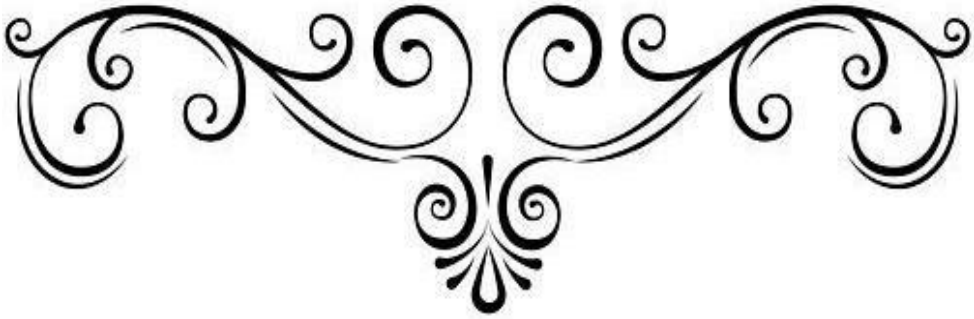
4- صالح العبودي، **العوامل النفسية لحوادث المرور**، مركز الدراسات والبحوث(قسم الندوات واللقاءات العلمية)،2009، جامعة الجزائر.

خامسا : المواقع الإلكترونية .

1- الموقع الرسمي للمديرية العامة للأمن الوطني :www.algeriepolice.dz
2- موقع وزارة العمل، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق www.cnpsr.org.dz
3- موقع المديرية العامة للأمن الوطني www.dgsn.dz



قائمة المحتويات



قائمة المحتويات :

الفهرس	الصفحة
شكر و عرفان	أ
إهداء	ب
قائمة المختصرات	ج
مقدمة	01
الفصل الأول : الإطار المفاهيمي للمسؤولية الجنائية ولحوادث المرور .	
المبحث الأول: مفهوم المسؤولية الجنائية و أركانها	09
المطلب الأول: مفهوم المسؤولية الجنائية	09
الفرع الأول : المسؤولية الجنائية لغة و إصطلاحا	09
الفرع الثاني: المسؤولية الجنائية في الشريعة	09
الفرع الثالث: المسؤولية الجنائية في القانون	10
الفرع الرابع: اساس المسؤولية الجنائية في التشريع الجزائري.	11
المطلب الثاني: أركان المسؤولية الجنائية	12
الفرع الأول : الركن الشرعي	13
الفرع الثاني: الركن المادي للمسؤولية الجنائية	13
الفرع الثالث: الركن المعنوي للمسؤولية الجنائية	14
المبحث الثاني: مفهوم حوادث المرور وأسبابها	16
المطلب الأول: مفهوم حوادث المرور	16
الفرع الأول : المفهوم الفقهي لحوادث المرور	16
الفرع الثاني :المفهوم القانوني لحوادث المرور	16
المطلب الثاني : أسباب و آثار حوادث المرور	17
الفرع الأول : أسباب حوادث المرور	18
الفرع الثاني : آثار مشكلة حوادث المرور	25
خلاصة الفصل	32

قائمة المحتويات :

الفصل الثاني : جرائم حوادث المرور.	
المبحث لأول: جرائم حوادث المرور والعقوبات المقررة لها	35
المطلب الأول : جرائم حوادث المرور	35
الفرع الأول : المخالفات من الدرجتين الأولى و الثانية و الثالثة و الرابعة	35
الفرع الثاني : الجنح المعاقب عليها في قانون المرور	40
المطلب الثاني: العقوبات المقررة لجرائم حوادث المرور	42
الفرع الأول : العقوبات المقررة في جرائم القتل أو الجروح غير العمدية المرورية	42
الفرع الثاني :العقوبات التكميلية في جرائم القتل أو الجروح غير العمدية .	43
المبحث الثاني: تشديد العقوبات ودور القاضي الجزائي في إثبات جرائم المرور.	46
المطلب الأول : العقوبة مع اقترانها بالظروف المشددة.	46
المطلب الثاني : دور القاضي الجزائي في إثبات جرائم المرور.	48
الفرع الأول : سلطة القاضي الجنائي في الاقتناع وتقدير الأدلة.	49
الفرع الثاني : مبدأ الاقتناع الشخصي للقاض الجزائي	49
خلاصة الفصل	51
الخاتمة	53
قائمة المصادر و المراجع	59
قائمة المحتويات	70
الملخص	/

الملخص :

أدخل المشرع الجزائري عدة تعديلات على قانون المرور لمواجهة ظاهرة الإرتفاع المستمر لجرائم القـــتـل أو الجرح غير العمدي على اعتبار أنه أداة هامة في هذه المواجهة، بحيث تضمن في كل مرة تشديدا في العقوبات عن هذه الجرائم في حالات معينة وخاصة عند مخالفة قواعد قانون المرور، وذلك بهدف تحقيق الردع عن هذه المخالفات من جهة والردع عن جرائم القتل أو الجرح غير العمدي من جهة أخرى، وإن كانت الإحصائيات تفيد تذبذبا في تحقيق هذه الأهداف .

الكلمات المفتاحية: القتل، الجرح، قانون المرور، التشديد، العقوبة.

Abstract :

The Algerian legislator has made several amendments to the Traffic Code to deal with the phenomenon of the continuous increase in crimes of unintentional homicide or unintentional injury; as the said code is an important tool in this struggle. The Traffic Code enhances, each time, penalties for these offenses in certain cases, in particular in the event of driving offenses, with the aim of dissuading offenders, on the one hand, and with the aim of to achieve deterrence for crimes of unintentional homicide or unintentional injury, on the other hand; although statistics indicate fluctuations in the achievement of these objectives.

Keywords :

Homicide; Injury; Traffic Code; Enhancement; Penalty.