



عمادة الدراسات العليا

جامعة القدس

الركن المعنوي في الجرائم المرورية

غسان جمال محمد بحيص

رسالة ماجستير

القدس - فلسطين

2024م/1446هـ

الركن المعنوي في الجرائم المرورية

إعداد

غسان جمال محمد بحيص

بكالوريوس حقوق - جامعة القدس - فلسطين

المشرف الرئيس: الدكتور فادي ربايعة

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الجنائي من كلية الدراسات العليا، جامعة القدس، القدس - فلسطين.

2024م - 1446هـ



جامعة القدس

عمادة الدراسات العليا

برنامج القانون الجنائي

إجازة الرسالة

الركن المعنوي في الجرائم المرورية

إعداد الطالب: غسان جمال محمد بحيص

الرقم الجامعي: 21812512

المشرف: الدكتور فادي ربايعة

نوقشت هذه الرسالة وأجيزت بتاريخ 2024/9/11م من أعضاء لجنة المناقشة المدرجة أسماؤهم وتواقيعهم:

التوقيع.....

1- د. فادي ربايعة: رئيس لجنة المناقشة

التوقيع.....

2- د. جميلة زيد: ممتحناً داخلياً

التوقيع.....

3- د. فايز بكيرات: ممتحناً خارجياً

القدس - فلسطين

2024 م / 1446 هـ

الإهداء

إلى كل من قدم أي تضحية في سبيل هذا الوطن الجريح.

إلى الأرض التي ما زلت تدافع عن شرف الأمة.

إلى أبي قدوتي ومدعاتي للفخر دوماً.

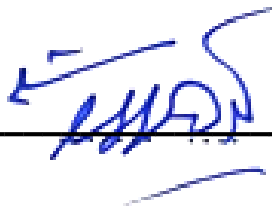
إلى أمي منيرة الطريق ومنارة الحب.

إلى رفقة دربي الأولى داعمتي وسندي زوجتي الغالية.

إلىكم جميعاً أهدي ثمرة جهدي هذا المتواضع.

إقرار

أُقر أنا مُعد هذه الدراسة بأنها قُدمت لجامعة القدس، لنيل درجة الماجستير، وأنها نتيجة أبحاثي الخاصة، باستثناء ما تم الإشارة له حيثما ورد، وأن هذه الدراسة، أو أي جزء منها، لم يُقدم لنيل درجة عليا لأي جامعة أو معهد آخر.

التوقيع: 

غسان جمال بحيص

التاريخ: 2024/9/11م

الشكر والتقدير

أحمد الله وأشكره الذي أعانني على إتمام هذا البحث العلمي المتواضع. وأتقدم بالشكر إلى الدكتور فادي ربايعه الذي لم يبخل عن تقديم العون والمساعدة كما وأتقدم بجزيل الشكر والعرفان إلى أعضاء لجنة المناقشة الكريمة، الدكتورة جميلة زيد والدكتور فايز بكيرات، وإلى جميع الأساتذة في جامعة القدس، وأتقدم بجزيل الشكر والعرفان إلى كل من ساعدني في إنجاز هذا البحث العلمي المتواضع ووقف بجانبني.

مع خالص الاحترام والتقدير

ملخص:

هدفت هذه الدراسة إلى البحث في مضمون الركن المعنوي في الجرائم المرورية وفق أحكام التشريع الفلسطيني. ولتحقيق هذا الهدف فقد اعتمدت هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، وذلك من خلال استقراء النصوص القانونية المتعلقة بالجرائم المرورية والتعليق عليها بشكل دقيق للوصول لحلول حول اشكالية ضعف السياسة العقابية المتعلقة بهذه الجرائم.

توصلت هذه الدراسة إلى مجموعة من النتائج، كان من أهمها: إن الخطأ في الجرائم غير العمدية في حوادث المرور يفترض أن يكون الفاعل قد أغفل العناية الواصية عليه قانوناً والتي في استطاعته أن يحول دون حدوث النتيجة غير المشروعة التي بينتها القوانين والأنظمة المنظمة للمرور. كذلك فإن الصور التي أوردها المشرع الفلسطيني للخطأ غير القصدي في الجرائم المرورية في إطار المادة 112 من قانون المرور (عدم الاحتراز والطيش وعدم المبالاة) هي صور وردت على سبيل المثال، وذلك أن جوهر قيام الخطأ هو عناصره، وليس صورته، والتي تتحد جميعها في دلالتها على معنى الإخلال بواجبات الحيطة والحذر. أيضاً فإن المشرع الفلسطيني لم يحدد نسبة معينة للمخدرات أو المسكرات التي لا يجوز قيادة المركبة أثناء تعاطيها، وذلك على عكس المشرع الأردني، والذي حدد النسبة ضمن نص المادة 46/ب من قانون السير الأردني. وأوصت الدراسة بأنه على المشرع الفلسطيني أن يخصص نصاً في قانون المرور لجريمة القتل الخطأ أو التسبب بالوفاة، وعلة ذلك أن القتل الخطأ في جرائم المروري يختلف عنه في الجرائم العادية من ناحية نوع الفعل ويتفق في النتيجة والعلاقة السببية وحتى العقوبة يجب أن تختلف في الجرائم المرورية عنها في الجرائم العادية نظراً لكثرة الحوادث المرورية وبالذات القتل الخطأ.

The moral element in traffic crimes

Prepared by: Ghassan Jamal Mohammad Bhais

Supervisor: Fadi Rabaia

Abstract

This study aimed to investigate the content of the moral element in traffic crimes according to the provisions of Palestinian legislation. To achieve this goal, the study relied on a descriptive and analytical approach, through induction of legal texts related to traffic crimes and detailed commentary on them to reach solutions to the problem of weak punitive policies related to these crimes.

This study reached a set of conclusions, the most important of which were: Errors in unintentional crimes in traffic accidents presuppose that the perpetrator neglected the legally mandated care that could have prevented the unlawful outcome specified in the laws and regulations regulating traffic. Furthermore, the forms of unintentional error cited by the Palestinian legislator in traffic crimes under Article 112 of the Traffic Law (lack of caution, recklessness, and indifference) are examples. The essence of error lies in its elements, not its forms, all of which connote a failure to exercise due care and caution. Furthermore, the Palestinian legislator has not specified a specific percentage of drugs or intoxicants that are prohibited for driving under the influence of alcohol, unlike the Jordanian legislator, which specified the percentage in Article 46/B of the Jordanian Traffic Law.

The study recommended that the Palestinian legislator should devote a provision in the Traffic Law to the crime of manslaughter or causing death. The reason for this is that manslaughter in traffic crimes differs from that in ordinary crimes in terms of the type of act, but the outcome and causal relationship are similar. Even the penalty for traffic crimes should differ from that for ordinary crimes, given the high frequency of traffic accidents, particularly manslaughter.

مقدمة الدراسة

إن استخدام السيارات والمركبات هو سلاح ذو حدين، فمن ناحية سهلت على حياة الناس قضاء حاجاتهم اليومية، ومن ناحية أخرى فقد ترتب على استخدامها الكثير من الأخطار التي هددت سلامة الأفراد واقتصاديات الدول، بحيث تسببت في حوادث المرور التي ينتج عنها خسائر عديدة في الأرواح والأموال، بالإضافة إلى ما تسببه من آلام وجروح وإصابات.

لذلك، فقد أصبحت حوادث السير تمثل وبشكل كبير هاجساً وقلقاً لكافة أفراد المجتمع، وأصبحت واحدة من أهم المشكلات التي تستنزف الموارد المادية والطاقات البشرية، إضافة إلى ما يترتب عليها من مشكلات اجتماعية ومعنوية وخسائر مادية كبيرة، مما أصبح أمر لازم العمل على إيجاد الحلول والاقتراحات ووضعها موضع التنفيذ للحد من الحوادث أو على أقل تقدير معالجة أسبابها والتخفيف من آثارها السلبية.

ومع التزايد الهائل في عدد السكان الذي تشهده فلسطين مؤخراً واتساع النطاق الجغرافي والتوسع العمراني المهول تزداد حاجة المواطن لاقتناء المركبة، والتي أصبحت من ضروريات وإساسيات الحياة لكل أسرة لا بل لكل فرد من أفراد المجتمع، مما يؤدي إلى ارتفاع مؤشر الجرائم المرورية بشكل يجب الوقوف عليه ودراسة حيثياته للحد من الخسائر الكارثية الناجمة عنها وفي محاولة منا لتحسس القوانين الرادعة لهذا النوع من الجرائم التي باتت تشكل الخطر الأكبر على حياة المواطنين فما لبثنا يوماً دون سماع أخبار مؤسفة عن حوادث السير القاتلة وما ينجم عنها من خسائر في أرواح المواطنين حتى باتت المركبات كتوابيت متنقلة تشكل رعباً حقيقياً وخطراً محدقاً يترصد بنا، لا سيما وأن ثقافة المرور لدى المواطن وبكل أسف ضعيفة جداً ونعاني من استهتار عالي على هذا الصعيد.

وتعد الجرائم المرورية معضلة كبيرة ينجم عنها خسائر جسيمة سواء من الجانب الاقتصادي أو من جانب الخسائر البشرية، وقد زادت الحوادث المرورية فتكاً حتى أصبحت في الكثير من دول العالم من أسباب الموت الرئيسية، الأمر الذي يستدعي مزيداً من البحث والتقصي في أسبابها ونتائجها وطرق تلافيها.

وتعرف الجريمة المرورية بأنها كل سلوك إنساني غير مشروع في قانون المرور، يصدر من قائد المركبة، ويعرض المصالح الأساسية لأفراد المجتمع للخطر. فكل سلوك متطابق مع نموذج إجرامي حدده القانون لا يقترن بظرف مبيح، وينتمي إلى نفسية صاحبه فلا يصح القول بوجود جريمة بدون سلوك إنساني يدل على وقوعها، وهذا السلوك قد يكون إيجابياً بمعنى أنه يلزم القيام بالأعمال الحركية، والعقوبة بالكيفية التي حددها القانون (إسماعيل، 2017، ص5).

ولما كانت مشكلة المرور وحوادثها تعتبر مشكلة أمنية بالدرجة الأولى، باعتبارها تهدد الأمن الشعوري لدى الأفراد فقد حظيت باهتمام كبير من قبل المختصين والمشرعين بوجه عام، وقد تمثل هذا الاهتمام في قيام دول العالم بسن التشريعات وإصدار اللوائح المرورية لتنظيم حركة السير على الطريق مع أفراد باب خاص فيها للمسؤولية المترتبة على الإخلال بهذه القواعد، سواء أكانت مسؤولية مدنية أو جزائية.

وبالنظر إلى الطبيعة القانونية لحوادث المرور، نجد بأن التسبب بها يعتبر جريمة غير قصدية أياً ما كانت النتائج المتخلفة عنها. فالجرائم بحسب ركنها المعنوي تتنوع إلى جرائم قصدية وأخرى غير قصدية، فبينما يمثل القصد الجنائي جوهر الجرائم العمدية، فإن الخطأ الجنائي يمثل جوهر الجرائم غير القصدية، وتتنوع صور هذا الخطأ ما بين الإهمال والرعونة وعدم الحذر والتحوط ومخالفة القوانين واللوائح.

وإن كانت معظم قوانين العقوبات تتجه إلى تخفيف العقاب في الجرائم غير القصدية على خلاف بين مع الجرائم القصدية، إلا أن انتشار بعض السلوكيات المكونة لجرائم غير قصدية، وما ينتج عنها من شدة في الأخطار وجسامة في الأضرار، دعت عدد ليس بالقليل من القوانين الجزائية إلى تغليظ عقوبات بعض تلك الجرائم -غير القصدية- والتي منها الجرائم المرورية¹.

وحرصاً من الباحث على المساهمة في طرح بعض الحلول لمشكلة المرور في فلسطين، فقد جاءت فكرة هذه الدراسة لتبحث في ثانياً الركن المعنوي في الجريمة المرورية في إطار التشريع الفلسطيني.

أهمية الدراسة

1: الأهمية النظرية

من الناحية النظرية فتعتبر هذه الدراسة هي الأولى في فلسطين التي تسلط الضوء على الركن المعنوي المشكل للجرائم المرورية لذلك ستعمل هذه الدراسة على إثراء المحتوى القانوني الفلسطيني.

¹ ومن ضمنها ما تنص عليه المادة 112 من قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000م على أنه "كل من تسبب في وفاة شخص نتيجة حادث طرق بغير قصد، ناجم عن عدم احتراز أو من جراء طيش أو عدم مبالاة يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن ثلاثة شهور ولا تزيد على سنتين وبغرامة مقدارها ثلاثمائة وخمسون ديناراً أو ما يعادلها بالعملة المتداولة أو بإحدى هاتين العقوبتين".

2: الأهمية العملية

أما من الناحية العملية فإن هذه الدراسة ستقدم شرح مستفيض حول الركن المعنوي المشكل لهذه الجرائم وستسلط الضوء ملياً على السياسية العقابية في الجرائم المرورية، في محاولة لدفع المشرع لجعلها أكثر ردةً للحد من انتشار هذا النوع من الجرائم التي تشكل محدقاً في مجتمعنا..

إشكالية الدراسة

باتت الجرائم المرورية من أبرز المشكلات المهددة لحياة البشر في الوقت الحاضر، بالنظر إلى كثرة المركبات وكثرة الازدحامات المرورية وغيرها مما قد يلحق الضرر بالسائقين والمشاة على الطريق في شخصهم وأموالهم، ويؤكد ذلك ما ينشر من تقارير وإحصائيات تصدر بين الحين والآخر²، والتي تشير إلى وجود ازدياد ملحوظ في الجرائم المرورية، الأمر الذي يحتاج إلى وجود دراسة متعمقة تكشف عن خصوصية الجرائم المرورية والأحكام المواجهة لها، بما في ذلك شرح المشاكل العملية والقانونية المتعلقة بإثبات الركن المعنوي والقصد الجنائي فيها.

ومن هذا المنطلق، تتمثل إشكالية هذا البحث في محاولة توضيح ملامح السياسة الجنائية المتبعة في تحديد الركن المعنوي للجريمة المرورية، ومدى تميز هذه السياسة عن غيرها من الجرائم، وانطلاقاً من مساعي هذه الدراسة الرامية إلى البحث في مضمون الركن المعنوي في الجرائم المرورية وفق أحكام التشريع الفلسطيني، تتمثل الإشكالية الرئيسية في الآتي: "كيف عالج المشرع الفلسطيني الجزائي الطبيعة الخاصة للركن المعنوي في الجرائم المرورية؟" حيث تبرز أهمية تسليط الضوء على هذا الموضوع جلياً نتيجة ارتفاع نسبة ارتكاب هذا النوع من الجرائم في المجتمع الفلسطيني لاسيما في الوقت الحالي نتيجة الفوضى التي تعيشها الكثير من المدن الفلسطينية بسبب النقص الحاد في الضابطة القضائية والتي من شأنها الحد وبشكل كبير من انتشار هذه الجرائم. ومن هنا تنثور التساؤلات التالية:

- 1- ما هي أسباب انتفاء الرابطة المعنوية في الجرائم المرورية؟
- 2- ما هو الموقف القانوني والقضائي من افتراض الركن المعنوي في الجرائم المرورية؟
- 3- ما أثر افتراض الركن المعنوي في الجرائم المرورية؟
- 4- هل هناك حالات قانونية يجوز فيها افتراض مسؤولية مالك المركبة؟

² ومن آخر هذه الإحصائيات ما صدر عن النيابة العامة الفلسطينية ممثلة بنبابة مكافحة الجرائم المرورية بأن عدد قضايا الجرائم المرورية الواردة والمفصلة والمدورة للعام 2022م هو (6229) قضية. للمزيد انظر في ذلك (النيابة العامة الفلسطينية، 2023، ص110).

5- كيف يتم إثبات المسؤولية الجنائية في الجرائم المرورية؟

6- هل تعد السياسة العقابية في فلسطين رادعة للحد من الجرائم المرورية؟

أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى:

1- تبيان وتوضيح مفهوم الجرائم المرورية واسقاط الركن المعنوي لهذه الجرائم على حيثياتها.

2- تبيان الركن المعنوي بشقية القصد المباشر والقصد الاحتمالي.

3- تقديم رؤية قانونية متكاملة حول الأحكام الموضوعية للجرائم المرورية.

4- تحليل النصوص القانونية المتعلقة بالجرائم المرورية ووضع توصيات بضرورة تشديد العقوبات.

منهجية الدراسة

تعتمد هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، وذلك من خلال استقراء النصوص القانونية المتعلقة بالجرائم المرورية والتعليق عليها بشكل دقيق للوصول لحلول حول اشكالية ضعف السياسة العقابية المتعلقة بهذه الجرائم.

إضافةً إلى ما سبق فقد قام الباحث بتقسيم دراسته إلى فصلين أساسيين، على الشكل التالي:

الفصل الأول: إلزامية توافر الركن المعنوي في الجرائم المرورية

المبحث الأول: الصفة العمدية في الجرائم المرورية

المبحث الثاني: إنتفاء الرابطة المعنوية في الجرائم المرورية

الفصل الثاني: إنحسار مدلول الركن المعنوي في الجرائم المرورية

المبحث الأول: إفتراض الركن المعنوي في الجرائم المرورية

المبحث الثاني: إثبات المسؤولية الجنائية في الجرائم المرورية

الفصل الأول

إلزامية توافر الركن المعنوي في الجرائم المرورية

يُعرف الركن المعنوي على أنه علاقة تربط بين ماديّات الجريمة وشخص الجاني، وهذه العلاقة تكون محل لوم القانون، وتتمثل فيها سيطرة الجاني على الفعل والآثار المترتبة عليه (الهمص، 2012، ص120).

وتسجل فلسطين نسباً مرتفعة لحوادث السير³، بما يترتب عليها من خسائر بالأرواح والأموال، وذلك ما دفع بالمشروع الفلسطيني للتدخل عدة مرات لإدخال تعديلات على قانون المرور الساري⁴

³ ارتفعت نسبة الحوادث المرورية في فلسطين بمقدار الضعف خلال (7) أعوام فقط بين سنوات (2014-2021)، وذلك وفقاً للإحصائيات الرسمية الصادرة عن الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، والذي أكد بأن عدد الحوادث المرورية المسجلة خلال عام 2014 كانت (7694) حادث سير، في حين بلغ عدد هذه الحوادث (14105) خلال العام 2021. للمزيد انظر في ذلك (الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2021).

⁴ سن المشرع الفلسطيني قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000م بهدف مواجهة الجرائم المرورية، ثم تلاه قرار مجلس الوزراء رقم (393) لسنة 2005م باللائحة التنفيذية لهذا القانون، ثم القرار بقانون رقم 8 لسنة 2008م بشأن تعديل قانون المرور، ومن ثم قرار مجلس الوزراء رقم (2) لسنة 2009م بشأن اللائحة التنفيذية المعدلة لللائحة التنفيذية لقانون المرور لعام 2005م، ومن ثم قرار مجلس الوزراء رقم (10) لعام 2010م باللائحة التنفيذية المعدلة لللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم 5 لسنة 2000م، ومن ثم قرار بقانون رقم (1) لسنة 2014م بشأن تعديل قانون المرور، ومن ثم قرار مجلس الوزراء رقم (9) لسنة 2017م بتعديل اللائحة التنفيذية

في محاولة لجعله أداة فعالة في مواجهة حوادث المرور العمدية وغير العمدية، نظراً للأثار السلبية الجسيمة المترتبة عليها، وذلك ما يدعو إلى ضرورة البحث في مسألة القصد والعمد في إطار الجرائم المرورية، والتي في غالبيتها تكون غير عمدية، وبناءً على ذلك نتناول في **المبحث الأول** من هذا الفصل الصفة العمدية في الجرائم المرورية، وأما **المبحث الثاني** فسيتم تخصيصه للحديث عن انتفاء الرابطة المعنوية في الجرائم المرورية.

المبحث الأول: الصفة العمدية في الجرائم المرورية

يتحقق القصد الجنائي باعتباره أساس الركن المعنوي للجريمة متى توافر لدى الجاني العلم الكافي بأن ما يقوم به من فعل يترتب عليه مخالفة القانون⁵، مع توجه إرادته الحرة لإقتراف العل وتحقيق النتيجة الآتمة (الشحات، 2012، ص251). ونصت المادة 63 من قانون العقوبات الأردني النافذ في الضفة الغربية رقم 16 لسنة 1960 على أن القصد الجنائي هو "إرادة ارتكاب الجريمة على ما عرفها القانون". واتفق الفقه الجنائي على التمييز بين أشكال متعددة للقصد الجنائي في الجرائم بشكل عام، فقد يكون قصد جنائي عام أو خاص، وقد يكون قصد جنائي مباشر أو غير مباشر، وقد يكون قصد جنائي محدود وغير محدود، وفي الجرائم المرورية فإنها تخضع لذات الأحكام العامة من صور وأنواع القصد الجنائي (زغاد، 2019، ص27).

ويطرح في هذا المقام تساؤل مهم حول ماهية القصد الواجب توافره لقيام الركن المعنوي بين أن يكون قصد جنائي عام أو قصد جنائي خاص، أو الاثنين معاً؟ ولذلك نتحدث في هذا المبحث عن مظاهر الركن المعنوي المفترض في الجرائم المرورية بالوقوف عند مدى تحقق القصد الجنائي العام في الجرائم المرورية (**المطلب الأول**)، وكذلك مدى تحقق القصد الجنائي الخاص في الجرائم المرورية (**المطلب الثاني**).

المطلب الأول: القصد الجنائي العام في الجرائم المرورية

يعد القصد الجنائي العام محور وأصل الركن المعنوي، إذ يعبر القصد الجنائي عن النية الجرمية للإنسان والتي تتكون متى توافر العلم لديه بأن الأفعال التي يقوم بها مخالفة للقانون ويترتب على ارتكابها الحاق الأذى بالآخرين ورغم توافر هذا العلم لديه إلا أن إرادته الصحيحة تتجه نحو

لقانون المرور رقم (393) لسنة 2005م، وختاماً بالقرار بقانون رقم (3) لسنة 2020م بشأن تعديل قانون المرور رقم (5) لسنة 2000م وتعديلاته. للمزيد انظر في ذلك (موقع المقتفي، بدون تاريخ نشر).

⁵ يُقصد بالمسؤولية الجزائية تحمل الشخص الذي قام بالجريمة لتبعات ما يقرر في حقه قانوناً من عقوبات، بما معناه أن من يرتكب السلوك المحظور يتوجب عليه أن يتحمل الأثر القانوني المترتب على القيام به، بأن يحصل على العقوبة المناسبة عن هذه الجريمة. وللמיד انظر في ذلك (مجموع، 2000، ص32).

ارتكاب الجريمة بقصد تحقيق النتيجة الجرمية، وعليه فإن أي جريمة تأخذ صورتين من حيث النية والإرادة، بأن تكون قصدية أو عمدية، وأن تكون غير قصدية أو غير عمدية. وهذا ما نبجته كما يلي في إطار الجرائم المرورية:

الفرع الأول: مكانة العلم في الجرائم المرورية

يُمثل العلم الحالة الذهنية أو الوعي الذي يسبق تحقق الإرادة، ويعمل على إدراك الأمور على نحو وشكل مطابق للواقع، وعليه فالعلم هو شرط أساسي لوجود الإرادة، باعتباره يبينها ويعين حدودها، وعناصرها الأساسية اللازمة لقيام الجريمة (سليمان، 1998، ص251).

وعليه يُشترط في الجاني أن يتوافر لديه القصد الجرمي بأن يكون عالماً أو يتصور حقيقة الواقعة الجرمية التي تتوجه إرادته نحو تحقيقها، وهذا الأمر يسمى بعنصر العلم في الجريمة (عالية، 1998، ص241)، فسائق السيارة عند ارتكابه لمخالفة مرورية كعدم احترام إشارة من إشارات المرور يكون على علم تام بأن الفعل مجرم ومعاقب عليه قانوناً، وبذلك تنص المادة 80 من قانون المرور الفلسطيني بأنه "1- على عابري الطريق الإنصياح للتعليمات التي تأمر بها العلامات والإشارات والخطوط التي توضع في الطريق بموجب هذا القانون. 2- للتعليمات التي تأمر بها إشارات المرور الضوئية الأولوية على تلك التي تدل عليها الشاحصات أو العلامات الموضوعة في الطريق".

وفي هذا الإطار نجد أن العديد من النظريات الفقهية فسرت ماهية العلم كعنصر من عناصر القصد الجنائي العام في الركن المعنوي للجريمة، وحدود العلاقة ما بينه وبين الإرادة كعنصر ثاني، وهل العلم هو المعتبر أم الإرادة هي المعتبرة؟ وهل العلم منبثق عن الإرادة الآتمة؟ يبدو أن القصد الجنائي في الظاهر بأنه من السهل تحديد وتحليل عناصره، لكن في الفقه قد أثار نقاشاً طويلاً تمخض عن نظريتين، هما نظرية (العلم) ونظرية (الإرادة)، وبناءً على ذلك سوف نقوم ببحث هذه النظريات في هذا الإطار.

أما بالنسبة لتحديد عناصر القصد الجنائي، فبينما ذهب رأي إلى أنه يكفي لقيام القصد الجنائي إرادة الجاني للفعل مع علمه بنتيجته الإجرامية وبالظرف والوقائع المتصلة بالفعل، وهذا الرأي يمثل نظرية العلم، نجد بأن الرأي الثاني يتطلب ضرورة انصراف إرادة الفاعل إلى النتيجة الإجرامية وإلى كل ما يتصل بالفعل من وقائع تشترك في تحديد صفته الإجرامية، وهذا الرأي يمثل نظرية الإرادة (موسى، 1995، ص331).

وقد استقر هذا الجدل الفقهي والخلاف حول تحديد عناصر القصد الجنائي وجود اتجاهين هما اتجاه يأخذ بفكرة نظرية العلم، والاتجاه الآخر يمثل نظرية الإرادة (جاسم، 2008، ص24).

أولاً: نظرية العلم: يرى أنصار هذه النظرية بأنه تكفي إرادة الفعل والعلم بالنتيجة التي تترتب عليه، أما إرادة النتيجة فهي غير لازم العلم بها، لأنها لا يمكن أن تخضع لسيطرة الإرادة، ومن ثم لا تدخل إلا ضمن دائرة العلم والتوقع (ثروت، بدون تاريخ نشر، ص225).

والقصد الجنائي وفقاً لهذه النظرية هو (إرادة الفعل وتصور النتيجة)، فهذه النظرية لا تتطلب سوى العلم بالفعل وإرادته دون إرادة النتيجة (حسني، 2012، ص33). ويبرر أنصار هذه النظرية اتجاههم بعدة حجج، وقد تعرضت هذه الحجج إلى عدد من الانتقادات من أنصار نظرية الإرادة (صالح، 2004، ص31).

ثانياً: نظرية الإرادة: يرى أصحاب هذه النظرية أن الإرادة هي المحرك نحو اتخاذ السلوك الإجرامي وهي المحرك أيضاً نحو تحقيق النتيجة أي انصراف الإرادة إلى النتيجة الإجرامية بمعنى إرادة الفعل وإرادة النتيجة (نجم، 1998، ص185).

وعلى ذلك، فتصور النتيجة وتوقعها لا يكفي لتوافر القصد الجنائي، والحجة الأساسية التي يدعم بها أنصار نظرية الإرادة مذهبهم هي القول بأن العلم وحده حالة نفسية مجردة عن كل صفة إجرامية، فالشارع لا يمكن أن يسبغ صفة الإجرام على مجرد العلم لأن ذلك يناقض المبادئ الأساسية في القانون الحديث، والقصد الجنائي لا يمكن أن يقوم على مجرد العلم بل لا بد فيه من اتجاه ذد القانون، ومن نشاط نفسي يرمي إلى غاية غير مشروعة، وهذا النشاط النفسي هو الإرادة حين تسعى إلى إحداث الوقائع التي يجرمها القانون، فالفرق بين العلم والإرادة أن العلم حالة ثابتة مستقرة في حين أن الإرادة اتجاه ونشاط، والعلم وضع لا يحفل به القانون، في حين أن الإرادة يتحرى الشارع اتجاهها ويسبغ عليها وصف الإجرام إذا انحرفت في هذا الاتجاه، وأن هذا الرأي هو الأقرب إلى الصواب على أساس أن تطلب إرادة النتيجة هو والذي يميز القصد الجنائي عن الخطأ غير العمدى (حسني، 2012، ص37).

فإن بتوافر كل من العلم والإرادة يتحقق القصد الجنائي، لأنهما يمتزجان معاً في نطاق القصد، فالعلم والإرادة يعبران عن حقيقة النفس البشرية (عودة، 2013، ص91). وخلاصة هذا الرأي وفقاً لنظرية الإرادة فإن إرادة الفعل وحده لا تكفي لقيام القصد الجنائي، وإنما يلزم إرادة الفعل

وإرادة النتيجة، لأنه لا إرادة بدون علم، وهذا ما أخذ به المشرع الأردني من خلال نص المادة 63 من قانون العقوبات بتعريف النية على أنها "إرادة ارتكاب الجريمة على ما عرفها القانون"⁶.

فشمل بذلك عنصري الركن المعنوي وهما (العلم والإرادة)، وعليه يكون المشرع الأردني قد اختار السير على مبدأ نظرية الإرادة من خلال تعريف المادة 63 للقصد الجنائي لأنه لم ينص صراحة على توافر عنصر العلم، وإن أشار البعض بأن المشرع أورد لفظ الإرادة باعتبار أن الإرادة تقتض وجود العلم.

ويعد الركن المعنوي بعنصريه (العلم والإرادة) أساساً لقيام المسؤولية الجزائية على حرية الاختيار، فالمسؤولية الجزائية مقيدة لحرية الاختيار (عصفور، 2009، ص165)، وقد نصت المادة 1/74 من قانون العقوبات الأردني النافذ في الضفة الغربية رقم 16 لسنة 1960 على أنه "لا يحكم على أحد بعقوبة ما لم يكن قد أقدم على الفعل عن وعي وإرادة"، وبقراءة هذا النص يتبين لنا بأن المشرع الأردني وضع شروطاً لقيام المسؤولية الجزائية متمثلة في الوعي والاختيار (الإرادة)، وسيتركز حديثنا في هذا الفرع عن الوعي، أما الاختيار (الإرادة) فسيترك الحديث عنه خلال الفرع التالي من هذا المطلب.

والوعي مصطلح يدل على (ضم شيء)، ويعبر عن الحالة العقلية المتعلقة بالإدراك، بأن يكون الشخص على دراية وعلى تواصل مباشر مع المحيط الخارجي وفقاً لمنافذ الوعي التي تتمثل في الحواس الخمسة للإنسان، وفي علم النفس يمثل الوعي حالة عقلية يتميز الإنسان بها من خلال ملكات المحاكمة المنطقية الذاتية، والحالة الشعورية أو العقلانية والقدرة على الإدراك الحسي للعلاقة ما بين الكيان الشخصي للإنسان والمحيط الطبيعي له (العكشة، 2021، ص21).

وبالرغم من تعدد المصطلحات التي تشير إلى مصطلح (الوعي)، إلا أن المشرع الأردني كان قد استخدم لفظ الوعي ضمن المادة (74) من قانون العقوبات النافذ، ولفظ الشعور في المادة (93) من ذات القانون، ولفظ الإدراك في المادة (92)، ولفظ التمييز في المادة (3/118) من القانون المدني الأردني رقم 43 لسنة 1976، حيث يعتبر الوعي الشرط الأول لقيام المسؤولية الجزائية، وهو بناءً على ما موقف المشرع الأردني في قانون العقوبات يشير إلى مدى قدرة الشخص على فهم ماهية سلوكه وطبيعته وتقدير ما يترتب عليه من نتائج، وهذه المقدرة ينبغي أن تنصرف إلى ماديات الفعل في ذاته وبناتج هذا الفعل الطبيعية كما هي في الواقع المألوف.

⁶ المادة 63 من قانون العقوبات الأردني رقم 16 لسنة 1960م.

ويكتسب الإنسان ملكة الوعي عند بلوغه سنًا معيناً يتحقق فيه النضج العضوي والعقلي، ذلك أن الوعي مصدره العقل وهو قدرة الشخص على الفهم، لذلك فإن الوعي لا يولد مع الإنسان مرة واحدة، وإنما يتطور بتطور جسده وعقله، وحيث لا يوجد دليل قاطع يؤكد على أن الإنسان يكون مدركاً في سن معينة، ولما كان التمييز بطبيعته يتفاوت لدى الناس من حيث ثبوته ومن حيث مداه، فنجد أن التشريعات قد اختلفت في تحديد سن البلوغ (العكشة، 2021، ص22-23)، وكان المشرع الأردني قد حدد هذا السن بموجب المادة 3/118 من القانون المدني الأردني، وذلك حرصاً من المشرع على تنظيم واستقرار الأوضاع الاجتماعية.

وخلاصة القول بأن القصد الجنائي لا يتحقق إلا بإرادة متجهة لتحقيق النتيجة وعلم يحيط بعناصر وأركان الجريمة، يتبين لنا بأن الإرادة هي جوهر القصد الجنائي وبالتدقيق بفكرة القصد الجنائي وجوهره يتبين أن الإرادة لا تقوم فعلاً ولا يتاح لها تأدية دورها في تبيان القصد ما لم تكن مستندة إلى العلم، وعليه ان القصد هو علم وإرادة، ويعرف العلم بأنه "علم بعناصر الجريمة وإرادة متجهة إلى تحقيق هذه العناصر أو إلى قبولها" (المجالي، 2012، ص350).

أما بالنسبة لتطبيقات ذلك على بعض الجرائم المرورية، يرى الباحث أن مفتعلي حوادث المرور عندما يقدمون على فعلتهم فإنهم مدركون لما يفعلون ويكون ذلك عن تخطيط مسبق، إذاً فإننا نتحدث عن الشخص الطبيعي الذي يتحمل نتيجة أفعاله ويكون نطاق الشخصية من أهلية الوجوب إذا كانت الشخصية تعبر عن مدى الصلاحية لاكتساب الحق والتحمل بالالتزام دون تحديد أو تعدد ولذلك فإنه يكفي لتوافرها وجود الصلاحية أصلاً ولو كانت متعلقة ببعض الحقوق والالتزامات دون بعض على ذلك فإن الشخصية تتراوح بين الوجود وعدم الوجود، ولذلك فإن أهلية الوجوب تتعلق بمدى صلاحية الشخص.

إلا أن هناك بعض الجرائم المرورية لا يجوز افتراض العلم فيها، بحيث يتوجب على النيابة العامة اثباته، ومن ذلك نجد جريمة القيادة بدون رخصة سارية المفعول، حيث أن هذه الجريمة تعتبر من قبيل الجرائم القصدية، والتي لا يتصور وقوعها بطريق الخطأ، فيجب أن يكون السائق على علم كامل بأنه تم حرمانه من رخصة القيادة، أو أنه لا يملك رخصة سارية المفعول، وبذلك نصت المادة 115 من قانون المرور الفلسطيني على أن "كل من أحيط علماً بحرمانه من الحصول على رخصة قيادة أو حيازتها وقام خلال مدة سريان مفعول الحرمان بقيادة مركبة يحظر قيادتها بدون رخصة بموجب هذا القانون، يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن ثلاثة أشهر ولا تزيد على سنة وبغرامة مقدارها مائة وثمانون ديناراً أو ما يعادلها بالعملة المتداولة أو بإحدى هاتين العقوبتين".

كذلك فإن المشرع الفلسطيني اشترط العلم في بعض المخالفات المرورية بشكل واضح، ومنها ما نصت عليه المادة 3/102 من قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000 على أنه "إذا سمح مالك المركبة أو المسؤول عنها لشخص آخر بقيادتها مع علمه بأن هذا الشخص لا يحمل رخصة قيادة مركبة من نفس النوع فعلاوة على كل عقوبة أخرى تفرضها المحكمة يحرم من الحصول على رخصة قيادة أو من حيازتها لمدة لا تزيد على سنتين"، وأيضاً المادة 105 من ذات القانون، والتي نصت على أنه "إذا ارتكب شخص حادث طرق وعلم أو كان عليه أن يعلم بأنه من المحتمل أن يكون قد أصيب شخص وتخلّف عن إيقاف مركبته في مكان الحادث أو بالقرب منه للوقوف على نتائج الحادث أو لم يقدم للمصاب المساعدة التي كان بإمكانه تقديمها بما في ذلك نقله للمعالجة الطبية فيعاقب علاوة على كل عقوبة أخرى بحرمانه من الحصول على رخصة قيادة أو من حيازتها لمدة لا تقل عن سنتين ولا تزيد على ثلاث سنوات"، وأيضاً المادة 113 من ذات القانون، والتي تنص على أن "كل قائد مركبة كان له دخل في حادث طرق وعلم أو كان عليه أن يعلم بأنه قد أصيب شخص في الحادث ولم يتوقف بالقرب منه، ولم يقدم للمصاب المساعدة التي كان بإمكانه تقديمها يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن شهرين ولا تزيد على سنتين وبغرامة مقدارها ثلاثمائة وخمسون ديناراً أو ما يعادلها بالعملة المتداولة أو بإحدى هاتين العقوبتين".

وضمن نطاق الجرائم المرورية، فإنه يستلزم انصراف علم الجاني إلى جميع الوقائع اللازمة لتكوين الجريمة كما يرسمها القانون، ومن تلك الوقائع علم الجاني بموضوع الحق المعتقدى عليه إذ إن القصد بمعناه الأساسي يتمثل بإرادة الاعتداء على الحق الذي يحميه القانون، وهذه الإرادة بدورها تقتض العلم بهذا الحق فالشخص الذي يعتدي على رجال المرور أثناء تأديتهم لواجباتهم أو بسببها فإن فعله هذا يعد جريمة وفقاً لأحكام المادة (1/96هـ) من قانون المرور الفلسطيني⁷، بحسبان أن علم الجاني بأنه يعتدي على موظف عام هو علم مفترض ما لم يثبت عكس ذلك، ومن الوقائع التي يستلزم العلم بها هي العلم بمكان ارتكاب الفعل لأن بعض الأفعال لا تعد جريمة إلا إذا ارتكبت في مكان معين، كقيادة مركبة تحت تأثير مسكر على طريق عام

⁷ تنص المادة (1/96هـ) من قانون المرور الفلسطيني بأنه "1-يجوز لكل شرطي أن يلقي القبض بدون مذكرة إلقاء قبض على قائد أية مركبة يرتكب على مراه منه جريمة مرور في الحالات التالية: ... هـ-اعتداء قائد المركبة على رجال المرور بالقول أو الفعل أثناء أو بسبب تأديتهم للوظيفة، أو عدم الانصياع للتعليمات الصادرة عنهم".

التي جرمها المشرع الفلسطيني في المادة (1/96/و) من ذات القانون⁸، فالسكر لا يجرمه المشرع إلا إذا وجد الشخص في طريق عام وهو في حالة سكر هو ما نصت عليه المادة 390 من قانون العقوبات الأردني بأنه "من وجد في محل عام أو مكان مباح للجمهور وهو في حالة السكر وتصرف تصرفاً مقروناً بالشغب وإزعاج الناس عوقب بغرامة لا تتجاوز عشرة دنانير أو بالحبس حتى أسبوع"، والحكمة من ذلك هو أن قيادة المركبة تحت تأثير مسكر على طريق عام من شأنه أن يعرض مستخدمي الطريق للضرر والخطر، فإذا كان من ارتكب فعل القيادة تحت تأثير مسكر يجهل مكان فعله فلا ينسب إليه القصد الجرمي (الحديثي، 1992، ص277).

وينبغي أيضاً علم الجاني بزمان وقوع الفعل فمن يقف بمركبته أو يسير بها على طريق عام ليلاً دون إضاءة مصابيح فإن فعله هذا يعد جريمة مرورية نص عليها المشرع الفلسطيني في المادة 57 من قانون المرور الفلسطيني⁹، فزمان وقوع الفعل هنا هو الذي جعل من هذا الفعل مجزماً فلو إن شخصاً قاد مركبته نهاراً بدون أضوية على طريق عام، فلا يعد فعله جريمة مرورية، والحكمة من ذلك هو أن قيادة المركبة ليلاً ينطوي على خطورة تهدد الحق الذي يحميه القانون، كذلك يجب أن يكون الجاني عالماً بالنتيجة الجرمية المترتبة كأثر على فعله، وما تمثله هذه النتيجة من اعتداء على الحق الذي يحميه القانون، واتجاه إرادة الجاني في جريمة الاعتداء على شرطة المرور المنصوص عليها في المادة (1/96/هـ) من قانون المرور الفلسطيني، والهدف منها هو إحداث النتيجة الجرمية المتمثلة بالجرح أو الإيذاء، الذي يطال شرطة المرور جراء الفعل الذي ارتكبه الجاني، فعلم الجاني بنتيجة اعتدائه على شرطة المرور بالإهانة أو الضرب هو علم مفترض وهو ما يميز الجريمة المرورية العمدية عن غير العمدية.

الفرع الثاني: الإرادة الآثمة ودورها في الجرائم المرورية

تعتبر الإرادة الشرط الثاني لقيام المسؤولية الجزائية إلى جانب العلم، ويقصد بها حرية الاختيار، ويعبر عنها بقدرة الشخص على توجيه سلوكه نحو أمر معين، بدون وجود أي تأثيرات خارجية على هذا السلوك، من شأنها أن تغير من رغبة الشخص أو رضاه، وفي إطار الجرائم المرورية وبالرغم من ضعف هذا العنصر إلا أن مستعملي الطريق من سائقين ومشاة لم يقدموا على

⁸ تنص المادة (1/96/و) من قانون المرور الفلسطيني بأنه "1- يجوز لكل شرطي أن يلقي القبض بدون مذكرة إلقاء قبض على قائد أية مركبة يرتكب على مرأى منه جريمة مرور في الحالات التالية: ... و- قيادة مركبة تحت تأثير مواد مخدرة أو مسكرة".

⁹ تنص المادة 57 من قانون المرور الفلسطيني على أنه "لا يجوز قيادة مركبة إلا إذا كانت أجهزة الإنارة فيها صالحة، وطبقاً لما تحدده سلطة الترخيص، كما لا يجوز قيادة مركبة وقت الحاجة للإنارة إلا بعد إنارة مصابيحها الأمامية والجانبية والخلفية ولوحة أرقامها وبما يتفق وظروف الطريق".

أفعالهم غير المشروعة إلا بناءً على إرادتهم، فهم مدركون لما سيفعلون (العكشة، 2021، ص23).

ولتوضيح عنصر الإرادة بشكل أكبر، نؤكد بأن الشخص يكون مخير بين طريقتين قبل ارتكابه للسلوك، إما الإقدام على القيام بسلوك وتوجيه إرادته نحو ذلك، وإما التراجع وعدم الإقدام على ذلك السلوك، وعند اختياره للطريق الأول فإنه يكون مسؤولاً جنائية، وتتقي حرية الاختيار لدى الشخص بنوعين من أسباب الانتقاء، النوع الأول أسباب خارجية كالإكراه وحالة الضرورة، والنوع الثاني أسباب داخلية متعلقة بالحالة العقلية والنفسية للشخص، وبالتالي فإن المخاطبين بالقانون يجب أن تتوافر لديهم حرية الإرادة (أبو سليم، 2014، ص63).

وتتمثل أهمية الإرادة في الجرائم المرورية من خلال دورها البارز في المراحل الجرمية المختلفة باعتبارها القوة المحركة لحركات الإنسان العضوية التي من شأنها تحقيق الغرض الجرمي (الحسيني، 2013، ص123)، فعلى سبيل المثال في جريمة الاعتداء الجسدي أو اللفظي على شرطي المرور، والمنصوص عليها في المادة (96/1 هـ) من قانون المرور الفلسطيني، فنجد بأن الفاعل يلجأ إلى هذه الجريمة من خلال عدة وسائل أهمها الاعتداء الجسدي واللفظي على شرطة المرور أثناء قيامهم بواجبهم، بما يترتب عليه تحقيق عنصر الاعتداء والإهانة لشرطي المرور، وهذا هو الغرض الجرمي الذي يسعى إليه الفاعل من فعله، فتقوم لديه قوة نفسية تدفعه إلى القيام ببعض السلوكيات الجسدية أو اللفظية، والتي من شأنها تنفيذ غرضه الجرمي، فتقوم بذلك مسؤوليته عن جريمة الاعتداء الجسدي أو اللفظي على رجال شرطة المرور (فرج، 1993، ص309).

وعليه فإن الإرادة الآتية في الجرائم المرورية حالها كحال الإرادة في الجرائم القصدية الأخرى، والتي يستلزم لقيامها توافر العلم لدى الجاني بالوقائع المكونة للجريمة بأن يكون على علم بالمصلحة المحمية جنائياً والتي ينوي الاعتداء عليها، وبالأثار القانونية والموضوعية المترتبة على هذا الاعتداء، مع توقع الجاني للنتيجة الجرمية والعلاقة السببية ما بين سلوكه وهذه النتيجة، ويشمل ذلك أيضاً علم الجاني بالتكليف القانوني للسلوك الجرمي الذي يقوم به، ذلك لأن المشرع الأردني اعتبر بأن العلم بالقانون هو أمر مفترض، حيث نصت المادة 85 من قانون العقوبات الأردني على أنه "لا يعتبر جهل القانون عذراً لمن يرتكب أي جرم".

وبناءً على ما سبق فإن القصد الجنائي العام في الجرائم المرورية يتطلب أن يكون الجاني على علم بالفعل المكون للجريمة، والعناصر المكونة له، وكذلك علمه بأن النص القانوني مجرم لهذه الأفعال التي يقوم بها، وفي ذات الوقت فإن الجاني رغم علمه بتجريم هذا الفعل وتشكيله انتهاكاً

للحقوق التي حماها القانون والمصالح التي أقرها المشرع، فإنه يقوم بارتكابه بإرادة كاملة واعية بما يقوم به، حيث تتصرف إرادة الجاني وهذه الحالة إلى القيام بماديات الجريمة فيما يخص السلوك والنتيجة مع انصباب إرادته على القيام بالفعل وقبول النتيجة المترتبة عليه (سليمان، 1995، ص 285-286)، فيكون الجاني بذلك متقبلاً لأفعال انتهاك القانون واعتدائه على الحقوق والمصالح المحمية بموجبه (المجالي، 2012، ص 351).

وبناءً على ما سبق يرى الباحث بأن القصد الجنائي العام بعنصريه الوعي والإرادة له أهمية كبيرة في الجرائم المرورية، فمرتكب الجريمة المرورية يكون لديه وعي وإرادة وحرية اختيار للقيام بالأعمال والتصرفات المحظورة في قانون المرور، سواء أكانت هذه التصرفات إيجابية كالقيام بعمل أو سلبية كامتناع عن القيام بعمل، وبغياب إحدى عناصر القصد الجنائي العام تنتفي المسؤولية عن الفاعل.

المطلب الثاني: القصد الجنائي الخاص في الجرائم المرورية

يتوافر القصد العام كلما تعمد الجاني ارتكاب الجريمة مع علمه بأنه يرتكب محظوراً، وأغلب الجرائم يكتفي فيها توافر القصد العام للجرائم كالجراح والأذى البسيط فإنه يكتفي فيها تعمد الجاني إتيان الفعل المادي مع علمه بأنه محرم (عودة، 1985، ص 413)، وفي بعض الجرائم لا يكتفي في القصد العمد بل يشترط أن يتوافر قصد خاص ففي جريمة السرقة لا يكتفي بأخذ مال الغير خفية بلا مسوغ ولا بد من أن يتعمد مع ذلك بنية تملك المال فإذا أخذه ولم يقصد تملكه لا تكون هناك جريمة (صالح، 2019، ص 22). وعليه فإنه يتوجب علينا في هذا المطلب بحث صورة القصد الجنائي الخاص في الجرائم المرورية بالوقوف عند مفهوم القصد الجنائي الخاص (الفرع الأول)، وكذلك مدى إمكانية تحقق القصد الجنائي الخاص في الجرائم المرورية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مفهوم القصد الجنائي الخاص

القصد الجنائي الخاص هو بمثابة قصد إضافي، أو شرط تجريم إضافي في بعض الجرائم التي لا يكفي فيها القصد الجنائي العام (شناق، 1433، ص 132). والقصد الجنائي الخاص هو تعمد نتيجة معينة أو ضرر خاص (عودة، 2013، ص 311). والقصد الخاص هو نية انصرفت إلى تحقيق غاية معينة أو هو نية دفعها إلى الفعل باعث خاص (السعيد، 2002، ص 290).

والقصد الخاص إرادة واعية تتعلق بأمر لا يعد من العناصر المادية للجريمة، فتحققه ليس لازماً لوجودها وقيامها وهو غاية يتمثلها الجاني في ذهنه، وتكون دافعاً لتحريك إرادته لارتكاب السلوك الإجرامي، ويستوي بعد ذلك تحقق هذا القصد الخاص في الواقع أو عدم تحققه (أبو الروس،

بدون تاريخ نشر، ص40). والقصد الخاص هو الباعث على ارتكاب الجريمة، والباعث هو الإحساس أو المصلحة التي قد تدفع الجاني إلى ارتكاب الجريمة، فهو يتفاوت من جريمة إلى أخرى بحسب ظرف الجاني، كما أن ليس للباعث في الأصل أي تأثير في قيام المسؤولية الجنائية (نجم، 1995، ص189).

والقصد الجنائي الخاص إما أن يكون توافره ضرورياً لقيام الجريمة، فإن انتفى انتفت الجريمة تبعاً لذلك، مثل جريمة التزوير المعلوماتية، فإنه لا قيام للجريمة بغير قصد خاص وهو نية استعمال المحرر المزور فيما زور من أجله، لأنه لا يوجد خطورة من هذا التزوير، في حالة عدم توافر نية استعماله فيما زور من أجله (الثنيان، 2016، ص76).

وقد يقتصر دور القصد الخاص على تحديد وصف الجريمة وعقابها، فالقصد العام كاف لقيام الجريمة، غير أن توافر القصد الخاص مقترنا بالقصد العام من شأنه أن يغير وصف الجريمة والعقوبة المقررة لها، سواء بالتشديد أو التخفيف، ومثال ذلك: جريمة الرشوة والتي تتطلب إتيان عمل غير حق (غير محق)، فلا يكفي توافر القصد العام المتمثل بإتيان الفعل غير المحق، إنما لابد من توافر القصد الخاص المتمثل بأن القيام بذلك العمل غير المحق يكون بقصد المتاجرة بالوظيفة وبنية الحصول على مغنم مادي من الراشي. وذلك على خلاف وصرة التجريم بالنسبة للرشوة لقاء القيام بعمل حق (عمل محق)، ففي هذه الحالة لا يوجب المشرع توافر القصد الخاص، إنما يتحقق القصد العام بمجرد أخذ الرشوة أو الطلب أو قبول العرض المقدم من الراشي (حسني، 2012، ص704).

كما أن القصد الخاص هو القصد الذي يعتد فيه المشرع بغاية معينة يتطلبها اكتمال الركن المعنوي، لذلك فإن القصد الخاص يتوافر عندما يؤكد المشرع على وجوب تحقق قصد موصوف إلى جانب القصد العام كشرط أساسي لتحقيق القصد الجنائي، وبناءً على ذلك فإن البحث عن توافر القصد الخاص يقتضي توافر القصد العام لدى الجاني بالضرورة (الدراجي، 2012، ص38).

والمادة 67 من قانون العقوبات الأردني النافذ في الضفة الغربية عرفت الدافع بأنه "العلة التي تحمل الفاعل على الفعل أو الغاية القصوى التي يتوخاها"، وكذلك نصت الفقرة الثانية من نفس المادة على أن "لا يكون الدافع عنصراً من عناصر التجريم إلا في الأحوال التي عينها القانون".

وعليه فإن القصد الجنائي الخاص يتحقق بوجود باعث خاص دفع إلى ارتكاب الجريمة، ويستلزم القانون توافره إلى جانب القصد العام في بعض الجرائم، كجريمة التزوير مثلاً، لا يكفي فيها أن

يكون الجاني قد غير الحقيقة في محرر عن علم بالتغيير، بل يجب أن تتجه إرادته الى استعمال المحرر فيما زور من أجله (إبراهيم، 2008، ص279).

وما ينبغي الإشارة إليه أن القصد الجنائي الخاص يمكن أن يكون له دور مزدوج في بناء الجريمة، ويأخذ أمرين:

- قد يكون تطلبه ضرورياً لقيام الجريمة بحيث إذا انتفى انتفت الجريمة تبعاً لذلك، فمثلاً لا تقوم جريمة السرقة إذا انتفت لدى الجاني نية تملك مال الغير المعتدى عليه.
- وقد يلعب القصد الخاص دور الظرف المشدد ونجد تطبيقه في المادة 113 من قانون العقوبات الأردني بخصوص الإضرار بالمنشآت والبواخر بقصد شل الدفاع الوطني¹⁰.

الفرع الثاني: مدى إمكانية تحقق القصد الجنائي الخاص في الجرائم المروية

القصد الجنائي الخاص هو نية تنصرف إلى غرض معين أو يدفعها إلى الفعل باعث معين، أو هو الدافع النفسي لتحقيق سلوك معين بالنظر إلى غاية محددة (عالية، 1998، ص249). وفي الجرائم المروية يختلف القصد من ارتكاب الفعل المجرم باختلاف ظروف ارتكاب الفعل في حد ذاته، والملاحظ بأن القصد الجنائي الخاص لا يكون إلا في الجرائم العمدية كالذي يتطلب توافر القصد إلى جانب القصد الجنائي العام في حين أن توافر القصد الجنائي العام لا يفترض دائماً توافر القصد الجنائي الخاص، ولا يعتد القانون بالباعث إلا إذا نص عليه المشرع صراحة وهو أمر نادر (سليمان، 1998، ص60).

فمن المقرر قانوناً أنه يكفي الجرائم المروية أن يتوافر القصد الجنائي العام بالإضافة إلى توافر الركن المادي فيها لتقع تحت طائلة العقاب، أما الباعث أو القصد الخاص الذي يدفع بالمتهم إلى ارتكاب الجريمة فليس له تأثير على قيام المسؤولية الجزائية، وإن كان له تأثير في تقدير العقوبة، ومن ثم يجب على المحكمة إذا ما قضت بالإدانة في جريمة من جرائم المرور ذات القصد الخاص أن تقيم الدليل على توافره، وتدل على ذلك بأسباب سائغة.

وإذا كان القصد الجنائي العام يقوم على العلم والإرادة المنصرفين إلى ارتكاب المتهم للركن المادي على اختلاف صوره، فإن القصد الجنائي الخاص يقوم على العلم والإرادة مضافاً إليهما

¹⁰ تنص المادة 113 من قانون العقوبات الأردني النافذ بأنه "1- يعاقب بالأشغال الشاقة المؤبدة كل أردني أقدم بأية وسيلة كانت بقصد شل الدفاع الوطني على الإضرار بالمنشآت والمصانع والبواخر والمركبات الهوائية والأدوات والذخائر والأرزاق وسبل المواصلات وبصورة عامة بأي شيء ذي طابع عسكري أو معد لاستعمال الجيش أو القوات التابعة له".

أن العلم والإرادة يمتدان إلى نية خاصة، كجريمة نقل حمولة زائدة في المركبات العمومية بقصد أخذ إجرة إضافية، ولمحكمة الموضوع السلطة الكاملة في الاستدلال على توافر القصد الخاص من أحوال المتهم وظروف الدعوى وملابساتها (محمد، 1984، ص118).

وتطبيقاً لذلك قضت المحكمة العليا بغزة أن "تقدير البيانات من إطلاقات قاضي الموضوع، ولا تعقيب عليه من المحكمة الاستئنافية ما دام قد استخلص البيانات من الوقائع المعروضة عليه استخلاصاً سائغاً"¹¹. كما قضت محكمة النقض الفلسطينية بأنه "لما كان ما تقدم فإن الحكم المطعون فيه قام على فهم صحيح للوقائع المنسوبة إلى المتهم، وقد دلت على ذلك تدليلاً سائغاً من أصل ثابت في الأوراق لا يشوبه فساد في الاستدلال، فإذا ما أضيف إلى ذلك أن الأسباب التي جاء بها الحكم المطعون فيه لا تحوي أي قصور أو تناقض وبدت جلية وواضحة وشاملة لكل ما أثارته النيابة، بات من المتعين القضاء برفض الطعن"¹².

وبناءً على ما تقدم يجب على المحكمة أن تقدم الدليل على توافر القصد الخاص في الصورة التي يتطلبها القانون، وهي مسألة موضوعية تدخل في تقدير محكمة الموضوع، والاقتناع بما إذا كان قصد المتهم يتجه إلى باعث أو نية خاصة هو مسألة تقدرها محكمة الموضوع على حسب ظروف الدعوى (السعيد، 2002، ص261).

وبالتالي فالقصد الخاص هو قصد عام بالإضافة إلى اتجاه الإرادة إلى غاية تتجاوز النتيجة، أي اتجاه الإرادة إلى واقعة لا تدخل في البنيان القانوني للجريمة (بلال، بدون سنة نشر، ص680).

وبالنظر إلى الجرائم المرورية الواردة في قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000 نجد بأنها في غالبيتها تقوم على القصد الجنائي العام دون القصد الجنائي الخاص، ونعلل هذا الأمر في أن المشرع الفلسطيني يسهل من اثبات هذه الجرائم، حيث أن وجود القصد الخاص يعقد من عملية اثبات الركن المعنوي في الجريمة، وكل ذلك في مصلحة كل من يستعمل الطريق والشارع، ولكيلا يتهرب أي مجرم من العقاب، نظراً لانتفاء القصد الخاص.

وعلى اعتبار أن الجرائم المرورية في غالبيتها جرائم غير قصدية وقائمة على الخطأ، فإنه من غير المتصور وجود القصد الجنائي الخاص فيها، بما يسهل من اثبات هذه الجرائم. واستثناءً على ذلك فقد وجدنا بعض الأمثلة على جرائم مرورية بها قصد خاص، ومنها جريمة عدم إعطاء حق

¹¹ محكمة الاستئناف الفلسطينية، استئناف عليا جزء، القضية رقم 59/16، غزة. مشار إليه في (الحايك، 1998، ص121).

¹² محكمة النقض الفلسطينية، نقض جزء رقم 2004/128، رام الله، 10 مايو/ أيار 2006.

الأولوية للمشاة عند عبور ممر المشاة بهدف التسبب في خطر لعباري الطريق¹³، وكذلك جريمة نقل ركاب بدون رخصة لقاء أجر¹⁴، فالقصد الجنائي الخاص يتمثل في عبور ممر المشاة بدون إعطاء حق الأولوية بهدف التسبب في خطر لعباري الطريق، وكذلك نقل الركاب بدون رخصة نقل قانونية بهدف الحصول على أجرة.

المبحث الثاني: انتفاء الرابطة المعنوية في الجرائم المرورية

في ظل التطور التكنولوجي والتقني في العصر الحديث، فقد تزايدت الاختراعات الحديثة في جميع مجالات الحياة بما فيها الصناعات في إطار المركبات الآلية، والتي باتت جزءاً أساسياً من حياتنا اليومية، وبالأخص السيارات الشخصية الذي أصبح اقتناءها أمراً سهلاً، وهذا ما نتج عنه تزايد في عدد السيارات واتساع نطاق استعمالها، وذلك ترتب عليه زيادة في حوادث المرور، وبالتحديد غير العمدية منها (الحلواني، 2010، ص22)، أو بمعنى آخر انتفاء الرابطة المعنوية في الجرائم المرورية، بسبب القوة القاهرة وحالة الضرورة والحادثة الفجائي والإكراه المعنوي التي ترافق الحادث المروري أو الجريمة المرورية، وذلك ما يتطلب من الباحث تحديد أسباب انتفاء الرابطة المعنوية في الجرائم المرورية (المطلب الأول)، ومن ثم الوقوف عند المسؤولية الجزائية في الصفة غير القصدية في الجرائم المرورية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: أسباب انتفاء الرابطة المعنوية في الجرائم المرورية

فرق المشرع الفلسطيني في الجرائم المرورية الوارد ذكرها في قانون المرور بين الجرائم الجنحية وجرائم المخالفات، والتي تعتبر من قبيل الجرائم الشكلية التي يُعاقب فيها على السلوك المادي بغض النظر عن تحقيق النتيجة أو عدم تحقيقها، والجرائم المرورية كغيرها من الجرائم تنتفي الرابطة المعنوية فيها لعدة أسباب، منها ما هو مرتبط بموانع المسؤولية بسبب صغر السن والجنون والعاهة العقلية، وتناول المخدرات والمسكرات الاضطرابي، ومن هذه الأسباب ما هو مرتبط بانعدام الإرادة كالإكراه المادي (القوة القاهرة)، والحادثة الفجائي، ومنها ما هو مرتبط بانتفاء حرية الاختيار كالإكراه المعنوي وحالة الضرورة (الهييتي، 2005، ص216). وبناءً على ذلك ستركز الحديث في هذا المطلب عن هذه الأسباب كما يلي:

¹³ المادة 2/98 من قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000م.

¹⁴ تنص المادة 108 من قانون المرور الفلسطيني على أنه "إذا أدين شخص بجريمة نقل ركاب لقاء أجر في مركبة غير مرخصة بذلك، يعاقب بحرمانه من حيازة رخصة القيادة لمدة لا تقل عن ثلاثة أشهر ولا تزيد على ستة أشهر، فإذا عاد إلى ارتكابها خلال سنتين من تاريخ إدانته يكون الحرمان لمدة لا تقل عن سنة ولا تزيد على سنتين علاوة على كل عقوبة أخرى يقرها القانون".

الفرع الأول: أسباب انتفاء الرابطة المعنوية في الجرائم المرورية بسبب انعدام الإرادة
نستعرض في هذا الفرع أثر انعدام الإرادة المتمثلة في القوة القاهرة والإكراه المادي والحادث الفجائي على انتفاء الرابطة المعنوية في الجرائم المرورية، وذلك كما يلي:

أولاً: الإكراه المادي (القوة القاهرة والقوة الغالبة)

الإكراه المادي يشابه القوة القاهرة، وهما مصطلحان مترادفان، ويسمى في قانون العقوبات الأردني بمصطلح (القوة الغالبة) وفقاً لما جاء بعنوان المادة 88 من هذا القانون، وبجميع الأحوال فإن مصطلحات (الإكراه المادي والقوة القاهرة والقوة الغالبة) تشير إلى وقوع قوة مادية لا يستطيع الشخص المكره دفعها، حيث تسلبه إرادته بشكل مطلق، وتجبره على القيام بأفعال معينة أو الامتناع عن القيام بهذه الأفعال (المجالي، 2012، ص409). وسمي بالإكراه المادي نظراً لأنه قد يقع من إنسان، وسمي بالقوة القاهرة أو الغالبة إذا ما وقع بفعل الطبيعة كالزلازل والبراكين، أما في الإكراه المادي فإن السبب في الإكراه يكون إنسان أو حيوان، كمن يمسك يد شخص ويجبره على التوقيع على سندات تنفيذية أو شيكات أو كمبيالات أو سندات مزورة (الحلبي، 1997، ص392).

وحسب ما جاء بقضاء محكمة النقض الفلسطينية فإن للإكراه المادي عدة شروط، وهي¹⁵:

- أن يقع الإكراه بالتهديد الذي يؤدي في حال تنفيذه إلى وفاة المهدد أو الحاق الضرر البالغ فيه.
- أن يكون التهديد جدياً يتوقع معه المهدد الموت أو الإيذاء الشديد.
- أن يكون التهديد خطيراً بحيث إذا تم تنفيذه لحقه الموت العاجل للمهدد أو التشويه أو التعطيل بصورة دائمة.
- ألا يكون في وسع الفاعل تفادي التهديد بوسيلة أخرى.
- أما القوة القاهرة والقوة الغالبة فيشترط لتحقيقها عدة شروط، أهمها (المجالي، 2012، ص410):
 - وجود حادث مستقل عن إرادة الشخص وقع دون خطأ منه.
 - ألا يستطيع الشخص مقاومة هذا الحادث.
 - أن تكون القوة الحاصلة غير متوقعة.

¹⁵ محكمة النقض الفلسطينية، نقض جزاء رقم 2020/280، رام الله، 2020/10/7. منشورات قسطاس.

وبغض النظر عن اختلاف الاكراه المادي عن القوة القاهرة كما بينا سابقاً، إلا أنهما متشابهان من حيث الطبيعة القانونية ومن حيث الأثر القانوني المترتب، حيث إن الإكراه المادي والقوة القاهرة يسيطران على جسم الشخص المكروه بما يستحيل مقاومة هذا الإكراه، وذلك يترتب عليه التأثير على إرادة المكروه ويسلبه حرية الاختيار وبالتالي يحو إرادته، ومن ثم يحو فعل المكروه ذاته، ويزيل الركن المادي للجريمة وبالتالي يمنع قيام الجريمة نفسها، لذلك لا يمكن اعتبار الإكراه المادي مانعاً من موانع المسؤولية وإنما هو مانع من توافر الركن المادي للجريمة (ثروت، بدون تاريخ نشر، ص401)، وفي ذلك يذهب البعض من الفقه إلى القول بأن الإكراه المادي لا يعتبر عيباً من عيوب الإرادة، لأن هذه العيوب ترد على إرادة قائمة، في حين يحو الإكراه المادي الإرادة من الأصل، فلا تكون قائمة (السراج، 1987، ص318).

وذلك على عكس ما قضت به محكمة النقض الفلسطينية عندما اعتبرت الإكراه المادي مانعاً من موانع المسؤولية، حيث قضت "أما بخصوص الاكراه كمانع من موانع المسؤولية الجزائية فقد حددت المادة 88 من قانون العقوبات الأردني رقم 16 لسنة 1960 الشروط والضوابط لقيام الاكراه المادي والمعنوي كمانع للمسؤولية الجزائية"¹⁶.

وفي إطار الجرائم المرورية فإن تحقق الإكراه المادي والقوة القاهرة يمنع قيام المسؤولية بحق المكروه باستثناء إذا ما ترتب على سلوك المكروه جريمة قتل بحق أحد الأشخاص، ومن الأمثلة على الإكراه المادي في الجرائم المرورية قيام أحد الأشخاص بضرب سائق أحد المركبات ضرباً عنيفاً يجبره على قطع إشارة المرور وهي حمراء، بما يترتب عليه الاصطدام بمركبة أخرى ووفاته سائقها.

ومن الأمثلة على القوة القاهرة والقوة الغالبة في الجرائم المرورية، حدوث كارثة بيئية كالزلازل والفيضانات بما يترتب عليها قيام سائق أحد المركبات بالسير عكس اتجاه السير أو السير بالسرعة وذلك ما يؤدي إلى دهس أحد المشاة أو الإضرار بممتلكات الغير، ففي هذه الحالة تنتفي المسؤولية عن سائق المركبة، ويشترط في ذلك ألا يكون في وسع الفاعل تفادي التهديد بوسيلة أخرى.

ثانياً: الحادث الفجائي

الحادث الفجائي هو واقعة من فعل الطبيعة أو الإنسان وتظهر فجأة وبشكل غير متوقع أمام الشخص، وتدفع بسلوكه إلى تغيير طارئ قد يترتب عنه تحقيق نتيجة غير معروفة، فالعنصرين

¹⁶ محكمة النقض الفلسطينية، نقض جزاء رقم 2020/280، رام الله، 2020/10/7. منشورات قسطاس.

الأساسيين في الحادث الفجائي عدم القدرة على التوقع وعدم القدرة على تجنبه، كما هو الحال في سائق السيارة الذي يصاب بالإغماء بشكل مفاجئ، ويترك السيارة تسير وحدها وتدهس أحد الأشخاص على الطريق، أو كالسائق الذي يصاب بعمى ألوان مفاجئ يجعله يرى الإشارة الحمراء خضراء، ويترتب على ذلك الاصطدام بسيارة أخرى، وبالتالي فإن الحادث الفجائي مجرد سلوك الجاني من وصف الخطأ نظراً لغياب الجوهر النفسي للخطأ، أي بمعنى آخر غياب الغلط الذي يمكن تجنبه (الجبور، 2000، ص157). ويتشابه الحادث الفجائي مع الإكراه المادي والقوة القاهرة في أن كليهما ينفي المسؤولية أو الجريمة عن الفاعل، إلا أن ما يميز الحادث الفجائي هو أنه يحمي الركن المعنوي لا الركن المادي كما هو الحال في الإكراه المادي والقوة القاهرة، ولذلك نجد أن بعض الفقه اعتبر الحادث الفجائي من قبيل (القضاء والقدر) فلا مسؤولية على أحد في الحادث الفجائي على عكس الإكراه المادي الذي تتسبب فيه المسؤولية للشخص الذي قام بفعل الإكراه (الحديثي، 1992، ص344).

وبناءً على ما تم ذكره سابقاً، فإن الحادث الفجائي يشترط فيه توافر شرطين أساسيين، وهما (الحلواني، 2010، ص89):

- عدم توقع الفاعل وقوع الحادث الفجائي وقوة وقوعه، كالشخص الذي يسير بسرعة عالية في طريق سريع، ولا يعلم بأن هذا الطريق تم إضافة مطب في منتصفه دون وضع أي إشارات تدل عليه، أو كما هو الحال في السائق الذي لا يعلم بأن فرامل مركبته بها عطل، وأن حالة المفاجئة قد تقوم في أي لحظة، وفي حالة توقع السائق للحدث المفاجئ فإنه يصبح مسؤولاً عما سينتج عن هذا الحادث، وبذلك قضت محكمة النقض الفلسطينية "خلصت المحكمة الاستئنافية الى ان الواقعة الثابتة انه بتاريخ 2018/8/23 توجه المشتكين وعدد من افراد عائلتهم الى مدينة طولكرم وان سائق الباص المتهم الطاعن كان يقود الباص بسرعة عالية وان الركاب طلبوا منه تخفيض السرعة الا انه لم يمثل لطلبهم واستمر بالقيادة وبعد تجاوز حاجز الكونتينر عاود الطاعن قيادة الباص بسرعة عالية وبسبب صعود مطب فقد السيطرة على الباص وقام برفع الفرامل اليدوية مما أدى الى انقلاب الباص مما أدى الى إصابة بعض الركاب ووفاة راكبين وكان الطاعن يدعي ان الفرامل لا تعمل ولكن عند فحص الباص من قبل المختصين تبين انها تعمل وسليمة ولكن الطاعن كان يقود الباص بسرعة غير مكرث بطلب الركاب بتخفيض السرعة. وفي ضوء الواقعة الثابتة ومن حيث التطبيقات القانونية فإن ما قام به الطاعن من قيادة الباص بطيش وإهمال وبسرعة عالية غير مكرث بطلب الركاب تخفيض السرعة مما أدى نتيجة لذلك وقوع الحادث نتج عنه وفاة راكبين وإصابة ركاب

آخرين جسدياً وبالتالي يكون ما اقدم عليه الطاعن يشكل كافة اركان وعناصر تهمة التسبب بالوفاة عن غير قصد خلافاً لأحكام المادة 112 من قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000 وتهمة التسبب بحادث طرق نتج عنه إصابات جسمية خلافاً لأحكام المادة 1/69 ج بدلالة المادة 103 ، 110 من ذات القانون وتهمة قيادة مركبة بطيش وإهمال وفقاً لأحكام المادة 1/172 من اللائحة التنفيذية بقانون المرور بدلالة المادة 1/172 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور بدلالة المادة 5 من قرار مجلس الوزراء رقم 3 لسنة 2009 وحيث ان هذا الذي خلصت اليه المحكمة الاستئنافية ومن قبلها محكمة الدرجة الأولى انطوى على تطبيق صحيح القانون على واقعة الدعوى بعد وزنها للبيئة المقدمة والمستمعة وزناً سليماً يؤدي للوقائع التي خلصت اليها واقتنعت بها"17.

- ألا يكون في مقدور الفاعل مقاومة الحادث الفجائي وتجنبه، وذلك ناتج عن قوة الحدث، وعدم توقع الفاعل لوقوعه، وذلك ما يترتب عليه حدوث قوة مادية لا يستطيع الفاعل أن يقاومها أو يدفعها، فالسائق الذي يفاجئ بدخول سيارة أخرى على خط سيره وهو يسير بسرعة متوسطة تسمح له بأن يتفادى هذه السيارة لا يمكن له أن يتنزع بالحادث المفاجئ إذا ما اصطدم بها وأصاب أو قتل من فيها، وفي ذلك قضت محكمة النقض الفلسطينية "ان سبب الحادث منسوب لسائقة السيارة الميتسوبيشي ألين عندما استدارت بالسيارة من يمين الشارع الى يساره على نحو اصبحت بصورة عرضية في المسرب وعلى نحو فاجأ سيارة الاسعاف التي كان يقودها المتهم مما ادى الى حصول الحادث وما صاحبه من اضرار مادية لحقت بسيارة الميتسوبيشي ووفاة السائقة الين جورج خوري حيث ان هذه الاستدارة من يمين الشارع الى يساره في المسرب الذي كان يقود فيه المتهم الطاعن سيارة الاسعاف انحدرت الى مخالفة قانون المرور بعد اعطاء حق الاولوية بالمرور لسيارة الاسعاف وغيرها من المركبات"18.

ووفقاً للشروط السابقة فإن الباحث يجد بأن الحادث المفاجئ هو من أكثر أسباب انتفاء الرابطة المعنوية انتشاراً في الجرائم المرورية، باعتباره مرتبط بأمر مفاجئ يصادف سائق المركبة، ولا يستطيع التعامل معه لشدة ولعدم توقعه له.

¹⁷ محكمة النقض الفلسطينية، نقض جزاء رقم 2023/132، رام الله، 2023/5/3، منشورات قسطاس.

¹⁸ محكمة النقض الفلسطينية، نقض جزاء رقم 2012/34، رام الله، 2012/10/23، منشورات قسطاس.

الفرع الثاني: أسباب انتفاء الرابطة المعنوية في الجرائم المرورية بسبب انعدام حرية الاختيار
نستعرض في هذا الفرع أثر القوة القاهرة والحادث الفجائي على انتفاء الرابطة المعنوية في الجرائم
المرورية، وذلك كما يلي:

أولاً: الإكراه المعنوي

يعرف الإكراه المعنوي على أنه قوة إنسانية تتجه إلى نفسية الإنسان، فتحمل هذه النفسية كرهاً
على إرادة ارتكاب الجريمة (الحلبي، 1997، ص395). ونص المشرع الأردني على حالة الإكراه
المعنوي بموجب ما جاء بنص المادة 88 من قانون العقوبات النافذ بأنه "لا عقاب على من أقدم
على ارتكاب جرم مكرهاً تحت طائلة التهديد وكان يتوقع حين ارتكابه ذلك الجرم ضمن دائرة
المعقول الموت العاجل، أو أي ضرر بليغ يؤدي إلى تشويه أو تعطيل أي عضو من أعضائه
بصورة مستديمة فيما لو امتنع عن ارتكاب الجرم المكره على اقترافه وتستثنى من ذلك جرائم
القتل، كما يشترط أن لا يكون فاعل الجريمة قد عرض نفسه لهذا الإكراه بمحض إرادته أو لم
يستطع إلى دفعه سبيلاً".

وبقراءة النص السابق نجد بأن الإكراه المعنوي يختلف عن الإكراه المادي، في أن الإكراه المعنوي
يقع على عناصر الركن المعنوي للجريمة، ويقتصر على التأثير في الإرادة الحرة للمكره فيجردها
من حرية الاختيار، وذلك على عكس الإكراه المادي الذي يمس جذور النشاط الإجرامي من
الجاني (غنام، 2005، ص166). وذلك ما قضت به محكمة النقض الفلسطينية بأن "ان وعد
المحكوم عليه الطاعن للمجني عليها صابرين بالزواج ينطبق على المادة 293 من قانون
العقوبات على اعتبار ان هذه الحالة تدخل في مفهوم الاكراه المعنوي المبحوث عنه في هذه
المادة وليس في الاكراه المادي المنصوص عليه في المادة 292"19.

وعلى الرغم من أن البعض من الفقه (السعيد، 2002، ص554) كان قد حدد صورتين للإكراه
المعنوي، وهما (استعمال العنف للتأثير على الإرادة، والتهديد بالقتل أو بالحاق الأذى)، إلا أن
الباحث لا يؤيد هذا الاتجاه نظراً لأن الصورة الأولى المتعلقة باستعمال العنف تندرج ضمن إطار
الإكراه المادي لا المعنوي، وذلك ما أكدت عليه محكمة النقض الفلسطينية في العديد من قراراتها
بأن "لفظ العنف ينصرف الى انعدام رضاء المجني عليه أي الى الاكراه المادي الذي يقع على
المجني عليه اما لفظ التهديد فيعني الاكراه المعنوي"20.

¹⁹ محكمة النقض الفلسطينية، نقض جزاء رقم 2023/348، رام الله، 2023/9/24، منشورات قسطاس.

²⁰ محكمة النقض الفلسطينية، نقض جزاء رقم 2022/575، رام الله، 2023/1/9، منشورات قسطاس.

وبناءً على ما سبق يعتقد الباحث بأن الإكراه المعنوي قليل الحدوث في إطار الجرائم المرورية، إلا أنه قابل للحدوث، وإذا ما حدث فإن على القاضي أن يحكم بانتفاء المسؤولية الجنائية عن الشخص المكره حتى لو تسبب بحادث مروري ترتب عنه أذى بالآخرين، باستثناء إذا ما ترتب على هذا الحادث وفاة أحد الأشخاص، ويتحقق الإكراه المعنوي في الجرائم المرورية، كمن يهدد سائق المركبة بالحاق الأذى به أو بأحد أفراد أسرته إذا لم يقيم بمخالفة أحد الأنظمة المرورية.

ثانياً: حالة الضرورة

نص المشرع الأردني على حالة الضرورة كمانع للعقاب ولانتفاء المسؤولية الجزائية عن الفاعل وذلك وفقاً لما جاء في نص المادة (89) من قانون العقوبات الأردني النافذ والتي نصت على "لا يعاقب الفاعل على فعل ألجأته الضرورة إلى أن يدفع به في الحال عن نفسه أو غيره أو عن ملكه أو ملك غيره، خطراً جسيماً محدقاً لم يتسبب هو فيه قصداً شرط أن يكون الفعل متناسباً والخطر".

وقد استثنى المشرع من حكم المادة السابقة من كان عليه أن يتحمل ذلك الخطر بحكم القانون، وذلك وفقاً لما جاء في نص المادة (90) من قانون العقوبات الأردني ذاته والتي نصت على: "لا يعتبر في حالة الضرورة من وجب عليه قانوناً أن يتعرض للخطر". ولكي يعتد بحالة الضرورة كمانع من موانع العقاب يشترط أن يتناسب الفعل الجرمي الذي ارتكبه المضطر مع الخطر الذي واجهه وعجز عن رده.

وعلى الرغم من أن المشرع الأردني قد عالج حالة الضرورة واعتبرها مانع من موانع العقاب إلا أنه لم يتطرق إلى وضع تعريف لحالة الضرورة تاركاً ذلك للفقهاء الذي يختص بوضع التعريفات. ولكي يعتد بحالة الضرورة كمانع من موانع العقاب يشترط أن يتناسب الفعل الجرمي الذي ارتكبه المضطر مع الخطر الذي واجهه وعجز عن رده. وتعد حالة الضرورة مانعاً من موانع العقاب، وذلك لتجرد الفاعل من إرادته ومن حريته في توجيه إرادته، ويحدث ذلك في حين يكون الخطر موجهاً للشخص ذاته أو لماله أو لشخص غيره أو مال غيره، إذ تؤثر ظروف الضرورة على إرادة الفاعل ما يفقد إرادة الشخص من أي قيمة قانونية لها (الصالح، 2018، ص196).

ويشترط لقيام حالة الضرورة ولأخذ بها كمانع للعقاب وسبباً لانتفاء المسؤولية الجزائية عن الفاعل أن يوج خطرًا يهدد نفس الجاني أو نفس غيره أو ماله أو مال غيره، أي أن يكون الخطر وشيك الوقوع أي اعتداء غير محقق لكنه منتظر الحدوث، كما ويشترط أن يكون الخطر جسيماً فلا يكفي أن يكون الخطر مهدد بالوقوع لكن لا بد من أن يكون خطراً جسيماً يؤثر في إرادة

الفاعل ويفسدها، كما ويشترط أن يكون الخطر محدقاً بحيث يكون خطراً حالاً يؤثر في إرادة الجاني تأثيراً مباشراً، وإن يكون على وشك البدء أنه لم يبدأ بع، وأن لا يكون المضطر ممن وجب عليهم قانوناً تحمل الخطر وهذا ما نصت عليه المادة 90 من قانون العقوبات الأردني.

وتجد حالة الضرورة تطبيقها في الجرائم المرورية في العديد من الأمثلة، ومنها (الحلواني، 2010، ص 93-94):

- تلف أحد إطارات السيارة أثناء سيرها بسرعة معقولة، بما يترتب عليه عدم قدرة السائق على التحكم في السيارة، وذلك ما ينتج عنه وقوع حادث مروري.

- قيام مجموعة من قاطعي الطرق بقطع الطريق على سائق أحد السيارات، فيقوم بالهرب منهم بشكل سريع، وذلك ما يترتب عليه دهس أحد الأشخاص على الطريق.

وبناء على ما تقدم فإنه متى توافرت شروط حالة الضرورة في أحد الجرائم المرورية ترتب على توافرها انتفاء المسؤولية الجزائية، إلا أن ذلك لا يمنع حق المضرور من الحق في التعويض من الفاعل، ولا يمكن تصور توافر نية إجرامية لدى الفاعل في حالة الضرورة.

المطلب الثاني: الصفة غير القصدية في الجرائم المرورية

لم يضع المشرع الفلسطيني في قانون العقوبات الأردني رقم 16 لسنة 1960م تعريفاً للخطأ، يبين فيه ماهيته وإنما اكتفى بذكر بعض الصور له في بيانه للجرائم غير المقصودة، لا سيما جرائم القتل والإصابة الخطأ والإيذاء غير المقصود، حيث ذكر في المادة 64 من هذا القانون (الإهمال وقلة الاحتراز وعدم مراعاة القوانين والأنظمة) كصور مكونة للصفة غير القصدية في الجرائم بصورة عامة بما فيها الجرائم المرورية.

ويمكن تعريف الخطأ بأنه "إخلال بالتزام عام يفرضه المشرع على الأفراد بالتزام مراعاة الحيطة فيما يباشرونه من نشاط حرصاً على الحقوق والمصالح التي يحميها القانون" (المعمري، 1995، ص 229). ويتمثل جوهر الخطأ وفقاً لهذا التعريف²¹ في 1-عدم التزام الجاني اجتناب

²¹ والخطأ وفقاً لهذا التعريف نوعان: أ-خطأ بسيط أو خطأ غير واع: ويتحقق هذا الخطأ إذا لم يكن الجاني يتوقع أن سلوكه قد يؤدي إلى حدوث النتيجة الإجرامية، بينما كان في استطاعته وواجباً عليه أن يتوقعها وأن يعمل على تلاقيها، فإذا تركت أم كواباً به مادة سامة على منضدة قريبين من يد طفلها غير متصورة أن بوسعه أن يشرب من هذا الكوب ويموت، فالنتيجة وفاة الطفل متوقعة في ذاتها وفي الإمكان تقادي ذلك. ب-والنوع الثاني للخطأ ما يطلق عليه الخطأ الواعي، ويتحقق إذا توقع الجاني حدوث النتيجة المترتبة على نشاطه، ولكنه لا يقبلها ويأمل في عدم تحققها، ويعتقد أنها لن تتحقق معتمداً على مهارته وحذقه، مثال على ذلك السائق الذي ينطلق

التصرفات الخطرة أو مباشرتها في حدود تسمح بتجنب خطرهما. و2-عدم توقع الجاني حدوث النتيجة الإجرامية التي كان من واجبه وفي استطاعته توقعها أو حتى مع توقعه لها أعتقد أنها لم تقع، لأنه لم يتخذ عند مباشرته لسلوكه ما كان في وسعه، وما كان يجب عليه أن يتخذه من عناية واحتياط وحذر ليحول دون حدوثها.

وللتعرف على الموقف التشريعي والفقهى والقضائي من الصفة غير القصدية في الجرائم المرورية نستعرض في هذا المطلب عناصر الخطأ غير القصدي في الجرائم المرورية (الفرع الأول)، ومن ثم بيان صورته في إطار الجرائم المرورية أيضاً (الفرع الثاني)، وختاماً بعرض خصوصية الخطأ في هذا النوع من الجرائم (الفرع الثالث).

الفرع الأول: عناصر الخطأ غير القصدي في الجرائم المرورية

يفترض الخطأ غير القصدي في الجرائم المرورية وفي حوادث المرور أن يكون الفاعل قد أهمل وأغفل ما هو مطلوب منه قانوناً، ولو أنه قد أخذ بواجبات الحيطة والحذر لما حدثت النتيجة غير المشروعة (الحلواني، 2010، ص28). وفي هذا الفرع سنقوم بتبيان عناصر الخطأ غير القصدي في الجرائم المرورية وفقاً لما يلي:

أولاً: الإخلال بواجبات الحيطة والحذر

تعتبر الخبرة الإنسانية بصورة عامة المصدر الأساسي لاتخاذ الشخص واجبات الحيطة والحذر، حيث تفرض هذه الخبرة مجموعة من القواعد التي تنظم سلوك الإنسان في المجالات كافة، ويبدأ الشخص باكتساب الخبرة بالفطرة ومن ثم يطورها خلال مراحل حياته المختلفة (السويدي، 2006، ص250). ولذلك يقصد بواجب الحيطة والحذر "أنه إذا كان الشخص قادراً على ممارسة السلوك الخطر بأسلوب ملائم، فإن القانون يوجب عليه ممارسته بالأسلوب ذاته، لأنه لو كان غير قادر على ممارسته بالأسلوب الملائم، فإن القانون يفرض عليه واجب الامتناع عن ممارسة هذا السلوك الخطر" (عبد اللطيف، 2003، ص326)، وبذلك قضت محكمة الاستئناف الفلسطينية بأن "التلازم بين النشاط المادي والخطأ يقتضي البحث في الخطأ والنتيجة والعلاقة السببية فالخطأ هو تقصير في ملك الانسان عند قيامه بفعل او امتناع ارادي تترتب عليه نتائج تتطوي على ضرر ولم يقصدها الفاعل ولكنه في وسعه تجنبها او بذلك ما هو واجب من الحيطة

مسرعاً بسيارته في شارع مزدحم بالمارة متوقعاً أنه قد يقتل أحد المارة، ولكنه يستمر في القيادة المسرعة معتمداً على مهارته في القيادة لتفادي وقوع جريمة القتل فيخيب تقديره وتقع النتيجة الإجرامية، أو الشخص الذي يهدد آخر بسلاح ناري يعلم أنه محشو بالرصاص، فينطلق العيار على غير إرادته ويقتل المجني عليه. انظر في ذلك (قرني، 1990، ص168).

والحذر وبقدر الخطأ بمعيار موضوعي وذلك بمقارنة مسلك المتهم شخص متوسط الذكاء اذا وجد في ذات الظروف الخارجية التي فيها المتهم"22.

ويعتبر الالتزام بالحيطه والحذر هو ما يميز الخطأ عن العمد أو القصد، والذي يتطلب وجود سلوك غير مشروع بالقانون، وتتجه إرادة الفاعل إليه بهدف تحقيق نتيجة غير مشروعة، وذلك ما يكون أساساً لقيام الركن المعنوي للجريمة القصدية، وذلك ما يفسر وجود عقوبة على السلوك الجرمي وحده ما دام ممنوعاً، حتى وإن لم يحقق النتيجة الجرمية، خاصة إذا ما كان هذا السلوك على وجه من الخطورة، وكشف عن إرادة جرمية، ذلك أنه في المقابل أن الأصل في الخطأ أن يكون صادر عن سلوك مشروع ينطوي على درجة معينة من الخطورة الإجرامية (حسني، 2023، ص207).

وفي هذا الإطار نجد أن البعض من الفقه القانوني وضع شرطين لتطبيق واجبين الحيطه والحذر، وهما:

- الشرط الأول: عدم علم الجاني بعدم عدته على أداء الواجب قبل الإتيان بفعل السلوك الخاطئ، وذلك ما أكدت عليه محكمة النقض الفرنسية عندما حكمت بالبراءة على قائد مركبة تسببت في مقتل أربعة أشخاص نتيجة فقدانها للقدرة على السيطرة على سيارته نتيجة صدمة جسدية مفاجئة منعه من تحريك رجليه والدعس على الفرامل، حيث اعتبرت المحكمة بأن سائق السيارة وفقاً للتقرير الطبي فإنه قد تعرض لمثل هذه الصدمة للمرة الأولى في حياته، ولم يكن لديه أي علم أو توقع بحدوثها، وذلك ما منعه من أخذ واجب الحيطه والحذر لتفادي وقوع الحادث (Mayaud, 2006, p61).

- الشرط الثاني: عدم وضع الجاني نفسه في حالة عدم القدرة على القيام بواجب الحيطه والحذر، ومن الأمثلة على ذلك السائق الذي يقود سيارته بسرعة فائقة أمام منعرج خطير يكون قد وضع نفسه في حالة لا تمكنه من القيام بواجب الحيطه والحذر عن طريق التحكم بسيارته عند تجاوز المنعرج، وذلك ما معناه عدم جواز تحجج السائق بعدم قدرته على القيام بواجب الحيطه والحذر بسبب فقدانها للسيطرة على السيارة، نظراً لأنه هو من وضع نفسه في هذا الموقف، وتتشابه هذه الحالة أيضاً مع من يمنح سيارته لشخص لا يملك رخصة قيادة، ففي هذه الحالة يكون قد وضع نفسه في حالة لا يمكن باستطاعته أن يتفادى وقوع الخطر (Mayaud, 2006, p97).

²² محكمة الاستئناف الفلسطينية، استئناف جزاء رقم 2021/500، رام الله، 2021/12/14م، موقع قسطاس.

أما بشأن الموقف القانوني من الأخذ بواجب الحيطة والحذر في الجرائم المرورية، فنجد أن قانون المرور الفلسطيني يخلو من نص لهذا الواجب باستثناء ما ورد بنص المادة 66 من هذا القانون على أنه "يجوز لقائد مركبة الأمن أثناء تأدية مهمته عدم التقيد عند الضرورة بقواعد المرور وإشارات وعلاماته واستخدام أجهزة التنبيه الصوتية والضوئية بشرط اتخاذ وسائل الحيطة والحذر وعدم تعريض حياة الأشخاص أو الأموال للخطر"، وبالتالي يمكن العودة إلى قانون العقوبات الأردني النافذ، والذي يتضمن بعض النصوص والقواعد الواجب إتباعها عند ممارسة بعض السلوكيات والأنشطة، ودون ذلك تقوم المسؤولية الجنائية بحق المخالف، وبذلك نصت المادة 383 من قانون العقوبات الأردني بأن "كل صناعي أو رئيس ورشة أغفل وضع آلات أو إشارات لمنع طوارئ العمل أو لم يبقها دائماً صالحة للاستعمال عوقب بالحبس من شهر إلى سنتين أو بالغرامة من عشرة دنانير إلى خمسين ديناراً"، والمادة 384 بأن "من تسبب عن قلة احتراز أو إهمال أو عدم مراعاة القوانين أو الأنظمة في تعطيل الآلات والإشارات السابقة الذكر، عوقب بالحبس مدة لا تتجاوز الستة أشهر".

كذلك فقد تضمنت المادة 459 من ذات القانون عدة فقرات متضمنة لواجبات الحيطة والحذر لتفادي تعريض السلامة الجسدية للأفراد للخطر وأموالهم للضرر، حيث نص فيها على أنه "يعاقب بالغرامة حتى خمسة دنانير من: 1- أقدم على تطويق الطريق العامة أو ملك الغير برفعه مصب مياهه عن المستوى المحدد بموجب الأنظمة أو بارتكابه أي خطأ آخر. 2- زحم الطريق العامة دون داع ولا إذن من السلطة بوضعه أو تركه عليها أي شيء يمنع حرية المرور وسلامته أو يضيقها، أو أعاق حرية المرور فيها بحفر حفر فيها. 3- أهمل التنبيه نهاراً والتنوير ليلاً أمام الحفریات وغيرها من الأشغال المأذون له بوضعها في الساحات وعلى الطريق العامة 4- أطفأ القناديل أو الفوانيس المستعملة لتتوير الطريق العامة أو نزعها أو أطفأها أو أزال أو أطفأ ضوء وضع للتنبيه إلى وجود حفرة أحدثت فيها أو على وجود شيء موضوع عليها. 4- رمى أو وضع أقداراً أو كناسة أو أي شيء آخر على الطريق العامة. 5- رمى أو أسقط عن غير انتباه على أحد الناس أقداراً أو غيرها من الأشياء الضارة. 6- وضع إعلانات على الأنصاب التاريخية والأبنية العامة والمقابر والأبنية المعدة للعبادة. تنزع وتنقل الإعلانات أو المواد التي تزحم الطريق على نفقة الفاعل". وتعتبر مخالفة المادتين السابقتين من قانون العقوبات سبباً موجباً لقيام المسؤولية الجزائية بحق المخالفين، وذلك على أساس عدم الالتزام بواجب الحيطة والحذر.

وبالإضافة إلى قانون العقوبات، فإن واجبات الحيطة والحذر قد ترد في مجموعة من القوانين الخاصة، والتي تتضمن تفصيلاً وافياً لمعظم هذه الواجبات المرتبطة بنوع النشاط الذي تنظمه، خاصة تلك القوانين التي لها علاقة مباشرة بسلامة الأفراد وأمنهم وسلامتهم مثل قانون الصحة

وقانون المرور وقانون العمل، فنجد أن قانون المرور الفلسطيني، وبالرغم من أنه لم يشير إلى واجب الحيطه والحذر بصورة مباشرة كما ذكرنا مسبقاً، إلا أنه يحتوي على مجموعة من النصوص التي يمثل الالتزام بها التزاماً أساسه واجب الحيطه والحذر، ومن ذلك احترام إشارات المرور، واحترام السير على يمين الطريق، واحترام المشاة للسير عبر الرصيف، وغيرها (العنابي، 2016، ص121).

وفي ذلك نجد بأن المادة 66 من قانون المرور الفلسطيني قد نصت على أنه "يجوز لقائد مركبة الأمن أثناء تأدية مهمته عدم التقيد عند الضرورة بقواعد المرور وإشارات وعلاماته واستخدام أجهزة التنبيه الصوتية والضوئية بشرط اتخاذ وسائل الحيطه والحذر وعدم تعريض حياة الأشخاص أو الأموال للخطر". وكذلك المادة 3/53 بأنه "لا يجوز إيقاف مركبة وبها مفتاح تشغيلها وعلى قائدها اتخاذ تدابير الحذر اللازمة لعدم حركتها".

ومن واجبات الحيطه والحذر في قانون المرور الفلسطيني السير على اليمين وفقاً للمادة 39 من هذا القانون، والتي قررت أن السير على اليمين نظام عام متعارف عليه في فلسطين، وعلى ذلك فإن مخالفة سائق السيارة لهذا النظام إن لم تعتبر مخالفة لقانون أو نظام معين فهي تعبر عن عدم احتياط في السير نظراً إلى ما هو متعارف عليه من أن الجهة اليسرى من الطريق يجب إخلاءها لمن يكون قادماً من الاتجاه المعاكس.

كما ويندرج تحت هذا الواجب تحديد اتجاه السير في الطرق والشوارع، للحفاظ على أرواح الناس وسلامة أجسامهم، فإذا خالف أحد هذا الواجب فإنه يكون مخطئاً ويسأل الجاني جنائياً عن هذه النتيجة، وهذا ما ورد في المادة 41 من قانون المرور الفلسطيني بأنه "في الطريق ذات الاتجاه الواحد لا يجوز لأحد قيادة مركبة في أي مقطع منها بالاتجاه المعاكس للاتجاه المسموح به في تلك الطريق، ولا يجوز لأحد قيادة مركبة أو حيوان على الرصيف إلا من أجل عبوره للدخول إلى فناء أو كراج أو الخروج منه".

كما أقر القانون واجب عدم تجاوز السرعة المحددة ضمن نصوص القانون، المادة (2/50) من قانون المرور الفلسطيني، فغالباً ما تحدد القوانين والأنظمة السرعة التي يجب الالتزام بها سواء في داخل المدن أو خارجها، وذلك من أجل تجنب الحوادث وتقادي الأضرار بالحقوق والمصالح التي يحميها القانون، فإذا أخل بهذا الواجب وأدى ذلك إلى حدوث قتل أو جرح فإنه يكون مسؤولاً جنائياً عن هذه النتيجة ويكون مسؤولاً أيضاً قائد المركبة وإن لم يحدث أي نتيجة ضارة.

ثانياً: توافر علاقة السببية بين الإرادة الآثمة والنتيجة الجرمية

إن الجرائم المرورية غير القصدية لا يكفي فيها توافر الخطأ، وإنما لا بد من أن يكون هذا الخطأ قائم على علاقة سببية بين الإرادة الآثمة للجاني والنتيجة الجرمية الحاصلة، والذي ما يسمى فقهاً بفكرة التوقع أيضاً، والتي تعني مدى قدرة الفاعل على التنبؤ بالحدث الذي سيحصل بسبب إرادته الآثمة التي رفضت الالتزام بواجبات الحيطة والحذر (عبد اللطيف، 2003، ص137)، ولذلك يتوجب أن تكون هناك صلة واضحة بين الإرادة والنتيجة على نحو تكون فيه الإرادة بالنسبة لهذه النتيجة محل اللوم القانون، وبغير هذه الصلة لا يسأل صاحب الإرادة عما حصل من نتيجة جرمية، ولهذه العلاقة بين الإرادة والنتيجة صورتين أساسيتين، وهما (العتابي، 2016، ص37) و(أحمد، 2016، ص1381) و(الحلواني، 2010، ص37):

الصورة الأولى: عدم توقع النتيجة الإجرامية

تشير هذه الصورة إلى عدم توقع الجاني النتيجة، وبالتالي عدم اتجاه إرادته إليها، إلا أن ذلك لا يعني انعدام الصلة بينها، فهذه قائمة، وكان في استطاعة الجاني توقع النتيجة وكان يجب عليه ذلك، وكان باستطاعة الجاني أيضاً أن يحول دون وقوعها وكان يجب عليه ذلك، بما معناه أن هناك نوعاً من التوقع وثمة اتجاهاً للإرادة لا يوافق عليهما القانون بالنظر إلى النتيجة (السويدي، 2006، ص253). والأمثلة كثيرة على هذه الصورة، ومن أهمها عدم قيام السائق بفحص فرامل السيارة قبل السير بالسيارة، أو عدم قيامه بفحص الإطارات، أو عدم قيامه بالفحص السنوي للسيارة، وفقاً لقوانين وأنظمة السير والمرور، ففي هذه الحالات يُسأل السائق عن جريمة مرور غير قصدية إذا ما ترتب عن هذا الإهمال إصابة أو قتل أحد الأشخاص، أما إذا قام أحد الأشخاص وبدون علم السائق بالعبث في فرامل السيارة، فإن السائق لا يسأل عما يترتب على ذلك، لأن إرادته لم تتجه إلى هذه النتيجة ولم تتوقعها من الأصل، على الرغم من توافر عنصر الإخلال بواجبات الحيطة والحذر، إلا أن عنصر التوقع غير متوفر (أحمد، 2016، ص1381).

فالمعيار وفقاً لهذه الصورة يتمثل في أن فكرة الخطأ تقوم على توقع الجاني أو عدم توقعه على معرفة النتيجة التي ستحصل كأساس لقيام هذه الصورة من الخطأ غير القصدية (حسني، 2012، ص515)، ومن الأمثلة التي ستبين هذا الفرق بشكل واضح نوم السائق أثناء قيادته للمركبة بما ترتب عليه خروجها عن الطريق ودعسها لأحد المشاة على الطريق ووفاته، ففي هذا المثال إذا كان السائق يشعر بالتعب ويعلم بأنه في أي لحظة قد يغلب عليه النعاس، فإن مسؤوليته الجزائية قائمة عن جريمة مرورية غير قصدية نظراً لأن نومه ونعاسه أمر طبيعي ومتوقع من قبله، أما إذا كان نوم السائق نتيجة لحدث عرضي لم يكن يتوقعه، كما لو شرب أحد

المشروبات التي أثرت على صحته وجعلته ينعس، فإن مسؤوليته الجنائية لا تقوم نظراً لأن عنصر التوقع لم يتوفر في هذه الحالة.

الصورة الثانية: توقع النتيجة الإجرامية

هذه الصورة تفترض أن الجاني توقع النتيجة الضارة، ولكنه نتيجة طيش وإهمال واستخفاف منه أهمل هذا التوقع لعدة أسباب منها نفسية ومنها داخلية بأنه سيكون قادر على تفادي هذه النتيجة، وهذه الصورة تشابه إلى حد كبير صورة (القصد الاحتمالي) في قانون العقوبات²³، مع وجود فروق بسيطة في أن صورة (توقع النتيجة الجرمية) تختلف عن القصد الاحتمالي في عدم اتجاه إرادة الجاني إلى تحقيق النتيجة الجرمية (العتابي، 2016، ص 126-127).

ومن الأمثلة على ذلك قيام أحد الأشخاص بقيادة مركبته بسرعة جنونية داخل طريقة داخلية مزدحمة بالسكان والسيارات، فإذا ما كان السائق يسوق بهذه السرعة معتمداً على مهاراته في السياقة دون أن يكون له أي إرادة جرمية للأضرار بأي شخص آخر على الشارع فإننا في هذه الحالة نكون أمام جريمة مرورية غير قصدية نتيجة اخلال السائق بواجب الحيطة والحذر في صورة توقع النتيجة الجرمية، أما إذا كان السائق يقصد الاستعراض والتباهي والسير بسرعة غير قانونية وترتب على ذلك دهس أحد الأشخاص على الشارع ووفاته، فإن السائق في هذه الحالة يسأل عن جريمة قتل قصدية بناءً على القصد الاحتمالي نظراً لأن السائق توقع هذه النتيجة فقبل بالمخاطرة.

وبناءً عليه، فإن توافر عنصر التوقع لدى سائقي السيارات يفرض عليهم واجب أخذ الحيطة والحذر، فمتى ما كان السائق متوقعاً وقوع حادث مروري، ووقع هذا الحادث فعلاً فإنه يكون مسؤولاً مسؤولية جنائية عن جريمة مرورية غير عمدية لتوافر عنصر التوقع لديه وإخلاله بواجب الحيطة والحذر.

وبناءً على ما سبق يرى الباحث بأن العلاقة السببية بين الإرادة الآثمة والنتيجة الجرمية لها أهميتها في إطار الجرائم المرورية غير القصدية، فهذه العلاقة تميز بين الخطأ في الجرائم غير القصدية وبين حالات انتفاء الإرادة الجرمية، كذلك فهي تميز أيضاً بين الخطأ في الجرائم غير

²³ عرف المشرع الأردني القصد الاحتمالي بموجب (المادة 64) من قانون العقوبات الأردني بنصها على أن: (تعد الجريمة مقصودة وإن تجاوزت النتيجة الجرمية الناشئة عن الفعل قصد الفاعل إذا كان قد توقع حصولها فقبل بالمخاطرة، ويكون الخطأ إذا نجم الفعل الضار عن الإهمال أو قلة الاحتراز أو عدم مراعاة القوانين والأنظمة)

القصدية وبين القصد الاحتمالي كذلك، فعند انتقاء عنصر التوقع بالنتيجة الجرمية لدى الجاني فلا محل للقول بوجود خطأ في الجريمة المرورية غير القصدية.

الفرع الثاني: صور الخطأ غير القصدي في الجرائم المرورية

تنص المادة 112 من قانون المرور الفلسطيني على أن "كل من تسبب في وفاة شخص نتيجة حادث طرق بغير قصد، ناجم عن عدم احتراز أو من جراء طيش أو عدم مبالاة يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن ثلاثة شهور ولا تزيد على سنتين وبغرامة مقدارها ثلاثمائة وخمسون ديناراً أو ما يعادلها بالعملة المتداولة أو بإحدى هاتين العقوبتين"²⁴.

وكذلك تنص المادة 64 من قانون العقوبات الأردني على أنه ".... ويكون الخطأ إذا نجم الفعل الضار عن الإهمال أو قلة الاحتراز أو عدم مراعاة القوانين والأنظمة".

ومن خلال قراءة ما سبق يتبين لنا بأن الخطأ غير القصدي في الجرائم المرورية يتحقق في صورة عدم الاحتراز والطيش وعدم المبالاة، وعليه نبحت في هذا الفرع هذه الصور بالإضافة إلى صور الجريمة غير المقصودة المنصوص عليها في قانون العقوبات الأردني، وذلك كما يلي:

أولاً: الإهمال والطيش وعدم المبالاة

يعرف الإهمال على أنه إحدى صور الترك والامتناع عما ينبغي للرجل الحريص أن يفعله، ولولا فعله ما حدث الضرر، ويقصد به أيضاً التفريط، وهو في جوهره سلوك سلبي معناه عدم التقيد بالحيطة والحذر الواجبين، حيث أن الشخص الحذر هو الذي يتصرف بالانتباه والحيطة تكون درجة الإهمال قدرة الشخص على تنفيذ الواجب المفروض بقواعد السلوك العامة طبقاً للظروف التي يباشر فيها نشاطه (جبري ونجاري، 2020، ص14).

ويظهر الإهمال سلوك تتخذه الإرادة الجرمية في حالتين، الأولى عند بداية النشاط الخطر، مثل عامل السكة الحديدية الممتنع عن وضع الحاجز على الطريق عند مرور القطار، والحالة الثانية متمثلة في قيام الإهمال عند نهاية النشاط الخطر (طباش، 2015، ص202) مثل من يترك

²⁴ وبذات الاتجاه تنص المادة 172 من اللائحة التنفيذية الخاصة بقانون المرور رقم 393 لسنة 2005م بأنه "1- على كل من يستعمل الطريق أن يتصرف بانتباه وحذر بشكل لا يؤدي إلى الإضرار بالغير أو تعريضهم أو ممتلكاتهم للخطر وألا يعيق حركة السير أو يعرقلها بأكثر مما تستوجبه الظروف. 2- لا يجوز لأحد قيادة مركبة بطيش أو إهمال، أو بدون حذر أو انتباه كافيين، مراعيًا نوع المركبة التي يقودها وحالتها الفنية وحمولتها وإمكانية إيقافها بسهولة، وكذلك حالة الطريق والشاخصات وإشارات رجال الشرطة وحركة عابري الطريق وكل جسم موجود على سطح الطريق أو على مقربة منها".

فهو حفرة عميقة مفتوحة كان قد حفرها بغرض تخزين المياه الزراعية، وفي ضوء الجرائم المرورية غير القصدية نجد أن للإهمال نصيب وافر في حدوث هذه الجرائم، ومن ذلك ما قضت به محكمة التمييز العراقية "بأن المتهم أهمل في إيقاف سيارته في مكان يجنب الاصطدام بها، كما أهمل في إضاءة مصابيحها مع أنها صالحة للاستعمال"²⁵.

ومن الأمثلة على الإهمال في الجرائم المرورية: جرائم التسبب بالوفاة الناتجة عن إهمال السائق في تحقيقه من دخول ركاب السلم الأمامي إلى داخل الحافلة قبل أن يسير مما أدى إلى سقوط أحدهم ووفاته (أبو خطوة، 1998، ص 240). كذلك يندرج ضمن التكييف القانوني للإهمال في الجرائم المرورية بعض التصرفات الصبغانية التي يقوم بها بعض المراهقين، مثل ظاهرة (التفحيط)²⁶، وبذلك قضت محكمة النقض الفلسطينية "إن الفاصل الحقيقي في تحديد معيار ما قام به السائق فيما يُعد من قبيل الأعمال الخطرة المقصودة، هو قانون المرور رقم 5 لسنة 2000، الذي اعتبر من جرائم المرور المخالفات الخطرة في حالة قيادة المركبة بحالة تعرض حياة الأشخاص أو الأموال للخطر وفق ما أنبأت عنه حكم المادة 1/98 منه. وعليه، فإن قيادة المركبة بالوصف الذي جاء في المبرز د/1، وما ورد في شهادة الشاهد يزن حجير، يجعل من تلك القيادة ناجمة عن إهمال وقلة احتراز متعمدين، لأن قيادة المركبة بأسلوب الاستعراض البهلواني "التفحيط"، في مكان سكني، يدخل في حكم السباق وسباق السرعة"²⁷.

ثانياً: قلة الاحتراز

والمقصود بهذه الصورة أن يتجاهل الفاعل قواعد التبصر والحيطه والحذر، أو عدم تدبر العواقب، أو هو الخطأ الذي لا يرتكبه الرجل المحتاط (جبري ونجاري، 2020، ص 16). وتشير هذه الصورة إلى تلك الحالة التي ينتج فيها سلوك إيجابي عن الإنسان يدل على الطيش وعدم التبصر وعدم تقدير العواقب، أي أن الفاعل في هذه الحالة يكون على معرفة بمدى خطورة السلوكيات والتصرفات التي يمارسها وما ينتج عنها من آثار سلبية ضارة، إلا أنه لا يتخذ أي من

²⁵ محكمة التمييز العراقية، قرار تمييزي رقم 1973/504، الأردن، 1973/7/22م.

²⁶ ظاهرة التفحيط أو أسلوب الاستعراض البهلواني بالمركبة، وهي ظاهرة منتشرة بين الشباب المراهقين في مختلف دول العالم وبالتحديد في الوطن العربي، من خلال قيادة السيارة بشكل جنوني وغير طبيعي، وغير منتظم، بقصد لفت الانتباه، وإطلاق الأصوات العالية من إطارات السيارة، وترك آثار للإطارات على الشوارع، وكل ذلك بقصد التسلية والترفيه والاستعراض، وحب المغامرة. للمزيد عن هذه الظاهرة انظر في ذلك (أبو وردة، 2021).

²⁷ محكمة النقض الفلسطينية، نقض جزاء رقم 2019/1737، رام الله، 2022/10/17م، تم الاسترجاع من

موقع قسطاس القانوني.

الاحتياطات الضرورية لذلك. كما أن قلة الاحتراز ينتج من سلوك إيجابي صادر عن الجاني (جابر، 2023، ص78)، ومن الأمثلة عليها قيادة السيارة بصورة سريعة في منطقة سكنية بما يترتب عليه وقوع حادث ودعس أحد المارة، وهذا ما أخذت به محكمة التمييز العراقية عندما طبقت المادة (2/35) من قانون المرور العراقي لقيام السائق بقيادة مركبته بإهمال ورعونة داخل المدينة وبشكل مسرع²⁸.

وبرأي الباحث فإن قلة الاحتراز يلحق بها ما يسمى بمصطلح (الرعونة)، وقد خلت المادة 343 والمادة 64 من قانون العقوبات الأردني من هذه الصورة، والتي تعرف بأنها "سوء التقدير أو نقص المهارة والطيش أو الجهل بأمر يتعين العلم به" (حسني، 2012، ص650) و(أبو عامر والقهوجي، بدون سنة نشر، ص204)، والأمثلة واردة على ذلك في جرائم المرور، ومنها:

- قيام قائد المركبة بتغيير اتجاهه فجأة دون سابق إنذار أو دون أن يطلق الضوء الجانبي للسيارة للإشارة على المكان الذي سيقوم بالتوجه إليه، ويترتب على هذا التصرف دهسه لأحد المشاة وقتله، فهنا يمكن أن نسمي سوء التقدير الذي حصل من قائد المركبة بالرعونة الناتجة عن قلة الاحتراز بسبب سوء التصرف.

- قيام شخص بقيادة مركبة في شارع مزدحم دون أن يكون على دراية كافية بمهارات القيادة نتيجة قلة الخبرة الفنية لديه، بما ينتج عنه دهس أحد المشاة وقتله، فهذا الفعل يندرج أيضاً ضمن إطار الرعونة الناتجة عن قلة الاحتراز.

ثالثاً: عدم مراعاة الأنظمة والقوانين والتعليمات

وتسمى هذه الصورة بالخطأ الخاص، وتشير إلى تلك الحالة التي يكون فيها سلوك قائد المركبة غير مطابق للتعليمات والقواعد المقررة بموجب القوانين واللوائح والأنظمة، وذلك ما يترتب عليه وقوع الحادث، ففي مثل هذه الحالة تقوم المسؤولية الجنائية بحق قائد المركبة نتيجةً لمخالفة الأنظمة والتعليمات والقوانين واللوائح (نمور، 2008، ص160) و(كاتبي، 2000، ص197)، وهذه الصورة تتحقق في صورتين أيضاً (المجالي، 2012، ص362):

الصورة الأولى: النشاط الإيجابي: وتتحقق هذه الصورة عندما يقوم الفاعل بعمل كان يجب عليه ألا يقوم به للحيلولة دون وقوع النتيجة غير المرغوب بها، مثل قيام السائق بالسير بسيارته على رصيف المشاة بما يترتب عليه دهس أحد الأشخاص على الرصيف، أو قيادة مركبة بعكس

²⁸ محكمة التمييز العراقية، تمييز جزاء رقم 2010/847، العراق، 2010/6/23م.

الإتجاه المقرر للسير خلافاً لنص المادة (4/98) من قانون المرور الفلسطيني بما يترتب عليه الاصطدام بمركبة أخرى على الطريق كانت تسير بالاتجاه القانوني.

الصورة الثانية: النشاط السلبي: وتتحقق هذه الصورة عندما يتمتع الفاعل عن القيام بعمل كان يجب عليه القيام به للحيلولة دون وقوع النتيجة غير المرغوب بها، مثل امتناع قائد المركبة عن إعطاء اسمه وعنوانه ورخصة قيادته ورخصة المركبة لشرطة المرور، أو عدم انصياعه للتعليمات الصادرة عنهم، خلافاً لأحكام الفقرتين (1/د، و1/هـ) من المادة 96 من قانون المرور الفلسطيني، أو امتناع قائد المركبة عن السير عندما تكون الإشارة الضوئية خضراء دون سبب أو عذر.

وتعتبر مخالفة القوانين والأنظمة والتعليمات المرورية كافية لقيام المسؤولية الجنائية بدون الحاجة إلى وجود أي عنصر آخر من عناصر الخطأ المروري المنصوص عليها بالمادة 112 من قانون المرور، والمتمثلة في (عدم الاحتراز أو الطيش أو عدم المبالاة)، وتلك خصوصية لهذه الصورة (مخالفة القوانين والأنظمة والتعليمات المرورية)، باعتبار أن المشرع الجنائي لم يبين الأنظمة بالتحديد الواجب اتباعها، وترك ذلك للفقه الذي فسر هذه الصورة تفسيراً واسعاً، وذلك ما يترتب عليه أيضاً قيام المسؤولية الجنائية بمجرد مخالفة القوانين والأنظمة والتعليمات المرورية بغض النظر عن وقوع النتيجة الجرمية أو عدم وقوعها، فالاعتبار في هذه الحالة لحدوث المخالفة دون حدوث الضرر (الحيدري، 2012، ص345).

وفي ختام هذا الفرع، يرى الباحث بأن صور الخطأ تتحدد جميعها في دلالتها على معنى إخلال الجاني بواجبات الحيطة والحذر، فجوهر الفعل أو الامتناع الذي تقوم به جرائم الخطأ هو إخلال الجاني بالواجبات المذكورة، فإذا تحقق هذا المعنى في تصرفه وجب اعتباره صورة للسلوك الخاطئ، ولو لم ينطبق عليه تماماً وصف الإهمال والرعونة أو عدم الاحتراز أو عدم مراعاة القوانين والأنظمة.

ويقدر الباحث بأن الصور التي أوردها المشرع الفلسطيني للخطأ غير القسدي في الجرائم المرورية في إطار المادة 112 من قانون المرور (عدم الاحتراز والطيش وعدم المبالاة) هي صور وردت على سبيل المثال، وذلك أن جوهر قيام الخطأ هو عناصره، وليس صورته، والتي تتحد جميعها في دلالتها على معنى الإخلال بواجبات الحيطة والحذر.

الفرع الثالث: خصوصية الخطأ في الجرائم المرورية

ينظم الخطأ في قانون العقوبات الأردني بمجموعة من النصوص، لعل أهمها ما ورد بنص المادة 64 من هذا القانون، أما الخطأ في الجرائم المرورية فنظمه المشرع الفلسطيني بموجب المادة 112 من قانون المرور الفلسطيني وكذلك المادة 172 من اللائحة التنفيذية رقم 393 لسنة 2005م الخاصة بتنفيذ هذا القانون.

بدايةً نذكر بأن المشرع الأردني في قانون العقوبات كان قد عاقب على بعض الجرائم بمجرد حدوث السلوك الجرمي دون تحقق النتيجة، أي أن المسؤولية الجزائية تقوم فيها على أساس الضرر، وذلك نظراً لما تتسم به هذه الجرائم من الخطورة، بما يستلزم تدخل المشرع الجنائي، وحظر هذه السلوكيات بغض النظر عن حصول النتيجة أو عدم حصولها (المجالي، 1998، ص453)، وذلك ما ينطبق على الخطأ في الجرائم المرورية، حيث لم يحدد المشرع الأردني جوهر الخطأ في قانون العقوبات، واكتفى بذكر بعض النماذج التي يحول عليها للقول بوجود خطأ بناءً على العلاقة النفسية التي تربط بين الإرادة الجرمية للجاني وبين النتيجة الجرمية في إطار الجرائم غير العمدية.

أما في إطار الجرائم المرورية، فإننا نجد بأن للخطأ خصوصية متمثلة في مجموعة من النقاط، وهي:

- يقوم الخطأ في الجرائم المرورية على معيار موضوعي شخصي يقوم عليه بناءً على عنصرين، عنصر موضوعي متمثل عدم تطابق سلوك الجاني لسلوك الرجل العادي، ومعيار شخصي متمثل فيما أحاط الجاني من ظروف شخصية وقوت وقوع الخطأ المروري، أو ظروف شخصية متعلقة بالحالة الصحية للجاني، مثل خبرته المهنية والفنية في مجال المرور (سرور، 1985، ص473).
- يحكم الخطأ في جرائم المرور قواعد خاصة تميزه عن الخطأ المنصوص عليه في القواعد العامة للجريمة في قانون العقوبات، ذلك أن قانون المرور لا ينظر للقصد الجنائي لدى مرتكب الخطأ بقدر ما ينظر إلى النتيجة الجرمية التي حصلت بالفعل.
- أيضاً نجد بأن الصلح في الجرائم المرورية تحكمه وتنظمه قواعد مستقلة عن الصلح الجنائي العادي (الحلواني، 2010، ص27).
- ينظر قانون العقوبات إلى جميع العناصر المكونة للجريمة المرورية من قائدي المركبات والركاب والمشاة.

- تحكم قانون المرور مجموعة من العقوبات التكميلية والتدابير والجزاءات الإدارية، والتي تخضع لمجموعة من النصوص العقابية متمثلة في قانون العقوبات وقانون المرور، واللوائح التنفيذية الخاصة به، بالإضافة إلى ما يصدر من أنظمة وتعليمات مرورية، على سبيل المثال في جرائم القتل الناتجة عن جرائم المرور غير العمدية، فإن الجاني يُعاقب عن جريمة القتل غير المقصود بموجب قانون العقوبات، بالإضافة إلى ما يتم الحكم عليه من عقوبات واردة ضمن قانون المرور واللوائح التنفيذية الخاصة به، والأنظمة والتعليمات المرورية أيضاً، كذلك قد يعاقب الجاني بموجب قوانين عقابية خاصة أخرى مثل قوانين المخدرات إذا ما كان السائق قد ارتكب الجريمة المرورية أثناء تعاطيه للسكر والمخدرات (سلامة، 1971، ص27).

أما بشأن تعدد الأخطاء في الجرائم المرورية، فإن قانون العقوبات لا يمنع من أن تقع النتيجة الجرمية بناءً على خطأين مستقلين من شخصين مستقلين أيضاً، حيث يقوم كل شخص بفعل مستقل عن الآخر، وعندئذ يُعتبر كلا الشخصين فاعلين أصليين للجريمة ومسؤولين عنها دون أن ينفي خطأ أحدهما الآخر، إلا أن ما يختلف بينهما هو حجم العقاب، والذي يكون بقدر حجم المسؤولية القائمة على الخطأ (المرصفاوي، 1972، ص99)، فليست جميع الأخطاء متساوية في العقاب والمسؤولية ولو نتج عنها ذات النتيجة الجرمية، وذلك على عكس ما قضت به محكمة النقض الفلسطينية²⁹. وبدورنا لا نتفق ورأي محكمة النقض في إطار الجرائم المرورية، وذلك أنه قد يتحقق في حالة قيام شخصين بصدم المجني عليه بسيارتهما بذات الوقت، مما أدى إلى وفاته، إلا أن خطأ أحد الأشخاص كان أكثر جسامة من خطأ الآخر، كما لو قام شخصاً بسيارته بالدخول والسير بعكس السير المسموح له به، وتقايله سيارة أخرى، والتي تحاول الهرب من الاصطدام بالسيارة المخالفة وتتجه إلى مسلك أخرى وتصطدم به شخصاً آخر من المارة بما يؤدي إلى وفاته، وذلك ما أخذت به محكمة التمييز القطرية بأن الخطأ المشترك في الجرائم المرورية يخفف من مسؤولية الجاني ولا يعفيه منها³⁰.

²⁹ قضت محكمة النقض الفلسطينية بأن "تعدد الأخطاء المؤدية الى وقوع الحادث يوجب مسألة كل من أسهم فيه أي كان قدر الخطأ المنسوب إليه يستوي في ذلك أن يكون سبباً مباشراً أو غير مباشر في حصوله". انظر في ذلك: حكم محكمة النقض الفلسطينية جزاء رقم 2015/40، رام الله، 2015/7/2م. وأيضاً: حكم محكمة النقض الفلسطينية جزاء رقم 2017/431، رام الله، 2017/12/4م، وأيضاً: حكم محكمة النقض الفلسطينية جزاء رقم 2019/501، رام الله، 2019/12/1م.

³⁰ حكم محكمة التمييز القطرية رقم 2011/262، قطر، 2011/12/19م.

الفصل الثاني

انحسار مدلول الركن المعنوي في الجرائم المرورية

بعد أن تعرفنا على ملامح الركن المعنوي في الجرائم المرورية في الفصل الأول من هذه الدراسة، بالوقوف عند الصفة العمدية للجرائم المرورية وما تتطلبه من قصد جنائي عام، وبعض الجرائم المرورية وما تتطلبه من قصد جنائي خاص، وبالوقوف أيضاً عند الصفة غير العمدية لهذا النوع من الجرائم، فقد تبين بأن غالبية الجرائم المرورية من المخالفات، والتي إذا ما أردنا تطبيق الركن المعنوي عليها بشكل كامل، فإن الشخص المخالف يجد هذا الأمر في صالحه للتهرب من العقوبة بحجة انتفاء أحد عناصر الركن المعنوي، وذلك ما يسمى بإشكاليات تطبيق الركن المعنوي في إطار الجرائم المرورية، والتي بات يتطلب انحسار أو إضعاف مدلول الركن المعنوي فيها، لعدة أسباب أهمها كثرة المركبات الآلية على الطرقات هذه الأيام، بالإضافة إلى خطورتها وما يترتب عنها من حوادث مرورية تسبب ضرراً بليغاً بالأفراد، بالإضافة إلى أن الكثير من الأشخاص عديمي المسؤولية تسببوا بوفاة الكثيرين عن طيش وإهمال وقلة احتراز دون أن تصبغ عليهم صبغة الاتهام بجريمة القتل، فالخطأ بجميع الأحوال يكون موجود لانتهاء الإرادة الجرمية نحو القتل، وفي ظل كثرة حالات المخالفة للقوانين واللوائح والأنظمة المرورية فإن البحث في تحديد الطبيعة القانونية للمسؤولية الجنائية عن هذه المخالفات أمراً ضرورياً، وكل ذلك بهدف الوصول إلى نظام قانوني وقائي وعلاجي في ذات الوقت يعمل على ردع المستهترين من سائقي المركبات، وفي ذات الوقت يحمي الشارع ومن عليه من خطر الحوادث المرورية.

ووفقاً لما تم دراسته في الفصل الأول من هذه الدراسة، فإن الإشكال لا يظهر في الجرائم المرورية القصدية باعتبار أنه يتم التعامل مع مرتكبيها كمجرمين وفقاً لكل نتيجة جرمية، أما الإشكال الحقيقي فيظهر في الجرائم المرورية غير القصدية، والتي يتركز الركن المعنوي فيها على مفهوم الخطأ، والذي يتسع في إطار قانون العقوبات ليشمل مختلف السلوكيات التي تتسبب بحوادث مرورية، كالإهمال وقلة الاحتراز والطيش، والإخلال بواجبات الحيطة والحذر، وذلك ما يضعف من المواجهة الجنائية للجرائم المرورية، وعليه كان لا بد من التعامل بخصوصية مع الركن المعنوي في الجريمة المرورية، من خلال إضعاف وتقلص هذا الركن في إطار الجرائم المرورية، وبالتحديد القصدية منها، ويتحقق ذلك بافتراض توفر هذا الركن في بعض الجرائم المرورية التي تتسبب بالأذى البالغ بالأشخاص، وفي ذات الوقت لا تتوفر الإرادة الجرمية لدى مرتكبيها لإلحاق ذلك الأذى، وإنما تتوقف إرادتهم عند حد الإهمال والطيش وعدم المبالاة ومخالفة الأنظمة والقوانين المرورية.

وفي ضوء ذلك سنقسم هذا الفصل إلى بحثين، بحيث نتناول في **المبحث الأول** افتراض الركن المعنوي في الجرائم المرورية، وأما **المبحث الثاني** فيتم تخصيصه للحديث عن إثبات الخطأ غير المقصود في الجرائم المرورية.

المبحث الأول: افتراض الركن المعنوي في الجرائم المرورية

بالنظر إلى خطورة وانتشار جرائم المرور التي تحصد أرواحاً وتصيب الآلاف من الأشخاص في سلامة أجسامهم بالإضافة إلى إتلاف الممتلكات، فقد كان لا بد من وجود نظام جنائي متميز لمواجهة هذا النوع من الجرائم، فهل يتبع المشرع في جرائم المرور تجزئاً وعقاباً وسياسة جنائية خاصة بالنسبة للركن المعنوي تتميز عن تلك التي يتبعها في غيرها من الجرائم؟ أو ما هي ملامح تلك السياسة فيما يخص الركن المعنوي إن وجدت؟ أم أن المشرع الجنائي يتعامل مع الجرائم المرورية كجرائم عادية من حيث توافر عناصر الركن المعنوي فيها؟

ولإجابة على التساؤلات السابقة يستعرض هذا الباحث مظاهر الركن المعنوي المفترض في الجرائم المرورية بالوقوف عند الموقف القانوني والقضائي من هذا الأمر **(المطلب الأول)**، ومن ثم بحث أثر افتراض الركن المعنوي في الجرائم المرورية **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول: الموقف القانوني والقضائي من افتراض الركن المعنوي في الجرائم المرورية

يعتبر قانون العقوبات (والمتمثل في قانون العقوبات الأردني رقم 16 لسنة 1960م) بمثابة المصدر الأساسي للتجريم بالنسبة للجرائم التي تقع بمناسبة أو بسبب حوادث المرور مثل جرائم التسبب بالوفاة والتسبب بالإيذاء المنصوص عليهما في المادتين (343، 344) من هذا القانون،

وذلك إذا وقعت بسبب حوادث المرور على الطرق العامة أو ارتبطت بها أو تزامن وقوعها مع مخالفة قانون المرور ولوائحها.

فهذه الجرائم لا تدخل في طائفة جرائم المرور بالمعنى الدقيق وإنما تعتبر ملحقة بها فقط لاعتبارات تتعلق بالاختصاص وإجراءات جمع الأدلة والتحقيق (سلامة، 1971، ص27). ولكن ماذا عن جرائم المرور التي تقع بالمخالفة لأحكام قانون المرور على الطرق العامة واللوائح والقرارات الصادرة تنفيذاً لهذا القانون وخاصةً إذا كانت تلك الجرائم تنتج أي نتائج ضارة، فما هو المصدر الرئيسي للتجريم فيها؟ وما هو الموقف القانوني والقضائي من افتراض الركن المعنوي في الجرائم المرورية؟ أي بمعنى آخر متى تقوم المسؤولية على مرتكبي حوادث المرور؟

بالنظر إلى الموقف القانوني من افتراض الركن المعنوي في الجرائم المرورية، نجد بأن قانون المرور الفلسطيني أسس المسؤولية في غالبية الجرائم المرورية على المخالفات، والتي يكون سببها مخالفة القوانين والأنظمة المرورية)، وذلك بهدف حماية المصالح الأساسية للمجتمع، ومنعها من مختلف أوجه الاعتداءات الواقعة عليها، فالملاحظ بأن المصلحة المحمية في قانون المرور تنبني على أمرين أساسيين، الأول متعلق بحفظ السلامة المرورية العامة لكافة مستخدمي الطرق، وأما الأمر الثاني فيتعلق بضمان انسياب وسهولة حركة المرور على الطريق (السويدي، 2006، ص57).

ولذلك فإن القواعد الجنائية في قانون المرور تستهدف حماية المصلحة العامة للمجتمع، من خلال ردع السائقين المتهمين على الطريق، وحث كل من يستخدم الطريق بضرورة أخذ الحرص والحيطة والحذر، لمنع وقوع أي ضرر أو خطر بهم وبغيرهم، وذلك الأمر ينطبق أيضاً على مخالفة القوانين والأنظمة والتي تمثل جريمة بحد ذاتها، حيث أن قيام أحد السائقين بمخالفة الأنظمة والقوانين المرورية بما يترتب عليه وقوع نتيجة ضارة، فإننا نكون أمام جريمة مرورية وقعت بطريق الخطأ، ذلك أن الركن المعنوي قائم فيها على مخالفة القوانين والأنظمة واللوائح، والتي تظهر مدى مخالفته لتلك القوانين بما أدى إلى وقوع الحادث (الحلواني، 2010، ص80).

أما إذا خالف السائق القواعد المرورية، ولم يكن لمخالفته أي نتيجة ضارة أو أي جريمة، فإن السائق في هذه الحالة لا يسأل عن أي جريمة وقعت لا علاقة لها بمخالفته، وإنما تقتصر مساءلته عن المخالفة التي قام بها، وذلك هو الأصل العام في المساءلة الجنائية عن المخالفات المرورية، إلا أن هناك بعض المخالفات المرورية التي اعتبرها المشرع الفلسطيني جرائم قائمة بحد ذاتها بغض النظر عن إحداثها لنتائج ضارة أو لعدم إحداثها، وإنما المعيار هنا هو خطورة

هذه المخالفات، ومنها ما نصت عليه المادة 98 من قانون المرور الفلسطيني، وتشمل المخالفات التالية:

- 1- قيادة المركبة بحالة تعرض حياة الأشخاص أو الأموال للخطر.
- 2- التسبب في خطر لعبري الطريق بسبب عدم إعطاء حق الأولوية عند ممر عبور المشاة.
- 3- تجاوز السرعة المقررة قانوناً بما يزيد على 30 كم/ساعة.
- 4- قيادة مركبة بعكس الاتجاه المقرر للسير.
- 5- عدم الامتثال لإشارة قف أو إعطاء حق الأولوية في المفترق.
- 6- عدم الامتثال لإشارة قف الضوئية.
- 7- التجاوز الخطر بشكل غير مأمون أو للخط الفاصل المتواصل.
- 8- نقل حمولة تزيد على الوزن المسموح به في رخصة المركبة بنسبة 25% فأكثر.
- 9- نقل مواد خطيرة في مركبة غير مرخصة بذلك.
- 10- قيادة مركبة غير مستوفاة لشروط الأمن والمتانة.
- 11- عدم قيام قائد المركبة الذي تسبب في حادث طرق أدى إلى إصابة أو وفاة شخص بإبلاغ الشرطة عن الحادث.

فالمخالفة المرورية لكي تكون محل مسؤولية جنائية، لا بد وأن يترتب عليها نتيجة ضارة، إلا أن هناك بعض المخالفات الخطرة الواردة ذكرها في نص المادة 98 من قانون المرور السابق ذكرها، تقوم المسؤولية الجنائية فيها بناءً على فكرة الخطر بغض النظر عن حدوث النتيجة الضارة أو عدم حدوثها، وهذا التوجه وقائي من المشرع الفلسطيني من أجل توقي وقوع بعض

الأضرار المحتملة التي قد تصيب الحق أو المصلحة المحمية³¹، وتقوم فكرة هذه المادة أيضاً على نظرية الخطأ المفترض³².

وبتطبيق نظرية الخطأ المفترض على المخالفات المرورية، نجد بأن هذه المخالفات تعتبر جرائم مادية قائمة بحد ذاتها، وتقوم المسؤولية الجنائية بحق فاعلها منذ تحقق وجودها المادي، وبغض النظر عن قصد الفاعل أو حسن نيته، أو النتيجة الجرمية المترتبة على الفعل، فالإسناد المادي في المخالفة المرورية يكفي لقيام المسؤولية الجنائية دون الإسناد المعنوي، ولذلك نجد بأن المخالفات المرورية تقوم وبشكل أساسي على محضر الضبط المروري المحرر من شرطة المرور وبدون البحث في مدى توافر الركن المعنوي لدى الفاعل، ومن الأمثلة على ذلك من يسير في اتجاه يمنع عليه السير فيه أو من يسير بسرعة غير قانونية، فالمحكمة تكفي بإيقاع العقوبة على المحاضر المرورية دون البحث في الركن المعنوي (الحلواني، 2010، ص81-82).

وفكرة الخطأ المفترض هي السائدة لدى غالبية الفقه، على الرغم من ظهور اتجاه فقهي بعكس هذه الفكرة، باعتبارها تنفي وتهدم أحد أهم أركان الجريمة، وهو الركن المعنوي، ذلك أن لا مسؤولية جنائية بدون ركن معنوي في الجرائم القصدية وجرائم الخطأ، وأن المخالفة المرورية كغيرها من الجرائم تتوافر فيها أركان الجريمة من ركن مادي ومعنوي وشرعي (عبد المنعم، 2000، ص581).

وأضاف الاتجاه الفقهي السابق أن نظرية الخطأ المفترض في المخالفات تفسر أن هذا الخطأ هو بمثابة قرينة قانونية لا تقبل الإثبات بالعكس، ولا يمكن للشخص المخالف الدفاع عن نفسه إلا بإثبات توافر أحد موانع المسؤولية التي تهدم الركن المادي كالإكراه المادي والقوة القاهرة (الهيتي، 2005، ص246).

³¹ انظر في ذلك المواد (459-461) الخاصة بالمخالفات المتعلقة بحماية الطرق والمحلات العامة وأيضاً المواد (464-465)، وأيضاً المخالفات المنصوص عليها بالمواد (467) الخاصة بالمخالفات ضد الآداب والراحة العامة من قانون العقوبات الأردني رقم 16 لسنة 1960م.

³² وتسمى هذه الجرائم في القانون الإنجليزي بجرائم المسؤولية المفترضة، فنجد أن المشرع الإنجليزي اعتبر السياقة الخطرة جريمة مفترضة بغض النظر عن حدوث نتيجة ضارة أو عدم حدوثها، وكذلك الحال في قيادة السيارة أثناء السكر. للمزيد حول مفهوم جرائم المسؤولية المفترضة في إطار الجرائم المرورية انظر في ذلك (العوجي، 1982، ص100).

إلا أنه وبرأينا فإن الاتجاه المخالف لنظرية الخطأ المفترض في المخالفات المرورية هو اتجاه ضعيف، نظراً لقوة أدلة الاتجاه المؤيد لهذه النظرية، أضف لذلك فإن غالبية الجرائم المرورية هي جرائم مادية تهدف إلى الحفاظ على المصلحة الجنائية المحمية في قانون المرور من خلال ضبط السير وحماية الطريق والعابرين عليها، والحفاظ أيضاً على سلامة وأمن سائقي السيارات وركابها، لذلك فإن المسؤولية تقع بمجرد مخالفة الالتزامات المفروضة على عاتق سائقي السيارات، وكان البعض من الفقه قد أورد مثلاً بسيطاً يوضح وجهة نظره من الأخذ بنظرية الخطأ المفترض، وهذا المثال يتعلق بجريمة قيادة السيارة بطريقة من شأنها أن تعرض حياة الأشخاص للخطر³³، فمجرد وقوع الركن المادي لهذه الجريمة والمتمثل في تعريض حياة الآخرين للخطر من خلال قيادة السيارة بدون إعطاء حق الأولوية عند عبور ممر المشاة هو أمر يستوجب إيقاع العقوبة دون البحث في الإسناد المعنوي للفاعل، فهل من المعقول أن يتم البحث في عناصر الركن المعنوي في هذه الجريمة، حيث أن أي شخص عاقل يعلم وبشكل فطري أن عبور ممر المشاة بدون إعطاء حق الأولوية للمشاة هو أمر خاطئ ويستوجب العقوبة، ومن قبيل المخالفات الخطرة في قانون المرور، وبذلك لا مجال من استبعاد نظرية الخطأ المفترض في هذا المثال وفي غيره من الأمثلة (بلال، 1993، ص215).

وبرأي الباحث فإن الفكرة الأصح في المخالفات المرورية هو تطبيق نظرية الخطأ المفترض عليها، والدليل على ذلك أن المشرع الأردني في المادة 4/460 من قانون العقوبات النافذ كان قد اعتبر المخالفة جريمة لها عقوبة، وهي الغرامة حتى خمسة دنانير. أضف لذلك فإن تطبيق نظرية الخطأ المفترض لا يعني هدم الركن المعنوي بشكل مطلق، بل أن توافر الركن المادي في المخالفات المرورية بصورة الخطأ يتحقق بمجرد تحقق الركن المادي، وذلك ما معناه وجود ركن معنوي للمخالفات، إلا أنه لا يتطلب إقامة الدليل على توافره، وإنما هو مفترض، وذلك هو جوهر افتراض الركن المعنوي في الجرائم المرورية غير القصدية.

ولا يقتصر وقوع حادث السير على إسنادته لتهمة مخالفة قانون السير التي يضعها شرطي المرور عند تنظيمه للضبط على المتسبب بالحادث، بل تربط بهذه الحوادث تهم أخرى كتهمة التسبب

³³ كان المشرع الفلسطيني قد عاقب على هذه الجريمة بموجب ما جاء بنص الفقرتين (1، 2) من المادة 98 من قانون المرور الفلسطيني بأنه "إذا ثبت للشرطي بأن جريمة المرور التي ارتكبها قائد المركبة من المخالفات الخطيرة التي من شأنها أن تؤدي إلى حادث طرق فعليه أن يسلمه مذكرة حضور للمحكمة وتعتبر هذه المذكرة كأنها لائحة اتهام ومذكرة حضور للمحاكمة وفيما يلي أنواع هذه الجرائم: 1- قيادة المركبة بحالة تعرض حياة الأشخاص أو الأموال للخطر. 2- التسبب في خطر لعبري الطريق بسبب عدم إعطاء حق الأولوية عند ممر عبور المشاة....".

بالوفاة، وذلك حال تسبب الحادث المروري بوقوع وفاة شخص عملاً بنص المادة 112 من قانون المرور الفلسطيني³⁴، وتهمة التسبب بالإيذاء غير المقصود خلافاً لأحكام المادة 344 من قانون العقوبات الأردني³⁵ إذا نتج عن الحادث إصابة شخص وفي حالة تطورت هذه الإصابة إلى إحداث عاهة فيسند له تهمة إحداث عاهة دائمة، كما قد يتسبب الحادث بإحداث أضرار مادية للغير وبذلك يسند للمتسبب بالحادث تهمة إلحاق الضرر بمال الغير عملاً بأحكام المادة 445 من قانون العقوبات الأردني³⁶ على الرغم من أن هذه الجريمة مقصودة وفقاً لخطة المشرع.

وبناءً على ما سبق، وفيما يتعلق بالقتل الخطأ الناتج عن حوادث السير فإن النص الواجب التطبيق هو نص المادة 112 من قانون المرور الفلسطيني نظراً لأنه نص خاص، والخاص يقيد العام، وتطبيقاً لذلك قضت محكمة التمييز الأردنية بأن "تطبق أحكام المادة 42 من قانون السير رقم 47 لسنة 2001 على جرم التسبب بالوفاة الناجم عن حادث سير وليس المادة 343 من قانون العقوبات، لأن قانون السير هو قانون خاص فهو أولى بالتطبيق من القانون العام"³⁷.

وقضت محكمة التمييز في قرار آخر بأنه "1- إذا كانت أفعال المتهم تجاه المغدور التي أدت إلى وفاته كانت نتيجة إهمال وقلة احتراز وعدم مراعاة القوانين والأنظمة، فالتكييف القانوني لها جُنحة التسبب بالوفاة خلافاً لنص المادة 27 من قانون السير. 2- استقر الفقه والقضاء واعتبر النية الجرمية هي المعيار الفاصل للفرقة بين القتل القصد والتسبب بالوفاة، فهي ركيزة أساسية لقيام الجريمة ويستدل عليها من الظروف والملابسات والأدلة المرافقة لارتكاب الجرم لذا ستوجه تهمة مخالفة قانون السير للسائق كما في المادة 27 والمادة 5/29، وتهمة تسبب بالوفاة كما في

³⁴ تنص المادة 112 من قانون المرور الفلسطيني على أن "كل من تسبب في وفاة شخص نتيجة حادث طرق بغير قصد، ناجم عن عدم احتراز أو من جراء طيش أو عدم مبالاة يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن ثلاثة شهور ولا تزيد على سنتين وبغرامة مقدارها ثلاثمائة وخمسون ديناراً أو ما يعادلها بالعملة المتداولة أو بإحدى هاتين العقوبتين".

³⁵ تنص المادة 344 من قانون العقوبات الأردني على أنه "1- إذا لم ينجم عن خطأ المجرم إلا إيذاء كالذي نصت عليه المادتان 333 و335 كان العقاب بالحبس من شهر إلى سنة أو بغرامة من خمسة دنائير إلى خمسين ديناراً. 2- يعاقب كل إيذاء آخر غير مقصود، بالحبس مدة لا تتجاوز ستة أشهر أو بغرامة لا تتجاوز عشرة دنائير. 3- وتعلق الملاحقة على شكوى المجني عليه إذا لم ينجم عن الإيذاء مرض أو تعطيل عن العمل لمدة تتجاوز العشرة أيام، ويكون لتنازل الشاكي عن حقه نفس المفاعيل المبينة في المادة (334)".

³⁶ تنص المادة 445 من قانون العقوبات الأردني على أن "1- كل من الحق باختياره ضرراً بمال غيره المنقول، يعاقب بناء على شكوى المتضرر بالحبس مدة لا تتجاوز سنة أو بغرامة لا تتجاوز خمسين ديناراً أو بكتا العقوبتين. 2- تنازل الشاكي يسقط دعوى الحق العام".

³⁷ محكمة التمييز الأردنية، تمييز جزاء رقم 2003/1412، الأردن، منشورات قسطاس.

المادة 343 من قانون العقوبات ويحكم بها وتطبق العقوبة الأشد بحقه وسيتم إحالته على التقاعد حال الحكم عليه بأكثر من 3 أشهر حبس³⁸.

أما قانون العقوبات المصري لسنة 1973 وتعديلاته، فنجد أن المادة 238 منه قد نصت على الحبس مدة لا تقل عن ستة أشهر لمن تسبب في قتل شخص خطأ نتيجة إهماله، وترتفع مدة العقوبة من سنة إلى خمس سنوات في حالة خطأ الجاني خطأً جسيماً أو كان متعاطياً مواد مخدرة، وإذا تسبب الحادث في وفاة أكثر من ثلاثة أشخاص ترتفع العقوبة من سنة إلى سبع سنوات، وقد تصل إلى عشر سنوات في حالة وجود ظرف مشدد للعقوبة.

وقضت بذلك محكمة النقض المصرية بأنه "وبمجرد اجتياز قائد السيارة لما أمامه من عربات نقل لا يوفر الإهمال في جانبه إذا ظاهر المجني عليه فجأة أمامه من بين هذه العربات التي تحجب عنه الرؤية لعبور فصدمة بالسيارة صدمة قاتلة"³⁹.

ومن التطبيقات القانونية لافتراض الركن المعنوي في الجرائم المرورية حسب التشريع الفلسطيني، نجد جريمة القيادة تحت تأثير المخدرات أو المسكرات، حيث نص قانون المرور الفلسطيني على اعتبار قيادة المركبة تحت تأثير المخدرات أو المسكرات جريمة تستوجب قيام المسؤولية الجنائية⁴⁰، بشرط توافر الركن المادي والمعنوي فيها، ولا يعني اشتراط توافر الركن المعنوي هو توافره بالمعنى المتعارف عليه في القواعد العامة للجريمة، وإنما يُثبت الركن المعنوي بمجرد إثبات العلاقة النفسية بين السلوك وصاحبه، في إطار عنصر العلم والإرادة، ومن هنا تظهر حقيقة افتراض الركن المعنوي في جريمة القيادة تحت تأثير المخدرات أو المسكرات (حسني، 1977، ص279).

وبمعنى آخر فإن الركن المعنوي في الجريمة السابقة (جريمة القيادة تحت تأثير المخدرات أو المسكرات) يظهر في إرادة النشاط المكون للركن المادي، وهي إرادة الشخص نحو تناول المخدرات أو المسكرات، ومن ثم قيادة المركبة في هذه الحالة، فالركن المعنوي قائم بمجرد علم

³⁸ محكمة التمييز الأردنية، تمييز جزاء رقم 2020/337، الأردن، منشورات قسطاس.

³⁹ محكمة النقض المصرية، نقض مصري 1962/6/11م، مجموعة احكام النقض، سنة 19، رقم 218، ص 1069.

⁴⁰ وبذلك نصت المادة 3/36 من قانون المرور الفلسطيني على أنه "لا يجوز قيادة مركبة إذا كان قائدها: 3... تحت تأثير المخدرات أو المسكرات". وكذلك نصت المادة 96 من ذات القانون على أنه "1-يجوز لكل شرطي أن يلقي القبض بدون مذكرة إلقاء قبض على قائد أية مركبة يرتكب على مرأى منه جريمة مرور في الحالات التالية: ... و-قيادة مركبة تحت تأثير مواد مخدرة أو مسكرة".

السائق بأنه تحت تأثير المسكر والمخدر، بشرط أن يكون عالماً بالنتائج والآثار المترتبة على قيادة السيارة في حالة السكر (قاسم، 2009، ص112).

وهنا يتمثل الركن المعنوي في القصد الجنائي، ولكن في حالة ارتكاب جريمة أخرى كالقتل الخطأ أو الإصابة الخطأ فنجد أن هذه الجرائم من جرائم الخطأ غير العمدية في أي من صوره "الرعونة وعدم الاحتراز والإهمال ومخالفة القوانين واللوائح" فالسكران بإرادته يُسأل مسؤولية غير عمدية عن الجرائم غير العمدية التي ارتكبها وهو فاقد الوعي والإدراك (الصيفي، 1999، ص547)، فعلى سبيل المثال قائد المركبة الذي يقودها وهو في حالة سكر أو تخدير ويرتكب جريمة قتل خطأ أو إصابة خطأ فإنه يُسأل عن جريمة قتل أو إصابة خطأ ولا يُقبل منه الدفع أنه كان فاقد الوعي والإدراك بسبب تعاطي الخمر وقت ارتكابه الحادث، والقانون الفلسطيني يعتبر تكرار تناول المخدر أو المسكر سبباً في تشديد العقوبة ويجري عليه حكم المُدرك التام⁴¹.

كذلك نجد أن محكمة النقض الفرنسية في شأن تشديد العقوبة في الجرائم والحوادث التي يرتكبها السائقون المخمورون بطريقة تحسم تردد بعض الكتاب مقررة أن قيادة السيارة تحت تأثير الكحول جريمة عمدية طبقاً للمادة (3/221) من قانون العقوبات الجديد (الخطيب، 2004، ص485).

ومن نص المادة 96 من قانون المرور الفلسطيني التي تقضي بجواز القاء القبض بدون مذكرة على قائد أية مركبة يرتكب على مرأى منه جريمة مرور في حالة قيادة مركبة تحت تأثير مواد مخدرة أو مسكرة. نجد أن المشرع الفلسطيني هنا لم يحدد صورة الركن المعنوي سواء أكان عمداً أم كان خطأً، فالعقوبة ليس هدفها هنا مواجهة ضرر مادي أصاب المجتمع بل تهدف إلى مواجهة الخطيئة والخطورة الكامنتين في نفس الجاني ردعاً له ولغيره، وتطبيق مبدأ لا جريمة بغير ركن معنوي يصطدم بصعوبة يمكن أن نردها إلى إغفال المشرع تحديد صورة الركن المعنوي في نصوصه مما يصعب اعتبار أن المشرع يتطلب القصد أم أنه يكتفي بالخطأ، ولكن هذه الصعوبة تذللها القاعدة التي تقضي بأن الأصل في الجريمة العمد، والاستثناء أن تكون الجريمة غير عمدية باعتبار أن الجريمة العمدية هي الصورة المعتادة للجريمة.

⁴¹ تنص المادة 110 من قانون المرور الفلسطيني على أنه "يعاقب بالحبس لمدة لا تقل عن ثلاثة أشهر ولا تزيد على سنتين وبغرامة مقدارها مائة وثمانون ديناراً أو ما يعادله بالعملة المتداولة أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من ارتكب جريمة من الجرائم الواردة في المادة (96) من هذا القانون فإذا عاد إلى ارتكابها خلال سنتين من تاريخ إدانته يضاعف الحد الأقصى للعقوبة".

المطلب الثاني: أثر افتراض الركن المعنوي في الجرائم المرورية

من أهم الملامح والسمات العامة المميزة للسياسة الجنائية للتجريم والعقاب في إطار الجرائم المرورية هو التخفيف من المبادئ التقليدية للمسؤولية الجنائية عن هذه الجرائم والتوسع في تطبيق الجزاءات والتدابير الإدارية، وذلك من خلال إضعاف وتقلص الركن المعنوي في الجرائم المرورية (الفرع الأول)، وكذلك من خلال افتراض مسؤولية مالك المركبة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: إضعاف وتقلص الركن المعنوي في الجرائم المرورية

مع التسليم بقاعدة (لا جريمة بدون ركن معنوي) وضورة إثباته واقعياً، فإن جانباً فقهياً من الفقه الجنائي ذهب إلى أن الضرورات العملية وحماية المجتمع في بعض الأحوال تقتضي الخروج على هذه القاعدة بافتراض الركن المعنوي (العطار، 1990، ص15). وعليه فإن المشرع في بعض الأحوال التي يصعب فيها إثبات الركن المعنوي فإنه يفترض وجوده في الجرائم القصدية وغير القصدية، وعليه فإن إدانة المتهم تتم من خلال الإثبات بقيامه بارتكاب السلوك الجرمي للجريمة، وهذا ما يسمى بافتراض توافر الركن المعنوي بحق المتهم (فودة، 2008، ص26).

وفي هذا الصدد نجد بأن اتجاه فقهي آخر أكد على أن افتراض الركن المعنوي يجب أن يكون مستنداً إلى نص قانوني أو إلى استخلاص سائغ عن طريق استقراء نصوص القانون، وتفسيرها بما يتفق وصحيح القواعد والأصول المقررة في هذا الشأن، وذلك لأن الأصل بأن القصد الجنائي من أركان الجريمة، ويجب أن يكون ثبوته فعلياً، ولا يصح افتراضه إلا بموجب نص قانوني صريح يجيز ذلك (عبد الله، 2017، ص190-191).

ويترتب على الاعتراف بافتراض الركن المعنوي في بعض الجرائم تعديل لقواعد الإثبات، حيث أن الأصل بأن سلطة التحقيق والادعاء هي من يقع على عاتقها إثبات المسؤولية الجنائية (النيابة العامة)، وذلك من خلال إثبات أركان الجريمة، بما فيها الركن المعنوي والقصد الجنائي، ويشمل ذلك عبء إثبات ما ينفي هذه المسؤولية، واستثناءً على ذلك قد يخرج المشرع في بعض الأحوال على هذا الأمر، وذلك يترتب عليه نقل عبء الإثبات من النيابة إلى المتهم، فيقع على عاتقه عبء نفي مسؤوليته، فيقيم قرينة على توافر الركن المعنوي يخفف بموجبها من الصعوبات التي تلاقيها سلطة الادعاء في إثبات هذا الركن كونه يرتبط بأمور نفسية غير ملموسة (بلال، 1988، ص225).

إلا أن ذلك واجه بعض الانتقادات من اتجاهات فقهية أخرى، ترى بأن افتراض المشرع الجنائي للركن المعنوي هو أمر مرفوض نظراً لأن نقل عبء الإثبات في مجال القانون الجنائي أمر غير

سليم، ويتعارض مع الدعائم الأساسية التي تقوم عليها العدالة الجنائية المعاصرة، والتي من أهمها براءة المتهم وشخصية المسؤولية الجنائية، حيث أن صعوبة إثبات الركن المعنوي لا تكفي لحرمان المتهم من أهم الضمانات الإجرائية الممنوحة له، والمتمثلة بأصل البراءة، وعليه فإن التزام سلطة الاتهام بإثبات مسؤولية المتهم لا يقوم على اعتبارات الملائمة بحيث تعفى سلطة الاتهام من هذا الإثبات كلما صادفتها صعوبات معينة، بل تقوم على سند دستوري وهو أصل البراءة، حيث أن كل قرينة أو افتراض يتعارض مع هذا الأصل يعتبر غير دستوري ويجب الحكم بعدم دستوريته (سرور، 2006، ص304).

وفي هذا الإطار يعتقد بعض الفقه بأن المصلحة المحمية في قوانين المرور (حماية أرواح الناس وأموالهم) كانت سبباً رئيسياً في السياسة الجنائية والعقابية على جرائم المرور (أحمد، 2016، ص1376)، وهذا ما انعكس بشكل واضح على طبيعة الجريمة المرورية ومدى فاعليتها لردع المخالفين، حيث أن معظم قوانين المرور عملت على القفز عن القاعد العامة للقصد الجرمي كأساس لقيام المسؤولية الجنائية في الجريمة، باعتبار أن الالتزام بالقواعد العامة سيجلب عليه افلات العديد من العقاب في إطار الجرائم المرورية، والتي في غالبيتها لا يستهدف الجاني فيها حدوث النتيجة بقدر ما يستهدف القيام بالمخالفة، فعلى سبيل المثال ذلك الشخص الذي يقود بسرعة كبيرة لا يستهدف تعريض أحد للخطر بقدر ما يكون مستهدف للاستعراض والتباهي بسرعة سيارته مثلاً، وأيضاً من يعمل على تعتيم زجاج سيارته لا يهدف إلى القيام بأي جريمة بقدر ما يهدف إلى إعطاء شكل جذاب من وجهة نظره لسيارته.

وعليه فإن الأصل في الجرائم المرورية هو الخطأ غير المقصود، وذلك ما معناه أن الركن المعنوي يكون مفترض في الجريمة المرورية، ذلك لأن القاعدة العامة للمسؤولية الجنائية في الجريمة المرورية تقوم على الخطأ، وما دام أن الخطأ هو الأساس، فإن الركن المعنوي يكون مفترضاً، لأن الأولوية في قانون المرور هو حماية المصالح المحمية المتمثلة في حفظ النفس والممتلكات (السعيد، 2002، ص48).

وعليه فإن تطبيق القواعد العامة للمسؤولية الجنائية المرتبطة بالركن المعنوي تثير بعض الإشكاليات في إطار الجرائم المرورية، وأهم هذه الإشكاليات هو عنصر الخطأ غير المقصود، وذلك أن خطورة السيارة في استخدامها للطرق العامة قد يفرض نوعاً من التشديد في متطلبات السلوك الناشئ عنه ضرراً بالأفراد بسبب استخدام تلك المركبات، وفي الأحوال التي يتمثل فيها الخطأ في مخالفة القوانين والقرارات واللوائح الخاصة بالمرور (السويدي، 2006، ص37).

الفرع الثاني: افتراض مسؤولية مالك المركبة عن المخالفات المرورية التي يقترفها الغير

عرف المشرع الفلسطيني مالك المركبة بأنه "من سجل اسمه في رخصة المركبة أو حاز المركبة بموجب اتفاق شراء من مالكيها الأصلي" 42. ويقع على عاتقه باعتباره قائد السيارة مجموعة من الالتزامات التي يتوجب عليه الالتزام بها، وأهمها السير بالجانب الأيمن من الطريق، وعدم ترك السيارة بالطريق العام بشكل يعطل لحركة المرور، بالإضافة إلى إتباع إرشادات وتعليمات المرور، والقيادة في حدود السرعة المقررة قانوناً، وكذلك التأكد من جودة الفرامل وصلاحياتها للاستعمال (أحمد، 2016، ص1384). ومع مخالفة مالك المركبة هذه القيود فإنه يعرض نفسه للعقوبة الجنائية الواردة في قانون المرور الفلسطيني، وقانون العقوبات الأردني النافذ رقم 16 لسنة 1960م، فإذا نشأ عن هذه المخالفات حادث ترتب عليه وفيات، أو إيذاء لأحد الأشخاص، فإن المسؤولية الجنائية تقوم بحق السائق وفقاً للنصوص القانونية الواردة في التشريعات السابق ذكرها. ولكن هل يجوز أن يسأل مالك المركبة عن أخطاء غيره المرتكبة من خلال مركبته؟

تقضي القاعدة العامة الدستورية بأن المسؤولية شخصية، وهذا ما أكد عليه القانون الأساسي الفلسطيني المعدل لسنة 2003م، حيث نصت المادة 15 منه بأن "العقوبة شخصية، وتمنع العقوبات الجماعية، ولا جريمة ولا عقوبة إلا بنص قانوني، ولا توقع عقوبة إلا بحكم قضائي، ولا عقاب إلا على الأفعال اللاحقة لنفاذ القانون". وبالتالي لا يُسأل شخص إلا عن فعله الشخصي، ولا يجوز أن يسأل أي شخص عن أفعال غيره. واستثناءً على ما سبق، فقد خرج المشرع الفلسطيني عن هذا المبدأ في إطار الجرائم المرورية، وذلك في حالتين، وهما:

- **مسؤولية مدرب القيادة:** حيث اعتبر المشرع الفلسطيني أن مدرب القيادة مسؤول عن أي مخالفة لأحكام قانون المرور، وكأنه مالك المركبة وسائقها 43.

- **مسؤولية مالك المركبة:** وبذلك نصت المادة 268 من قرار مجلس الوزراء رقم (393) لسنة 2005م باللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم 5 لسنة 2000م بأنه "إذا صورت مركبة بآلة تصوير بمقتضى المادة (121) من القانون، اعتبر صاحب المركبة أو الشخص المسؤول عنها هو الذي قاد المركبة أثناء المخالفة إلا إذا أثبت أي منهما هوية

42 المادة الأولى من قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000م.

43 وبذلك نصت المادة 34 من قانون المرور الفلسطيني على أنه "يعتبر مدرب قيادة المركبات في حكم قائد المركبة، ويكون مسؤولاً وحده عما يقع من المخالفات لأحكام هذا القانون". ويقابلها نص المادة 12 من قانون السير الأردني رقم 49 لسنة 2008م.

الشخص الذي كان يقود المركبة آنذاك أو أن المركبة أخذت منه بدون علمه وبدون موافقته⁴⁴.

وما يهمنا أكثر هي الحالة الثانية، حيث أن المشرع الفلسطيني أقام قرينة قانونية على مسؤولية مالك المركبة في بعض الجرائم المرورية، ومنها جريمة (وقوف المركبة في مكان محظور)⁴⁵ والتي افترض المشرع الفلسطيني المسؤولية فيها على صاحبها وأوجبه بدفع نفقات الأعمال التي ترتبت عن إبعاد المركبة من قبل صاحبها، وكذلك جريمة مخالفة الحد الأقصى للسرعة⁴⁶، ومخالفة مسافة الأمان بين السيارات⁴⁷، ومخالفة الإشارات التي يلزم توقف المركبات عندها⁴⁸. وقضت بذلك محكمة النقض الفلسطينية بأنه "ولما كان سائق السيارة (الكيا) الطاعن المنضم الثاني، وعلى ما انبأ عنه الحكم الجزائي (المبرز م/1) ادين بتهم الحاق الضرر بمال الغير، وقيادة مركبة بسرعة لا تتفق وظروف الطريق، وعدم ترك مسافة كافية بين المركبات، فضلاعن

⁴⁴ ويقابلها نص المادة 30 من قانون المرور الكويتي على أنه "يعتبر كل من مالك المركبة الآلية أو المرخصة باسمه أو حائزها أو المسؤول عنها مسؤولية كاملة عن أي مخالفة لأحكام هذا القانون أو لائحته التنفيذية أو القرارات المنفذة له، ما لم يقدم دليلاً مقنعاً على أن الذي كان يقود المركبة وقت وقوع المخالفة شخصاً آخر مع تقديم كافة البيانات للإرشاد عنه".

⁴⁵ نصت المادة 54 من قانون المرور الفلسطيني على أنه "إذا وجدت مركبة واقفة في مكان محظور وقوفها فيه فيجوز لأي من رجال الشرطة أن يأمر المسؤول عنها بإبعادها من ذلك المكان. وإذا تخلف عن تنفيذ الأمر أو في حالة عدم وجودهما فيجوز للشرطي تقييد المركبة بالقيود المخصص لذلك، وإذا كانت المركبة واقفة في مكان يعيق حركة السير جاز إبعادها أو إيداعها في كراج أو في أي مكان أمين وتدفع نفقات الأعمال التي ترتبت عن إبعاد المركبة من قبل صاحبها".

⁴⁶ بذلك تنص المادة 50 من قانون المرور الفلسطيني على أن "1- يكون الحد الأقصى لسرعة سير المركبات في الطرق داخل المدن أو خارجها أو في الطرق السريعة طبقاً لما هو مبين في اللائحة. 2- إذا وضعت شاخصة على الطريق تحدد الحد الأقصى لسرعة السير فلا يجوز لقائد المركبة تجاوز هذه السرعة وحتى الوصول إلى الشاخصة التي تلغيها أو المفترق القريب". ويقابلها نص المادة 30 من قانون السير الأردني رقم 49 لسنة 2008م.

⁴⁷ تنص المادة 48 من قانون المرور الفلسطيني على أنه "على قائد المركبة أن يترك بينه وبين المركبة التي تسير أمامه مسافة كافية لتمكينه من إيقاف مركبته عند الضرورة وتمكين المركبة الآتية من خلفه وتسير بسرعة تزيد على سرعته من الدخول في تلك المسافة دون مضايقة".

⁴⁸ وبذلك تنص المادة 98 من قانون المرور الفلسطيني على أنه "إذا ثبت للشرطي بأن جريمة المرور التي ارتكبها قائد المركبة من المخالفات الخطيرة التي من شأنها أن تؤدي إلى حادث طرق فعليه أن يسلمه مذكرة حضور للمحكمة وتعتبر هذه المذكرة كأنها لائحة اتهام ومذكرة حضور للمحاكمة وفيما يلي أنواع هذه الجرائم: ... 6- عدم الامتثال لإشارة قف الضوئية".

تهتمي الايذاء غير المقصود وعدم اتخاذ التدابير اللازمة لسلامة الركاب، فانه والحالة هذه يتحمل هو المسؤولية⁴⁹.

ومما سبق يتبين، بأن هذه الجرائم وغيرها يفترض فيها مسؤولية صاحب المركبة، وذلك نظراً لصعوبة تحديد مرتكب المخالفة، بالإضافة إلى رغبة المشرع في مكافحة هذا النوع من المخالفات المتزايدة بشكل يعوق السيولة المرورية في الكثير من الأحيان.

وعلى الرغم من إنشاء المشرع الفلسطيني لقرينة قانونية على مسؤولية مالك المركبة عن الجرائم السابقة، فإنه قد أورد أسباباً يستطيع بها مالك السيارة أن يدفع المسؤولية عنه في هذه الحالة، وهذه الأسباب تتمثل فيما يلي:

1- القوة القاهرة، ولم يرد المشرع الفلسطيني هذه الحالة من ضمن أسباب دفع مسؤولية مالك المركبة.

2- تقديم معلومات تسمح بتحديد هوية المخالف⁵⁰.

3- حالة سرقة المركبة، ولم يرد المشرع الفلسطيني هذه الحالة من ضمن أسباب دفع مسؤولية مالك المركبة.

وقد سبق أن قضت محكمة النقض الفرنسية -وفي نفس الاتجاه قضت المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان- بأن إنشاء المشرع لقرينة قانونية بسيطة أي يجوز إثبات عكسها يتماشى مع أصل البراءة الذي تنص عليه الدساتير والاتفاقيات الأوروبية والذي يقضي بأن الإنسان بريء حتى تثبت إدانته (Crim, 1998, p9).

وباعتقادنا، فإن وجود قرينة قانونية ولو كانت بسيطة هو أمر يخالف أصل البراءة، باعتبارها تلقي عبء إثبات البراءة على عاتق المتهم بدلاً من النيابة العامة، وهذا ما أكدت عليه المحكمة الدستورية المصرية بعدم دستورية بعض المواد الواردة في قانون العقوبات وبعض القوانين الخاصة، ومن ذلك فقد قضت بعدم دستورية المادة 195 من قانون العقوبات المصري، والتي تنص على أنه "مع عدم الإخلال بالمسؤولية الجنائية بالنسبة لمؤلف الكتابة أو واضح الرسم أو غير ذلك من طرق التمثيل يعاقب رئيس تحرير الجريدة أو المحرر المسؤول عن قسمها الذي حصل فيه النشر إذا لم يكن ثمة رئيس تحرير بصفته فاعلاً أصلياً للجرائم التي ترتكب بواسطة

⁴⁹ محكمة النقض الفلسطينية، نقض مدني رقم 2015/1405، رام الله، 2020/1/26م. منشورات قسطاس.

⁵⁰ المادة 2/268 من قرار مجلس الوزراء رقم (393) لسنة 2005م باللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم 5 لسنة 2000م.

صحيفته ...". وقد جاء قضاء المحكمة الدستورية بعدم دستورية هذا النص الذي أنشأ قرينة على المسؤولية الجنائية على الرغم من أن تلك المادة تجيز في عجزها إثبات عكس ذلك بنصها على أنه "ومع ذلك يُعفى من المسؤولية الجنائية: 1- إذا أثبت أن النشر حصل بدون علمه وقدم منذ بدء التحقيق كل ما لديه من المعلومات والأوراق للمساعدة على معرفة المسؤول عما نشر. 2- أو إذا أرشد في أثناء التحقيق عن مرتكب الجريمة وقدم كل ما لديه من المعلومات والأوراق لإثبات مسؤوليته وأثبت فوق ذلك أنه لو لم يقم بالنشر لعرض نفسه لخسارة وظيفته في الجريدة أو لضرر جسيم"⁵¹.

ومع ذلك، فإن افتراض مسؤولية مالك المركبة في بعض الجرائم هو إجراء تفرضه الاعتبارات العملية في مجال جرائم المرور، فليس من المنطقي أن يقف شرطي المرور بجوار كل سيارة مخالفة ليبحث عن الشخص المخالف لكي يتحقق من هويته، أو أن يفلت مالك المركبة من العقاب إذا ما أخبر شرطي المرور بأن المركبة المخالفة ليست بمركبته.

المبحث الثاني: إثبات المسؤولية الجنائية في الجرائم المرورية

إن إثبات المسؤولية الجنائية في الجرائم المرورية من أهم الإجراءات للحكم بالإدانة، وحتى الجرائم المرورية غير القصدية، فإنه لا بد من إثبات هذا الخطأ باعتباره الركن الأساسي في هذا النوع من الجرائم، وبدون إثبات الخطأ لا يمكن الحكم على الفاعل بارتكاب الجريمة المرورية غير القصدية (الحلواني، 2010، ص96)، بما يثير بعض التساؤلات التي يحاول الباحث الإجابة عنها خلال هذا المبحث، وأهمها في مدى التشابه الحاصل في إثبات الخطأ الناتج عن الإهمال وقلة الاحتراز مع ذلك الخطأ الناتج عن مخالفة الأنظمة والقوانين واللوائح؟ بالإضافة إلى أهم مشاكل الإثبات في إطار الجريمة المرورية بشكل عام؟

ومن هنا فقد تم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين، **المطلب الأول** نبحت فيه آليات إثبات حدوث الجرائم المرورية، وأما **المطلب الثاني** فسوف نبحت فيه آلية إثبات الخطأ غير المقصود في الجرائم المرورية.

المطلب الأول: إثبات حدوث الجرائم المرورية

يتم إثبات الجرائم بصورة عامة وفقاً لمبدأ حرية الإثبات، والذي يقوم على عدم تقييد القاضي بأدلة معينة لإثبات الجريمة، وأن جميع الأدلة تخضع للسلطة التقديرية للقاضي، وهذا المبدأ أخذ به المشرع الفلسطيني بصورة غير مباشرة في قانون الإجراءات الجزائية الفلسطيني رقم 3 لسنة

⁵¹ حكم المحكمة الدستورية المصرية، طعن رقم 18/50، فبراير/ شباط 1997م. منشورات قسطاس.

2001، حيث نصت المادة 1/206 من هذا القانون على أن "تقام البيئة في الدعاوى الجزائية بجميع طرق الإثبات إلا إذا نص القانون على طريقة معينة للإثبات".

وبالنسبة للجريمة المرورية فإن ما يسري على الإثبات في الجرائم بصورة عامة يسري عليها، مع مراعاة البعض من الخصوصية، والتي تتفق مع طابع هذه الجريمة، ولذا سيتم استعراض آلية إثبات حدوث الجرائم المرورية من خلال الوقوف عند طرق إثباتها (الفرع الأول)، ومن ثم الوقوف عند خصوصية إثبات السرعة في الجرائم المرورية على اعتبار أن السرعة هي السبب الرئيسي لغالبية الجرائم المرورية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: طرق إثبات حدوث الجرائم المرورية

تتعدد وتتنوع طرق إثبات حدوث الجرائم المرورية كما يلي:

أولاً: المحاضر الضبطية

تمثل المحاضر الضبطية أهم وسيلة من وسائل إثبات الجرائم المرورية، وتعرف بأنها محركات على شكل أوراق محررة وموقعة من قبل موظفون مختصون (وهم عناصر الضبطية القضائية أو شرطة المرور) وفق مجموعة من الشروط والأشكال المحددة في القانون (مبروك، 2008، ص204)، ويشترط فيها توافر مجموعة من الشروط لكي تكتسب حجية الإثبات، وأهمها (قاسمية، 2021، ص44-45):

- **شروط موضوعية**، ومنها أن يكون المحضر يتضمن معلومات صحيحة، وأن يكون وافياً ودقيقاً وواضحاً، وأن يتم صياغة المحضر بأسلوب واضح من السهل فهمه.
- **شروط شكلية**، ومنها صحة المحضر من حيث الشكل، والبيانات، وأن يكون موقعاً باسم الموظف الذي حرره.

وفي مجال الجرائم المرورية، ولكي يعتد بالمحاضر في الإثبات، فلا بد وأن تتضمن بعض البيانات، أهمها (قاسمية، 2021، ص45-46):

- **بيانات الحادث وظروفه**: وتتضمن وصف الحادث بدقة، بما في ذلك وضع الطريق، وموقعها، والظروف الجوية في وقت وقوع الحادث، والأسباب التي أدت إلى وقوع الحادث.
- **بيانات المركبة**: وتتضمن نوع المركبة وصنفها ورقمها ونوع الوقود فيها وعدد حمولتها وصلاحيات ملحقاتها كالإطارات والأضواء وأحزمة الأمان وغيرها.

- **البيانات الإدارية:** ويثبت فيها وجود وصلاحيات الوثائق الإدارية، خاصة شهادة التأمين، ورخصة المركبة، واسم الشركة المؤمنة، وعنوانها، وأهم بنود عقد التأمين.

ولهذه المحاضر حجية في الإثبات الجنائي، حيث نصت المادة 212 من قانون الإجراءات الجزائية الفلسطيني على أنه "تعتبر المحاضر التي ينظمها مأمورو الضبط القضائي في الجнг والمخالفات المكلفون بإثباتها بموجب أحكام القوانين حجة بالنسبة للوقائع المثبتة فيها إلى أن يثبت ما ينفيها".

وبناءً على ما سبق، تعتبر المحاضر والمخالفات التي يحررها موظفي الضابطة القضائية أو شرطة المرور بمثابة أدلة إثبات أساسية تثير درب القضاة والمحققين والنيابة العامة، فيكون لهذه المحاضر دور مهم في تحديد ورسم معالم الجريمة، ومدى قيام المسؤولية الجزائية فيها، بما في ذلك تحديد أركان الجريمة والبنيان القانوني لها، ومدى توافر الركن المعنوي، والقصد لدى مرتكب الحادث، وعلى ذلك لا يجوز إقامة الدليل العكسي على ما تتضمنه إلا بالكتابة أو بشهادة الشهود، أضف لذلك فإن هذه المحاضر تكتسب هذه الحجية الكبيرة بالنظر إلى أن محرريها من ضباط وعناصر شرطة يعتبرون بمثابة العين الوحيدة الشاهدة على الحادث.

ثانياً: خصوصية إثبات حالة السكر في الجرائم المرورية

نصت المادة 36 من قانون المرور الفلسطيني على أنه "لا يجوز قيادة مركبة إذا كان قائدها: 3- تحت تأثير المخدرات أو المسكرات". كذلك فقد نصت المادة 175 من اللائحة التنفيذية رقم 393 لسنة 2005م الخاصة بتنفيذ هذا القانون على أنه "لا يجوز لأحد قيادة مركبة إذا كان: 2- تحت تأثير مواد مسكرة أو مخدرة".

وبناءً على نص المادة السابقة، فإنه من غير الجائز قيادة المركبات تحت تأثير المسكرات والمخدرات، وذلك الأمر لا يعتبر مسألة ذو إشكالية، وإنما تظهر الإشكالية في كيفية إثبات حالة السكر والتخدير لدى قائد المركبة، حيث أن الإثبات في هذه الحالة يخضع لقواعد الإثبات الجنائية التقليدية كقاعدة عامة، فمن الممكن للقاضي الاستعانة بالخبراء والمختصين لكشف توافر حالة السكر من عدمها وقت القيادة، ومن الممكن أيضاً تأسيس حالة السكر والتخدير على معطيات أخرى غير الخبرة، كما هو الحال في فحص الدم 52 الذي يجري بعد وقوع الحادث (السويدي، 2006، ص195).

⁵² للمزيد من التفصيل عن تجربة فحص الدم، انظر في ذلك (العبودي، 2002، ص11).

إلا أنه يطرح تساؤل آخر في هذا الإطار، يتعلق بالوقت الذي يمكن فيه الجزم بتوافر حالتي السكر والتخدير؟ وهل يكفي توافر أي نسبة من السكر في الدم؟ أم أن هناك حد معين تبدأ عنده المسؤولية الجنائية عن توافر حالة السكر والمخدرات أثناء القيادة؟

حيث أنه، ومن خلال قراءة ما جاء بنص المادة 36 من قانون المرور الفلسطيني نجد بأن المشرع الفلسطيني لم يحدد نسبة معينة للمخدرات أو المسكرات التي لا يجوز قيادة المركبة أثناء تعاطيها، وذلك على عكس المشرع الأردني، والذي حدد النسبة ضمن نص المادة 46/ب من قانون السير الأردني، وبدورنا نؤيد اتجاه المشرع الفلسطيني، نظراً لأن المسكرات والمخدرات بجميع أنواعها من شأنها أن تؤثر على سائق المركبة، أضف لذلك فإن موقف المشرع الفلسطيني من شأنه أن يضع حداً لشرب الكحوليات في السيارات وفي الأماكن العامة، كما أن هذا الموقف يساعد ضابط الشرطة والمرور في توقيع محضر المخالفة بحق السائق السكران، دون التقيد بنسبة معينة للسكر.

ثالثاً: الرادارات والرسوم التخطيطية والصور الفوتوغرافية

باتت التقنية الحديثة تلعب دوراً مهماً في إثبات الجرائم، ومن بينها الجرائم المرورية، وذلك من خلال الدور المهم الذي تقوم فيه في كشف ملابسات هذه الجرائم، مثل رصد حوادث المرور وتثبيت الصور الأولية لها، بالإضافة إلى حساب سرعة المركبات بواسطة أجهزة مختصة بذلك تسمى (الرادارات)، بحيث تقوم بحساب سرعة المركبة قبل وقوع الحادث (بشير، 2015، ص328).

وبالنظر إلى تقدم العلوم والاختراعات التي عرفها العصر الحديث، باتت أثرها معرفة إذا كان السائق في حالة سرعة غير مرخص بها مسألة سهلة عن طريق أجهزة تسمى بالرادارات، وهي أجهزة تعمل بالأمواج المرتدة عن طريق مقارنة الإشارة المرتدة بالأصلية، بحيث يتم تحديد سرعة الجسم المتحرك (قاسمية، 2021، ص50).

ويقوم جهاز الرادار بتحديد سرعة المركبات على الطرق باعتباره جهاز مثبت في مكان معين أو في مركبات شرطة المرور، ويقوم هذا الجهاز بإطلاق موجات أشعة باتجاه المركبات القادمة نحو الرادار، وعندما تصدم الموجات بها ترتد للجهاز حيث يقوم الجهاز بحساب المسافة المقطوعة ذهاباً وإياباً واحتساب الزمن المستغرق ومن ثم حساب السرعة (بشير، 2015، ص328-329).

رابعاً: خصوصية الإثبات عند فرار مرتكب الحادث المروري

نصت المادة 11/98 من قانون المرور الفلسطيني على أنه "إذا ثبت للشرطي بأن جريمة المرور التي ارتكبتها قائد المركبة من المخالفات الخطيرة التي من شأنها أن تؤدي إلى حادث طرق فعليه أن يسلمه مذكرة حضور للمحكمة وتعتبر هذه المذكرة كأنها لائحة اتهام ومذكرة حضور للمحاكمة وفيما يلي أنواع هذه الجرائم: ... 11- عدم قيام قائد المركبة الذي تسبب في حادث طرق أدى إلى إصابة أو وفاة شخص بإبلاغ الشرطة عن الحادث".

وعليه تعتبر هذه الجريمة من الجرائم الخاصة التي نص عليها المشرع الفلسطيني، فاعتبرها من المخالفات الخطرة في جرائم المرور، وأدلة الإثبات المستخدمة هنا لمعرفة المركبة المتسببة بحادث مرور، والمصحوبة بفرار مرتكبها ما يلي (الحلواني، 2010، ص106):

- تحديد أوصاف المركبة وموديلها ولونها، وكيفية وقوع الحادث من خلال الأشخاص الموجودين في مكان وقوع هذا الحادث.
- قيام شرطة المرور الذين حضروا للحادث بتعميم أوصاف المركبة على باقي الدوريات.
- إذا لم يتم اللقاء القبض على مرتكب الحادث الفار، فإنه من الممكن الاستعانة بوسائل الإعلام المختلفة للبحث عنه بعد ذلك.
- أخذ البصمات الموجودة في مكان وقوع الحادث، بالإضافة إلى أخذ بقايا الزجاج، والاحتفاظ بكل دليل إثبات في مكان الحادث.
- أخذ عينة من الأتربة الموجودة في مكان الحادث ومقارنتها مع عينة من الأتربة الموجودة على إطارات السيارات المشتبه بها، وعند التطابق يعتبر ذلك دليل ضد المتهم يجوز تقديمه للمحاكمة بناءً عليه.

خامساً: خصوصية أدلة الإثبات التقليدية في الجرائم المرورية

تتعدد طرق الإثبات التقليدية في جرائم المرور ولكل طريقة من طرق الإثبات حجية في الإثبات والتي يمكن للقاضي أن يستمد منها قناعته بشأن وجود أو عدم وجود واقعة قانونية متعلقة بالدعوى الجنائية. ومنها هذه الطرق ما يلي:

- **شهادة الشهود:** تنص المادة 77 من قانون الإجراءات الجزائية الفلسطيني على أنه "لوكيل النيابة أو المحقق المفوض استدعاء جميع الأشخاص الذين يرى إمكانية الاستفادة من شهادتهم في كشف الحقيقة، سواء وردت أسماؤهم في التبليغات أو

الشكاوى أو لم ترد، وله الاستماع إلى أقوال أي شاهد يحضر من تلقاء نفسه، وفي هذه الحالة يثبت ذلك في المحضر". وشهود حادث المرور هم أولئك الذين يتصادف وجودهم في مكان الحادث ساعة وقوعه وبذلك يكونوا قد رأوا الواقعة أمامهم ويستطيع المتحري عند وصوله لمكان الحادث أن يحصر الشهود بمن تتوفر فيهم الأهلية فإن المحاكم تعتد بأقوال الشهود خاصة عندما يكون أطراف الحادث في حالة غيبوبة بعد وقوع الحادث.

- **المستندات الرسمية:** إن المستندات الرسمية تقدم كأدلة في دعاوي حوادث المرور، ومن الأمثلة عليها: رخصة المركبة، وتعتبر مستند رسمي يصدر من السلطة المرخصة المسجلة لديها المركبة المشتركة في الحادث المروري وتحوي بيانات عن المركبة ومالكها والترخيص ومدة سريانه. ورخصة القيادة، باعتبارها من ضمن المستندات التي تقدم في دعاوي المرور، فرخصة قيادة قائد المركبة التي اشتركت في الحادث توضح الشخص المرخص له بقيادة ذلك النوع المعين من المركبات ومدة سريانها. وكذلك يعد التقرير الطبي كأحد المستندات التي تقدم في قضايا المرور، وقد يكون عن حالة قائدي المركبات بعد وقوع الحادث مباشرة عن الكشف العضوي سواء كان للمصابين من أثر الحادث أو للمتوفيين وتحديد سبب الوفاة (بشير، 2015، ص 323-324).

- **المعاينة:** للمعاينة أهمية كبيرة في قضايا حوادث المرور، لأنها تساعد في إقناع المحكمة بالوقعة المراد إثباتها، ولها تأثيرها في عقيدة القاضي الذي ينظر القضية لأن الاستعانة بالخبراء والمختصين في معاينة الشيء يبرز حقائق علمية وفنية والذي يكون مبني على أصول علمية.

وبالختام، نرى بأن الإثبات في الجرائم المرورية قد يتم بوسائل موضوعية مادية متعلقة بحالة المركبات وحالة الطريق والظروف البيئية المصاحبة لوقوع الحادث، والتي تساعد على تحديد وجود الخطأ أو عدم وجوده، كما أن الإثبات قد يتم بوسائل شخصية مرتبطة بالحالة النفسية للسائق وقت وقوع الحادث.

الفرع الثاني: إثبات السرعة في الجرائم المرورية

تعتبر السرعة الزائدة والمبالغ فيها من أهم أسباب وقوع حوادث السير على المستوى العالمي والمحلي على حد سواء، لذلك نجد بأن المشرع الفلسطيني عالج هذه المسألة بكثير من النصوص ضمن قانون المرور الفلسطيني ولائحته التنفيذية، حيث أوجب على كل سائق أن يسير بسرعة

تتفق وظروف الطريق⁵³، وكذلك أوجب على السائق أن لا يتجاوز الحد الأقصى للسرعة المبين في الشاخصات الموضوعة على الطرق⁵⁴.

ويشترط لقيام المسؤولية الجنائية عن السرعة الزائدة أن يتم إثبات هذه السرعة بأي وسيلة من وسائل الإثبات، ذلك أن المشرع الفلسطيني في قانون المرور لم يحدد طرقاً معيناً لإثبات السرعة، ويترتب على ذلك أن المتهم يستطيع الدفع بأن سرعته عادية وغير زائدة، ولذلك يتعين إثبات هذه السرعة لرد أي دفع من قبل المتهم (غنام، 2005، ص119-120)، ويمكن إثبات السرعة في الجرائم المرورية بالطرق والوسائل التالية:

- **آثار الفرامل:** من الممكن أن يتم إثبات تجاوز السيارات للسرعة القانونية من خلال آثار الفرامل، والتي يقصد بها تلك الآثار التي تظهر على الشارع بسبب إطارات المركبات بالتحديد عند توقف السيارات عن الحركة بسبب استعمال الفرامل بالقدر اللازم لإحداث هذا التوقف، فهذه الآثار من الممكن أن تكون دليل إثبات على سرعة السيارة (الباروني، 2013، ص196).

- **قياس معامل الاحتكاك بواسطة أجهزة مختصة:** ويعرف معامل الاحتكاك على أنه القوة المقاومة التي تحدث عند تحرك سطحين متلاصقين باتجاهين متعاكسين عندما يكون بينهما قوة ضاغطة تعمل على تلاحمهما معاً، وتنتج كمية من الحرارة، وفي هذا الإطار يستخدم جهاز قياس معامل الاحتكاك لقياس معامل الاحتكاك على سطح الطريق والذي يستخدم في تحديد السرعة من خلال طول مسافة الفرملة أو الكبح (بشير، 2015، ص329).

- **شهادة الشهود العاديين والمتخصصين:** مثل رجال الشرطة والمرور والخبراء، وهذا لأن نص المادة 208 من قانون الإجراءات الجزائية الفلسطيني نص على حرية القاضي في تقدير الأدلة الجنائية وفقاً لما يراه بما في ذلك الاستماع لشهادة الشهود. ويجب على القاضي هنا تسبيب⁵⁵ ما انتهى إليه بأدلة سائغة ومقبولة، وفي قرار تمييزي أردني أن

⁵³ المادة 49 من قانون المرور الفلسطيني.

⁵⁴ المادة 50 من قانون المرور الفلسطيني.

⁵⁵ نصت المادة 276 من قانون الإجراءات الجزائية الفلسطيني على البيانات التي يجب أن يشتمل عليها الحكم، كما ونصت المادة 351 من قانون الإجراءات الجزائية على حالات قبول الطعن بالنقض بالحكم الجزائي، والتي من بينها حالات التسبيب، وذلك كما يلي "مع مراعاة أحكام المادة السابقة، لا يقبل الطعن بالنقض إلا للأسباب التالية: 6- خلو الحكم من أسبابه الموجبة، أو عدم كفايتها، أو غموضها، أو تناقضها".

حرية المحكمة في تكوين قناعتها مشروطة بأن تبني المحكمة اقتناعها على أسباب سائغة لها معينها الأوراق وتؤدي إلى النتيجة التي انتهى إليها الحكم بما يبنى أنها محصت الدعوى وأحاطت بظروفها وكافة الأدلة المقدمة فيها⁵⁶، وذلك هو ذاته موقف محكمة النقض الفلسطينية⁵⁷.

المطلب الثاني: إثبات الخطأ غير المقصود في الجرائم المرورية

يجب على محكمة الموضوع أن تثبت الخطأ في حكمها بالإدانة وتورد الدليل عليه، ويكون مردوداً إلى أصل صحيح ثابت في الأوراق ويتعين أن يكون البيان واضحاً بحيث يمكن أن يستخلص منه الامتناع بتوافر الخطأ وإلا كان حكماً قاصراً بالتسبيب وكان استنتاجه غير مخالف لتعريف الخطأ أو مجافياً للمنطق، ويكون هنا قد فصل في مسألة موضوعية لا رقابة فيها على محكمة التمييز والنقض، أما إذا كان استنتاجه على غير هذا النحو، فيعد ذلك خطأ من التكييف القانوني ويستلزم تدخل محكمة التمييز والنقض ولو بطريق الطعن لصالح القانون (المجالي، 2012، ص483).

وتختلف آلية إثبات الخطأ غير المقصود في الجرائم المرورية بين الخطأ الناتج عن الإهمال أو قلة الاحتراز (الفرع الأول)، وبين الخطأ الناتج عن مخالفة القوانين والأنظمة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: إثبات الخطأ الناتج عن الإهمال أو قلة الاحتراز

يقع الخطأ الناتج عن الإهمال وقلة الاحتراز بتوافر مكنة التوقع مع عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنع وقوع النتيجة، إلا أن الذي نود أن نلفت الأنظار إليه في هذا المقام هو أن التوقع الممكن في إطار حوادث المرور يشكل أهمية خاصة بالنظر إلى عنصر الثقة المتبادلة بين الأشخاص المستخدمين للطرق العامة في الالتزام بقواعد المرور، والذي وإن كانت أهميته تبرز في المسؤولية المدنية، إلا أن انعكاساتها على المسؤولية الجنائية لها أهميتها (سلامة، 1971، ص290).

⁵⁶ محكمة التمييز الأردنية، قرار تمييز جزاء رقم 95/216، الأردن، 1996، موقع قسطاس.

⁵⁷ وفي ذلك قضت محكمة النقض الفلسطينية "يقضي ان تعالج محكمة الاستئناف - في حكمها اركان الجريمة واستظهارها من الأدلة والاسباب الداعية إلى ادانة المتهم الطاعن بالتهمة المسندة إليه حتى تستطيع محكمتنا بسط رقابتها على القرار المطعون فيه مما يشوب القرار المطعون فيه بقصور في التعليل والتسبيب ويوجب نقض الحكم عملاً بالمادة 351 من قانون الإجراءات الجزائية لورود أسباب الطعن مجتمعه عليه". انظر في ذلك: محكمة النقض الفلسطينية، نقض جزاء رقم 2012/25، محكمة النقض الفلسطينية، رام الله، 2012/4/26. منشورات مقتفي.

كذلك فإن إثبات الخطأ العام المتمثل في مخالفة القواعد العامة للسلوك في إهمال أو قلة احتراز يتطلب فيها: أ- عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنع وقوع النتيجة. ب- إمكانية توقع حدوث النتيجة.

أما بشأن توقع سائق المركبة، فنلاحظ بأن هذا التوقع يتمثل في أن سائق المركبة يضع في حسابه أن الآخرين يلتزمون بقواعد المرور كما هو ملتزم بها، وفي ذات الوقت لا يجب أن يستبعد توقع حصول أي شيء آخر على الشارع، فإذا ما انتفى هذا التوقع تنتفي مسؤوليته تبعاً لانتفاء الخطأ، فعلى سبيل المثال قد يكون السائق متقيد بقواعد المرور ومع ذلك يتسبب في وقوع حادث، إلا أنه ليس بخطئه وإنما بخطأ غيره، ففي ظل هذه الصورة من الممكن توافر صورة الحادث المفاجئ التي تحدثنا عنها مسبقاً خلال الفصل الأول من هذه الدراسة، وبالتالي تنتفي علاقة السببية وتنقطع وينتفي الركن المعنوي بالنتيجة (الحلواني، 2010، ص 97-98).

إلا أن هناك بعض الحالات التي من الممكن أن يكون السائق فيها متقيداً لقواعد المرور، إلا أنه لم يتم باتخاذ واجبات الحيطة والحذر، فهنا ينتفي الحادث المفاجئ، ويكون إثبات الخطأ هنا من خلال فكرة التوقع، ومعيار هذه الفكرة معيار موضوعي يتم النظر فيه إلى ما يجب على الشخص الحريص جداً أن يتقيد به، فإذا كان ما وقع من الأمور غير المعتادة وغير المألوفة فإن المسؤولية تنتفي عن سائق المركبة (سلامة، 1971، ص 299).

وبشكل عام، في الخطأ الناتج عن الإهمال أو قلة الاحتراز، لا بد من اثبات عدم اتخاذ الحيطة والحذر اللازمين من قبل السائق لمنع وقوع النتيجة في حدود الإمكان، حيث أن أغلب الأخطاء المرورية من الممكن تفاديها إذا ما تم أخذ الحيطة والحذر، والمعيار في الإثبات هنا يكون معيار موضوعي أيضاً، وذلك بسبب طبيعة المركبات وما تشتمل عليه من مخاطر، بما يوجب أن تكون هناك نوع من التشديد في متطلبات السلوك الواجب القيام به (عبد الستار، 1992، ص 102-103).

الفرع الثاني: إثبات الخطأ الناتج عن مخالفة القوانين والأنظمة

تتحقق المسؤولية في الخطأ الناتج عن مخالفة القوانين والأنظمة بمجرد إسناد السلوك المادي لمرتكب المخالفة بدون الحاجة إلى البحث عن أي صورة من الصور الأخرى، ذلك أن الإثبات هنا يقع على عاتق المتهم، ذلك أن المتهم هنا يحق له إقامة الدليل العكسي بعد إسناد الفعل المادي المخالف بحقه (أحمد، 2016، ص 1382). أما بالنسبة لإثبات للخطأ المتمثل في

مخالفة القوانين والأنظمة، فهل للقضاء دور في إثبات هذه الصورة يعتمد على ذات المعايير التي اعتمدها في إثبات الصور الأخرى؟

إن إثبات الخطأ في إطار مخالفة القوانين والأنظمة يختلف عن الإثبات في الصور الأخرى كالإهمال وقلة الاحتراز، وذلك لأن القواعد التي تنص على الحالات التي تعتبر مخالفة للأنظمة والقوانين جاءت لتحمي المصالح وفقاً لطبيعة قانونية وقائية، ذلك أن هناك نمط معين يتوجب على الأفراد أن يتبعوه نظراً لما له من أهمية في الوقائية من وقوع خطر أو ضرر بالمصلحة المحمية، وعليه فإنه لا مجال لاعتماد معيار التوقع لإثبات مسؤولية الفاعل المخالف للأنظمة والقوانين، والتي تعتبر واضحة للجميع، ولا يجوز لأحد بأن يتذرع بأنه لم يكن يتوقع حدوث النتيجة الجرمية بسبب مخالفته للأنظمة والقوانين، وهذا لأن من يخالف القواعد السلوكية الأخيرة عليه أن يتوقع النتائج التي جاءت القاعدة على منعها (رمضان، 1961، ص88)، وذلك ينتج عنه أيضاً عدم وجود أي حاجة لمقارنة التوقع الممكن لدى السائق ومدى التناسب للوسائل التي اعتمدها لتجنب النتائج الضارة المتطلبة في إثبات الخطأ (الهيبي، 2005، ص88)، ذلك لأن هذه الصورة من الخطأ قائمة بذاتها دون الحاجة إلى إثبات نية الشخص مما ارتكبه من خطأ، وعليه يجد الباحث بأن إثبات الخطأ الناتج عن مخالفة القوانين والأنظمة يكفي فيه وقوع المخالفة فعلاً دون البحث في نية الفاعل أو قصده، فما دام الفاعل قد أقدم على مخالفة القوانين والأنظمة عن إرادة حرة ووعي وبدون توافر أي سبب من أسباب انتفاء الرابطة المعنوية فإنه يكون مسؤولاً مسؤولية جزائية عما صدر منه.

ويستنتج الباحث أيضاً بأن إثبات الخطأ الناتج عن الإهمال أو قلة الاحتراز يختلف عن إثبات الخطأ الناتج عن مخالفة القوانين والأنظمة، ذلك أن الإثبات في الحالة الأولى يتطلب البحث في إرادة الفاعل ونيته، ومدى توفر عنصر (التوقع) بحدوث النتيجة الإجرامية لديه، بالإضافة إلى وجود علاقة نفسية ما بين الخطأ والنتيجة الضارة الواقعة. أما في الحالة الثانية المتعلقة بإثبات الخطأ الناتج عن مخالفة الأنظمة والقواعد المرورية، فإن المسؤولية الجنائية تتحقق بمجرد وقوع المخالفة، والإثبات هنا يكون منصب على وقوع المخالفة دون إرادة المخالف أو نيته أو قصده، ودون الحاجة للبحث عن تحقق أي صورة أخرى من صور الإهمال للخطأ غير العمدي، ولا لإثبات العلاقة السببية، باعتبار أن الخطأ المتعلق بالأنظمة والقواعد المرورية هو خطأ مرتبط بالجرائم الخطرة لا الضارة (السويدي، 2006، ص120).

وبالتالي فإن الخطأ في مخالفة الأنظمة والقواعد المرورية يكون مثبت بمجرد وقوعه دون الحاجة إلى وجود أدلة تثبت إرادة الفاعل ونيته. وعليه فإن القانون يضع قرينة بتوافر الخطأ غير العمدي

بشكل مفترض في بعض السلوكيات (ومنها مخالفة الأنظمة والقوانين)، وذلك ما يترتب عليه عدم إلزامية النيابة العامة بإثبات هذا الخطأ المفترض، ونقل عبء الإثبات إلى المتهم الذي يجب عليه أن ينفي وقوع الخطأ غير العمدى المفترض من قبله (بهنام، 1997، ص 961)، وذلك ما ينطبق على مخالفة القوانين والأنظمة المرورية، والتي يكفي لقيامها إرادة المخالف لنشاطه، وله أن ينفي مسؤوليته عن المخالفة إذا ما توافرت إحدى حالات وأسباب انتفاء الرابطة المعنوية، كالقوة القاهرة والإكراه والحادث الفجائي وحالة الضرورة (المجالي، 2012، ص 483).

وعليه نرى بضرورة تأسيس قيام المخالفات العمدية أو غير العمدية على وجود الركن المعنوي فيها، وأن يكون ضمن هذا الركن الحالات التي تستوجب الإثبات كالخطأ غير المفترض في حالة الإهمال وقلة الاحتراز، والحالات التي لا تستوجب الإثبات كالخطأ المفترض ومنه مخالفة القوانين والأنظمة، وأن يكون للمتهم نفي الخطأ المفترض وغير المفترض إذا ما توافرت إحدى حالات وأسباب انتفاء الرابطة المعنوية التي تنفيه.

فنلاحظ بالنهاية أن المشرع في النصوص التجريبية في قانون المرور قد اتبع سياسة تعتمد على الضرر والخطر معاً والدليل على ذلك أنه توجه العقاب على السلوك المخطئ والذي ليس له نتيجة ضارة فيجرم السلوك الذي يهدد المصالح بالخطر فالسياقة الخطرة في المادة 98 من قانون المرور الفلسطيني جريمة من جرائم المسؤولية المفترضة. وبالختام، نرى بأن تقدير الخطأ المستوجب للمسؤولية في إطار الجرائم المرورية يعتبر من قبيل المسائل الموضوعية التي تستقل محكمة الموضوع بتقديرها بغير معقب عليها ما دام أن تقديرها سائغاً ومستنداً إلى أدلة مقبولة لها أصلها الثابت في الأوراق، ولا يشترط أن تذكر المحكمة الخطأ لفظاً، أو تشير إلى إحدى صوره التي حددها القانون، وذلك طالما كانت تلك الوقائع التي أثبتتها أو سياق عباراتها ناطقاً بثبوت الخطأ.

الخاتمة

نظم المشرع الفلسطيني كغيره من المشرعين موضوع السلامة المرورية بمجموعة كبيرة من النصوص القانونية، والقرارات التنظيمية، وذلك بهدف حماية جميع الموجودين على الشارع، وجاء هذا التوجه مواكباً للتطورات والتغيرات التي تحدث على أرض الواقع وفي القوانين المقارنة، وحيث أن غاية المشرع من قوانين المرور هي حماية قواعد السلامة المرورية، فإنه من الطبيعي أن تقتزن هذه الحماية بمسؤولية قانونية جنائية تترتب على من يخالفها، وهذا ما كان موضوع دراستنا.

وعلى اعتبار أن الجرائم المرورية تقع في غالبيتها بصورة الخطأ أي بدون قصد، فإن لها طبيعة قانونية تميزها عن غيرها من الجرائم، وبالتحديد فيما يخص الركن المعنوي لها، باعتباره يقسم إلى قسمين، جرائم قصدية وأخرى غير قصدية. وعليه جاءت هذه الدراسة لتبحث في خصوصية الركن المعنوي في الجرائم المرورية، وأهم ما يميزه عن الركن المعنوي في جرائم أخرى، والتي في الختام توصلت إلى مجموعة من النتائج والتوصيات كما يلي:

نتائج الدراسة

- ضمن نطاق الجرائم المرورية، فإنه يستلزم انصراف علم الجاني إلى جميع الوقائع اللازمة لتكوين الجريمة كما يرسمها القانون، ومن تلك الوقائع علم الجاني بموضوع الحق المعتدى عليه إذ إن القصد بمعناه الأساسي يتمثل بإرادة الاعتداء على الحق الذي يحميه القانون، وهذه الإرادة بدورها تفترض العلم بهذا الحق فالشخص الذي يعتدي على رجال المرور أثناء تأديتهم لواجباتهم أو بسببها فإن فعله هذا يعد جريمة وفقاً لأحكام المادة (1/96هـ) من قانون المرور الفلسطيني.
- إن القصد الجرمي في الجرائم المرورية العمدية حاله حال القصد في الجرائم العمدية الأخرى، يستلزم لقيامه توافر علم الجاني بالوقائع المكونة للجريمة إذ يتعين العلم بموضوع الحق المعتدى عليه وبخطورة سلوكه على المصالح التي يحميها القانون.
- بالنظر إلى الجرائم المرورية الواردة في قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000 نجد بأنها في غالبيتها تقوم على القصد الجنائي العام دون القصد الجنائي الخاص، ونعلل هذا الأمر في أن المشرع الفلسطيني يسهل من اثبات هذه الجرائم.
- إن الخطأ في الجرائم غير العمدية في حوادث المرور يفترض أن يكون الفاعل قد أغفل العناية الواصية عليه قانوناً والتي في استطاعته أن يحول دون حدوث النتيجة غير المشروعة التي بينتها القوانين والأنظمة المنظمة للمرور.

- إن الخطأ غير القصدي في الجرائم المرورية يتحقق في صورة عدم الاحتراز والطيش وعدم المبالاة، وعليه نبحت في هذا الفرع هذه الصور بالإضافة إلى صور الجريمة غير المقصودة المنصوص عليها في قانون العقوبات الأردني.
- إن الصور التي أوردها المشرع الفلسطيني للخطأ غير القصدي في الجرائم المرورية في إطار المادة 112 من قانون المرور (عدم الاحتراز والطيش وعدم المبالاة) هي صور وردت على سبيل المثال، وذلك أن جوهر قيام الخطأ هو عناصره، وليس صورته، والتي تتحد جميعها في دلالتها على معنى الإخلال بواجبات الحيطة والحذر.
- إن الغالبية العظمى من الجرائم المرورية هي من قبيل الجرائم المادية التي تهدف إلى ضبط السير والحفاظ على أمن وسلامة مستخدمي السيارات والطرق فالعقاب والمسؤولية تقع بمجرد مخالفة الالتزامات المفروضة على عاتق قائد المركبات.
- إن الأصل في الجرائم المرورية هو الخطأ غير المقصود، وذلك ما معناه أن الركن المعنوي يكون مفترض في الجريمة المرورية، ذلك لأن القاعدة العامة للمسؤولية الجنائية في الجريمة المرورية تقوم على الخطأ، وما دام أن الخطأ هو الأساس، فإن الركن المعنوي يكون مفترضاً، لأن الأولوية في قانون المرور هو حماية المصالح المحمية المتمثلة في حفظ النفس والممتلكات.
- إن المشرع الفلسطيني أقام قرينة قانونية على مسؤولية مالك المركبة في بعض الجرائم المرورية، ومنها جريمة (وقوف المركبة في مكان محظور) والتي افترض المشرع الفلسطيني المسؤولية فيها على صاحبها وأوجبه بدفع نفقات الأعمال التي ترتبت عن إبعاد المركبة من قبل صاحبها، وكذلك جريمة مخالفة الحد الأقصى للسرعة.
- تعتبر المحاضر والمخالفات التي يحررها موظفي الضابطة القضائية أو شرطة المرور بمثابة أدلة إثبات أساسية تنير درب القضاة والمحققين والنيابة العامة، فيكون لهذه المحاضر دور مهم في تحديد ورسم معالم الجريمة.
- إن المشرع الفلسطيني لم يحدد نسبة معينة للمخدرات أو المسكرات التي لا يجوز قيادة المركبة أثناء تعاطيها، وذلك على عكس المشرع الأردني، والذي حدد النسبة ضمن نص المادة 46/ب من قانون السير الأردني.

توصيات الدراسة

- لا بد من توافر الركن المعنوي في الجرائم المرورية سواء بالصورة القصدية أو الصورة غير القصدية، لذلك نُرجَّحُ في هذه الدراسة اتجاه الخطأ المفترض في الجريمة المرورية.
- على المشرع الفلسطيني أن يخصص نصاً واضحاً في قانون المرور الفلسطيني لجريمة القتل الخطأ أو التسبب بالوفاة في إطار الجرائم المرورية، باعتبار أن هذا النوع من الجرائم يختلف عن جرائم القتل غير المقصود العادية والمنصوص عليها في قانون العقوبات، وأن يشمل هذا النص عقوبة واضحة لهذا الفعل، باعتبار أن نص المادة 112 حصر حالات القتل الخطأ في الجرائم المرورية بحالتي عدم الاحتراز والطيش.
- اجراء تعديل تشريعي على قانون العقوبات، بحيث تصبح العقوبة المفروضة لجرائم القتل والإصابة الخطأ متنوعة ومتناسبة مع درجة الخطأ ومع جسامة النتيجة المترتبة على النشاط الخاطئ، والسبب في ذلك هو زيادة السيارات والآلات التي تسير على الطرقات هذه الأيام، والتي يترتب عليها زيادة الحوادث.
- العمل على تدريب عناصر شرطة المرور الفلسطينية على مختلف الأساليب الحديثة في الكشف عن جرائم المرور، وأيضاً زيادة مهاراتهم وخبراتهم على أساليب التحقيق في حوادث المرور وفقاً للأساليب العلمية الحديث، وبناءً على المبادئ الأساسية لإسعاف المصابين.
- تزويد أجهزة شرطة المرور الفلسطينية بالوسائل الحديثة والآلات اللازمة وسيارات الإسعاف بما يرفع من كفاءتها في تنظيم حركة المرور، وكفاءتها في التعامل مع المواقع التي تحصل فيها حوادث المرور من خلال أدوات تحقيق وكشف فنية متقدمة.
- رفع مستوى الثقافة المرورية بين أفراد المجتمع، بما في ذلك آداب الطرق، والتزامات السائقين والركاب على الطرق، بما يشمل ضرورة الالتزام بقواعد السلامة المرورية، والابتعاد عن كل فعل من شأنه أن يؤذي الآخرين على الطريق، قال رسول الله ﷺ "المسلم من سلم الناس من لسانه ويده".

المصادر والمراجع

أولاً: الكتب والمؤلفات

- إبراهيم، أكرم نشأت. (2008). القواعد العامة في قانون العقوبات المقارن. ط 2. مكتبة السنهوري. القاهرة. مصر.
- أبو الروس، أحمد. (بدون تاريخ نشر). القصد الجنائي والمساهمة الجنائية والشروع والدفاع الشرعي وعلاقة السببية. المكتب الجامعي الحديث. الإسكندرية. مصر.
- أبو خطوة، أحمد. (1998). شرح الأحكام العامة لقانون العقوبات. مطابع لبنان التجارية. دبي. الإمارات العربية المتحدة.
- أبو عامر، محمد زكي والقهوجي، علي. (بلا سنة نشر). القانون الجنائي: القسم الخاص. الدار الجامعية. القاهرة. مصر.
- الباروني، أحمد بن صالح. (2013). المسؤولية الجنائية في جرائم المرور. مركز الغندور. القاهرة. مصر.
- بلال، أحمد عوض. (1988). الإثم الجنائي. دار النهضة العربية. القاهرة. مصر.
- بلال، أحمد عوض. (1993). الجرائم المادية: المسؤولية الجنائية بدون خطأ. دار النهضة العربية. القاهرة. مصر.
- بلال، أحمد عوض. (بدون سنة نشر). مبادئ قانون العقوبات المصري: القسم العام. دار النهضة العربية. القاهرة. مصر.
- بهنام، رمسيس. (1997). النظرية العامة للقانون الجنائي. ط 3. منشأة المعارف. الإسكندرية. مصر.
- ثروت، جلال. (بدون تاريخ نشر). نظرية الجريمة المتعدية: القصد في القانون المصري المقارن: دراسة تأصيلية تحليلية مقارنة لفكرة الجريمة المتعدية القصد بهدف ضبط عناصر المسؤولية الجنائية. دار المعارف. الإسكندرية. مصر.
- الجبور، محمد. (2000). الجرائم الواقعة على الأشخاص. ط 1. بدون دار نشر. وبدون مكان نشر.
- مجوم، عمرو صالح الدين. (2000). التوعية المرورية وأثرها في تقليل الحوادث. ط 1. مركز البحوث والدراسات - جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية. الرياض. المملكة العربية السعودية.

- الحايك، وليد. (1998). مجموعة مختارة من أحكام محكمة الاستئناف العليا: القسم الجزائي. ج 17. فلسطين.
- الحديثي، فخري. (1992). شرح قانون العقوبات: القسم العام. مطبعة الزمان. بغداد. العراق.
- حسني، محمود نجيب. (1977). شرح قانون العقوبات - القسم العام. ط 4. دار النهضة العربية. القاهرة. مصر.
- حسني، محمود نجيب. (2012). شرح قانون العقوبات - القسم العام. ط 7. دار النهضة العربية. القاهرة. مصر.
- الحسيني، عمار تركي السعدون. (2013). الجرائم الماسة بالشعور الديني: دراسة مقارنة. ط 1. منشورات الحلبي الحقوقية. بيروت. لبنان.
- الحلبي، محمد علي عياد. (1997). شرح قانون العقوبات: القسم العام. دار الثقافة للنشر والتوزيع. عمان. الأردن.
- الحيدري، جمال إبراهيم. (2012). الوافي في قانون العقوبات: القسم الخاص. دار السنهوري القانونية والعلوم السياسية. القاهرة. مصر.
- الدراجي، غازي حنون خلف. (2012). استظهار القصد الجنائي في جريمة القتل العمد: دراسة مقارنة. ط 1. منشورات الحلبي الحقوقية. بيروت. لبنان.
- السراج، عبود. (1987). قانون العقوبات: القسم العام. مطبعة الإسكان العسكرية. سوريا.
- سرور، أحمد فتحي. (1985). قانون العقوبات: القسم العام. دار النهضة العربية. القاهرة. مصر.
- سرور، أحمد فتحي. (2006). القانون الجنائي الدستوري. ط 4. دار الشروق. القاهرة. مصر.
- السعيد، كامل. (2002). شرح الأحكام العامة في قانون العقوبات. ط 1. دار الثقافة للنشر والتوزيع. عمان. الأردن.
- سلامة، مأمون. (1971). جرائم المرور في التشريع الليبي. المكتبة الوطنية. طرابلس. ليبيا.
- سليمان، عبد الله. (1995). شرح قانون العقوبات الجزائري - القسم العام. ديوان المطبوعات الجامعية. الجزائر.

- سليمان، عبد الله. (1998). شرح قانون العقوبات الجزائري "القسم العام للجريمة". ديوان المطبوعات الجامعية. الجزائر.
- شناق، زكي محمد. (1433هـ). النظام الجنائي السعودي، القسم العام: نظرية الجريمة والعقوبة. ط 1. مكتبة الشقري. الرياض. المملكة العربية السعودية.
- صالح، نبيه. (2004). النظرية العامة للقصد الجنائي مقارنة بكل من القصد الاحتمالي والقصد المتعدي والقصد الخاص. ط 1. دار الثقافة للنشر والتوزيع. عمان. الأردن.
- الصيفي، عبد الفتاح مصطفى. (1999). قانون العقوبات: النظرية العامة. دار الهدى للمطبوعات والنشر. الجزائر.
- طباش، عز الدين. (2015). النظام القانوني للخطأ غير العمدى في جرائم العنف. دار النهضة العربية. القاهرة. مصر.
- عالية، سمير. (1998). شرح قانون العقوبات: القسم العام. المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع. القاهرة. مصر.
- عبد الستار، فوزية. (1992). شرح قانون العقوبات: القسم العام. ط 2. دار النهضة العربية. القاهرة. مصر.
- عبد اللطيف، أحمد. (2003). الخطأ غير العمدى في القانون الوضعي والشرعية الإسلامية. دار النهضة العربية. القاهرة. مصر.
- عبد المنعم، سليمان. (2000). النظرية العامة لقانون العقوبات. دار الجامعة الجديدة للنشر. الإسكندرية. مصر.
- العبودي، عباس. (2002). الحجية القانونية لوسائل التقدم العلمي في الإثبات المدني. دار الثقافة للنشر والتوزيع. عمان. الأردن.
- العوجي، مصطفى. (1982). المسؤولية الجنائية في المؤسسة الاقتصادية. مؤسسة نوفل. بيروت. لبنان.
- عودة، عبد القادر. (1985). التشريع الجنائي الإسلامي مقارن بالقانون الوضعي. ط 6. مؤسسة الرسالة. مصر.
- عودة، عقيل عزيز. (2013). نظرية العلم بالتجريم. منشورات الحلبي الحقوقية. بيروت. لبنان.
- فرج، محسن فؤاد. (1993). جرائم الفكر والرأي والنشر. ط 2. دار الغد العربي. القاهرة. مصر.

- فودة، عبد الحكم. (2008). أدلة الإثبات والنفي في الدعوى الجنائية في ضوء الفقه وقضاء النقض. ط 1. مطبعة القدس. القاهرة. مصر.
- قرني، محمود سامي. (1990). الوجيز في شرح أحكام قانون المرور. بدون دار نشر. القاهرة. مصر.
- كاتب، عبد الله خزيمة. (2000). البسيط في شرح قانون العقوبات. ط 1. دائرة المكتبة الوطنية. عمان. الأردن.
- مبروك، نصر الدين. (2008). محاضرات في الإثبات الجنائي. دار هومة. الجزائر.
- المجالي، نظام. (1998). شرح قانون العقوبات: القسم العام. دار الثقافة للنشر والتوزيع. عمان. الأردن.
- المجالي، نظام. (2012). شرح قانون العقوبات: القسم العام: دراسة تحليلية في النظرية العامة للجريمة والمسؤولية الجزائية. دار الثقافة للنشر والتوزيع. عمان. الأردن.
- محمد، عصام أحمد. (1984). جرائم المخدرات فقهاً وقضاءً. ط 2. بدون دار نشر. وبدون مكان نشر.
- المرصفاوي، حسن. (1972). قواعد المسؤولية الجنائية في التشريعات العربية. معهد البحوث والدراسات. جامعة الدول العربية. القاهرة. مصر.
- موسى، محمود سليمان. (1995). المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي. دار الجماهيرية للنشر والتوزيع. طرابلس. ليبيا.
- نجم، محمد صبحي. (1995). قانون العقوبات: القسم الخاص: الجرائم المخلة بالمصلحة العامة والثقة العامة والجرائم الواقعة على الأموال وملحقاتها. دار الثقافة للنشر والتوزيع. عمان. الأردن.
- نجم، محمد صبحي. (1998). شرح قانون العقوبات الأردني: القسم العام. دار الثقافة للنشر والتوزيع. عمان. الأردن.
- نور، محمد سعيد. (2008). شرح قانون العقوبات: الجرائم الواقعة على الأشخاص. دار الثقافة للنشر والتوزيع. عمان. الأردن.
- الهمص، علاء. (2012). تطور المسؤولية الجنائية الدولية. مكتبة القانون والاقتصاد. الرياض. المملكة العربية السعودية.
- الهيتي، محمد. (2005). الخطأ المفترض في المسؤولية الجنائية. دار الثقافة للنشر والتوزيع. عمان. الأردن.

ثانياً: الرسائل العلمية

- أبو سليم، معتز حمد الله. (2014). "المسؤولية الجزائية عن الجرائم المحتملة"، رسالة ماجستير غير منشورة. كلية الدراسات العليا، جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن.
- إسماعيل، حمدي. (2017). "الجرائم المرورية في الجزائر"، رسالة ماجستير غير منشورة. كلية الدراسات العليا، جامعة 8 ماي 1945م، الجزائر.
- بشير، محمد طاهر. (2015). "المسؤولية الجنائية في قانون المرور السوداني لسنة 2010م: دراسة تحليلية ومقارنة من منظور قانوني وتنظيمي"، رسالة ماجستير غير منشورة. كلية الدراسات العليا، جامعة أم درمان الإسلامية، أم درمان، السودان.
- الثنيان، رياء بنت عبد الرحمن. (2016). "القصد الجنائي في جريمة التزوير المعلوماتية: دراسة مقارنة"، رسالة ماجستير غير منشورة. كلية الدراسات العليا، جامعة القصيم، المملكة العربية السعودية.
- جابر، أحمد جاسم. (2023). "المسؤولية الجزائية الناجمة عن حوادث السير: دراسة مقارنة"، رسالة ماجستير غير منشورة. كلية الدراسات العليا، جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن.
- الحلواني، إيمان إسماعيل. (2010). "أساس المسؤولية الجزائية الناجمة عن الخطأ في الحوادث المرورية ضمن التشريع الأردني"، رسالة ماجستير غير منشورة. كلية الدراسات العليا، جامعة مؤتة، عمان، الأردن.
- الخطيب، خالد عبد الباقي محمد. (2004). "جرائم وحوادث المرور ودور الشرطة في مواجهتها"، رسالة دكتوراه غير منشورة. كلية الدراسات العليا، أكاديمية الشرطة، القاهرة، مصر.
- زغاد، حنان. (2019). "الحماية الجنائية للبيئة"، رسالة ماجستير غير منشورة. كلية الدراسات العليا، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، الجزائر.
- السويدي، عبد الله يوسف. (2006). "المسؤولية الجزائية عن جرائم المرور في التشريعين الأردني والإماراتي: دراسة مقارنة"، رسالة ماجستير غير منشورة. كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية، عمان، الأردن.
- صالح، هويدا أحمد آدم. (2019). "القصد الجنائي في جريمة استلام المال المسروق"، رسالة ماجستير غير منشورة. كلية الدراسات العليا، جامعة النيلين، السودان.

- العتابي، عمار حميد. (2016). "المسؤولية الجنائية عن الجرائم المرورية: دراسة مقارنة"، رسالة ماجستير غير منشورة. كلية الدراسات العليا، جامعة ذي قار، العراق.
- العكشة، قصي كمال عيسى. (2021). "المسؤولية الجنائية لمستخدمي الطريق من المشاة: دراسة مقارنة"، رسالة ماجستير غير منشورة. كلية الدراسات العليا، جامعة عمان العربية، عمان، الأردن.
- قاسم، سعيد أحمد. (2009). "الجرائم المرورية"، رسالة دكتوراه غير منشورة. كلية الدراسات العليا، جامعة الإسكندرية، الإسكندرية، مصر.
- قاسمية، إيمان. (2021). "الأحكام الجزائية لقانون المرور في التشريع الجزائري"، رسالة ماجستير غير منشورة. كلية الدراسات العليا، جامعة العربي التبسي، تبسة، الجزائر.
- نجاري، سهام وجبري، مروي. (2020). "جرائم القتل والجرح الخطأ في حوادث المرور"، رسالة ماجستير غير منشورة. كلية الدراسات العليا، جامعة أكلي محند أولحاج، البويرة، الجزائر.

ثالثاً: الأبحاث العلمية

- أحمد، يوسف. (2016). "بيان مدى مسؤولية الأشخاص الجنائية في جرائم المرور". مجلة دراسات علوم الشريعة والقانون: 43 (3).
- جاسم، عبد الرزاق طلال. (2008). "نطاق الصلة بين القصد الجنائي والخطأ". مجلة الفتح (جامعة ديالي): 4 (36).
- رمضان، عمر السعيد. (1961). "فكرة النتيجة في قانون العقوبات". مجلة القانون والاقتصاد.
- الشحات، حاتم عبد الرحمن منصور. (2012). "الضوابط القضائية للركن المعنوي في جرائم العنف العمدية". مجلة الحقوق (جامعة الكويت): 36 (4).
- الصالح، ابتسام موسى سعيد. (2018). "حالة الضرورة وأثرها على المسؤولية الجنائية في قانون العقوبات الأردني: دراسة مقارنة". مجلة العلوم القانونية والسياسية: 2.
- عبد الله، فراس عبد المنعم. (2017). "معياري إثبات المقومات المعنوية للجريمة". مجلة العلوم القانونية: 1.
- عصفور، محمد. (2009). "الفوارق الأساسية بين المسئوليتين الجنائية والمدنية". مجلة المحاماة (نقابة المحامين المصرية): 50 (6).

- العطار، أحمد صبحي. (2018). "الإسناد والإذئاب والمسؤولية في الفقه المصري والمقارن". مجلة العلوم القانونية والاقتصادية (مطبعة جامعة عين شمس): 32 (1، 2).
- غنام، محمد غنام. (2005). "الملاح العامة للسياسة الجنائية في مجال جرائم المرور". مجلة الأمن والقانون (أكاديمية شرطة دبي): 13 (2).
- المعمري، عادل عبد الله خميس. (1995). "جرائم المرور بدولة الامارات العربية المتحدة: دراسة مقارنة مع الوضع في جمهورية مصر العربية". مجلة الفكر الشرطي (القيادة العامة لشرطة الشارقة - مركز بحوث الشرطة): 4 (3).
- النيابة العامة الفلسطينية. (2023). "التقرير السنوي لسنة 2022"، رام الله.

رابعاً : القوانين والأنظمة والقرارات

- قانون الإجراءات الجزائية الفلسطيني رقم 3 لسنة 2001م.
- قانون السير الأردني رقم 49 لسنة 2008م.
- قانون العقوبات الأردني رقم 16 لسنة 1960م.
- قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000م.
- القرار بقانون رقم (1) لسنة 2014م بشأن تعديل قانون المرور.
- القرار بقانون رقم (3) لسنة 2020م بشأن تعديل قانون المرور رقم (5) لسنة 2000م وتعديلاته.
- القرار بقانون رقم 8 لسنة 2008م بشأن تعديل قانون المرور.
- قرار مجلس الوزراء رقم (10) لعام 2010م باللائحة التنفيذية المعدلة لللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم 5 لسنة 2000م.
- قرار مجلس الوزراء رقم (2) لسنة 2009م بشأن اللائحة التنفيذية المعدلة لللائحة التنفيذية لقانون المرور لعام 2005م.
- قرار مجلس الوزراء رقم (393) لسنة 2005م باللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم 5 لسنة 2000م.
- قرار مجلس الوزراء رقم (9) لسنة 2017م بتعديل اللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم (393) لسنة 2005م.

خامسا: القرارات القضائية

- محكمة الاستئناف الفلسطينية، استئناف جزاء رقم 2021/500، رام الله، 2021/12/14م، موقع قسطاس.
- محكمة الاستئناف الفلسطينية، استئناف عليا جزاء، القضية رقم 59/16، غزة.
- محكمة التمييز الأردنية، تمييز جزاء رقم 2003/1412، الأردن، منشورات قسطاس.
- محكمة التمييز الأردنية، تمييز جزاء رقم 2020/337، الأردن، منشورات قسطاس.
- محكمة التمييز الأردنية، قرار تمييز جزاء رقم 95/216، الأردن، 1996، موقع قسطاس.
- محكمة النقض الفلسطينية، نقض جزاء رقم 2012/25، محكمة النقض الفلسطينية، رام الله، 2012/4/26. منشورات مقتفي.
- محكمة التمييز العراقية، تمييز جزاء رقم 2010/847، العراق، 2010/6/23م.
- محكمة النقض الفلسطينية، نقض جزاء رقم 2012/34، رام الله، 2012/10/23، منشورات قسطاس.
- محكمة النقض الفلسطينية، نقض جزاء رقم 2023/348، رام الله، 2023/9/24، منشورات قسطاس.
- محكمة النقض الفلسطينية، نقض جزاء رقم 2020/280، رام الله، 2020/10/7، منشورات قسطاس.
- محكمة النقض المصرية، نقض مصري 1962/6/11م، مجموعة احكام النقض، سنة 19، رقم 218، ص 1069.
- محكمة النقض الفلسطينية، نقض جزاء رقم 2019/1737، رام الله، 2022/10/17م، تم الاسترجاع من موقع قسطاس القانوني.
- حكم محكمة التمييز القطرية رقم 2011/262، قطر، 2011/12/19م.
- حكم محكمة النقض الفلسطينية جزاء رقم 2015/40، رام الله، 2015/7/2م.
- حكم محكمة النقض الفلسطينية جزاء رقم 2017/431، رام الله، 2017/12/4م.
- محكمة التمييز العراقية، قرار تمييزي رقم 1973/504، الأردن، 1973/7/22م.
- حكم محكمة النقض الفلسطينية جزاء رقم 2019/501، رام الله، 2019/12/1م.
- محكمة النقض الفلسطينية، نقض مدني رقم 2015/1405، رام الله، 2020/1/26م. منشورات قسطاس.

- محكمة النقض الفلسطينية، نقض جزاء رقم 2022/575، رام الله، 2023/1/9، منشورات قسطاس.
- محكمة النقض الفلسطينية، نقض جزاء رقم 2023/132، رام الله، 2023/5/3، منشورات قسطاس.
- حكم المحكمة الدستورية المصرية، طعن رقم 18/50، فبراير/ شباط 1997م. منشورات قسطاس.
- محكمة النقض الفلسطينية، نقض جزاء رقم 2004/128، رام الله، 10 مايو/ أيار 2006.

سادساً: المواقع الإلكترونية

- رهام أبو وردة، ظاهرة التفحيط، موقع موضوع، على الرابط: <https://mawdoo3.com/>، تاريخ نشر: 2021/10/4م، تاريخ الزيارة: 2024/6/10م.
- موقع المقتني -منظومة القضاء والتشريع في فلسطين على الانترنت، على الرابط: <http://muqtafi.birzeit.edu/>.
- موقع الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني (PCBS)، بتاريخ 2021/12/12م، تاريخ الزيارة: 2024/7/22م، على الرابط: https://www.pcbs.gov.ps/statisticsIndicatorsTables.aspx?lang=ar&tab1.e_id=1374

سابعاً: المراجع الأجنبية

- Crim. 3 sept. 1998. Op.cit, 9 avr. 1992, Bull.crim.n? 155: Pierre PELISSIER, Circu Lation routiere, Encyclopedie Dalloz, n?54.
- Mayaud (Y), le malaise brutal et impermissible cas de force majeure pour I, auteur d, un accident de la circulation routiere, R. S. C. 2006. p:61.

فهرس الدراسة

إقرار.....	أ.....
الشكر والتقدير.....	ب.....
مُلخص:.....	ت.....
Abstract.....	ث.....
مقدمة الدراسة.....	1.....
أهميّة الدّراسة.....	2.....
إشكاليّة الدّراسة.....	3.....
أهداف الدراسة.....	4.....
منهجية الدراسة.....	4.....
الفصل الأول.....	5.....
إلزامية توافر الركن المعنوي في الجرائم المرورية.....	5.....
المبحث الأول: الصفة العمدية في الجرائم المرورية.....	6.....
المطلب الأول: القصد الجنائي العام في الجرائم المرورية.....	6.....
المطلب الثاني: القصد الجنائي الخاص في الجرائم المرورية.....	14.....
المبحث الثاني: انتفاء الرابطة المعنوية في الجرائم المرورية.....	18.....
المطلب الأول: أسباب انتفاء الرابطة المعنوية في الجرائم المرورية.....	18.....
المطلب الثاني: الصفة غير القصدية في الجرائم المرورية.....	25.....
الفصل الثاني.....	38.....
انحسار مدلول الركن المعنوي في الجرائم المرورية.....	38.....

المبحث الأول: افتراض الركن المعنوي في الجرائم المرورية.....	39
المطلب الأول: الموقف القانوني والقضائي من افتراض الركن المعنوي في الجرائم المرورية ..	39
المطلب الثاني: أثر افتراض الركن المعنوي في الجرائم المرورية.....	47
المبحث الثاني: إثبات المسؤولية الجنائية في الجرائم المرورية	52
المطلب الأول: إثبات حدوث الجرائم المرورية.....	52
المطلب الثاني: إثبات الخطأ غير المقصود في الجرائم المرورية.....	59
الخاتمة	63
نتائج الدراسة.....	63
توصيات الدراسة	65
المصادر والمراجع.....	66
أولاً: الكتب والمؤلفات.....	66
ثانياً: الرسائل العلمية.....	70
ثالثاً: الأبحاث العلمية	71
رابعاً : القوانين والأنظمة والقرارات.....	72
خامساً: القرارات القضائية.....	73
سادساً: المواقع الإلكترونية.....	74
سابعاً: المراجع الأجنبية.....	74