



عمادة الدراسات العليا

جامعة القدس

المسؤولية عن حوادث المركبات بين القانون والواقع

اميره خليل محمود ابو عرام

رسالة ماجستير

القدس - فلسطين

1446هـ / 2024م

المسؤولية عن حوادث المركبات بين القانون والواقع

إعداد:

اميره خليل محمود ابو عرام

بكالوريوس قانون عام من جامعة الخليل فلسطين

المشرف الرئيس: الدكتور جهاد الكسواني

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الجنائي من كلية الحقوق/ عمادة الدراسات العليا/ جامعة القدس

1446هـ / 2024م



جامعة القدس

عمادة الدراسات العليا

القانون الجنائي/ كلية الحقوق

### إجازة الرسالة

المسؤولية عن حوادث المركبات بين القانون والواقع




اسم الطالب/ة: اميره خليل محمود ابو عرام

الرقم الجامعي: 2020015

المشرف: الدكتور جهاد الكسواني

نوقشت هذه الرسالة وأجيزت بتاريخ: 12 \ 2 \ 2025 من أعضاء لجنة المناقشة المدرجة أسماؤهم

وتواقيعهم:


- |   |   |
|---|---|
| .....التوقيع:  | ١. رئيس لجنة المناقشة: د. جهاد الكسواني |
| .....التوقيع:  | ٢. ممتحناً داخلياً: د. فادي ربايعه      |
| .....التوقيع:  | ٣. ممتحناً خارجياً: د. مصطفى عبد الباقي |

القدس - فلسطين

1446 هـ \ 2024 م

إقرار:

أقر أنا معد الرسالة بأنها قدمت لجامعة القدس، لنيل درجة الماجستير، وأنها نتيجة أبحاثي الخاصة، باستثناء ما تم الإشارة له حيثما ورد، وأن هذه الدراسة، أو أي جزء منها، لم يقدم لنيل درجة عليا لأي جامعة أو معهد آخر.

التوقيع: 

الاسم: اميره خليل محمود ابو عرام

التاريخ: 2025 /2 /12

## الإهداء :

وسط الأحداث الأليمة والمجازر البشعة التي ألمت بأبناء الشعب الفلسطيني في غزة والضفة، والأسرى داخل سجون الاحتلال، ومن قلب يعتصر ألماً على ما تراه أعيننا، أو تسمعه آذاننا، على كل طفل بقي وحيداً، وأم زفت أبناءها شهداء، وأب لم يتمكن من إسكات ألم الجوع أو المرض الذي يعتصر أبناءه، وكل ما يمر به أبناء غزة هاشم والشعب الفلسطيني أجمع. أهدي ثمره جهدي المتواضع إلى أرواح الشهداء، إلى هؤلاء الذين يعلموننا الصبر وهم ينتظرون الموت بكل لحظة، الشهداء مع قيد التنفيذ، إلى كل كبير وصغير في غزة هاشم.

إلى المدافعين عن الكرامة والحرية، الذين سطوروا بنضالاتهم أروع ملاحم العز والبطولة والكبرياء، إلى أسرى وأسيرات فلسطين.

إلى الصابرة المكافحة، إلى من تحملت عبء الأدوار كلها، فكانت الأب والأم والسند والقوة في غياب المناضل... (إلى والدتي)... إلى بطلي وقائدي، عزي وسندي، معلمي ومشجعي، الغائب عن العين والحاضر في القلب وفي كل دعاء (إلى والدي الأسير)

إلى من شاركتني ليالي السهر في الكتابة والدراسة بصراخها وضحكاتنا ومداعباتها الجميلة..(إبنتي إيلاف) إلى النور الذي أنار دربي والسراج الذي يظل مضيئاً في قلبي دائماً، إلى من آمنوا بي ودعموني بلا حدود، وعلموني بأن الدنيا كفاح وسلاحها العلم والمعرفة، إلى زوجي وإخوتي وعائلتي وعائلتي الثانية، وكذلك أصدقائي وأساتذتي وزملائي،،، إليكم جميعاً أهدي ثمرة جهدي المتواضع لا العمل.....

اميره خليل محمود ابو عرام

## الشكر والعرفان

الشكر لله - عز وجل - الذي أضاء لي الدرب، وفتح أبواب المعرفة، ومنحني العزيمة والإرادة لإكمال رسالتي،  
فله الحمد والشكر أولاً، "شكراً طيباً مباركاً يليق بعظمته. أما بعد:

أمتثالاً لقول رسولنا الكريم ﷺ: "لا يشكر الله من لا يشكر الناس"، فأنتني أتقدم بجزيل الشكر والعرفان  
والاحترام إلى من كان له الفضل بعد الله في إنجاز هذه الدراسة "الدكتور جهاد الكسواني" الذي أشرف على  
هذه الرسالة، وعلى كل جهد بذله في مساعدتي في إتمامها.

والشكر موصول للأساتذة أعضاء لجنة المناقشة المحترمين على قبولهم مناقشة هذه الرسالة.

أميره خليل محمود ابو عرام

## قائمة المختصرات:

م.أ.ع: مجلة الأحكام العدلية

ق.ع.أ: قانون العقوبات الأردني رقم 16 لسنة 1960.

ق.م.ف: قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000.

ق.إ.ج: قانون الإجراءات الجزائية رقم 3 لسنة 2001.

ق.أ.ف: قانون الأساسي الفلسطيني المعدل لسنة 2003.

ق.ت.ف: قانون التأمين الفلسطيني رقم 20 لسنة 2005.

ق.م.و: قرار مجلس الوزراء رقم 393 لسنة 2005 باللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم 5 لسنة 2000.

ق.ع.ف: قانون العقوبات الفرنسي

ص.ص، pp : من صفحة إلى صفحة

ص، p: صفحة

ط: طبعة

ع، No: عدد

م، Vol: مجلد

## الملخص:

نظم المشرع الفلسطيني المسؤولية الجزائية عن المخالفات المرورية البسيطة والجسيمة بممارسة قانون المرور، وأقر المسؤولية عن حوادث السير بجميع أنواعها، سواء وقعت بسبب ارتكاب مخالفة مرورية أم فقط الإهمال أو عدم الاحتراز. بحيث أدرجها ضمن جنحة التسبب عن طريق الخطأ سواء بالإيذاء أو الوفاة أو تلف المركبة المنصوص عليها في قانون المرور. كذلك عالج قضية المركبات الغير قانونية والتي تضم حتى المركبات المسروقة والمركبات الإسرائيلية التي يمنع قيادتها على الأراضي الفلسطينية، وعد قيادتها عند تسببها في حادث مروري مخالفة سير يعاقب عليها بجريمة مستقلة عن جريمة التسبب بالحادث.

وعلى الرغم من تنظيم المشرع للمسؤولية الجزائية يتضح ملازمة القصور لها في المجتمع الفلسطيني باعتبار أن الحادث قضاء وقدر وأن الثقافة المجتمعية للأفراد تلمي عليهم اللجوء إلى القضاء العشائري بدلاً من المسؤولية الجزائية، بالإضافة إلى أن الغالب الذي يهتم بالتعويض يكتفي بالمسؤولية المدنية التي تحقق له التعويض الكافي دون زرع الحقد في نفوس الأفراد وتحقيق الإصلاح والصلح والطيب بذات الوقت بين المتقاضين وهو ما لا نجده في القضاء الجنائي.

هدفت الدراسة إلى بيان إقرار المسؤولية الجزائية عن حوادث السير وبيان الأحكام المتعلقة بالحوادث المرورية باعتبارها جرائم مرورية، وتوضيح مدى تكريس المشرع الفلسطيني والمجتمع بالإضافة إلى الجهات الامنية والقضائية لها، من خلال اتباع المنهج التحليلي الوصفي. قسمت الدراسة إلى فصلين: تناول الأول عنوان قيام المسؤولية الجنائية عن حوادث السير بين المركبات، والثاني تناول امتداد المسؤولية المترتبة عن موضوع الدراسة. توصلت الدراسة إلى عدد من النتائج، ومنها: إن أعضاء الضابطة القضائية المتمثلين بشرطة المرور لهم الحق في تحريك الدعوى الجزائية المترتبة على حادث السير دون الرجوع إلى النيابة العامة وإن مذكرتهم أثناء الحادث تعتبر بحكم قانون المرور لائحة اتهام للمسؤول عن الحادث.

الكلمات المفتاحية: ( حوادث السير، المسؤولية الجزائية، المسؤولية المدنية، المخالفات والجرائم المرورية، الدعوى الجزائية عن حوادث السير، الإصلاح العشائري).

## **criminal responsibility for traffic accidents between vehicles**

**Prepared by: Ameera Khalil Mahmoud Abu Eram**

**Supervisor: Dr. Jihad Kiswani**

### **Abstract**

The Palestinian legislator organized criminal liability for minor and major traffic violations through the Traffic Law, and approved liability for traffic accidents of all kinds, whether they occurred due to committing a traffic violation or just negligence or lack of caution. It included it within the misdemeanor of causing harm, death or damage to the vehicle stipulated in the Traffic Law. It also addressed the issue of illegal vehicles, which even include stolen vehicles and Israeli vehicles that are prohibited from being driven on Palestinian lands, and considered driving them when they cause a traffic accident a traffic violation. It is punishable by a crime independent of the crime of causing the accident.

Despite the legislator's organization of Penal liability, it is clear that it is flawed in Palestinian society, considering that the incident is fate and destiny, and that the societal culture of individuals dictates that they resort to tribal justice instead of Penal liability. In addition, most of those who are interested in compensation are satisfied with civil liability, which achieves adequate compensation without planting hatred in the souls of individuals and achieving reform, reconciliation, and goodness at the same time between the litigants, which is something we do not find in the judiciary Criminal.

The study aimed to clarify the recognition of criminal responsibility for traffic accidents and clarify the provisions. Related to traffic accidents as traffic crimes, and clarifying the extent to which the Palestinian legislator and society, in addition to the security and judicial authorities, devote themselves to them, by following the descriptive analytical approach. The study was divided into two chapters: the first dealt with the title of the criminal liability from traffic accidents between vehicles, and the second dealt with the extension of liability arising from the subject of the study. The study reached a number of results, including: that members of the judicial police represented by the traffic police have the right to initiate a criminal lawsuit arising from a traffic accident without referring to the Public Prosecution, and that their memorandum during the accident is considered, under the Traffic Law, an indictment of the person responsible for the accident.

**Keywords:** (Traffic accidents, criminal liability, civil liability, traffic violations and crimes, criminal lawsuit for traffic accidents, tribal reconciliation).

## مقدمة:

أنعم الله- عز وجل- على عباده نعماً كثيرة، فخلق لهم الأنعام للأكل والحمل، والخيول والبغال للركوب والنقل، وعبر ذلك في قوله تعالى: "وَالْأَنْعَمَ خَلَقَهَا لَكُمْ فِيهَا دِفْءٌ وَمَنْفَعٌ وَمِنْهَا تَأْكُلُونَ (5) وَلَكُمْ فِيهَا جَمَالٌ حِينَ تُرِيحُونَ وَحِينَ تَسْرَحُونَ (6) وَتَحْمِلُ أَثْقَالَكُمْ إِلَىٰ بَلَدٍ لَّمْ تَكُونُوا بَلِغِيهِ إِلَّا بِشِقِّ الْأَنْفُسِ إِنَّ رَبَّكُمْ لَرءُوفٌ رَّحِيمٌ (7) وَالْخَيْلَ وَالْبِغَالَ وَالْحَمِيرَ لِتَرْكَبُوهَا وَزِينَةً وَيَخْلُقُ مَا لَا تَعْلَمُونَ" (8). (سورة النحل، الآيات 5- 8) إذ عقب بيان النعم قوله: ويخلق ما لا تعلمون" ليبقى المجال أمام عباده لتقبل أنماطاً جديدة من وسائل النقل والركوب.

وخلال السنوات عمل الإنسان على محاولة تطوير أدوات النقل مع تطور العلم رويداً رويداً في المجال التقني والصناعي، إلى أن أحرز نجاحاً في صنع الطائرات والدبابات والقطارات والسيارات البدائية بجانب وسائل النقل الذي ذكرها الله- عز وجل- في كتابه.

وإلى أن وضعت الثورة الصناعية والتطور التكنولوجي البصمة الأساسية في تطوير وسائل النقل الحديثة لتصبح أكثر سرعة وسهولة وأقل تكلفة من غيرها، وعلى الرغم من هذه الفوائد والإيجابيات التي سرعان ما تميزت بها وسائل النقل الحديثة فإنها حتماً لاقتها في الوجهة الأخرى سلبيات جمة. وفي هذا الحديث استذكر قول نيتشه في كتابه "العلم والمرح" أن المتعة والألم مرتبطان بالقوة، فمن يريد أكبر كمية من المتعة عليه أن يقبل بكمية تساويها من الألم والوجع". (بورقية و الناجي، 1993، صفحة 17) وتطبيقاً لقول نيتشه فإن إيجابيات المركبات الحديثة تعد متعة للكثير، إلا أن سلبياتها متمثلة بأضرارها تساوي بالقدر أو أكثر من إيجابياتها.

يتبين الدور السلبي من قيادة المركبات الحديثة في وقوع الحادث بسبب خطأ استعمالها أو تصليحها من قبل الإنسان المصنع لها أو عدم الحفاظ عليها، فما بين سرعة زائدة، وقطع خط متواصل، أو قيادة دون أضواء أو غمازات، أو تسييرها دون معرفة بقواعد القيادة على الطريق، كلها تحقق حتماً إيقاع حادث سير باختلاف درجته وجسامته، إلا إذا لم يقدر الله حينها وقوع الحادث، فكلنا نسير برعاية الله وحده.

ولأن الحوادث المرورية من أخطر الاعتداءات على النفس والغير والممتلكات، فتكون بممارسة الإنسان لحقه في التنقل، لكن في بعض الأحيان يتجاوز حقه ويعتدي على حقوق الغير في الحياة وسلامة جسمه، ولهذا عمل المشرع الفلسطيني على تنظيم أحكام المرور على الطريق بوضع مجموعة من القواعد المرورية لتحديد حق السير وواجب الوقوف للشخص والغير بما يتماشى مع أحوال الطريق. إن التزم بها بشكل صحيح واعتنى بتنفيذها صان نفسه ونفس الغير، بينما إذا أخطأ أو أهمل فيها ثارت في مواجهته مخالفة تشكل في طبيعتها مسؤولية جزائية عن جرائم مرورية ويفرض عليه العقوبة المقرره حينها.

نجد أن المشرع الفلسطيني قد نظم القواعد العامة فيما يتعلق بالمركبات وقواعد السير وآدابه، وما يتعلق بالمركبات البرية في الضفة الغربية وقطاع غزة، وخصص أحكام المركبات البحرية في قطاع غزة؛ وذلك لأنه لم يبقى لفلسطين أرض يحدها البحر إلا في القطاع بسبب الاحتلال الإسرائيلي الواقع على أراضيها، وأقر المسؤولية الجزائية الناتجة عن حوادث السير بين المركبات بواسطة قانون المرور رقم (5) لسنة 2000.

تعرف المسؤولية في اللغة بأنها: "ما يكون به الإنسان ملزماً ومطالباً بعمل يقوم به". فيما تعرف الجناية لغة بأنها: "من جَنَى جَنَى جناية: أي أذنب. (العزير، 2016، صفحة 43) والجزاء يعرف بأنه المكافآت أو الثواب أو العقاب على الشيء خيراً كان أم شر. (كلمة الجزء، 2024). ونجد أن الحادث في اللغة هو: "ما يقع بالطريق؛ نتيجة لسير أو مرور بعض الأشخاص أو الدواب أو المركبات. (الطيب، 2014، صفحة 39) وباجتماع تلك المواضيع في المسؤولية الجزائية الناتجة عن حوادث السير: نجد أنها الذنب المترتب على الإخلال بالالتزام نتيجة لما وقع في الطريق بسبب المركبة وفرض العقاب عليها.

فيما تعرف المسؤولية اصطلاحاً: "مساءلة الشخص عما يحدثه من أضرار مادية أو معنوية ويوقع عليه جزاءً مدنياً أو جنائياً". (حمزة و موات ، 2020، صفحة 135) ويعرف حادث السير بأنه: فعل يقع أثناء سير المركبة، وغالباً ما يكون نتيجة اصطدام مركبة بمركبة أخرى أو بجسم صلب أو كائن حي، ويترتب أضراراً مادية ومعنوية. (الطيب، 2014، صفحة 40) ويفهم من كلمة بين المركبات، أن حادث السير يكون في صورة التصادم بين مركبة أخرى أو أكثر.

يعود وجود المركبات إلى اكتشاف أول مركبة بخارية عام 1672، تم تطويرها إلى عربات تعمل بمحرك احتراق داخلي تعتمد على النفط، إلى أن تطورت الدراسات حول إنتاج وصنع السيارات التي تعمل على مصادر الطاقة البديلة كالطاقة الكهربائية. (سالم، 2023) وفيما يتعلق بفلسطين؛ تشير بعض المذكرات والمصادر الفلسطينية إلى أن أول مركبة دخلت البلد في بداية القرن التاسع عشر إذ دخلت القدس في العام 1912 فيما استغرق انتشارها فيها وقتاً طويلاً. (تماري، 2019، صفحة 137)

فيما يتعلق في تنظيم أحكام المرور على المركبات؛ فلا بد من الحديث بداية عن الظروف الاستثنائية التي شهدتها فلسطين على مدى الحقب التاريخية المتعاقبة على حكمها، بداية بالدولة العثمانية، مروراً بالانتداب البريطاني والحكم الأردني على الضفة والإدارة المصرية على غزة، انتقالاً إلى الاحتلال الإسرائيلي، وصولاً إلى تحقيق السلطة الفلسطينية نجاحها في إقامة الدولة الفلسطينية عام 1994. (بيرزيت، 2008) بحيث كانت أحكام المرور تخضع قبلها إلى تعليمات وأوامر النظام الحاكم لها. وفي عهد السلطة نلاحظ أن المشرع الفلسطيني بذل الجهود من الناحيتين التشريعية والتنفيذية لوضع التشريعات والأنظمة المرورية، فقد أصدر قانون المرور رقم (5) لسنة 2000 كأول تشريع يصدر من السلطة الوطنية بشأن قواعد السير على الطرق الفلسطينية، وخصص الباب الثامن منه لدراسة الجزاء المترتب على المسؤولية الجزائية في مخالفة القواعد المرورية ومن ضمنها التسبب في حوادث السير، فيما بعد توالت القرارات التشريعية المكملة له والمعدلة عليه، أحدثها: القرار بقانون رقم (3) لسنة 2020، بشأن تعديل قانون المرور لسنة 2000 وتعديلاته.

ولا بد أن ننوه إلى انتشار ظاهرة المركبات غير القانونية أو غير المسجلة في فلسطين، خصوصاً في الضفة الغربية، التي تعرف بأنها المركبات التي لا يغطيها القانون كونها غير قابلة للترخيص والتأمين. كذلك انتشار ظاهرة سائقي المركبات المسجلة إسرائيلياً خصوصاً في مناطق السلطة الوطنية، دون أن يكون معه الجنسية الإسرائيلية، وهذا الوضع يتمثل في قيادة مركبة مسجلة إسرائيلياً على اسم شخص آخر في أراضي الضفة الغربية. وفي مظهر آخر انتشرت حالة شراء المركبات الإسرائيلية على جواز السفر الأردني. وهذا ما تواجهه دراسة المسؤولية الجزائية الناتجة عن الحوادث خصوصاً الحوادث بين هذه النوعيات من المركبات.

## أسباب اختيار الموضوع:

تعود أسباب اختيار الموضوع من ناحية شخصية، إلى:

١. الرغبة في الإلمام بأحكام المسؤولية الجزائية التي تترتب على سائقي المركبات، وكذلك غير القانونية والمسجلة إسرائيليًا، ولهذا أراد الباحث البحث فيها ودراستها.
٢. الإلمام بآثار التأمين والتسجيل على الإعفاء من المسؤولية أو على موانعها.
٣. في ظل تدخل القضاء العشائري في العديد من القضايا كالقتل وغيرها، تم اختيار هذا البحث للإلمام بآثر العشائر على مسؤولية الأشخاص الجزائية.

فيما تعود الأسباب الموضوعية:

١. عدم وجود دراسات فلسطينية حول المسؤولية الجزائية عن الحوادث بين المركبات.
٢. تمكين الآخرين المهتمين في دراسة هذا النوع من الدراسات في الحصول على الإلمام حتى وإن كان بالجزئي، وتمكينهم من دراسة كل ما يتعلق بالمسؤولية الجزائية فيما يتعلق بقضايا الحوادث.

## أهمية الموضوع:

تبرز الأهمية النظرية في التطور الذي لاحق المجتمعات والحياة والتكنولوجيا فيما يتعلق بأنواع المركبات خلال السنوات الأخيرة، وتطور الفكر المجتمعي حول استخدام شبكات النقل ووسائلها الحديثة، وأكثر هذه الوسائل استخداماً "السيارات"، مما ينعكس إيجابياً وسلبياً على حياة الأفراد وأموالهم. بسبب ما تثيره تلك المركبات من مشكلات إذ أساء الأفراد استعمالها، كالحوادث التي تعد من الأفعال الضارة بأرواح الأبرياء أو إصابتهم بأضرار بالغة، الأمر الذي يدفع الدولة لتركيز الاهتمام عليها والعمل للحد منها بممارسة القوانين والأنظمة التي تفرض المسؤولية عليها.

فيما تكمن الأهمية العملية في تسليط الضوء على التشريعات الجزائية المنظمة للمسؤولية الناتجة عن حوادث السير في فلسطين وبيان مدى فاعلية العقوبات المقررة فيها في الحد من الحوادث، وكذلك تكمن في مدى

فاعلية هذه القوانين في الحد من انتشار الظواهر التي تساعد في زيادة مسببات الحوادث بسبب إخلالها بقواعد السير وأحكام قانون المرور، ومن أهمها: انتشار قيادة المركبات غير القانونية أو غير المسجلة فلسطينياً، أو حتى غير المؤمنة، كذلك قيادة المركبات التي توجد فيها مشاكل تؤثر على القيادة. وفي ذات الوقت مع إقرار المسؤولية الجزائية عن حوادث السير يتهرب الكثير منها من خلال وسائل بديلة للقضاء الجنائي، ولهذا تدفعنا الدراسة من حيث الوصول لمعرفة المسؤولية الجزائية التي تترتب في حال تعرضت المركبات المذكورة التي تؤسس عليها تلك المخالفات لإحداث الحوادث، وكيفية تحديد شخصية المسؤول جنائياً عن الحادث. من خلال دراسة أحكام المسؤولية محل الدراسة وموانعها وآثارها، وبيان أثر الوسائل البديلة للقضاء الجنائي على المسؤولية الجزائية.

#### أهداف البحث:

١. إيضاح الضوابط القانونية التي تحكم تحقق قيام المسؤولية الجزائية عن حوادث المركبات.
٢. تحديد المخالفات المرورية الموجبة للمسؤولية الجزائية، وبيان الوصف القانوني والتكليف الجرمي لحوادث المركبات وفق الأنظمة القانونية الجزائية في فلسطين.
٣. بيان أثر القضاء العشائري وأحكام المسؤولية المدنية على مدى فعالية المسؤولية الجنائية المقررة في القانون الخاص بقواعد المرور.
٤. توضيح أثر إسقاط الحق الشخصي على الدعاوي العمومية الناشئة عن حوادث المركبات.

تبرز إشكالية الدراسة من خلال إثارة السؤال المركزي التالي: مدى تكريس المشرع والمجتمع الفلسطيني للمسؤولية الجزائية المترتبة عن حوادث السير في ظل امتداد المسؤولية إلى تدخل كل من القضاء والصلح العشائري والقضاء المدني؟ ويتفرع عنه الأسئلة الثانوية التالية: ما هي الضوابط القانونية للمسؤولية الجزائية عن حوادث السير في أنظمة المرور الفلسطينية؟ ما هو الوصف القانوني والتكليف الجرمي لحوادث المركبات؟ ما أثر إسقاط الحق الشخصي على الدعوى العمومية؟ هل يؤثر القضاء العشائري والقضاء المدني على المسؤولية الجزائية في الحوادث؟

المنهج العلمي: يتبع في دراسة البحث المنهج الاستقرائي التحليلي الوصفي من خلال قراءة وتحليل نصوص القوانين ووصفها، وبيان فعالية النصوص في تكريس المسؤولية من قصورها وامتدادها.

تقسيم البحث:

تم تقسيم البحث إلى فصلين:

الفصل الأول: قيام المسؤولية الجنائية عن حوادث السير بين المركبات

المبحث الأول: إقرار المسؤولية الجنائية عن حوادث السير

المبحث الثاني: تنظيم المسؤولية الجنائية عن حوادث السير

الفصل الثاني: امتداد المسؤولية في حوادث السير

المبحث الأول: تدخل القضاء والصلح العشائري في حل منازعات حوادث السير

المبحث الثاني: انعقاد المسؤولية المدنية في تعويض الضرر

## الفصل الأول:

### قيام المسؤولية الجزائية عن حوادث السير

أخفق المشرع الفلسطيني في وضع تعريف محدد لمصطلح المسؤولية الجزائية وترك المجال أمام الفقهاء والباحثين لوضع تعريف يواكب المجال القانوني والأحداث المستجدة فيه. الأمر الذي أدى إلى تعدد تعاريفها، واختلفت هذه التعاريف بطريقة عرضها وألفاظها لكنها اشتركت جميعها في ارتكازها على "تحمل الإنسان تبعة أعماله". (شنين، 2011، صفحة 9)

وعليه؛ تعني وفقاً للتشريعات العقابية بأنها الالتزام القانوني بتحمل العقوبات التي أقرها المشرع كجزاء عند ارتكاب الواقعة المجرمة التي تضمنتها القاعدة الجنائية، وتثار أيضاً بالالتزام عن ما يؤتية غيره بصورة المسؤولية عن فعل الغير وفقاً لمعظم التشريعات العربية. بحيث يتحمل الشخص النتائج المترتبة على السلوك الذي يشكل مخالفة للقواعد والأصول القانونية الذي يرتكبه بنفسه أو غيره في حال كان مسؤولاً عن تحملها بحكم القانون. (العدوان، 2019، صفحة 663) ويفهم منه إن كل تصرف يصدر من الشخص يكون مسؤولاً عنه ويحاسب عليه، صغيراً كان أم كبيراً، ويؤكد على ذلك قوله تعالى: "وَلَسْأَلَنَّ عَمَّا كُنْتُمْ تَعْمَلُونَ". (سورة النحل، الآية 93)

تستند المسؤولية الجزائية على عنصرى التجريم والعقاب، وهذا ما نهجه المشرع الفلسطيني في قيام المسؤولية الجنائية عن كافة الجرائم بما فيها الجرائم المرورية التي ينظمها ق.م.ف، بواسطة النص على مجموعة القواعد القانونية لتنظيم العلاقات بين الأشخاص وأحكام المرور وفرض العقوبات على مخالفتها. ولكي يتم اعتبار المسؤولية الجنائية موجودة أو قائمة لا بد من التساؤل حول: لماذا ومن وكيف سيحاسب؟

للإجابة عن التساؤل المطروح؛ نتحدث عن إقرار المسؤولية الجنائية عن حوادث السير (المبحث الأول)، لتنظيم المسؤولية الجنائية عن حوادث السير (المبحث الثاني).

### المبحث الأول: إقرار المسؤولية الجزائية عن حوادث السير

تثار المسؤولية الجزائية في كافة الجرائم بارتكابها على عنصرين مهمين، وهما: أساس التجريم "مبدأ الشرعية"، وأساس العقاب "مبدأ المخالفة"، (شنين، 2011، صفحة 145) ومن منظور حوادث السير باعتبارها جرائم تقوم في مواجهة مرتكبيها مسؤولية جزائية، يجب توافر النص القانوني الشرعي الذي يعتد بحوادث السير والتصادم بين المركبات على أنه جريمة، مع بيان الأفعال المادية التي تكون جريمة الحادث بالإضافة إلى وضع الجزاء باختلاف مقداره على المتسبب بالحادث.

على الرغم من أن التشريعات القانونية اختلفت في تنظيم حوادث المرور وفي درجة تكييفها، لكن لا شك أن معظمها تعتبر حوادث المرور من أهم المشكلات التي تواجه بلدانها في عصرنا الحالي. ونلاحظ أن المشرع الفلسطيني اتجه فيما يتعلق بالمركبات والطرق والتطور في عالم النقل والمواصلات إلى تجريم بعض الأفعال المادية التي تكون في ظاهرها أفعالاً بسيطة؛ لكن الاستخفاف بها يشكل خطراً على النفس ونفس الغير وممتلكاته، ونظمها في ق.م.ف وفرض الجزاء على مخالفتها حتى لو لم تحقق الضرر المحمي منه. ولم يفرق بين حوادث السير بأنواعها، الحوادث بين المركبات تثار عليها نفس المسؤولية التي تثار على الحوادث الذاتية أو التي تتصادم مع جسم ساكن أو حي، باختلاف درجة العقوبة أو الغرامة المفروضة.

لم يكن قصد المشرع من سن هذا التشريع والقرارات المكملة له مواكبة التطورات، بقدر ما أنها وضعت لتنظيم المواصلات وقيادة المركبات باختلاف أنواعها على الطريق؛ إذ لا يمكن تصور المجتمع في ظل تراحم المركبات وزيادة أعدادها أن يخلو من أي أخطاء قد تؤدي إلى الإضرار بالمصالح العامة والخاصة.

وفي ظل الظروف الاستثنائية التي تمر فيها دولة فلسطين عمل المشرع على تنظيم قواعد المرور في المناطق المصنفة (أ) كونها تخضع للسيطرة الفلسطينية الكاملة بخلاف المناطق المصنفة (ب، ج) الخاضعة للسيطرة الإسرائيلية. (Hammami & Tamari, 2001, p. 11) وتطرق لها بواسطة ستة أبواب وعرض فيها كل ما يتعلق بالأحكام العامة والخاصة لتسيير المركبة على الطريق.

لا بد من الإشارة، إلى الإحصائيات السنوية في فلسطين التي بينت أن أعداد الحوادث التي يترتب عنها إصابات أو وفيات بازياد. (جرادات ف.، 2015، صفحة 13) وهو ما يجعل الباحث يتساءل بشأن المسؤولية المترتبة عليها، هل تخضع إلى نصوص قانون العقوبات المتعلقة بالقتل أو الإيذاء الغير مقصود كما تناولتها بعض التشريعات العربية خاصة التشريع الجزائري الذي اعتبر أن الحادث المروري هو كل حادث تكون وسيلته استعمال إحدى المركبات، مما يشترط في جرائم القتل أو الجرح غير العمدي ارتكابها باستخدام المركبة كوسيلة للجريمة تمييزها عن غيرها من الجرائم التي تخضع للقواعد العامة في التشريع الجنائي الجزائري لإدراجها ضمن حوادث السير. (قرمس، 2021، صفحة 123)

باستقراء نصوص ق.م.ف يظهر توجه المشرع في تأكيد إقرار المسؤولية الجزائية عن الحادث المروري سواء كان بسيطاً أو جسيماً، بجانب المسؤولية عن الأفعال والمخالفات المادية التي يرتكبها مستخدمي الطرق حتى لو لم تؤدي حتماً إلى تصادم بين المركبات أو حادث. فكيف إذا أدت هذه المخالفات إلى الحادث المروري؟

ولهذا السبب نتناول المخالفات المرورية الموجبة للمسؤولية (المطلب الأول) والتكليف القانوني للحادث المروري (المطلب الثاني) وانعقاد المسؤولية الجزائية في حوادث المركبات (المطلب الثالث).

## المطلب الأول: المخالفات المرورية الموجبة للمسؤولية الجزائية

تتعدد صور المخالفات المرتكبة بواسطة الإهمال أو الخطأ في استعمال المركبة والمرتببة للمسؤولية وفرض العقاب، الإهمال في صيانة المركبة يؤدي إلى نتائج وخيمة ومخيفة، ولهذا يتوجب على كل سائق الاهتمام بصيانتها وفحصها بصفة دورية قبل قيادتها للتأكد من سلامتها وصلاحياتها للسير حتى وإن كان ذلك يسبب الإرهاق أو التأخير. (Maulana & Kusriyah, 2021, p. 79)

يظهر باستقراء قوانين السير وخصوصاً المادة (98) من ق.م.ف، أن إهمال السائق أو الخطأ في تطبيق قواعد المرور قد يشكل مخالفة بسيطة بالنسبة للحالة التي لم ينجم عنها حادث، إلا أن الأمر يختلف ويزداد خطورة وقد يؤدي إلى نتائج وخيمة إذا نجم عنها حادث سير، فتصبح من المخالفات الخطيرة. وهناك أيضاً جرائم تعد بإقرار القانون مخالفات خطيرة كون ارتكابها قد يؤدي بالضرورة إلى وقوع حادث مروري حتى وإن لم يقع.

تنظر المخالفات المرورية الموجبة للمسؤولية إما تحت بند مخالفة القواعد العامة في التسجيل والترخيص (الفرع الأول)، ومن جانب آخر تحت بند مخالفة قواعد المرور وآدابه (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: مخالفة القواعد العامة في التسجيل والترخيص

فرض المشرع مجموعة من القواعد العامة لتسجيل المركبة وترخيصها للسماح لها بالسير على الطريق، ونجد أن المادة (2) فرضت القواعد العامة التي لا يجوز مخالفتها أثناء سير المركبة، من حيث تسجيلها وترخيصها لدى دوائر الترخيص التابعة لوزارة النقل والمواصلات، ويحصل السائق على رخصة سارية المفعول تتيح الموافقة بقيادة نوع المركبة المسموح له بقيادتها. (قانون المرور، 2000)

بعد الحصول على رخصة المركبة تعد مسجلة بحكم القانون وتسمى بالمركبة القانونية حينها، ويسمح لها بالسير على الطريق بصورة قانونية، مع مراعاة مدة سريان التسجيل وانتهائه، بحيث تعتبر المركبة في حال انتهاء ترخيصها دون تجديده خلال ثلاثين يوم بالمركبة القانونية منتهية الترخيص؛ والتي ترتب بالضرورة

مسؤولية جزائية على الإهمال والتقصير في تجديد الترخيص وعلى قيادة مركبة ممنوعة من السير على الطريق. (قانون المرور، م 13- م 14)

بالنظر إلى ما ورد في التشريعات المتعلقة بالمرور من ناحية شروط تسجيل وترخيص المركبات والسائقين لوجدنا أنه عمل باهتمام على تثبيت المسؤولية وإقرارها؛ لمنع تهزّب المواطنين من تحملها، إذ يتوجب على كل سائق ارتكب إهمالاً أو خطأً أو تدخل به سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإضرار الغير أثناء القيادة على الطريق تحمل المسؤولية القانونية المترتبة على سلوكه.

ومن ناحية مخالفة أحكام الترخيص، فإنه بالرغم من اختلاف أحكام رخص قيادة المركبات من بلد لآخر، إلا أنه وبشكل عام، كل دولة تتجه إلى فكرة عدم القيادة دون رخصة أو وثيقة تظهر موافقة سلطة الترخيص بقيادة السائق للمركبة. وفي المجتمع الفلسطيني نرى أنه قيد قيادة المركبة بتوافر الرخصة المخصصة بحسب نوع المركبة بشرط إتمام عمر السائق السادسة عشر ميلادية، وأن يكون لائق صحياً. (الإدارة العامة للمرور، 2019)

لا بد من توضيح انتشار ظاهرة المركبات غير القانونية أو غير المسجلة في فلسطين، خصوصاً في الضفة الغربية، التي تعرف بأنها المركبات التي لا يغطيها القانون كونها غير قابلة للترخيص والتأمين؛ ويرجع البعض أن سبب انتشار تلك الأنواع من المركبات يعود إلى زيادة أسعار المركبات القانونية في الضفة الغربية بالمقارنة مع أسعارها في الدول المجاورة والداخل المحتل وهذا يرجع إلى الضرائب الإضافية التي تفرضها الحكومة الفلسطينية على المركبات، وإلى سياسات البنوك وزيادة نسبة الأرباح لدى التجار. (الرننيسي، 2016) وظاهرة سائقي المركبات المسجلة إسرائيلياً خصوصاً في مناطق السلطة الوطنية، دون أن يكون معه الجنسية الإسرائيلية، وهذا الوضع يتمثل في قيادة مركبة مسجلة إسرائيلياً على اسم شخص آخر في أراضي الضفة الغربية. وفي مظهر آخر انتشرت حالة شراء السيارات الإسرائيلية على جواز السفر الأردني.

كل هذه المظاهر تعد خروجاً على نص القانون ومخالفة بحد ذاتها حتى لو لم تؤدي إلى حادث مروري بينها وبين مركبات أخرى قد تكون الأخرى مركبات قانونية مستوفية شروط التسجيل والترخيص، أو مركبات غير قانونية سواء مشطوبة أو غير فلسطينية. ولكن لا بد من ذكر أنه وفقاً لنصوص ق.م.ف فإن أي مركبة غير مسجلة لدى سلطة الترخيص في فلسطين لا يحق لها السير على الطريق، وإلا تقام في مواجهة قائدها مسؤولية جزائية. ويؤكد على ذلك قرار محكمة الصلح في إدانة المتهم عن التهمة المسندة إليه من ضمن التهم المسندة وهي تسيير مركبة على الشارع بدون تسجيلها لدى دائرة الترخيص، والحكم عليه بغرامة قدرها 100 دينار أردني. (ملحق 1، حكم صلح، 2023)

لكن في المقابل نجد أن وزارة المواصلات الفلسطينية سمحت للفلسطيني المتزوج من امرأة تحمل الهوية الإسرائيلية الحق في قيادة مركبة ذات النمرة الصفراء وتحمل رخصة إسرائيلية سارية المفعول على الأراضي الفلسطينية بشرط أن تكون مؤمنة لدى شركة تأمين فلسطينية، حتى وإن كان هذا القرار محصوراً في وزارة النقل والمواصلات إلا أنه كان متوافقاً لما نصت عليه المادة (344) من ق.م.و رقم 393<sup>1</sup> ويعد السماح لحملة الهوية الخضراء بتسيير مركباتهم ذات النمرة الصفراء داخل الضفة الغربية بدون اجتماع الشروط المنصوص عليه في المادة (344) هو بحد ذاته مخالف للقانون حتى وإن كانت وزارة المواصلات أو حتى الضابطة القضائية تستخف بذلك ولا تدقق. لكن في الفترة الحالية عملت الوزارة على إصلاح الثغرة بواسطة إصدار قرار بمنع تسيير المركبات الإسرائيلية من قبل الفلسطينيين وأي سائق يحمل الهوية الخضراء ومنع إصدار أي تصاريح للمركبات التي تحمل اللوحات الصفراء، وإلغاء التصاريح السابقة التي تسمح لها بالقيادة على الأراضي الفلسطينية. (وكالة معا، 2022)

تطبيقاً لأحكام ق.م.ف الذي اشترط لسير المركبات توافر شروط الترخيص والتسجيل لاعتبارها مركبة تسيير على الطرق، وفيما عدا ذلك فإن سيرها بحد ذاته مخالف للقواعد المرورية ويدخل ضمن جريمة مرور يعاقب

---

<sup>1</sup> المادة (344) من قرار مجلس الوزراء رقم 393 لسنة 2005م، باللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم 5 لسنة 2000، تنص على: " لا يسمح لأحد قيادة مركبة مسجلة خارج فلسطين وغير صادرة بشأنها رخصة طبقاً لأحكام المادة (2) من القانون إلا إذا: 1- كانت لديه شهادة منشأ للمركبة وبيان جمركي خاص بالمركبة. 2- أن تكون شهادة المنشأ والبيان الجمركي صادريين باسم صاحب المركبة أو زوجته. 3- أن تتوفر لديه شهادة تأمين للمركبة حسب الأصول".

سائقها بغرامة، أما في حال أدت هذه المركبات إلى حادث، تقوم في مواجهة مسيرها جريمتين أو أكثر بحسب عدد المخالفات التي يرتكبها، مما يسند إليه جريمة السير غير القانوني، وجريمة الإضرار بالغير وممتلكاته، ولكن يبقى السؤال في واقعنا هذا، هل يمكن للقاضي أن يفهم من قيادة المركبات غير القانونية توافر قصد جنائي حتى وإن كان بالاحتمالي بارتكاب الحادث على اعتبار أنه مدرك لطبيعة خطر القيادة وقبل بالنتيجة؟ وما هو التكييف الجرمي حيث توافر القصد في جرائم المرور؟ على الرغم من أن هذا السؤال يخرج القارئ من تسلسل الورقة، إلا أنه في كل الأحوال تبقى المسؤولية قائمة سواء بقصد أو بغير قصد باختلاف نوع التهمة المسندة للسائق.<sup>2</sup>

لا بد من بيان موقف المشرع منها بحيث أنه لم يعالجها، وباستعراض بعض القضايا المتعلقة بالتسبب بحادث مروري بواسطة مركبة غير قانونية، فإنه يعاقب المتهم بعقوبة التسبب بالحادث وعقوبة قيادة المركبة الغير القانونية كتهمة ثانية، وإذا كان لا يملك رخصة أيضاً يعاقب بتهمة ثالثة (أي أنها تتعدد الجرائم عليه) ولا يأخذ بفكرة القيادة غير القانونية على أنها توافر قصد جنائي يؤدي إلى تشديد العقوبة على المتهم السائق المتسبب بالحادث. وتبقى مسؤوليته عن الحادث مسؤولية التسبب بالحادث عن طريق الخطأ، وتطبيقاً لنص المادة (72) من ق.ع.أ التي تنص على الدمج بين العقوبات وفرض العقوبة الأشد، بالتالي يعاقب بالعقوبة الأشد. (ملحق 2. حكم صلح، 2016) (وهو من وجه نظر الباحث أنه أهدر حق المتضرر وحق العموم في الحماية والأمن والاستقرار، حيث أنه يرى العقوبة غير رادعة وبالتالي تفتح المجال أمام الجميع القيادة بتهور وبدون رخصة أو مركبة غير قانونية).

بالإشارة إلى موقع المشرع من هذه المركبات هو منع تسييرها، وفرض الغرامة باعتباره مخالفة مرور، وهو ما يجعل فكرة اعتبار قيادتها تدرج ضمن توافر القصد الجنائي فكرة معدومة أمام القاضي، لأن الفرد لا يعاقب عن ذات الفعل مرتين أو باعتباره جريمتين، هذا من ناحية. كما أن مدير إدارة المرور في محافظة الخليل وضح أن المشرع عالج فكرة قيادتها باعتبارها جريمة يعاقب عليها بالغرامة، وهو ما يستبعد القصد

---

<sup>2</sup> أن ارتكاب جريمة باستعمال المركبة عند توافر القصد الجنائي تنتقل الجريمة من حادث مروري ينظمه قانون المرور، إلى جريمة إيذاء أو قتل مقصود أو غيرها من الجرائم التي ينظمها قانون العقوبات، وتكون المركبة وسيلة من وسائل الركن المادي للإتيان بالجريمة التي تحددها الظروف والملابسات.

الجنائي من قيادتها في ارتكاب حادث جنائي، ولو كان المشرع يقصد اعتبارها كأن لم تكن في الطريق، لكان من الأصل لم يأخذ بفرض الغرامة على تسييرها بل لإدراجها ضمن جرائم القتل أو الإيذاء أو التسبب بضرر ما وفق نصوص قانون العقوبات. كما بين أن المشرع لم يعالج المركبات المسروقة والمفروض من قيادتها الأخذ بتوافر القصد الجنائي بارتكاب الحادث، لكن المنظومة القضائية لم تسبق وإن حكمت بغير الغرامة على قيادتها باعتبارها غير مسجلة وهو ما يعمل به حالياً. (ابوعرام، 2024)

بخصوص قواعد المتانة والأمن للمركبة لم يستبعد المشرع مسؤولية قائد المركبة أو المالك لضمان سلامة كل من يستعمل الطريق من السائقين والركاب والمشاة؛ بناءً على ذلك يفترض من قائد المركبة الالتزام بمتطلبات الأمان التي تطرق إليها القانون في الباب الثالث، وفحص متانة المركبة وكل جزء بها قبل الانطلاق بشكل دوري؛ حتى لا يؤدي الإهمال إلى عواقب وخيمة متمثلة بالأضرار والإصابات المترتبة عن الحوادث وإنزال العقوبة للسائق المهمل، كل ذلك يوضح لنا أن المشرع دقق في هذه القواعد من خلال متانة المركبة ومنع استعمالها لأي سبب ما دامت غير مستوفية لشروط المتانة والأمن التي تطرق إليها. (قرار مجلس الوزراء، 2005)

قد يثور في ذهن القارئ سؤالاً حول هذه الجزئية عن علاقة قواعد التسجيل والترخيص ورخص القيادة مع أسباب الحادث المروري والمسؤولية الجزائية حوله؟ لكن بالنظر إلى أهمية تلك القواعد وخطورة مخالفتها والتي تعد من إحدى الأسباب المنتجة لحوادث الطرق، حينها نفهم طبيعة العلاقة بين ما تبينه الدراسة من فهم تلك القواعد والخطورة الكامنة حول مخالفتها.

### الفرع الثاني: مخالفة قواعد المرور وآدابه.

تعرف قواعد المرور بأنها: القوانين التي تفرضها الدولة على حركة المركبات في الطرقات، وتشمل أنظمة المرور والوقوف، حدود السرعة، واتجاه سير المركبات، إلخ. بهدف تحقيق السلامة العامة على الطرق. وتعرض تلك القواعد بواسطة لافتات إرشادية مرسومة على جانبي الطريق لإرشاد السائقين بما يجب عليهم فعله، وإشارات ضوئية عند تقاطع الطرق لتنظيم الحركة. بالإضافة لوجود رجال مختصين بالمرور "شرطة المرور" لتنظيم ومراقبة السير. (تنتوش، 2020)

تدرس قواعد المرور دائماً بجانب آدابه، أي السلوك الأخلاقي في ممارسة القيادة، وأهم ما على السائق معرفته من آداب السير هو أن "الشارع ليس ملكاً لأحد" فهو ملك للجميع، والجميع لهم حق استعماله. كذلك أن "حرية الفرد تنتهي عندما تبدأ حرية الآخرين"، ويقاس عليها الحق في استعمال الطريق، بحيث أن حقي ينتهي عندما يبدأ حق الآخر. (تنتوش، 2020، الصفحات 223-227)

بالمقارنة مع ما تم دراسته في الفرع الأول، يرى الباحث أن قواعد المرور التي ضمها الباب الخامس تختلف عن قواعد التسجيل والترخيص حتى وإن كانت بالتسمية قالباً لكل القواعد في قوانين المرور، إذ يلاحظ من الأولى أنها تعني التزام السائق تجاه كل من يستعمل الطريق أثناء استعماله، في حين القواعد الثانية تعنى بالالتزام المالك أو السائق تجاه سلطة الترخيص حتى يتمكن من النزول للطريق.

يترتب على عابري الطرق الالتزام بكل ما يضمن السلامة العامة؛ لذلك منع المشرع أي سلوك قد يؤثر على السلامة وتعريض النفس أو الآخرين للخطر أو الأموال، ومنع إعاقة حركة السير منعاً لوقوع الحوادث. ووضع حالات يمنع على الفرد من قيادة المركبة حتى لا يتسبب في حادث سير أو أي ظرف يهدد السلامة العامة على الطرق. (قانون المرور، م 35-37م)

تكون قيادة المركبة على الطريق المخصصة لنوعيتها، وباتجاه السير المقرر، ويمنع السير في طريق ذات اتجاه واحد باتجاه معاكس؛ فهذا من شأنه تعريض الآخرين للخطر، كما يلزم القانون تفقد الطريق قبل اتخاذ أي قرار، مثل: الاستدارة أو التحول من مسلك لآخر، أو التجاوز؛ بحيث لا يسمح بذلك إلا إذا كانت حالة الطريق تسمح بذلك. وعدم تجاوز السرعة القصوى المقررة حسب المدن أو القرى أو الطرق السريعة. إلخ. (الحاج، 2013، صفحة 100)

الأصل في استعمال الطرق أنه لا يجوز لأحد عرقلة السير؛ باعتبار الطريق وسيلة عبور وليس وسيلة إجماع، والقاعدة العامة في استعماله عدم جواز الوقوف على الطريق في غير الأماكن المسموح فيها. (الحاج، 2013، صفحة 102). بالرغم من ذلك هناك بعض الشروط التي يجب أن يلتزم بها السائق في حال وجود ضرورة من إيقاف المركبة، وهي: عدم إيقافها في مكان يخفي شاخصة أو جزء منها عن أنظار

عابري الطريق الآخرين، أو إعاقة أو عرقلة السير، اتخاذ تدابير الحذر اللازمة عند إيقاف المركبة. بغير ذلك جاز لرجال الشرطة الأمر بإبعاد المركبة أو تقييدها إذا رفض السائق الامتثال لقرار رجال الشرطة. (قرار وزاري رقم 393/2005، م 215-م 219)

يرى الباحث أن القواعد أثناء السير هي لغة للتفاهم بين سائقي المركبات، من اتقنها واحترمها يحمي نفسه والآخرين من الخطر الذي قد يصيبه من أثر الحادث المروري بين مركبته ومركبة أخرى، فيقي نفسه من الاصطدام بمركبة أخرى أو حتى بجسم صلب أو كائن حي، ومن الآثار القانونية المترتبة على هذا الاصطدام.

#### المطلب الثاني: التكييف القانوني لحوادث المركبات

يقصد بالتكييف القانوني<sup>3</sup> ما يقوم به المشرع حين ينص على أن الفعل يشكل جريمة معينة بواسطة تعيين خصائصه وعقوبته، وإدخاله في عداد الجنايات أو الجنح أو المخالفات. ويعد التكييف مهم في دراسة القانون الجنائي لمعرفة نوع الجريمة القائمة ومدى جسامتها والإجراءات المتخذة ضدها. (العتابي، 2016، صفحة 46)

تنقسم الجرائم في قانون العقوبات بالنظر إلى جسامتها وفق التقسيم الثلاثي، فهي تتنوع بين المخالفات والجنح والجنايات. على خلاف الجرائم المرورية التي تنسم بالتقسيم الثنائي في معظم التشريعات، بحيث لا تصل الجرائم المرورية لدرجة الجنايات باعتبار ارتكابها يعود إلى الخطأ وعدم الأحتراز أو الإهمال. وفي حال ارتكاب أي جنائية باستعمال المركبة وكان القصد الجنائي يتوافر فيها بصورة العمد أو القصد بالإتيان بالجريمة

---

<sup>3</sup> يختلف التكييف القانوني عن التكييف القضائي، إذ يقصد بالثاني بأنه عملية مطابقة الواقعة المرتكبة مع التكييف القانوني المناسب لها، وذلك من خلال أداء القاضي لوظيفته. (العتابي، 2016، 46).

ينظر لهذه الجرائم حينها على أنها جرائم قتل أو إيذاء مقصود ينظمها قانون العقوبات وتكون المركبة وسيلة من وسائل الجريمة وليس جريمة حادث مرور. (نوري، 2020، صفحة 11)

وفي هذا الاتجاه أيضاً، لا بد من توضيح وإعادة تعريف حادث الطرق لبيان ما يدخل ضمن الحادث وما لا يدخل، بحيث يعرف حادث الطرق وفقاً لقانون التأمين بأنه: كل حادث نتج عنه إصابة في ضرر جسماني جراء استعمال مركبة آلية بما في ذلك الحوادث الناجمة عن انفجار أو اشتعال المركبة أو جزء من أجزائها...، ولا يعد حادث طرق كل حادث وقع جراء استخدام القوة الآلية لغير الغاية المخصصة لها تسيير المركبة وكل حادث وقع جراء فعل ارتكب قصداً". وبالعودة إلى بيان استعمال المركبة المنصوص عليها في ذات القانون نجد أنه استثنى من استعمالها تحميل أو تنزيل أو بيع البضائع أو المواد من المركبة أثناء وقوفها، والمركبة التي تحولت إلى معدة هندسية في موقع العمل أو محلاً للبيع، فهذه المركبات لا يسري عليها حادث الطرق إذا تسببت في الحادث بسبب وقوفها، لأنها تخرج من ضمن استعمالات المركبة المبينة في قانون التأمين. (قانون التأمين، م 1)

تأسيساً على ذلك أصدرت محكمة النقض حكماً الذي استند على بيان وقوف السائق على الطريق من أجل إصلاح المركبة وتنظيفها، بأنه لا يندرج ضمن مفهوم تنزيل أو تحميل البضائع أو بيعها ما دام الوقوف ليس في محطة العمل أو من أجل تنزيل وتحميل البضاعة، ولهذا أكدت على حكم محكمة الاستئناف حول التأكيد على أن حالة وقوف شاحنة ما في جانب الطريق للتصليح يدخل من ضمن حوادث الطرق. (نقض حقوق، 2024)

يتضح مما سبق؛ إن كل حادث نتج عنه إصابة شخص بضرر جسماني جراء استعمال مركبة آلية بما في ذلك الحوادث الناجمة عن انفجار أو اشتعال المركبة أو جزء من أجزائها أو عن مادة أخرى من المواد اللازمة لاستعمالها، كما يعد حادث طرق كل حادث وقع جراء إصابة مركبة واقفة في مكان يحظر الوقوف فيه، ولا يعد حادث طرق كل حادث وقع جراء استخدام القوة الآلية "المركبة" لغير الغاية المخصصة لها وكل حادث وقع جراء فعل ارتكب قصداً.

في ميدان المرور؛ تتنوع الأضرار الناشئة عن حوادث المركبات وتنقسم إلى حوادث بسيطة تؤدي إلى تلف في الممتلكات الخاصة أو العامة ولا ينتج عنها أي إصابات أو أضرار جسمية. وحوادث جسيمة تؤدي إلى إزهاق الأرواح أو إحداث إصابات جسمية بالغير تتطلب إسعاف المصابين وتوفير لهم العلاج، أو دفع دية المجني عليه المتوفى. (الأحمدي،، 1445 هـ، صفحة 20)

في الواقع، تحدث حوادث السير دون وجود نية إيقاع حادث وإنما نتيجة إهمال السائق وعدم انضباطه على الطريق أثناء قيادته للمركبة وعدم تمكنه من السيطرة عليها، أو بعبور المشاة بشكل مفاجئ، أو باستخدام الزامور؛ مما يسبب الإرباك لباقي مستخدمي الطرق. وغيرها من السلوكيات الخاطئة التي قد تطرقت إليها قواعد السير بالمنع المطلق أو المقيد في حالات الضرورة القصوى. (الهاجري ن.، 2023، صفحة 898)

ذكر ق.م.ف بواسطة نصوصه الأفعال والسلوكيات الجرمية التي يأتيها قاندي ومالكي المركبات والمشاة؛ حماية للأهداف والركائز الأساسية في الدولة باعتبارها سلوكيات ضارة يرتكبها الأفراد مستخدمي الطرق بحق الآخرين من مستخدمي الطريق أيضاً. ويثور السؤال هنا: حول التكييف الجرمي لحوادث المرور بين المركبات والتي ينظمها ق.م.ف؟

بالرجوع لقانون المرور يتضح أنه نظم المخالفات المرورية ووضع جريمة حادث الطرق كجريمة خاصة بطبيعتها لا تتعلق بالقواعد العامة في قانون العقوبات. وفيما يتعلق بحادث الطرق الذي ينتج عنه إصابة أو وفاة، بين الآداب المرورية في هذه الحوادث كأن يسعف المصاب أو يقدم له المساعدات والإسعافات الأولية، كذلك فرق بين حوادث المرور التي ترتكب ولم تؤدي إلى إحداث إصابات والتي تؤدي إلى وفاة أو إصابات من حيث العقوبة المقررة عليها. لتنظيم حالات حوادث المركبات الناتج عنها إصابات يظهر ذلك بالرجوع لنصوص ق.م.ف بدلاً من الرجوع لنصوص ق.ع.أ خاصة في القضايا المتعلقة بالقتل والإيذاء غير العمدي، وإلحاق الضرر بالغير وممتلكاته، أو ممتلكات الحكومة باستخدام المركبة.

وفيما يتعلق بإظهار التكييف الجرمي لحادث السير، لا بد من توضيح مبدأ التقسيم الثنائي في الجرائم المرورية وتوضيح التكييف الجرمي، من خلال إدراج الحادث ضمن أي منها.

١- **المخالفات:** تعد المخالفة أدنى الجرائم جسامة بالنظر إلى قلة الضرر المترتب عليها، ويعاقب عليها بالغرامة أو الحبس التكميلي، وهو الحبس الذي تتراوح مدته بين أربع وعشرين ساعة إلى أسبوع أما الغرامة تتراوح بين 100 فلس إلى خمسة دنانير. وأكدت محكمة النقض المنعقدة في رام الله على أن "معيار تحديد الوصف القانوني للجريمة من بين كونها جنائية أو جنحة أو مخالفة يعتمد على مقدار العقوبة، وتحديد الفرق بين عقوبتي المخالفة والجنحة إذا كانت العقوبة غرامة، نرجع إلى أن الغرامة تتراوح بين خمسة دنانير إلى مائتي دينار فإن كانت العقوبة المقررة للفعل تزيد عن 5 دنانير تكون الجريمة جنحة لا غرامة". (نقض جزاء، 2004) بحيث تؤكد أن المخالفة يعاقب عليها بالغرامة التكميلية المنصوص عليها في المادة (16) ق.ع.أ.

وبدراسة قرار مجلس الوزراء رقم (3) لسنة 2009م بشأن لائحة غرامات المخالفات المرورية؛ تعد بجميع أنواعها من نوع الجنح لا المخالفات، لأنها لا تقل عن 50 شيكل وفق جدول الغرامات وهي أعلى من قيمة خمسة دنانير الحد الأقصى لعقوبة الغرامة في جرائم المخالفات. وبهذا لا تكييف حوادث المركبات بأنها مخالفة.

مع بيان عدم إدراج الجرائم المرورية ضمن عقوبة المخالفة؛ يتضح أن مصطلح المخالفات لفظ يستخدم لوصف السلوكيات التي يأتيها مستخدم الطريق بشكل يخالف ما ينص عليه قانون المرور، فجميع الأفعال وفقاً لقانون المرور ينظر إليها على أنها مخالفات مرورية تشكل جرائم تستوجب فرض العقاب بمجرد ارتكابها حتى وإن لم ينتج عنها ضرر للغير وذلك لأنها تعد جرائم خطر وليس ضرر بالتالي مجرد وقوعها تثبت الجريمة. (العتابي، 2016، صفحة 64) ويفهم منها أن النظام القانوني فيما يتعلق بالمرور يطلق على جميع الجرائم المرورية بأنها مخالفات مرورية، فلا يقصد المخالفة على أساس أنها مخالفة وفقاً لنوع الجريمة، وإنما لطبيعة هذه الجرائم يطلق عليها مسمى المخالفات.

٢- **الجنح:** تعرف الجنح بأنها الجرائم التي يعاقب عليها بعقوبات أخف من عقوبات الجنايات، بموجب ق.ع.أ هي الجرائم التي يعاقب عليها بحسب المادة (15) بالحبس والغرامة التي تزيد عن خمسة دنانير، والربط بكفالة. وبالرجوع إلى ق.م.ف ودراسة الباب المتعلق بفرض العقوبات نجد أن العقوبات التي

تضمنها هي عقوبات الغرامة التي تزيد عن خمسة دنانير وسحب الرخصة والحبس،<sup>4</sup> بتأييد حكم محكمة النقض المذكور آنفاً الذي يعتد بتقدير العقوبة في تحديد نوع الجريمة، وبالتطرق لقرار مجلس الوزراء الذي حدد الحد الأدنى للغرامة، يتضح أن جميع المخالفات المرورية تندرج ضمن الجرائم الجنحية بما فيها حوادث المرور.

عند التمعن في نص المادة (343) من ق.ع.أ والتي نصت على عقوبة الإهمال الذي ينتج عنه وفاة شخص ما، ومقارنتها مع إهمال السائق لقوانين السير الناجم عنه حادث خطير أدى إلى وفاة الشخص،<sup>5</sup> إذ لا تتعارض مع المادة (112) من ق.م.ف والتي تظهر اعتبار الحادث الذي يتسبب بوفاة شخص ما على أنها جنحة التسبب بالوفاة الناجمة عن خطأ غير عمدي.<sup>6</sup>

كما أن حوادث السير التي لم تسفر عنها وفاة وإنما فقط أضرار جسمانية أو مادية تكيّف بأنها جنحة، ويتضح ذلك بدراسة كل من المادة (96)<sup>7</sup> التي نكرتها مع الجرائم التي يجوز فيها القبض بدون مذكرة، لتأتي المادة (110)<sup>8</sup> بعد ذلك وتتص على عقوبة الجرائم المذكورة في المادة السابقة وهي الحبس لمدة لا تقل عن ثلاثة أشهر ولا تزيد عن سنتين، وبغرامة مقدارها 180 دينار أردني أو بإحدهما، وإذا عاد إلى ارتكابها خلال

---

<sup>4</sup> انظر المادة (3) من قرار مجلس الوزراء رقم (3) لسنة 2009م، بشأن لائحة غرامات المخالفات المرورية، من خلالها بينت أن الحد الأدنى للغرامة هي 50 شيكل، وهي ما تعادل قيمة 10 دنانير، أي أنها أكثر من 5 دنانير (الحد الأقصى للغرامة).

<sup>5</sup> المادة (343) من قانون العقوبات الأردني رقم (16) لسنة 1960، تنص على: "من سبب موت أحد عن إهمال أو قلة احتراز أو عن عدم مراعاة القوانين والأنظمة عوقب بالحبس من ستة أشهر إلى ثلاث سنوات".

<sup>6</sup> المادة (112) من قانون المرور رقم 5 لسنة 2000: "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".

<sup>7</sup> انظر المادة (96) من قانون المرور التي تنص على أن: "يجوز لكل شرطي أن يلقي القبض بدون مذكرة إلقاء قبض على قائد أية مركبة يرتكب على مرأى منه جريمة مرور في الحالات التالية:- أ- قيادة مركبة بدون رخصة قيادة. ب- قيادة مركبة بدون لوحات تحمل أرقامها. ج- التسبب في حادث طرق نتج عنه أضرار جسمانية... إلخ"

<sup>8</sup> انظر المادة (110) من قانون المرور التي تنص على أن: "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".

سنتين من تاريخ إدانته يضاعف الحد الأقصى للعقوبة. وبمقارنة الباحث هذه المادة مع ما نصت عليه المادة (112) التي بينت عقوبة مرتكب الحادث الذي يسفر عنه وفاة، يتضح أن القانون لم يفرق بين مقدار عقوبة الحبس وإنما فرق فقط بمقدار الغرامة على الجريمتين.

يرى الباحث أن المشرع سار بنحو خاطئ عند مساواة العقوبة بين من تسبب بالوفاة ومن تسبب فقط بالإضرار، كما أنه أخطئ في مقدار العقوبة على المتسبب بالحادث، إذ يتجه في رأيه إلى أن قاندي المركبات عند ارتكابهم المخالفات المرورية التالية: السرعة، والتجاوز، وعدم إعطاء الأولوية، يكون على علم بالمخاطر التي تصطحب هذه الحركات، والحادث الذي يكون سبباً لهذه المخالفات أمر قد يتوقعه الشخص حتى لو أن إرادته لم ترد هذه النتيجة، والمييز العاقل يعلم بالخطورة وقد يتوقعها، معتبراً أن القصد الاحتمالي<sup>9</sup> من الممكن أن يتوافر في بعض حوادث المركبات، ولهذا السبب تكون العقوبة في بعض الأحيان غير متناسبة مع خطورة الحادث. ولهذه الأسباب توجهت نظرة الباحث حول وضع نصاً في ق.م.ف يفرق بين الحوادث وفرض العقاب وتشيده على حسب الظروف والملابسات.

### المطلب الثالث: انعقاد المسؤولية الجزائية عن حوادث المرور.

يراد بالمسؤولية في المفهوم الجنائي بأنها التزام الشخص بتحمل آثار أفعاله المجرمة، ولكي يتم اعتباره مسؤولاً جنائياً يفترض أن يكون أهلاً لتحمل النتائج وواعياً لتصرفاته متمتعاً بسلامة الإرادة والتفكير والإدراك غير مجبر على فعله. فلا تؤدي المسؤولية وفرض العقاب غايتها إذا ما وجهت لمن له القدرة على الإدراك بخطورة ما أقدم عليه أو فهم ما يلحق به من جزاء. (العوجي، 1985، صفحة 12)

لكي يسأل الإنسان عن تصرفاته لا بد أن تكون إرادته انصرفت إلى القيام بالفعل الذي جرمه القانون وهو مدرك لماهيته وما يترتب عليه من آثار قانونية، ولذلك؛ تنعقد المسؤولية الجزائية بتوافر مجموعة من الأسس:

---

<sup>9</sup> القصد الاحتمالي هو نوع من أنواع القصد الجنائي، ويقوم على العلم والإرادة، ويقصد به: إرادة السلوك وتوقع النتيجة وقبول المخاطرة.

وهي: أن يأتي الإنسان فعلاً مجرمًا، أن يكون الفاعل مختاراً غير مكره، وأن يكون مدرك الفعل الذي اقترفه. (Bekar, 2016, p. 106) والحديث عن انعقادها يكون بمجرد ارتكاب السائق الأفعال التي جاء بشأنها نص يجرمها أو حدد المشرع أنها مخالفة وفرض عليها عقاب وتسببت هذه المخالفات بحادث مروري، إذ تتعدّد بشكل خاص بعد وقوع الحادث نتيجة لأي المخالفات المرتكبة من قبل السائق، وقد تترتب بصور أخرى أيضاً؛ كأن يكون السائق متبع لجميع متطلبات الأمن والسلامة وقواعد التسجيل والسير إلا أن الحادث وقع لأي سبب آخر أو لسبب خارج عن إرادته. (الرفاعي، 2021، صفحة 79) وهنا يثور السؤال حول حالات انعقاد المسؤولية الجزائية الناشئة عن الحادث المروري؟ ولإجابة عن هذا التساؤل لا بد من دراسة أركان المسؤولية الجزائية (الفرع الأول)، وموانع المسؤولية (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: أركان المسؤولية الجزائية في الحوادث

الأصل أن تستند المسؤولية الجزائية لمن يصدر عنه الفعل المعاقب عليه قانوناً على عنصر معنوي يقوم على الإرادة الآتمة والتي تعد حلقة وصل بين كل من الجريمة كواقعة مادية والشخص الجاني الذي صدرت عنه باعتباره المسؤول عن الجريمة بحكم القانون. ولهذا فإن المسؤولية الجزائية تقوم على ركنين، هما: الخطأ (الفقرة الأولى) والأهلية (الفقرة الثانية). فلا مسؤولية بدون خطأ، ولا مسؤولية على من ليس له أهلية لتحملها. (العوجي، 1985، صفحة 37)

### الفقرة الأولى: الخطأ:

للخطأ معاني متعددة في اللغة، فهو الذنب أو الإثم، وهو ضد الصواب، ( الخطأ في المعجم، 2024) أما في الإصطلاح نجد أن القوانين الجنائية لم تسلك منهجاً واحداً في تعريفه، منها من اكتفت بذكر صور الخطأ مثل القانون الأردني وعلى نهجه الفلسطيني في قانون العقوبات، ومنها من تعرضت لتحديد معناه في نص القانون مثل القانون الجنائي الإيراني، حيث ذكرت الخطأ وهو أن لا يريد الجاني قصد الجناية بالنسبة للمجني عليه، ولا قصد الفعل الواقع عليه. فالخطأ بوجه عام هو الانحراف عن السلوك الواجب. (القرداغي و سوزائي، 2016، صفحة 115)

ذكرنا سابقاً أن الجرائم المرورية بما فيها الحادث تقع دون وجود نية لإيقاع حادث وإنما نتيجة إهمال السائق وعدم الانضباط على الطريق أثناء القيادة، والخطأ غير العمدي هو محل المسؤولية في إطار الدراسة. ولدراسته نعود إلى تعريف الدكتور محمود نجيب حسني الذي يوضح أنه: "إخلال شخص عند تصرفه بواجبات الحيطة والحذر التي يفرضها القانون- سواء اتخذ صورة الإهمال أو قلة الاحتراز أو عدم مراعاة الشرائع والأنظمة- وعدم حيولته تبعاً لذلك دون أن يفضي تصرفه إلى إحداث النتيجة الجرمية سواء كان يتوقعها أم لم يتوقعها في حيث كان في استطاعته ومن واجبه توقعها ولكن توقع أن بإمكانه اجتنابها". (نجم، 2000، صفحة 308)

يمكن القول أيضاً بأنه: الحالة التي لا يأخذ فيها الجاني بواجبات الحيطة والحذر لمنع النتيجة الضارة التي كان في وسعه توقعها وتجنبها". وعليه تتنوع صورته لتشمل عدم الاحتياط، الإهمال وعدم الانتباه، قلة الاحتراز، الرعونة، عدم مراعاة القوانين والأنظمة.

من المهم الإشارة إلى أن المشرع أخذ في تكييف حوادث المرور باستنادها على فكرة الخطأ غير العمدي؛ حيث اعتبر الحادث هو جنحة التسبب بالوفاة أو بالإضرار إذا ارتكب نتيجة الإهمال أو عدم الاحتراز. ويمكن استعراض هذه الحالة في حوادث المرور: كأن يقع خلل في عجلات المركبة أثناء القيادة من ثم يصدم إنساناً فيقتله، فلا يعفى من المسؤولية ولكن تقوم على أساس الخطأ الغير عمدي مما يخفف من وطأة المسؤولية عليه.

تأكيداً على الخطأ غير العمدي في حوادث المرور، نستعرض حكم محكمة الصلح في قضية بشأن التسبب بوفاة شخص أثناء قيادة المركبة، حيث أن المتهم أثناء رجوعه إلى الخلف بمركبته الغير قانونية سقط طفل من صندوق المركبة الذي أصيب إصابة بليغة نقل على أثرها إلى المشفى وأعلن وفاته، ولم يكن المتهم لديه رخصة قيادة. حكمت عليه المحكمة في قرارها بأربع تهمة: التسبب بالوفاة عن غير قصد، حيازة مركبة غير مسجلة لسلطة الترخيص، قيادة مركبة غير مؤمنة، وقيادة مركبة دون رخصة قيادة. وتابعت المحكمة وقررت

عملاً بأحكام المادة (72)<sup>10</sup> من ق.ع.أ دمج العقوبات وتطبيق العقوبة الاشد بحق المتهم. (ملحق رقم 3، حكم صلح، 2020)

### الفقرة الثانية: الأهلية:

"أن الشرط في أهلية التكليف، كون المكلف أهلاً لما يكلف به، وأهليه التكليف تثبت للإنسان ببلوغه عاقلاً، مدلاً في ذلك قوله عليه الصلاة والسلام: "رفع القلم عن ثلاثة: عن النائم حتى يستيقظ، وعن الصبي حتى يحتلم، وعن المجنون حتى يفيق"، ولذلك يشترط في الإنسان أن يكون قادراً على فهم خطاب التكليف (النص التشريعي) الموجه إليه، لأن الغرض منه الامتثال والطاعة، ومن لا يستطيع فهم النص لا قدرة له على الامتثال". (زيدان، 2014، صفحة 81)

يقصد بالأهلية الجنائية أنها: "مجموعة الصفات الشخصية من عوامل ذهنية ونفسية اللازمة توافرها في الفرد حتى تنسب إليه الواقعة الإجرامية التي أتاها عن إدراك وإرادة". (شنين، 2011، صفحة 69) حيث يكون للجاني صلاحية قانونية معتبرة لإسناد الفعل إليه وتحمل نتائجه. ولا وجود للأهلية إلا بتوافر الإدراك والاختيار، لتمثل أساساً للمسؤولية الجنائية في القانون.

تتوافر الأهلية لدى الفاعل عندما يكون سليم القوى العقلية حتى يستطيع تقرير ما يفعل بإرادة حرة وكافية لأن تجعله مدركاً لعمله، ولذلك الأهلية تعتمد على عنصري الوعي والإدراك؛ فمن يعي أفعاله يدرك طبيعتها وآثارها وصفتها القانونية وغير القانونية. ويعرف الوعي بأنه الانتباه واليقظة والتعرف على الأفعال والنتائج، بينما الإدراك فهو تصور الفعل وفهمه وإدراكه للشيء بعد حدوثه. (العوجي، 1985، صفحة 48)

بناءً على ذلك؛ تعتبر الأهلية المظهر أو الوصف الذي يعبر عن سلامة العناصر النفسية والعقلية والذهنية التي يجب أن تتواجد في شخصية الجاني عند ارتكابه الجريمة، فهي التمتع بالشعور والإرادة وقت إتيان

---

<sup>10</sup> انظر المادة (72) من قانون العقوبات الأردني، التي تنص على أنه: "إذا ثبتت عدة جنايات أو جنح قضي بعقوبة لكل جريمة ونفذت العقوبة الأشد دون سواها".

السلوك، بحيث تمكنه من فهم معنى الجريمة والعقاب واختيار الإقدام على الإجرام أو الإحجام عنه. وترتبط المسؤولية وفقاً لمفهوم الأهلية بالعمر، بحيث تنعدم أو تنقص أو تكتمل تبعاً لعمر الجاني، وتعتمد على مراحل الحياة المختلفة، وهذا ما نهجه القانون الجزائري في دراسة الأهلية من حيث انعدامها ونقصانها واكتمالها بناءً على المرحلة العمرية للفرد، الانعدام يكون من وقت الولادة إلى سن الثالثة عشر، والنقصان من سن الثالثة عشر إلى الثامنة عشر، وأخيراً الكاملة ببلوغ سن الثامنة عشر. (شنين، 2011، صفحة 70) وسار المشرع الفلسطيني على هذا النهج أيضاً في اعتماد الأهلية على المرحلة العمرية للجاني، واعتبر الطفل الذي لم يتم الثانية عشر سنة غير مسائل جزائياً على اعتباره غير أهلاً للمسؤولية،<sup>11</sup> كما أصدر قانون الأحداث لتنظيم الإجراءات المتخذة ضد الأحداث المسؤولين جنائياً لضمان معاملتهم بما يتناسب مع عمرهم.

مما لا شك فيه؛ أن الأهلية الجنائية ركن أساسي في قيام المسؤولية الجنائية عن حوادث المركبات، وأن انعدامها يعدم المسؤولية عن مرتكب الحادث، كأن يقود طفل لم يتم سن الثانية عشر المركبة واصطدم بمركبه أخرى وينتج عنها ضرراً أو إيذاء شخص آخر فيعفى هذا الطفل من المسؤولية الجنائية بسبب توافر مانعاً من موانع المسؤولية، وهو ما يمكن تصوره واقعياً في ظل انتشار حالات المركبات الغير قانونية وبالتالي قيادة المركبات من قبل الأطفال، ولا سيما إن الرقابة على هذه المركبات قليلة بالمقارنة مع خطورة الحوادث الناجمة عنها.

### الفرع الثاني: موانع المسؤولية الجنائية في حوادث المركبات

توصف موانع المسؤولية بأنها أسباب شخصية تتعلق بالجاني وأهليته الجنائية، تؤثر على إرادته وتجعلها غير معتبرة شرعياً وتجردها من عنصري الإدراك والوعي (حرية الاختيار) وتنصرف آثارها إلى القصد الجرمي بحيث تهدمه حتى لا تقوم المسؤولية الجنائية. وليس لها علاقة بالتكليف القانوني للفعل إذ يبقى

---

<sup>11</sup> انظر المادة (5) من القرار بقانون رقم 4 لسنة 2016 بشأن حماية الأحداث.

السلوك غير مشروع وفقاً للنصوص الجنائية ويظل يشكل جريمة، بينما بوجود تلك الموانع يعفى الجاني من قيام المسؤولية عليه. (نجم، 2000، صفحة 132)

وانطلاقاً من بيان شخصية موانع المسؤولية<sup>12</sup>، فإن الجاني الذي تتوافر فيه هذه الأسباب وحده يستفيد منها ويعفى من المسؤولية والعقاب، أم الشركاء والمساهمين في ذات الجريمة لا تنتفي المسؤولية عنهم وتبقى قائمة في مواجهتهم. (أحمد ع.، 2012، صفحة 266)

باستعراض نص المادة (174) ق.ع.أ: "لا يحكم على أحد بعقوبة ما لم يكن قد أقدم على الفعل عن وعي وإرادة"، يتبين أن المشرع أخذ بحرية الاختيار لفرض المسؤولية؛ إذ يقر إن انعقاد المسؤولية مرتبط بالعلم والإدراك بخطورة الفعل المخالف. (حماد و عبد الباقي، 2017، صفحة 527)

وتماشياً مع أن ارتكاب حوادث المركبات مثلها مثل أي جرائم أخرى نص عليها القانون الجنائي وأن القواعد العامة التي تسري على باقي الجرائم تسري عليها، فإن أسباب أو موانع المسؤولية التي تسري على حوادث المركبات هي:

١. الإكراه: يشير الإكراه إلى حمل الغير على أمر وهو كاره له. (زيدان، 2014، صفحة 124) ويعرفه فقهاء القانون بأنه قوة من شأنها أن تشل إرادة الجاني أو تقيدها إلى درجة تمنعها من التصرف وفقاً لما يراه، فهو إرغام الشخص على القيام بفعل ما لم يكن ليفعله لولا التهديد الواقع عليه. (النوايسة، 2009، صفحة 20)

مما لا شك فيه أن الإكراه يقع على إرادة الشخص الجاني، وأن ما بيناه سابقاً عند الحديث عن الإرادة كعنصر مهم للأهلية الجنائية التي بدورها تعد ركن مهم في قيام المسؤولية، وأي قوة أو عارض يؤثر على

---

<sup>12</sup> تختلف أسباب انتفاء المسؤولية عن كل من أسباب الإباحة وموانع العقاب، في أن موانع المسؤولية أسباب شخصية، تعفي صاحبها من المسؤولية والعقاب، لانعدام قيامها في مواجهته، فيما أسباب الإباحة فهي أسباب موضوعية تزيل الصفة الجرمية عن السلوك وتهدم الركن الشرعي ويستفيد منها جميع الفاعلين والمساهمين في الجريمة. وأخيراً موانع العقاب هي أمور شخصية أيضاً مرتبطة باعتبارات مجتمعية، تبقى الفعل مجزماً والفاعل مسؤولاً إلا أنه يتحرر من إنزال العقوبة عليه

الإرادة فإنه يؤدي إلى انعدامها من ثم انعدام المسؤولية، ولهذا الإكراه هو سبب من أسباب انتفاء المسؤولية الجنائية، ويكون بصورتين: إكراه مادي<sup>13</sup>، إكراه معنوي<sup>14</sup>. وفي هذا الإطار أورد المشرع أحكام الإكراه المادي والمعنوي في نص المادة (88) ق.ع.أ<sup>15</sup>

تجدر الإشارة إلى أن النوع الأول من الإكراه يؤدي إلى انعدام الإرادة ويعد سبباً عاماً لنفي المسؤولية في جميع الجرائم المقصودة والغير مقصودة متى كان الإكراه لا يقاوم ولا يستطيع المُكْرَه دفعه فهو خارجاً عن إرادته. أما النوع الثاني (الإكراه المعنوي) يتصور أن يكون المُكْرَه محتفظاً بقدر من حرية الإرادة ولهذا يشترط لاعتباره من أسباب موانع المسؤولية أن يكون التهديد منصباً على حق النفس في الحياة وسلامة الجسد، حالاً، ولا يمكن رفع الخطر بوسيلة غير الجريمة. (حماد و عبد الباقي، 2017، صفحة 528) وقضت محكمة التمييز الأردنية في أحد أحكامها مؤيداً لشروط الإكراه الذي ينفي المسؤولية، وتضمن الحكم: "أن قيام المتهمين الثاني والثالث بهتك عرض المجني عليه بإكراه وتهديد من المتهم الأول يجعلهما غير مسؤولين عن التهمة المسندة إليهما إعمالاً بنص المادة (88) من ق.ع.أ". (حماد و عبد الباقي، 2017، صفحة 532)

٢. حالة الضرورة: اتفق فقهاء القانون الجنائي على أن حالة الضرورة وضع مادي للأمر ينشأ بفعل الطبيعة أو بفعل إنساني موجه إلى الغير، من شأنه أن يعرض الجاني أو غيره لخطر يهدد النفس أو

---

<sup>13</sup> الإكراه المادي: يكون في حالة فرض الإكراه على القيام بفعل باستخدام قوة مادية لا يستطيع مقاومتها؛ مما يؤدي إلى شل إرادته، وفي هذه الصورة ينتزع الرضا بالقوة وليس بالخوف. كأن يقوم شخص الراكب في المركبة برفع فرامل اليد (الهاند بريك) أثناء وقوف المركبة خلف مركبة أخرى مما يؤدي إلى الاصطدام بها.

<sup>14</sup> الإكراه المعنوي: هو القوة المعنوية التي توجه لشخص لا يستطيع مقاومتها أو من شأنها تضعف إرادته، في الواقع لا يمكن تصورهما في الجرائم المرورية إلا قليلاً.

<sup>15</sup> انظر نص المادة (88) من قانون العقوبات: " 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 اقتراه وتستننى من ذلك جرائم القتل، كما يشترط أن لا يكون فاعل الجريمة قد عرض نفسه لهذا الإكراه بمحض إرادته أو لم يستطع إلى دفعه سبيلاً".

المال لا يمكن درئهُ إلا بارتكاب الجرم على إنسان بريء". ويمكن تصورهما في العديد من الحوادث بسبب صعوبة المكنكة الآلية للمركبة والتي قد تحدث خللاً فجأة دون سابق إنذار. (إلياس، 2017، صفحة 485)

أخذ المشرع باعتبار حالة الضرورة من موانع المسؤولية، الفعل الجرمي لم يرتكب إلا دفعاً للخطر الجسيم، وتماشياً مع ذلك يعدت بحالة الضرورة كمانع من موانع المسؤولية إذا توافرت الشروط التي بينها المادة (89) ق.ع.أ وهي: أن يوجد خطر جسيم على النفس أو المال، أن لا يكون لإرادة الجاني دخل في خلق حالة الضرورة، أن يكون الخطر حال وقائم.<sup>16</sup> ويمكن استعراض حالة الضرورة في حوادث السير خاصة عند تعطل إحدى الأدوات في المركبة مثل تعطل الفرامل فجأة فيصعب إيقاف المركبة مما يؤدي إلى ارتكاب الحادث.

٣. الجنون: يقصد بالجنون زوال أو ضعف العقل بحيث يصعب التمييز بين الأفعال والأقوال، ويصبح المصاب به عاجزاً عن التحكم في تصرفاته بصورة سليمة، بالتالي يكون ممنوع من قيادة المركبة، لكن إذا قادها لا تقع عليه المسؤولية بسبب توافر مانع وهو إصابته بمرض الجنون. وقضت محكمة الاستئناف المنعقدة في رام الله بأن الجنون ليس اسم لمرض واحد، وإنما هو مجموعة من الذبذبات الدماغية جوهرها فقدان الاتصال بالواقع وانعدام القدرة على الإدراك الصحيح، وهذا المرض قد يكون نتيجة أسباب عضوية تنشأ بسبب تلف النسيج العصبي، أو لأسباب وظيفية "الإنفصام".<sup>17</sup>

يفهم منه؛ أن المرض العقلي الذي من شأنه أن يؤثر على الإدراك والشعور ينفي المسؤولية. أما سائر الأمراض النفسية الأخرى التي لا تفقد الشخص شعوره بالواقع وإدراكه، لا تنفي المسؤولية على ارتكاب الفعل.

---

<sup>16</sup> نص المادة (89) من ق.ع: " لا يعاقب الفاعل على فعل ألبأته 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".

<sup>17</sup> انظر تعليق الدكتور كامل السعيد على حكم محكمة الاستئناف الفلسطينية الصادر بتاريخ 11 \ 11 \ 2000، في القضية رقم 99 \ 1422، المنشور في موقع منظومة القضاء والتشريع الفلسطيني - المقتني.

ولا بد من الإشارة إلى أن الجنون حالة مرضية تثبت بالتقارير الطبية من اللجان المختصة فإذا لم يتم الحجة على وجوده لا ينال من صحة الحكم، بما أن الأصل في الإنسان سلامة العقل وهي قرينة ثابتة تدحض بإقامة الحجة بالتقارير الطبية بوجود المرض العقلي الذي أثر على الإرادة. (الحيط، 2014) وإذا ظهر للمحكمة أن المتسبب بالحادث حين ارتكابه للحادث كان مصاباً بمرض عقلي يسبب اختلالاً وعجزاً في إدراكه، تقرر المحكمة إدانته وعدم مسؤوليته وليس عدم ملاحظته. (حماد و عبد الباقي، 2017، صفحة 543) وبعد الحكم بالإدانة ينقل إلى مراكز الأمراض العقلية إلى أن يثبت بتقرير من اللجنة الطبية شفاؤه وأنه غير خطر على العامة، وهذا ما قضت به محكمة التمييز الأردنية في حكمها رقم (136 \ 2000). (الحيط، 2014، صفحة 72)

٤. السكر: يعرف السكر بأنه حالة نفسية عارضة ومؤقتة، ولا تصدر من عارض مرضي أصيل يصيب الفاعل بل بسبب تناول بعض المواد المخدرة والمسكرة التي تؤثر بصورة مؤقتة على الإرادة والإدراك. ولا بد من الإشارة إلى أن الإسلام حرم المواد المسكرة والمخدرة والقانون جرم تناولها أو الإتجار بها إلا في الحدود التي يبينها القانون. وبالرغم من التجريم والتحريم الواقع عليها، نجد أن المشرع نظم هذه الحالة كمانع من موانع المسؤولية بسبب تصور تعاطيها بطريق الخطأ أو الإكراه، (سعيد، 2009، صفحة 247) ولهذا يفرق القانون بين نوعين من أنواع السكر - السكر الاختياري والسكر غير الاختياري أو الاضطراري.<sup>18</sup>

تعد هذه الحالة من الحالات الأكثر انتشاراً بين السائقين الشباب، خاصة وأن الكثير من الشباب في بداية نضوجهم يحاولوا لفت النظر والقيام بأفعال أقرب لما يسمى بأفعال جنونية وطيش، فمنهم من يتناول المسكرات وقيادة المركبة للتفحيط أو التباهي، ويقدر الله بعدها وقوع الحادث ففي هذه اللحظة نبحت فيما إذا كان تناول المسكرات اختياري أو إجباري (أي دون علم منه بالمسكر) لتحديد توافر المسؤولية عن فعله من انعدامها.

---

<sup>18</sup> هو السكر الذي يكون بغير الاختيار الشخصي كمن يكره على السكر أو يشرب المسكر دون أن يعلم أنه مسكر، أو يتناوله لضرورة العلاج.

يتضح من دراسة المادتين (93) و(138) ق.ع.أ أن الغيبوبة الناشئة عن السكر والعقاقير المخدرة التي يتناولها الشخص اضطرارياً أي بدون رضاه، يعد مانعاً للمسؤولية الجزائية؛ لأن إرادة الجاني تكون منعدمة وكذلك الاعتداد بما يتأثر به الرجل الاعتيادي منعدم وليس في محله. أما النوع الثاني وهو السكر الاختياري الذي لا يعتد به في انعدام المسؤولية؛ وذلك لأن نتائج السكر أمر معروف ومتوقع، فالسائق الذي يعلم أن ما يتناولها هي مواد مسكرة فإنه يتوقع ويعلم أثرها وقبل المخاطرة وعليه يتحمل النتائج، وقد تطرق ق.م.ف لمنع قيادة المركبة تحت تأثير الكحول أو المخدرات باعتبارها مواد مسكرة، وبالتالي مخالفة هذه النقطة ترتب مخالفة مرور حتى وإن لم يقع حادث، أما إذا وقع حادث مروري تتعدد الجرائم المرتكبة والمعاقب عليها، وفي كل الأحوال كما ذكرنا أن يبحث بداية في كون السكر اختياري أو إجباري.<sup>19</sup>

٥. صغر السن: تعد صفة صغر السن حالة فطرية وطبيعية حتمية يمر بها كل فرد، إذ يولد الصبي وينمو ويكبر في عدة مراحل لحين أن يصبح شخص واعي وبالغ، وقبل البلوغ يكون الفرد غير قادر على الإدراك أو فهم ماهية أفعاله وطبيعتها وتقدير النتائج الصادرة عنها. أو حتى يكون الإدراك والتمييز ناقص. وعند تناول موضوع الجرائم المرورية عند صغار السن نجد أن النقاش حول الركن المعنوي للجريمة يصبح أكثر تعقيداً بسبب اختلاف قدرة الأطفال على فهم عواقب أفعالهم، مما يصعب تحديد مستوى الإدراك بينهم. (الهاجري م.، 2011، صفحة 68)

وفقاً لقانون المرور؛ فإنه يشترط أن يكون عمر السائق ستة عشر عاماً على الأقل للحصول على رخصة قيادة، وفي حال عدم توفر رخصة قيادة مع السائق يعاقب بجريمة مرور بالإضافة إلى جريمة التسبب بالحادث. ومع ذلك، تبقى ظاهرة قيادة الأطفال للمركبات قبل بلوغهم سن السادسة عشر قائمة في المجتمع الفلسطيني، حيث أننا نرى الأباء من شدة الفخر بأبنائهم الصغار يقومون بتعليمهم القيادة وهم غير مؤهلين لها (صغار) وهذا يعود للأسف إلى قلة الوعي ونقص الإدراك حول العواقب التي قد تصيب المجتمع بسبب هذا الجهل.

---

<sup>19</sup> انظر كل من المادة (36) و (96) من قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000.

بالنسبة للمسؤولية الجزائية عن صغار السن في حوادث السير نجد أن المشرع عالج الإدراك والتمييز للصغير من خلال اشتراط بلوغه سن معين حتى تقوم عليه المسؤولية، وتطبيقاً لما ذكر، يشير ق.ع.أ إلى منع ملاحقة الصغير الذي لم يتم السابعة من عمره ومنع مساءلته وتوجيه الاتهام عليه؛ بافتراض عدم إدراكه لماهية العمل الإجرامي وعواقبه، وأغفى من هم دون الثانية عشر من عمرهم من المسؤولية الجزائية،<sup>20</sup> وشرع نصوص قانون الأحداث تطبيقاً لملاحقة الأحداث الذي هم دون الثامنة عشر. (حماد و عبد الباقي، 2017، صفحة 553)

يتضح مما سبق؛ أن صغر السن يعتبر مانعاً من موانع المسؤولية الجزائية في حوادث السير مشيراً إلى عدم تحمل الأطفال والمراهقين المسؤولية الكاملة عن أفعالهم الجرمية بسبب عدم نضوجهم النفسي والعقلي وافتقارهم للخبرة والتجربة التي تساعدهم على فهم طبيعة الأفعال بشكل صحيح، وفي حال ارتكابهم للأفعال الجرمية تطبق عليهم أنظمة خاصة تركز على التأهيل بدلاً من العقاب، ومنها نظام الاحداث. (Finkelhor & Shattuck, 2012, p. 3)

من منطلق موانع المسؤولية في ظل جرائم المرور، يثير لدى البعض التساؤل حول إمكانية مسائلة القاضي من لا يسأل جنائياً عندما تكون العقوبة غرامة؟ وقياسها على المسؤولية المدنية التي موضوعها التعويض وبالتالي المال، ويسأل الشخص عن أخطائه مسؤولية مدنية بقدر ما تسبب به من ضرر نتيجة خطأه. وخاصة وأن الغرامة موضوعها مالي. قد تختلف الرؤية من شخص لشخص، ولكن أبرزها أن الجزائي قضاء مستقل عن المدني ومبادئ راسخة ولا يجوز مخالفة نصوصه.

---

<sup>20</sup> المادة (94) ق.ع، نصت على: " يعفى من المسؤولية الجزائية كل من لم يتم الثانية عشرة من عمره، إلا إذا ثبت أنه كان في مقدوره عند ارتكابه الفعل أن يعلم أنه لا يجوز له أن يأتي ذلك الفعل"، انظر المادة (5) من قانون الأحداث الفلسطيني، نصت على: " لا يسأل جنائياً من لم يتم الثانية عشرة من عمره وقت ارتكابه فعلاً مجرمًا أو عند وجوده في إحدى حالات التعرض لخطر الانحراف".

## المبحث الثاني: تنظيم المسؤولية الجزائية عن حوادث المركبات

يعد التنظيم عملية تحديد وتنسيق الأنشطة والإجراءات اللازمة لتحقيق الغايات التي تثير بسببها المسؤولية. (عشبية، 2009، صفحة 10) ولكي تتحقق فكرة تنظيم المسؤولية الجنائية نكون أمام نقل القواعد القانونية من حالة السكون وحالة الحبر على الورق وصولاً إلى تطبيقها وتحريكها من خلال الجهات المسؤولة عن ذلك وفي مواجهة الأشخاص المسؤولين جنائياً عن الحادث.

ولأن تنظيم المسؤولية يكون وفقاً للمبادئ العامة، جرائم المرور كغيرها من الجرائم التي تسري عليها المبادئ العامة للقانون الجنائي الموضوعي والإجرائي إلا إذا ورد نص خاص ينظم مسألة بعينها في هذا النوع من الجرائم، بالاستناد على النصوص الخاصة والعامة يتم التطرق إلى دراسة كل من الأشخاص المسؤولين عن الجرائم محل الدراسة (المطلب الأول) والدعوى العمومية في الحوادث (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: المسائلين عن حوادث المركبات

سيما وأن العقوبة المقررة كجزاء جنائي لا تفرض إلا على الأشخاص الطبيعيين لأن مناط المسؤولية الوعي والإرادة؛ وتعد القاعدة التي تقول بأنه: "لا يسأل جنائياً إلا الإنسان" من أهم المبادئ والقواعد الأساسية التي تقوم عليها التشريعات الجنائية الحديثة، (حسني، 1962، صفحة 598) إضافة إلى أن القانون يعبر عن مجموعة من الأوامر والنواهي التي يتعين على المخاطبين بها اتباعها، ومن البديهي أن من توجه إليه تلك الأوامر يجب عليه أن يفهمها ولا يتصور في ذلك غير الإنسان، وبالعودة إلى خصائص العقوبة من حيث الألم والردع الخاص والإصلاح فلا يردع إلا الإنسان الحي وكان وحده الذي تنفذ العقوبة الجزائية ضده. (حسني، 1962، صفحة 599)

الأصل أن المشرع في ق.م.ف خاطب الإنسان الطبيعي الذي يستعمل المركبة للإمتثال لقواعده وأحكامه ونواهيه، ويفهم من منطق قيادة المركبات الذي يتحقق بصورتين، إما: بقيادة الإنسان للمركبة وهي المعروفة لدينا، أو بقيادة ذاتية لم يصل تطورها إلى نطاق البحث المكاني وبالتالي تسقط فرضية دراستها في هذه الورقة، وأن المسؤولية الجزائية تترتب على الشخص "الإنسان الحي". ولأن التصور في قيادة المركبات أيضاً

قد يدرج فكرة القائد التابع لشركة ما مسؤولة عن أعمال المركبة، لأن المشرع عالج فكرة المسائلة المترتبة على الشخص المعنوي بصورة تابعة لأعمال القائم عنها في المبادئ العامة للجرائم. لهذا نتطرق لدراسة الأشخاص الطبيعيين المسؤولين عن حوادث المركبات (الفرع الأول)، والشخص المعنوي المسؤول عنها بسبب مسؤولية الشخص الطبيعي التابع له (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: الشخص الطبيعي

ذكرت المادة (29) من ق.م.ف أن شخصية الإنسان تبدأ بتمام ولادته حياً، وتنتهي بموته. (العمروسي، 2014، صفحة 11) ويقصد بالشخص الطبيعي الإنسان، وتثبت له الشخصية القانونية منذ أن يولد حياً وتبقى متلازمة لحين الوفاة؛ ويترتب عليها صلاحية اكتساب الحقوق وتحمل الالتزامات، ولا يشترط فيها جنس أو اعتقاد أو إدراك، على عكس الأهلية الجنائية التي تشترط سن معين وإدراك وتمييز. (هرجة، 2012، صفحة 8) ولا خلاف في ذلك بين التشريعات العربية في تعريف الشخص الطبيعي وشخصيته، إنما يثور حول السن الذي تقوم عليه الأهلية الجنائية لصغير السن.

بخصوص ما وضحته المادة (1\74) من ق.ع.أ، كقاعدة أصلية أن الإنسان هو الذي يسأل جنائياً، حيث نصت على أنه: "لا يحكم على أحد بعقوبة ما لم يكن قد أقدم على الفعل عن وعي وإرادة". إذ تبين أن شرط فرض العقاب هو أن تصدر الأفعال الجرمية عن إنسان بشري يتمتع بأهلية جنائية تؤسس على إرادة ووعي وإدراك بطبيعة الفعل الجرمي. (نجم، 2000، صفحة 283)

استناداً إلى ما سبق، فإن الأفعال الجرمية في الحوادث ترتكب بصورة الخطأ غير العمدي من قبل الشخص الطبيعي بشكل منفرد أو بشكل جماعي. في حالة الحوادث بين المركبات يمكن أن يحدث الاصطدام نتيجة تداخل عدة مركبات مع بعضها البعض، وقد يكون الخطأ ناتجاً عن عدة أشخاص مشتركين فيه، حتى وإن لم يكونوا من قائدي المركبات. على سبيل المثال: أن يتسبب بالحادث أحد المارة أو حتى أحد العمال الموجودين على الطرق، كأن يحفر العامل حفرة ولم يضع ما يدل على وجود أعمال على الطريق؛ مما يؤدي إلى تصادم بين مركبتين أو حتى حادث مروري، ويكون جميعاً أما مباشرين أو متسببين أو بعضهم مباشراً

وبعضهم متسبباً، ولهذا ندرج مسؤولية الشخص الطبيعي في الحادث إلى مسؤولية الفاعل الأصلي (الفقرة الأولى)، والمساهمة الجنائية (الفقرة الثانية).

### الفقرة الأولى: مسؤولية الفاعل الأصلي:

تطبيقاً للمبادئ القانونية التي يسير عليها التشريع الجنائي، خصوصاً: مبدأ شخصية المسؤولية والعقوبة؛ والذي يقصد به إقتصار أذاها على الشخص المسؤول عن الجريمة، ولا يتجاوز إلى غيره.<sup>21</sup> ولقد أكدت الشريعة الإسلامية هذا المبدأ وورد النص عليه في أصل التشريع الإسلامي، وهو القرآن الكريم في قوله تعالى: "ولا تزر وازرة وزر أخرى".<sup>22</sup> بحيث توجب تلك المبادئ ألا يسأل أحد جنائياً ولا تفرض عقوبة إلا على الفعل الشخصي؛ ونلاحظ أن المشرع الفرنسي في ق.ع.ف أكد على مبدأ شخصية العقوبة في المادة (121) منه، وأنهى نظرية المسؤولية الجزائية عن فعل الغير، وتطبيقاً لذلك أصدرت محكمة النقض الفرنسية حكماً حول عدم مسؤولية مالك السيارة عن فعل سائقها الذي يرتكب الجريمة فيها. (سرور، 2015، صفحة 719)

بالنسبة للمشرع الفلسطيني تطرق لاعتبار أن العقوبة شخصية وتمنع العقوبات الجماعية، بحيث عبر عن ذلك في المادة (15) من ق.أ.ف،<sup>23</sup> وعليه؛ فإنه لا يسأل جنائياً عن أي جريمة إلا الشخص الذي يرتكبها بنفسه والذي يتحقق في مواجهته الأركان الثلاثة للجريمة.<sup>24</sup> وتماشياً مع منطق توافر الأركان الثلاثة بما فيها الركن الشرعي، يتبين أن محكمة النقض الفلسطينية أيدت محكمة الاستئناف في قرارها بأن فعل الوشم في المركز المرخص ليس جريمة يعاقب عليها المشرع كونه لم يصدر أي نص قانوني يجرمه أفعال الوشم، وفقاً لمبدأ لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص. (نقض جزاء، 2019)

<sup>21</sup> انظر المادة (15) من ق.أ.ف المعدل لسنة 2003.

<sup>22</sup> القرآن الكريم، سورة الإسراء، آية 15.

<sup>23</sup> انظر المادة (15) من القانون الأساسي الفلسطيني، التي تنص على أنه: "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".

<sup>24</sup> انظر المادة (9) من ق.إ.ج رقم 3 لسنة 2001.

يعد الفاعل الأصلي للجرائم المرورية هو الذي يرتكب إحدى المخالفات أثناء قيادته للمركبة أو أحد الأفعال الجرمية بواسطة مركبته وأثناء سيرها، محققاً النتيجة (وقوع حادث السير والملابس التي تتطلبها كل جريمة)، وتوافرت علاقة سببية بين سلوكه والنتيجة. وهو ما يفهم من المادة (75) من ق.ع.أ التي أكدت على أن فاعل الجريمة هو الذي يبرز العناصر التي تؤلف الجريمة إلى حيز الوجود أو ساهم في تنفيذها.

أشارت محكمة النقض تعبيراً عن أهمية الرابطة السببية بين السلوك والنتيجة لكشف الفاعل الحقيقي، بأنه لا يكفي لقيام الجريمة توافر السلوك المادي والنتيجة بل يجب أن تكون هناك علاقة سببية بين كل منهما لنقول حينها أن الجريمة قائمة في مواجهة الفاعل. بحيث ينظر إلى العلاقة السببية حسب طبيعتها من الناحية الموضوعية المادية وليس المعنوية؛ ويفهم منها أن لا علاقة للسببية بالركن المعنوي لأنها أحد عناصر الركن المادي المكون للجريمة، بالتالي تعرف بقيام رابطة مادية بين السلوك والنتيجة المترتبة. كما أن بحثها عند وحدة السبب المؤدي للجريمة سهلاً بالمقارنة مع بحثها عندما تساهم مع الفعل عوامل أخرى تساعد في تحقيق النتيجة أي تعدد الأسباب والتي من الممكن أن يكون مصدرها إنسان آخر غير الفاعل، بحيث تكون هذه العوامل أكثر أهمية من فعل الفاعل الأصلي أو قد تكون أقل منه سابقة أو لاحقة لفعل الفاعل. (نقض جزاء، 2021) ولمعرفة نوع المسؤولية المترتبة عليها، يثور التساؤل ما إذا كانت تلك الأسباب تنفي العلاقة السببية أم لا؟ ولهذا السبب أثرت عدة نظريات فقهية من أجل تحديد معيار السببية، والتي منها: "نظرية السبب الكافي والملائم"<sup>25</sup> والتي أخذ المشرع بها.

إذن؛ لمساءلة الشخص الجاني عن حادث المرور بناءً على ما تم ذكره فإنه ينبغي تحديد الأسباب التي أدت إلى الحادث، فإذا كانت سبب واحد وهو خطأ السائق تترتب مسؤولية جزائية وفقاً لما نص عليه ق.م.ف بحسب إن كان هناك وفاة أو فقط أضرار، أما في الحالة الثانية وهي حالة تعدد الأسباب لتوافر المسؤولية على الفاعل يجب تحديد ما إن كان الخطأ غير العمدي لوحده كافي لتحقيق النتيجة.

---

<sup>25</sup> تعرف نظرية السبب الملائم بأن الرابطة السببية بين الفعل والنتيجة تقوم على عدم تصور تحقق النتيجة باستبعاد الفعل المرتكب، وأخذت بهذا المعيار محكمة التمييز الأردنية، وبيّنت أنه لغايات المسؤولية الجزائية لا فرق بين أن تكون رابطة السببية مباشرة أو غير مباشرة عندما تكون العواقب متوقعة في العادة من مثل هذا الفعل. وهذا ما بيّنته محكمة النقض في أسباب حكمها، حكم رقم 403/2020، مرجع سابق.

يعد قائد المركبة وفقاً لقانون المرور هو الفاعل المباشر، بداية لأنه المخاطب في قواعد ونصوص القانون، كما أنه هو الذي يحدث الماديات الملموسة وهي قيادة المركبة ومخالفة أي من القواعد أو ارتكاب سلوك غير عمدي باستخدام المركبة المؤدي إلى حادث وينتج عنه إصابات خفيفة أو طفيفة أو حتى وفاة. كما أن قائد المركبة غير القانونية (المشطوبة) يعد فاعلاً أصلياً ومسؤولاً جزئياً عن أي حادث يرتكبه، ما لم يكن صغير السن أو مجنون أو مكره على القيادة. وقد يؤثر المشاة أو العمال الموجودين على الطريق على وقوع الحادث ويكونوا بجانب قائد المركبة المساهمة الجنائية. (قاسم، 2009، صفحة 94)

### الفقرة الثانية: المساهمة الجنائية

تقترب الجريمة وفقاً للأحكام العامة إما بواسطة فاعل واحد مستقلاً في تنفيذها ويعرف بالفاعل الأصلي لها، ويسند الركن المادي الخاص بالجرم عليه وحده ويسأل ويعاقب لوحده. وإما يرتكبها مجموعة من الأشخاص بصفتهم فاعلين مباشرين لها أو غير مباشرين، يوزعون الأدوار فيما بينهم لارتكاب الجريمة، محققين ظاهرة تعدد الجناة، وهو الفرض الذي يحقق "المساهمة الجنائية".

يقصد بالمساهمة الجنائية- الاشتراك الجرمي- "وهي ارتكاب عدة أشخاص جريمة واحدة كان من الممكن ارتكابها من قبل شخص واحد". (بلال، 2019، صفحة 242) وهي حالة يتعدد فيها الجناة الذي يرتكبوا نفس الجريمة، ويعتمد على توزيع الأدوار فيما بينهم من أجل تنفيذ الجريمة. وعليه؛ فإنها تقوم على ركنين أساسيين: تعدد الجناة، ووحدة الجريمة. ويعني بتعدد الجناة أنه لا مجال للمساهمة إذا كان الجاني شخصاً واحداً، ومن اسم المساهمة فإنها تقوم باتفاق مجموعة من الجناة في ارتكاب جريمة واحدة محددة. وأكدت عليها كل من المواد (76-80) ق.ع.أ. (سرور، 2015، صفحة 730)

بالنسبة لجرائم المرور خاصة وأنها جرائم غير عمدية قائمة على الخطأ غير العمدي، نجد أن الآراء تشعبت حول وجود ظاهرة المساهمة الجنائية في الجرائم غير العمدية من عدمها إلى قولين: الاتجاه الأول كان نحو إنكار المساهمة فيها؛ معللين اتجاههم على أن الشريك بالمساعدة يجب أن يساهم في الجريمة عن علم وإرادة، مما يتعين وجود قصد لديه، إذ لا يمكن التسليم بهذا الشرط الذي يغير من طبيعة الجريمة لتصبح

عمدية. أما الاتجاه الثاني أخذوا بإمكانية المساهمة فيها؛ مستنديين إلى أن الركن المعنوي يقوم بالقصد ويقوم بالخطأ بالتالي لا يختلف إذا كان هناك شريك بالخطأ المكون للجريمة، ويكونوا المساهمين الذين يرتكبون خطأ يساعد في وقوع الجريمة مسائلين عن ذات الجريمة. ووفقاً لهذا الرأي فإن مالك المركبة الذي أعطى آخر مركبته لقيادتها وهو يعلم بأنه لا يملك رخصة، وأدى ذلك إلى حادث أسفر عنه وفاة أو أضرار، يكون مسؤولاً مع الآخر (السائق) عن مسؤولية التسبب بالوفاة بالخطأ. وأيد ق.م.ف مسؤولية مالك المركبة عن خطأ السائق إذا أعطاه المركبة وهو يعلم أنه لا يملك رخصة قيادة. (المطيري، 2011، صفحة 77)

ومن خلال إعادة النظر لما جاء في نص المادة (76) ق.ع.أ التي تنص على: "إذا ارتكب عدة أشخاص متحدين جنائية أو جنحة، أو كانت الجنائية أو الجنحة تتكون من عدة أفعال فأتى كل واحد منهم فعلاً أو أكثر من الأفعال المكونة لها وذلك بقصد حصول تلك الجنائية أو الجنحة اعتبروا جميعهم شركاء فيها وعوقب كل واحد منهم بالعقوبة المعينة لها في القانون، كما لو كان فاعلاً مستقلاً لها". يتضح منها أن الشريك الأصلي هو الذي يشترك بإتيان دور مباشر في التنفيذ إلى جانب الأشخاص الآخرين المشتركين، ليصبحوا جميعاً شركاء في الجريمة ويعاقب كل منهم بالعقوبة المقررة على الجرم كما لو استقل أحدهم بارتكابها. (أحمد ع.، 2012، صفحة 325)

تأيداً لاعتبار الشريك هو فاعلاً مباشراً للجريمة قضت محكمة التمييز الأردنية على أن الفاعل هو الذي من يبرز عناصر الجريمة إلى حيز الوجود، أو ساهم مباشرة في تنفيذها، وفي حال ارتكبت الجريمة من مجموعة أشخاص متحدين جنائية أو جنحة فأتى كل منهم فعلاً أو أكثر من الأفعال المكونة لها بقصد تحقيق الغاية الجرمية اعتبروا جميعاً شركاء فيها وعوقب كل واحد منهم بالعقوبة المعينة لها في القانون كما لو كان فاعلاً مستقلاً لها. (أحمد ع.، 2012، صفحة 326)

على خلاف المساهمة التبعية؛ بحيث لا يقوم فيها المشارك بعمل من أعمال تنفيذ الجريمة وإنما يساعد الفاعل الأصلي بأعمال تحضيرية أو يساعده على ارتكاب الجريمة، ويرى الباحث من خلال استقراء المادة (80) ق.ع.أ إن صورة التدخل والتحريض هي مساهمة تبعية متوافقة مع مفهوم المساهمة التبعية. تقديم النقود أو الهدايا للتأثير أو التهديد، أو تقديم المساعدة على وقوع الجريمة من حيث تقديم الوسائل وتسهيلها

على الفاعل الأصلي يعد مساهمة تبعية.<sup>26</sup> وفي هذا السياق فإن عقوبة المتدخل والمحرض تفرض باعتبارهم مرتكبي جريمة تدخل أو تحريض وليس كما لو كان فاعل مستقلاً للجريمة، وهذا ما بينته المادة (81) ق.ع.أ.<sup>27</sup>

يصعب في جرائم المرور تحديد من يكون فاعلاً أصلياً ومن يكون مساهم تبعي، وعليه يرى الباحث بعد دراسة نظرية السبب الملائم والنصوص المتعلقة بكل من الشريك والتدخل والتحريض، وبالاستناد على أن المساهمة الجنائية قد تكون في الجرائم العمدية وغير العمدية، فإننا نفرق بين الشريك الذي يعاقب بذات عقوبة الحادث المروري وبين من يأتي بسبب يؤثر على الأركان المادية في الحادث، ومثال على ذلك: مالك المركبة المبين قد يكون فاعلاً أصلياً لأنه لو فرضنا أنه لم يعطي المركبة لشخص آخر لما حصل حادث سير في المركبة، وبالتالي فإن فعله هو سبب ملائم لأن يوقع الحادث. فهو مسؤولاً مباشراً، أما إذا كان فعله غير ملائم لوقوع الحادث يتم اعتباره متدخل أو متسبب.

### الفرع الثاني: الشخص المعنوي

أشار الفقيه الفرنسي ميشو إلى أن كلمة شخص في لغة القانون تعني "صاحب الحق" بحيث ينبغي وجود كائن ذات أهلية لأن يمتلك حق خاص به ويتحمل التزامات تقع على عاتقه. وأكمل بعدها بالقول أن الشخص المعنوي أو الاعتباري هو صاحب الحق ولكنه ليس بكائن إنساني. (بنعجيبه، 2024)

---

<sup>26</sup> انظر المادة (80) من ق.ع.أ: "يعد محرضاً من حمل غيره على ارتكاب جريمة بإعطائه نقوداً أو بتقديم هدية له أو بالتأثير عليه بالتهديد أو بالحيلة والدسيسة أو بصرف النقود أو بإساءة الاستعمال في حكم الوظيفة ... إلخ".

<sup>27</sup> انظر الماد (81) من ق.ع.أ: "1- يعاقب المحرض أو المتدخل: أ- بالأشغال الشاقة المؤقتة من خمس عشرة سنة إلى عشرين سنة إذا كانت عقوبة الفاعل الإعدام. ب- بالأشغال الشاقة المؤقتة من سبع سنوات إلى خمس عشرة سنة إذا كانت عقوبة الفاعل الأشغال الشاقة المؤبدة أو الاعتقال المؤبد. 2- في الحالات الأخرى، يعاقب المحرض والمتدخل بعقوبة الفاعل بعد أن تخفض مدتها من السدس الى الثلث".

ورد تعريفات كثيرة للشخص المعنوي، تناول الباحث التعريف الذي يعتبر الشخص المعنوي مجموعة من الأفراد أو الأموال هدفها تحقيق غاية معينة، تكتسب الشخصية القانونية بحكم القانون، وتقوم بممارسة حقوقها والاضطلاع بواجباتها في سبيل تحقيق الغرض الذي أنشئت من أجله. (الداودي، 2014، صفحة 292)

بخصوص مسؤولية الشخص المعنوي الجزائية؛ ظهرت عدة اتجاهات حول إقرارها وإثباتها من عدمه، إذ تناول الاتجاه الأول عدم ثبوت المسؤولية الجزائية عليه معللين أنصاره بفكرة استحالة الفعل الجرمي لشخص غير الإنسان، وأن معيار العقاب يقوم على الخطأ والخطأ لا يصدر إلا من إنسان واعي ومدرك لهذه الطبيعة. وأن الشخص المعنوي وإن كان مكتسب الشخصية القانونية فهو ذات طبيعة افتراضية. كما إن إقرار المسؤولية له إهدار لمبدأ شخصية العقوبة. أما الاتجاه الثاني سعى إلى إقرار المسؤولية للشخص المعنوي مبيناً أن هذا الشخص له إرادة مستقلة عن إرادة الأشخاص الأعضاء المكونين له ومن المتصور أن يرتكب الأشخاص المعنوية جرائم بواسطة موظفيها. (قصيصة، 2019، صفحة 74)

بالنسبة لموقف المشرع الفلسطيني نجد أنه حذى باتجاه القول الثاني وأقر المسؤولية للشخص المعنوي بنوعيتها المباشرة وغير المباشرة في الجرائم، مبيناً في نص المادة (2\74) ق.ع.أ: "إن الهيئات المعنوية مسؤولة جزائياً عن أعمال مديريها وأعضاء إدارتها وممثليها وعمالها عندما يأتون هذه الأعمال باسم الهيئات المذكورة أو بإحدى وسائلها بصفتها شخصاً معنوياً، مضيفاً إليها أن الحكم على هذه الهيئات لا يكون إلا بالغرامة والمصادرة.<sup>28</sup> ويفهم من هذه المادة أن الشخص المعنوي مسؤولاً عن الفعل الجرمي وترفع عليه الدعوى بصفة أصلية، بحيث يتحمل وحده كامل المسؤولية الجزائية عن الجريمة التي ارتكبت باسمه، ويحكم عليه بالجزاء المبين في المادة لتناسبه مع طبيعتها القانونية. (العنزي، 2015، صفحة 77)

وفي موضع آخر من ق.ع.أ بين المسؤولية غير المباشرة أي عن فعل الغير، خاصة في المادة (442) والتي نصت على أنه: "إذا ارتكب الجريمة باسم شركة أو لحسابها فإن هذه الشركة تستهدف للتدابير

---

<sup>28</sup> تختلف العقوبة المقررة على الأشخاص المعنوي باختلاف المسؤولية، بحيث تتمثل بالغرامة والمصادرة وفرض التدابير الاحترازية إذا كانت مسؤولية جزائية، فيما المسؤولية المدنية تقوم على جزاء التعويض وإرجاع الوضع لما كان عليه إذا أمكن ذلك.

الاحترافية كما يستهدف للعقوبات المنصوص عليها في المادة السابقة الأشخاص المسؤولون في الشركة الذين يساهمون في الفعل أو يسهلون أو يتيحون ارتكابه عن قصد منهم" وهذه المادة تبين المسؤولية التبعية للشخص المعنوي بحيث يسأل بجانب الشخص الطبيعي الأصلي الذي يديره عند وقوع الجريمة. (العنزي، 2015، صفحة 78)

عند الحديث عن المركبات الحكومية خاصة وأنها تسير على الطريق ويقودها شخص طبيعي قد تؤدي قيادته إلى التسبب بحادث مروري، وقبل بيان الآلية المتبعة في التعامل مع هذه المركبات، لا بد من الإشارة إلى قرار مجلس الوزراء الخاص بنظام عمل المركبات الحكومية للقطاع المدني، الذي ينظم آلية عمل وتوزيع المركبات الحكومية، وصرف لوحات تمييز حمراء أو خضراء للمركبات الحكومية، وتعين آلية تسييرها وصرف نفقاتها، وآلية الرقابة والتفتيش وصيانتها. ويتضح منه أن وزارة النقل والمواصلات هي المسؤولة عن فرض الرقابة على هذه المركبات والتنسيق مع الجهات المختصة لتجهيز الورش لصيانتها، وتكليف الإدارة العامة فيها بفرض الرقابة والتفتيش على مركبات الحركة الحكومية.<sup>29</sup>

أما فيما يتعلق بأي مخالفة قد تتسبب بها المركبة يتضح أن العلاقة التي قد تقوم بين السائق والدائرة أو الهيئة الحكومية التي تعود إليها المركبة هي علاقة عمل، تندرج حوادث السير في هذه الحالة ضمن مسؤولية جزائية في مواجهة المتضررين، ومسؤولية تأديبية في مواجهة السائق والتي قد تعرضه لجزاء تأديبية تقرر الهيئة التابع لها بحسب الخطأ الذي ارتكبه، وفيما يخص المسؤولية الجزائية تتعقد على الهيئة باعتبارها شخص معنوي مسؤول عن أعمال تابعيه تنفذ ضده إحدى العقوبات التي تتناسب مع شخصيته، وبالنسبة للتعويض في هذه الحالة بما أن هذه المركبات دائماً تكون مؤمنة فيعود المتضرر على شركة التأمين أو الصندوق الفلسطيني لتحويل التعويض. تستطيع الهيئة الرجوع على السائق المتسبب في حال أثبتت أن الحادث كان خارج أوقات الدوام أو كان أثناء قيامه بالقيادة لعمل لا يتصل بالهيئة. ولا ننسى أن السائق

---

<sup>29</sup> باستقراء مجموعة من القرارات المتعلقة بالمركبات الحكومية، منها: قرار رقم (86) لسنة 2006 بنظام عمل المركبات الحكومية، قرار مجلس الوزراء رقم (10) لسنة 2017 بنظام عمل المركبات الحكومية للقطاع المدني، قرار مجلس الوزراء رقم (1) لسنة 2019 بنظام عمل المركبات الحكومية في قطاع الأمن، المنشورة على موقع المقتفي - منظوم القضاء والتشريع في فلسطين.

نفسه إذا تعرض لإصابة ففي هذه الحالة تكون إصابته إصابة عمل، ويستطيع الرجوع إلى الجهة التي يعمل بها للمطالبة بالتعويض عن إصابة العمل.

في هذا الخصوص؛ حكمت محكمة النقض الفلسطينية بمسؤولية الشخص المعنوي عن فعل اقترفه شخص طبيعي تابع له، وأكدت على أنه لمساءلة الشخص المعنوي يجب أن يكون الشخص الطبيعي الذي قام بالفعل ممثلاً له بصورة قانونية، أي يكون ممثلاً بحكم القانون أو بموجب عقد تكوين أو تأسيس أو نظام أساسي للشركة أو الهيئة "الشخص المعنوي". كما أنها قضت بأن معاقبة الشركة لا يفيد عدم معاقبة الفاعل الأصلي حتى ولو ارتكب الفعل باسم الشخص المعنوي لأن الصفة لا تنفي حقيقة أنه فاعل أصلي للجريمة؛ بالتالي يعاقب بالعقوبة التي يقرها القانون على الفعل المقترف المسبب للحادث. (نقض جزاء، 2016)

على الرغم مما تم توضيحه؛ إلا أن ق.م.ف لم ينظم قواعد المسؤولية الجزائية عن الأشخاص المعنوية ولم يرد ذكرها أو التطرق إليها، وكانت قواعده تخاطب الشخص الطبيعي، ولأن القانون الخاص لم ينظمها يحق للباحث الرجوع لقواعد قانون العقوبات الذي يعتبر تشريعاً فضفاضاً وشاملاً لكل ما يسقط تنظيمه في الخاص. ولهذا استعان الباحث بالقواعد العامة في قانون العقوبات الأردني للحديث عن مسؤولية الشخص المعنوي عن وقوع الحوادث، وتكون مسؤوليته غير مباشرة عن فعل قائد المركبة التابع لها والمتسببة بوقوع التصادم أو الإضرار بالغير أو ماله. ولكن تفرض عليه العقوبة بما تتناسب مع طبيعته.

### المطلب الثاني: الدعوى العمومية في حوادث السير

تثور المسؤولية الجزائية على الجاني مع ارتكاب المخالفة المعاقب عليها قانوناً، وينشأ حق للمجتمع والمجني عليه معاً أو للمجني عليه لوحده الاقتصاص من الجاني من خلال ملاحقته جزائياً وإثبات مسؤولية الجاني لفرض العقاب المقرر عليه، وتتم الملاحقة عن طريق تحريك الوسائل القضائية التي تختص بالاقتضاء، بدلاً من اقتضاء الحق باليد. (الكسواني، الإجراءات الجزائية في التشريع وفقه القضاء والفقه، 2019، صفحة

(29)

في سياق حوادث المرور التي تعتبر جرائم يعاقب عليها القانون، تنشأ نوعان من الحقوق التي تتيح للمجني عليه والمتضرر المطالبة بها، بحيث ينشأ حق الاقتصاص من الجاني بواسطة تحريك الدعوى الجزائية، وحق التعويض عن الضرر المصاب به بواسطة الدعوى المدنية.

نخصص هذا المطلب لتناول الدعوى العمومية في جرائم المرور، ونظراً للطبيعة الخاصة التي تتمتع بها هذه الدعوى يعد قانون الإجراءات الجزائية القانون الجامع في تنظيمها بكافة إجراءاتها، إلا أن التشريعات الجنائية الخاصة لا تخلو من بعض الإجراءات التي تطبق على الجرائم الخاصة، وكذلك الحال في تشريعات المرور.

تنظم الدعوى العمومية بقيامها على ثلاث مراحل. وهي مرحلة جمع الاستدلالات والتحقيق الابتدائي ومرحلة المحاكمة، ولهذا ندرسها في فرعين: مرحلة ما قبل المحاكمة (الفرع الأول) ومرحلة المحاكمة (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: مرحلة ما قبل المحاكمة

تتميز هذه المرحلة أنها تجمع بين مرحلتي جمع الاستدلالات والتحقيق الابتدائي. وتبدأ هذه المرحلة بمجرد إبلاغ السلطات المختصة بوجود الجريمة، إذ تختص الضابطة القضائية بشكل عام بتلقي التبليغات من العموم بوقوع الجرائم وفقاً لما بينه ق.إ.ج، ولكن هناك بعض القوانين عينت مأموري ضبط قضائي ذو إختصاص خاص بنوع معين من الجرائم دون غيرها، وتعد شرطة المرور ذو اختصاص خاص بجرائم المرور، وهذا لا يسري في كل محافظات الوطن لعدم وجودها في كل المراكز، فتح مراكز الشرطة العامة مكانها لتنفيذ عملها في الأماكن التي لا تتوفر فيها ضابطة قضائية خاصة بالمرور.

تعد إجراءات الاستدلالات إجراءات تمهيدية تساعد النيابة العامة في تسهيل القيام بالدعوى الجزائية وتحريكها، بحيث يقوم مأمور الضبط القضائي بالبحث والاستقصاء والكشف والمعاينة عن الجرائم ومرتكبيها كبحث أولي تمهيدي سريع. ليحيل بعدها الملف إلى النيابة العامة صاحبة السلطة والحق في مباشرة الدعوى الجزائية وتحريكها والقيام بكافة إجراءات التحقيق المجدي للوصول وكشف الحقائق. (الكسواني، الإجراءات الجزائية

في التشريع وفقه القضاء والفقه، 2019، صفحة 59)



في هذا السياق؛ لا بد من استعراض نص المادة (53)<sup>30</sup> من ق.إ.ج التي نصت على سلطة النيابة العامة إحالة القضية إلى المحكمة في مواد الجرح والمخالفات بالاستناد على محضر الاستدلالات فقط إذا رأت ذلك صالحاً. وفي هذا الصدد يلاحظ الباحث خصوصية الجرائم المرورية بأنها أعطت الحق لمأمور الضبط القضائي من خلال مذكرة الحضور التي يقدمها لمرتكب إحدى المخالفات المرورية باعتبارها لائحة اتهام حق تحريك ومباشرة الدعوى الجزائية بدلاً من النيابة العامة.

ووفقاً لنص المادة (2/100) من ق.م.ف التي بينت سلطة جهات الضبط والنيابة في حجز الرخصة دون الرجوع للمحكمة في حوادث السير، إذ أعطت الحق للمأمور حجز الرخصة لمدة 48 ساعة، مع تبليغ النيابة التي لها أن تقضي بحرمان المتهم من رخصته لمدة ستين يوم من تاريخ إبلاغها بالأمر. ويختلف الأمر إذا أسفر عن الحادث حالة وفاة يجوز للنيابة حجز الرخصة لمدة تسعون يوماً. ولمن صدر بحقه قرار الحرمان يجوز إلغاؤه بواسطة تقديم الطلب للمحكمة.

يتضح مما سبق أن شرطي المرور من الممكن أن يحل محل النيابة في تحريك الدعوى في الجرائم المرورية، ومن الممكن أن لا يكون في حوادث السير مرحلة التحقيق الابتدائي؛ لأن أغلبها من قبيل الجرح والتي تصح إحالتها للمحكمة فقط بناء على محضر الاستدلالات.

على الرغم من الأهمية الكبيرة لدور شرطة المرور في حوادث الطرق، إلا أن أعداد أفراد هذا الجهاز قليل جداً، ولا يتوافق مع نظام توزيع الشرطة في المحافظات والمدن، وهو ما وضحة مدير شرطة المرور، بحيث يكون لكل 1000 مواطن شرطي ليس بالضرورة أن يكون كلهم مرور. (ابوعرام، 2024) وفي مدينة يطا حيث يسكن الباحث، يعمل في مجال شرطة المرور عنصر واحد فقط، بالمقارنة مع أعداد السكان في تلك المدينة والذي يصل إلى 120 ألف وأكثر. مما يؤثر على آلية العمل التحقيقي وكشف الحوادث، وفتح

---

<sup>30</sup> انظر المادة (53) من ق.إ.ج التي تنص على أنه: " إذا رأت النيابة العامة في مواد المخالفات والجرح أن الدعوى صالحة لإقامتها بناء على محضر جمع الاستدلالات تكلف المتهم بالحضور مباشرة أمام المحكمة المختصة".

المجال أمام أفراد المجتمع من الهرب وعدم إبلاغ الشرطة وامتداد المسؤولية الجزائية لتفسح المجال أمام كل من القضاء المدني والعشائري للتدخل في قضايا الحوادث.

### الفرع الثاني: مرحلة المحاكمة

تتعلق هذه المرحلة في طرح وإحالة القضية أمام القضاء الجالس "المحكمة" وبالتالي تكون بعد إصدار لائحة الاتهام في مواجهة المتهم ومحاكمته ضمن إجراءات ينص عليها القانون، ولا بد من ذكر أن هذه المرحلة لا تختلف بالنسبة لكافة الجرائم فجميعها تخضع لنفس طبيعة الإجراءات، وقد تختلف اختلافاً بسيطاً وهذا لا يذكر على أنه اختلاف أو تمييز وإنما يطبق بحسب الظروف كأن تكون الإجراءات سرية بحسب طبيعة ونوع التهمة.

عند مراجعة نصوص ق.إ.ج، يتضح أن محاكم الصلح والبداية بصفتها درجة أولى تختص بالنظر في جرائم الجرح والجنايات، بحيث تكون محكمة الصلح مختصة بنظر الجرح أما محاكم البداية تفصل في الجنايات وفي جرائم الجرح التي ترتبط بالجنايات. وفيما يتعلق بجرائم المرور نجد أن ق.م.ف نص على أنها من اختصاص محاكم الصلح، وبالتالي فإن حوادث السير يتم إقامة الدعوى الجزائية المتعلقة بها أمام محكمة الصلح صاحبة الاختصاص المكاني للحدث. ويسري أثناء المحاكمة الإجراءات التي تسير في كافة القضايا.

تستند إجراءات المحاكمة على مجموعة من المبادئ والقواعد القانونية أثناء السير في محاكمة المتهم والتي منها: علانية الجلسات، شفوية المرافعة، وجوب حضور المتهم وباقي الخصوم لإجراءات المحاكمة، وتدوين إجراءات المحاكمة، بالإضافة إلى أن القاضي لا يحكم بعلمه الشخصي وإنما بقناعته التي تكونت أثناء السير في جلسات المحاكمة بناءً على الأدلة التي قدمت بحضور الخصوم أو بعلمهم، إلخ. وتعد هذه قواعد متداخلة مع بعضها البعض وغياب إحداها يؤدي إلى اختلال التوازن وتقويض العدالة. (الكسواني، قرينة البراءة، 2013، صفحة 165)

يتميز التحقيق النهائي الذي تجريه المحكمة عن ما تجريه النيابة العامة بالعلانية كأصل من أصول المحاكمة الجنائية. وقد حرصت على تأكيده في المادة (237) من ق.إ.ج التي أوجبت أن تكون الجلسة علنية، كذلك في نص المادة (103) من ق.أ.ف واعتبرته مبدأً دستوري.<sup>31</sup>

يقصد بالعلانية تمكين دخول الجمهور إلى قاعة المحاكمة والاستماع إلى كافة الإجراءات بدءاً من سؤال المتهم عن التهمة المنسوبة إليه وصولاً إلى صدور الحكم. (أحمد ف.، 2008، صفحة 115) ولكن قد يصدر قراراً بسرية المحاكمة كاستثناء على الأصل " العلانية"، ويستدل عليه من نص المادة (237) من ق.إ.ج.<sup>32</sup>

تشير شفوية المرافعة إلى إجراء المحاكمة شفويًا وبصوت مسموع في الجلسة المنعقدة، فالأصل في الأحكام الجزائية أنها تبنى على المحاكمة الشفوية التي تجريها المحكمة بنفسها في مواجهة المتهم بالجلسة ويسمع فيها الشهود مادام سماعهم ممكناً، ولا يجوز للمحكمة أن تبنى اقتناعها على محاضر الاستدلالات والتحقيقات ومذكرات الدفاع، بل يجب أن تستمع بنفسها إلى أقوال الخصوم والشهود والخبراء، وتصدر المحكمة حكمها بالإدانة أو البراءة بناءً على ما تقدم إليها من أدلة ومناقشتها بصورة علنية؛ مما يستتبع قاعدة شفوية المحاكمة. (عفيفة، 2011، صفحة 291)

ولا تقتصر المحاكمة على هذا الحد، بل أيضاً تستند على حضور المتهم جلساتها تطبيقاً للمواجهة بين الخصوم في الدعوى العمومية؛ بالتالي حضور جميع الخصوم إجراءات المحاكمة وخاصة المتهمين بغض النظر عن دور كل واحد منهم في ارتكاب الجريمة. (عفيفة، 2011، صفحة 294) وكذلك حضور النيابة العامة جلسات محاكمة المتهم يعتبر شيء ضروري باعتبار أنها تدخل في تشكيلة المحكمة وهذا ما أكد عليه المشرع في قانون الإجراءات الجزائية في المادة (2/238). وبما أن حوادث المرور من اختصاص

---

<sup>31</sup> المادة (103) من ق.أ.ف، المعدل لسنة 2005: نصت على أنه: " جلسات المحاكم علنية، إلا إذا قررت المحكمة أن تكون سرية مراعاة للنظام العام أو الآداب وفي جميع الأحوال يتم النطق بالحكم في جلسة علنية".

<sup>32</sup> المادة (237) من ق.إ.ج: تنص على أنه: "تجري المحكمة بصورة علنية، ما لم تقرر المحكمة إجراءها سرية لاعتبارات المحافظة على النظام العام أو الأخلاق، ويجوز في جميع الأحوال منع الأحداث أو فئة معينة من الأشخاص من حضور المحاكمة".

محكمة الصلح والتي حصل خلاف في وجوب حضور وكيل النيابة لجلسات الصلح نجد أنه تماشياً للتعديلات الجديدة فإن جلسات الصلح تعقد بحضور وكيل النيابة، بموجب المادة (1) من القرار بقانون رقم 13 لسنة 2018 المتعلق بتعديل قانون الإجراءات الجزائية.

فرض المشرع الفلسطيني ضرورة تحرير محضر بكل ما تم في جلسة المحاكمة ويوقع عليه أعضاء المحكمة وكاتب المحكمة؛ بهدف ضمان مراعاة إجراءات المحاكمة حتى تستطيع الجهة التي يطعن أمامها في الحكم الاطلاع على طلبات الخصوم ودفاعهم وأقوال الشهود فيسهل عليها الفصل في الطعن دون أن تضطر إلى إعادة ما جرى من جلسة المحاكمة من جديد.<sup>33</sup>

نظراً لأن حوادث السير قد تسبب أضراراً جسمانية أو مادية وحتى الوفاة، فإن المتضررين أو ورثة المتوفين يحق لهم المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحق بهم، ويتم ذلك بواسطة دعوى مدنية كأثر للمسؤولية المدنية التي تترتب على عاتق المسؤول عن الحادث بجانب المسؤولية الجزائية، بحيث يجيز للمتضرر إقامة الدعوى المدنية بالشكل الذي يريده، فهو مخير بين إقامتها أمام القضاء المدني أو بشكل متصل مع الدعوى الجزائية وفي هذه الحالة تختص محكمة الصلح بنظرها وتفصل بها مع الدعوى العمومية. وتسري عليها نفس الإجراءات المعتادة. أما إذا تم إقامتها أمام القضاء المدني فيسري عليها قانون أصول المحاكمات المدنية من حيث الاختصاص وإجراءات المحاكمة، إلخ.

من المهم التنويه إلى أن ق.م.ف لم يتطرق لأي خصوصية في إجراءات المحاكمة في حوادث المرور، وبالتالي تسري عليها الإجراءات المعتادة في أي جريمة بخصوص المحاكمة، ولكن يجب التنويه إلى أنه أعطى الحق للنيابة العامة أن تصدر أمر الحرمان من الرخصة لمدة معينة بحسب الحالات التي حددتها المادة (100)، للمتضرر من هذا الأمر أن يطلب إلغاءه أمام محكمة الصلح.

---

<sup>33</sup> انظر المادة (253) من ق.إ.ج التي تنص على أنه: " يدون كاتب المحكمة جميع وقائع المحاكمة في محضر الجلسة، ويوقع عليه مع هيئة المحكمة".

يلاحظ الباحث أن جرائم المرور بما في ذلك حوادث السير، تتميز بخصوصية عن باقي الجرائم تظهر بواسطة الصلاحيات التي يقرها القانون للنيابة العامة وكذلك لمأموري الضبط القضائي والتي تشكل تعدي على الاختصاص الذي أظهره ق.إ.ج، فأعطى الحق لشرطي المرور أن يقوم بعمل النيابة، وكذلك مباشرة الدعوى وإصدار لائحة اتهام وإحالة الملف للمحكمة دون الرجوع للنيابة، وأعطى صلاحية للنيابة إصدار أمر الحرمان من الرخصة دون الرجوع للمحكمة.

يتضح أن ق.م.ف بالغ في هذه الخصوصية وخالف النص العام المتمثل في ق.إ.ج الذي ينص على أن النيابة العامة هي صاحبة الحق في مباشرة الدعوى العمومية دون غيرها، هذا من جهة. ومن جهة أخرى يرى أن الحرمان من الرخصة هي إحدى العقوبات التي تفرض على مخالفة ما في مدونة السير؛ وبالتالي لا تفرض العقوبة إلا بحكم قضائي وهذا ما أكدته المادة (15) من ق.أ.ف، وتطبيقاً لقاعدة المتهم بريء حتى تثبت إدانته في محاكمة عادلة تتحقق فيها ضمانات الدفاع للمتهم. فأن قرار النيابة العامة ليس حكم قضائي وكذلك يصدر ضد شخص متهم دون توافر ضمانات المتهم، ويعد إجراء باطل حتى وإن نص عليه ق.م.ف لأنه يخالف مبادئ دستورية وفق للمواد (14 و 15) من القانون الأساسي.

## الفصل الثاني:

### امتداد المسؤولية في حوادث السير

بداية الأمر؛ من الضروري تعريف مصطلح "امتداد" حتى نبدأ بهذا الفصل. يشير هذا المصطلح إلى حالة من الانبساط والتوسع في النطاق. (الامتداد، 2024) مما يعني أن كلمة الامتداد تعني أن الفكرة التي يبحث فيها تتسع لتشمل مواضيع أخرى، فلا تقتصر بما يقره المشرع. وهو ما يشمل الوسائل البديلة أو المساعدة للموضوع الذي ينطوي عليه فكرة الامتداد، وفي هذا البحث يبحث عن الاتساع الذي ينطوي على المسؤولية في حوادث السير، بالإضافة إلى المسؤولية الجزائية التي يقرها المشرع في القانون الجزائي عن حوادث بين المركبات.

في سياق المسؤولية الجزائية عن حوادث السير فإن العيب فيها يكمن من حيث عدم الإلمام الكامل في أحكام السير وآدابه، ومحاولة الكثير الهروب من تطبيقها وتجاوزها، وإلى قلة التركيز عليها خاصة في داخل المدن، إذ أننا ذكرنا سابقاً أن السلطة الوطنية تسيطر فقط على ما يحدث داخل المدن الفلسطينية المصنفة بمناطق "أ" أما خارجها تعود السيطرة للاحتلال الإسرائيلي. وبالتالي فإن دور الضابطة القضائية المعروفة بشرطة المرور ليست فعالة بالشكل الكافي في جميع المدن والمحافظات، كذلك يمكن التهرب من المسؤولية الجزائية حتى بعد إصدار حكم فيها، ناهيك عن طول فترة التقاضي أمام المحاكم، وتعد تلك من أهم الأسباب التي

تقود المواطن للبحث عن طريق بديل متسع عوضاً عن المسؤولية الجزائية وإيقاع العقوبة بل في معظم الأحيان يكون الهدف استحقاق تعويض عن الضرر الذي قد لحق به ودفع تكاليف العلاجات التي قد تصرف نتيجة الحادث الذي أصابه.

يتضح من الفصل الأول، الذي تناول موقف المشرع الفلسطيني في مواجهة الحوادث المرورية وفرض المسؤولية الجنائية. حيث أن ق.م.ف شمل أحكام المرور لتنظيم العلاقات والقضايا الناشئة بسبب استعمال الطريق والجرائم المترتبة بسببه، وأظهر حوادث المرور نتيجة مخالفة أحكام المرور المنصوص عليه، وواجبات السائق حين وقوع الحادث، واعتبرها من الجرح البسيطة التي لا تتركب بناءً على التخطيط أو العلم اليقيني بها، أي التي تنتج عن مخالفة بسيطة ثم إلى إحداث كارثة، تتدرج بصورة التسبب بإلحاق الضرر عن طريق الخطأ؛ نتيجة الإهمال والرعونة وعدم الاحتراز.

تعد الحوادث من وجه نظر الأفراد أنها من قبيل القدر المكتوب لا من قبيل الأفعال المخطط لها أو التي يترتب على اقترافها قصد جنائي حتى وإن كان الحادث بسبب مخالفة مرور. وهذا ما سار عليه التشريع؛ حيث أعتبرها من قبيل الأفعال الغير عمدية وبالتالي لا يتوافر قصد جنائي فيها وإلا اندرجت بحسب ظروفها ضمن الجرائم المنصوص عليها في قانون العقوبات. كذلك يعتبروا أن هناك ما يوجع ويردع الجاني أكثر من العقوبة؛ مما يجعلهم يلجأون إلى طرق بديلة عن إيقاع العقاب على الجاني وحبسه، هذا من مفهومهم الواقعي؛ إذ يعود ذلك التفكير للحياة الاقتصادية والتماسك والترابط الاجتماعي والشعور بعظمة الكارثة والتي قد يكون الشخص في وقت ما مكان الجاني أو المجني عليه.

تماشياً مع هذه النظرة؛ فإن الأعداد الكبيرة للحوادث بين المركبات التي نسمع عنها لا نجدها بذات النسبة أمام المحاكم النظامية فيما يتعلق بالمسؤولية الجنائية، وإن وجدناها وجدنا فيها اسقاط الحق الشخصي والمصالحة، ويظهر البحث عن وسائل بديلة تمكن الأشخاص المتضررين من الحصول على حقهم دون إنزال العقاب على الجاني، من خلال البحث حول تدخل القضاء والصلح العشائري لحل النزاعات المترتبة عن حوادث السير (المبحث الأول) السير انعقاد المسؤولية المدنية عن حوادث السير وتعويض الضرر (المبحث الثاني).

## المبحث الأول: تدخل الإصلاح العشائري في حل منازعات حوادث السير

يعتبر الإصلاح العشائري من الوسائل غير الرسمية لحل المنازعات الناشئة بين الأفراد والجماعات؛ ويسعى إلى إصدار القرارات النهائية في أي نزاع يعرض أمام قضاته، يكون القرار نهائياً ومستنداً على المبادئ والقواعد العرفية والتقاليد العشائرية والدين، وبعض من القواعد القانونية التي تقرب وجهات النظر بين الأطراف، ويعتمد على آليات عملية متعارف عليها بين الأفراد داخل المنطقة دون أن يمتد خارجها، فإن كانت الأعراف في منطقة تختلف عن منطقة أخرى تختلف وجهة النظر في النزاع المعروض باختلاف التقاليد والأعراف. ويطلق على هذا النوع من القضاء بأنه قضاء غير نظامي؛ وذلك لأنه يتم بعيداً عن الجهات الرسمية المختصة لحل النزاعات كالمحاكم والتحكيم. (جاموس، 2019، صفحة 11) نتناول دراسة هذا المبحث من خلال خصوصية القضاء العشائري (المطلب الأول) والموقف القانوني من القضاء العشائري (المطلب الثاني)

### المطلب الأول: خصوصية القضاء العشائري

يعد القضاء العشائري: "أسلوب معتمد بين العشائر يرتكز على أسس متينة وقواعد متوارثة جيلاً بعد جيل- لنظر المنازعات وحل الخلافات وما يرتبط به من عادات وتقاليد وأعراف- ويمتاز بالسرعة في البت في النزاعات والإصلاح وتصفية القلوب ويغلب عليها الطابع الجنائي وله قوة إلزامية". (جرادات إ.، الصلح العشائري وحل النزاعات في فلسطين، 2020، صفحة 119)

لا يعتبر هذا القضاء حديث النشأة ولا عبارة عن فكرة سادت فجأة في بلد فتطور في فترة قصيرة لتدفع الناس الأخذ بها، لا بل هي فكرة قديمة وتعد من أهم وأقدم الطرق لحل النزاعات ذات الطابع الإجرائي؛ إذ يعود إلى زمن بعيد ويظهر منذ شريعة حمورابي والقوانين الرومانية التي كانت تعتمد على الأعراف والعادات ويؤخذ بعين الاعتبار أنه أول نظام اجتماعي حكم بين العرب وساد حكم القبيلة والعشيرة آنذاك لحل المنازعات وكان له قوة تنفيذية من خلال إجبار الفرد على قبول حكم القبيلة عليه وإلا يشمت ويرحل لقبيلة أخرى،

وبسببها انشهر بين القبائل قول "اكسر عظم ولا تكسر عادة". (جرادات إ.، الصلح العشائري وحل النزاعات في فلسطين، 2020، صفحة 118)

من المهم الإشارة، إلى أنه في عهد الدولة العثمانية، كان يعجز مأمور الحكومة عن حل المصاعب الناشئة بين البدو ويستعين بالحاكم البدوي والشيوخ المشهورين ويعرض النزاع عليهم للفصل فيه، وفي إحدى المرات تم تعيين الشيخ عيسى ابن عمرو مسؤولاً لملف العشائر في جنوب الخليل الذي يسعى لوضع قضاة دم في كل بلد ليكونوا مسؤولين عن حل الصراعات المتنوعة بين القتل وانتهاك العرض وخلافات الأراضي... إلخ. وحصل القضاء العشائري على ثقة أكثر من المحاكم الرسمية الموجودة حينها. (جرادات إ.، الصلح العشائري وحل النزاعات، 2014، صفحة 16)

خلال فترة الانتداب البريطاني نص دستور فلسطين لسنة 1922 في المادة 45 على أنه: "للمندوب السامي أن يشكل بمرسوم محاكم منفصلة لقضاء بئر السبع ولما يناسبه من المناطق الأخرى ويسوغ لهذه المحاكم أن تطبق العرف المألوف لدى العشائر إلى المدى الذي لا يتنافى فيه مع العدل الطبيعي أو الآداب".<sup>34</sup> وبموجب هذه المادة أجاز الانتداب إنشاء محاكم عشائرية في بئر السبع وفقاً لقانون المحاكم لعام 1924، وتختص تلك المحاكم بنظر قضايا الجرح، الضرب، الاعتداء على الحدود، القتل، والدية، وغيرها من الجرائم. (العمد، 2015، صفحة 150)

خلال فترة الاحتلال، امتنع معظم الناس التعامل مع المحاكم الإسرائيلية؛ بسبب تعسفها وقسوتها على الفلسطينيين ولهذا لجأوا إلى قضاء العشائر لحل النزاعات بين الأفراد، ولم يقف لهذا الحد، وإنما وصل ليحل بعض النزاعات بين طرف فلسطيني وآخر يهودي.<sup>35</sup> وبعد أن وضعت السلطة يدها على الحكم عملت على

---

<sup>34</sup> مرسوم دستور فلسطين لسنة 1922، قوانين فلسطين (مجموعة درايتون - الانتداب البريطاني، ع.0، ص.3303، بتاريخ 22 / 2 / 1937). (قانون ملغى صراحة في الضفة ساري بما لا يتعارض في غزة)

<sup>35</sup> انظر قصة الشاب إسماعيل من الخليل الذي كان يعمل في مدينة الرملة، حيث أنه في عام 1998 قد نزل إلى كرم شخص يهودي يلقب بالعبد الفارسي، وأخذ هو ومن معه نصيبهم من النقاح المزروع في الكرم، وقبل خروجهم من الكرم أمسك بهم صاحب الكرم، وطلب منهم أخذ عطوة عشائرية، وبالفعل تمت العطوة بحضور وجهاء وشيوخ الخليل. (ص.22، من كتاب الصلح العشائري حل النزاعات، الدكتور إدريس جرادات، مرجع سابق)

تأسيس مكتب لإدارة العشائر كأحد أجهزة السلطة الوطنية. وليومنا هذا، يلجأ البعض في حل المنازعات للقضاء العشائري ومن ضمنها حوادث السير والمطالبة في الدية عند وفاة المصاب على إثر الحادث. ويهدف السرد المذكور لبيان أهمية القضاء العشائري والتأكيد على أقدميته كقضاء لحل المنازعات بين الناس. (Dodeen., 2019, p. 1456) ولتوضيح خصوصية القضاء العشائري لا بد من دراسة القضاء العشائري في حل المنازعات (الفرع الأول) والقضاء العشائري في قضايا حوادث السير (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: القضاء العشائري في حل المنازعات

انتشر القضاء العشائري في عدة دول، ولكن انتشاره هذا لا يقصد به أنه يشمل كل مجتمعات الدولة التي انتشر بها، إذ أن أهميته تختلف من منطقة لمنطقة داخل الدولة نفسها، وهذا يعود إلى فكرة القبائل والعشائر التي تسكن في المناطق، فعلى سبيل المثال تختلف فكرة القضاء العشائري في الخليل عنها في رام الله، الخليل معروفة في عائلاتها المتماسكة عشائرياً بينما رام الله يعرف عنها في بعض الأحيان أنها عائلات وحيدة متحضرة وبعيدة نوعاً ما عن التماسك العشائري. وبما أن هذا القضاء يعتمد على العرف والذي يقصد به في هذا الإطار بأنه ما يتعارف عليه أبناء العشائر فيما بينهم من عادات وتقاليد اعتادوها ومن ثم اعتبروها ملزمة لهم للسير في حياتهم. للوصول لمرحلة الاعتقاد بأن تطبيقها ملزم، وكانت عملية الإصلاح العشائري تسير جنباً إلى جنب مع نظام العدالة الرسمي، وفي بعض الأحيان تعمل بشكل مستقل عنه. (Khalil, 2009, p. 171)

يرجع الأخذ بالقضاء العشائري لحل الخلافات للكثير من العوامل التي من شأنها زرع الطمأنينة والراحة لدى أفراد المجتمع وزيادة الثقة في مكانة ودور القاضي العرفي، حيث يمتاز عن القضاء الرسمي في المحاكم بعدة خصال، تظهر من خلال اعتماد الأحكام على ما يؤلفه الشيوخ المشهورين وما اعتادوا عليه وسمعوه في قضايا مماثلة، كما أنها تراعي ظروف النزاع ومكان حدوثه وأسبابه وظروف المجتمع الاقتصادية والفكرية والثقافية. وتصدر أحكامه بصورة شفوية أمام جمع من الناس في مساحة كبيرة تجعل الكثير يحضرها ويشهد

عليها،<sup>36</sup> على خلاف المحاكم التي تجري المحاكمات في غرفة صغيرة تسمح للبعض الحضور وقد لا تسمح أحياناً. (ثابت، دون سنة نشر، صفحة 26)

عند النظر إلى العقوبات التي يفرضها القضاء العرفي، يتضح أنها تقتصر على المغارم المالية أو الإجراءات المعنوية (الطوع عن العشيرة، التشميس، الإجلاء والترحيل، دفع الدية، ودفع مبلغ مالي ترتضيه الجاهة)، فلا يحكم بالسجن أو الإعدام أو القصاص البدني، وفي حال حكم القاضي بالقصاص البدني يلحقه القول أو يفندى بالمال وحينها يأخذ الأسهل ويقبل بالمال، ومن الاختلاف أيضاً التي تدفع الجميع يقبل به دون القضاء الرسمي أن المسؤولية من خلاله تطول جميع أفراد خمسة المجرم وقيل عن الخمسة أنهم (الولد، الأب، الجد، جد الأب، وجد الجد) لا بل يمتد إلى دموية المجرم إن لم يكن هناك طوع سابق، بالتالي تسأل القبيلة كلها أمام القضاء باستثناء جرائم السرقة وهتك العرض اللواتي يسأل عنهن الجاني لوحده. (ثابت، دون سنة نشر، صفحة 27)

تظهر أهم الخصال التي تميز القضاء العشائري، في كونه يسعى إلى الإصلاح بين القبائل والعائلات وتحقيق الوفاق بين المتخاصمين بعد إعادة المظالم إلى أصحابها وهو ما لا يجده الفرد في القضاء الرسمي على الرغم من قوة أجهزته التنفيذية، وهذه الميزة دون غيرها تعطي لهذا القضاء قيمة كبيرة عند الناس ويأخذ انطباع حوله بأنه يتوافق مع الشريعة الإسلامية أكثر من القوانين الوضعية، (حجة، 2015، صفحة 32) تطبيقاً لقوله تعالى: "إِنَّمَا الْمُؤْمِنُونَ إِخْوَةٌ فَأَصْلِحُوا بَيْنَ أَخَوَيْكُمْ ۗ وَاتَّقُوا اللَّهَ لَعَلَّكُمْ تُرْحَمُونَ". (سورة الحجرات، آية 10)

في الواقع، أن السلبيات التي ينظر إليها المواطنين عند اللجوء إلى القضاء الرسمي من حيث عدم السرعة والقدرة على الهروب من العدالة وعدم التمكن من إثبات الوقائع، والثقافة المجتمعية والتماسك بين الأفراد

---

<sup>36</sup> تكون المحاكمات العشائرية بصورة شفوية ولكنها مدروسة من قبل القائمين عليها والشهود والكفلاء والحضور، وبعد تطور التكنولوجيا أصبحت معظمها تصور بالصوت والصورة، ويدون ما توصلوا إليه واتفقوا عليه في أوراق عرفية موقعة من كبار العشائر وقضاة العرف. ويستطيع كل خصم الحصول على الحكم المكتوب والموقع، ويشتهر القضاء العشائري بمجموعة من الأقوال والتي منها: (هرج مقرر في بيت مشرع) وهو ما يعني أنه كلام منضبط أما جمع من الناس في بيت الملم: يعرف بأنه البيت الذي يجمع أطراف الخصومة، ليقدموا كل منهما حججه وبياناته أمام صاحب البيت، بعد الاستماع إلى الجهتين يقوم صاحب البيت بالحكم بينهما.

والشعور بالزامية الطابع العشائري وغيرها من الأسباب التي تجعل الكثير من الناس تدرك دور القضاء العشائري وآثاره الإيجابية التي يحققها في حل النزاعات والصراعات الناشئة عن الأفعال الضارة والجرائم ويلجأون إليه، باعتباره قضاء يحفظ الكرامة، يعزز السلم الأهل، ويحقق إنجازاً كبيراً في إنهاء القضايا في وقت قصير بالمقارنة مع السنوات التي تستغرقها المحاكم في الفصل في حكم ما، دون النظر إلى سلبياته ومساوئه.

لا بد من التنويه؛ إلى أن الأصل في نطاق اختصاص رجال الإصلاح يشمل القضايا المدنية والجزائية والأحوال الشخصية؛ بغض النظر عن مكان الواقعة أو موطن المتخاصمين، بينما هناك بعض الاستثناءات ترد على عملهم والتي يحددها تعميم إدارة العشائر بموجب المبادئ التي تفرض على عملهم، ويرد الاستثناء على جرائم التخابر مع العدو والمعروفة حالياً (بالتجسس)، المخدرات، المال العام، الإتجار بالسلاح، وتسريب الأراضي، لأنها من جرائم الحق العام وليس الحق الخاص. (جاموس، 2019، صفحة 29)

تماشياً مع العادات والتقاليد السائدة في كل مجتمع فإن إجراءات العرف تختلف بحسب المنطقة، فمعظم الإجراءات تكون سلسلة وسهلة يمكن فهمها حتى من قبل الغريباء، بحيث تبدأ إجراءاته من خلال السعي للصلح والاتفاق على المواجهة عند شخص معروف يدعى "رجل إصلاح" ثم تتم العملية ويتم إعداد وليمة لإعلان الحكم الصادر بعدها ينفذ القرار الصادر سواء فوراً أو بعد مدة، وهذا ما سار عليه الحال في معظم أرياف الجزائر، (بلحاج و كراجي، 2022، صفحة 593) ولا بد من التذكير أنه حتى وإن اختلفت الإجراءات باختلاف المنطقة هناك إجراءات أولية متشابهة مثل العطوة والهدنة والجلوس للتقاضي ومراحل كل من الحكم والاستئناف والتنفيذ.

في السياق التطبيقي الفلسطيني؛ إذا كان النزاع أو الاعتداء بسيط، تبدأ إجراءاته من خلال ما يقوم بها المتخاصمين قبل الوصول إلى القاضي العرفي، إذ أنه بمجرد وقوع الخلاف أو الجريمة التي يمكن نظرها من قبل العشائر يرسل أهل المعتدي جاهدة لعائلة المعتدي عليه للتعبير عن سعيهم إلى الصلح والاعتراف بـ"بنهم" واستعدادهم لتحمل المسؤولية وسماع طلبات عائلة المعتدي عليه. أما إن كان النزاع بليغ فأن الإجراءات تبدأ باتصال عائلة المتهم أو المعتدي على رجل أو رجال إصلاح للتدخل فيما بينهم. وهذا ما

يحصل في قضايا القتل أو الطوش التي تقضي إلى إصابات بليغة. ويتم أخذ هدنة لعدة أيام (ومحددة بثلاث أيام وثلاث في قضايا القتل يمكن تمديدها لمدة أسبوع) والمعروف أن الهدنة<sup>37</sup> في الغالب تكون في قضايا القتل والإيذاء الجسيم أما غيرها من القضايا قد يدخل رجال الإصلاح مباشرة بالعطوة. ولا يفهم منه أنه إجراء أساسي يجب اتخاذه بل من الممكن تجاوزه؛ وهنا تظهر مرونة القضاء العشائري، بحيث أنها تسير بأي طريقة وأي أسلوب يهدف في النهاية إلى الصلح والوفاق بين الناس. (جاموس، 2019، صفحة 30)

ومن المفاهيم التي يركز عليها القضاء "العطوة" والتي تمثل اعتراف عائلة المتهم بالجريمة، أو إنكارهم للجريمة بشرط أن يتوجب عليهم أخذ "عطوة تقنيش" للبحث عن الجاني الحقيقي وتقديم الأدلة المثبتة لبرائتهم خلال أسبوع وإلا لا يقبل إنكارهم. وفي كل الأحوال تكون عائلة المتهم مضطرة للامتثال للعرف تجنباً لأي أعمال انتقامية، ووغالباً دون مناقشة الأدلة المتاحة. (جرادات إ.، الصلح العشائري وحل النزاعات، 2014، صفحة 32) وهنا يعلق الباحث على تعارضها مع مبادئ وقواعد القانون الأساسي والقوانين الأخرى، كقرينة البراءة وحق الدفاع، واعتبارها قصور يطال المسؤولية القانونية بنوعيتها المدنية والجزائية. وبالرغم من ذلك فإنها تمارس وتحدث أمام السلطات العامة والمجتمع ومراقبتهم وأحياناً بدعمهم. ويؤكد على ذلك من خلال ما سمعه الباحث في جلسات التدريب من القضاة حين النظر بأي دعوى أو شكوى بالسؤال حول إن كان هناك مصالحة أم لا.

تجري المفاوضات أثناء العطوة بين ممثلي أطراف الخصومة، للوصول لتحديد العوض المالي المعروف "فراش العطوة" وتحديد الإجراءات التي تتخذ في مواجهة المتهم وعائلته، وتحديد التعويضات المالية للأضرار الجسدية والنفسية، كل ذلك يرجع إلى طبيعة الجريمة والضرر المترتب عليها. تكون العطوة إما عطوة واحدة يتم الاتفاق فيها على متطلبات العطوة والصلح وتشهر ويوقع على ما تم التوصل إليه من قبل جميع الأطراف بما يفهم الكفلاء. وإما قد تتجدد العطوة للوصول إلى عطوة الإقبال" التي تسبق الصلح النهائي مباشرة، بعد

---

<sup>37</sup> تعني الهدنة بأنها وقف الأعمال العدائية بين طرفا الخصومة، وفي سياق الإصلاح العشائري تعرف بأنها أخذ تعهد من عائلة المجني عليه بعدم الانتقام لفترة محددة ( وتكون ثلاثة أيام وثلاث في قضايا القتل، مع إمكانية التمديد لأسبوع). ولا يكون هذا التعهد ملزماً ولا يتضمن أي التزامات مالية أو كفلاء.

كل هذه المفاوضات يتم الصلح النهائي بينهم وقد يتم الصلح دون أن يشمل المتهم خاصة في قضايا القتل (يهدر دمه) ويعفى عن عائلته. (شلهوب و عبد الباقي، 2003، صفحة 32)

لا يفهم من الصلح العشائري أنه فقط لأخذ التعويض المالي أو التقاضي بطريق أسهل وأضمن وأسرع، غالباً ما يعفي الطرف المتضرر عن المتهم وعائلته ويتصالحون فيما بينهم ويردوا المبلغ المالي الذي تدفعه عشيرة المتهم، ولكن جرت العادات على هذا النهج وضرورة الأخذ بخاطر العشيرة، لتحقيق التماسك والترابط الاجتماعي القيم، وفي حال لم تتبع هذه العادة قد يشمس المتهم بسبب عدم احترامه لعشائر البلد.

بعد إيضاح إجراءات القضاء العشائري وتفضيل الناس اللجوء إليه بدلاً من القضاء الرسمي "الجنائي"، من المهم بيان هذا النوع من القضاء في قضايا حوادث السير في الفرع الثاني.

#### الفرع الثاني: القضاء العشائري في حوادث السير

اهتم القضاء العشائري بقضايا حوادث السير كغيرها من القضايا التي يفصل فيها، ويتناولها من منظور شامل يعتمد على القيم السائدة في المجتمع، واعتبر الحادث من قبيل القضاء والقدر المكتوب على الإنسان، ولم يدرجها من حيث وصفه ضمن جرائم القتل الخطأ إذا نتج على إثر الحادث وفاة، بحيث لا يمكن اعتبار حوادث السير على أنها متعمدة، إلا في الحالات التي تثبت فيها أن مسؤولية السائق عن التسبب بالحادث قصداً ويبحث فيها كجريمة قتل أو إيذاء بشكل عمدي، وهذا ما اتجه إليه المشرع في التفريق بين حوادث السير الغير عمدية التي ينظمها قانون المرور وبين الحوادث العمدية التي تستعمل المركبة كأداة للجريمة الخاضعة لقانون العقوبات.

في هذا السياق، يلجأ الكثير من الناس إلى القضاء العشائري بسبب مرونته وخصاله التي ذكرناها، ويقومون بذات الإجراءات المذكورة في الفرع الأول، بداية بأخذ العطوة، وإجراءات المفاوضات للصلح ودفع "قراش العطوة" وفي حال لم يواجه المتسبب بالحادث تقوم عائلة المجني عليه بإجراء "البدوة" والتي تأخذ في حال عدم اعتراف طرف ما بغلظه أمام العشيرة الأخرى. (ثابت، دون سنة نشر، صفحة 36)

أشار الدكتور إدريس جرادات إلى أن تكييف حوادث السير في القضاء العشائري يعتمد على ظروف وملابسات الحادث، بحيث تعتبر الحوادث من قبيل القتل الخطأ إذا كانت المركبة مرخصة وقانونية وثبت أن الحادث وقع بسبب خطأ أو إهمال أو عدم احتراز، أما إن كانت المركبة غير مرخصة أو مسروقة، أو أن السائق لا يحمل رخصة، تعتبر من قبيل القتل شبه العمد، وفي صورة الدهس العمد تندرج ضمن جريمة القتل العمد لا حادث السير وقصاص الأخير كقصاص القتل العمد. (جرادات إ.، الصلح العشائري وحل النزاعات، 2014، صفحة 101)

من المهم الإشارة إلى ضرورة تحديد جسامة الحوادث لتحديد آلية العطاوي فيها، فإذا كان الحادث يقتصر على تلف المركبة فقط، يتم التفاهم بين الأطراف حول كيفية دفع تكاليف إصلاح الضرر من قبل المسؤول، ولا حاجة لأخذ عطوة فيها وإن تمت العطور تكون للتأكيد على تغطية التكاليف المطلوبة. بينما في الحوادث الجسيمة التي ينتج عنها إصابات مثل جرح أو عجز، تنظم العطوة لتعبير عشيرة أهل المسؤول المتسبب عن الاحترام والمواساة والاستعداد للوفاء بالالتزامات المتعارف عليها. وتتبع نفس الإجراءات في العطاوي العامة. وبالنسبة للحادث الذي يسبب الوفاة، تنظم عطوة (دم الخطأ) لمدة عام، وتكون آليتها كما في دعاوي القتل الخطأ، تأخذ هدنة، ويبدأ مفاوضات للوصول للصلح النهائي وتوقيع صك الصلح بينهم. (حجة، 2015، صفحة 270)

بما أن حوادث السير تتعدد أشكالها في ظل انتشار أنواع المركبات القانونية وغير القانونية والإسرائيلية، يتم التعامل معها ومعالجتها وفق الظروف التي يملئها نوع الحادث وأسبابه. بالتالي تعدد الصور فيما يلي: قد يكون الحادث بين مركبتين قانونيتين من حيث إجراءات الترخيص والتأمين، أو بين مركبة قانونية وأخرى لا "شطب"، أو بين مركبتين كلاهما غير قانوني. وقد تكون بين مركبة متحركة وأخرى ساكنة، أو حادث دهس، أو انقلاب أو اصطدام دون وجود مركبة أخرى. كل تلك الصور يعالجها القضاء العشائري وفق نظامه بحسب ظروفها. (حجة، 2015، صفحة 272)

كما أشرنا عند توضيح المسؤولين عن الحادث، فإن المسؤولية قد تنحصر في طرف السائق إن كان مسؤولاً عن الحادث لوحده، وفي تلك الحالة تكلف عائلته بأخذ عطوة من المتضررين لمحاولة الصلح وجبر الضرر.

أما إن كان طرفان مسؤولان فينقضي معرفة نسبة مسؤولية كل طرف حتى يتحمل قدرها. وفي هذه الصورة تعتبر المسؤولية غير واضحة لذلك تترتب العطاوي للتدقيق وتحديدتها ومن ثم عمل اللازم. ويقوم رجال القضاء بالبحث والتحقيق وتمحيص الأدلة واستشارة أهل الخبرة للوصول إلى تحديد المسؤولية وبيان الضرر وتقديره. (حجة، 2015، صفحة 273)

عند مناقشة جبر الأضرار، سواء بإصلاح ما يمكن إصلاحه، أو دفع مبلغ متفق عليه يعادل الضرر، أو حتى دفع الدية إن تسبب الحادث بالوفاة، يجب التأكد من أن المسؤول هو من يدفع من جيبه الخاص، أو يساعده عشيرته ويدفع معه من يريد دون إجبارهم- ويختلف هذا عن قضايا القتل التي تشمل خمسة من أهله المذكورة آنفاً. وفي حال تعدد المسؤولين عن الحادث يقوم من يقع على عاتقه القدر الأكبر من المسؤولية بأخذ العطوة من المتضررين، ويشاركه الآخر في الدفع بما يتناسب مع مسؤوليته. أما إذا كانت مركبته قانونية مؤمنة فإن التأمين يغطي الإضرار وتبقى ديناً مؤجلاً على السائق لحين تدفعه شركات التأمين، أو يدفعه السائق ويعود على شركة التأمين المؤمن لديها. وقد يرجع إلى الصندوق الفلسطيني لتعويض إصابات الطرق إذا كانت غير مؤمنة، ويسري عليها الأحكام التي ينظمها قانون التأمين الساري، وهو ما يمكن الاتفاق عليه أثناء العطوة. (حجة، 2015، صفحة 273)

يلاحظ الباحث أن إجراءات القضاء العشائري إجراءات غير موحدة في كل المناطق، ويهدف منها في الغالب التعبير عن الاحترام والسعي على تحمل المسؤولية عشائرياً وطلب الصلح من الجاني، لذا؛ فإن إجراءاتها بسيطة ويمكن القيام بها بأي بطرق متعددة، كما أن نسيان إجراء ما لا يبطل الإجراءات الأخرى، ما دامت تهدف في جميع الأحوال ترضية الطرف الآخر وأخذ عطوة منه.

في الخليل، حيث يقيم الباحث، يتمتع مجتمعه بالطابع العشائري ويتأثر بالأعراف والتقاليد، ولهذا أغلب النزاعات والصراعات بين الناس يخضعونها لمنظومة العشائر، ويلتزم في قرارها الجميع الكبير قبل الصغير. وهناك الكثير من قضايا حوادث السير التي تطرق لحلها القضاء العشائري في فلسطين، نذكر منها: العطوة العشائرية بين عائلة آل أبو مفرح وعائلة آل سلامة بسبب حادث السير الذي توفي على إثره محمد إبراهيم أبو مفرح والتي أخذ فيها عطوة عشائرية لمدة عام كبدائية إجراءات الصلح. (عطوة بين آل أبو مفرح وآل

سلامة، 2019) وعطوة عشائرية بين عائلة الرجوب وعائلة الشرحة على إثر حادث سير، حيث ذكر أن العطوة العشائرية تمت بعد عدة عشر سنوات من وقوع الحادث بسبب عدم مواجهة أهل المسؤول وبعد عشر سنوات تمت الصلح والصفح عن المتهم. (عطوة بين آل الرجوب وآل الشرحة، 2020) وغيرها الكثير. وبعد بيان القضاء العشائري في حل النزاعات بما فيها الناشئة عن حوادث السير ننتقل للحديث عن أثر الصك العشائري على المسؤولية الجزائية في حوادث المرور.

### المطلب الثاني: الموقف القانوني من الإصلاح العشائري

حرص المشرع في إقرار القواعد القانونية على تنظيم العلاقات الإجتماعية بين الأفراد داخل المجتمع الواحد، واستندت معظم القواعد على عادات يمارسها الأفراد واعتادوا عليها وشعروا بإلزاميتها من ثم عمل المشرع على تحويلها لقواعد ملزمة، وعلى الرغم من ذلك؛ فإنه لم يتمكن من تقنين جميع العادات بين الأفراد، وبقيت تلك الغير مقننة ملزمة بالنسبة للمعتادين بضرورة إلزاميتها واحترامها وتطبيقها. ونجد أن القضاء العشائري من الأفكار التي تعود عليها الأفراد إلى أن شعروا بإلزاميته وضرورة اللجوء إليه بسبب احترام الفرد للعشيرة التي ينتمي لها.

نجد أن موقف المشرع الفلسطيني في مواجهة القضاء العشائري لم يكن سلبياً، بل كان إيجابياً واعتبره من الوسائل البديلة لحل المنازعات القائمة بين الأطراف خاصة في القضايا المدنية. وحذى المشرع منذ تأسيس السلطة الوطنية إلى ضم مكتب العشائر إلى أجهزة السلطة واتباع هذا المكتب إلى مكتب الرئيس مباشرة، وتم عقد مؤتمر القضاء العشائري برعاية الرئيس ياسر عرفات، وكانت من أهم التوصيات في هذا المؤتمر تشكيل مجلس عشائري في كل من الضفة وقطاع غزة. وكان لدائرة شؤون العشائر في مكتب الرئاسة دور مهم في حل الخلافات بالحسنى بواسطة لجان القضاء العرفي، ويتم بالتنسيق مع الأجهزة الأمنية والنيابة العامة. وبالنسبة للخلافات والمشاكل التي تترتب عليها دعوى جزائية لم يصل القضاء العشائري إلى اعتباره بديل لحل النزاعات فيها وإنما وسيلة لتخفيف العقوبة المقرر على الجريمة التي ينظر بها عشائرياً. (جراتات إ.، الصلح العشائري وحل النزاعات، 2014، صفحة 24) ولهذا نتطرق إلى بيان أثر الصلح العشائري على

المسؤولية الجزائية المترتبة في الحوادث (الفرع الأول) وأثر الصلح العشائري على المبادئ القانونية (الفرع الثاني).

### الفرع الثاني: أثر العرف العشائري على المسؤولية الجزائية في حوادث المرور

لا شك أن القضاء الجنائي والنيابة العامة من أهم الفاعلين في تجسيد العدالة الجنائية، ولهما أدوار رئيسية في نقل القواعد القانونية الجنائية من السكون إلى الحركة وتطبيقها على السلوكيات الجرمية وتحقيق الأمن والسلام في المجتمع؛ وقد منح القانون النيابة العامة حق مباشرة الدعوى الجزائية دون غيرها والتحقيق فيها، بالإضافة إلى إحالة الملفات للمحكمة المختصة التي ينعقد لها الاختصاص باعتبارها صاحبة الولاية العامة في نظر المنازعات والخصومات والفصل فيها وفقاً لإجراءات وقواعد يحددها المشرع بنص القانون. (جاموس، 2019، صفحة 35)

على الرغم من ذلك؛ فإن القضاء الجنائي يواجه انتقادات عديدة من وجهة نظر الأفراد، باعتباره قضاء يسعى لتحقيق الأمن وتحقيق الردع بعيداً عن تسوية الأمور بين المتنازعين على عكس القضاء العرفي الذي يهدف إلى تسوية الأمور بجانب تحقيق الأمن والسلام. وبما أن هذا القضاء كما ذكر عنه أنه يعتمد على ما اعتاد عليه الناس والشعور بالزاميته؛ بالتالي الشعور بالزامية اللجوء إليه في حل المشاكل.

استناداً لما تم التطرق إليه في الفرع السابق، فإن العرف العشائري يسعى إلى الصلح والإصلاح من خلال المبادرة بالتدخل لحل النزاع وتقريب وجهات النظر بين أطراف الخصومة للوصول للاتفاق على التصالح سواء بالعفو وإسقاط الحق دون مقابل، أو التغامم على التخفيف من الحق المطلوب أو حتى الاتفاق على المقابل الذي يتم التصالح عليه. ويكونوا الطرفان راضيان عما لهم من حقوق وما عليهم من واجبات بموجب صلح الصلح.

يتنوع الصلح في هذا الإطار من حيث آثاره إلى صلح تام، و صلح ناقص، و صلح مشروط. يعرف التام بأنه الصلح الذي ينهي جميع الأمور المتنازع حولها، ويعيد الحال لما كان عليه وكان شيئاً لم يكن، بالتالي تنتهي الخصومة بشكل نهائي. أما الصلح الناقص أو المشروط هو الصلح الذي لا ينهي الخصومة إلا بتحقيق

الشرط المتفق عليه أثناء إجراءات الصلح، وفي حال أخل بهذا الشرط يعود النزاع مجدداً. (شلهوب و عبد الباقي، 2003، صفحة 34)

يرى الباحث من خلال معاصرته لبعض قضايا الصلح العشائري في حوادث السير مدى لجوء الناس للقضاء العشائري والصفح عن المتسبب في الحادث وتعاونهم وترابطهم القوي. ويذكر العطوة العشائرية التي حصلت بين كل من عائلة الخطيب والهريني في مدينة يطا إثر وفاة الشاب عماد هريني في حادث سير، حيث أعتبر أهل الفقيد أن الحادث قضاء وقدر، وقاموا بالعفو عن المتسبب وقال ممثل عن طرف آل الهريني: "لا نريد متسبب ولا مسؤولية عن متسبب ولا نريد من إخواننا آل الخطيب، ونحن نبرئ ذمتهم من هذا الحادث براءة تامة. (عطوة بين آل الخطيب وآل الهريني، 2023)

كذلك العطوة العشائرية بين آل محمد وآل ابو عرام على إثر وفاة الطفل يوسف ابو عرام، حيث صفحوا في دم طفلهم وورد على لسان ممثل آل ابو عرام بأن "وجه أبو عرام على الحادث"<sup>38</sup> وهذه الدلالة تعني الصفح والمصالحة، وتم الصفح بعد القيام بطلب "لباس الثوب" و"فراش العطوة" وطلب "المصاريف" ويحضرها عائلة المتهم وبعد الصفح والإعفاء تم رد ما دفعه عائلة محمد، كذلك ذكر في العطوة أن والد الطفل الذي توفي ذهب إلى مركز الشرطة عقب الدفن وتنازل عن الشكوى وأخرج المتهم المتسبب الدكتور جعفر مخامرة. (عطوة بين آل محمد وآل ابو عرام، 2022) وهذه بعض النماذج للقضايا العشائرية الحديثة التي عاصرها الباحث في بلده. ومع ذلك فإن غالبية قضايا حوادث السير التي تنظر بواسطة القضاء العشائري يتم العفو عن المتسبب.

من زاوية أخرى، قضية دهس جمانة "الطفلة الجميلة" التي انتهى بها المطاف إثر حادث بسبب سيارة مسرعة، حيث ذكر عمها بأنهم بعد وفاتها أخذوا بما تملي عليهم العادات والعرف بعد أن أخذ هدنة لمدة ثلاثة أيام باعتبارها عطوة دم، بعد انتهاء الهدنة أخذوا عطوة وقاموا بالصفح عن السائق وذلك لإيمانهم بأن الحادث

---

<sup>38</sup> كلمة وجه ابو عرام عليها، هي كلمة نسبت إلى أحد كبار العشائر في مدينة يطا، والذي كان بدوره بجل النزاعات الكبيرة والصعبة والمشاكل العشائرية، وهي بدلالة الصفح والتسامح.

قضاء وقدر، وتنازلو عن حقوقهم القانونية والعشائرية والمادية. ويعد هذا الصلح صلحاً تاماً من حيث آثاره. (جراتات إ.، الصلح العشائري وحل النزاعات، 2014، صفحة 200)

من خلال القضايا التي اطلع عليها الباحث، يتبين أن غالبية قضايا حوادث السير يتنازل أهل المصاب أو حتى المتوفى عن حقوقهم المالية والقانونية والعشائرية، وهو ما يدفعنا للسؤال عما إن كان هذا التنازل يفيد أمام القضاء وتنتهي القضية أم أنه يفيد فقط العشائر وتبقى الشكوى معلقة أمام القضاء الجنائي؟

لتحليل تأثير الصلح العشائري على المسؤولية الجزائية في قضايا حوادث سير، من الضروري بيان بعض النقاط التي يمكن من خلالها إظهار التأثير من عدمه. من بعد ذلك، التطرق للتفريق بين قضايا حوادث السير المسببة للوفاة عن تلك التي تسبب الإصابة فقط.

يظهر أن المشرع الفلسطيني عندما نص على ظروف التخفيف في العقوبات منح القاضي سلطة التقديرية فيها، حيث يقرر ما يراه مناسباً في تخفيض العقوبة والنزول عنها واستبدالها بأخف منها حسب الظروف التي يراها تستدعي ذلك، ولم يستثني هذه السلطة التقديرية على نوع معين من القضايا لا بل جعلها كلها خاضعة لذات السلطة، قضايا الحق الشخصي والحق العام. كما منح المشرع القاضي ذات السلطة في تحديد الأسباب التي تستدعي التخفيف، بحيث لم يذكرها على سبيل الحصر وإنما ترك المجال أمام القاضي ورؤيته فيها. (شلهوب و عبد الباقي، 2003، صفحة 45) ومن هذا المنطلق، يظهر مدى إمكانية تأثير الصلح العشائري على القضايا الجزائية باعتباره سبباً للتخفيف. ومن جهة أخرى، منح المشرع للأفراد في جرائم الحق الشخصي التنازل عن حقهم والتصالح أمام القضاء، وبالتالي، في حال تنازل أهل المتضرر عن حقهم الشخصي يبقى الحق العام قائماً، وتخفف العقوبة للحد الأدنى وفقاً لتقدير القاضي.

كذلك يتبين من تعليق مباشرة الدعوى الجزائية في بعض الجرائم على شكوى أو ادعاء بالحق المدني وفقاً لنص المادة (4) من ق.إ.ج، يبرز أثر الصلح بصورة واضحة وذلك لأن المتضرر أو أهله هم الذين يتحكمون في الدعوى الجزائية فمن يقبل بالصلح النهائي الصادر عن القضاء العشائري لا يريد أن يفض الاتفاق، بالتالي لا يلجأ لتقديم الشكوى أو تحريك الدعوى أمام القضاء الجنائي، وإذا قام بذلك يفض اتفاقهم

أمام العشائر ويعتبر كأن لم يكن، بالتالي يرتكب ما يسمى بتقطيع الوجه أمام وجهاء وشيوخ العشائر، وهذا التصرف قليل جداً القيام به؛ بسبب الشعور الإلزامي بعظمة قرار رجال الإصلاح. أما بالنسبة لذات الجرائم إن كان قد تقدم بالشكوى أو الإدعاء قبل الصلح فلا خلاف في ذلك، إذ منح المشرع حق التنازل عن الدعوى في أي وقت كان قبل صدور الحكم وفقاً لنص المادتين (52 و53) من ق.إ.ج.

فيما تعلق بأمر الإفراج عن المتهم، تظهر من خلال السلطة التقديرية للقاضي في إصدار قرار بالإفراج إذا كانت الظروف وملابسات التحقيق لم تشترط الإبقاء على المتهم موقوفاً، وعليه فإن صك العطوة العشائرية في غالبية القضايا وفقاً لما أورده التقرير الوطني سبباً في إقناع القاضي للإفراج عن المتهم بكفالة أو عدمها إلى أن أصبح دارجاً في العرف القضائي. (جاموس، 2019، صفحة 40)

أخيراً، يتجلى تأثير الصلح من خلال دور رجال الإصلاح في النيابة العامة قبل إحالة الملف إلى المحكمة المختصة، فمع سلطة النيابة العامة في حفظ الدعوى لعدم الأهمية وفقاً لنص المادة (149) ق.إ.ج، والتي من الممكن حفظ الدعوى في قضايا السير وعدم إحالتها للمحكمة المختصة إذا أرته الطرفان ذلك، خاصة في الحوادث التي تتسبب فيها الإصابات فقط، ويعتبر صك الصلح العشائري النهائي تعبيراً عن رغبة الطرفان في التنازل عن المسؤولية المدنية والجزائية. وقد تستجيب النيابة العامة لهذا الاتفاق. خاصة وإن سلطات المجتمع تدعم الصلح العشائري. (شلهوب و عبد الباقي، 2003، صفحة 45)

يختلف الأمر في قضايا حوادث السير التي ينجم عنها الوفاة، بحيث يظهر التأثير فقط من خلال إسقاط الحق الشخصي ويبقى الحق العام وبالتالي يؤثر صك الصلح كما ذكرنا فقط على سلطة القاضي في تخفيف العقوبة إلى الحد الأدنى، خاصة وأن هذه الحالة لا تستطيع النيابة العامة الإغفال عنها أو عدم إحالتها للمحكمة المختصة. وبما أن الحد الأدنى لعقوبة القتل الخطأ في قانون المرور هي ثلاث اشهر، يمكن استبدالها بالغرامة عن كل يوم نصف دينار إذا اقتنعت المحكمة أن الغرامة كافية للجريمة التي أدين بها. ولا بد من الإشارة إلى المادة (100) من ق.ع.أ التي أجازت تحويل الحبس إلى غرامة أو العقوبة الجنحية إلى عقوبة المخالفة في حالة الأخذ بالأسباب المخففة، فيما خلا حالة التكرار. وهو ما نجده في معظم قضايا حوادث السير التي تحال للمحكمة، ويظهر ذلك في حكم محكمة الصلح في تهمة التسبب بحدوث السير

الناتج وفاة، إذ قرر القاضي لتعدد التهم المسند دمجها وتطبيق الأشد بحق المتهم وكانت العقوبة هي الحبس لمدة ثلاث أشهر. (ملحق رقم 3، حكم صلح، 2020)

يتضح من دراسة أثر الصلح العشائري على المسؤولية الجزائية، أنها قد تعد طريق بديل لحل المنازعات بعيداً عن القضاء النظامي، من وجهة نظر الباحث فيما يتعلق بحوادث المرور خاصة في الحوادث التي تنتج بسبب المركبات غير القانونية والمسروقة أو السرعة المخالفات الخطيرة، لأنه ينظر من جهة التخفيف الذي يصل إلى تحويل الحبس إلى غرامة يجدها غير متناسبة مع خطورة الحادث، ولهذا فإن تحويل العقوبة إلى الغرامة بعد الصلح العشائري الذي يصفح في كثير من الأحيان عن الجاني، يعد استهانة في الجرائم وخطورة الحوادث، وتبقى الثقافة المجتمعية حول المركبات الغير قانونية والتي تتيح للكثير غير حاملي الرخص وصغار السن بالقيادة، كذلك فكرة الردع التي يتضمنها العقاب تصبح عبثاً، بالتالي لا يمكن تطبيق نظام الوقاية والحد من الحوادث قبل وقوعها. كما أن القضاء العشائري حتى وإن دعمته الحكومة والسلطة يبقى قضاء يخالف بعض المبادئ القانونية، والتي يبحث فيها في أثر الصلح العشائري على المبادئ القانونية (الفرع الثاني).

### الفرع الثاني: أثر الصلح العشائري على المبادئ القانونية

يحكم المبادئ القانونية مبدأ عام ومهم في القوانين جميعها وليس فقط في القانون الجنائي، وهو مبدأ سيادة القانون الذي يعبر عن خضوع الجميع للقانون بما في ذلك المشرعون والمسؤولين عن إنفاذ القانون والسلطة القضائية، وهو ما تضمنته المادة (6) من ق.أ.ف والذي يعتبر بمثابة الدستور الفلسطيني "أعلى التشريعات"، ويتفرع عنه مبدأ آخر يعرف بمبدأ المشروعية والذي يفترض خضوع الدولة بأجهزتها وأفرادها وسلطاتها لأحكام القانون وحدوده، ويتوجب عليها احترام قواعده ونصوصه ومبادئه، وإلا عدت أعمالها والإجراءات التي تقوم بها غير مشروعة وتعرض للبطلان. لدراسة أثر الصلح العشائري على المبادئ القانوني وعلاقتها في إطار حوادث السير، نبين أثره على مبادئ القانون الجنائي.

من خلال قراءة ق.إ.ج وقراءة كتاب الإجراءات الجزائية للدكتور جهاد الكسواني، يتضح أن هذا القانون نظم الدعوى الجزائية باعتبارها وسيلة تمكن الدولة من اقتضاء حقها في العقاب من الجاني، وهو متعارف عليه،

بمجرد وقوع الجريمة تقوم النيابة العامة بعد التحقيق بتوجيه الاتهام على الجاني حتى يتسنى للدولة محاكمته ومعاقبته على الفعل الذي ارتكبه. مع ذلك، عندما يتم تفعيل دور رجال الإصلاح لحل النزاع الحاصل بسبب الجريمة، فإن ذلك يؤدي إلى إنهاء النزاع والخصومة، مما يشكل في أهدافه ومساغيه طريق بديل عن القضاء النظامي. الأمر الذي يشكل اعتداء على حق الدولة، ومن ثم الاعتداء على سيادة القانون. وهو ما يثير القلق وعدم احترام القانون عند البعض باعتبار أن هناك من هم أعلى من القانون في الدولة. (جاموس، 2019، صفحة 42)

في سياق آخر يتعلق بتوضيح التأثير، يتبين من قراءة المادة (14) من ق.أ.ف والتي نصت على: "المتهم برئ حتى تثبت إدانته في محاكمة قانونية تكفل له فيها ضمانات الدفاع عن نفسه، وكل متهم في جنائية يجب أن يكون له محام يدافع عنه". ويتضح منها أن فكرة توجيه الاتهام له سلطة يحددها القانون، فإما تكون النيابة العامة أو حتى شرطة المرور بالصلاحيات الخاصة التي منحها إياه القانون في سياق موضوع الدراسة، وهذا الاتهام لا يثبت إلا من خلال محاكمة قانونية أمام القضاء تتوفر فيها ضمانات الدفاع للمتهم وكذلك يكون له محامي يدافع عنه، وهذا ما يفترق إليه القضاء العشائري، مما يجعله مخالفاً لهذه المادة.

بدراسة المادة (15) من ق.أ.ف التي نصت على: "العقوبة شخصية، وتمنع العقوبات الجماعية، ولا جريمة ولا عقوبة إلا بنص قانوني، ولا توقع عقوبة إلا بحكم قضائي، ولا عقاب إلا على الأفعال اللاحقة لنهاج القانون"، والتي تظهر عدة مبادئ وضمائم من خلالها، وهي شخصية العقوبة، مبدأ شرعية العقوبة والجريمة. وهنا نعود إلى استناد القضاء العشائري في أغلب قضايا على العرف غير المقنن والذي اعتاد عليه الناس، والعقوبات التي يفرضها رجال العشائر، مثل: الترحيل الذي يطال أقارب المتهم حتى الدرجتين الرابعة والخامسة كما تمتد فورة الدم لتشمل ممتلكات عائلة المتهم، وتصل قيمة دفع الدية إلى أن يجبر عائلة المتهم ببيع ممتلكاتهم.

تمثل هذه العقوبات عقوبات جماعية تفرض على أشخاص غير مسؤولين جنائياً، وهذا انتهاك صريح لأحكام القانون، غير ذلك هذه العقوبات تطبق دون حكم قضائي بالشكل الذي أوجبه المشرع بموجب نص المادة المذكورة. كذلك القضاء العشائري من خلال عقوباته التي يفرضها ينتهك حرية التوطن والتنقل والإقامة سواء

المتهم أو عائلته.<sup>39</sup> علاوة على ذلك، فإن الاستغناء عن المحامي للدفاع عن المتهم، وتعدد المراجع القضائية، غياب واضح وصريح لضمانات المتهم في محاكمة عادلة وتحجيم لسلطة القضاء النظامي. (الصرصور، 2019، صفحة 26)

يتضح إن القضاء العشائري وإن لجأ إليه الكثير حتى وإن دعمته السلطة في أغلب القضايا التي يكون فيها طرف أحد أجهزة السلطة: يظهر ذلك في العطوة العشائرية التي أقيمت على إثر مقتل عصام غيث من الخليل برصاص شرطي من عناصر الشرطة البحرية في محافظة نابلس. يبقى مخالفاً وانتهاكاً صارخاً لقواعد ومبادئ القانون الأساسي، والتي يجب أن يترتب عليها البطلان.

من الضروري الإشارة في هذه الدراسة، إلى أنه في كثير من الأحيان تثار فكرة مسؤولية المركبات غير القانونية عن الحادث حتى وإن كان سائقها ليس بالمسؤول عن الحادث، وأثناء مقابلة مدير شرطة إدارة المرور في محافظة الخليل، أثبتت هذه الإشكالية، خاصة وإن معظم الحوادث التي تكون بين مركبتين إحداهن قانونية والأخرى "مشطوبة"، يتحجج القانوني بأن المسؤولية على المشطوب ويطلب إحضار الشرطة، وفي هذه الحالة لا يكون أمام الغير قانوني إلا الامتثال للعرف العشائري وحمل المسؤولية حتى لا يسأل جنائياً. ولكن وفقاً لقانون المرور فإن المسؤولية تحدد وفقاً لنظام "الكروكة" والذي يحدد المسؤول ومن ثم يعاقب قائد المركبة غير القانونية بمصادرتها والمخالفة على أساس جريمة القيادة غير القانونية وليس على أساس التسبب بالحادث. ويرى الباحث في هذه الواقعة أن القضاء النظامي يحمي حقوق الأفراد أكثر من القضاء العشائري حتى وإن وصفه البعض بأنه نظام بطيء، فهو يكفل للمتهمين ضمانات المحاكمة العادلة و ضمانات الدفاع. (ابوعرام، 2024). وبعد الحديث عن تدخل القضاء والصلح العشائري في مسائل حوادث السير ننقل للحديث عن انعقاد المسؤولية المدنية في حوادث السير باعتبارها نتيجة من نتائج امتداد المسؤولية الجزائية عن الحوادث.

---

<sup>39</sup> المادة (20) من ق.أ.ف.و. التي تنص على: "حرية الإقامة والتنقل مكفولة في حدود القانون".

## المبحث الثاني: انعقاد المسؤولية المدنية في تعويض الضرر

تنبثق المسؤولية الجزائية عن السلوك الضار بالمجتمع ويترتب عليها عقوبات، بينما المسؤولية المدنية تتعلق بالأفعال الضارة التي تمس حقوق الأفراد، مما يستدعي فرض تعويض بهدف إعادة الأمور إلى ما كانت عليه. وتُطرح كلا المسؤوليتين أمام المحاكم النظامية، حيث يختلف موضوع كل منهما، ويتم تقديمها من قبل المشتكي أو المتضرر. (المعاينة، 2004، صفحة 33) في بعض الحالات، يختار الفرد التركيز على المسؤولية المدنية لطرح موضوع الحادث أمام القضاء، مما يؤدي إلى المطالبة بالتعويض بدلاً من المطالبة بإنزال العقوبة على المدعى عليه (الجاني).

مما لا شك فيه؛ أن حوادث السير بين المركبات الآلية من الحوادث المؤسفة التي تزداد فيها احتمالية إصابة الإنسان، بالإضافة للكثير من العواقب الجسدية والمعنوية والمالية الكبيرة للمشاركين فيها، وفي مثل هذه الحالات يكون للمسؤولية المدنية دور هام وضروري لضمان تعويض الإنسان عما أصابه. وأن الوظيفة الأساسية لها ردع السلوك الخاطئ والوقاية من الأضرار، كما أنها تركز على جانب مهم منها وهو المتضرر من خلال حمايته وتسهيل إجراءات حصوله على التعويض عن الأضرار التي لحقت به جراء الحادث. (حسن، 2018، صفحة 693)

يشير مصطلح المسؤولية المدنية إلى ما يتحمله الفرد من التزام قانوني حول ما تسبب به من ضرر لطرف آخر من خلال سلوكه أو إهماله. (Wei, 2022, p. 9) وفي هذا السياق نجد أن المسؤولية المدنية تتمحور حول مساءلة المتسببين والمسؤولين عن إحداث حوادث السير بين المركبات سواء كان سائق المركبة، أو الولي للقاصر والذي أوجب عليه بحكم القانون رعاية أو رقابة الأشخاص المتسببين بالحادثة، أو الحارس الذي يتوجب عليه بحكم القانون حراسة الشيء، ولكن دون إنزال العقاب الجنائي وإنما بفرض الجزاء المدني عليهم. (بشوع، 2005، الصفحات 13-16) نتفرع في هذه الدراسة إلى دراسة الأحكام الخاصة في المسؤولية المدنية (المطلب الأول) الأحكام الخاصة في مسؤولية شركات التأمين (المطلب الثاني).

## المطلب الأول: الأحكام الخاصة في المسؤولية المدنية:

تحاول فكرة المسؤولية المدنية معالجة الحوادث بين المركبات من خلال وضع بعض التشريعات التي تبين الأحكام والقواعد العامة الخاصة بمسؤولية الشخص المتسبب بالحادثة، كالسائق، أو مالك المركبة أو حارسها. ومن جهة أخرى وضعت أحكام لنظر المسؤولية المدنية المترتبة على شركات ودوائر التأمين والتسجيل. اختلفت التشريعات في نظرتها للمسؤولية المدنية حول حوادث المركبات، فمنها من اكتفت بتضمين نصوص قوانينها المدنية ببعض النصوص التي تحكم هذه المسألة، ومنها ما لم تكتفي بذلك وإنما عملت على وضع وإصدار نصوص جديدة بواسطة تشريعات خاصة تنظم تلك المسألة. ومنها ما لم تضع أي تشريعات خاصة أو حتى نصوص في قوانينها المدنية؛ وإنما تخضعها إما للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية أو لقواعد المسؤولية عن الأشياء. وهذا ما اتبعته سوريا ولبنان بسبب عدم وجود تنظيم خاص لحوادث المركبات فلجأت إلى قواعد المسؤولية عن الأشياء. (ابوحمدة، 2018، الصفحات 13-16)

فيما يتعلق بموقف المشرع الفلسطيني حول التنظيم القانوني لهذه المسؤولية، نجده حذى بذات اتجاه الدول التي لم تصدر قوانين ولا حتى نصوص جديدة تنظم تلك المسألة وإنما أخضع المسألة للقواعد العامة في مسؤولية الأشياء التي ينظمها قانون المخالفات المدنية رقم (36) لسنة 1944. ومن جانب آخر تخضع لقواعد المسؤولية التقصيرية التي يتطلب وجودها توافر الخطأ والضرر والعلاقة السببية، وقواعد المسؤولية العقدية خاصة عند الحديث عن مسؤولية شركات التأمين. (دواس أ.، 2012، صفحة 277)

وعليه؛ فإن المسؤولية المدنية تختلف باختلاف مصدرها، فتكون مسؤولية عقدية إذا كان مصدرها الإرادة المعلن عنها على شكل عقد، فيما تكون تقصيرية إذا كان مصدرها القانون بمعنى أن الوجوب أو المنع موجود بحكم القانون بالقيام بعمل ما. وفي هذا الإطار نتطرق للمسؤولية المدنية بشقيها، سواء تقصيرية يلتزم بها المتسبب بالحادثة، أو عقدية تكون شركة التأمين ملزمة بتغطية التعويض عن الحادث. (حسن، 2018، صفحة 693)

تنص المادة (51) من قانون المخالفات المدنية فيما يتعلق بتبعية إثبات الإهمال المتعلق بالأشياء الخطرة على ما يلي: " في الدعاوى التي تقام لوقوع ضرر ويقام الدليل فيها: أ- على أن ذلك الضرر قد تسبب عن شيء خطر، خلاف النار أو الحيوان، أو عن إفلات شيء يحتمل أن ينجم عن افلاته خطر. ب- وعلى أن المدعى عليه كان صاحب ذلك الشيء، أو الشخص المسؤول عنه، أو مشغل المال الذي أفلت منه ذلك الشيء. تقع على المدعى عليه تبعة إقامة البينة على أنه لم يكن ثمة إهمال يؤخذ عليه فيما يتعلق بذلك الشيء الخطر أو إفلات ذلك الشيء". ويفهم من قراءة هذا النص أن المسؤولية عن حوادث المركبات تقوم على أساس الضرر الناتج عن الإهمال من الشخص الذي أوجب عليه القانون فرض العناية؛ للحفاظ على أية حقوق تترتب للمتضررين من جراء الحادث وهو ما يتماشى مع الغاية في جبر الضرر التي تقوم عليها كل من نظرية المخاطر والضمان.

بناءً على ذلك؛ يستند تنظيم المسؤولية المدنية عن حوادث السير إلى فكرة الضرر، الذي يكون أساسه الشخص، مع ذلك، قد تنتقل مسؤولية تعويض المتضرر إلى شركات التأمين، وذلك في ظل وجود عقود تأمين المركبات تضمن للمتضررين من حوادث المركبات تعويضهم عن الضرر الذي لحق بهم جراء حادث المركبة المؤمنة. مع وجوب تحقق الأحكام الخاصة بتبعية الضرر بكلا الطرفين سواء الشخص أو شركات التأمين. وكل ذلك يعد تسهياً لتحقيق الردع من خلال تقييم واجب الرعاية تجاه كل من السائقين والمارة ومستخدمي الطرق، وفرض الالتزام بقوانين المرور الوطنية، والمعرفة بالعواقب التي قد تنشأ عن أي مخالفة ترتكب أثناء السير. كما أن إقرار المسؤولية المدنية يساعد في تزويد المتضررين بالسبل القانونية الممكنة لطلب التعويضات عما أصابهم وأصاب ممتلكاتهم من أضرار مادية أو معنوية. بالتالي إقرار المسؤولية المدنية يتوجب التحقق من مسألة المسؤول عن الحادث (الفرع الأول) لاقتضاء التعويض عن المسؤولية المدنية (الفرع الثاني)

### الفرع الأول: المسؤول عن الحادث مدنياً

تعددت النظريات في تحديد أساس المسؤولية المدنية للشخص، الأولى النظرية الشخصية التي يروا أنصارها بأن الخطأ هو أساس المسؤولية بصورتيه المفترضة والثابتة. الثانية: النظرية الموضوعية التي يروا أنصارها

بأن الضرر هو أساس المسؤولية وتتفرع لنظرية المخاطر (التبعية) ونظرية الضمان. (جوادي و هنية ، 2020، الصفحات 24- 26) وبالنسبة لموقف المشرع الفلسطيني لوحظ عليه الأخذ بالنظرية الأولى بالارتكاز على فكرة الخطأ الثابت للشخص خاصة عند الحديث عن فكرة مسؤولية حارس الشيء (المركبة)، إلا أن البعض رأوا أنه أخذ بالنظرية الموضوعية بالنظر إلى مجلة الأحكام العدلية بحيث ركزت على نظرية المخاطر وتحمل التبعية كأساس للمسؤولية المدنية.

بالاطلاع إلى ما جاء في المذكرات الإيضاحية لمشروع القانون المدني الفلسطيني تبين أن المشرع اعتمد على النظرية الموضوعية في قيام المسؤولية خصوصاً وأن المجلة ما زالت سارية في فلسطين، وأن قانون المخالفات المدنية الساري يرتب المسؤولية التقصيرية على الفعل الضار لا على الخطأ حتى وإن كان البعض يروا عكس ذلك. (المذكرات الإيضاحية للقانون المدني، 2003، صفحة 206)

يرى الباحث أن ما حذى إليه المشرع في قيام المسؤولية المدنية يمكن اعتباره نقطة إيجابية لحماية حق المتضرر من وقوع حوادث المركبات، بحيث جعلت المسؤولية قائمة بمجرد توافر الضرر، وتوافر العلاقة السببية بين الضرر والحادثة؛ حينها تتحقق المسؤولية دون حاجة لإثبات الخطأ. ودون أن تهدم حق المدعى عليه في نفي مسؤوليته بإثباته للسبب الأجنبي أو خطأ المتضرر، مما يعني أن المدعي يستطيع من خلال النظرية الموضوعية للمسؤولية المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي إصابه جراء الحادث دون أن يثبت خطأ المدعى عليه (فقط يثبت أن الضرر هو نتيجة للحادث الذي أوقعه المدعى عليه) فهو لا يدخل في إثبات إهمال قائد المركبة، وهذا لا يمنع المدعى عليه أن يرد على الادعاء بعدم المسؤولية (محمد و احمد ، 2024، صفحة 343)

تُطبق المسؤولية المدنية عند حدوث ضرر نتيجة حادث في إحدى الحالات التالية: المسؤولية عن الفعل الشخصي، المسؤولية عن فعل الغير، أو المسؤولية عن حراسة الشيء. وهذه الحالات تتمثل في مسؤولية قائد المركبة (السائق)، أو مسؤولية من يتوجب عليه بحكم القانون رعاية أو رقابة الأشخاص المتسببين بالحادث كصاحب المركبة والولي على القاصر، أو من يتوجب عليه بحكم القانون حراسة الشيء. (ابو محمد، 2018، صفحة 17) بالتالي، نجد أنفسنا أمام عدة أشخاص يمكن محاسبتهم عن حوادث المركبات، وهم:

أولاً: مسؤولية قائد المركبة (سائقها): يكون قائد المركبة المسؤول المباشر عن الضرر؛ لأنه الشخص الذي يقود المركبة فهو المسؤول عن التحكم بقيادة المركبة.

في الواقع، فإنه بمجرد وقوع الحادث (الخطأ) وحصول الضرر وتوافر العلاقة السببية بينهما تترتب المسؤولية المدنية على السائق ويصبح مديناً بتعويض أي أضرار أو إصابات تنجم عن الحادث، إذ أنها تركز على التعويض بصورتيه العقابية والإصلاحية، لا سيما وأن واجب السائق أثناء قيادته للمركبة اتخاذ كافة تدابير العناية تجاه مستخدمي الطريق الآخرين والاحتياطات المعقولة لتجنب أي حادث مروري وهذا مفترض، وفي حال أخل بهذه التدابير والاحتياطات ووقع حادث السير يكون السائق مسؤولاً عن كافة الأضرار الناتجة المادية والمعنوية. وهو ما يعطي المتضرر صلاحية المطالبة دون إثبات وقوع الخطأ بل تحقق الضرر.

باستعراض المادة (51) والتي تعلقت بتبعية الإهمال المتعلق بالأشياء الخطرة خلاف النار والحيوان، التي تطرقت لمسؤولية صاحب المال أو الشخص المسؤول عنه، أو مشغل المال الذي أفلت منه. وبالتالي يعد السائق بفهم عبارة " مشغل المال " هو المسؤول عن حادث المركبة كونه هو الذي يعمل ويقود المركبة بهدف تشغيلها وهو المسؤول المباشر عن الحادث.

بمراجعة قانون المخالفات المدنية المعدل خصوصاً المادة (50) بند 3) التي أظهرت المسؤولية المباشرة في النص على: "أن كل من سبب بإهماله ضرراً لشخص آخر يعتبر أنه ارتكب مخالفة مدنية"، ومن خلال نص المادة (55) مكرر التي ذكرت في مواضع منها على أنه: "... كان الضرر متسبباً بعضه من تقصيره نفسه والبعض الآخر من تقصير شخص آخر أو أشخاص آخرين... إلخ. إذ بينت أن الضرر قد يحدث بتعدد الأشخاص والاسباب أو بالخطأ المشترك بين المتضرر والمسؤول عن الضرر.

يستنتج مما سبق؛ أن السائق مسؤولاً مباشراً عن الضرر باعتباره مشغل المال، ويلزم بضمان الضرر للمتضرر، إلا أنه في بعض الأحوال قد يكون المتضرر أو غيره متسبباً في الحادث، فيلتزم المباشر بضمان الضرر وفقاً لأحكام المجلة لوحده إذا لم يتوافر العمد في المتسبب، وفي خلاف ذلك يكون المتسبب مسؤولاً بالتعويض بجانب المباشر إذا كان غير المتضرر أما إذا كان نفسه يخصم من التعويض بنسبة خطئه.

وبالنسبة لقانون المخالفات يرجع في تقدير التعويض حينها لتقدير المحكمة بما يتماشى مع قواعد العدالة والإنصاف. ولا بد أن ننوه أيضاً أن المشرع وضع القواعد فيما يتعلق بوفاة المضرور ويحق لعائلته أن يطالبوا بعد موته عن الأذى الجسماني الذي لحق مورثهم. (قانون المخالفات المدنية، م 55)

في سياق التحقق من المسؤولية المدنية المترتبة على حوادث المركبات، لا بد من القول بأنه بمجرد توافر الضرر تقوم المسؤولية المدنية دون الالتفات للخطأ الذي ارتكبه السائق، وهذا ما يسهل عملية إثبات ترتب المسؤولية المدنية، فيكون على المدعي أن يثبت ضرره من الحادث فقط حتى تصح مطالبته للتعويض. وفي كثير من الأحيان قد تتعدى المسؤولية إلى ما هو أبعد من السائق، فقد تصل أيضاً إلى تحمل صاحب المركبة المسؤولية عن وقوع الحادث أو ولي أمر السائق إن كان قاصراً.

ثانياً: المسؤولية المترتبة على الرعاية والرقابة: وهي المسؤولية التي يفرضها القانون على من حكم عليهم واجب الرعاية والرقابة على الأشخاص المتسببين مباشرة في وقوع الحادث، وهم:

مالك المركبة (صاحبها): وهو من سجل اسمه في رخصة المركبة أو الحائز بموجب عقد شراء من المالك الأصلي للمركبة. أي أنه صاحب حق الملكية والمسؤوليات والحقوق المرتبطة بهذه المركبة، والمسؤول الأول عن صيانة المركبة وتسجيلها وتأمينها وكل ما يتعلق بها، إلخ. (قانون المرور، م 1) يسأل صاحب المركبة في حال وقوع حادث بسبب مركبته وفقاً لأحكام المسؤولية المدنية عن مسؤولية غير مباشرة، وهو عبارة عن مبدأ يحكم بمسئلة المالك عن الحادث الذي يتسبب به السائق المتصرف بالمركبة ضمن نطاق عمله، أو كان يستخدمها بإذن. وعند تحديد المسؤولية في هذا السياق، لا بد من البحث حول إجازة صاحب المركبة القيادة للسائق، وأن الحادث قد ارتكب أثناء العمل الموكول إليه من صاحب المركبة. وفي غير ذلك لا يتحمل صاحب المركبة أي مسؤولية عن ضمان الضرر لأي متضرر.

ولي أمر الطفل: اختلف الفقهاء في تحديد الأهلية لدى القاصر وأثرها على تصرفاته وانقسمت إلى اعتبار الصغير معدوم الأهلية (غير مميز) إن كافة أعماله الدائرة بين النفع والضرر أعمال باطلة، فيما الصغير

ناقص الأهلية (المميز) أعماله الضارة باطلة والنافعة صحيحة. (زيدان، 2014، صفحة 85) وهنا يثار السؤال حول حقوق العباد التي أضرت بها سلوكيات هذا القاصر؟

استناداً إلى مجلة الأحكام العدلية وإلى الشريعة الإسلامية، فإن أهلية الوجوب تترتب منذ الولادة خصوصاً فيما يتعلق بحقوق العباد المتمثلة بالحقوق المالية كالضمان والتعويض؛ فهي واجبة النفاذ من أموال الصبي وإن لم يكن معه فعند الميسرة وهو ما أكدته المادة (916) من مجلة الأحكام العدلية، إذ نصت على أن الأفعال - الضارة التي يأتيها الطفل الذي يعتبر بحكم القانون كل من لم يتم الثامنة عشر من عمره، تكون مستحقة التعويض، وقياساً على نص المادة (51) سابقة الذكر، يمكن القول أن متولي أمر الطفل هو المكلف بواجب العناية والرعاية على أفعال الطفل؛ وعليه يرى الباحث أن من الضرورة جعله مسؤولاً مدنياً عن تعويض الأضرار في حوادث السير بين المركبات الناتجة بسبب سلوك الأطفال كأن يقوم بالقيادة دون إتمامه سن الثامنة عشر، وقبل الحصول على رخصة سيطرة يكون الولي مسؤول عن منعه من القيادة وإلا تحمل نتيجة عدم رعايته الصحيحة.

ثالثاً: مسؤولية حارس الشيء (حارس المركبة): يقصد بالحراسة بأنها السيطرة الفعلية التي يقوم بها الأشخاص الطبيعية أو المعنوية على الشيء (المركبة)، أي تكون المركبة التي تسببت بالحادث تحت رقابة وعناية الحارس في التصرف بأمره وتوجيهاته، فيعد الحارس حينها مسؤولاً عن أي أضرار أصيب بها الآخرين أثناء وجودها تحت حراسته سواء بحكم القانون أو الاتفاق، ويتضح أنه متى كان الشخص له سلطة استعمال المركبة أو يأمر باستعمالها وتشغيلها أو يأذن لأحد أن يستعملها تكون هناك سيطرة فعلية تدخله ضمن نطاق المسؤولية عن حراسة الشيء ويكون مسؤول عن الأضرار كما لو كان هو صاحب المركبة. (ابوحميد، 2018، صفحة 18)

#### الفرع الثاني: التعويض عن المسؤولية المدنية

يعرف التعويض فقهاً بالضمان، وورد أنه: " عبارة عن رد مثل الهالك إن كان مثلياً أو قيمته إن كان قيمياً" (مغل، 2007، صفحة 11)، وقصد به في القانون بأنه: "مبلغ من المال يدفع إلى شخص؛ تعويضاً عن

ضرر أصابه أو عبء حملة". وبالنسبة للضرر الناتج عن حادث السير يكون التعويض عبارة عن المبلغ المالي الذي يدفعه المتسبب والمسؤول مدنياً للشخص المتضرر جراء الحادث.

تهدف التعويضات إلى جبر الضرر كاملاً، ولا عبرة في جسامته الخطأ المرتكب، ويعد المسؤول هو وحده الملتزم بالتعويض تجاه المتضرر باعتبار التعويض جزءاً عن المخالفة المدنية التي ارتكبها وهي إلحاق الضرر بالغير. (الحربي، 2013، صفحة 30)

من المتعارف عليه أن حوادث المركبات نسبة الخطر فيها كبيرة، بالتالي فإن وقوع الحادث قد يترتب عليه ضرر لا يمكن جبره إلا عن طريق الضمان "الدفع النقدي"، فلا مجال للتنفيذ العيني أو إعادة الحال إلى ما كان عليه، فقط دفع مبلغ نقدي يمثل ضمان الضرر وجبره.

يعود أساس الضمان في الحوادث إلى الفعل الضار، إذ أن حوادث السير ترتب أضراراً في الأنفس أو الأموال أو العقارات أو فيها جميعها دفعة واحدة، وهذه الأضرار ترتب التعويضات بحسب طبيعة الحادث جسيم أو بسيط. ويكون الفعل الضار إما بصورة مباشرة، أو بصورة التسبب. (عيسى، 2012، صفحة 56)

يختلف التعويض باختلاف صورة الفعل الضار، فإن كان مباشراً<sup>40</sup> للضرر والإتلاف يكون ضامناً بكل ما لحق المتضرر، فإذا نقص المال عليه التعويض بقدر النقص الذي تسبب به، وقد نصت على هذه الصورة المادة (92) من م.أ.ع: "المباشر ضامن وإن لم يتعمد". وبناءً على ذلك يكون للشخص الذي اقترف الفعل الضار مباشراً النصيب الأكبر في تحمل المسؤولية وتبعية هذا الفعل، بالتالي التعويض. (دواس ر.، 2010، صفحة 25)

أما في صورة التسبب فإنه لا يكون ضامناً إلا في حال التعدي والتقصير، ونجد أن م.أ.ع نصت على هذه الصورة في المادة (93) حين أشارت إلى أن: "المتسبب لا يضمن إلا بالتعمد". ويمكن القول بأن أعمال الحفر على الطريق التي تجعل السائق يرتكب حادث بين المركبات، من خلال المسؤولية المدنية فإن

---

<sup>40</sup> يعرف المباشر: من كان فعله هو الذي أدى إلى الضرر مباشرة، وهو بعكس المتسبب الذي يحتاج إلى فعل آخر مستقل يساهم في حدوث النتيجة.

الأشخاص الذين حفروا الحفرة لم يضمنوا الضرر مع السائق لأنهم ليسوا متعمدين إلا إذا قصرُوا في وضع شاخصات تدل على وجود حفرة ويكون مسؤوليتهم على بمقدار تقصيرهم. وقد اتجه الفقه في حال اجتماع المباشر مع المتسبب بإضافة الحكم على المباشر، باعتباره أولى بإحالة الحكم إليه من المتسبب. (عيسى، 2012، صفحة 59)

وفقاً لدراسة بعض نصوص المجلة، مثل: م (20) "الضرر يزال"، م (80) "الغرم بالغنم"، م (92) "المباشر ضامن وإن لم يتعمد"، م (93) "المتسبب لا يضمن إلا إن تعمد"، م (913) "إذا زلق أحد على مال وسقط على مال آخر أو أتلفه يضمن"، م (922) "لو أتلف أحد مال الأخر أو انقض قيمته تسبباً... يضمن"، كل هذه النصوص تؤدي بالنتيجة إلى أن السائق الذي يوقع الحادث ضامن لمن تضرر، وسائق المركبة التي تتسبب بحادث مع مركبة أخرى يكون ضامن بالضرر، ونرى في مجلة الأحكام العدلية من خلال النصوص المذكور، أن المباشر يضمن سواء كان متعمداً أو غير متعمد، والمتسبب يشترط فيه التعمد والتعدي حتى يضمن الضرر. وفي موضوع الخطأ المشترك<sup>41</sup> نجد أن المجلة لم تنص عليه بشكل صريح، إلا أنه عثر عليه ضمن المادة (915) التي أظهرت اشتراك المضرور مع المسؤول بحيث توزع المسؤولية بينها. (حيدر، 2003، صفحة 604)

ولعل من المفيد أن نتطرق إلى مقدار التعويض، إذ أن المشرع لم يتطرق لتعيين قيمة التعويض وفقاً للقانون المدني في مجلة الأحكام العدلية أو حتى في قانون المخالفات المدنية بقدر محدد، ولكن يكون التعويض عن الضرر بحسب قيمة الضرر الذي أصاب المتضرر، وعليه فأنا في الجانب التطبيقي للمسؤولية المدنية، تستعين المحاكم بخبير يقدر قيمة التعويض المعنوي والمادي الذي يتناسب مع الضرر، يدرج ضمنه قيمة التكاليف التي تكبدها المتضرر لعلاجها وذهابه وعودته من المستشفيات ودور الرعاية الصحية، وقيمة الأجور والرواتب التي خسرها نتيجة الحادث، وقيمة الإصلاحات التي يتكدها أيضاً لتصلح الضرر، على عكس قانون التأمين، الذي حدد طريقة حساب التعويض من خلال نصوصه.

---

<sup>41</sup> يوصف الخطأ المشترك بأنه ذلك "الخطأ الذي يساهم فيه كل من المضرور والمسؤول في تحقيق الضرر، أنظر: (قريني، 2017، صفحة 21)

بعد بيان الأحكام الخاصة بالمسؤولية المدنية التي تتمثل في صورة تعويض الشخص المسؤول مدنياً للمتضرر وإعادة الحال لما كان عليه إن أمكن، لا بد من توضيح الوسائل الأخرى التي يمكن اللجوء إليها في تعويض المتضررين من الحادث، وهي اللجوء لشركات التأمين ضمن شروط يتم إيضاحها من خلال دراسة الأحكام المتعلقة بالتعويض من قبل شركات التأمين.

### المطلب الثاني: الأحكام الخاصة بمسؤولية شركات التأمين

تبنى المشرع الفلسطيني السياسة التشريعية المعمول بها في المملكة الأردنية الهاشمية في إصدار قانون التأمين رقم 20 لسنة 2005 والذي يعد من التشريعات الاقتصادية المهمة بجانب كل من قانون الأوراق المالية لسنة 2004 وقانون هيئة رأس المال لسنة 2004. (عويضة، 2008، صفحة 2) إذ يسعى هذا التشريع إلى تنظيم عملية التأمين "لحماية الأفراد والهيئات من الخسائر المادية الناشئة عن تحقيق الخطر محتمل الحدوث والذي يمكن أن يقع مستقبلاً ويسبب خسائر دون أن يكون للأفراد دخل في حدوثها". (عزا، 1971، صفحة 11) من خلال إبرام عقد بين طرفي التأمين وهما: المؤمن والمؤمن له أو المستفيد، يلتزم بسببه المؤمن بتحمل أخطار معينة مقابل أقساط (مبالغ نقدية) في حالة حدوث الحادث أو تحقق الخطر المؤمن منه، ويسمى هذا العقد بعقد التأمين. (عرجان، 2022، صفحة 6)

نجد أن كل من ق.م.ف.وق.ت.ف.أكدا بصيغة المنع المطلق قيادة وتسيير أي مركبة دون بوليصة تأمين نافذة المفعول، وهو ما تضمنته كل من المادة (73) من ق.م.ف.وق.ت.ف.أكدا نصت على أنه: "لا يجوز قيادة أو السماح بقيادة مركبة آلية دون وثيقة تأمين سارية المفعول من قبل شركة مسجلة في فلسطين تؤمن صاحب

المركبة أو قائدها أو الغير في تغطية أية تعويضات عن أضرار جسمانية ناتجة عن حادث طرق". وفي ذات الاتجاه نصت المادة (137) من ق.ت.ف.<sup>42</sup>

يشترط في عمل شركات التأمين، أن تجيز لها هيئة رأس المال العمل في فلسطين، وتلتزم بتغطية أي ضرر جسماني ينتج على إثر الحادث، لكل من صاحب المركبة، ومن يقودها بإذن منه، وكذلك تكون مسؤولة عن الالتزام الناشئ عن الحادث في مواجهة صاحب المركبة أو سائقها من المتضررين خارج وداخل المركبة. (قانون التأمين، م 138) ولهذا نعرض دراسة كل من مسؤولية شركات التأمين في التغطية التأمينية (الفرع الأول) وانتفاء مسؤولية شركات التأمين في التغطية التأمينية (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: مسؤولية شركات التأمين في التغطية التأمينية

ينبثق الالتزام بدفع تغطية تأمينية وفقاً لأحكام التأمين في حال وقوع حوادث الطرق عن مسؤوليتي: التصيرية عن الفعل الضار في مواجهة الغير من مستخدمي الطرق المركبات الأخرى أو المشاة، والعقدية في مواجهة ركاب المركبة. (البياتي، 2010، صفحة 83) ولهذا أدرج ق.ت.ف حوادث المرور من ضمن المخاطر التي يمكن تأمينها انبثاقاً من المسؤولية المترتبة على الأشخاص بسبب وقوعها، وباستعراض نص المادة (144) منه: " 1- يسأل كل من يستعمل مركبة آلية أو يأذن باستعمالها عن تعويض المصاب عن كل ضرر جسماني أو مادي أو معنوي ناتج عن حادث طرق كان للمركبة دخل فيه. 2- تكون مسؤولية من يستعمل المركبة أو من يأذن باستعمالها مسؤولية كاملة ومطلقة عن تعويض المصاب بغض النظر عما إذا كان هناك خطأ من جانبه أو من جانب المصاب أم لم يكن". يفهم منه أن مسؤولية السائق الذي يستعمل المركبة الآلية، أو المالك أو حتى ولي أمر القاصر الذي أذن له القيادة هي مسؤولية كاملة ومطلقة عن

---

<sup>42</sup> المادة (137) من ق.ت.ف. والتي نصت على أنه: " لا يجوز لأي شخص أن يستعمل مركبة آلية، أو أن يسمح لأي شخص آخر باستعمالها أو

أن يتسبب في ذلك إلا إذا كانت للمركبة وثيقة تأمين نافذة المفعول متفقة وأحكام هذا القانون".

تعويض المصاب حتى لو كان هناك خطأ من المتضرر.<sup>43</sup> وتمتد تلك المسؤولية بعد إبرام عقد التأمين لتشمل المؤمن والمؤمن له أو الصندوق بحسب المعايير التي يضعها القانون بشأن المسؤول عن التعويض. وتظل هذه المسؤولية قائمة ما دامت وثيقة التأمين سارية. (عويضه، 2008، صفحة 236)

عالم ق.ت.ف العديد من الحالات الناتجة عن الحادث الذي ينشأ عن الخطأ غير العمدي، حيث يشترط القانون على أن يكون الحادث قد وقع قضاء وقدر أو خطأ غير عمدي حتى لا تنقذ التغطية التأمينية أساسها القانوني،<sup>44</sup> ووضع عدة شروط ومعايير تكفل حق المصاب والمؤمن له وأيضاً المؤمن. إنطلاقاً من نصوصه يلتزم المؤمن بعد ثبوت مسؤوليته بمجموعة من الالتزامات القانونية وهي: القيام بدفع التعويض للمؤمن له وفقاً للأحكام الخاصة بنوع التأمين المؤمن به، وأداء الضمان المستحق للمتضرر عن الضرر الناتج جراء وقوع الحادث المؤمن منه مقابل قسط التأمين، أو عند حلول الأجل مع اشتراط القانون إخطار الجهة المؤمن لديها بوقوع الحادث. (عويضه، 2008، صفحة 44)

من الضروري بيان النقاط التي اشترط فيها القانون عدم الدفع لغير المتضرر، حيث تدخل القانون ومنع شركات التأمين من دفع مبلغ التعويض لغير المتضرر، وإن خالف المؤمن هذا الشرط ودفع للغير أو للمؤمن له لكي يقوم بالدفع للمتضرر، فلا يعفيه ذلك من أن يدفع للمتضرر ولا يعتد بما دفعه للمؤمن له كونه تم بشكل مخالف للقانون ومن خلال نص المادة (20) من ق.ت.ف يتبين أن المشرع حافظ على حقوق

---

<sup>43</sup> يسأل صاحب المركبة الذي أذن للسائق باستعمال المركبة التي سببت الحادث بصفته مسؤولاً ثانياً عن الحادث، ذلك لأنه لولا هذا الإذن لما تمكن السائق من استعمالها وارتكاب الحادث، وقد يكون هذا الإذن شفهي أو خطي، فإن المسؤولية لا تنتفي عنه إلا إذا أثبت مالك المركبة عدم الإذن للسائق، أو أن إهماله أدى إلى تمكين السائق من قيادتها.

<sup>44</sup> إذا ارتكب الحادث عمداً لا يمكن للمؤمن المطالبة بالتغطية التأمينية، وهو ما نصت عليه المادة (149) من ق.ت.ف: "لا يستحق المصاب تعويضاً في إحدى الحالات الآتية: 1- من تسبب عمداً في وقوع حادث الطرق،...". وتقع مسألة إثبات العمد على عاتق شركة التأمين؛ لأن الأصل أن الحادث وقع قضاء وقدر ما لم يثبت العكس.

المتضرر واعتبر أن عدم دفع المؤمن له شخصياً قرينة قانونية لعدم استلام التعويض. ويحق للمؤمن الرجوع للغير الذي دفع له مبلغ التعويض بدعوى المطالبة بالمبلغ الذي دفعه.<sup>45</sup>

لحماية حقوق المؤمن له، أقر المشرع نص المادة (141) والتي يمنع على شركة التأمين وضع الشروط التي تقيد من استعمال المركبات، بحيث أن هذه الشروط تعتبر لاغية حتى وإن كانت موجودة، والتي منها: عمر السائق، حالة المركبة؛ فيما عدا المركبة التي انتهت ترخيصها أكثر من تسعين يوم، عدد الأشخاص التي تحملهم المركبة الخصوصية فقط وفي هذا الشرط نجد أن المركبات العمومية يمكن وضع هذا الشرط ومن الممكن أن تنتفي مسؤولية شركة التأمين من التعويض إن كانوا الركاب أكثر من عدد المسموح به في نوع المركبة، الأوقات والمناطق التي تستعمل فيها المركبة، اسم المركبة بعلامات مميزة، رخصة قيادة سارية المفعول مهما كانت المدة التي مضت على إصدارها. ويتبين من هذه المادة تناسبها مع حق الأفراد في استعمال أموالهم بالشكل الذي يناسبهم وأن التأمين مهما كان نوعه لا يحق للقائم عليه أن يقيد هذا الحق.

في المقابل، أتاح القانون لشركة التأمين تحديد الأشخاص المصرح لهم بقيادة المركبة، بحيث يعلن المؤمن له عن أسماء الأشخاص المصرح لهم بالقيادة عند توقيع عقد التأمين. وفي هذه الحالة تلتزم الجهة المؤمنة عن تنفيذ التعويض في حالة وقع الحادث أثناء قيادة المصرح لهم وفقاً لبوليصة التأمين. (عويضه، 2008، صفحة 202)

قد تكون مسؤولية التعويض عن الحوادث مسؤولية تضامنية بين سائقي المركبات مؤمنهم، ففي حالة اشتراك أكثر من مركبة خفيفة تكون المسؤولية تضامنية تجاه المصابين الذين أصيبوا خارج تلك المركبات بشرط توفر التلامس بين المركبات. أما في حالة اشتراك أكثر من مركبة خفيفة وثقيلة فيدفع مؤمنو المركبات الثقيلة بالتضامن فيما بينهم 50% لأصحاب المركبات الخفيفة. (قانون التأمين، م 147) وفقاً لذلك أكدت محكمة النقض بتوزيع مسؤولية التعويض بين المركبات التي تشترك في الحادث في مواجهة المصاب خارج تلك

---

<sup>45</sup> انظر المادة (20) من ق.ت.ف التي نصت على أنه: "لا يجوز للمؤمن أن يدفع لغير المتضرر مبلغ التعويض المتفق عليه (كله أو بعضه) ما دام المتضرر لم يعوض عن الضرر الذي أصابه".

المركبات، بحيث توصلت إلى تخطئة محكمة الاستئناف التي أقرت بعدم اشتراك الصندوق في دفع التعويض مع شركات التأمين المؤمن لديها، بينما كان الحادث بين ثلاث مركبات بينهما مركبة غير قانونية، وعليه قررت اشتراك شركتي التأمين في التعويض بالتضامن وإبراء الصندوق من التعويض باعتباره أن تلك الحالة ليست من ضمن الحالات التي يدفع بها الصندوق، وكان موقف محكمة النقض بأن أكدت على مخالفة محكمة الاستئناف للقانون وأقرت ضم الصندوق لشركات التأمين في دفع التعويض وتوزيع المسؤولية بين الجهات الثلاث. (نقض حقوق، 2023)

عند تحقق الضرر وثبوت المسؤولية يتكون حق للمصاب وهو جبر الضرر وضمانه من خلال دفع التعويض المادي الذي بينه القانون وحكمت به المحكمة، تعويضاً عن الأضرار المادية والمعنوية. بحيث يشمل كل ما لحق المتضرر من خسارة وما فاتته من كسب، ويستحق التعويض عن الضرر المباشر ويجب أن يكون متناسباً ومساوياً للضرر حتى لا يعد وسيلة إثراء بلا سبب. (أبوهلال، 2016، صفحة 26)

يعتمد مقدار التعويض الذي يدفعه المؤمن للمؤمن له على ما تحدده محكمة الموضوع في كل قضية على حسب الملابسات التي تحيط بها، وبالنظر للنص القانوني فإنه يأخذ بالحسبان ما لحق المتضرر من خسارة وما فاتته من كسب (الكسب المستقبلي). والتعويض عن الضرر المعنوي (الألم والمعاناة) وهو ما تطرقت له المادة (152) من ق.ت.ف التي فرضت للمصاب تعويضاً عن كل واحد بالمائة من نسبة العجز الدائم يساوي 50 دينار، و40 ديناراً عن كل ليلة يمكثها في المؤسسات العلاجية، و500 دينار عن العمليات الجراحية، بشرط أن لا يتجاوز التعويض عن الضرر المعنوي في مجموعه عن 10000 دينار أردني، أما إذا لم يستحق المصاب أيّاً من التعويضات المذكورة فتحكم المحكمة بما لا يتجاوز عن 500 دينار أردني للمصاب عن الضرر المعنوي. (عويضة، 2008، صفحة 49)

إذا أسفر الحادث عن وفاة المصاب، يدفع لورثته 50% من الحد الأقصى من مبلغ التعويض عن الأضرار المعنوية وهو 10000 دينار، وي طرح منه حصة الورثة المعالين وفقاً لحجة حصر الإرث، ولا يكون للورثة الحق في المطالبة في التعويض بدل فقدان الكسب المستقبلي إذا كان المتوفى غير معيل، وهذا ما حكمت به محكمة النقض الفلسطينية. (نقض مدني، 2011)

يحسب التعويض عن الأضرار المادية على النحو التالي: التعويض عن بدل المصاريف الطبية وبدل المواصلات بما يعادل ما انفق المصاب في سبيل العلاج بسبب الحادث. التعويض عن عدم المقدرة على الكسب أثناء العلاج وهو 100% من أجره اليومي طيلة مدة عجزه المؤقت على ألا يتجاوز السنتين من تاريخ الحادث. واخيراً التعويض عن بدل فقدان الدخل المستقبلي ويكون في حال تخلف عن الحادث نسبة عجز وظيفي، وتكون على أساس المعادلة التالية: (نسبة العجز \* الدخل الشهري \* ما تبقى للمصاب حتى عمر الستين \* 12 شهر تقسيم 100). (شديد، 2022، الصفحات 92-102)

بناءً عليه؛ يشمل التعويض كل من الدفعات المستعجلة التي تدفع للمصاب خلال ثلاثين يوماً من تاريخ الإخطار لتغطية جميع النفقات الضرورية التي أنفقها المصاب للعلاج بسبب الحادث، ودفعات شهرية تكفي لسد متطلبات معيشته ومعيشة أفراد الأسرة المعالين منه. (شديد، 2022، الصفحات 92-102)

على الرغم من تنظيم الحالات التي تتعدد مسؤولية شركات التأمين في دفع التغطية التأمينية للمؤمن له والمتضررين من الحادث المؤمن منه، إلا أنه رسم الطريق أيضاً لها وبين الحالات التي لا يحق للمتضررين أو المؤمن له مطالبة الجهة المؤمنة، وحدد الجهة التي يمكن اللجوء إليها في ظل انتفاء مسؤولية المؤمن في دفع التغطية المالية. وهو ما نتطرق إليه في الفرع الثاني.

### الفرع الثاني: انتفاء مسؤولية شركات التأمين في التغطية التأمينية

يعد من الثابت؛ أن القواعد القانونية تسعى دائماً إلى تنظيم العلاقة بين الأطراف التي يخاطبها كل قانون على حداً، كما أنها تكفل حقوق الطرفين، بحيث لا يعتدي أحدهم على الآخر، وفي ق.ت.ف أيضاً سعى المشرع على الحفاظ على حقوق المؤمن له وبذات الوقت الحفاظ على حقوق شركات التأمين "المؤمن"، موضعاً بعض الحالات التي لا يحق فيها مطالبة شركات التأمين بالتعويض عن الخطر المؤمن منه "حادث السير".

ذكرنا سابقاً أن التأمين يرد على الخطأ غير العمدي، وتبين أنه متى تسبب السائق بالحادث عمداً وأثبتت شركة التأمين وجود العمد أو القصد في الحادث تنتفي مسؤوليتها من دفع مبالغ التعويض. وهو ما بينته

المادة (149) بجانب الحالات الأخرى التي تنفي التغطية التأمينية من شركات التأمين، ومنها: استعمال المركبة في ارتكاب جنائية أو جنحة، حينها تتجمد التغطية وتلغى وثيقة التأمين، ويعود ذلك إلى أن الغرض من استعمال المركبة يجب أن يكون مشروع ولا يجوز أن تستعمل لتحقيق غاية غير مشروعة، بالإضافة إلى أن هذه الحالة ينطبق عليها حالة التسبب العمدي في الحادث، والذي ينفي صفة الاحتمالية في وقوع الخطر الذي تتأسس على صفة الاحتمالية. (أبوהל، 2016، صفحة 51)

بالإضافة إلى ما ذكر، ينص المشرع على اعتبار قيادة المركبة بدون تأمين ساري أو مخالفة إحدى شروط التأمين إحدى الأسباب التي تنفي مسؤولية شركة التأمين، كذلك القيادة دون إذن مالکها، والقيادة بدون رخصة قيادة، وهو ما يخالف قانون المرور الذي أوجب لقيادة المركبة توافر رخصة قيادة تتوافق مع نوع المركبة، أو إذا كانت الرخصة منتهية مدة تزيد على سنة، يتضح في هذا الشرط أن القانون تهاون مع الأفراد الذين يتقاعسوا في تجديد الرخصة وإعطاهم مهلة سنة وفي خلالها إذا قاد مركبة مؤمنة لا تعفى الشركة من التغطية، وبعد مرور سنة يعفيها القانون من التغطية. ويعد سبباً في انتفاء حق المطالبة إذا قادها خلال فترة الحرمان بحكم القانون أو من قبل الجهة المختصة. (أبوהל، 2016، صفحة 53)

إذا سمح قائد المركبة لشخص آخر قيادة المركبة ولم تكن للمركبة تأمين ساري أو كان التأمين لا يغطي حوادث الطرق "سواء كان السائق على علم بوجود التأمين أو لا" تنتفي مسؤولية شركة التأمين من التغطية. لكن في هذه الحالة ينبغي التفريق بين علم السائق من عدمه في وجود بوليصة التأمين وتغطيته، من حيث حقه في مطالبة الصندوق الفلسطيني شأنه شأن أي مصاب آخر.

من المهم توضيح تحديد القانون لجهة ثانية يحق لمصابي الحوادث مطالبتها للحصول على تعويض عن الضرر الذي أنزل بهم جراء الحادث، وتعد هذه الجهة هي الصندوق الفلسطيني لتعويض مصابي حوادث الطرق، ويحل الصندوق محل شركة التأمين في تغطية الأضرار مع عدم انتقاص حقوق المصاب، وهو ما أكدته المادة (174) من ق.ت.ف والتي أكدت على حق المصاب في مطالبة الصندوق بذات الطريقة التي كان يحق له مطالبة شركة التأمين، ويحصل على ذات التعويض بما فيها نفقات علاج المصاب والدفعات

المستعجلة. ويحق للصندوق بعد دفع التعويض للمصاب الرجوع إلى مالك المركبة أو المتصرف فيها أو إلى شركة التأمين. (عويضه، 2008، صفحة 271)

تطبيقاً لنص المادة (173) التي وضحت الحالات التي يمكن اللجوء فيها على الصندوق لاقضاء التعويض، وحددت أن الشخص الذي يحق له الرجوع على الصندوق هو الغير أي عدا السائق، إلا إذا قاد المركبة بإذن من مالكة ولا يعلم بعدم وجود وثيقة تأمين أو لا تغطي الحادث فيرجع للصندوق كأبي مصاب آخر كما بينا سابقاً وهي حالة وحيدة بما تتعلق "بالسائق الحي"، أما السائق الذي يتوفى يحق لورثته الرجوع على الصندوق، وهو ما أكدته محكمة النقض في قرارها حيث أظهرت أن الهيئة العامة لمحكمة النقض قد قررت في نقض رقم 1039 / 2020 " أن المشرع قصد من نصوص ق.ت.ف عند تعريفه للمركبة الآلية لغايات اعتبار الحادث الناتج عن استعمالها ينشأ عنه ضرر جسماني ووصفه بأنه (حادث طرق) التعريف المادي للمركبة ولم يذكر أن عدم تسجيلها لا ينفي صفة المركبة لغايات تطبيق نصوصه، وبالتالي فإن المركبة المشطوبة هي مركبة آلية بالمعنى القانوني، وعليه فإن الصندوق الفلسطيني لا تتنفي عنه مسؤولية التعويض عن الضرر إذا توفي قائد المركبة المشطوبة، وبالرجوع إلى نص المادة (150) من ق.ت.ف التي تبين حق ورثة السائق الذي يتوفى بالرجوع إلى الصندوق ومطالبته بالتعويض، وهذا الحق مقرر بحكم القانون، على الرغم من أن السائق لو بقي على قيد الحياة لا يستحق هذا التعويض لأنه مركبته غير قانونية- مشطوبة. (نقض حقوق، 2024)

تتعدد حالات الرجوع على الصندوق، وهي: إذا كان السائق المتسبب مجهولاً، إذا لم يكن بحوزة السائق تأمين ساري، إذا كانت شركة التأمين تحت التصفية، إذا كان بحوزة السائق تأمين ولكنه لا يغطي الحادث، بسبب استعمال المركبة بشكل يخالف رخصتها، القيادة بدون رخصة أو برخصة لا تجيز قيادة ذات النوع، عدم دفع المؤمن له أقساط التأمين إذا وقع أي غش أو تدليس للحصول على وثيقة التأمين، بالإضافة إلى أي حالة لا تغطي فيها الوثيقة الالتزام بالتعويض. (أبوهلال، 2016، صفحة 67)

في الواقع؛ عند دراسة كل من قانون المرور والتأمين فإن حالات المركبات غير القانونية والتي تعرف بالمركبات المشطوبة تعد من المركبات التي لا يسمح السير أو وجودها على الطريق وفي تصور وقوع

الحادث فيها، لا نكون بصدد تطبيق قانون التأمين عليها، ويكون السائق مسؤول عن الضرر وفقاً للمسؤولية المدنية أي التعويض عن الضرر، بغض النظر عن مخالفته للقيادة خصوصاً وأن المسؤولية تقوم فقط بتحقق الضرر دون النظر إلى الخطأ المرتكب أو المخالفة كما في المسؤولية الجزائية. وفي حال أدى الحادث بين المركبات المشطوبة إلى وفاة السائق أو شخص آخر يمكن لورثة الشخص المتوفى مطالبة الصندوق بالتعويض، كذلك في حال كان السائق مجهول يمكن للمصاب الرجوع للصندوق لتعويضه حتى وإن كان سبب إصابته حادث بين مركبات غير قانونية. (عرجان، 2022، صفحة 71) ويقاس على هذه الحالة أيضاً المركبات التي تحمل النمرة الصفراء وذلك لأن سيرها في أراضي السلطة الوطنية يعتبر غير قانوني.

خلاصة الأمر؛ بدراسة أحكام المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات نجد أنها تهتم بالدرجة الأولى بالتعويض عن الضرر باعتباره إجراء عقابي يفرض على المسؤول ومن جهة أخرى إجراء إصلاحي ومحاولة إعادة الحال لما كان عليه ومراضاة المتضرر، وهو ما يجعل الكثير من الأشخاص التنازل عن فكرة الشكوى ضد مرتكبو الحوادث والاكتماء بالمسؤولية المدنية ناهيك عن سرعة الفصل في الحكم المدني بالمقارنة بالحكم الجزائي. ومن جانب آخر يعد التعويض الغاية الأساسية التي يبحث عنها المتضرر في حوادث المرور لجبر الضرر المادي والمعنوي الذي قد يصيبه.

تظهر من حيثيات الدراسة أن أساس المسؤولية المدنية يعتمد على الضرر، مما تعفي المتضرر من إثبات خطأ المسؤول وهذا ما يساعده في إثبات الضرر الواقع عليه وحماية حقوقه بسهولة، بالإضافة إلى ذلك، يتيح له تعدد الجهات التي يمكنه المطالبة بالتعويض منها، حرية الاختيار بين هذه الجهات والاكتماء بها بدلاً من المسؤولية الجزائية، خاصة أن إثبات الضرر لا يتوقف على إثبات المسؤولية الجزائية عن وقوع الحادث. كما يرى الباحث أن هدف المتضرر لا يكون بفرض العقاب على مرتكب الحادث على قدر الحصول على التعويض، وحتى لا يحاسب بناءً على موضوع جنائي يقبل اللجوء إلى القضاء المدني سواء ليقاضي السائق أو المؤمن أو الصندوق، كما أن أحكام المسؤولية المدنية وشركات التأمين تكفي بنظر البعض في المجتمع لحماية حقهم.

## الخاتمة:

يعتمد إقرار المسؤولية الجزائية بشكل عام على عنصرى التجريم والعقاب في كافة الجرائم بما فيها الجرائم المرورية التي ينظمها ق.م.ف، ومن منظور حوادث السير باعتبارها جرائم تقوم في مواجهة مرتكبيها مسؤولية جزائية لتوافر النص القانوني الذي يعتد بحوادث السير والتصادم بين المركبات على أنه جريمة، مع بيان الأفعال المادية التي تكون جريمة الحادث بالإضافة إلى وضع الجزاء باختلاف مقداره على المتسبب بالحادث. بحيث أدرجها بحسب التكييف الجرمي ضمن جنح التسبب عن طريق الخطأ تقوم بتوافر الخطأ الناتج عن الإهمال أو عدم الاحتراز كذلك يجب توافر الأهلية في الفعل؛ فلا مسؤولية بدون خطأ، ولا مسؤولية على من ليس له أهلية لتحملها.

بسبب تنوع المركبات في شوارع الضفة الغربية الخاضعة لتنظيم السلطة، الذي يعتمد على تسجيلها وترخيصها وكذلك تأمينها، بحيث تعد تلك الصور متمثلة بالغير قانونية والمسجلة إسرائيلياً والمسروقة، كان لا بد من التطرق لها لبيان كيفية التعامل مع سائقي تلك المركبات، ولهذا عالج المشرع قيادتها من خلال مخالفة قيادة تلك المركبات بجانب التسبب بالحادث، وهذا لا يسري على ما تسمح بسيرها وزارة النقل والمواصلات باعتبارها المسؤولة بتوضيح الغاية من تسيير بعض المركبات على الطريق.

تظهر خصوصية هذا النوع من الجرائم بالإضافة لتنظيمها بعيداً عن الجرائم غير المقصود المنصوص عليها في قانون العقوبات، في تمكين شرطة المرور محل النيابة في تحريك الدعوى، ومن الممكن أن لا يكون في حوادث السير مرحلة التحقيق الابتدائي؛ لأن أغلبها من قبيل الجنح والتي تصح إحالتها للمحكمة فقط بناء على محضر الاستدلالات.

نظراً لأن حوادث السير قد تسبب أضراراً جسمية أو مادية وحتى الوفاة، في هذه الحالة ينشأ حق للمتضرر أو ورثة المتوفى المطالبة في التعويض عن الضرر الذي أصابهم بواسطة دعوى مدنية، أو مطالبة شركات التأمين إذا كانت المركبة مؤمنة وفقاً لقواعد قانون التأمين، ولهذا يلجأ معظم الأفراد بمطالبة شركات التأمين أو الصندوق الفلسطيني لتعويض مصابي الحوادث، أو حتى المسؤول مباشرة. وبهذا قد يؤثر ذلك على المسؤولية في حال اكتفى الأفراد بالدعوى المدنية. وفيما يتعلق بالقضاء العشائري والذي يشعر الأفراد

بالإزاميته، هدفت الدراسة إلى بيان أثره على المسؤولية الجزائية والتطرق إليه في الفصل الثاني من ضمن أسباب القصور.

ومن خلال الورقة البحثية التي سار بها الباحث توصل إلى بعض النتائج والتي مفادها:

١. أقر المشرع الفلسطيني المسؤولية الجزائية عن حوادث المرور باعتبارها جرائم مرورية نظمها قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000 تختلف عن الجرائم التي ينظمها قانون العقوبات إذا ارتكبت الجريمة باستعمال المركبة باعتبارها وسيلة جرمية لا حادث مرور.
٢. أن حوادث السير تعد من ضمن الجرائم غير العمدية والتي تطرق لها المشرع باعتبارها جنح التسبب بحادث السير عن طريق الخطأ، ولا تختلف من حيث أنواعها وإنما بحسب جسامة الضرر الذي نتج عنها؛ حيث يأخذ بعين الاعتبار إذا نتج على إثر الحادث وفاة أو إصابة جسامانية أو أضرار مادية.
٣. منح القانون أعضاء الضابطة القضائية المتمثلة "بشرطة المرور" صلاحية إحالة الملفات إلى المحكمة وإصدار لائحة اتهام لمرتكب الحادث وكذلك بعض الجرائم المرورية، وبين ذلك عند النص على اعتبار مذكرة الحضور أمام المحكمة لائحة اتهام ضد المتهم في نص المادة (98) ق.م.ف، في حال لم يتم المتسبب بالحادث بإبلاغ الشرطة.
٤. تفرض على الهيئات المعنية بما فيها الهيئات الحكومية مسؤولية جزائية في حال تسببت المركبة التي تعود ملكيتها للهيئة، وفق مسؤولية الشخص المعنوي عن أعمال تابعيه، ويفرض الجزاء بما يتناسب مع شخصيتها.
٥. يلجأ الكثير من الأفراد في حل منازعات حوادث السير إلى القضاء العشائري بسبب الشعور بالإزاميته وانتقاد بعض السلبيات في القضاء النظامي في المجتمعات القبائلية وهذا يشكل معظم المدن الفلسطينية. بحيث يشكل طريق يخفف من حدة المسؤولية وفي معظم الأحيان بديل عنها تدعمه الحكومة ممثلة بأجهزتها مثل النيابة العامة والقضاء.
٦. تتعدد المسؤولية المدنية عن حوادث السير باعتبارها نتيجة لامتداد المسؤولية الجزائية عن الفعل الجرمي (حادث السير) ويترتب على انعقادها واجب التعويض عن الضرر سواء التعويض من الشخص نفسه

المتسبب بالضرر، أو مطالبة من يحق مطالبته وفقاً لقانون التأمين الفلسطيني والذي نظم هذا التعويض التأميني وآلية الحصول عليه.

٧. يلتزم الصندوق الفلسطيني في تعويض مصابي الحوادث في الحالات التي يبينها قانون التأمين والتي منها: إن كان السائق مجهولاً، أو لا يستحق تعويض من شركات التأمين لسبب ما، كل ذلك بهدف تعويض الضرر إذا لم يكن هناك من يعوضه، كما أن الصندوق يلتزم بتعويض المصاب الذي يتوفى إثر الحادث، ويلتزم أيضاً في تعويض السائق المصاب الذي يتوفى حتى وإن كان يقود مركبة مشطوبة.

ومن أهم التوصيات التي توصلت لها الدراسة:

١. العمل على تشديد العقوبة المقررة على جرائم التسبب بحادث الطرق بسبب عدم تناسب العقوبة مع الخطر الذي يحققه الحادث، خاصة تلك التي تقع نتيجة قيادة المركبات غير الصالحة للقيادة أو قيادة القيادة المتهورة.

٢. العمل على تشريع النصوص التي تهدف لمعالجة المسؤولية الجزائية الناشئة عن قيادة المركبات المسروقة وأثرها في تكوين القصد الجنائي خاصة إذا تسببت تلك المركبات بحادث طرق.

٣. يلاحظ أن إحدى أسباب انتشار المركبات المشطوبة زيادة الضرائب المفروضة عليها والتي من شأنها زيادة أسعارها بالمقارنة مع سعرها في الدول المجاورة أو حتى الداخل المحتل، ولهذا يوصي الباحث بالعمل على تقليل فرض الضرائب على المركبات القانونية حتى يتسنى للجميع إمكانية شراء المركبات القانونية، على اعتبارها نقطة البداية لمعالجة مخالفات المرور.

٤. العمل على توظيف أعضاء الضابطة القضائية العامة والخاصة وفقاً لنظام توزيع أعضاء الشرطة والذي ينص على أن يكون لكل 1000 مواطن شرطي ليس بالضرورة أن يكون كلهم مرور، حتى يتناسب أعداد الشرطة مع التوزيع الجغرافي للمدن. ولتحقيق نتائج المسؤولية الجزائية ومنع التهرب منها.

٥. العمل على تمكين الرقابة الإدارية والقضائية على قرارات القضاء العشائري التي تشكل في طياتها اعتداء على حق الدولة في فرضها للعقاب، بالإضافة إلى مخالفتها للمبادئ القانونية والتي منها الشرعية والمشروعية.

## المراجع

### • المراجع باللغة العربية

### • الكتب:

١. أبو عفيفة، طلال. (2011). الوجيز في قانون الإجراءات الجزائية الفلسطينية، ط 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع. عمان.
٢. أحمد، عبد الرحمن. (2012). شرح قانون العقوبات القسم العام . ط 1. دار الثقافة. الأردن.
٣. الأحمدى، محمد. (1445 هـ). المسؤولية التقصيرية لسائق السيارة الناشئة عن حوادث المرور - وفقاً لنظام المعاملات المدنية السعودي. الجمعية العلمية القضائية السعودية. الرياض.
٤. بلال، احمد. (2019-2020). مبادئ قانون العقوبات المصري - القسم العام. دار النهضة العربية. القاهرة.
٥. بورقية، حسان. الناجي، محمد. (1993). ترجمة كتاب نيتشه: العلم والمرح. ط 1. أفريقيا الشرق.
٦. البياتي، نادية. (2010). التأمين الإلزامي من المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات. ط 1. المركز القومي للإصدارات القانونية. مصر.
٧. تماري، سليم. (2019). الجبل ضد البحر: إشكاليات الحداثة الفلسطينية. ط 2. معهد مواطن للديمقراطية وحقوق الإنسان، بيرزيت- فلسطين.
٨. ثابت، محمود. (دون سنة نشر). القضاء العشائري- عند قبائل بئر السبع- فلسطين. منشورات موقع أم الكتاب للأبحاث والدراسات الإلكترونية. غزة- فلسطين.
٩. جرادات، ادريس. (2014). الصلح العشائري وحل النزاعات. جامعة النجاح الوطنية. نابلس.
١٠. حجة، عادل. (2015). العرف العشائري في الإصلاح. ط 3. الخليل- فلسطين.
١١. حسني، محمود. (1962). شرح قانون العقوبات - القسم العام - النظرية العامة للجريمة. دار النهضة العربية. القاهرة.
١٢. حمزة، فراس. موات، سارة. (2020) مسؤولية العامل عن إفشاء الأسرار المهنية. ط 1. المركز العربي. القاهرة.

- ١٣ . حيدر، علي. (2003) . درر الحكام في شرح مجلة الأحكام. م 2. دار عالم الكتب. بيروت.
- ١٤ . الحيط، سما. (2014). كتاب قانون العقوبات - أحكام من محكمة التمييز الأردنية والمحاكم الفلسطينية - تعليقات مختارة - آراء فقهية. معهد جامعة بيرزيت. فلسطين.
- ١٥ . الداودي، غالب. (2014). المدخل إلى علم القانون، ط 3. دار الثقافة. عمان.
- ١٦ . دواس، أمين. (2012). مجلة الأحكام العدلية وقانون المخالفات المدنية. ط 1. ج 2. المعهد القضائي الفلسطيني. رام الله.
- ١٧ . زيدان، عبد الكريم. (2014). الوجيز في أصول الفقه. ط 1. مؤسسة الرسالة. دمشق.
- ١٨ . سرور، أحمد. (2015). الوسيط في شرح قانون العقوبات - القسم العام. ط 6. دار النهضة العربية. القاهرة.
- ١٩ . شديد، عبد الرحمن. (2022). الاجراءات القانونية والعملية أمام المحاكم والدوائر القانونية الفلسطينية. مكتبة الشروق. جامعة النجاح - فلسطين.
- ٢٠ . شلهوب، نادرة. عبد الباقي، مصطفى. (2003). القضاء والصلح العشائري - وأثرهما على القضاء النظامي في فلسطين. معهد الحقوق. بيرزيت - فلسطين.
- ٢١ . الطيب، أحمد. ((2014)). البلديات: ودورها في الحد من حوادث السير. ط 1. دار البيروني للنشر والتوزيع. الأردن.
- ٢٢ . عبيد، عبد العزيز. (2016). المسؤولية الجنائية في الإعلانات التجارية: دراسة تأصيلية مقارنة. ط 1. مكتبة القانون والاقتصاد. الرياض.
- ٢٣ . عزا، عادل. (1971). مبادئ التأمين. دار النهضة العربية. بيروت.
- ٢٤ . عشبية، فتحي. (2009). التنظيم الإداري في التعليم العام (أسسه، مجالاته، فعاليته). ط 1. الأكاديمية الحديثة للكتاب الجامعي. القاهرة.
- ٢٥ . العمروسي، أنور. (2014). الشخص الطبيعي والشخص الاعتباري في القانون المدني. ط 1. دار محمود للنشر. القاهرة.
- ٢٦ . العوجي، مصطفى. (1985). القانون الجنائي العام - المسؤولية الجنائية. ط 1. ج 2. مؤسسة نوفل. بيروت.

٢٧. عويضة، ناظم. (2008). أحكام قانون التأمين الفلسطيني رقم 20 لسنة 2005. مكتبة ومطبعة دار المنارة. فلسطين.
٢٨. الكسواني، جهاد. (2013). قرينة البراءة، ط 1. دار وائل للنشر والتوزيع، عمان.
٢٩. الكسواني، جهاد. (2019). الإجراءات الجزائية في التشريع وفقه القضاء والفقه، فلسطين، ط 1. مركز راصد للدراسات والتدريب بالمحاماة. سلسلة معارف قانونية رقم (1). رام الله - فلسطين.
٣٠. المعاينة، منصور. (2004). المسؤولية المدنية والجنائية في الاخطاء الطبية. ط 1. جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية (مركز الدراسات والبحوث). الرياض.
٣١. نجم، محمد. (2000). قانون العقوبات - القسم العام (النظرية العامة للجريمة). ط 1. مكتبة دار الثقافة. الأردن.
٣٢. هرجه، مصطفى. (2012). الأشخاص والأموال في القانون المدني. ط 1. دار محمود للنشر. القاهرة.

#### • الإطروحات والرسائل الجامعية:

- ١- أبو هلال، مراد داوود خليل. (2016). "دراسة نقدية لأحكام تأمين المركبات الواردة في قانون التأمين الفلسطيني رقم 20 لسنة 2005". رسالة ماجستير منشورة. جامعة القدس. فلسطين.
- ٢- بشوع، علاوة. (2005). "التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر". رسالة ماجستير منشورة. جامعة منتوري - قسنطينة. الجزائر.
- ٣- جوادي، يوسف. وهنية، الشيخ. (2020). "تطور أساس المسؤولية المدنية". رسالة ماجستير منشورة. جامعة غرداية. الجزائر.
- ٤- الحاج، أمل محمد. (2013). "أحكام الإهمال في الفقه الإسلامي - فيما عدا العبادات - دراسة فقهية مقارنة". رسالة ماجستير منشورة، جامعة القدس. فلسطين.

- ٥- الحربي، شاهر فيحان. (2013). "التعويض عن الخسائر المادية في الحوادث المرورية. دراسة تأصيلية مقارنة بالقانون المصري"، رسالة ماجستير منشورة. جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية. الرياض.
- ٦- دواس، رنا ناجح طه. (2010). "المسؤولية المدنية للمتسبب "دراسة مقارنة". رسالة ماجستير منشورة جامعة النجاح الوطنية. نابلس. فلسطين.
- ٧- شنين، سعيد. (2011) "المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور، دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون". رسالة ماجستير منشورة. جامعة الجزائر. الجزائر.
- ٨- العتابي، عمار حميد جلاب. (2016). "المسؤولية الجنائية عن الجرائم المرورية- دراسة مقارنة". رسالة ماجستير منشورة، جامعة ذي قار. العراق.
- ٩- عرجان، افنان يونس يوسف. (2022). "أثر التأمين من المسؤولية على علاقة المؤمن بالشخص الثالث (المضروب)". رسالة ماجستير منشورة. جامعة القدس. فلسطين.
- ١٠- العنزي، محمد متروك. (2015). "المسؤولية الجزائية عن فعل الغير في القانون الجنائي". أطروحة دكتوراه منشورة. الجامعة الأردنية. الأردن.
- ١١- عيسى، محمد يوسف عاهد. (2012). "التعويض المالي المترتب على حوادث السير في الفقه الإسلامي". رسالة ماجستير منشورة. جامعة النجاح الوطنية. فلسطين.
- ١٢- قاسم، سعيد أحمد علي. (2009). "الجرائم المرورية". أطروحة دكتوراه منشورة. جامعة الإسكندرية. القاهرة.
- ١٣- قريني، لينا خميس. (2017). "الخطأ المشترك والآثار القانونية المترتبة عليه "دراسة مقارنة". رسالة ماجستير منشورة. كلية الدراسات العليا. جامعة النجاح الوطنية. نابلس. فلسطين.
- ١٤- المطيري، ضاوي جزاع. (2011). "المسؤولية الجنائية للاشتراك بالمساعدة". رسالة ماجستير منشورة، جامعة الشرق الأوسط. الأردن.

١٥- النوايسة، طارق زياد. (2009). الإكراه كمانع للمسؤولية الجزائية". رسالة ماجستير منشورة. جامعة مؤتة. الأردن.

١٦- نوري، آية محمد خالد. (2020). "الأحكام العامة لجرائم المرور في التشريع الفلسطيني - دراسة مقارنة". رسالة ماجستير منشورة. جامعة النجاح الوطنية. فلسطين.

١٧- الهاجري، محمد ناصر سعود. (2011). "موانع المسؤولية الجنائية في التشريع الجنائي الإسلامي، دراسة مقارنة بالقانون الجزائري الكويتي". رسالة ماجستير منشورة. جامعة الشرق الأوسط. الأردن.

#### • الأبحاث والمقالات:

١. أبو قصيصة، جمعة أحمد. (2019). "مسؤولية الأشخاص المعنوية في القانون الليبي". مجلة أبحاث قانونية- جامعة سرت- ليبيا. ع 6. ص.ص 61-87.

٢. ابوحمد، رشدي هشام عبد. (2018). "المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث الطرق، والتأمين الإلزامي منها (دراسة مقارنة)". (بحث منشور) جامعة النجاح الوطنية. نابلس. فلسطين.

٣. أحمد، فؤاد عبد المنعم. (2008). "الدعوى الجزائية وإجراءات المحاكمة". (بحث منشور). شبكة الألوكة. الرياض.

٤. إلياس، إبراهيم أحمد. (2017). "حالة الضرورة وأثرها على المسؤولية الجنائية في القانون الدولي الجنائي". المجلة المصرية للقانون الدولي. ع 73. ص.ص 475-536.

٥. بلحاج، مونير. وكراجي، مصطفى. (2022) "القضاء العرفي كطريق بديل لحل النزاعات الجزائية (دراسة مقارنة)". مجلة القانون العام الجزائري والمقارن. م 8. ع 2. ص.ص 582-599.

٦. تنتوش، بشير العربي يوسف. (2020). "أهمية تطبيق القواعد المرورية لتجنب حصول حوادث الطرق". جامعة طرابلس، ع 19. ص.ص 223 - 236.

٧. جامعة بيرزيت. (2008). النظام القانوني والعملية التشريعية في فلسطين. وحدة بنك المعلومات. فلسطين.
٨. جرادات، إدريس. (2020). "الصلح العشائري وحل النزاعات في فلسطين، مصطلحات وسلوكيات عرفية". مجلة الثقافة الشعبية. ع 51. ص.ص 118-141.
٩. حسن، حسام الدين محمود. (أب، 2018). "المسؤولية التقصيرية عن التدخل في العلاقات التعاقدية في القانون الأمريكي". مجلة البحوث القانونية والاقتصادية- جامعة المنصورة. مصر ص.ص 693-776.
١٠. حماد، آلاء . وعبد الباقي، مصطفى. (2017). "موانع المسؤولية الجزائية وفقاً لقانون العقوبات الأردني الساري في الضفة الغربية ومشروع قانون العقوبات الفلسطيني". مجلة جامعة النجاح، فلسطين، م 31. ع 4. ص.ص 519-562.
١١. الرفاعي، مأمون وجيه. (آذار، 2021). "نظرية المسؤولية الجنائية في الفقه الإسلامي". م 3. ع 56. ص.ص 73-91.
١٢. سعيد، موسى ابن. (تشرين ثان، 2009). "أثر السكر في المسؤولية الجنائية في الفقه الإسلامي والقانون الجنائي". مجلة العلوم الإنسانية. جامعة محمد خيضر بسكرة. ع 17. ص.ص 245-257.
١٣. الصرصور، تامر. (2019). "القضاء العشائري بين القانون الوطني وحقوق الإنسان". مجلة الفصيلة- فصيلة حقوق الإنسان الفلسطيني. ع 63. ص.ص 25-28.
١٤. العدوان، وضاح سعود. (2019). "موانع المسؤولية الجزائية في القانون الأردني (دراسة وصفية تحليلية)". مقال في مجلة كلية الشريعة والقانون بطنطا. م 34. ع 4. ص. 656-701.
١٥. العمدة، فريدة العارف. (2015). "محاكم العشائر في قضاء بئر السبع". مجلة التراث والمجتمع، ص.ص 149-152.

١٦. القرداغي، عارف علي عارف. وسوزائي، فاروق سلامي. (تموز، 2016). "مفهوم الخطأ وصوره بين القانون الجنائي والفقه الإسلامي، مجلة أصول الشريعة للأبحاث التخصصية"، م.2، ع.3، يوليو-2016، ص.ص.110-138.
١٧. قريمس، نسيم. (2021). "جرائم القتل أو الجرح غير العمدي على ضوء قانون المرور الجزائري". المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية م 16. ع 3. ص.ص 120-144.
١٨. محمد، خالد عبد الرحمن. و احمد، علاء حسانين. (نيسان، 2024). "التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية". مجلة كلية الشريعة والقانون، جامعة الأزهر، فرع أسبوط. م 1. ع 36. ص.ص 322-452.
١٩. مغل، فيصل بن ظهير بيك. (2007). "التعويض عن الضرر المعنوي". جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية. المملكة العربية السعودية.
٢٠. الهاجري، نايف. (يناير، 2023). "نظم المسؤولية الجنائية الناجمة عن حوادث المرور دراسة في التشريعات الجنائية الكويتي والأمريكي". مجلة حقوق دمياط للدراسات القانونية والاقتصادية. ع 7. ص.ص 888-922.

#### • التقارير:

١. تعليق الدكتور كامل السعيد على حكم محكمة الاستئناف الفلسطينية الصادر بتاريخ 11 \ 1 \ 2000، في القضية رقم 99 \ 1422، المنشور في موقع منظومة القضاء والتشريع الفلسطيني - المقتفي.
٢. جاموس، عمار ياسر (2019). "الإصلاح العشائري- من منظور حقوقي وقيمي ودستوري". الهيئة المستقلة لحقوق الإنسان ديوان المظالم، سلسلة التقارير الخاصة 102. شركة ثيرد دايمنشن للتصميم والطباعة. رام الله.

٣. جردات، فراس. (2015) "الحوادث المرورية على الطرق في الضفة الغربية عام 2014، التقرير السنوي". وزارة النقل والمواصلات. فلسطين.
٤. السلامة العامة على الطرق الفلسطينية، الهيئة المستقلة لحقوق المواطن، سلسلة تقارير (9)، أيلول 2001.
٥. المذكرات الإيضاحية لمشروع القانون المدني الفلسطيني، ديوان الفتوى والتشريع، 2003.

#### • الأحكام القضائية:

١. ملحق 1، حكم صلح، جزاء 2023 / 321 (محكمة صلح يطا، 23 يوليو، 2023).
٢. ملحق 2. حكم صلح، جزاء رقم 2016 / 1096 (محكمة صلح يطا 28 تشرين الثاني، 2016).
٣. ملحق رقم 3، حكم صلح، الدعوى الجزائية رقم 2020 / 308 (حكم محكمة صلح يطا 14 تشرين أول، 2020).
٤. نقض جزاء، رقم 16 / 2004 (حكم محكمة النقض المنعقدة في رام الله 19 حزيران، 2004).
٥. نقض جزاء، رقم 200 / 2019 (محكمة النقض الفلسطينية المنعقدة في رام الله 1 تموز، 2019).
٦. نقض جزاء، رقم 4 / 2016 (محكمة النقض المنعقدة في رام الله 3 أيار، 2016).
٧. نقض جزاء، رقم 403 / 2020 (محكمة النقض الفلسطينية المنعقدة في رام الله 21 شباط، 2021).
٨. نقض حقوق، حقوق رقم 227 / 2021 (حكم محكمة النقض المنعقدة في رام الله 7 فبراير، 2024).
٩. نقض حقوق، رقم 1835 / 2019 (محكمة النقض المنعقدة في رام الله، 18 كانون ثان، 2023).
١٠. نقض حقوق، رقم 710 / 2022 (محكمة النقض المنعقدة في رام الله 22 نيسان، 2024).
١١. نقض مدني، رقم 325 / 2010 (محكمة النقض الفلسطينية المنعقدة في رام الله 5 أيار، 2011).

## • المراجع الأجنبية

1. Bekar, E. (2016). Injury and death offences in traffic accidents caused by criminal negligence". *University of Istanbul, Faculty of Law. No.4. pp.105-117. p.106.(4)*, pp. 105-117.
2. Dodeen., M. M. (2019). "The Challenge of the Enforcement of the Rule of Law and Governance in Palestine: The Tribal Justice System and the Rule of Power". *The Journal of Social Sciences Research, 5(10)*, pp. 1455- 1462.
3. Finkelhor, D., & Shattuck, A. (2012). "Characteristics of Crimes against Juveniles". Children Research Center. University of New Hampshire. p.3. *Children Research Center. University of New Hampshire.*
4. Hammami, R., & Tamari, S. (2001). The Second Uprising: End or New Beginning. *30(2)*, pp. 5-25.
5. Khalil, A. (2009). "Formal and informal justice in Palestine: Dealing with the Legacy of Tribal Law". *rural studies.*, pp. 169- 183.
6. Maulana, R. T., & Kusriyah, S. (2021). "Law Enforcement against Traffic Accident". *4(1)*, pp. 75 -81.
7. Wei, Z. (2022). "Research on the Principle of Liability for Motor Vehicle Traffic Accidents from the Perspective of the Civil Code". *Science of Law Journal, 1(4)*, pp. 7- 13.

## • المقابلات الشخصية:

1. يوسف أيوب أبو عرام، مدير إدارة شرطة المرور في محافظة الخليل.

• المواقع الإلكترونية:

١. الخطأ في المعجم. (11 أب, 2024). تعريف و معنى الخطأ في معجم المعاني الجامع.  
<https://www.almaany.com>
٢. كلمة الجزاء. (22 تشرين ثاني, 2024). تعريف كلمة الجزاء في معجم المعاني الجامع.  
<https://www.almaany.com>
٣. كلمة الامتداد. (29 تشرين ثاني, 2024). تعريف كلمة الامتداد في معجم المعاني الجامع.  
<https://www.almaany.com>
٤. وكالة معا. (31 يوليو, 2022). وزارة المواصلات: قرار بمنع المواطنين من قيادة مركبات إسرائيلية في الضفة- ملحق رقم 4. <https://www.maannews.net>
٥. بنعجيبه، محمد. (25 شباط, 2024). المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي في القانون الجنائي، موقع فضاء المعرفة القانونية، <https://espaceconnaissancejuridique.com>
٦. حسناء الرنتيسي. (28 آب, 2016). العوادة : النسبة الأكبر من أسعار السيارات ضرائب وفوائد بنكية. موقع بوابة اقتصاد فلسطين. [www.palestineeconomy.ps](http://www.palestineeconomy.ps)
٧. إسراء سالم. (10 سبتمبر, 2023). رحلة عبر الزمن: مراحل تطور السيارات من عربات الجذب إلى السيارات النكية. موقع موتور 283. <https://motor283.com/ar>
٨. عطوة بين آل ابو مفرح وآل سلامة. (10 شباط, 2019). العطوة العشائرية بين عائلة آل أبو مفرح وعائلة آل سلامة. موقع بلدية تقوع/ Tuqu' Municipality - الصفحة الرسمية- على موقع فيس بوك. <https://www.facebook.com>
٩. عطوة بين آل الخطيب وآل الهريني. (23 شباط, 2023). عطوة عشائرية بين آل الخطيب وآل الهريني في مدينة يطا إثر وفاة الشاب عماد الهريني في حادث سير مؤسف. صفحة فضائية خليل الرحمن. على موقع الفيس بوك. <https://www.facebook.com>

١٠ . عطوة بين آل الرجوب وآل الشرحة. (20 تشرين أول, 2020). عطوة عشائرية بين عائلة الرجوب وعائلة الشرحة على إثر حادث سير. صفحة فضائية خليل الرحمن Hebron.sat، على موقع الفيس بوك. <https://www.facebook.com>.

١١ . عطوة بين آل محمد وآل ابو عرام. (8 تشرين أول, 2022). عطوة آل محمد وآل أبو عرام في مدينة يطا إثر وفاة الطفل يوسف مراد ابو عرام. منشور على قناة مدينة يطا، في موقع اليوتيوب. <https://www.youtube.com>.

الملحقات :

ملحق رقم 1:

دولة فلسطين  
السلطة القضائية



دعوى جزاء رقم: 2023/321

تاريخ الحكم: 2023/7/23

### الحكم

الصادر عن محكمة صلح يطا والمأذونه بإجراء المحاكمة وإصدار الحكم باسم الشعب العربي الفلسطيني

الهيئة الحاكمة: القاضي السيد رجائي الجمل.

كاتب الضبط: محمود احمد نواجعة.

المشتكي: الحق العام.

المتهم:

التهم: 1-تسيير مركبة على الشارع بدون تسجيلها لدى دائرة الترخيص خلافاً للمادة 2 بدلالة 117

من ق.م.ف رقم 5 لسنة 2000

2-قيادة مركبة بدون تأمين ساري المفعول خلافاً للمادة 73 بدلالة 117 من ق.م.ف. رقم

5 لسنة 2000

3-قيادة مركبة بدون رخصة قيادة خلافاً للمادة 1/96/1 بدلالة المواد 103 و 110 من

ق.م.ف. رقم 5 لسنة 2000

### الوقائع

اسندت النيابة العامة للمتهم المذكور اعلاه تهم : تسيير مركبة على الشارع بدون تسجيلها لدى دائرة الترخيص خلافاً

للمادة 2 بدلالة 117 من ق.م.ف رقم 5 لسنة 2000 ، وتهمة قيادة مركبة بدون تأمين ساري المفعول خلافاً للمادة

73 بدلالة 117 من ق.م.ف. رقم 5 لسنة 2000 ، وتهمة قيادة مركبة بدون رخصة قيادة خلافاً للمادة 1/96/1

بدلالة المواد 103 و 110 من ق.م.ف. رقم 5 لسنة 2000 وتفاصيلها كما جاءت في لائحة الاتهام المقدمة من قبل

القاضي  
رجائي الجمل

الكاتب  
محمود احمد نواجعة

دولة فلسطين  
السلطة القضائية



دعوى جزاء رقم: 2023/321

تاريخ الحكم: 2023/7/23

النيابة العامة والتي تتلخص تفاصيلها في (ذلك انه بتاريخ 2023/7/8 وفي حوالي الساعة العاشرة مساء في منطقته السموع / الشارع الالتفافي حصل تصادم ما بين مركبه المتهم المذكور اعلاه وهي من نوع مازدا 626 مع مركبه اخرى من نوع سكودا خصوصي رقم (41973L) كان يقودها شخص ويدعى / [REDACTED] ويفعل الصدمة اندفعت المركبة التي كان يقودها المواطن [REDACTED] وصدمت في السياج الحديدي الواقى على يسار الطريق وعمود الإنارة وانقلبت المركبة مما تسبب في وفاة المواطن [REDACTED] علما ان المتهم المذكور كان يقود المركبة من غير رخصة قيادة وان المركبة غير مسجلة اصلا في مناطق السلطة ولا يحوز على رخصه قيادة وحسب تقرير خبير السير فان المسؤولية عن الحادث تقع على عاتق المرحوم).

الاجراءات

بالمحاكمة الجارية علناً وبجلسة 2023/7/23 وبحضور معاون النيابة العامة وبحضور المتهم ووكيله تليت على المتهم لائحة الاتهام والتهم المسندة اليه وتفاصيلها كما جاءت في لائحة الاتهام فأجاب المتهم (صحيح وانني مذنب وحصل الحادث يوم السبت لا انكر التاريخ الساعة التاسعة والنصف مساء وانكر ان الحادث حصل قبل اسبوعين في مدخل السموع الي صار انا جاي من جال الظاهرية وهو وراي وقام المرحوم [REDACTED] بالتجاوز عن مركبتي وتجاوز يمين عن الباص وضرب فيي من جال الشوفير وبعد ذلك ابعد عني وصار الحادث وحصل التصادم وتوفي سائق المركبه الاخرى علاه علما ان مركبتي هي من نوع مازدا 626 تحمل لوحة ارقام صفراء وهذه المركبه (مشطوبه) وغير مسجله لدى دائره الترخيص ولا يوجد فيها تأمين وانا غير مأمنها وانا لا احوز رخصه قياده وحين الحادث ما كان معي رخصه قياده وان نوع مركبه المرحوم [REDACTED] هي سكودا رمش) وتعريزا لاعراف المتهم قدمت النيابة العامة بينتها

القاضي  
رجاني الجمل

الكاتب  
محمود احمد نواجة

دولة فلسطين  
السلطة القضائية



دعوى جزاء رقم: 2023/321  
تاريخ الحكم: 2023/7/23

المتهم في المبرز ن/1 وهو عبارة عن الملف التحقيقي بكامل محتوياته والذي يحتوي على افاده المتهم امام النيابة العامة ومحضر تحقيقي بتاريخ 2023 / 7 / 13 وافاده الشاهد [REDACTED] امام مامور الضبط القضائي المفوض وصوره عن كشف ظاهري على جثه وافاده الشاهد [REDACTED] امام مامور الضبط القضائي المفوض وتفويض بالتحقيق وصوره عن ملخص تفاصيل حادث وصوره عن محضر جمع استدالات وصوره عن تقرير خبير بخصوص حادث السير واقع على 4 صفحات وصوره عن افاده المتهم امام الشرطة وبذات الجلسة ختمت النيابة العامة بينتها وصرح وكيل المتهم لا ارغب بتقديم اي بينه وترافعت النيابة العامة سندا للبينه المقدمه ملتزمة ادائه المتهم بالتهم المسنده اليه وايقاع العقوبه الرادعه بحقه وترافع وكيل المتهم ملتتما الرأفة والرحمة لموكله وبذات الجلسة اختتمت إجراءات المحاكمة بتلاوة الحكم التالي علناً ...



وبالتدقيق في ملف هذه الدعوى ولائحة الاتهام والتهم المسندة الى المتهم ورده عليها تجد المحكمة ان النيابة العامة اسندت للمتهم التهم الواردة في لائحة الاتهام وبرد المتهم على التهم المسندة اليه تجد المحكمة ان المتهم قد اعترف بالتهم المسندة اليه اذ وفي جلسة 2023/7/23 اجاب المتهم (صحيح وانني مذنب وحصل الحادث يوم السبت لا اذكر التاريخ الساعه التاسعه والنصف مساء واذكر ان الحادث حصل قبل اسبوعين في مدخل السموع الي صارا انا جاي من جال الظاهريه وهو وراي وقام المرحوم [REDACTED] بالتجاوز عن مركبتي وتجاوز يمين عن الباص وضرب فيبي من جال الشوفير وبعد ذلك ابعد عني وصار الحادث وحصل التصادم وتوفي سائق المركبه الاخرى [REDACTED] علما ان مركبتي هي من نوع مازدا 626 تحمل لوحه ارقام صفراء وهذه المركبه (مشطوبه) وغير مسجله لدى دائره الترخيص ولا يوجد فيها تأمين

القاضي  
رجائي الجمل

الكاتب  
محمود احمد نواجعة

دولة فلسطين  
السلطة القضائية



دعوى جزاء رقم: 2023/321  
تاريخ الحكم: 2023/7/23

وانا غير مأمنها وانا لا احوز رخصه قياده وحين الحادث ما كان معي رخصه قياده وان نوع مركبه المرحوم هي سكودا رمش) وبتدقيق المحكمة في اوراق هذه الدعوى وما جاء على لسان المتهم في معرض إجابته عن التهم وما قدم فيها من بيانات تجد المحكمة ان المتهم قد اعترف بالتهم المسندة اليه اعترافا يتوافق وأحكام المادة 214 و 215 من قانون الاجراءات الجزائية النافذ حيث جاء هذا الاعتراف طواعية واختيارا ودون ضغط او اكراه مادي او معنوي او وعدا او وعيد وجاء متفقا مع ظروف الواقعة المحددة في لائحة الاتهام وقاطعا بارتكاب تلك الجرائم بما لا يدع مجالا للشك فيها هذا من جانب ، ومن جانب اخر ولما لمحكمتنا من سلطة باعتبارها محكمة موضوع في تقدير هذا الاعتراف باعتباره من طرق الاثبات طبقا لأحكام المادة 215 من قانون الاجراءات الجزائية النافذ تجد المحكمة ان هذا الاعتراف يتوافق مع تفاصيل لائحة الاتهام ويتوافق مع البيانات التي قدمت تعريزا لهذا الاعتراف وهي الملف التحقيقي بكامل محتوياته المبرز ن/1 والذي يشتمل على افاده المتهم امام النيابة العامه ومحضر تحقيقي بتاريخ 2023 /7 /13 وافاده الشاهد امام مامور الضبط القضائي المفوض وصوره عن كشف ظاهري على جثه وافاده الشاهد امام مامور الضبط القضائي المفوض وتقويض بالتحقيق وصوره عن ملخص تفاصيل حادث وصوره عن محضر جمع استدالات وصوره عن تقرير خبير بخصوص حادث السير واقع على 4 صفحات وصوره عن افاده المتهم امام الشرطة ، الأمر الذي قنعت به المحكمة والذي يصلح أساساً للحكم وحيث ثبت للمحكمة بموجب هذا الاعتراف قيام المتهم بالتهم المسندة إليه في لائحة الاتهام.

وعليه وتأسيسا على ما تقدم

وعملاً بأحكام المادة 274 فقرة 2 من قانون الاجراءات الجزائية رقم 3 لسنة 2001 فان المحكمة تقرر إدانة المتهم بالتهمة الاولى المسندة إليه وهي تسيير مركبة على الشارع بدون تسجيلها لدى دائرة الترخيص خلافاً للمادة 2 بدلالة 117 من ق.م.ف رقم 5 لسنة 2000 وتبعاً للإدانة الحكم عليه بالفرامة بواقع

القاضي  
رجائي الجمل

الكاتب  
محمود احمد نواجعة

دولة فلسطين  
السلطة القضائية



دعوى جزاء رقم: 2023/321

تاريخ الحكم: 2023/7/23

100 دينار اردني ، وادانته عن التهمة الثانية المسندة اليه وهي قيادة مركبة بدون تأمين ساري المفعول خلافاً للمادة 73 بدلالة 117 من ق.م.ف. رقم 5 لسنة 2000 وتبعاً للإدانة الحكم عليه بالغرامة بواقع 100 دينار اردني ، وادانته عن التهمة الثالثة المسندة اليه وهي قيادة مركبة بدون رخصة قيادة خلافاً للمادة 96/1/ بدلالة المواد 103 و 110 من ق.م.ف. رقم 5 لسنة 2000 وتبعاً للإدانة الحكم عليه بالغرامة بواقع 100 دينار اردني وحرمان من الرخصة مدة ثلاثة شهور ، ونظراً لاعتراف المتهم الواضح والصريح والمبكر والذي قصر من امد المحاكمة الذي تعبره المحكمة سبباً تقديرياً تخفيفياً فان المحكمة وعملاً بأحكام المادة 100 من قانون العقوبات تقرر تخفيض العقوبة بحق المتهم لتصبح عن التهمة الاولى الغرامة بواقع 50 دينار اردني وعن التهمة الثانية لتصبح الغرامة بواقع 50 دينار اردني وعن التهمة الثالثة لتصبح الغرامة بواقع 70 دينار اردني وحرمان من الرخصة مدة شهر ، وعملاً بأحكام المادة 72 فقرة 1 من قانون العقوبات رقم 16 لسنة 1960 تقرر المحكمة دمج العقوبات وتطبيق العقوبة الأشد بحق المتهم وهي الغرامة 70 دينار اردني وحرمان من الرخصة مدة شهر ، يحبس المحكوم عليه المدة القانونية في حال عدم دفع الغرامة المقررة.

حكماً حضورياً قابلاً للاستئناف صدر وتلي علناً باسم الشعب العربي الفلسطيني وأفهم في 2023/7/23

القاضي  
رجائي الجمل

الكاتب  
محمود احمد نواجمة

بسم الله الرحمن الرحيم  
دولة فلسطين  
السلطة القضائية



دعوى جزاء رقم: 2016/1096  
تاريخ الحكم: 2016/11/28

### الحكم

الصادر عن محكمة صلح يطا والمأذونه بإجراء المحاكمة وإصدار الحكم باسم الشعب  
العربي الفلسطيني

الهيئة الحاكمة : القاضي السيد محمد وزوز

كاتب الضبط : سيف الرواشدة

المشتكى : [REDACTED]

المتهم : [REDACTED]

التهم : 1. التسبب بحادث طرق نتج عنه اصابات جسامنية خلافا للمادة 1/96 ج بدلالة

المواد 103 و 110 من قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000

2. حيازة مركبة غير مسجلة بسلطة الترخيص خلافا للمادة 2 و 3 بدلالة المادة

117 من قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000

3. عدم الاتجاه بالمركبة نحو الحافة اليمنى للطريق الضيق ذات الاتجاهين لتفادي

وقوع حادث سير خلافا للمادة 44 بدلالة المادة 117 من قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة  
2000

4. قيادة مركبة بدون تأمين ساري المفعول خلافا للمادة 73 بدلالة المادة 117 من

قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000

5. قيادة مركبة بدون رخصة قيادة خلافا للمادة 1/96 ج بدلالة المواد 103 و 110

من قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000

القاضي  
محمد وزوز

الكاتب  
سيف الرواشدة

## ملحق رقم 2

بسم الله الرحمن الرحيم  
دولة فلسطين  
السلطة القضائية



دعوى جزاء رقم: 2016/1096  
تاريخ الحكم: 2016/11/28

6. التسبب بحادث طرق نتج عنه اضرار مادية خلافا للمادة 98 فقرة 1 من قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000

### الوقائع

اسندت النيابة العامة للمتهم [REDACTED] من بطا التهم المذكورة اعلاه وتفصيلها كما جاءت في لائحة الاتهام المقدمه من قبل النيابة العامة، بتاريخ 2016/11/25 وحوالي الساعة الرابعة مساء في بطا كان المتهم اعلاه يقود مركبة نوع سوبارو غير قانونية مشطوبة واثناء سفره متجها من اتجاه بطا باتجاه منزل ولدى وصوله المنطقة الواصلة بين السموع ويطا لم يحافظ على يمين السفر فصدم بمركبة المشتكي اعلاه القادمة من الاتجاه المقابل وهي من نوع نيسان 9222893 ونتج عن الحادث الحاق الضرر المادي بالمركبات واصابة المتهم والمشتكي وعدد من الاشخاص ومنهم الشاهد [REDACTED] وفقا للتقارير الطبية المرفقة مع القضية.

### الاجراءات

بالمحاكمة الجارية علنا وبجلسة 2016/11/28 وبحضور المشتكي والمتهم تليت على المتهم التهم المسندة اليه علنا فاجاب (انني مذنب وصحيح ما تلي علي من التفاصيل الواردة في لائحة الاتهام) وقدمت بيينة الحق العام الملف التحقيقي بكامل محتوياته وميز بالحرف ن/1 وختمت بيينة الحق العام

القاضي

محمد وروز

الكاتب

سيف الراشدة

بسم الله الرحمن الرحيم  
دولة فلسطين  
السلطة القضائية



دعوى جزاء رقم: 2016/1096  
تاريخ الحكم: 2016/11/28

بالغرامة بواقع 180 دينار اردني، والحكم عليه عن التهمة الخامسة بالغرامة بواقع 120 دينار اردني، وعملا باحكام المادة 72 من قانون العقوبات تقرر المحكمة دمج العقوبات وتطبيق الاشد بحق المتهم وهي الحبس مدة ثلاثة اشهر.

حكما حضوريا قابلا للاستئناف صدر وتلي علنا باسم الشعب العربي الفلسطيني وافهم

2016/11/28

القاضي  
محمد وزوز

4

الكتاب  
سيف الرواشدة

## ملحق رقم 3:

دولة فلسطين  
السلطة القضائية



نوع الدعوى: جزاء  
رقم الدعوى : 2020/308  
تاريخ الحكم : 2020/10/14

### الحكم

الصادر من محكمة صلح يطا المأذونة بإجراء المحاكمة وإصدار الحكم باسم الشعب العربي الفلسطيني

الهيئة الحاكمة: القاضي السيد عماد النتشة.

الكاتب: محمد كراجه

المشتكى: - الحق العام.

ضد المتهم:

طبيعة التهم:

- 1- التسبب بالوفاة عن غير قصد خلافا للمادة 112 من قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000
- 2- حيازة مركبة غير مسجلة بسلطة الترخيص خلافا للمادة 2 و3 بدلالة المادة 117 من قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000
- 3- قيادة مركبة غير مؤمنة خلافا للمادة 5/3 من قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000 بدلالة المادة 4 من قرار مجلس الوزراء رقم 3 لسنة 2009
- 4- قيادة مركبة بدون رخصة قيادة خلافا للمادة 1/1/96 بدلالة المواد 103 و110 من قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000.

### الوقائع

أسندت النيابة العامة للمتهم المتهم المذكورة أعلاه، وذلك بموجب لائحة اتهام مقدمة الى المحكمة حيث جاء في تفاصيل لائحة الاتهام (انه بتاريخ 2020/8/3 وفي حوالي الساعة الثالثة مساء كان المتهم المذكور اعلاه يقود مركبة غير قانونية (غير مسجلة بسلطة الترخيص، وغير مؤمنة) من نوع اسوزو تندر ولا يحمل رخصة قيادة، واثناء رجوعه الى الخلف بمركبته في منطقة خشم الدرج في يطا سقط أحد الاطفال المتواجدين في صندوق المركبة مما اصاب باصابات بليغة نقل على أثرها الى مشفى الميزان وهناك قد أعلن عن وفاته).

### الإجراءات

بالمحاكمة الجارية علناً وبجلسة 2020/08/13 بحضور وكيل النيابة العامة استحضر المتهم من مكان توقيفه وحضر وكيلة و تليت عليه لائحة الاتهام و تفاصيلها و التهم المسندة إليه فأجاب " أن الذي حصل معي وبينما كنت أقود مركبة من نوع اسوزو تندر كون ابيض ولا

القاضي  
عماد النتشة

الكاتب  
محمد كراجه

دولة فلسطين

السلطة القضائية



نوع الدعوى: جزاء

رقم الدعوى: 2020/308

تاريخ الحكم: 2020/10/14

اعلم موديلها ولا يوجد بها تأمين وترخيص وهي مركبة مشطوبة وكنت محمّل في المركبة اولاد عدد 2 وهم ابن عمي وشقيقي وكانوا يجلسون في صندوق هذه المركبة وبينما كنت موجود في المركبة وانفك الهاند بريك الخاص بالمركبة مما ادى الى اندفاعها للخلف وانا موجود داخل المركبة مما ادى الى سقوط [REDACTED] (المتوفي) وانا شاهدت المتوفي خلف المركبة وان الحادث حصل بالساعة الثانية او الثانية والنصف ظهرا يوم الاثنين بتاريخ 2020 / 8 / 3 وانا لا احوز على رخصة قيادة وان شقيقي لم يصب باي اذى وانا كنت اجلس في المركبة مكان الشوفير ومشغلها فقط وان هذه المركبة لوالدي وانا لقيت المركبة شغالة وجلست فيها لمدة ربع ساعة تقريبا وبعدها انفك الهاند بريك وان وقوع الولد من المركبة كان اثناء وجودي بالمركبة وليس اثناء قيادتي للمركبة وانني مذنب " ثم قدم وكيل النيابة العامة بيئته وقررت المحكمة ابراز الملف التحقيقي بكامل محتوياته وتمييزه بالحرف م/1 ، وبها ختم وكيل النيابة بيئته ، ثم قررت المحكمة ضم صك صلح عشاري مؤرخ بتاريخ 2020/08/08 ، وفي جلسة 2020/10/14 سرح وكيل المنهم بانه لا يرغب في تقديم اي بيعة ملتصا اعتماد صك المصالحة العشارية المضموم من السابق كبينة له وبها ختم وكيل المنهم بيئته ، ثم ترفع وكيل النيابة ملتصا بالنتيجة ادانة المنهم بالتهمة المنسوبة اليه وايقاع العقوبة الرادعة بحقه ، ثم وقدم وكيل المنهم مرافعة خطية واعطيت الارقام 3 الى 5 على محضر ضبط الجلسات ملتصا بالنتيجة اعلان براءة موكله من التهم المنسوبة اليه ، وعليه قررت المحكمة اقفال باب المرافعة وحجز الدعوى للتدقيق واسدار الحكم لمدة نصف ساعة ، وفي الوقت المحدد وبحضور وكيل النيابة والمنهم ووكيله كمر الوكلاء اقوالهم ومرافعاتهم السابقة ، وعليه اختتمت اجراءات المحاكمة بتلاوة الحكم التالي علنا ...

### اسباب الحكم

المحكمة وبالتدقيق في أوراق هذه الدعوى و لائحة الاتهام و التهم المسندة للمتهم ورد المنهم عليها حيث جاء على لسانه " ان الذي حصل معي وبينما كنت اقوم بمركبة من نوع اسوزو تندر لون ابيض ولا اعلم موديلها ولا يوجد بها تأمين وترخيص وهي مركبة مشطوبة وكنت محمّل في المركبة اولاد عدد 2 وهم ابن عمي وشقيقي وكانوا يجلسون في صندوق هذه المركبة وبينما كنت موجود في المركبة وانفك الهاند بريك الخاص بالمركبة مما ادى الى اندفاعها للخلف وانا موجود داخل المركبة مما ادى الى سقوط [REDACTED] (المتوفي) وانا شاهدت المتوفي خلف المركبة وان الحادث حصل بالساعة الثانية او الثانية والنصف ظهرا يوم الاثنين بتاريخ 2020 / 8 / 3 وانا لا احوز على رخصة قيادة وان شقيقي لم يصب باي اذى وانا كنت اجلس في المركبة مكان الشوفير ومشغلها فقط وان هذه المركبة لوالدي وانا لقيت المركبة شغالة وجلست فيها لمدة ربع ساعة تقريبا وبعدها انفك الهاند بريك وان وقوع الولد من المركبة كان اثناء وجودي بالمركبة وليس اثناء قيادتي للمركبة وانني مذنب " هذا و لما كانت القضية الماثلة قد خضعت للاطلاع و التدقيق من الهيئة المحاكمة و كان

القاضي  
عماد المتينة

الكاتب

محمد كراجة

دولة فلسطين  
السلطة القضائية



نوع الدعوى: جزاء  
رقم الدعوى: 2020/308  
تاريخ الحكم: 2020/10/14

ما جرى تحت سمعها وبصرها بما قدم فيها و بما لمحكمة الموضوع من سلطة تامة في تحصيل فهم الواقع في الدعوى و في تقدير الادلة و الموازنة فيما بينها و الاخذ بما تظمن اليه و اطراح ما عداها دون الحاجة الى تتبع كل حجج الخصوم و الرد عليها استقلالاً و حسبها ان تقيم قضائها على اسباب سائفة تكفي لحمله على اصدار الحكم ، فان المحكمة ومن خلال إجابة المتهم على لائحة الاتهام التي تم تلاوتها عليه وعلى تفاسيلها وعلى التهم المسندة اليه تجد المحكمة في إجابة المتهم على ذلك اعترافاً واضحاً وصريحاً من قبل المتهم بما نسب اليه من تهم و تجد المحكمة ان هذا الاعتراف جاء متوافقاً مع نص المادة 214 من قانون الاجراءات الجزائية رقم 3 لسنة 2001 و التي تنص على " يشترط لصحة الاعتراف ما يلي : 1 - أن يصدر طواعية و اختياراً ، ودون ضغط أو إكراه مادي أو معنوي أو وعد أو وعيد 2- أن يتفق الاعتراف مع ظروف الواقعة 3 - أن يكون الاعتراف صريحاً قاطعاً بارتكاب الجريمة " و المادة 215 من قانون الإجراءات الجزائية رقم 3 لسنة 2001 و التي تنص على " الاعتراف من طرق الإثبات التي تخضع لتقدير المحكمة " حيث صدر منه بطوعه واختياره وجاء متوافقاً مع ظروف الواقعة والتفاصيل الواردة في لائحة الاتهام كما ان اعترافه صدر منه صريحاً قاطعاً بارتكابه الجريمة المسندة اليه كما ان هذا الاعتراف يعتبر طريقاً من طرق الإثبات وفقاً لنص المادة 215 من قانون الإجراءات الجزائية رقم 3 لسنة 2001 وقد عزز اعتراف المتهم بما نسب اليه من تهم بالبيانات المقدمة من قبل النيابة العامة وهي الملف التحقيقي بكامل محتوياته الذي يحتوي على تقرير صادر عن مستشفى الميزان التخصصي يدخل الطفل [REDACTED] الى المستشفى يعاني من إصابات وتوقف في القلب وذلك نتيجة حادث سقوط من مكان عالي حسب رواية الاهل وانه تم إعطائه العلاجات الازمة من اجل إنعاشه الى انه فارق الحياة الساعة الخامسة مساءً ، ويحتوي على افادة المتهم لدى المديرية العامة للشرطة بتاريخ 2020/08/03 قسم الحوادث حيث أكد المتهم انه كان يقود مركبة اسوزو مشطوبة ولا يحمل رخصة قيادة وكان يقود المركبة وكان في كابينة المركبة ثلاث أولاد وسار في المركبة لمسافة 100 متر وسمع صراخ شقيقه وكان طفل يبلغ من العمر 5-6 سنوات خلف المركبة وكانت عليه اثار الدماء وتم نقله الى المستشفى وهذا ما يؤكد على ما جاء على لسان المتهم امام المحكمة ، ويحتوي الملف التحقيقي على افادة الشاهد [REDACTED] لدى مأمور الضبط القضائي المفوض بتاريخ 2020/08/03 حيث أكد على ان الطفل المتوفي وصل الى موقع وجود الشاهد وهو منزل جدة الطفل وكان مصاب وان سبب الاصابة سقوط عن سطح المنزل او سيارة و افادة الشاهد يوسف اسماعيل يوسف كعابنة لدى مأمور الضبط القضائي المفوض بتاريخ 2020/08/03 حيث أكد ان الحادث كان بتاريخ 2020/08/03 الساعة الرابعة والنصف مساءً وحيث شاهد المتوفي [REDACTED] ملقى على الأرض بعد ان سمع صراخ وتوجه الى المكان وان الطفل مصاب ولا يتحرك وتم الاتصال في الاسعاف وتم نقله الى الاسعاف في منطقة زيف وان الشاهد سمع ان الاصابة بسبب سقوطه عن منزل و افادة ولي امر الطفل [REDACTED] لدى مأمور الضبط القضائي المفوض بتاريخ 2020/08/03 حيث أكد ان ابنه كان مصاب ولا يعلم ما هو سبب الاصابة عندما شاهدته و افادة الشاهد [REDACTED] لدى مأمور الضبط

القاضي  
عماد التنتشة

الكاتب

محمد كراجة



القضائي المفوض بتاريخ 2020/08/03 حيث أكد الشاهد انه شاهد الطفل [REDACTED] فوق المركبة وأنه سقط عن هذه المركبة وهي مركبة من نوع اسوزو لون ابيض وأن من كان يقودها هو المتهم وأنه تم نقل الطفل الى المستشفى بعد السقوط وكان ذلك بتاريخ 2020/08/03 وأن إفاة الطبيب [REDACTED] بتاريخ 2020/08/03 لدى مأمور الضبط القضائي المفوض بتاريخ 2020/08/03 حيث أكد ان الطفل البالغ من العمر سبع سنوات وصل الى مستشفى الميزان قرابة الساعة الرابعة والنصف من مساء يوم الاثنين بتاريخ 2020/08/03 حيث كان لا يظهر عليه أي علامات حيوية وتم الإبلاغ على انه نتيجة حادث سير وأكد ان الوفاة حصلت الساعة 17:00 ويحتوي الملف التحقيقي على تقرير تفاصيل حادث طرق بتاريخ 2020/08/09 حيث أكد التقرير ان المركبة الاسوزو غير قانونية وان سائقها هو المتهم ولا يحوز على رخصة قيادة وجاء في التقرير ( السائق "المتهم" واثناء رجوعه الى الخلف ولعدم اتخاذ التدابير اللازمة لسلامة المسافرين بالمركبة سقط الطفل المتواجد في صندوق الخلفي للمركبة على الأرض نتج عنه الحادث أصيب الطفل وتم نقله للمستشفى لتلقي العلاج وقارق الحياة ) وإفاة المتهم لدى النيابة العامة في محكمة بداية الخليل حيث أكد انه كان يستقل مركبة من نوع اسوزو تندر مشطوبة ... وغير مؤمنة وغير مرخصة .... وكان الطفل [REDACTED] في صندوق المركبة ... وان [REDACTED] سقط من المركبة وتم نقله الى المستشفى ... وبعدها توفي ، وصورة عن صك عطفوا عشائرية بتاريخ 2020/08/08 بخصوص الحادث موضوع الدعوى، و حيث ان الواقعة على النحو المتقدم قد قام الدليل على قيامها و صحة اسنادها للمتهم و ذلك من خلال الاعتراف بما نسب اليه وباستعراض الوقائع على النحو المتقدم قد قام الدليل على قيامها و صحة اسناد التهم للمتهم و ذلك من خلال البيئات سالفة الذكر ، ولم يتقدم المتهم بأي بيئة تقوى على جرح بيئة الحق العام او تغير قناعة المحكمة ، و بذلك تكون بيئة الحق العام استطاعت اثبات الدعوى الجزائية ، و لما تقدم يكون قد تحقق ياقين المحكمة على سبيل القطع و الجزم بقيام أركان الجريمة التي اسندت للمتهم مما يتعين ادانة المتهم بالتهمة المسندة اليه في قرار الاتهام

### منطوق الحكم

المحكمة ومن خلال البيئات المقدمة والتي ارتاح لها ضميرها ووجدانها ولكل ما ذكر تقرر و عملا بأحكام المادة 2/274 من قانون الاجراءات الجزائية رقم 3 لسنة 2001 ادانة المتهم [REDACTED] عن التهمة الأولى وهي التسبب بالوفاة عن غير قصد خلافا للمادة 112 من قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000 وتبعاً للإدانة الحكم عليه بالحبس لمدة 3 شهور والغرامة بواقع 350 دينار أردني ، ادانة عن التهمة الثانية وهي حيازة مركبة غير مسجلة بمسطة الترخيص خلافا للمادة 2 و 3 بدلالة المادة 117 من قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000 وتبعاً للإدانة الحكم عليه بالغرامة بواقع 100 دينار أردني ، ادانة عن التهمة الثالثة وهي قيادة مركبة غير مؤمنة خلافا للمادة 5/3 من قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000 بدلالة المادة 4 من قرار مجلس الوزراء رقم 8 لسنة 2009

القاضي  
عماد المشقة

الكاتب  
محمد كراجة

دولة فلسطين  
السلطة القضائية



نوع الدعوى : جزاء  
رقم الدعوى : 2020/308  
تاريخ الحكم : 2020/10/14

وتبعاً للادانة الحكم عليه بالغرامة بواقع **100 دينار أردني** ، اذانة عن التهمة الرابعة وهي قيادة مركبة بدون رخصة قيادة خلافاً للمادة 1/1/96 ا/ب دلالة المواد 103 و 110 من قانون العقوبات الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000 . وتبعاً للادانة الحكم عليه بالحبس لمدة **3** شهور وحرمانه من الحصول على الرخصة لمدة شهرين .  
وتقرر المحكمة وعملاً بأحكام المادة 72 من قانون العقوبات رقم 16 لسنة 1960 دمج العقوبات وتطبيق العقوبة الأشد بحق المتهم وهي **الحبس لمدة 3 شهور والغرامة بواقع 350 دينار أردني وحرمانه من الحصول على رخصة قيادة لمدة شهرين على ان يحبس المدة القانونية في حال عدم الدفع.**

**حكماً حضورياً قابلاً للاستئناف صدر وتلي علنا باسم الشعب العربي الفلسطيني وانهم في**

2020/10/14

القاضي  
عماد الفتشة

الكاتب  
محمد كراجة

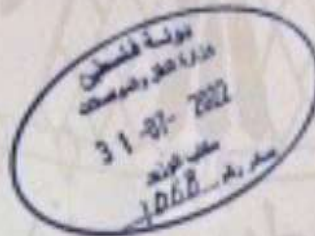


قرار رقم (125/ 18 / 2022 ) ع.س

بناءً على الصلاحيات المفوضة لتسا قانوناً، وعلى مقتضيات المعاهدة العامة  
ومن أجل تنظيم العمل وتطويره ، فقد نقرر ما يلي :-

- أولاً: منع قيادة المركبات التي تعمل ترخيص أجنبية " صفراء" من قبل المواطنين.
- ثانياً: يمنع إصدار تصاريح للمركبات التي تعمل لوحات صفراء.
- ثالثاً: وقف تجديد كافة التصاريح السابقة.
- رابعاً: على جميع الجهات المختصة تنفيذ أحكام هذا القرار.
- خامساً: يلغى كل قرار سابق يتعارض مع هذا القرار.
- سادساً: يسري هذا القرار اعتباراً من تاريخه.

عاصم ساتم  
وزير النقل والمواصلات



صدر في مدينة رام الله بتاريخ 31/7/2022.

## فهرس المحتويات:

أ	إقرار:
ب	الإهداء:
ت	الشكر والعرفان
ث	قائمة المختصرات:
ج	الملخص:
ح	Abstract
1	مقدمة:
7	الفصل الأول:
7	قيام المسؤولية الجزائرية عن حوادث السير
8	المبحث الأول: إقرار المسؤولية الجزائرية عن حوادث السير
10	المطلب الأول: المخالفات المرورية الموجبة للمسؤولية الجزائرية
16	المطلب الثاني: التكليف القانوني لحوادث المركبات
21	المطلب الثالث: انعقاد المسؤولية الجزائرية عن حوادث المرور.
32	المبحث الثاني: تنظيم المسؤولية الجزائرية عن حوادث المركبات
32	المطلب الأول: المسائلين عن حوادث المركبات

41	المطلب الثاني: الدعوى العمومية في حوادث السير
49	الفصل الثاني:
49	امتداد المسؤولية في حوادث السير
51	المبحث الأول: تدخل الإصلاح العشائري في حل منازعات حوادث السير
51	المطلب الأول: خصوصية القضاء العشائري
60	المطلب الثاني: الموقف القانوني من الإصلاح العشائري
68	المبحث الثاني: انعقاد المسؤولية المدنية في تعويض الضرر
69	المطلب الأول: الأحكام الخاصة في المسؤولية المدنية:
77	المطلب الثاني: الأحكام الخاصة بمسؤولية شركات التأمين
86	الخاتمة:
89	المراجع
100	الملحقات: