

# المسؤولية الجزائية الناشئة عن الحوادث المرورية "دراسة مقارنة"

المدرس الدكتور  
زين العابدين عواد كاظم  
جامعة المثنى - كلية القانون

## المقدمة:

### أولاً: أهمية موضوع البحث:

على الرغم من أن موضوع الحوادث المرورية قد تمت معالجته قانونياً من لدن المشرع العراقي، فضلاً عن المشرعين في دول العالم الأخرى، وأدلى بعض الباحثين بدلوهم في البحث بهذا الموضوع، غير أنه (أي موضوع البحث) لا يزال يتمتع بأهمية بالغة وكبيرة كانت أحد الأسباب التي دفعتنا للخوض فيه، فإذا كانت وسائل النقل عموماً والمركبات خصوصاً تمثل خطراً كبيراً على المجتمع العراقي بشكل خاص والعربي بشكل عام في بداية القرن العشرين، فإن الحال تغير في الوقت الحاضر، إذ أصبحت أرقام الوفيات والإصابات نتيجة لحوادث المرور كبيرة، مما يتطلب من المختصين التوقف عند هذه الظاهرة، لملاحظتها ومراقبتها وتحليلها وكشف أسبابها، للحد منها. فعلى سبيل المثال تشير الإحصائيات إلى التزايد المستمر والكبير في عدد الحوادث المرورية في العراق، علماً إن تلك الإحصائيات المسجلة رسمياً فقط، فهناك عدد كبير من الحوادث لم يصل علمه إلى الجهات المختصة لذلك يبقى العدد الحقيقي للحوادث المرورية أكثر بكثير من الأرقام المعلنة. وفي إحصائية لسنة (٢٠١٠) في العراق تشير إلى أن حوادث الدعس بلغت (٣٣٦٠) حادث، وهذه النسبة تمثل ٤٥٪ من مجموع الحوادث المرورية. وفي إحصائية مماثلة لسنة (٢٠١١) كان عدد ضحايا الحوادث المرورية (٤٠٤٠) ضحية أي أن الزيادة في عام ٢٠١٢ بلغت ٢٦٪..

وصدر تقرير لوزارة الصحة العراقية لسنة (٢٠١٢) أشار إلى أن (٥٤٥٠) مواطناً قتلوا بسبب الحوادث المرورية في العام الماضي حسب أرقام فحص الجثث في الطب العدلي<sup>(١)</sup>.

### ثانياً: مشكلة البحث:

يتبين لنا من الإحصائيات المتعلقة بحوادث المرور أن مشكلة حوادث المرور أصبحت

متفاقمة ومتزايدة بصورة مخيفة، مما يستدعي الوقفة الجادة للعمل على خفض حوادث المرور بالوسائل كلها، لوضع حد لهذه الحسائر البشرية والاقتصادية، فلا بد من وضع حلول قانونية وعلمية للحد من هذه الظاهرة.

ويلاحظ في الآونة الأخيرة وفي العراق تحديداً، ضعف الجهود المبذولة في مجال السلامة والأمان على مستوى السيارات والطرق، حيث أن كثير من السيارات في العراق تفتقر إلى أبسط شروط المتانة والأمان المعتمدة عالمياً، أما على مستوى الطرق، فالكثير منها غير معبد بالشكل المطلوب، ويفتقر إلى وضع العلامات المرورية، فضلاً عن غياب المحاسبة القانونية الحقيقية لمن يخالف أنظمة وقوانين المرور فكثير من سائقي السيارات لا يحملون رخصة للقيادة، وإذا كانت لديه فرما يكون قد حصل عليها من دون توفر مستلزماتها إلى غير ذلك، ولا غرابة في ذلك لأن العراق بلد يعيش في حالة عدم الاستقرار الأمني بسبب الظروف التي يمر بها.

ومن هنا تولدت الحاجة الماسة إلى إيجاد دراسات قانونية لتضع الحلول الناجحة والناجعة للحد من ظاهرة حادث المرور.

### ثالثاً: منهج البحث.

تقتضي الضرورة العلمية في هذا البحث العلمي استعمال المنهجين الآتيين:

١- المنهج التحليلي، وبموجبه ستُحلَّل النصوص القانونية والآراء الفقهية والأحكام الجزائية، ومحاولة استنباط النتائج منها، وترجيح الرأي الراجح على المرجوح منه مع إيضاح مسوغات الترجيح.

٢- المنهج المقارن وبموجب هذا المنهج سيعتمد في المقارنة على القوانين العراقية ذات العلاقة مع القوانين العمانية، لاسيما قانوني المرور العراقي والعماني والسبب في اختيار القانون العماني لأنه اتبع سياسة جنائية تختلف عن تلك التي اتبعها المشرع العراقي فيما يتعلق بتنظيم جرائم المرور، ومن الجدير بالإشارة إلى أنه استكمالاً للفائدة العلمية ستتم الاستعانة كذلك ببعض قوانين الدول المقارنة في حال الحاجة إلى بيان موقف أو اتجاه قانوني مغاير لتلك القوانين، علماً أن الهدف من الدراسة المقارنة هو الوصول إلى وضع أفضل للحلول القانونية للمشكلات

المتعلقة بموضوع البحث، من أجل أن يسترشد بها المشرع العراقي في المستقبل القريب بإذن الله تعالى.

## المبحث الأول

### ماهية الحوادث المرورية

تعد الحوادث المرورية من المشكلات أو الظواهر المهمة التي تعاني المجتمعات وخصوصاً في ما يسمى بدول العالم الثالث لاسيما العراق، وذلك للأثر الكبير الذي تتركه تلك الحوادث على الإنسان سواء أكان ذلك متعلقاً في حياته أو سلامة بدنه أو أمواله أو الأموال العامة للدولة، وما زاد من عدد هذه الحوادث هو ازدياد عدد المركبات واتساع الطرق المستخدمة للسير، فضلاً عن أسباب أخرى سنذكرها في البحث إن شاء الله. ولبحث ماهية الحوادث المرورية بشكل علمي، سيتم تقسيم هذا البحث على مطالب ثلاثة: الأول يُخصّص لتعريف الحوادث المرورية وأهميتها، والمطلب الثاني نعرض فيه على أنواع الحوادث المرورية، في حين نتكلم في المطلب الثالث عن أسباب الحوادث المرورية، وكما يأتي:

### المطلب الأول

#### تعريف الحوادث المرورية وأهميتها

لغرض تناول تعريف الحوادث المرورية سيقسم هذا المطلب على فرعين: الأول لتوضيح تعريف الحوادث المرورية، والفرع الثاني لبيان أهميتها. الفرع الأول: تعريف الحوادث المرورية.

للقوف على تعريف الحوادث المرورية سنبحث ذلك من الناحيتين اللغوية والاصطلاحية:

أولاً: الحوادث المرورية لغةً: الحوادث المرورية كلمة مركبة من مفردتين فلا بد من معرفة معنى كلاً منها على حدة للتوصل إلى معرفة معنى المصطلح من الناحية اللغوية، فكلمة الحوادث هي جمع حادث، والحادث لغةً مشتقة من حَدَثَ والحَدَثُ نقيضُ القديم، وأحدَثَ الشيءَ أو جدَّهُ وابتدعه، الحَدَثُ قد يُراد به أيضاً النائبة من الدهر<sup>(٢)</sup>.

أما كلمة مرور فتعني لغةً: الممر والجواز والمضي، فمرّ فلان تعني ذهبَ وجاز، ومرّ بالدرب أي جازه وذهب فيه<sup>(٣)</sup>.

ومما تقدم يتضح أن المقصود بالحادثة المرورية من الناحية اللغوية هو ما يقع في الطريق من نوائب ومصائب.

**ثانياً: الحوادث المرورية من الناحية الاصطلاحية:** ذهب بعض الباحثين إلى تعريف الحادث المروري بأنه: "واقعة غير متعمدة ينجم عنها وفاة أو إصابة أو تلف بسبب حركة المركبة أو حمولتها على الطريق العام"<sup>(٤)</sup>، بينما ذهب آخر إلى تعريفه بالقول "كل فعل أدى إلى تلف جسمي أو مادي أو أدى إلى وفاة، وقد يؤدي إلى تلك الإتلافات مجتمعة، ويكون ناتجاً مبدئياً من سير الإنسان ومروره أو وقوفه في الطريق، سواء فعل ذلك بذاته أو بوسيلة الركوب التي يستعملها، وبغض النظر عن قصده في إثبات الفعل أو لا"<sup>(٥)</sup>، ويعرفه آخر بأنه "كل ما يحدث للمركبة أو منها أثناء سيرها بسبب توافر ظروف معينة ودون توقع أو تدبير سابق من أي طرف من الأطراف المشتركة في الحادث، وينتج عنه ازهاق للأرواح أو خسارة في الممتلكات أو إصابة في الجسم"<sup>(٦)</sup>، وذهب إلى تعريفه آخر "كل واقعة ينجم عنها وفاة أو إصابة أو خسارة في الممتلكات بدون قصد سابق، وبسبب المركبات أو حمولتها، أثناء حركتها، ويدخل في ذلك الاحتراق أثناء حركة المركبة على الطريق العام"<sup>(٧)</sup>.

ومما تقدم نستطيع تعريف الحادث المروري بأنه: كل فعل غير عمدي يؤدي إلى حدوث وفاة أو إصابة أو ضرر في الأموال نتيجة لإصطدام أو سقوط أو دعس في مركبة على الطريق.

#### الفرع الثاني: أهمية الحوادث المرورية.

تتضح الأهمية البالغة للحوادث المرورية من خلال الآثار الجسيمة والوخيمة التي تتركها تلك الحوادث والتي يتعدى ضررها إتلاف الأموال وإلحاق الإصابات وإزهاق الأرواح إلى الآثار الاجتماعية والنفسية والاقتصادية، فتشير الإحصائيات الحديثة إلى ازدياد الخسائر التي تخلفها الحوادث المرورية سواء أكان ذلك على صعيد الأرواح أو الأموال، فعلى سبيل المثال يشير تقرير إلى منظمة الصحة العالمية إلى أنه يموت ما يقارب مليون إنسان

بسبب حوادث المرور علماً أن ما يقارب ٩٠٪ من هذه الحوادث تحدث في ما يسمى بدول العالم الثالث، وتتوقع المنظمة زيادة عدد الوفيات في الأعوام المقبلة إذا ما استمر الوضع كما هو عليه لاسيما في دول العالم الثالث، أما عن الإصابات فإن الأرقام أكثر من ذلك بأضعاف، وفي الحقيقة يعد هذا الرقم مؤشراً خطيراً ينبغي على الدول، ولاسيما العربية أن تأخذ بالحسبان، لأن الوفيات في حوادث المرور أكثر من الوفيات بالأوبئة والحروب في بعض الدول<sup>(٨)</sup>.

أما على الصعيد الاقتصادي فإن التقرير ذاته يشير إلى أن خسائر العالم المادية في الحوادث المرورية في عام (٢٠٠٠) بلغت أكثر من (٥١٨) مليار دولار أمريكي. وقد أظهرت التقديرات أن حوادث المرور تكلف البلدان ١٪ إلى ٣٪ من ناتجها القومي الإجمالي، في حين تبين أن الآثار المالية التي يتكبدها الأفراد والأسر تؤدي إلى زيادة حجم الاقتراض المالي والديون، بل تؤدي أيضاً إلى انخفاض حجم الاستهلاك الغذائي. وبذلك فإن الحوادث المرورية تسبب في تحقيق خسائر كبيرة جداً في ممتلكات الأفراد، فضلاً عن الخسائر في الأموال العامة للدولة، والتي غالباً ما تتطلب أموال طائلة لإصلاحها<sup>(٩)</sup>، مما يستدعي إلى صرف مبالغ من موازنة الدولة كان من المفروض أن تنفق على أوجه أخرى تعود بالفائدة على المجتمع وتساهم في تطوره وازدهاره.

وفيما يتعلق في جانب الإصابات التي تلحق بالأفراد فإنها قد تسبب لهم العاهات المستديمة التي تعيقهم عن مزاولة نشاطاتهم اليومية المعتادة، ويجعلهم في عداد المعاقين والعاطلين عن العمل، مما يزيد من أعباء الدولة لتوفير نفقات علاجهم ومعاشتهم وغير ذلك.

ولو غادرنا الآثار المالية للحوادث المرورية، وسلطنا الضوء على الآثار الاجتماعية لها، سيتضح لنا إنها أكثر قسوة وفجاعة من سابقتها، فعندما يموت أحد أفراد الأسرة أو يصاب بعاهة مستديمة، فإن ستفقد مصدر رزقها ووسيلة عيشها، وخصوصاً وإن الدراسات والإحصائيات تشير إلى أن أكثر المصابين بالحوادث المرورية هم من فئة الشباب التي تتراوح أعمارهم بين (١٥-٤٤) سنة<sup>(١٠)</sup>، وبذلك فإن المتضرر ليس المصاب وحده فحسب بل أفراد أسرته جميعاً، فضلاً عن الآثار النفسية السلبية التي تصيب المتضرر من الحادث المروري.

وللحد من تلك الآثار أو بتعبير أدق الحوادث المرورية نطالب الجهات المختصة بالدولة بالضرب من يد من حديد على كل من يخالف قوانين وأنظمة المرور ويستخف بحياة الناس وممتلكاتهم وممتلكات الدولة، كما نطالب الدولة بإبعاد العناصر الفاسدة في مفاصل دوائر المرور جميعاً.

ومن الجدير بالذكر أنه نتيجة لأهمية الحوادث المرورية وآثارها السلبية الناجمة عنها، عُقدت العديد من المؤتمرات الدولية والعربية للحد منها، ومن أهم تلك المؤتمرات، المؤتمر الدولي للمرور الذي عُقد في روما سنة (١٩٦١)، كما عقدت منظمة الصحة العالمية مؤتمراً دولياً حول حوادث المرور في المكسيك سنة (١٩٨١)، ومن المؤتمرات العربية الحديثة في هذا الشأن هو مؤتمر السلامة المرورية الذي عقد في أبوظبي سنة (٢٠١٣)، وسبقه مؤتمر مكافحة الحوادث المرورية المروعة والقاتلة في دول مجلس التعاون الخليجي الذي أقيم في دبي سنة (٢٠١٢).

علماً إن خاتمة المؤتمرات أعلاه انتهت بتوصيات أكدت فيها على ما يأتي<sup>(١١)</sup>:

١- إعطاء الأولوية في خطط التنمية لضمان التطبيق الصارم للقوانين والتعليمات المنظمة لحركة المرور.

٢- مشاركة مؤسسات القطاع الخاص والمجتمع المدني في صياغة خطط عمل السلامة المرورية.

٣- أهمية إشراك الشباب في وضع الرؤيا والتصورات الخاصة للحد من الحوادث المرورية.

٤- بناء قواعد البيانات وتبادل المعرفة وأفضل الممارسات في مجال سلامة الطرق.

٥- تبادل أفضل الممارسات بشكل دوري عبر الانترنت والدوريات والمطبوعات حول شؤون السلامة المرورية.

٦- إدخال مفاهيم التوعية والتربية المرورية وأفضل الممارسات أثناء القيادة إلى المناهج التعليمية والدراسية.

٧- بناء وتطوير استراتيجيات دور الإعلام بوسائله المقروءة والمسموعة والمرئية في نشر الوعي وتعزيز الثقافة المرورية.

- ٨- ضرورة استخدام حزام الأمان مع التنبيه على عدم وضع الأطفال في المقاعد الأمامية.
- ٩- ضرورة تغيير السلوك والعادات التي تتعارض مع قواعد القيادة السليمة أو الاستخدام الأمثل للطرق.
- ١٠- توحيد الجهود ومواصلة العمل بمشاركة جميع المعنيين من أجل الحد من الحوادث المرورية في دول المنطقة.
- ١١- التطبيق الصارم للقانون وعدم التهاون مع المخالفين من مرتكبي المخالفات المرورية الخطرة.
- ١٢- تأهيل ودعم إدارات المرور بالقوى البشرية المؤهلة.
- ١٣- العمل على تطوير معاهد تعليم السياقة لتصميم برامج وخطط توعية واضحة الأهداف.
- ١٤- مراجعة العقوبات والأحكام القضائية ونظام المخالفات.
- ١٥- تعزيز دور الجمعيات والمبادرات المجتمعية، وإظهار أهمية ودور المجتمع ومسؤوليته في نشر الوعي المروري.
- ١٦- ضرورة تبني المؤسسات العلمية والأكاديمية والبحثية، المزيد من الدراسات في مجال السلامة المرورية.

## المطلب الثاني

### أنواع الحوادث المرورية

للحوادث المرورية أنواع، ويمكن إرجاع تلك الأنواع إلى تصنيف الحوادث من حيث الطبيعة، ومن حيث الخطورة، ولتناول تلك الأنواع سيتم تقسيم هذا المطلب على فرعين وكما يأتي:

الفرع الأول: أنواع الحوادث المرورية من حيث طبيعتها.

تُصنّف الحوادث المرورية من حيث طبيعتها إلى ما يأتي:

**أولاً: الحوادث الناتجة عن الاصطدام:** ويراد بها تلك الحوادث "الناتجة عن ارتطام مركبتين أو أكثر بعضها مع بعض، أو ارتطام مركبة مع عارض آخر على الطريق أو خارجه"<sup>(١٢)</sup>.

ويمكن أن يلاحظ إن مدى خطورة حوادث الاصطدام نسبية، فإذا كانت الحادثة واقعة على الطرق العامة أو السريعة أو الخارجية، فإن خطورة الحوادث غالباً ما تكون في غاية الشدة، وتكون الخطورة أقل عندما يكون الحادث في الطرق الداخلية أو الفرعية، لأن عامل السرعة له دور كبير في زيادة قوة الصدمة علماً إن سرعة المركبات في الطرق الخارجية أكثر منها في الطرق الداخلية، لذلك فإن أكثر حوادث الوفيات تحصل في الطرق الخارجية، بينما مجرد الإصابات وإتلاف الممتلكات تحصل في الطرق الداخلية.

**ثانياً: حوادث الدعس.** يقصد بهذه الحوادث بأنها تلك التي تنتج عن اصطدام مركبة بالمشاة، فتسبب وفاة أو إصابة.

وتجدر الإشارة إلى أننا سنتناول هذا النوع بشكل أكثر تفصيلاً المبحث الثاني إن شاء الله.

**ثالثاً: حوادث انقلاب المركبة.** وتكون هذه الحوادث ناتجة عن اختلال توازن المركبة أو تدحرجها وخروجها عن مسلك أو ممر الطريق أو خارجه.

ولا يخفى على بال أحد مدى الخطورة التي تسببها تلك الحوادث على مستوى الأشخاص الموجودين داخل المركبة أو خارجها، فضلاً عن الأضرار المادية الأخرى التي تحصل بسببها.

**الفرع الثاني: أنواع الحوادث المرورية، من حيث النتائج المرتببة عليها.**

كثيراً ما يتسبب الحادث المروري بمحدوث إتلاف في الممتلكات أو إصابات في الأجسام أو إزهاق للأرواح<sup>(١٣)</sup>، ومن خلال ذلك يمكن تقسيم الحوادث المرورية كما يأتي:

**أولاً: حوادث إتلاف الممتلكات:** وينتج عن هذه الحوادث إتلاف للمركبة أو في العوارض أو الأسبجة أو الأعمدة الكهربائية الموجودة في الطرق، أو الأبنية الموجودة على جانبي الطريق أو غير ذلك كالبضائع أو الأشياء الموجودة على المركبة<sup>(١٤)</sup>.



**ثانياً: حوادث الإصابات:** هذه الحوادث لا تسبب الوفاة، لكنها تسبب الجروح أو الكسور أو الرضوض أو أي أذى يلحق بالشخص الذي يصاب بالحادثة.

**ثالثاً: حوادث الوفاة:** وهي الحادثة المرورية التي ينجم عنها وفاة شخص أو أكثر، وتعد أهم الحوادث المرورية لأنه تقع على أهم شيء في الوجود فالإصابات يمكن أن تُشفى والكسور يمكن أن تُجبر والممتلكات تُعوّض، غير أن وفاة الإنسان خسارة ما بعدها خسارة إذ أن روح الإنسان لا تقدر بثمن ولا يمكن أن تعوض.

### **المطلب الثالث**

#### **أسباب الحوادث المرورية**

لاشك بأن للحوادث المرورية أسباب، متى تحققت فإنها ستقع، وهذه الأسباب متعددة ولبحث أهمها فإننا سنقسم المطلب على الفروع الآتية:

#### **الفرع الأول: الأسباب البشرية.**

يعد العامل البشري من أهم الأسباب المؤدية إلى وقوع الحوادث المرورية، فضلاً عن كونه أحياناً ضحية الحادث المروري، والإنسان أما يكون السائق أو الراكب أو احد مستخدمي الطريق أو رجل المرور، ولمعرفة دور كل واحد من هؤلاء في الحادث المروري سنبحث كل شخص منهم في نقطة مستقلة.

**أولاً: السائق:** يقصد بالسائق في اللغة: اسم فاعل وساق الشيء حثّه على السير ويقال ساق الرياح السحاب أي رفعها ونقلتها، وساق فلان فلانا أي سايره وتابعه وجاوره<sup>(١٥)</sup>.

أما السائق في الاصطلاح الفقهي، فقد عرفه جانب من الكتاب بأنه " كل شخص يتولى سيطرة إحدى المركبات"<sup>(١٦)</sup>.

وعن تعريف السائق في الاصطلاح القانوني فقد عرفه " قانون المرور العراقي رقم (٨٦) لسنة (٢٠٠٤) في القسم (١) فقرة (٢) بأنه " كل شخص يقود مركبة بإجازة "، وعرفه قانون المرور العماني رقم (٢٨) لسنة (١٩٩٣) في المادة (١) فقرة (٢٥) بأنه " كل شخص يتولى قيادة مركبة أو حيوان من حيوانات الجر أو الحمل"، والمدقق في التعريفين العراقي والعماني

للسائق يجد ثمة فروق، حيث إشتراط المشرع العراقي حصول الشخص على رخصة القيادة (إجازة) ليكون سائقاً، وهذا الشرط لم نجده لدى المشرع العماني، والفرق الآخر هو إن المشرع العراقي لم يصف الشخص الذي يقود حيواناً بشكل مباشر بأنه سائق، وهذا على خلاف المعنى الذي يمكن استخلاصه من تعريف السائق عند المشرع العماني.

وبعد أن تعرفنا على المقصود بالسائق، وهو الشخص الذي حصل على رخصة القيادة التي تخوله قيادة المركبة، فإن الواجب الذي يقع عليه هو الالتزام والتقيد بقوانين وتعليمات القيادة الآمنة التي تمكنه من الحفاظ على نفسه وغيره وممتلكاته وممتلكات غيره، لكن الواقع يؤكد على أن الكثير من سائقي المركبات يشكلون السبب الرئيس لوقوع الحوادث المرورية ومن أهم تلك الأمور هي:

١- عدم التزام سائقي المركبات بالقوانين والأنظمة والتعليمات الخاصة بقواعد المرور، ففي بلدنا العراق على سبيل المثال نجد عدد كبير من سائقي المركبات لا يلتزم بالسرعة المحددة أو كيفية الإجتياز والأسبقية في السير، واستعمال أجهزة الهاتف النقال أثناء القيادة، لابل أن الكثير منهم يجهل أبسط قواعد المرور، علماً إن تلك المخالفات تسبب وقوع الحوادث المرورية بشكل مباشر<sup>(١٧)</sup>.

٢- يلاحظ في بلدنا العراق وتحديدأ في الوقت الحاضر، إن الكثير من السائقين لا يتمتعون بالخبرة والكفاية والأهلية التي تمكنهم من قيادة المركبات، فضلاً عن تدني الوعي المروري، وربما يكون السبب في ذلك هو قلة مكاتب تعليم السياقة، وإن وجدت فهي ليست على المستوى المطلوب، علماً إن واقعنا يثبت بأن أكثر سائقي المركبات لا يتعلم السياقة في مكاتب تعليم السياقة، وإنما بوساطة آخرين، وبأساليب تفتقر إلى الدقة والعلمية والموضوعية.

٣- بعض السائقين يقود مركباتهم وربما هم في حالة لا تسمح لهم بقيادتها بشكل صحيح، ولعل السبب في ذلك يعود إلى الحالة النفسية أو الصحية للسائق، فقد ينام السائق عند قيادته للمركبة بسبب طول الطريق، أو نتيجة للتعب أو الإرهاق الذي يصيب السائق بسبب العمل<sup>(١٨)</sup>.

ومن الجدير بالإشارة إن هناك بعض الإحصائيات تشير إلى أكثر من ٨٠٪ من

حوادث المرور هي بسبب السائق<sup>(١٩)</sup>.

ثانياً: المشاة (السابلة): المشاة مشتقة من فعل المشي يراد بهم الأشخاص الذين ينتقلون من مكان لآخر بإرادته والمشاة خلاف الركبان<sup>(٢٠)</sup>.

أما المشاة اصطلاحاً: فيقصد بهم الذين يسيرون على الأرض من دون استعمال وسيلة للنقل، فعلى سبيل المثال يُعد من المشاة الأشخاص الذين يسحبون أو يدفعون العربات كعربات الأطفال أو عربات ذوي الاحتياجات الخاصة أو الأشخاص الواقفين على جانب الطريق أو في محطات الإنتظار.

وتجدر الإشارة إلى أن المشاة عادةً هم الضحية في حوادث المرور غير أنهم في بعض الأحيان هم من يتسبب في حصول الحوادث، والمثال على ذلك كأن يعبر الماشي دون الانتباه إلى المركبات الموجودة في الطريق أو في حالة العبور المفاجئ للطريق.

ثالثاً: الراكب. كلمة الراكب في اللغة مشتقة من الفعل ركبَ وركبَ الشيء أي اعتلاه وصار راكباً له<sup>(٢١)</sup>.

والراكب في الاصطلاح هو الشخص الذي يركب المركبة مع السائق، وقد يساهم الراكب مع السائق في وقوع الحادث المروري، وقد يتسبب هو وحده في حصول الحادث كما لو نزل من المركبة أثناء سيرها، مما قيد يعرضه للسقوط والإصابة، أو قد تدعسه المركبة التي تسير خلفه، وقد يُخرج بعض الركاب جزء من أجسامهم من المركبة أثناء سيرها، خصوصاً في مناسبات الأعراس والمناسبات المفرحة الأخرى كفوز المنتخب العراقي لكرة القدم في مباراة مهمة، ونلاحظ هذه الظاهرة بكثرة عندنا في العراق، وقد يشغل الراكب السائق بحديثه معه أو بشيء آخر مما يتسبب بالحادث.

رابعاً: رجل المرور. يشير بعض الكتاب<sup>(٢٢)</sup> إلى رجل المرور قد يعد أيضاً من ضمن العوامل والأسباب البشرية التي تساهم في حصول الحوادث المرورية، كما لو أعطى رجل المرور إشارة خاطئة فتسببت بوقوع حادث، وكذلك لو تساهل رجل المرور المسؤول عن منح إجازة أو رخصة قيادة المركبة إلى شخص غير مؤهل للحصول عليها.

### الفرع الثاني: الطرق.

قبل الحديث عن الطريق بوصفه من الأسباب المؤدية للحوادث المرورية، لابد من التطرق إلى معرف المراد بهذه الكلمة الناحيتين اللغوية والاصطلاحية، فمعنى كلمة طرق في اللغة، هي جمع ومفردها طريق والطريق هو السبيل أو المسلك والحال أو السيرة<sup>(٢٣)</sup>.

أمّا في الإصطلاح، فقد عرف قانون المرور العراقي النافذ الطريق في القسم (١) فقرة (١٠) بأنه " كل حيز معبد أو غير معبد مصمم أو يستخدم بشكل طبيعي للمركبات أو المشاة...". أما المادة (١) فقرة (٢٠) من قانون المرور العماني النافذ فقد عرفت الطريق بأنه " كل سبيل مفتوح للسير العام، سواء للمشاة أو الحيوانات أو لوسائل النقل أو الجر، ويشمل الطرقات والشوارع والساحات والممرات والجسور التي يجوز للناس عبورها".

ومما لا شك فيه إن للطرق دوراً مهماً وفاعلاً ومؤثراً في وقوع الحوادث المرورية، ولا تقل أهمية الطرق في هذا المجال عن الأسباب الأخرى. فالطرق غير المعبدة أو المتضررة أو تلك المحفرة قد تسبب في انقلاب المركبة أو انحرافها عن مسارها الحقيقي فيقع الحادث، وربما تكون الطرق عاملاً مساعداً في وقوع الحادث المروري<sup>(٢٤)</sup>.

### الفرع الثالث: المركبة.

تُعرف المركبة بأنها " كل واسطة ذات عجلات تسير بمحرك آلي أو بقوة جسدية أو تسحب بأي وسيلة، عدا التي تسير منها على السكة الحديدية وتشمل ما يأتي: أ- السيارة: مركبة معدة للنقل ذات محرك آلي للاندفاع. ب- السيارة الخاصة- وهي معدة لنقل الأشخاص بدون أجر. ج- السيارة العامة-هي المعدة لنقل الأشخاص لقاء أجر....."<sup>(٢٥)</sup>، أما المشرع العماني فقد تحدث عن المركبة وأنواعها في المادة (١) من قانون المرور وكما يأتي: "٤- المركبة الآلية: مركبة تندفع بصورة آلية، معدة للاستعمال على الطرق. ٥- السيارة: مركبة آلية تستخدم، عادة، في نقل الأشخاص أو الأشياء أو كليهما. الدراجة الآلية: مركبة ذات عجلتين أو أكثر، مجهزة بمحرك آلي، وليست مصممة على شكل سيارة، معدة لنقل الأشخاص أو الأشياء، ويمكن أن تلحق بها عربة مفصولة. ٧- الدراجة العادية: مركبة ذات عجلتين أو أكثر، وغير مجهزة بمحرك آلي، وتسير بقوة راكبها، ومعدة لنقل الأشخاص أو الأشياء، ويمكن أن تلحق بها عربة مفصولة. ٨-المقطورة: مركبة بدون محرك، صممت

وصنعت لكي تقطرها أو تجرها مركبة آلية. ٩- القاطرة: مركبة توصل أو يمكن أن توصل بها مقطورة أو أكثر وتكونان معاً وحدة واحدة. ١٠- مركبة خاصة: سيارة معدة لنقل الركاب ومستلزماتهم الشخصية بدون أجر. ١١- مركبة أجرة: سيارة معدة لنقل الركاب مقابل أجر، وتبين اللائحة التنفيذية أنواعها واستخداماتها. ١٢- مركبة تأجير: سيارة معدة للتأجير لمدة معينة بدون سائق. ١٣- حافلة: سيارة معدة لنقل الأشخاص وأمتعتهم مزودة بثمانية مقاعد فأكثر عدا مقعد السائق، وتبين اللائحة التنفيذية أنواعها واستخداماتها. ١٤- شاحنة: سيارة معدة لنقل الأشياء والبضائع والحيوانات، وتبين اللائحة التنفيذية أنواعها واستخداماتها. ١٥- المعدة: مركبة تستخدم للأعمال الإنشائية غير مصممة لوضع حمولة عليه. ١٦- سيارة الطوارئ: السيارة المعدة لنقل الحالات العاجلة والحظيرة وتقوم بمهمة طارئة سيارات الإسعاف والإطفاء والشرطة. ١٧- سيارة التعليم: السيارة المخصصة لتعليم قيادة المركبات وتكون مهيأة لهذا الغرض. ١٨- سيارة ذات استعمال خاص: السيارة المعدة، بصفة دائمة لحالات خاصة، كسيارات نقل الموتى والتصوير السينمائي والتلفزيوني وورش التصنيع وسيارات المختبر الجنائي والمركبات الصناعية والإنشائية والزراعية وغيرها. ١٩- الجرار: مركبة آلية لا يسمح تصميمها بنقل الأشخاص أو الأشياء أو الحيوانات، ويقتصر استعمالها على جر المقطورات والآلات الزراعية وغيرها".

وبعد تعريف المركبة وأنواعها، ينبغي القول بأن هناك عدد لا يستهان به يقع بسبب حدوث خلل في المركبة، فعيوب المركبة، واندثارها وعدم صيانتها بشكل دوري يقلل من كفاءتها<sup>(٢٦)</sup>.

ونود التنويه إلى أن الكثير من المركبات التي تم استيرادها وإدخالها للعراق بعد عام (٢٠٠٣) هي مركبات مستعملة وريثة وفاشلة في الفحص الفني في دول منشأها، كما إن الكثير من المركبات الجديدة هي من منشأ رديئة وتفتقر إلى شروط المتانة والأمان وذلك بسبب رخص ثمنها مقارنة بالمركبات المتينة. لذلك ندعو الجهات المختصة في العراق إلى منع إدخال المركبات المستعملة والفاشلة في الفحص الفني، وكذلك على الدولة أن لا تسمح للشركة العامة لتجارة السيارات والمكائن ولا للقطاع الخاص باستيراد السيارات والمكائن إلا من المنشأ العالمية المرموقة والمشهورة، أما فيما يتعلق بالسيارات الموجودة داخل العراق فنوصي بإتباع الأنظمة الموجودة في الدول المتقدمة لإجراء فحص فني دوري للسيارات

خلال مدة زمنية معينة كأن يكون الفحص كل سنتين، والسيارات الفاشلة في الفحص يصار إلى ترقين قيدها وإتلافها.

## المبحث الثاني

### التنظيم القانوني للجرائم الناشئة عن الحوادث المرورية

إن المدقق بشأن السياسة الجزائية للقوانين المقارنة حول تنظيم الجرائم الناجمة عن حوادث المرور، يجدها تسير باتجاهات ثلاثة لا غير وكما يأتي:

**الاتجاه الأول:** وهو الاتجاه الكلاسيكي، و على وفق هذا الاتجاه نرى إن قانون العقوبات هو المختص بتنظيم الأحكام القانونية المتعلقة بهذه الجرائم بوصفها من جرائم الخطأ كقانون العقوبات المصري رقم (٥٨) لسنة (١٩٣٧) المعدل والنافذ وقانون الجزاء العماني رقم (٧) لسنة (١٩٧٤) المعدل والنافذ، وليس قانون المرور المصري رقم (٦٦) لسنة (١٩٧٣) المعدل أو قانون المرور العماني رقم (٢٨) لسنة (١٩٩٣) المعدل.

**الاتجاه الثاني:** وهو الاتجاه الحديث، وبموجبه يلاحظ إن من يختص بتنظيم أحكام هذه الجرائم هو قانون المرور وليس قانون العقوبات كقانون المرور العراقي رقم (٨٦) لسنة (٢٠٠٤).

**الاتجاه الثالث،** وهو اتجاه توفيقى وسطي، بمقتضاه ينظم قانون العقوبات جرائم الخطأ غير أنه يضع لجرائم الخطأ التي تقع نتيجة لحوادث المرور أحكاماً خاصة، كقانون العقوبات اللبناني رقم (٣٤٠) لسنة (١٩٤٣) المعدل النافذ.

وبما إن الاتجاهين الأول والثاني يمثلان نمطاً مختلفاً في السياسة الجزائية، لذلك سنتولى كل منها في مطلب مستقل.

## المطلب الأول

### الاتجاه الكلاسيكي في تنظيم جرائم المرور

بمقتضى هذا الاتجاه، نلاحظ إن القوانين الجزائية لا تميز في الأحكام القانونية المتعلقة بجرائم الخطأ، سواء كانت هذه الجرائم ناجمة عن خطأ سببته حوادث مرورية أم غير ذلك، فعلى سبيل المثال يتمثل في الحكم من يدعس شخصاً بسبب قيادته لمركبة، وبين من يقتل

إنساناً خطأً بعبارةً ناريةً، لأن النتيجة الناشئة عن الفعلين هي واحدة وهي القتل الخطأ.

ومن القوانين التي أخذت بهذا الاتجاه قانون الجزاء العماني النافذ رقم (٧) لسنة (١٩٧٤) فقد نصت المادة (٢٥٤) من القانون أعلاه على أن "يعاقب بالسجن من ستة أشهر إلى ثلاث سنوات وبالغرامة من عشر ريالاً إلى خمسمائة أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط من تسبب في قتل إنسان عن إهمال أو قلة احتراز أو عدم مراعاة الأنظمة".

أما جريمة الإيذاء الخطأ فمعالجتها المادة (٢٥٥) من قانون العقوبات العماني النافذ التي نصت على أنه "يعاقب بالسجن مدة لا تتجاوز السنة أو بغرامة لا تتجاوز الخمسين ريالاً من تسبب في الإيذاء عن إهمال أو قلة احتراز أو عدم مراعاة الأنظمة، إلا أنه تعلق الملاحقة عن شكوى المتضرر إذا لم ينجم عن الإيذاء مرض أو تعطيل عن العمل لمدة لا تزيد عن عشرة أيام فما دون، كما أن تنازل الشاكي عن دعواه يسقط الحق العام، ويسقط العقوبة إذا كان قد حكم بالدعوى".

وعند تحليل مضامين النصين في أعلاه يمكن أن نذكر الملحوظات الآتية:

١- نجد إن المشرع العماني تسامح وتساهل نوعاً ما، إذ جعل عقوبة جريمة القتل الخطأ السجن -حسب تعبيره- من ستة أشهر كحد أدنى إلى ثلاث سنوات كحد أقصى وبالغرامة أو بإحدى هاتين العقوبتين. وفيما يتعلق بجريمة الإيذاء الخطأ فإن الحد الأقصى للعقوبة هي السجن لمدة السنة أو بالغرامة.

٢- مما يثير الانتباه والملاحظة الجديرة بالبحث هي إن المشرع العماني الموقر لم ينص على مسألة ارتكاب جريمة القتل الخطأ أو الإيذاء الخطأ المتضمنة للظروف المشددة، كما لو كان المجنى عليهم أكثر من شخص كأن تكون حصيلة الجريمة الخطأ وفاة أكثر من شخص، أو وفاة شخص وإصابة آخر بعاهة مستديمة، أو في حالة إخلال الجاني إخلالاً جسيماً بأصول مهنته أو عمله أو ارتكاب الجاني للجريمة وهو سكران، وأيضاً حالة هروب الجاني أو عدم تقديمه المساعدة للمجنى عليه مع القدرة عليها وغير ذلك من الظروف المشددة.

٣- يتضح لنا من نص المادة (٢٥٥) مارة الذكر إن مرتكب الجريمة تعلق بحقه الملاحقة القانونية إذا كانت الجريمة لم تسبب إيذاءً أو مرضاً أو تعطيل عن العمل لمدة عشرة

أيام فأقل.

٤- في حالة التنازل عن الشكوى من المجنى عليه أو ممثله القانوني فإن الدعوى الجزائية تنقضي، وتسقط العقوبة الجزائية ولا تنفذ إذا كان التنازل قد حصل بعد صدور الحكم.

٥- نلاحظ إن قانون الجزاء العماني النافذ لم ينص على عقوبة سحب إجازة السوق ضمن العقوبات الفرعية والإضافية التي تناولها في المواد (٤٦-٥٥)، ويقصد بسحب إجازة السوق إنهاء مفعولها ومنع المحكوم عليه من الحصول عليها خلال المدة المنصوص عليه في الحكم الجزائي<sup>(٢٧)</sup>.

### المطلب الثاني

#### الاتجاه الحديث في تنظيم الجرائم المرورية

بعد أن تعرضنا في المطلب السابق إلى الاتجاه الكلاسيكي في تنظيم أو معالجة الأحكام القانونية لجرائم الحوادث المرورية، سنعرض في هذا المطلب للإتجاه الحديث، حيث تعالج جرائم القتل الخطأ والإيذاء الخطأ الناجمة عن حوادث المرور في قانون خاص هو قانون المرور وليس ضمن الأحكام القانونية التي ينص عليها قانون العقوبات، ومن الدول التي أخذت بهذا الإتجاه العراق، ويتضح ذلك جلياً بعد الاطلاع على قانون المرور رقم (٨٦) لسنة (٢٠٠٤).

إن قانون المرور العراقي النافذ عالج جريمة الإيذاء الخطأ في القسم (٢٣) إذ نص على ما يأتي "١- يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن ستة أشهر ولا تزيد على سنتين أو بغرامة لا تقل عن أربعمئة ألف دينار ولا تزيد على مليون دينار أو بكلتا هاتين العقوبتين، كل من أحدث بالغير أو ممتلكاتهم بسبب قيادته مركبة أذى أو مرض جسيمين أو عاهة مستديمة لعدم مراعاة القوانين والأنظمة والبيانات. ٢- تكون العقوبة الحبس مدة لا تقل عن سنة واحدة ولا تزيد على ثلاث سنوات أو بغرامة لا تقل عن خمسمائة ألف دينار ولا تزيد على مليون دينار أو بكلتا العقوبتين إذا ارتكب الجريمة أثناء قيادته المركبة برعونة أو استهتار أو كان السائق تحت تأثير مسكر أو لم يقم بمساعدة من وقعت عليه الجريمة أو لم يطلب المساعدة له مع تمكنه من ذلك".



وبذلك يمكن القول بأن هذا القسم نظم أحكام جريمة الإيذاء الخطأ التي يسببها شخص نتيجة قيادته لمركبة خلافاً للقوانين والأنظمة والبيانات<sup>(٢٨)</sup>، ونتج عن تلك القيادة إحداهن أذى أو مرض جسيمي أو عاهة مستديمة بالغير. وعقوبة مرتكبها الحبس مدة لا تقل عن ستة أشهر ولا تزيد على سنتين، أو بغرامة لا تقل عن أربعمئة ألف دينار ولا تزيد على مليون دينار.

ويمكن أن نستدل من مفهوم المخالفة للنص أعلاه بأن الحادث المروري الذي ينتج عنه أذى أو مرض غير جسيمي أو لا يسبب بالعاهة المستديمة لا تسري عليه أحكام القسم (٢٣) من قانون المرور، وإنما على المحكمة المختصة أن تطبق أحكام المادة (١/٤١٦) من قانون العقوبات العراقي النافذ<sup>(٢٩)</sup>.

وفيما يتعلق بجريمة القتل الخطأ الناجمة بسبب الحادث المروري فعالج أحكامها القسم (٢٤) من قانون المرور العراقي النافذ، ويبدو أن المشرع قد وضع أربعة نماذج لهذه الجريمة ونوضحها كما يأتي:

**النموذج الأول:** قضت الفقرة (١) من القسم (٢٤) من قانون المرور العراقي على أنه "١- يعاقب بالسجن مدة لا تقل عن خمس سنوات ولا تزيد على سبع سنوات وبغرامة لا تقل عن مليون دينار ولا تزيد على مليون وخمسمئة ألف دينار أو كلاهما، كل من تسبب في موت شخص نتيجة قيادته مركبة لعدم مراعاته للقوانين والأنظمة والبيانات المختصة".

وبعد وتدقيق النص وتمحيصه وتحليله نجد أن عبارة المشرع بالقول " يعاقب بالسجن مدة لا تقل عن خمس سنوات...."، يعوزها الدقة والسبب في ذلك هو إن المادة (٨٧) من قانون العقوبات العراقي النافذ ذكرت بأن "مدة السجن المؤقت أكثر من خمس سنوات إلى خمس عشرة سنة...."، وبذلك فإن العقوبة بخمس سنوات تدخل ضمن عقوبة الحبس وليس السجن فلا بد من تغيير النص ليكون على الوجه الآتي " يعاقب بالسجن مدة لا تزيد على سبع سنوات....."، وبذلك القارئ يعرف بأن الحد الأدنى للعقوبة هو أكثر من خمس سنوات كأن تحكم المحكمة بخمس سنوات وشهر.

والملاحظة الأخرى حول هذا النص هي أنه ذكر " يعاقب بالسجن..... وبغرامة..... أو كلاهما.....". وهذا إرباك واضح في صياغة النص فالمشرع عاقب في

الفقرتين بالسجن والعقوبة معاً، وهذا تناقض لا بد من رفعه.

ويبدو أن حقيقة هذا التناقض هو بسبب صدور القانون بنسخة انكليزية من الاحتمال الأمريكي ثم بعد ذلك ترجمته إلى اللغة العربية، لذلك نقتراح على مجلس النواب العراقي ضرورة إصدار قانون للمرور جديد يتلافى هذه الهفوات، ويكون معبراً عن وجهة نظر المشرع العراقي الأصيل وليس المحتل<sup>(٣٠)</sup>.

وإذا تجاوزنا هذه الملاحظات، وتعرضنا للنموذج الإجرامي الذي بينه المشرع في هذا النص، نجدته يتعلق بالذي يتسبب بمقتل شخص واحد خطأً نتيجةً لقيادته المركبة بصورة مخالفة للقوانين والأنظمة والتعليمات المرورية، ويعاقب مرتكب هذه الجريمة أما بالسجن الذي لا يزيد على سبع سنوات أو الغرامة التي لا تقل عن مليون دينار ولا تزيد على المليون ونصف أو بكلتا هاتين العقوبتين.

**النموذج الثاني:** نصت الفقرة (٢) من القسم (٢٤) على أنه "تكون العقوبة السجن مدة لا تقل عن سبع سنوات ولا تزيد على عشرة سنوات وبغرامة لا تقل عن مليون وخمسمائة ألف دينار ولا تزيد على ثلاثة ملايين دينار أو كلاهما إذا نشأ عن الجريمة المبينة في الفقرة (١) من هذه المادة موت أكثر من شخص واحد أو موت شخص وإلحاق أذى أو مرض جسيمي أو عاهة مستديمة بأكثر من شخص واحد".

وفيما يتعلق بهذا النص تُثار بشأنه ذات الملاحظة التي أوردناها في الفقرة السابقة، وينبغي التنويه إلى أن هذه الفقرة تتعلق بالنموذج الإجرامي الذي يقع فيه موت أكثر من شخص أو موت شخص وإلحاق أذى أو مرض جسيمي أو عاهة مستديمة بأكثر من شخص واحد -حسب تعبير النص-.

غير أن هناك تساؤلاً يمكن أن يُثار في هذا الموضوع من البحث، هو هل تنطبق هذه الفقرة إذا نتج عن الحادث المروري موت شخص وإلحاق أذى أو مرض بأكثر من شخص، وأن الأذى أو المرض ليسا جسيمي<sup>(٣١)</sup>؟ أو لم يحصل بالمصابين عاهة مستديمة؟

إن الشروط اللازمة لانطباق الفقرة (٢) من القسم (٢٤) غير متوافرة في الحالات الافتراضية التي طرحت أعلاه فما هو الحل؟

يبدو إن الحل في تلك الفرضيات هو إن المحكمة ستحكم في هذه الحالة على وفق أحكام الفقرة (١) من القسم (٢٤).

ولحل الإشكالية تلك وللحيلولة دون الاجتهاد والتفسير والتأويل نقترح على المشرع العراقي الموقر تعديل القسم (٢٤) من قانون المرور النافذ بوساطة بإضافة فقرة جديدة إليه، تعاقب الجاني بعقوبة أشد من تلك المقررة في الفقرة (١) وأقل من تلك المقررة في الفقرة (٢) لمرتكبي النماذج التي سبق بيانها، فضلاً عن كون العقوبة المقترحة تكون متدرجة ومتناسبة مع جسامة الجريمة.

**النموذج الثالث:** نصت على هذا النموذج الفقرة (٣) من القسم (٢٤) "يعاقب بالسجن مدة لا تقل عن سبع سنوات ولا تزيد على عشرة سنوات وبغرامة لا تقل عن ثلاثة ملايين دينار ولا تزيد على خمسة ملايين دينار، كل من تسبب في موت شخص نتيجة قيادته مركبة بإهمال أو رعونة وكان تحت تأثير مسكر أو مخدر أو هرب دون إخبار السلطات المختصة بالحادثة".

وبعد إنعام النظر في النص نذكر الملحوظة التي ذُكرت في الفقرتين السابقتين والمتعلقة بالحكم بالعقوبتين معا أو أحدهما. وفضلاً عن ذلك يُلاحظ بأن المشرع استلزم اجتماع الإهمال أو الرعونة مع أحد الطرفين المشددين الآتين:

- ١- كون الفاعل واقعاً تحت تأثير مسكر أو مخدر عند ارتكابه للجريمة.
- ٢- حالة هروب الفاعل من مكان الحادث من دون إخبار السلطات المختصة عن حدوثه.

ولكي يتحقق الظرف المشدد الأول، يجب أن يقترن الإهمال مع التأثير بمادة مسكرة أو مخدرة، ويشترط النص أن يكون الفاعل واقعاً تحت تأثيرها عند ارتكاب الحادث. ويتضح ذلك من خلال عبارة ".... واقعاً تحت تأثير مسكر أو مخدر..."، ويراد بذلك إن الفاعل سيطر عليه المسكر أو المخدر لدرجة غلب على عقله مما أفقده القدرة على السيطرة على قيادة المركبة. والسبب في ذلك أن تناول المادة المسكرة أو المخدرة من دون أن يؤثر على سلامة عقل السائق لا تأثير له على قيادته للمركبة، ومن قرارات محكمة التمييز بهذا الشأن حكمها رقم (١٥١٥/ جنایات أولى/ ٨٥) الصادر في ٢٦-٧-١٩٨٦ الذي جاء فيه "....

يشترط..... على حالة الدهس أو الاصطدام، أن تكون درجة سكر المتهم شديدة تفقده السيطرة على التركيز أثناء القيادة...." (٣٢). و معرفة مدى جسامته درجة السكر في جسم السائق ينبغي إحالته إلى الطبيب العدلي ليبين الأخير مدى تلك الدرجة في تقريره، لذا على قاضي التحقيق أو المحقق أن يسرع في إرسال السائق المتهم لفحص درجة السكر في جسمه حال إخباره عن حادث.

وفيما يتعلق بالظرف المشدد الثاني المنصوص عليه في الفقرة (٣) من القسم (٢٤) فهو هروب الفاعل من مكان الحادث من دون إخبار السلطة المختصة بحادثه مع إهماله في القيادة. وذلك لأن المعايير الإنسانية والخلقية والمرؤة تتطلب نجدة الآخرين وتقديم العون والمساعدة لهم، وخصوصاً ممن تسبب بوقوع الحادث المروري. غير إن هناك بعض الحالات التي تحدث ويهرب الجاني من مكان الحادث ويحجم عن تقديم المساعدة للمجنى عليه لكنه يسلم نفسه إلى أقرب مركز للشرطة، ودافعه في ذلك هو خوفه أو خشيته على نفسه من غضب وهياج ذوي المجنى عليه، فهذا الهروب في حقيقته مبرر وينبغي عدم اعتباره ظرفاً مشدداً فطبيعة النفس الإنسانية ميالة إلى تفضيل صاحبها على غيره (٣٣).

**النموذج الرابع:** تكلمت الفقرة (٤) من القسم (٢٤) من قانون المرور العراقي النافذ عن الشخص الذي يتسبب بقيادته لمركبة بإهمال وهو واقع تحت تأثير المسكر أو المخدر أو يهرب من مكان الحادث من دون تقديم المساعدة للمجنى عليه، وينتج عن فعله موت أكثر من شخص أو موت شخص وإلحاق أذى أو مرض جسيمين أو عاهة مستديمة بأكثر من شخص، حيث نصت على أنه " تكون العقوبة السجن مدة لا تقل عن عشرة سنوات ولا تزيد على عشرين سنة، وبغرامة لا تقل عن خمسة ملايين دينار ولا تزيد عن سبعة ملايين دينار، إذا نشأ عن الجريمة المبينة في الفقرة (٣) من هذه المادة موت أكثر من شخص واحد، أو موت شخص وإلحاق أذى أو مرض جسيمين أو عاهة مستديمة بأكثر من شخص واحد".

والمدقق في متن النص يلاحظ أن العقوبة هنا ليست تخيرية للقاضي، وإنما السجن للمدة المقررة وبالغرامة المقررة في المادة أيضاً. ونرى من الأفضل لو كانت العقوبة تخيرية للقاضي طالما كانت الجريمة غير عمدية.

ونود التنويه إلى أنه لو نتج عن الحادث موت شخص، واقترب الموت بوقوع إصابة أكثر من شخص بإصابات غير جسيمة، أو اقتربت الوفاة بإصابة شخص واحد فقط بإصابة

جسيمة أو بعاها مستديمة، فإن النص الذي يطبق هنا هو الفقرة (٣) وليس (٤) من القسم (٢٤)، ولذات السبب الذي وضحه في الفقرة السابقة من البحث نقترح على المشرع العراقي الموقر إضافة فقرة جديدة للقسم (٢٤) تنظم أحكام الواقعة المفترضة أعلاه، على أن يأخذ المشرع بنظر الحسبان، وضع عقوبة متناسبة مع النتيجة الناجمة عن الحادث، لتكون أشد من تلك المقررة في الفقرة (٣) وأقل من العقوبة المقررة في الفقرة (٤).

ومن الجدير بالذكر نرى أن القسم (٢٨) من قانون المرور النافذ نص على أنه "إذا نص قانون آخر على عقوبة أشد عند ارتكاب أحد الأفعال المعاقب عليها في هذا القانون فتطبق العقوبة الأشد". ولما كانت السلطة التشريعية العراقية أصدرت القانون رقم (٦) لسنة (٢٠١٠) الذي يحمل عنوان قانون تعديل الغرامات الواردة بقانون العقوبات رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ المعدل والقوانين الخاصة الأخرى، حيث نص في مادته (٢) فقرة (ج) مبالغ الغرامات بقوله " في الجنايات مبلغاً لا يقل عن (١٠٠٠٠٠١) مليون وواحد دينار ولا يزيد عن (١٠٠٠٠٠٠٠) عشرة ملايين دينار". وبذلك نرى إن مبالغ الغرامات قد تعدلت وعلى المحاكم العراقية أن تصدرها أحكاماً مراعية هذا القانون، حيث يصبح الحد الأدنى للغرامة هو مليون ودينار واحد والحد الأعلى هو عشرة ملايين دينار.

ونحن نساير الرأي الذي يقول بجدوى الحكم بالغرامة في الجنايات المرورية متى كان الحادث وقع خالياً من الظروف المشددة، وخصوصاً كون تلك الجرائم غير عمدية<sup>(٣٤)</sup>.

وعلى الرغم من الملاحظات التي ذكرت حول هذا القانون، غير أننا نشد على يد المشرع العراقي، حيث اتبع الاتجاه الحديث في تنظيم الجرائم المرورية، وأخذ بنظر الحسبان تدرجها في العقوبات وفقاً لعدد المجنى عليهم والمصابين، فضلاً عن نوع الخطأ واقتترانه بالوقوع تحت تأثير مخدر أو مسكر، أو الهروب من دون تقديم العون أو المساعدة للمجنى عليه، أو الهرب من مكان الحادث من دون اخبار السلطة المختصة بوقوعه.

ولو عقدنا مقارنة بين القانونين العماني والعراقي للاحظنا إن المشرعين المذكورين قد اختلفا من حيث التنظيم القانوني لجرائم الحوادث المرورية، فالأول اتبع الإتجاه الكلاسيكي في معالجتها على الرغم من إن هناك قانون خاص بالمرور في سلطنة عمان، بينما العراقي نظم أحكام جرائم الحوادث المرورية بشكل تفصيلي في قانون خاص هو قانون المرور رقم

(٨٦) لسنة (٢٠٠٤)، ومن جانب آخر نجد أن المشرع العماني جعل من جريمة القتل الخطأ جنحة، بينما نجد المشرع العراقي وضع عقوبات أشد صرامة، حيث جعل تلك الجرائم على الرغم من كونها غير عمدية إلا أنها من الجنايات، وفي حقيقة الأمر نحن مع رأي المشرع العراقي في جعل عقوبة تلك الجرائم من الجنايات، لتحقيق الردع العام بشكل أكبر، وفي الوقت عينه، فإن المحاكم العراقية تستطيع أن تنزل بالعقوبة وتحكم بعقوبة الجنحة بدل الجناية، استناداً لأحكام المادة (١٣٢) فقرة (٣) من قانون العقوبات العراقي النافذ.

### الخاتمة:

وبعد أن انتهينا من دراسة موضوع المسؤولية الجزائية الناشئة عن الحوادث المرورية في القانونين العراقي والعماني، أصبح من اللازم ختام البحث بمجموعة من الاستنتاجات والتوصيات وكما يأتي:-

#### **أولاً: الاستنتاجات**

١- يعد العراق من أكثر دول العالم وقوعاً للحوادث المرورية، وذلك للأسباب التي ذكرت آنفاً في متن البحث، لاسيما وإن الخط البياني يشير إلى تزايد وقوع هذه الحوادث مما ينذر باستفحال هذه الظاهرة التي يجب على الجميع الوقوف عندها للحد منها.

٢- إن المتعايش مع الواقع العراقي، والمدقق في حقيقته يلاحظ مدى القصور الواضح سواء أكان من جانب الدولة أو المواطن، في نقص الثقافة المرورية، والتسامح الشديد من السلطات المرورية المختصة في عدم معاقبة الأشخاص المخالفين لأنظمة ووقوانين المرور وتعليماتها، فضلاً عن الحاجة إلى إيجاد جهاز مروري نزيه وكفوء لكي يقوم بدوره بشكل فاعل وسليم.

٣- كثير من الحوادث المرورية في العراق، لاسيما في الوقت الحاضر يعود سببها إلى سائقي المركبات، حيث إن أغلبهم لا يمتلك المؤهلات اللازمة لقيادة المركبة، وما يساعد على ذلك إن منح الرخصة في العراق أحياناً يكون بشكل صوري، علماً إن منهم من لا يمتلك الثقافة المرورية اللازمة، وذلك لغياب دور مراكز أو مكاتب تعليم السياقة، ولو وجدت فإن دورها لا يرتقي إلى المستوى المطلوب. ولعل

ظروف العراق الخاصة من احتلال وحروب وعم استقرار أمني منذ عام ٢٠٠٣ إلى الآن ساهم في ذلك إلى حد كبير. ولا يقف الأمر عند هذا الحد فحسب بل نرى إن تجار الأزمات والحروب والنفعيين الذي استغلوا فتح باب التجارة على مصراعيه في العراق، أدخلوا المركبات المستعملة الرديئة الفاشلة في الفحص الفني، واستوردوا المركبات التي تفتقر إلى أهم شروط السلامة والأمان.

٤- على الرغم من أكثر الحوادث المرورية تقع ويتحمل مسؤوليتها الجزائية السائق إلا أنه ينبغي الإشارة إلى بعض الحوادث يجب أن تتحمل الدول جزء من مسؤوليتها، فعلى سبيل المثال نجد أن الكثير من الطرق خالية من الإشارات المرورية أو الإرشادية، أو إن بعض الطرق مغلقة مما يضطر السائق إلى السير في الجانب المعاكس أو إن بعض الطرق العامة مظلمة ليلاً أو إن بعض الطرق غير معبدة بشكل جيد مما يسبب السير فيها إنقلاب المركبات.

٥- نرى إن مبالغ الغرامات قد تعدلت وعلى المحاكم العراقية أن تصدرها أحكامها وفقاً للقانون رقم (٦) لسنة (٢٠١٠) لأنه ناسخاً للغرامات الواردة في قانون المرور، إذ يصبح الحد الأدنى للغرامة هو مليون ودينار واحد والحد الأعلى هو عشرة ملايين دينار.

٦- إن المشرع العماني الموقر كان أكثر تسامحاً في العقوبة على جرائم الإيذاء والقتل الخطأ من قرينه العراقي حيث وضع الأخير عقوبات أشد صرامة من الأول بكثير، فضلاً عن كون المشرع العراقي قد عالج جرائم حوادث المرور بشكل أكثر تفصيلاً من قرينه العماني.

#### ثانياً: التوصيات.

١- لما كانت الوقاية خير من العلاج، فإن الحد من حوادث المرور يكمن في نشر الوعي المروري والثقافة المرورية بين الناس ولا بد من أن يتم ذلك بكل الوسائل والأساليب ومنها على سبيل المثال وسائل الإعلام المختلفة كالصحف والمجلات والتقنوات الفضائية، والإذاعات المحلية.

٢- وضع برامج نشر الثقافة المرورية في وآداب السير والمرور ضمن مفردات المناهج في

- مراحل التعليم كافة من الابتدائي حتى الجامعي، ولا شك بأن لهذه البرامج دور فاعل في نشر الوعي المروري مما يساهم في خفض حوادث المرور.
- ٣- نوصي بإشراك مؤسسات المجتمع المدني والقطاع الخاص والجمعيات المعنية، بنشر الثقافة المرورية بوساطة عقد المؤتمرات وإقامة الندوات المعنية بهذا الشأن.
- ٤- نقترح على الحكومة تطوير الجهاز المروري ورفع مستوى كفاءته وتطهيره من العناصر الفاسدة، والتعجيل بحسم مسألة الأرقام المؤقتة للمركبات ووضع الأرقام الدائمة، كما نوصي برفد الجهاز المروري بالتقنيات الحديثة التي تمكنهم من التعرف على المركبة التي تتجاوز السرعة بالطرق العامة فضلاً عن الداخلية ونصب كامرات المراقبة لرصد المخالفين ومعاقبتهم.
- ٥- منح إجازات لمعاهد تعليم وتدريب السياقة، بعد التأكد من توافر المتطلبات والمستلزمات الفنية والقانونية، وتوسيع نطاق عملها لتساهم في تعليم أصول السياقة الصحيحة، كما نقترح أن يقتصر منح رخص القيادة على المتدربين في تلك المعاهد الذين اجتازوا الامتحانات النظرية والعملية واللياقة الصحية بنجاح.
- ٦- نقترح العمل بنظام الفحص الفني الدوري للمركبات، بحيث تمنع المركبة من السير في الطرق في حال فشلها في الفحص.
- ٧- تطوير الطرق العامة والسريعة والفرعية ووضع العلامات الإرشادية والدلالات المرورية لما لها من شأن في تقليل حوادث المرور.
- ٨- تفعيل دور رجل المرور، وتمكينه من أداء دوره بشكله القانوني الصحيح، وتطبيق مبدأ المساواة أمام القانون، فعندنا في العراق لا يستطيع رجل المرور محاسبة المسؤول في الدولة وإن كانت مركبته بدون لوحات أو زجاجها مظلّل أو يركبها بدون رخصة قيادة، وحتى لو كان يسير في مركبته في الاتجاه المعاكس، والعدر يكون دائماً هو لأسباب أمنية.
- ٩- نجد أن عبارة المشرع العراقي في مطلع الفقرة (١) من القسم (٢٤) "يعاقب بالسجن مدة لا تقل عن خمس سنوات...."، يعوزها الدقة والسبب في ذلك هو إن المادة



(٨٧) من قانون العقوبات العراقي النافذ ذكرت بأن "مدة السجن المؤقت أكثر من خمس سنوات إلى خمس عشرة سنة...."، وبذلك فإن العقوبة بخمس سنوات تدخل ضمن عقوبة الحبس وليس السجن فلا بد من تغيير النص ليكون على الوجه الآتي " يعاقب بالسجن مدة لا تزيد على سبع سنوات.....، وبذلك القارئ يعرف بأن الحد الأدنى للعقوبة هو أكثر من خمس سنوات كأن تحكم المحكمة بخمس سنوات وشهر. والملاحظة الأخرى حول هذا النص هي أنه ذكر " يعاقب بالسجن.... وبغرامة.... أو كلاهما....". وهذا إرباك واضح في صياغة النص فالمشروع عاقب في الفقرتين بالسجن والعقوبة معاً، وهذا تناقض لا بد من رفعه.

١٠- نقترح على المشرع العراقي الموقر تعديل القسم (٢٤) من قانون المرور النافذ بإضافة فقرة جديدة إليه، تعاقب الجاني بعقوبة أشد من تلك المقررة في الفقرة (١) وأقل من تلك المقررة في الفقرة (٢) لمرتكبي النماذج التي سبق بيانها، فضلاً عن كون العقوبة المقترحة تكون متدرجة ومتناسبة مع جسامة الجريمة.

١١- نقترح على المشرع العراقي أن يكون سحب خصبة القيادة وجوبي كلما كان الحادث المروري مقترن بظرف مشدد، ويكون سحب رخصة القيادة جوازي في غير ذلك.

#### هوامش البحث

- 
- (١) الاحصائيات منشورة على الموقع الإلكتروني الآتي: [www.alliraqnews.com](http://www.alliraqnews.com)
- (٢) ينظر: محمد بن أبي بكر بن عبد القادر الرازي، مختار الصحاح، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٠، ص ٦٠-٦١.
- (٣) ينظر: إبراهيم مصطفى وآخرون، المعجم الوسيط، المكتبة الإسلامية، استانبول، من دون سنة طبع، ص ٨٦٢.
- (٤) ينظر: حاتم محمد صالح العاني، جريمة الدعس دراسة مقارنة، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية القانون، جامعة بغداد، ١٩٨٨، ص ٧.

- (٥) ينظر: عمار شويبت، أحكام حوادث المرور والآثار المترتبة عليها في الشريعة الإسلامية، رسالة ماجستير، جامعة الحاج لخضر باتنة، كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية، ٢٠١٠-٢٠١١، ص ١٤.
- (٦) ينظر: محمد بن عبد العزيز علي السلامة، المسؤولية الجنائية عن الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية، رسالة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، كلية الدراسات العليا، ٢٠٠٩، ص ١٠.
- (٧) ينظر: منتدى الجزائرية للحقوق والقانون منشور على الرابط الإلكتروني الآتي:  
www.forum.law-dz.com
- (٨) ينظر: الموقع الرسمي لمنظمة الصحة العالمية:  
/http://www.who.int
- (٩) ينظر: حاتم محمد صالح العاني، مرجع سابق، ص ١٠.
- (١٠) ينظر: الموقع الرسمي لمنظمة الصحة العالمية:  
http://www.who.int/
- (١١) توصيات مؤتمر أبو ظبي منشورة على الموقع الإلكتروني الآتي:  
http://www.traffic.gov.om/
- (١٢) ينظر: حاتم محمد صالح العاني، مرجع سابق، ص ٨.
- (١٣) ينظر: عبد الله مرقس، حوادث المرور الأسباب الاجتماعية والنفسية، اشبيلية، بغداد، ١٩٨٥، ص ٣٦.
- (١٤) ينظر: عدنان عبد المجيد، مبادئ التحقيق في حوادث الطريق، المكتبة الوطنية، بغداد، ١٩٧٩، ص ٢١.
- (١٥) ينظر: إبراهيم مصطفى وآخرون، مرجع سابق، ص ٤٦٤.
- (١٦) ينظر: حاتم محمد صالح العاني، مرجع سابق، ص ١٤.
- (١٧) ينظر: د. راضي عبد المعطي السيد، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ٢٠٠٨، ص ٥٧.
- (١٨) ينظر: بحث عن حوادث المرور وأسبابها منشور على الرابط الإلكتروني الآتي:  
http://www.brooonzyah.net
- (١٩) ينظر: الموقع الإلكتروني الآتي:  
http://www.cnpsr.org.dz
- (٢٠) ينظر: إبراهيم مصطفى وآخرون مرجع سابق، ص ٨٧٢.
- (٢١) ينظر: المرجع نفسه، ص ٣٦٧.
- (٢٢) ينظر: حاتم محمد صالح العاني، مرجع سابق، ص ١٧.
- (٢٣) ينظر: مختار الصحاح، مرجع سابق، ص ١٦٧.
- (٢٤) ينظر: نايف بن ناشي بن عمير الذراعي الظفيري، الآثار الشرعية المترتبة على حوادث السير، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية، ٢٠٠٥، ص ٣٣-٣٤.
- (٢٥) ينظر: نص القسم (١) فقرة (١) من قانون المرور العراقي النافذ رقم (٨٦) لسنة (٢٠٠٤).
- (٢٦) ينظر: حاتم محمد صالح العاني، مرجع سابق، ص ١٨.
- (٢٧) ينظر: نص المادة (١١٥) من قانون العقوبات العراقي رقم (١١١) لسنة (١٩٦٩) النافذ والمعدل.

(٢٨) نعتقد بأن اللفظ الصحيح هو التعليمات وليس البيانات، والخطأ في ذلك وقع بسبب الترجمة من الانكليزية إلى العربية، لأن هذا القانون صدر في وقت الاحتلال الأمريكي للعراق.

(٢٩) ينظر: د. براء كمال منذر التكريتي، عقوبة جرمي القتل والإيذاء الخطأ الناشئة عن حوادث مرورية، بحث منشور على الرابط الالكتروني الآتي:

www. http://qawaneen.blogspot.com/

(٣٠) ينظر: د. براء كمال منذر التكريتي، عقوبة جرمي القتل والإيذاء الخطأ الناشئة عن حوادث مرورية، بحث منشور على الرابط الالكتروني الآتي:

www. http://qawaneen.blogspot.com/

(٣١) تجدر الإشارة إلى تقرير الطبيب العدلي هو الذي يبين ما إذا المرض أو الأذى جسيماً من عدمه، ومن الأحكام القضائية بهذا الشأن حكم محكمة التمييز العراقية رقم (١٧٧٦) الصادر في ٣٠-١٢-١٩٨١ الذي جاء فيه " وجد من وقائع الدعوى والتقارير الطبية المعطاة إن المشتكي قد أصيب بعاهة لسبب دهسه بالسيارة، وإن العجز الذي حصل لديه نتيجة الحادث بنسبة ٣٥٪....."، أشار إليه، د. فخري عبد الرزاق صليبي الحديشي، شرح قانون العقوبات القسم الخاص، مطبعة الزمان، بغداد، ١٩٩٦، ص ٢١٠.

(٣٢) أشار إليه: د. جمال إبراهيم الحيدري، شرح أحكام القسم الخاص من قانون العقوبات، مكتبة السنهوري، بغداد، ٢٠١٢، ص ٤١٢.

(٣٣) ينظر: د. براء كمال منذر التكريتي، مرجع سابق، بحث منشور على الرابط الالكتروني الآتي:

www. http://qawaneen.blogspot.com/

(٣٤) ينظر: د. براء كمال منذر التكريتي، مرجع سابق، بحث منشور على الرابط الالكتروني الآتي:

www. http://qawaneen.blogspot.com/

### قائمة المصادر والمراجع

#### أولاً: الكتب:

- ١- إبراهيم مصطفى وآخرون، المعجم الوسيط، المكتبة الإسلامية، استانبول، من دون سنة طبع.
- ٢- د. جمال إبراهيم الحيدري، شرح أحكام القسم الخاص من قانون العقوبات، مكتبة السنهوري، بغداد، ٢٠١٢.
- ٣- د. راضي عبد المعطي السيد، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ٢٠٠٨.
- ٤- عبد الله مرقس، حوادث المرور الأسباب الاجتماعية والنفسية، اشبيلية، بغداد، ١٩٨٥.
- ٥- عدنان عبد المجيد، مبادئ التحقيق في حوادث الطريق، المكتبة الوطنية، بغداد، ١٩٧٩.
- ٦- د. فخري عبد الرزاق صليبي الحديشي، شرح قانون العقوبات القسم الخاص، مطبعة الزمان، بغداد، ١٩٩٦.

٧- محمد بن أبي بكر بن عبد القادر الرازي، مختار الصحاح، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٠.

#### ثانياً: الرسائل:

١- حاتم محمد صالح العاني، جريمة الدعس دراسة مقارنة، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية القانون، جامعة بغداد، ١٩٨٨.

٢- عمار شويمت، أحكام حوادث المرور والآثار المترتبة عليها في الشريعة الإسلامية، رسالة ماجستير، جامعة الحاج لخضر باتنة، كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية، ٢٠١٠-٢٠١١.

٣- محمد بن عبد العزيز علي السلامة، المسؤولية الجنائية عن الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية، رسالة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، كلية الدراسات العليا، ٢٠٠٩.

٤- نايف بن ناشي بن عمير الذراعي الظفيري، الآثار الشرعية المترتبة على حوادث السير، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية، ٢٠٠٥.

#### ثالثاً: القوانين:

١- قانون العقوبات المصري رقم (٥٨) لسنة (١٩٣٧) المعدل النافذ.

٢- قانون العقوبات اللبناني رقم (٣٤٠) لسنة (١٩٤٣) المعدل النافذ.

٣- قانون العقوبات العراقي رقم (١١١) لسنة (١٩٦٩) المعدل النافذ.

٤- قانون الجزاء العماني رقم (٧) لسنة (١٩٧٤) المعدل النافذ. قانون المرور العماني رقم (٢٨) لسنة (١٩٩٣) النافذ.

٥- قانون المرور العراقي رقم (٨٦) لسنة (٢٠٠٤) النافذ.

#### رابعاً: مصادر الانترنت:

١- الإحصائيات منشورة على الموقع الالكتروني الآتي:

<http://www.traffic.gov.om/>

٢- الإحصائيات منشورة على الموقع الالكتروني الآتي: [www.alliraqnews.com](http://www.alliraqnews.com)

٣- بحث عن حوادث المرور وأسبابها منشور على الرابط الالكتروني الآتي:

<http://www.brooonzyah.net>

٤- توصيات مؤتمر أبوظبي لسنة (٢٠١٣) منشورة على الموقع الالكتروني الآتي:

<http://www.traffic.gov.om/>

٥- د. براء كمال منذر التكريتي، عقوبة جرمي القتل والإيذاء الخطأ الناشئة عن حوادث مرورية، بحث

منشور على الرابط الالكتروني الآتي: <http://www.qawaneen.blogspot.com>

٦- منتدى الجزائرية للحقوق والقانون منشور على الرابط الالكتروني الآتي:

[www.forum.law-dz.com](http://www.forum.law-dz.com)

٧- الموقع الالكتروني الآتي: <http://www.cnpsr.org.dz>

٨- الموقع الرسمي لمنظمة الصحة العالمية: <http://www.who.int>