جامعة الشهيد حمه لخضر – الوادي
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم القانون العام

المسؤولية الجزائية الناجمة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري

مذكرة تخرج تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص: القانون القضائي.

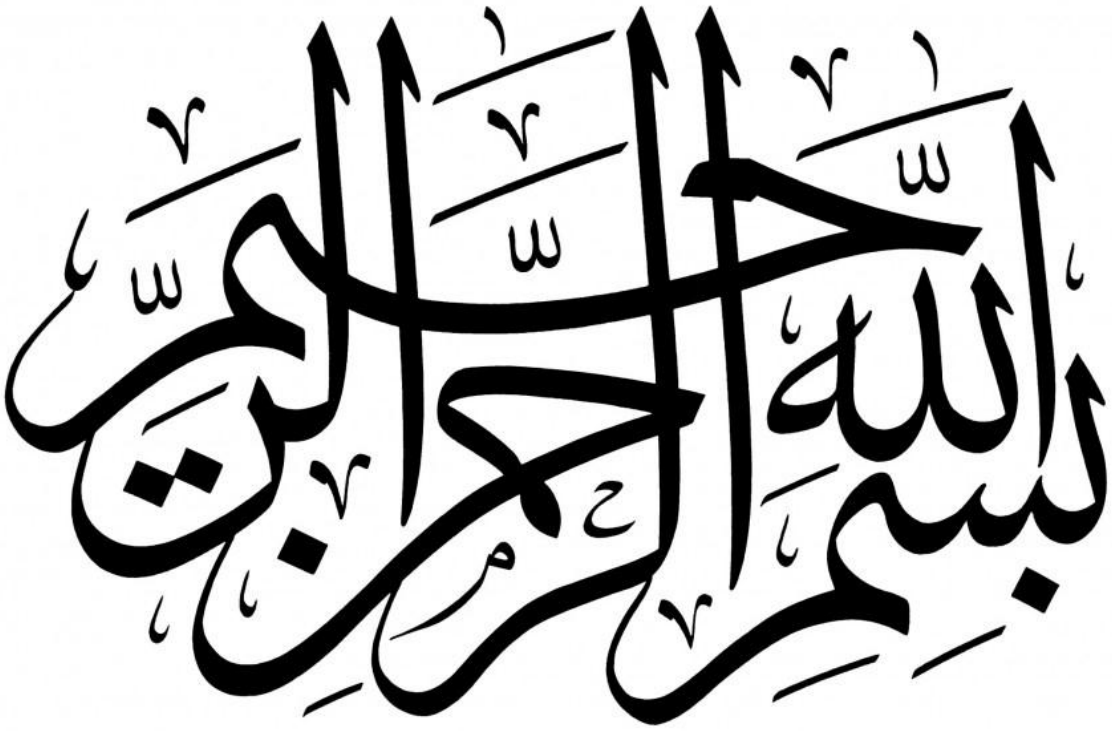
إعداد الطلبة:
- قادي بشير
- بريبش فخر الدين

إشراف:
د/ حفظ الله عبد العالي

لجنة المناقشة:

الإسم واللقب	الجامعة	الصفة
د. كمرشو الهاشمي	جامعة الشهيد حمه لخضر –الوادي	رئيسا
د. حفظ الله عبد العالي	جامعة الشهيد حمه لخضر – الوادي	مشرفا ومقررا
د. وكواك الشريف	جامعة الشهيد حمه لخضر – الوادي	مناقشا

السنة الجامعية: 2024/2025


بسم الله الرحمن الرحيم

بسم الله الرحمان الرحيم

وَفَوْقَ كُلِّ ذِي عِلْمٍ عَلِيمٌ

يوسف/الآية 76

إهـــداء

بسم الله الرحمن الرحيم

الحمد لله رب العالمين وألف صلاة وسلام على رسوله الكريم قال تعالى في كتابه الجليل:

" **وقضى ربك ألا تعبد إلا إياه وبالوالدين إحسانا** "

إلى رمز المحبة والحنان إلى من سهرت على تربيتي إلى من منحتني القوة والحياة اليكي أمي العزيزة حفظك الله وأطال عمرك

إلى الذي رسم لي طريق العلم بحبه وعلمني معنى الحياة بكده وجهده إلى أبي

إلى من تربيت وترعرعت بينهم إخوتي وأخواتي كل واحد باسمه

إلى كل الأصدقاء والى كل من ساهم في هذا العمل من قريب أو بعيد

شكر وتقديـــر

مصداقا لقوله صلى الله عليه وسلم

"من لم يشكر الناس لم يشكر الله"

نسجد لله عز وجل، شاكرين أن وهبنا القوة والمقدرة والبحث ويسر لنا طريق النجاح.

نتوجه بخالص الشكر والتقدير والعرفان والامتنان

إلى المشرف الأستاذ **الدكتور** "**حفظ الله عبد العالي** " الذي تابع عملنا هذا ولم يبخل علينا بنصائحه وتوجيهاته القيمة.

مقدمـــة

مقدمة

تعد حوادث المرور من الظواهر المؤرقة التي تستنزف الطاقات البشرية والمادية في مختلف دول العالم، وتُخلف وراءها خسائر فادحة تتجاوز الأضرار المادية لتشمل الإصابات الجسدية والإعاقات الدائمة والوفيات، وفي الجزائر لا تزال حوادث المرور تشكل تحديًا كبيرًا يواجه المجتمع والدولة على حد سواء، حيث تُسجل البلاد معدلات مرتفعة نسبيًا من هذه الحوادث مقارنة بالدول الأخرى، وتُعزى هذه الظاهرة إلى أسباب متعددة ومتداخلة، من بينها التوسع الحضري السريع، والزيادة المطردة في أعداد المركبات، وعدم الالتزام بقواعد المرور، وتدهور حالة الطرق في بعض المناطق، بالإضافة إلى العوامل البشرية المتعلقة بالسائقين والمشاة على حد سواء.

ولمواجهة هذه الظاهرة المتفاقمة، تبنت الدولة الجزائرية استراتيجيات وخطط عمل متعددة، تهدف إلى الحد من حوادث المرور وتخفيف آثارها السلبية، وذلك من خلال تحسين البنية التحتية للطرق، وتشديد الرقابة المرورية، وتكثيف حملات التوعية والتثقيف المروري، وتطوير التشريعات والقوانين المتعلقة بالمرور. وفي هذا السياق، يبرز دور القانون الجنائي كأداة فعالة لتحقيق الردع العام والخاص، من خلال تجريم الأفعال التي تُشكل خطرًا على السلامة المرورية، وتحديد المسؤوليات الجزائية المترتبة على حوادث المرور، وتوقيع العقوبات المناسبة على المخالفين.

إلا أن تطبيق القانون الجنائي في مجال حوادث المرور يثير العديد من التساؤلات والإشكاليات القانونية المعقدة، خاصة فيما يتعلق بتحديد المسؤولية الجزائية للأشخاص المتسببين في هذه الحوادث، وتحديد نطاق الأفعال المجرمة، وتطبيق مبادئ العدالة الجنائية في هذا المجال، فالمسؤولية الجزائية في حوادث المرور لا تقتصر على السائقين وحدهم، بل قد تمتد لتشمل أطرافًا أخرى، مثل أصحاب المركبات، والمسؤولين عن صيانة الطرق،

والمصنعين للمركبات المعيبة، وحتى المشاة في بعض الحالات. كما أن تحديد المسؤولية الجزائية يتطلب إثبات العلاقة السببية بين الفعل والنتيجة، والتأكد من توافر القصد الجنائي أو الإهمال أو التقصير لدى المتهم.

وفي ظل التطورات المتسارعة التي يشهدها قطاع النقل والمرور، والتحديات الجديدة التي تفرضها التكنولوجيا الحديثة، بات من الضروري إجراء دراسة معمقة وشاملة للمسؤولية الجزائية الناجمة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري، بهدف تقييم مدى فعالية القوانين الحالية، واقتراح التعديلات والتطويرات اللازمة لمواكبة هذه التطورات، وتحقيق العدالة والإنصاف في هذا المجال.

أهمية الموضوع:

تكمن أهمية هذا الموضوع في كونه يلامس قضية حيوية تمس حياة الأفراد وسلامتهم، وتسهم في حماية المجتمع من الآثار السلبية لحوادث المرور. كما أن دراسة المسؤولية الجزائية في هذا المجال تساعد على فهم أفضل للقواعد القانونية التي تحكم هذه المسؤولية، وتحديد الثغرات والنواقص التي تعتريها، واقتراح الحلول المناسبة لمعالجتها،

أسباب اختيار الموضوع:

حاجة المجتمع إلى دراسات قانونية متخصصة تتناول موضوع حوادث المرور، وتقدم حلولًا عملية للمشاكل التي تواجه القضاء والممارسين القانونيين في هذا المجال.

إثراء البحث العلمي في مجال القانون الجنائي، وتقديم إضافة نوعية للمعرفة القانونية المتعلقة بالمسؤولية الجزائية في حوادث المرور.

الرغبة في فهم أعمق للقواعد القانونية التي تحكم المسؤولية الجزائية في حوادث المرور، والمساهمة في تطويرها وتحسينها.

الإشكالية

تتمحور الإشكالية الرئيسية لهذه الدراسة حول التساؤل التالي:

- كيف نظم المشرع الجزائي المسؤولية الجزائية الناجم عن حوادث المرور؟

- ومن هذه الاشكالية قمنا بوضع أسئلة فرعية لتحديد هذه المشكلة أهمها:

- فيما تتمثل الطبيعة القانونية الناجمة عن حوادث المرور؟

- وماهي الإجراءات المتخذة على مرتكبي حوادث المرور؟

المنهج المتبع:

تعتمد هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، حيث يتم تحليل النصوص القانونية المتعلقة بالمسؤولية الجزائية في حوادث المرور في التشريع الجزائري.

صعوبات الدراسة:

من بين الصعوبات التي قد تواجه هذه الدراسة:

ندرة الدراسات المتخصصة التي تتناول موضوع المسؤولية الجزائية في حوادث المرور في التشريع الجزائري بشكل مفصل ومعمق.

التعديلات المستمرة التي قد تطرأ على التشريعات المتعلقة بالمرور، مما يتطلب تحديث المعلومات باستمرار.

خطة الدراسة:

تتضمن هذه الدراسة مقدمة عامة تمهّد لموضوع جرائم المرور وأهميتها القانونية والاجتماعية، ثم تنقسم إلى فصلين أساسيين. يُعالج الفصل الأول الأحكام الموضوعية المتعلقة بجرائم المرور، حيث يتضمن مبحثين: يتناول المبحث الأول ماهية جرائم المرور من خلال مفهومها وعناصرها، وخصائصها، وأركانها الثلاثة: الشرعي، والمادي، والمعنوي. أما المبحث الثاني، فيتناول أنواع هذه الجرائم، مميزًا بين المخالفات بمختلف درجاتها، والجنح المرورية، مع عرض التدابير القانونية المرتبطة بكل منها. أما الفصل الثاني، فيتناول الأحكام الإجرائية المرتبطة بجرائم المرور، وينقسم بدوره إلى مبحثين: يُخصص المبحث الأول لدراسة المهام الخاصة بمعاينة هذه الجرائم، مبينًا الجهات المخولة بالتدخل وقواعد المعاينة، وطرق إثبات الجرائم من خلال المحاضر أو الوسائل الأخرى. في حين يركّز المبحث الثاني على العقوبات المقررة في ضوء قانون المرور، وكذا القواعد المتعلقة بالتعويضات، بما في ذلك الغرامات والتدابير الوقائية، وآليات تعويض المتضررين، لاسيما ما يتعلق بالتأمين، وتُختتم الدراسة بخاتمة تتضمن النتائج المتوصل إليها والتوصيات المقترحة.

الفصل الأول

الأحكام الموضوعية المتعلقة بجرائم المرور.

المبحث الأول: ماهية جرائم المرور

المبحث الثاني: أنواع جرائم المرور

تعتبر جرائم المرور من الظواهر المتصاعدة في المجتمع الجزائري، نتيجة الارتفاع الملحوظ في وتيرة حوادث السير وما تنجم عنه من آثار إنسانية ومادية خطيرة، وهو ما دفع المقنن الجزائري إلى إيلاء هذا النوع من الجرائم اهتمامًا خاصًا، لما تنطوي عليه من مخاطر تمسّ مباشرة سلامة الأفراد وأمن الممتلكات.

وتتمثل الأحكام الأساسية لجرائم المرور في مجموعة القواعد القانونية التي تحدد الأركان الأساسية لهذه الجرائم، والعناصر التي تقوم عليها، فضلاً عن تصنيفها بين الجنح والمخالفات والجنايات حسب جسامة الفعل المرتكب والنتائج المترتبة عنه، كما تشمل هذه الأحكام بيان العقوبات المقررة لها، سواء كانت سالبة للحرية أو مالية، إضافة إلى الظروف المشددة أو المخففة التي قد تؤثر في تقدير القاضي للعقوبة.

ويلاحظ أن المقنن الجزائري قد نظم جرائم المرور ضمن قانون المرور المعدل والمتمم والعقوبات، حيث عمل على تطوير القوانين بما يتماشى مع التطورات الحاصلة في هذا المجال، وتزايد المركبات، وسلوك السائقين، وكل ما يرتبط بمنظومة السلامة المرورية.

وعليه يهدف هذا الفصل إلى دراسة الإطار القانوني للأحكام الموضوعية المتعلقة بجرائم المرور، من خلال تحليل أركانها، وتصنيفاتها، والعقوبات المقررة لها، وذلك في ضوء الاجتهاد القضائي والنصوص القانونية ذات الصلة.

المبحث الأول

ماهية جرائم المرور

تعد جرائم المرور أحد فروع الجرائم التي ترتكب نتيجة خرق القوانين المنظمة لحركة السير على الطرق العمومية، وهذا لتميزها عن باقي الجرائم، كونها لا تتبع غالبًا من نية إجرامية خبيثة، بل قد تقع نتيجة للإهمال أو الرعونة أو عدم احترام القواعد المفروضة على مستعملي الطريق.

وهذا ما جعل المشرع الجزائري يخصها بتنظيم قانوني دقيق من خلال قانون المرور وقانون العقوبات.

وتتدرج جرائم المرور ضمن ما يُعرف بالجرائم غير العمدية في أغلبها، رغم أن بعضها قد يرتكبها عمداً كحالة الفرار بعد وقوع الحادث، أو راكبًا، وتختلف في جسامتها بين المخالفات والجنح وأحيانًا الجنايات إذا كانت النتائج خطيرة ومميتة.

ومن هنا تأتي أهمية تحديد المفهوم القانوني لجرائم المرور وخصائصها، حيث يساعد ذلك في توضيح حدود هذه الجرائم وتحديد الآثار القانونية المترتبة عليها، وتمييزها عن باقي الجرائم ذات الصلة، قصد الإحاطة بالإطار القانوني والتنظيمي الذي يحكمها.

المطلب الأول

مفهوم جريمة المرور وعناصرها.

إن جريمة المرور من أبرز الجرائم المتكررة في الحياة اليومية، نظرًا للانتشار الواسع لوسائل النقل وتعدد مستعملي الطريق، وهو ما يفرض تنظيمًا قانونيًا دقيقًا لضمان احترام قواعد السير وتحقيق السلامة العمومية. وانطلاقًا من ذلك، عمل المشرع الجزائري على

وضع نصوص قانونية خاصة لتأطير هذه الجرائم ضمن قانون المرور، إلى جانب بعض الأحكام التي جاءت في قانون العقوبات، وذلك للحد من الحوادث والخروقات التي تهدد أمن الطرق وسلامة الأفراد، وسنتطرق في هذا المطلب إلى:

الفرع الأول: تعريف جريمة المرور

الفرع الثاني: عناصر جريمة المرور.

الفرع الثالث: خصائص جرائم المرور

الفرع الأول: تعريف جريمة المرور

أولا: التعريف اللغوي

الحادث لغتا : "يُقال إن الشيء قد وقع إذا وُجد بعد أن لم يكن، أي أن وجوده قد تجدد، فيُعد بذلك حادثاً أو مستجداً لم يكن له وجود سابق."، واحداث الشيء: ايجاده.[1]

وجاء في التعريفات للجرجاني أن "الحدوث يُعبّر عن ظهور الشيء بعد أن لم يكن موجوداً، أما الحادثة فهي ما يطرأ أو يقع بشكل مفاجئ، وجمعها 'حوادث'، ومن ذلك جاء وصف 'حادث' لما يكون طارئاً أو غير دائم".

المرور لغة : المرور مصدر ،مر ،يمر مرا ومرورا بمعنى ذهب يقال: مر عليه وبه يمر مرا، أي اجتاز ، والمرور: المضي والاجتياز بالشيء، والممر: موضع المرور.[2]

حادث المرور لغة: هو حدوث شيء على موضع المرور أي وقوع عارض على الممر.[3]

[1] ابن منظور، لسان العرب، تركيب عبد الله الكبير وآخرون، دار الشعب مصر، 1984، ص 796.

[2] الاصفهاني الراغب، أبو القاسم الحسين المفردات في غريب القرآن، تحقيق صفوان عدنان داودي، دار العلم الشامية، ص 192.

[3] الاصفهاني الراغب، المرجع السابق، ص 193.

ثانيا: التعريف الإصطلاحي

الحادث المروري أو الجريمة المرورية هو حدث اعتراضي يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل سيارة مركبة واحدة أو أكثر من مع سيارات مركبات أخرى أو منشأة أو حيوانات أو أجسام على طريق عام أو خاص، وعادة ما ينتج عن الحادث المروري إتلافات تتفاوت من طفيفة بالممتلكات والمركبات إلى جسيمة تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة المستديمة.[1]

كما عرفه " jla plat ": على أنه نتيجة غير مرغوب فيها ولم تكن لتحدث لو أن نظام معين سار بالطريقة المستهدفة من طرف مصممه، يمكن اعتبار الحادث كثمرة لعدم عمل النظام، ويتكون النظام هنا من ثلاثة عناصر هي الإنسان والمركبة والمحيط".[2]

يمكن فيما يتعلق بتعريف الحادث المروري، يمكن القول بأنه: "أي اصطدام يقع بين وسيلة نقل تسير على عجلات وأي شيء آخر، سواء كان ذلك الشيء مركبة أخرى، أو حاجزًا، أو تكوينًا صخريًا، أو علامة إرشادية، أو أي جسم لا يتحرك، أو حتى صدم كائن حي مثل إنسان أو حيوان أو نبات، أو أي شيء غير حي، أو انقلاب المركبة وهبوطها في منخفض أو وادٍ.' أما بالنسبة لأسباب الحوادث المرورية، فهي ذات طبيعة متنوعة وتشمل 'التجاوز المفرط للسرعة المحددة، والتخطيط غير الكفء للطرق في بعض المناطق الحضرية، وعدم التقيد بالأنظمة المرورية. كما تساهم قيادة الأفراد غير المؤهلين أو القاصرين، أو ظهور أعطال ميكانيكية في السيارة تبدو طفيفة في البداية ولكنها تتسبب في مشاكل أكبر، بالإضافة إلى فقدان السائق تركيزه أو تعرضه لوعكة صحية مفاجئة أثناء القيادة.".[3]

---

[1] هزاع الشريف، حمود، الآثار النفسية للحوادث المرورية، مؤتمر التعليم والسلامة المرورية، مركز الدراسات ،قسم الندوات واللقاءات العلمية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2007

[2] ملاخسو بلال، دور شركات التأمين في الحد من حوادث المرور في الجزائر حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور ،الجزائر، جامعة الحاج لخضر باتنة كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والإسلامية ، قسم العلوم الاجتماعية، 2013،

[3] سعيد أحمد علي قاسم، الجرائم المرورية، أطروحة دكتوراه في الحقوق، جامعة الإسكندرية، 2009، ص 63.

وهناك من عرف الحادث المروري بأنه:" كل حادث من حوادث الطريق ينشأ نتيجة الإخلال لسبب ما بالفعل المتبادل للنظام الذي يجمع بين السائق والسيارات والظروف الطقسية وحالة الطريق".[1]

ولقد عرف البعض الحادث المروري: "يعد الحادث المروري واقعة غير متوقعة تحدث دون تخطيط مسبق، وتتمثل الحوادث المرورية في اصطدام مركبة واحدة أو أكثر بمركبات أخرى، أو بمشاة، أو حيوانات، أو أجسام موجودة على الطرق العامة أو الخاصة. وغالباً ما تترتب على هذه الحوادث أضرار مادية متفاوتة للمركبات والممتلكات، بالإضافة إلى إصابات قد تكون بسيطة أو خطيرة، وقد تصل في بعض الحالات إلى الوفاة أو الإعاقة الدائمة، وتتنوع الحوادث المرورية في أشكالها، فمنها التصادمات المباشرة بين السيارات القادمة من اتجاهين متعاكسين، ومنها الاصطدامات الزاوية التي تحدث عند مفترقات الطرق، بالإضافة إلى الحوادث الجانبية. ولا تقتصر الحوادث على ذلك، بل تشمل أيضًا حالات دهس المشاة، أو صدم الدراجات الهوائية والنارية، أو حتى الحيوانات التي تعبر الطريق".[2]

ثالثا: التعريف التشريعي للحادث المروري

لقد أحاط المشرع الجزائري عمليات التنقل عبر وسائل النقل بأهمية بالغة، وسن من النصوص القانونية ما يعكس ذلك الاهتمام؛ وباستقراء نصوص المواد المنظمة لتلك العمليات، نجد بأن المشرع الجزائري لم يعرف الحادث المروري، كنتيجة لسوء استعمالها، وعدم الامتثال القواعد السلامة المرورية، ولم يحاول ذلك، وإنما عرف بعض العناصر الفاعلة في وقوعه، واضعا الأحكام المنضمة لها.

[1] بوشنافة، عبد الحكيم، شرح قانون المرور الجزائري، دار هومة، الجزائر، 2018، ص 57.

[2] زروقي أحمد، الجرائم المرورية في التشريع الجزائري، دار الخلدونية، الجزائر، 2015، ص 102.

يمكننا القول بأن المشرع السعودي قدّم تعريفًا للحادث المروري يركز على النتائج المباشرة لاستخدام المركبة، وهي الأضرار المادية أو الجسدية. ورغم أن هذا التعريف يمثل خطوة إيجابية نحو تحديد مفهوم الحادث المروري، إلا أنه يظل قاصرًا، إذ يربط الحادث المروري حصرًا بوقوع أضرار، متجاهلاً الحالات التي قد تنطوي على مخالفات أو تجاوزات لقواعد المرور دون أن تسفر بالضرورة عن أضرار ملموسة. بالتالي، يمكن اقتراح تعريف أشمل يأخذ بعين الاعتبار جميع الحالات التي تنطوي على استخدام غير آمن للمركبة أو مخالفة لقواعد المرور، سواء نتج عنها ضرر أم لا، ليكون التعريف أكثر دقة وشمولية، فقد يكون الضرر معنوي ممثلا في حالة خوف وهلع، أو تضرر من لم يكن ضحية مباشرة للحادث المروري، هذا من ناحية، ومن ناحية ثانية لم يشر إلى العناصر الفاعلة في وقوع الحادث، أو أسبابه، كما أنه وكما قيل لقد فسر الماء بالماء، بحيث عرف الحادث بالحادث.[1]

الفرع الثاني: عناصر الجريمة المرورية

تعتبر حوادث المرور من أخطر الظواهر التي تواجه المجتمعات المعاصرة، لما تُخلفه من خسائر جسيمة على المستويات البشرية والمادية والاجتماعية، ولأنها ظاهرة متعددة الأسباب والأبعاد، فقد اهتمت الدراسات القانونية والواقعية بتحليل العوامل والعناصر التي تسهم بشكل أو بآخر في وقوع حوادث أو جرائم المرور.[2]

[1] جري نورة، المسؤولية الجزائية عن حوادث المرور: دراسة تحليلية تطبيقية، مذكرة دكتوراه، جامعة الجزائر 1، 2020، ص 150.

[2] سعيد أحمد علي قاسم، المرجع السابق، ص 75.

أولا: العنصر البشري

يمثل العنصر البشري بفئاته الثلاث السائق الراجل الراكب المحور الذي تدور حوله حوادث المرور، إذ تفيد الإحصائيات أن أسباب هذه الحوادث يعود معظمها للعنصر البشري بما يفوق 97% من نسبة الحوادث وللتفصيل في العنصر البشري ستتم دراسة كل عنصر على حدى فيما يلي:

1- السائق:

نظراً للمكانة المحورية التي يشغلها السائق في منظومة المرور، واعتباره الطرف الأساسي في وقوع الحوادث المرورية، فقد خصّه المشرع الجزائري بوضع قانوني مميز عن باقي مستخدمي الطريق، ويتجلى ذلك في المادة 2/18 من القانون رقم 01/14 المتعلق بتنظيم حركة المرور وسلامتها، حيث يُعتبر سائقاً – وفق هذا النص – كل من يتولى قيادة مركبة، سواء كانت دراجة عادية أو نارية، أو يقود حيوانات الجر أو الحمل أو الركوب، أو يتحكم فعلياً في عبورها للطريق، بما في ذلك القطعان.[1]

من خلال النص أعلاه حاول المشرع الجزائري تعريف السائق، إلا أن تعريفه يتسم بالعمومية، إذ بالاعتماد على ذلك التعريف يمكن اعتبار الطفل الصغير الذي يتولى قيادة دراجته سائقا بالمفهوم القانوني وانتقادا للتعريف التشريعي للسائق، عرفه بعض الباحثين على أنه "الشخص الحاصل على رخصة قيادة الصنف(ب) مستوفية الشروط القانونية، سواء كانت اختبارية مؤقتة، أو دائمة، والتي تسمح لصاحبها بقيادة مركبة من ثمانية مقاعد، والسائق، الوزن الإجمالي للعربة لا يتعدى 3500 كغ، والعربة المقطورة لا يتعدى وزنها

[1] محمد سبع، عبد اللطيف بكوش، (حوادث السياقة في الجزائر وضعها وحدودها"). مجلة علوم الإنسان والمجتمع، جامعة محمد خيضر بسكرة ، ع 10 جوان 2014، ص 189.

750 كغ، وبالرغم من وضوح هذا التعريف، إلا أنه لا يمكن الأخذ به، كتعريف جامع مانع للسائق في التشريع الجزائري، كونه ينطبق على سائق المركبات الخاصة المتحصل على رخصة سياقة صنف (ب) دون سواه، بالرجوع إلى النصوص القانونية لاسيما المادة 2/7 من المرسوم التنفيذي رقم 381/04 المحدد لقواعد حركة المرور عبر الطرق.[1]

ولا يمكن اعتبار السائق أحد عناصر الحادث المروري، ما لم يرتكب خطأ يكون سببا مباشرا، أو مساعدا على وقوع الحادث، والواقع يثبت مجموعة من الأخطاء التي يرتكبها السائق مثل السرعة الزائدة، أو القيادة وهو في وضعية سيئة وغير مناسبة للسياقة كالتعب الشديد والنعاس والمرض أو ضعف البصر، أو القلق والشرود، أو الانشغال عن الطريق بمن حوله، بسبب الإهمال، عدم الوعي، والاحتياط والحذر.[2]

-مسؤولية السائق عن المخالفات المرورية:

إن مختلف التشريعات قبل أن تسلط عقوبات على شخص ما لابد أن تضبط مقاييس وقواعد التي من شأنها أن تكون عناصر الجريمة، ففي جرائم السير التي يكون المتسبب فيها غالبا العنصر البشري بصفة عامة والسائق بصفة خاصة، فهذا الأخير قبل أن يمتطي مركبته لا بد أن تتوفر فيه شروط يضبها التشريع لقيادة هذه المركبة، حفاظا على الأرواح والممتلكات، وبعد حصوله على رخصة لقيادة مركبته يصبح مسؤولا عن كل خطأ يقوم به أثناء قيادته لهذه المركبة:

[1] محمد سبع، عبد اللطيف بكوش، المرجع السابق، ص 188.

[2] سلاطنية محمد، مسؤولية السائق في حوادث المرور، دار المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2013، ص 89.

2-الراجلين:

يعتبر الراجلين أحد العناصر الفاعلة في الحادث المروري في كل دولة، ولذلك خصه المشرع الجزائري بأحكام خاصة، بدءا بتعريفه حيث طبقا لأحكام المادة 18/3 من الأمر رقم 03/09، يعد راجلا في نظره كل شخص يتنقل سيرا على الأقدام، كما يعد بمثابة راجلين الأشخاص الذين يدفعون، أو يجرون عربات الأطفال، أو المرضى أو المعطوبين، أو الذين يجرون الدراجات أو الدراجات النارية، والمعطوبين الذين يتنقلون في عربات متحركة يقودونها بأنفسهم بسرعة الخطى".[1]

وقد يتبادر للذهن كيف يعتبر الراجلين أحد عناصر الحادث المروري، وهم الضحية دائما ؟ لكن الواقع يثبت صحة هذا الطرح، وإن كان في أغلب الحالات يتضح بأن الراجلين هم الضحية، فإنّهم في حالات أخرى هم المسؤولين عم حدث لهم، ولصاحب المركبة ومن معه الذي قد يتعرض للحادث اثر محاولة الحيلولة دون صدم راجل ظهر أمامه فجأة، وذلك اثر السيرفي عرض الطريق، متهوّرا تارة، وجاهلا للعواقب تارة، وحبا للمجازفة تارات أخرى، وفي حالات أخرى يرتكبون أخطاء من نوع آخر، كاستعمال الهاتف النقال، ووضع خوذة الأذن، ما يحول دون التنبه لوجود المركبات أو لصغر السن، كالأطفال، أو لوجود عاهة كالمجنون، والأصم، أو لفقدان التحكم في النفس كالسكران، والمريض... إلخ.[2]

[1] بوشناقي، سميرة، "حوادث المرور في القانون الجزائري بين الواقع والتطبيق"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة تبسة، العدد 12، 2021، ص 34.

[2] المرجع نفسه، ص 36.

ثانيا: المركبة

المركبة وطبقا لما جاء في المادة 20/3 من الأمر 03/09[1]، فالمركبة بمفهومها الشامل، تشمل أي وسيلة نقل برية قادرة على التحرك الذاتي على الطريق، سواء كانت مزودة بمحرك أو تعتمد على قوة الدفع الذاتي أو الجر، هذا التعريف الواسع يغطي طيفًا واسعًا من الوسائل، بدءًا من الدراجات الهوائية والنارية، وصولًا إلى المركبات الأكبر حجمًا مثل السيارات والحافلات والشاحنات وبذلك، فإنّ 'المركبة' مصطلح جامع لكل ما يسير على الطريق بغرض النقل، بغض النظر عن حجمه أو طريقة حركته... وتعتبر المركبة بهذا المعنى من أهم عناصر الحادث المروري، إذ لا يتوقع له حدوث دون وجودها، لاسيما إذا ما أصيبت بخلل في أحد أجهزتها كالفرامل الإطارات المصابيح، أو المحرك، أو أي جزء آخر منها.[2]

ثالثا: الطريق

الطرق وكما عرفها المقنن الجزائري، هي كل المسالك العمومية المفتوحة لحركة مرور المركبات"، بتصنيفاتها، وطنية ولائية بلدية بالنسبة لموقعها، أو طرق سريعة وعادية بالنسبة لاستعمالاتها.... وقد اعتبرت من عناصر الحادث المروري على اعتبار أنها المكان الذي تجري عليه عملية سير المركبات والراجلين، إذ أن أي خلل في الطريق قد يكون سببا مباشرا، أو عاملا مساعدا في وقوع الحادث، كعدم صلاحيته للسير بسبب وجود أشغال، أو

[1] الأمر رقم 03/09 المتعلق بتنظيم المرور عبر الطرق وسلامتها وامنها، مؤرخ في 22 يوليو 2009 ، ج ر، عدد 45 ، مؤرخة في 29 يوليو 2009.

[2] عوالي عبد الغني، السياسة العقابية في مواجهة جرائم المرور، دار المعرفة، الجزائر، 2016، ص 77.

حفر، أو عدم وجود إشارات المرور في بعض أجزائه، أو عدم وضوحها، بسبب وجود ما يخفيها.... إلخ، وكل ذلك يحول دون حسن استعمالها للغرض الذي أنشئت لأجله.[1]

الفرع الثالث: خصائص جرائم المرور

تعتبر جرائم المرور من الظواهر القانونية والاجتماعية المتنامية في المجتمعات الحديثة، نتيجة التطور الكبير في وسائل النقل وزيادة عدد المركبات، وما يصاحب ذلك من إخلالات متكررة بقواعد السير. ويكتسي هذا النوع من الجرائم طابعًا خاصًا يميّزه عن غيره من الجرائم التقليدية، نظرًا لارتباطه الوثيق بالسلامة المرورية والنظام العام. ومن أبرز خصائص جرائم المرور أنها غالبًا ما تكون جرائم وقتية، تحدث بشكل مفاجئ دون تخطيط مسبق، كما أنها تجمع بين الطابع الجنائي والطابع الإداري، وسنتطرق من خلال هذا الفرع إلى خصائص جرائم المرور.

أولا: الجريمة المرورية سلوك إنساني

لا تُعتبر جريمة مرورية قائمة إلا عند حدوث السلوك المادي أو النشاط المادي الذي يشكل الركن المادي للجريمة، وهو ما يُعرف بمبدأ مادية الجريمة. تتجسد هذه الجريمة في سلوك مادي يتم تنفيذه في الواقع نتيجة لاستخدام المركبة، وله مظاهر مادية ملموسة، وبالتالي لا يمكن اعتبار جريمة مرورية قائمة دون وجود سلوك إنساني يعبر عن وقوعها، وتكمن أهمية هذا المبدأ في استبعاد تجريم النوايا أو الخواطر، حتى وإن بدت تصرفات إجرامية في جوهرها، فالقانون المتعلق بحركة المرور يركز على الظواهر الملموسة بشكل رئيسي.[2]

[1] محمد سبع، عبد اللطيف بكوش، المرجع السابق، ص 191.

[2] رمسيس بهنام، النظرية العامة للقانون الجنائي ، منشأة المعارف ، الإسكندرية، 1995، 109.

ثانيا: الجريمة المرورية سلوك غير مشروع

إعتبر المشرع أن كل فعل يهدد المصالح الجوهرية للمجتمع وبإمكانه الحاق الضرر بالأفراد في أرواحهم وممتلكاتهم والخطر حالة واقعية من شأنها احتمال حدوث إعتداء على المصلحة المحمية أو الحق المراد حمايته وهذا الحق هو أرواح الأفراد في المجتمع وأموالهم مما أدى بالمشرع للإسراع في تجريم هذه الأفعال و قرر لها العقوبات المناسبة.

لا تُعتبر جريمة مرورية إذا التزم الفرد بقواعد قانون المرور أثناء القيادة، حيث يُعد ذلك سلوكاً مشروعاً، أما جوهر الجريمة المرورية فيتطلب أن يكون السلوك المنفذ غير مشروع. على سبيل المثال، تُعد قيادة مركبة من قبل شخص لا يحمل رخصة سياقة سارية أو استخدام وثائق منتهية الصلاحية، مثل شهادة التأمين، من الأفعال التي تشكل انتهاكاً للقانون وتؤدي إلى وقوع جريمة مرور، وذلك لخطورتها في تضييع الحقوق.[1]

المطلب الثاني

أركان الجريمة المرورية

إن الجريمة المرورية كغيرها من الجرائم التي تقوم على أركان ثلاثة متمثلة في الركن الشرعي، المادي والمعنوي، هذا الأخير اختلف فيه الفقه، فهناك من اعتبر أن النص الذي يقوم على الفعل أو الامتناع صفة غير مشروعة يعد ركنا أساسيا في تجريم الفعل على غرار الفقه الفرنسي المستوحى منه التشريع الجزائري واعتبر أن الجريمة لم تكتسب وصفها كجريمة إلا نتيجة لهذا التجريم ومن ثم تقرير لها جزاء جنائيا وهناك من اعتبر الصفة غير المشروعة لفعل ومن الفقه من أعرض عن ذكره من بين أركان الجريمة وعليه سوف نتناول أولا على وجه العموم أركان الجريمة المرورية، وبعدها سنتطرق إلى تقديم نماذج عن بعض الجرائم الموصوفة بالجنح لبروز أركانها.

[1] محمد نجيب سيد، جريمة التهرب الجمركي، مطبعة الإشعاع، الإسكندرية، 1992، ص 41.

الفرع الأول: الركن الشرعي للجريمة المرورية

فيما يتعلق بتنظيم حركة المرور وسلامتها، يمكننا القول أن هناك سلسلة من القوانين والأوامر والمراسيم التنفيذية التي صدرت منذ عام 2001 وحتى الآن، مع التعديلات التي طرأت عليها بمرور الوقت، والتي تهدف جميعها إلى تنظيم حركة المرور على الطرق وضمان سلامتها وأمنها. سيتم استعراض هذه التشريعات وفقًا لتسلسلها الزمني لتقديم صورة واضحة وشاملة للتطورات القانونية في هذا المجال:

القانون رقم 01 –13 المؤرخ في 07 أوت 2001 .

القانون رقم 01 – 14 المؤرخ في 19 أوت 2001 .

القانون رقم 09 – 07 المؤرخ في 11 أكتوبر 2009.[1]

بالإضافة إلى ذلك يشمل القانون الجزائري للعقوبات بعض الجنح مثل القتل والجروح الخطأ، وكل هذه التشريعات تهدف بشكل خاص إلى تحقيق مجموعة من الأهداف الأساسية، أبرزها حماية المجتمع، وضمان حقوق الأفراد، وتحقيق العدالة، وردع الجريمة، والإصلاح والتأهيل للمجرم.

– يعد تحديد قواعد استخدام المسالك العمومية وتنظيم حركة المرور عبر الطرق وضبط تدفقها من الأمور الأساسية لضمان سلامة السير وسلاسة الحركة، وتشمل هذه القواعد تنظيم السير على مختلف أنواع الطرق، سواء كانت عامة أو خاصة، وتحديد الأوقات والطرق المسموح بها، بالإضافة إلى تنظيم السيولة المرورية بطريقة تضمن عدم حدوث ازدحام أو تعطل في حركة المركبات.[2]

– إقامة تدابير ردعية في مجال عدم احترام القواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق.

[1] عوالي عبد الغني، المرجع السابق، ص 86.

[2] المرجع نفسه، ص 87.

– توفير شروط تطوير متوازن لنقل نوعي في إطار المصلحة العامة

– تحديد لإطار مؤسساتي يكلف بوضعه حيز التنفيذ .[1]

الفرع الثاني: الركن المادي لجرائم المرور

يتميز الركن المادي في جرائم القتل أو الجروح غير العمدية بكون فعل الاعتداء فيه يتم عن طريق مركبة (أولا)، إضافة إلى نتيجة تتمثل في وفاة المجني عليه أو إصابة جسمه بأذى (ثانيا) وعلاقة سببية بينها وبين فعل الاعتداء (ثالثا).

أولا: فعل الاعتداء بالقتل أو الجرح عن طريق مركبة

تتفق هذه الجرائم في إطار الوسيلة المستعملة مع الاختلاف في طبيعة فعل الاعتداء ذاته بين جرائم القتل وجرائم الجرح غير العمدي.

1- فعل الاعتداء :

من الضروري الإشارة إلى أن ركن الجريمة في جرائم القتل غير العمدية يشترط أن يكون المجني عليه إنساناً، حيث لا تشمل الجريمة مخلوقات أخرى مثل الجنين أو الميت أو الحيوان، كما يشترط أن يكون المتضرر على قيد الحياه، أي أن جسمه يؤدي وظائفه الحيوية بشكل كامل أو جزئي، فلا تُعد جريمة القتل قائمة إلا إذا وقع الفعل الإجرامي خلال الفترة التي يستمر فيها الإنسان في ممارسة حياته، من بدايتها إلى نهايتها.[2]

يتمثل فعل الاعتداء على الحياة في أي سلوك يؤدي إلى وفاة المجني عليه، أي يكون قادراً بطبيعته على تحقيق هذه النتيجة، ولتحديد صلاحية الفعل لإحداث الوفاة، تم طرح ضابطين: الأول ضابط موضوعي، ينظر إلى الفعل نفسه ومدى قدرته بطبيعته على إحداث الوفاة، أما

[1] زغلامي، نوال، "الآثار القانونية لحوادث المرور الجسيمة"، مجلة الباحث القانوني، جامعة قسنطينة، العدد 7، 2019، ص 64.

[2] عوالي، عبد الغني، السياسة العقابية في مواجهة جرائم المرور، دار المعرفة، الجزائر، 2016، ص 77.

الضابط الثاني فهو ضابط شخصي، يعتمد على تقدير المتهم ومدى اعتقاده في كفاية الفعل لإحداث هذه النتيجة، ويبدو الضابط الموضوعي الأرجح فخطورة الفعل على الحق المشمول بالحماية هو علة تجريمه إذ أن تجريم الفعل يفترض صلة موضوعية مجردة بينه وبين النتيجة بحيث يكون جوهر هذه الصلة خطورة الفعل في ذاته على حياة المجني عليه، أي صلاحية الفعل لإحداث الوفاة في ظل الظروف التي عاصرت ارتكابه مع عدم اشتراط علم المتهم بتلك الظروف التي بناء عليها تقدر خطورة الفعل إذ يكفي استطاعته العلم بها. [1]

ويتحقق السلوك الإيجابي في جريمة القتل من خلال القيام بحركة أو عدة حركات عضوية إرادية تؤدي إلى وفاة إنسان حي. ويُعد هذا السلوك سبباً للاعتداء على المصلحة المحمية قانونياً، كما يمكن أن يقع القتل نتيجة سلوك سلبي، مثل الامتناع عن اتخاذ فعل كان من الممكن أن يؤدي إلى تجنب الوفاة. وقد اختلف الفقهاء في تحديد مدى صلاحية السلوك في هذه الحالة.

فيما يتعلق بجرائم الجرح، يتمثل المحل المادي للاعتداء أو الإيذاء في جسم إنسان حي، الذي يشمل الكيان المادي والنفسي الذي يواصل أداء وظائف الحياة الطبيعية.

يُعتبر العدوان على جميع أجزاء الجسم سواء كانت سليمة أو مصابة، أو حتى إذا كان العضو منقولا من شخص آخر، بشرياً كان أو غير بشري، متساوياً، باستثناء الأعضاء الصناعية التي تُعتبر بمثابة أشياء.[2]

ويتمثل فعل الاعتداء في كل قطع أو تمزيق في الجسم أو في أنسجته إذ يترك أثرا فيه، ويدخل ضمنه الرضوض والقطوع والتمزق والعض الكسر والحروق، ولا فرق بين جروح

[1] زغلامي نوال، "الآثار القانونية لحوادث المرور الجسيمة"، مجلة الباحث القانوني، جامعة قسنطينة، العدد 7، 2019، ص 64.

[2] بوعلام فاطمة، التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث المرور، دار الأمير، الجزائر، 2012، ص 111.

ظاهرة والجروح باطنة وسواء دفع الجاني وسيلة الاعتداء نحو الضحية أو دفع الضحية نحوها. [1]

2- المركبة كوسيلة للقتل أو الجرح غير العمدي :

إن ما يميز حوادث المرور وقوعها باستعمال مركبة مهما كان نوعها ولا يهم بعدها السائق، ما دام أنه قام بقيادة هذه المركبة فيتحمل المسؤولية الجنائية وفقا للقواعد العامة إن توفر على شروطها، ولقد عرف المقنن الجزائري المركبة وفقا للمادة 02 من الأمر 09-03 بأنها " كل وسيلة نقل بري مزودة بمحرك للدفع أو غير مزودة بذلك تسير على الطريق بوسائلها الخاصة أو تدفع أو تجر"، وتتنوع هذه المركبات بحسب نص نفس المادة إلى مركبة ذات محرك، سيارة، مركبة المتمفصلة، الحافلة المتمفصلة، المقطورة، الدراجة النارية، الدراجة المتحركة، إذن فحادث المرور هو كل حادث تكون وسيلته استعمال إحدى هذه المركبات، ويشترط في جرائم القتل أو الجرح غير العمدي المرتبطة بحوادث المرور أن تُرتكب باستخدام وسائل معينة، وهي المركبة، مما يميزها عن باقي جرائم القتل أو الجرح غير العمدي التي تخضع للقواعد العامة. ففي هذه الجرائم الأخيرة، لا يشترط استخدام وسائل معينة لارتكاب الجريمة، فالسلوك الإجرامي يكون متاحاً بأي وسيلة كانت. [2]

ثانيا: وفاة المجني عليه أو إصابة جسمه بأذى

تختلف النتيجة الإجرامية هنا بحسب طبيعة السلوك المجرم فيما إذا كان قتلا أو جرحا غير عمدي.[3]

[1] بوعلام فاطمة، المرجع السابق، ص 112.

[2] أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائي الخاص، الجزء الأول، دار هومة، الطبعة ،17، الجزائر، 2014، ص 58.

[3] بوليفة نور الدين، إجراءات التحقيق في حوادث المرور المميتة، دار الإنماء، الجزائر، 2017، ص 96.

في جريمة القتل غير العمدي، يتمثل الفعل في وفاة المجني عليه، حيث يتوقف تماماً عمل جميع وظائف الحياة في جسده، مما يؤدي إلى تحوله إلى جثة هامدة. سواء حدثت النتيجة فور ارتكاب الفعل أو بعد فترة زمنية معينة، شريطة وجود رابطة سببية بين الفعل والنتيجة.

فموت المجني عليه شرط لقيام جريمة القتل غير العمدي، فإن لم تحدث الوفاة وأدى الفعل إلى المساس بسلامة الجسم اقتصرت المسؤولية على إصابة غير عمدية أي أن النتيجة الإجرامية إن لم تكن وفاة في حوادث المرور فهي جرح غير عمدي.

وفي سياق الجرائم الجنائية وتحديدًا جريمة الجرح، يتركز الضرر الإجرامي على الأذى الفعلي الذي يلحق بالمجني عليه، هذا الأذى يتجلى في التأثير السلبي على سلامة الجسم وأعضائه بشكل عام، أو في الأضرار المباشرة التي تصيب العضو أو الأعضاء التي تعرضت للجرح أو الإصابة، بالتالي يقع التركيز على حجم ونوعية الأذى الجسدي الذي تعرض له الضحية كعنصر أساسي في تحديد طبيعة وخطورة الجريمة.

فالنتيجة التي ينصرف إليها استطاعة التوقع ووجوبه هنا هي مطلق الأذى، أي عدم اشتراط درجة جسامة الأذى، إذ ليست كقاعدة عامة أساسا للتفرقة بين الأنواع المختلفة لجرائم الاعتداء غير العمدي على سلامة الجسم.

فمن الضروري أن يتحقق الأذى الفعلي لكي تنشأ المسؤولية الجنائية عن جريمة الجرح، إذ يعاقب المشرع بناءً على النتيجة الفعلية التي تحققت، وليس بناءً على النتيجة المحتملة، فبغض النظر عن خطورة الفعل وتأثيره المحتمل على سلامة جسم المجني عليه، لا يُسأل الجاني عن الجريمة إذا لم يصب المجني عليه بأذى فعلي.[1]

[1] مكي دردوس، القانون الجنائي الخاص في التشريع الجزائري، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، قسنطينة، 2005، ص.202.

فجرائم القتل أو الجروح غير العمدية جرائم مادية لا يعاقب الجاني ولا يسأل جنائيا إلا إذا أحدث بفعله ضرر للمجني عليه، فإن لم يكن هناك ضرر فلا يكون هناك عقاب على مجرد الخطأ بل لا توجد جريمة أصلا، أي أن الشروع غير معاقب عليه في جرائم القتل أو الجرح غير العمدية التي إما أن تكون مخالفة فلا عقاب عليه قانونا (م 1/31 ق ع)، أو جنحا ولا عقاب عليها إلا بنص صريح – وهو ما لم بنص عليه المشرع فيما يخص جرائم القتل والجرح غير العمدية المرورية، وهناك من يرى أن الشروع يستلزم ضمنيا عملا إراديا مهم ما لا يمكن تصوره في الجرائم غير العمدية.[1]

ثالثا: الرابطة السببية

لاكتمال الركن المادي في جرائم القتل والجرح غير العمدي يجب توافر رابطة سببية بين السلوك والنتيجة الإجرامية، أي وجود صلة بينهما فالنتيجة الحاصلة قد كان سببها أو من أسبابها السلوك الذي آتاه الجاني. ولقد أكدت المحكمة في قرار لها – ضرورة توفر الرابطة السببية وتبيانها في الحكم الصادر، إذ نصت على أنه: "... على قضاة الاستئناف أن يبينوا في قرارهم بالإدانة من أجل القتل غير العمدي الخطأ الذي ارتكبه المتهم والرابطة السببية بين هذا الخطأ والضرر الذي ترتب عليه.... غير أنه بالإمكان أن تتداخل مع خطأ الجاني أخطاء أو عوامل أخرى، قد ترجع إلى خطأ المجني عليه ذاته أو خطأ الغير.[2]

والقضاء غير متشدد في تقبل الرابطة السببية ويكتفي حتى برابطة غير مباشرة فالمادة 288 ق.ع تعتبر فاعلا أصليا كل من قتل خطأ أو تسبب خطأ في قتل أي أنه يعاقب على النتيجة المترتبة على الخطأ، سواء كان ذلك بصفة مباشرة أو غير مباشرة، وعليه فالقضاء يعتبر الرابطة السببية قائمة بالرغم من وجود أخطاء متتالية أو وجود خطأ الغير أو خطأ المجني عليه، فإن كانت الأخطاء متتالية فالخطأ اللاحق لخطأ الجاني لا ينفي عليه

[1] أحسن بوسقيعة، قانون العقوبات في ضوء الممارسة القضائية، بيرتي للنشر، الطبعة 13، الجزائر، 2017، ص136

[2] المرجع نفسه، ص 137.

المسؤولية كالسائق الذي يصدم راجلا فيسقط أرضا فيدهسه سائق آخر، فبالنسبة لخطأ المتضرر حيث يثور التساؤل حول إمكانية سقوط المسؤولية الجنائية على الجاني كون النتيجة لم تترتب عن فعله فقط، غير أن مساهمة المجني عليه في هذه الحالة لا تؤدي إلى إسقاط المسؤولية الجنائية على الجاني ولكن ينظر إلى خطأ المتضرر لتخفيض التعويضات أو لمنح الجاني الظروف المخففة، كسائق سيارة يتجاوز عن يمينه دراجا كان يسير يسارا ثم فجأة غير اتجاهه.

ذلك أنه ولقيام جريمة القتل غير العمدي لا يشترط أن يكون خطأ الجاني هو السبب الوحيد للحادث، فقد يكون المجني عليه مسؤولا جزئيا عن الحادث دون أن يؤدي ذلك إلى زوال الرابطة السببية بين خطأ الجاني ووفاة المجني عليه، غير أنه إذا كان خطأ المجني عليه هو السبب الوحيد والحصري للحادث فهذا يعفي الجاني من المسؤولية عن الحادث .[1]

فإذا كان خطأ المجني عليه يتسم بقدر من الغرابة بحيث لا يمكن للشخص العادي تفاديه أو توقعه، فإن ذلك لا يجعل الجاني مسؤولاً، لأنه لم يكن بمقدوره توقعه، فلا يمكن إلزامه بمستحيل. فعندما يكون خطأ المجني عليه أكبر من خطأ الجاني، يُنسب الخطأ إلى المجني عليه وليس الجاني. على سبيل المثال، إذا كان المجني عليه يقف فوق بضاعة سيارة نقل واصطدم بجسر أثناء مروره أسفله وتوفي، فإن الجاني لا يمكنه توقع هذا الحدث، مما ينفي مسؤوليته ويقطع الرابطة السببية، ويظل تقدير خطأ المجني عليه مسألة متروكة لقاضي الموضوع، الذي يحدد نوع الخطأ المنسوب إليه ومدى مساهمته في إحداث النتيجة بناءً على الوقائع الخاصة بكل قضية. [2]

[1] حسين فريجة، شرح قانون العقوبات الجزائري، جرائم الأشخاص، جرائم الأموال، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2006، ص 113.

[2] طيبي ياسين، الركن المعنوي في جرائم المرور، مذكرة دكتوراه، جامعة وهران 2، 2021، ص 183.

الفرع الثالث: الركن المعنوي

إضافة إلى الركن الشرعي والمادي، تتطلب الجريمة توفر ركن معنوي لأن الجريمة ليست عبارة عن أفعال مادية، يأتي بها الجاني فحسب، وإنما إضافة إلى السلوك الإجرامي، ويتطلب توافر كيان نفسي أساسه الركن المعنوي الذي يمثل بدوره الصلة بين الفعل والإرادة، حتى يسأل الجاني عنها ويتحمل الجزاء المقرر لها، فطالما أن هذه الأفعال صادرة عنه، فلا يمكن أن تقوم الجريمة بدون توفر الركن المعنوي.[1]

أولا: القصد الجنائي:

أ – مفهوم القصد الجنائي:

يعد القصد الجنائي من أخطر الصور، تتجه فيه إرادة الجاني إلى ارتكاب الفعل الغير مشروع، والى النتيجة الجرمية.

لم يقم المقنن الجزائري بتحديد تعريف واضح للقصد الجنائي، رغم إشاراته المتكررة في العديد من النصوص إلى ضرورة توافره لقيام مسؤولية الجاني الجنائية. أما بخصوص التعريفات، فقد تركت للفقهاء، حيث عرفه رؤوف عبيد على أنه توجه إرادة الجاني نحو ارتكاب فعل إجرامي منصوص عليه في قانون العقوبات والقوانين الخاصة، مع علمه بوجود أركان الجريمة.[2]

ب – صور القصد الجنائي:

يحمل القصد الجنائي صور عديدة فقد قسمه الفقه إلى عدة تقسيمات ومن أهم التقسيمات نجد:

[1] طيبي ياسين، المرجع السابق، ص 185.

[2] محمد زكي أبو عامر، قانون العقوبات القسم العام، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 1990، ص236.

القصد الجنائي العام: فيما يخص القصد الجنائي، فهو يمثل الإرادة المتجهة نحو ارتكاب الفعل الذي يجرمه القانون، مع الإدراك الكامل للعناصر المكونة للجريمة. وفي معظم الحالات، يكتفي القانون بهذا المستوى من القصد لإثبات المسؤولية الجنائية، يمكن التعبير عن هذه الفكرة بطريقة أخرى بالقول أن القصد الجنائي هو النية الواعية لخرق القانون، مع العلم بما ينطوي عليه هذا الخرق من عناصر تحدد طبيعة الجريمة.[1]

القصد الجنائي الخاص: "هو توجيه إرادة الجاني نحو تحقيق الغاية من ارتكاب الجريمة، ليس فقط في الأركان القانونية للجريمة، بل أيضاً في الوقائع الأخرى التي يسعى الجاني لتحقيقها من خلال الفعل الإجرامي".[2]

ثانيا: الخطأ

تتطلب كل الجرائم لقيامها إلى ضرورة توفر الركن المعنوي فيمثل الركن المعنوي في الجرائم الغير عمدية هو الخطأ الجزائي، لم يقم المشرع الجزائري بتعريف الخطأ إنما استعمل بعض الصور للتعبير عنه.

يمكن أن يعرف الخطأ الجزائي على أنه تقصير يقع من شخص لا يمكن أن يقع فيه رجل عادي في نفس الظروف التي أحيطت بالشخص.[3]

1- صور الخطأ:

تضمن قانون العقوبات الجزائري في نص المادة 288 صور الخطأ والمتمثلة في للخطأ، وهي:

---

[1] محمد زكي أبو عامر، المرجع السابق، ص 237.

[2] قريمس نسيمة، النظرية العامة للجريمة والعقوبة محاضرات ألقيت على طلبة السنة ثانية ليسانس، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيجل 2020/2021، ص 35.

[3] المادة 67 من الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 22 جويلية 2009 ، يعدل و يتمم، القانون رقم 01-14، المؤرخ في 19 أوت 2001 ، والمتعلق بالتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها ،ج.ر ، العدد 45، المؤرخ بتاريخ 29 جويلية 2009.

الرعونة، عدم الاحتياط، عدم الانتباه الإهمال، عدم مراعاة الأنظمة، بينما جاء في نص المادة 67 من قانون المرور، بحيث تضمنت أربع صور الخطأ، التهاون، والتغافل، عدم الامتثال لقواعد حركة المرور.[1]

2 – الخطأ التغافل:

يعتبر مصطلح التغافل مصطلح جديد غير مذكور في نص المادة 288 من قانون العقوبات، إنما أورده قانون تنظيم حركة المرور رقم 01-14 في نص المادة 67 المعدلة بالقانون رقم 09-03[2]، فيقصد به عدم المبالات أو السهو أو النسيان، فكل إغفال للسائق أثناء القيادة يترتب عليه جرح أو قتل يكون مسؤولا عن فعله.

- **التهاون وعدم الانتباه:**

ويقصد به إهمال الشخص عن تأدية عمله، لذلك نجد بأن مصطلح التهاون والإهمال وعدم الانتباه متقاربين من ناحية المعنى، فكل تهاون يترتب عليه ضرر للغير كسائق السيارة الذي يستعمل جواله أثناء القيادة يعتبر مهملا ويترتب عن هذا السلوك عدم ا الانتباه.

- **الرعونة:**

ويقصد بها سوء التقدير وقلة المهارة أو عدم العلم بما يجب العلم به، يتميز هنا الجاني باندفاع أثناء القيام بعمله ما يؤدي إلى حدوث نتائج غير مرضية، فهي عبارة عن عدم إدراك الشخص لما يمكن أن يرتبه فعله.

[1] علي محمد جعفر، قانون العقوبات القسم الخاص، الجرائم المخلة بواجبات الوظيفة وبالثقة العامة والواقعة على الأشخاص والأموال، ط1، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، 2006، ص 193.

[2] فوزية عبد الستار، شرح قانون العقوبات القسم العام، دار النهضة العربية، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي، مصر، 1987، ص 34 .

- **عدم الاحتياط:**

ويقصد به عدم الاحتراز أو عدم التبصر بالعواقب كما يمكن أن يكون عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة فهو خطأ لا يرتكبه الرجل العادي عندما يكون في الظروف نفسها، ويكون ذلك مثل السائق الذي يقود سيارته في شارع مزدحم فيصطدم بشخص ما ويترتب عن الاصطدام جروح.

- **عدم مراعاة القوانين واللوائح:**

يقصد بها: « مخالفة الجاني بفعله أو بامتناعه لواجب تفرضه القوانين أيا كانت السلطة المختصة بإصدارها، فكل مخالفة للأنظمة والقوانين تؤدي إلى جريمة عن طريق السلطة المختصة بإصدارها »، فكل مخالفة للأنظمة والقوانين تؤدي إلى جريمة عن طريق الخطأ، ومثال ذلك عدم احترام إشارات المرور.[1]

[1] يوسف دلاندة، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور، دار هومة، 2014، ص 19.

المبحث الثاني

أنواع جرائم المرور .

إن تطور وسائل النقل وتزايد عدد المركبات وتنوع مستعملي الطريق أدى إلى تنوع الأفعال المجرّمة في ميدان المرور، الأمر الذي دفع المشرّع الجزائري إلى سنّ مجموعة من النصوص القانونية التي تُجرّم عدّة سلوكيات متعلقة باستعمال الطريق والمركبات، سواء كانت هذه الأفعال ناتجة عن قصد أو عن غير قصد، وتشمل انتهاك قواعد السلامة المرورية أو التسبب في ضرر للآخرين.

وتُصنّف جرائم المرور في القانون الجزائري إلى عدّة أنواع تختلف باختلاف طبيعة الفعل المرتكب، وجسامته، والنتائج المترتبة عنه، كما تختلف أيضًا من حيث الركن المعنوي بين ما هو عمدي وما هو غير عمدي، ومن حيث التصنيف القانوني بين مخالفات وجنح وجنايات.

وقد اعتمد المشرع في هذا التصنيف على مدى خطورة الفعل وعلى الآثار المترتبة عنه، فنصّ على جرائم مثل القتل الخطأ، والجرح الخطأ الناتج عن حادث مرور، والفرار بعد الحادث، والسياقة في حالة سكر، وقيادة مركبة دون رخصة، وغيرها من الأفعال التي تُعد خرقًا للقواعد القانونية والتنظيمية للمرور، ومن هنا سيتم في التطرق إلى مختلف أنواع جرائم المرور.

المطلب الأول

المخالفات في قانون المرور .

صنف الأمر رقم 03/09 المؤرخ في 22 جويلية 2009 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها والمعدل والمتمم بالقانون رقم 01-14، في الفصل السادس منه

والمعنون "المخالفات والعقوبات والإجراءات"، مخالفات المرور حسب خطورتها إلى مخالفات وجنح كما يلي:

الفرع الأول: المخالفات من الدرجتين الأولى والثانية.

يعاقب على المخالفات المرورية بغرامة جزافية محددة قانونا وللمخالف أن يتحرر من خطئه من خلال تسديدها طواعية من خلال طابع جبائي بمبلغ الغرامة يوضع على المحضر في خلال مدة محددة من يوم تحرير المخالفة وهذا ما ذكره الفصل السادس الخاص بالمخالفات والعقوبات والاجراءات من القانون 03/09 .

وتصنف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور، حسب خطورتها إلى مخالفات وجنح.

وذلك حسب المادة 65: أ 03/09.

تصنف المخالفات للقواعد الخاصة حسب المادة 66: أ 03/09 بحركة المرور عبر الطرق الى أربع (4) درجات:

أ) **المخالفات من الدرجة الأولى:** مثلما هي مبينة أدناه، ويعاقب عليها بغرامة جزافية تحدد بـ 2000 دج:

1- مخالفة الأحكام المتعلقة بالانارة وكبح الدراجات.

2 . مخالفة الأحكام المتعلقة بالانارة والاشارة وكبح الدراجات المتحركة، والدراجات النارية.

3. مخالفة الأحكام المتعلقة بتقديم وثائق المركبة وعند الاقتضاء شهادة الكفاءة المهنية.

4. مخالفة الأحكام المتعلقة باستخدام آلة أو جهاز مركبة غير مطابق.

5. مخالفة الراجلين للقواعد التي تنظم سيرهم، لا سيما القواعد المتعلقة باستعمال الممرات المحمية،

6. مخالفة الاحكام المتعلقة بالخلل في اجهزة الانارة واشارة السيارات.

7. مخالفة الاحكام المتعلقة بوضع حزام الامن قبل راكبي المركبات ذات محرك.[1]

ب) المخالفات من الدرجة الثانية: مثلما هي مبينة ادناه و يعاقب عليها بغرامة جزافية تحدد بـ 2500دج :

1. مخالفة الاحكام المتعلقة باستخدام اجهزة التنبيه الصوتي،.

2. مخالفة الاحكام المتعلقة بالمرور في اوساط الطرق او المسالك او الدروب او اشرطة الطريق او الارصفة او حواف الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل العمومي و غيرها من المركبات المرخص لها بذلك خصيصا، و لمرور الراجلين.

3 . مخالفة الاحكام المتعلقة بالتخفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية، من شانه تقليص سيولة حركة المرور.

4 . مخالفة الاحكام المتعلقة بلوحات التسجيل والتجهيزات واشارات النقل الاستثنائي و كذا مؤشرات السرعة.

5 . مخالفة الاحكام المتعلقة بوضع الاشارة الملائمة من قبل كل سائق صاحب رخصة سياقة في الفترة الاختبارية.

6 . مخالفة الأحكام المتعلقة بالسير على الخط المتواصل.

7 . مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف او الوقوف التعسفي المعيق لحركة المرور.

8 . مخالفة الأحكام المتعلقة بمرور مركبة ذات محرك أو مقطورة في المسالك المفتوحة لحركة المرور دون ان تكون هذه المركبة مزودة بلوحتي التسجيل.

[1] المادة 66 من الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 22 جويلية 2009، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 45، الصادر بتاريخ 29 يوليو 2009، المعدل والمتمم والمعدل والمتمم بالقانون رقم 01-14،

9 . مخالفة الاحكام المتعلقة بعدم التصريح بنقل ملكية المركبة او عدم التصريح بتغيير اقامة مالك المركبة.

10. مخالفة الاحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة لا تفوق 10 %، والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها لمركبات ذات محرك بمقطورة، أو دون مقطورة، او نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق، ولكل صنف من اصناف المركبات.[1]

ج) المخالفات من الدرجة الثالثة: مثلما هي مبينة أدناه، ويعاقب عليها بغرامة جزافية تحدد بـ 3000 دج:

1 . مخالفة الاحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة تفوق 10 % و تقل عن 20 %، والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة، أو دون مقطورة، أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق، ولكل صنف من اصناف المركبات.

2 . مخالفة الاحكام المتعلقة بمنع المرور أو تقييده في بعض خطوط السير بالنسبة لبعض اصناف المركبات أو بالنسبة للمركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل.

3 . مخالفة الاحكام المتعلقة بوضع حزام الامن من قبل سائق مركبة ذات محرك.

4 . مخالفة الاحكام المتعقلة بالارتداء الاجباري للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات المتحركة و الدراجات النارية وراكبيها.

5 . مخالفة الاحكام المتعلقة بالمرور او التوقف او الوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط التوقف الاستعجالي للطريق السيار أو الطريق السريع.

6 . مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف الخطيرين.

[1] المادة 66 من الأمر رقم 09-03 ، مصدر سابق.

7 . مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع نقل الاطفال الذين تقل اعمارهم عن عشر (10) سنوات في الأماكن الأمامية،

8 . مخالفة الاحكام المتعلقة بالمركبات غير المزودة بالتجهيزات التي تسمح للسائق بان يكون له مجال رؤية كاف،

9 . مخالفة الاحكام المتعلقة بوضع شريط بلاستيكي او اي مادة معتمة اخرى على زجاج المركبة،

10. مخالفة الاحكام المتعلقة بعدم التصريح بالتغييرات التي اجريت على المركبة،

11. مخالفة الاحكام المتعلقة بالزام حائزي رخص السياقة في الفترة الاختبارية للتكوين و على نفقتهم،

12. مخالفة الاحكام المتعلقة بطبيعة الاطر المطاطية للمركبات ذات محرك، غير المطابقة للمعايير المقبولة و شكلها و حالتها،

13. مخالفة الاحكام المتعلقة بالزامية المراقبة التقنية الدورية للمركبات.[1]

د) المخالفات من الدرجة الرابعة: مثلماهي مبينة أدناه، ويعاقب عليها بغرامة جزافية تحدد بـ 5000 دج :

1- مخالفة الاحكام المتعلقة باتجاه المرور المفروض،

2 . مخالفة الاحكام المتعلقة بتقاطع الطرقات و اولوية المرور،

3 . مخالفة الاحكام المتعلقة بالتقاطع و التجاوز،

4 . مخالفة الاحكام المتعلقة باشارات الامر بالتوقف التام،

5 . مخالفة الاحكام المتعلقة بالمناورات الممنوعة في الطرق السيارة و الطرق السريعة،

[1] المادة 66 من الأمر رقم 09-03 ، مصدر سابق.

6 . مخالفة الاحكام المتعلقة بزيادة السرعة من طرف سائق المركبة اثناء محاولة تجاوزه من قبل سائق اخر،

7 . مخالفة الاحكام المتعلقة بسير مركبة بدون انارة أو اشارة او وقوفها في وسط الطريق ليلا أو اثناء انتشار الضباب في مكان خال من الانارة العمومية،

8 . مخالفة الاحكام المتعلقة بمنع المرور على مسلك يقع مباشرة على يسار طريق يتضمن ثلاث مسالك أو اكثر ذات اتجاه واحد للمرور.

ومن المخالفات التي تطرق إليها القانون فيما يخص احترام قوانين المرور ما يلي:

1. مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم إحترام مدة السياقة، ومدة الراحة من سائقي مركبات نقل البضائع التي يفوق وزنها الاجمالي المرخص به 3500 كلغ، ومركبات نقل الاشخاص التي تشتمل على أكثر من تسعة (9) مقاعد بما في ذلك مقعد السائق.

2. مخالفة الاحكام المتعلقة بحالات الالزام او المنع الخاص بعبور السكك الحديدية الواقعة على الطريق.

3. مخالفة الاحكام المتعلقة بالاستعمال اليدوي للهاتف المحمول، او التصنت بكلتا الاذنين بوضع خوذة التصنت الاذاعي والسمعي أثناء السياقة.

4. مخالفة الاحكام المتعلقة بتجاوز حدود السرعة المنصوص عليها بالنسبة لصنف السائقين الحائزين رخصة السياقة في الفترة الاختبارية،

5. مخالفة الاحكام المتعلقة باولوية مرور الراجلين على الممرات المحمية.

6. مخالفة الاحكام المتعلقة بالمسافة القانونية بين المركبات اثناء سيرها.

7. مخالفة الاحكام المتعلقة بالضرر او الخطر الملحق بالغير، أو بالمسلك العمومي و بتجهيزاته أو بملحقاته.

8. مخالفة الاحكام المتعلقة بتصاعد الدخان والغازات السامة وإصدار الضجيج عند تجاوز المستويات المحددة.

9. مخالفة الاحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة تفوق 20 % وتقل عن 30 % والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة، أو دون مقطورة ونصف مقطورة، في بعض مقاطع الطرق، و لكل صنف من أصناف المركبات.[1]

الفرع الثالث: تدابير التعجيل في سداد المخالفة

من أجل التعجيل في تسديدها، وتخفيف العمل على الجهة القضائية، إشترط المشرع الإحتفاظ برخصة السياقة، وهذا إجراء جديد في تنفيذ المخالفة، وهو لا يعتبر عقوبة، إنما هو إجراء، الهدف منه إلزام المخالف بالتعجيل في تسديدها وبالتالي تقليل تحويل الملفات للعدالة والتي تستغرق وقت طويل للحكم على مرتكبي مخالفات المرور فالعقوبة إن لم تكن في أوانها تفقد قيمتها، هذا من جهة ومن جهة أخرى فالمخالفة تتقادم بمرور سنتين، وعلى أساس الإحتفاظ بالرخصة المرتبطة بعقوبة المخالفات تقسم إلى:

أولا: الإحتفاظ برخصة السياقة مع القدرة على السياقة

ففي حالة ارتكاب مخالفات يعاينها الأعوان المؤهلون تكون رخصة السياقة في جميع الحالات موضوع إحتفاظ في الحالات 1 و 2 و 3 من النقطة (أ)، والحالات من 1 إلى 8 من النقطة (ب) ، والحالات من 11 إلى 22 النقطة (ج)، والحالات من 18 إلى 22 من النقطة (د)، من م 66 من الأمر، وفي هذه الحالة يقوم العون الذي عاين المخالفة بالإحتفاظ فورا برخصة السياقة لمدة لا تتجاوز 10 أيام، ومقابل هذا تسلم وثيقة لمرتكب

[1] المادة 66 من الأمر رقم 09-03 ، مصدر سابق.

المخالفة تثبت الاحتفاظ، وهذا الإحتفاظ لا يوقف القدرة على السياقة، ويلزم مرتكب المخالفة بتسديدها بحدها الأدنى خلال مدته، وفي حالة عدم تسديدها يرفع المبلغ إلى حده الأقصى، ويتم تعليق رخصة السياقة لمدة شهرين من طرف لجنة التعليق الولائية، وبعد انقضاء مدة التعليق (شهرين) وفي حالة عدم تسديد مبلغها بحده الأقصى.[1]

ثانيا: الإحتفاظ برخصة السياقة مع عدم القدرة على السياقة

في سياق المخالفات المرورية المنصوص عليها في المادة 66 من الأمر (النقطتين ج من الحالات 1 إلى 10، ود من الحالات 01 إلى 17، إذا ارتكب السائق إحدى هذه المخالفات، يقوم الضابط الذي سجل المخالفة بسحب رخصة القيادة فورًا. وبدلاً من ذلك، يُمنح المخالف إشعارًا رسميًا يثبت أن الرخصة قد تم سحبها، كإقرار بالاحتفاظ بها من قبل السلطات، وهو موقف للقدرة على السياقة بعد أجل مدته 48 ساعة، وفي هذه الحالة ترسل رخصة السياقة إلى لجنة تعليق الرخص، والتي تحدد مدة التعليق بثلاثة أشهر في الحالات من 1 إلى 10 من النقطة (ج)، وبستة أشهر في الحالات من 01 إلى 17 من النقطة (د)، طبقا لنص م 96 من الأمر، وفي حالة العود تضاعف مدة التعليق.

للإشارة فإن لجنة التعليق تنشأ بقرار من الوالي المختص إقليميا، وتؤهل للنظر في كل محاضر معاينة المخالفات (2) وينجر على التعليق المؤقت لرخصة السياقة إما سحبها لمدة معينة، أو منع إجراء الإمتحانات المتعلقة بها إذا لم يكن السائق حاملا لها الغرامة الجزافية لا يمكن تطبيقها في الحالات التالية:[2]

1- إذا كانت المخالفة المثبتة تعرض مرتكبها لعقوبة أخرى غير العقوبة المالية، وإما لتعويض الضرر للأشخاص أو الممتلكات.

[1] ساعدي ليلى، الضبط الإداري للمرور وحماية الأرواح، مذكرة دكتوراه، جامعة باتنة، 2020، ص 138.

[2] المواد من 279 إلى 283 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 ، السابق الذكر.

2-حالة المخالفات المتزامنة التي لا يترتب على إحداها على الأقل تطبيق هذا الإجراء.[1]

المطلب الثاني

الجنح المرورية.

تعتبر الجنح المرورية من أبرز صور الجرائم المرتكبة في مجال المرور، وهي تلك الأفعال التي تُشكّل انتهاكًا جسيمًا لقواعد قانون المرور، دون أن ترقى إلى درجة الجناية، لكنها تفوق في خطورتها المخالفات البسيطة، ويُعاقب القانون الجزائري على هذه الأفعال بعقوبات سالبة للحرية لفترات قصيرة أو بغرامات مالية، وذلك وفقاً لدرجة خطورة الفعل والنتائج المترتبة عليه.

الفرع الأول: الجنح المعاقب عليها طبقا لقانون المرور

ينص الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 22 يوليو 2009 المعدل والمتمم لقانون المرور رقم 01-14، على مجموعة من الجنح، أبرزها ما يلي:

1-جنحة القتل الخطأ في حالة السكر وتحت تأثير مواد مخدرة:

حيث تنص المادة 68: أ 03/09 على أنه:" يعاقب بالحبس من سنتين (2) الى خمس (5) سنوات وبغرامة من 100.000 دج الى 300.000 دج، كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد او اعشاب تدخل ضمن اصناف المخدرات".

وعندما يرتكب القتل الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل او النقل الجماعي او نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من خمس (5) سنوات الى عشر (10) سنوات و بغرامة من 500.000 دج الى 1.000.000 دج.[2]

[1] أحمد العور ونبيل صقر العقوبات في القوانين الخاصة (د ط دار الهدى الجزائر، 2012، ص 116.

[2] المادة 68: من القانون رقم 03/09 ، مصدر سابق.

2-جنحة إرتكاب مخالفة ترتبت عليها جريمة قتل:

يعاقب عليها حسب المادة 69: أ 03/09 + ق 05/17 بالحبس من سنة (1) الى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.000 دج الى 200.000 دج، كل سائق ارتكب احدى المخالفات أدناه التي ترتبت عليها جريمة القتل الخطأ:

. الافراط في السرعة.

. التجاوز الخطير.

. عدم احترام الأولوية القانونية.

. عدم الامتثال لاشارات الامر بالتوقف التام.

. المناورات الخطيرة.

. السير في الاتجاه الممنوع.

. سير مركبة بدون انارة او اشارة او وقوفها في وسط الطريق ليلا او اثناء انتشار الضباب في مكان خال من الانارة العمومية.

. الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول او التصنت بكلتا الاذنين بوضع خوذة التصنت الاذاعي والسمعي أثناء السياقة.

. تشغيل الاجهزة السمعية البصرية اثناء السياقة.

. السير مع حمولة زائدة.

وعندما يرتكب القتل الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل او النقل الجماعي او نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من سنتين (2) الى خمس (5) سنوات وبغرامة من 100.000 دج الى 500.000 دج.[1]

3-جنحة الجرح الخطأ:

المادة 70: أ 03/09: يعاقب بالحبس من سنة (1) الى ثلاث (3) سنوات و بغرامة من 50.000 ج الى 150.000 دج، كل سائق ارتكب جنحة الجرح الخطأ وهو في حالة سكر وتحت تأثير مواد أو اعشاب تدخل ضمن اصناف المخدرات.

وعندما ترتكب جنحة الجرح الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي او نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من سنتين (2) الى خمس (5) سنوات و بغرامة من 100.000 دج الى 250.000 دج. [2]

4-جنحة إرتكاب مخالفة ترتب عليها جنحة الجرح الخطأ:

حيث تنص عليها المادة 71: أ 03/09 + ق 05/17 بقولها: " يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) و بغرامة من: 20.000 دج الى 50.000 دج، كل سائق ارتكب احدى المخالفات ادناه التي ترتبت عليها جنحة الجرح الخطأ:

. الافراط في السرعة.

. التجاوز الخطير.

. عدم احترام الأولوية القانونية.

[1] المادة 69: من القانون رقم 03/09 ، مصدر سابق.

[2] المادة 70: من القانون رقم 03/09 ، مصدر سابق.

. عدم الامتثال لإشارات الامر بالتوقف التام.

. المناورات الخطيرة.

. السير في الاتجاه الممنوع.

. سير مركبة بدون انارة أو اشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا او اثناء انتشار الضباب في مكان خال من الانارة العمومية.

. الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول او التصنت بكلتا الاذنين بوضع خوذة التصنت الاذاعي والسمعي أثناء السياقة.

. تشغيل الاجهزة السمعية البصرية اثناء السياقة.

. السير مع حمولة زائدة.

وعندما ترتكب جنحة الجرح الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي او نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من سنة (1) الى ثلاث (3) سنوات و بغرامة من 50.000 دج الى 150.000 دج".[1]

5-جنحة الفرار بعد تسبب في حادث مرور:

تنص المادة 72: أ 03/09: "يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) و بغرامة من 50.000 دج الى 100.000 دج، كل سائق لم يتوقف، بالرغم انه على علم انه قد

[1] المادة 71: من القانون رقم 03/09 ، مصدر سابق.

ارتكب حادث، او تسبب في وقوعه بواسطة المركبة التي يقودها، وحاول الافلات من المسؤولية الجزائية او المدنية التي قد يتعرض لها".[1]

6-جنحة الفرار بعد تسبب في حادث مرور مؤدي للوفاة:

تنص المادة 73: أ 03/09 بقولها : "يعاقب بالحبس من سنتين (2) الى خمس (5) سنوات و بغرامة من 100.000 ج الى 200.000 دج كل سائق ارتكب في الظروف نفسها مثل تلك المذكورة في المادة 72 اعلاه، جريمة القتل الخطأ.

وفي حالة ما اذا ارتكب السائق في نفس الظروف، جنحة الجرح الخطا، فانه يعاقب بالحبس من سنة (1) الى ثلاث (3) سنوات و بغرامة من 50.000 دج الى 150.000 دج.[2]

7-جنحة القيادة تحت تأثير الكحول أو المخذرات :

تنص المادة 74: أ 03/09: يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر الى سنتين (2) و بغرامة من 50.000 دج الى100.000 دج، كل شخص يقود مركبة او يرافق السائق المتدرب في اطار التمهين بدون مقابل أو بمقابل مثلما هو محدد في هذا القانون، وهو في حالة سكر.

تطبق نفس العقوبة على كل شخص يقود مركبة وهو تحت تأثير مواد او اعشاب تدخل ضمن اصناف المخدرات". [3]

[1] المادة 72: من القانون رقم 03/09 ، مصدر سابق.

[2] المادة 73: من القانون رقم 03/09 ، مصدر سابق.

[3] المادة 74: من القانون رقم 03/09 ، مصدر سابق.

8- جنحة القيادة رفض السائق للفحوصات الطبية:

حيث تنص عليها المادة 75: أ 03/09 بقولها " يعاقب بالحبس من ستة (6) اشهر الى سنتين (2) وبغرامة من50.000 دج الى 100.000 دج، كل سائق او مرافق لسائق متدرب يرفض الخضوع للفحوص الطبية و الاستشفائية و البيولوجية المنصوص عليها في المادة 19 أعلاه".[1]

9- جنحة رفض الإمتثال لإنذار التوقف لأوامر رجال الأمن:

حيث تنص المادة 76: أ 03/09 بأنه يعاقب بالحبس من ستة (6) اشهر الى ثمانية عشر (18) شهرا، و بغرامة من 20.000 دج الى 30.000 دج كل سائق يرفض الامتثال لانذار التوقف الصادر عن الاعوان المنصوص عليهم في المادتين 130 و 131 من هذا القانون والحاملين للشارات الخارجية الظاهرة والدالة على صفتهم، أو يرفض الخضوع لكل التحقيقات المنصوص عليها في هذا القانون والمتعلقة بالمركبة او بالشخص.[2]

10- جنحة السياقة دون رخصة لصنف المركبة المعنية:

جاء في المادة 79: أ 03/09 + ق 05/17 أنه يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر الى سنة (1)، وبغرامة من 20.000 دج الى 50.000 دج، كل شخص يقود مركبة دون ان يكون حائزا رخصة سياقة صالحة لصنف المركبة المعنية.

ويمنع، علاوة على ذلك، لمدة سنة من طلب للحصول على رخصة السياقة للأصناف الأخرى، لا يسري مفعول منع طلب الحصول على رخصة السياقة إلا بعد تنفيذ العقوبة.[3]

[1] المادة 75: من القانون رقم 03/09 ، مصدر سابق.

[2] المادة 76: من القانون رقم 03/09 ، مصدر سابق.

[3] المادة 79: من القانون رقم 03/09 ، مصدر سابق.

الفصل الثاني

الأحكام الإجرائية لجرائم المرور.

المبحث الأول: المهام الخاصة بمعاينة جرائم المرور

المبحث الثاني: العقوبات والقواعد المقررة لجرائم المرور

تعد الأحكام الإجرائية المرتبطة بجرائم المرور من العناصر الأساسية لتحقيق العدالة وضمان فرض تطبيق القانون على المخالفين، فهي ترسم الطريق القانوني الواجب اتباعه منذ لحظة وقوع الجريمة المرورية إلى حين صدور الحكم النهائي، مما يكفل للمتهمين الحق في الدفاع عن أنفسهم وتقديم ما يدعم براءتهم من أدلة، وفي ذات السياق تضمن هذه الإجراءات تحقيق الردع بشقيه العام والخاص، بما يسهم في الحد من الحوادث المرورية والحفاظ على الأرواح والممتلكات، لذلك تمثل الأحكام الإجرائية حجر الزاوية لنظام مرور فعّال، من خلال تحقيق التوازن بين حماية حقوق الأفراد وممارسة الدولة لسلطتها في تطبيق القانون، وصولًا إلى تحقيق العدالة الفورية في قضايا المرور.

المبحث الأول

المهام الخاصة بمعاينة جرائم المرور

تعد حوادث المرور من الظواهر الآخذة في التصاعد، والتي أضحت تُشكل تحديًا كبيرًا للمجتمعات المعاصرة لما تسببه من خسائر فادحة في الأرواح والممتلكات. ومع تزايد حجم الحركة المرورية وكثافة المركبات، برزت الحاجة الملحة إلى تبني آليات فعّالة لضبط هذا النوع من الجرائم والتقليل من آثارها. وفي هذا الإطار، تظهر أهمية المعاينة الميدانية كخطوة أولى وأساسية يتولاها أعوان الضبط القضائي فور وقوع الحادث، فهذه المعاينة تُعد من الوسائل الجوهرية في توثيق الأدلة وتحديد الأطراف المسؤولة، إلى جانب إعداد محاضر دقيقة تُعتمد لاحقًا أمام الجهات القضائية المختصة للفصل في النزاعات المترتبة عن هذه الحوادث. كما أن مهام معاينة الحوادث المرورية تجمع بين الجانبين القانوني والفني، حيث تتطلب إلمامًا بقوانين المرور ومهارات تحليل المعطيات الميدانية، فضلًا عن ضرورة احترام الإجراءات المنصوص عليها في قانون الإجراءات الجزائية. ومن هذا المنطلق، سنتناول في هذا المبحث...

المطلب الأول

الأعوان المكلفون بضبط مرتكبي المخالفات والجنح المرورية

لم يقدم المشرع الجزائري تعريفًا مباشرًا للأعوان المؤهلين لضبط مخالفات وجنح المرور، بل حددهم عبر تعداد حصرًا مع بيان مهامهم واختصاصاتهم. ويمكن وصف العون المؤهل بأنه الشخص المخول قانونًا لضبط المخالفات المرورية، القادر على تصنيفها وتحديد العقوبات المناسبة لها، ثم متابعة معاقبة المخالف بتحرير محضر بذلك، وفي إطار دراسة هذا المطلب، سيتم تقسيمه إلى فرعين: الأول يتناول قائمة الأعوان المؤهلين، والثاني يدرس اختصاصاتهم.

الفرع الأول: الجهات المخوّلة بالمعاينة

تُبيّن المادة 130 من القانون رقم 01-14 أن عملية معاينة المخالفات المنصوص عليها في هذا النص القانوني وكذا في الأحكام التنظيمية المطبقة له، تتم من خلال محاضر يُحرّرها الأشخاص الآتي ذكرهم:

ضباط الشرطة القضائية،

الضباط وذوو الرتب وأعوان الدرك الوطني،

محافظو الشرطة، وضباط الأمن الوطني، وذوو الرتب والأعوان التابعون لجهاز الشرطة، ممن يُعدّون أيضًا ضمن ضباط الشرطة القضائية.

وبالرجوع إلى نص المادة سالفة الذكر، والتي لم تُعدّل بموجب القانون رقم 17-05، يتضح أن الفئتين الثانية والثالثة تُصنّفان ضمن ضباط الشرطة القضائية، وفقًا لأحكام المادة 15 من قانون الإجراءات الجزائية. وعليه، فإن الفئات المؤهلة قانونًا لإثبات مخالفات المرور تشمل ضباط الشرطة القضائية وأعوانهم، بالإضافة إلى بعض الفئات الأخرى التي منحها قانون المرور هذه الصفة بنصّ المادتين 131 من القانون المعدّل رقم 17-05.

أولًا: ضباط الشرطة القضائية

أشارت المادة 15 من قانون الإجراءات الجزائية إلى الفئات التي تُمنح صفة ضابط الشرطة القضائية، وهم كما يلي:

- ✓ رؤساء المجالس الشعبية البلدية.
- ✓ ضباط الدرك الوطني.
- ✓ محافظو الشرطة.
- ✓ ضباط الشرطة.

ذوو الرتب من الدرك الوطني وأفراده، شريطة أن يكونوا قد أتمّوا مدة خدمة لا تقل عن ثلاث سنوات، وتم تعيينهم بموجب قرار مشترك صادر عن وزير العدل ووزير الدفاع الوطني، وبعد مصادقة لجنة خاصة.[1]

6- مفتشو الأمن الوطني: الذين أتموا ثلاث سنوات خدمة وعُينوا بناءً على قرار مشترك صادر عن وزير العدل، وزير الدفاع الوطني، ووزير الداخلية والجماعات المحلية بعد موافقة لجنة خاصة.

7- ضباط وضباط الصف العاملون بالمصالح العسكرية للأمن: الذين تم تعيينهم بموجب قرار مشترك بين وزير الدفاع الوطني ووزير العدل.

يقوم هؤلاء الضباط بممارسة مهامهم المتمثلة في البحث عن الجرائم وجمع أدلتها والقبض على مرتكبيها، ضمن نطاق الاختصاص المكاني المحدد لهم قانونًا، استنادًا إلى نص المادة 16 الفقرة 1-5 من قانون الإجراءات الجزائية.[2]

ثانيًا: الضباط وذوو الرتب وأعوان الدرك الوطني

تنص المادة 2 من المرسوم الرئاسي رقم 09-143 على أن الدرك الوطني يُعتبر قوة نظامية ذات طابع عسكري، "يُكلَّف بضمان الأمن العام على مستوى التراب الوطني، مع تركيز خاص على المناطق الريفية وشبه الحضرية، إلى جانب شبكة الطرقات والمنافذ الحدودية. ويُسند إلى عناصر هذا الجهاز أداء مهام ذات طابع قضائي وإداري وعسكري. وبالنظر إلى اتساع مجال تدخلهم الذي يشمل قرابة 85% من الشبكة الوطنية للطرق، يبرز دورهم المحوري في مجال السلامة المرورية. إذ يُسهم أعوان الدرك الوطني بشكل فعّال في مراقبة

[1] نصر الدين هنوني، دارين يقدح، الضبطية القضائية في القانون الجزائري، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2009، ص 30.

[2] بوعوينة أمين شعيب، مهلب حمزة، اختصاصات الضبطية القضائية في القانون الجزائري، مذكرة ماستر، جامعة عبد الرحمن ميرة، بجاية، الجزائر، 2012-2013، ص 09.

حركة السير، التوعية المرورية، الردع، تنظيم النقل، وتقديم الإرشادات لمستعملي الطريق، مما يجعلهم من بين الفاعلين الأساسيين في الحد من حوادث المرور والتصدي لظواهر انعدام الأمن المروري".[1]

ثالثًا: محافظو الشرطة والضباط وذوو الرتب وأعوان الأمن الوطني

ينتمي هؤلاء إلى أسلاك موظفي الأمن الوطني، وفقًا للمادتين 2 و5 من المرسوم التنفيذي رقم 10-322[2]، وتضطلع الشرطة بدور محوري في حماية الأفراد والممتلكات والوقاية من الجرائم، وتُعد أقرب المؤسسات اتصالًا بالمواطنين، بالإضافة إلى أنها تمثل رمزًا لهيبة الدولة وقوة القانون.

بحيث أصبح مفهوم الشرطة مرادفًا للحماية والمساعدة، حيث يقوم هؤلاء الأعوان بمهمة حفظ الأمن والنظام العام في المدن الجزائرية الكبرى والمناطق الحضرية، إضافةً إلى حماية الأشخاص والممتلكات، والتحقيق في الجرائم، والقبض على الجناة. كما يؤدون مهامهم الروتينية الأخرى، مثل المراقبة الدورية لحركة المرور، ومعاينة المخالفات والجنح المرورية وإثباتها.[3]

رابعا: مهندسو الأشغال العمومية ورؤساء المناطق والأعوان التقنيون للغابات

يطلق على مهندسي الأشغال العمومية ورؤساء المقاطعات اسم "شرطة حفظ الطريق"، وهم فئة مختصة يُنتقى أفرادها من بين الحاصلين على شهادة مهندس دولة أو تقني سامٍ في ميدان الأشغال العمومية. وبفضل تأهيلهم التقني، يُمكن لهؤلاء التدخل ميدانيًا لتحديد طبيعة التعديات أو الأضرار الواقعة على الملك العمومي للطريق، وتقدير حجم الخسائر التي لحقت

[1] المرسوم الرئاسي رقم 09-143 المؤرخ في 2009/04/27، المتضمن مهام الدرك الوطني وتنظيمه، الجريدة الرسمية العدد 26 لسنة 2009.

[2] المرسوم التنفيذي رقم 10-322 المؤرخ في 2010/12/22، المتضمن القانون الأساسي الخاص بموظفي الأمن الوطني، الجريدة الرسمية العدد 78 لسنة 2010.

[3] بوعوينة أمين شعيب، المرجع السابق، ص 12.

ببنيته التحتية ومكوناته. ويتم ترشيح هؤلاء الأعوان من قبل مديرية الأشغال العمومية، ويخضع تعيينهم للمصادقة من طرف وزير الأشغال العمومية، مما يمنحهم صفة العون المؤهل قانونًا للمعاينة في هذا المجال المتخصص.[1]

أما الأعوان التقنيون للغابات وحماية الأراضي واستصلاحها، سواء كانوا ضباطًا أو ضباط صف تابعين لإدارة الغابات أو شرطة السير والمرور داخل الأملاك الغابية، فقد حُددت صلاحياتهم في معاينة المخالفات والجنح بموجب القانون رقم 84-12[2]، حيث يقومون بالبحث والتحري ومعاينة الجنح والمخالفات المرتكبة وإثباتها بمحاضر رسمية وفق الشروط المحددة في النصوص القانونية.[3]

ويجب على هؤلاء الأعوان أداء اليمين أمام المحكمة التابعة لمكان إقامتهم إذا لم يسبق لهم أداؤها، وذلك طبقًا للمادة 135 من القانون رقم 01-14.

خامسا: مفتشو النقل البري

يخضع مفتشو النقل البري لأحكام المرسوم التنفيذي رقم 11-328[4]، حيث نصّت المادة 5 منه "على أداء مفتشي رخصة السياقة والأمن في الطرق ومفتشي النقل البري اليمين القانونية أمام المحكمة المختصة وفقًا لأحكام المادة 135 من القانون 01-14، ويتم تزويد هؤلاء المفتشين ببطاقة مهنية تسلمها الإدارة المكلفة بالنقل، تخولهم ممارسة المهام المنوطة بهم بموجب التشريع والتنظيم المعمول به، حسب نص المادة 6 من نفس المرسوم".

---

[1] جدادوة مهدي، فارح سميرة، مرجع سابق، ص 20.

[2] قانون رقم 84-12 المؤرخ في 23 جوان 1984، المتضمن النظام العام للغابات، المعدل والمتمم بالقانون رقم 18-20 المؤرخ في 2 ديسمبر 1992، منشور في الجريدة الرسمية، العدد 62 لسنة 1991.

[3] جيلالي بغدادي، التحقيق، دراسة مقارنة نظرية وتطبيقية، دار هومة، الجزائر، 2004، ص 7-8.

[4] مرسوم تنفيذي رقم 11-328، يتضمن القانون الأساسي الخاص بالموظفين المنتمين للأسلاك الخاصة بالإدارة المكلفة بالنقل، منشور في الجريدة الرسمية، العدد 52 لسنة 2011.

سادسا: شرطة العمران

شرطة العمران هم فئة من الموظفين والأعوان المؤهلين بمقتضى المادتين 50 و58 من المرسوم التشريعي رقم 94-107[1]، المتعلق بشروط الإنتاج المعماري وممارسة مهنة المهندس المعماري، لمعاينة مخالفات التشريع والتنظيم الخاص بالبناء بمحاذاة الطرق العمومية.

ويُحدد المرسوم التنفيذي رقم 95-318[2] المؤرخ في 14 نوفمبر 1995، المعدل بالمرسوم رقم 97-36 المؤرخ في 14 جانفي 1997، الفئات التابعة لإدارة وزارة السكن والعمران المؤهلة لمعاينة هذه المخالفات، وهم:

- المفتشون في التعمير.
- مهندسو الدولة والمهندسون المعماريون ذوو خبرة سنتين على الأقل.
- مهندسو التطبيق ذوو أقدمية ثلاث سنوات على الأقل.

الفرع الثاني: قواعد التدخل عند وقوع حادث مرور

تتولى مصالح الشرطة التدخل الفوري عند حدوث حادث مرور، ويتمحور تدخلها عبر ثلاثة مستويات:

أولًا: التدخل الوقائي

يعنى التدخل الوقائي باتخاذ جملة من الإجراءات العاجلة التي تهدف إلى تأمين محيط الحادث فور وقوعه، وذلك من أجل الحد من المخاطر المحتملة وضمان سلامة المتواجدين. ويتضمن هذا التدخل إبعاد الأشخاص المتجمهرين والمدخنين عن موقع الحادث، وقطع التيار الكهربائي عن المركبات المتضررة من خلال فصل البطاريات، إلى جانب تمييز مواقع

[1] مرسوم تشريعي رقم 94-107 المؤرخ في 18 ماي 1994، يتعلق بشروط الإنتاج المعماري وممارسة مهنة المهندس المعماري، منشور في الجريدة الرسمية، العدد 32.

[2] جدادوة مهدي، فارح سميرة، مرجع سابق، ص 36.

المركبات بعلامات واضحة في حال كانت تعيق حركة السير. كما يشمل وضع لافتات التحذير المناسبة لتنبيه مستخدمي الطريق الآخرين، مع الحرص على حماية الممتلكات الخاصة والعامة من أي ضرر إضافي.

ثانيا: التدخل الإسعافي

ينصرف هذا النوع من التدخل إلى إخراج المصابين من المركبات المتضررة ووضعهم في أماكن آمنة بعيدًا عن خطر الحادث إلى حين وصول فرق الحماية المدنية، مع ضرورة إبلاغ المصالح الصحية المعنية لتقديم الإسعافات اللازمة.[1]

ثالثا: التدخل القضائي

يختلف نمط التدخل القضائي باختلاف درجة خطورة الحادث المروري. ففي الحالات التي لا تُسفر عن أضرار جسدية، يقتصر تدخل مصالح الشرطة على الحالات التي يُوجد فيها شهود، أو عند تعذر الوصول إلى اتفاق ودي بين السائقين، أو إذا كانت إحدى المركبات تابعة لهيئة عمومية، أو في حال ترتب عن الحادث ضرر مادي يمس منشآت الطريق.

أما في الحوادث التي تُخلّف إصابات، تتولى الشرطة تأمين المكان فورًا، مع العمل على إخلائه وتسهيل انسيابية حركة السير عبر إعادة توجيهها، ووضع إشارات تنبيهية مناسبة، خاصة في الأوقات الليلية أو عندما تكون الرؤية محدودة. ويُراعى في هذا السياق تثبيت لافتة "هدئ السرعة" على مسافة تتراوح بين 100 و300 متر من موقع الحادث، ولافتة "قف شرطة" على بعد 50 مترًا.

بعد ذلك تنطلق المرحلة الإجرائية، حيث يُنقل المصابون أو الجثامين عند الاقتضاء، وتُباشر الشرطة فحص حالة السائقين للكشف عن مؤشرات القيادة تحت تأثير الكحول. كما يُخطر وكيل الجمهورية في حال وجود وفيات، ويُستعان بالشرطة العلمية لتوثيق موقع الحادث

[1] محمد بعجي، المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، يوسف بن خدة، 2007-2008.

بصور فوتوغرافية. ويتم استدعاء طبيب مختص لمعاينة الجثث وتحويلها إلى مصلحة حفظ الموتى. إلى جانب ذلك، يُعمل على تحديد هوية الضالعين في الحادث والشهود، وإنجاز مخطط دقيق للموقع باستخدام جهاز الديكامتر، مع فحص وثائق المركبات المعنية.[1]

المطلب الثاني

إثبات جرائم المرور

يعد إثبات الجريمة أحد الركائز الأساسية التي تُبنى عليها منظومة العدالة الجنائية، إذ لا يمكن إقرار أية عقوبة ما لم تتوفر أدلة قانونية قاطعة تُثبت وقوع الجريمة ونسبتها إلى الجاني. وتكتسب جرائم المرور طابعًا خاصًا يميزها عن غيرها من الجرائم، نظراً لطبيعتها التقنية وسرعة حدوثها، ما يجعل مسألة الإثبات أكثر تعقيدًا وتستلزم وسائل دقيقة ومحددة. فحوادث السير غالبًا ما تقع بشكل فجائي، وتُخلف آثارًا مادية سريعة الزوال، مما يستدعي تدخلًا فوريًا من قبل أجهزة التحقيق، وعلى رأسها الضبطية القضائية، بغرض جمع الأدلة وتوثيق مسرح الحادث قبل زوال معالمه.

ويعتمد إثبات هذا النوع من الجرائم بوجه خاص على عدة وسائل، في مقدمتها المعاينة الميدانية، وأقوال الشهود، وتقارير الخبراء، إلى جانب الوسائل التقنية الحديثة مثل التسجيلات المصورة، أجهزة الرادار، والكاميرات الذكية، وتبرز أهمية إثبات جرائم المرور في دوره المحوري في ضمان حقوق الضحايا، وتفعيل الردع العام، وترسيخ مبدأ المشروعية في التجريم والعقوبة، بما ينسجم مع النصوص القانونية الوطنية والمواثيق الدولية ذات الصلة.

[1] دروس ألقيت على دفعة ضباط الشرطة الخارجيين، كلية الشرطة طيبي العربي، سيدي بلعباس، 2012.، ص 63.

الفرع الأول: دلائل المحاضر في إثبات الجرائم المرورية.

تُعد محاضر الضبط القضائي من الأدوات الأساسية في مجال الإثبات الجزائي، إذ تمثل وثيقة رسمية يتم إعدادها من قبل مأموري الضبط القضائي في إطار المهام المناطة بهم وفقًا للقانون، وتُعتبر هذه المحاضر نقطة انطلاق رئيسية لبدء الدعوى العمومية، وفي سياق الجرائم المرورية، تكتسب هذه المحاضر أهمية خاصة بسبب تنوع الحالات التي يتم معالجتها وسرعة وقوعها، مما يستوجب على الجهات المختصة، مثل الأمن الوطني والدرك الوطني، إعداد محاضر دقيقة وموضوعية توثق كافة تفاصيل الحادث أو المخالفة، بما في ذلك الظروف المحيطة، والوقائع، والآثار المادية، إضافة إلى أقوال الشهود والمعاينات الميدانية.

وتحظى هذه المحاضر بقوة إثبات قانونية نسبية أمام القضاء، إلا أنه يمكن دحضها إذا ما تم إثبات ما يخالفها، وفي كثير من الحالات، تُعد هذه المحاضر الركيزة الأساسية لإثبات المسؤولية الجنائية أو براءة المتهم، كما تعتبر دليلاً قانونيًا مباشرًا، بشرط توافر الشروط الشكلية والموضوعية المحددة في قانون الإجراءات الجزائية. وبالتالي، فإن دراسة دور محاضر الضبط القضائي في إثبات الجرائم المرورية تندرج ضمن إطار العدالة الجنائية الوقائية والردعية، مما يعكس توازنًا دقيقًا بين صلاحيات الضبط القضائي وضمانات المحاكمة العادلة.

أولا: تعريف المحضر

يعد المحضر الوسيلة الأساسية لتوثيق عمليات البحث والتحري، وسيتم التطرق لتعريفه لغويًا واصطلاحيًا كما يلي:

1- التعريف اللغوي للمحضر:

المحضر لغويًا مشتق من الحضور، ويعني إثبات ما جرى أمام من حضر الواقعة أو عايشها، ويذكر ابن منظور في "لسان العرب" أن المحضر هو الإتيان بشهادة أو خبر بحضور أحدهم، كما يُطلق لفظ "المحضر" على السجل الذي تدون فيه الأحداث والملاحظات.[1]

2- التعريف الاصطلاحي للمحضر:

اصطلاحًا "المحضر هو مستند رسمي يحرره ضابط الشرطة القضائية باللغة العربية، يتضمن وصفًا دقيقًا للوقائع المرتبطة بجريمة ما، وظروف ارتكابها، والإجراءات المتخذة أثناء المعاينة، إضافة إلى تسجيل الآثار المادية المترتبة عليها، مع تحديد زمان ومكان وقوعها[2].

كما يُعرف المحضر بأنه وثيقة مكتوبة تحتوي على نتائج التحقيقات التي أجراها ضباط الشرطة القضائية أو الأعوان المؤهلون قانونيًا لذلك"، وقد عرفت المحاضر قديمًا بتسمية "الدعاوى الشفوية"، لكونها في فترة من الفترات كانت تنقل شفويًا لندرة الكتّاب آنذاك. ورغم تغير الظروف، بقي المصطلح مستخدمًا حتى اليوم، حيث يصفه الأستاذ "جاروه" بأنه "شهادة صامتة مجمدة في ورقة".[3]

3- تعريف المحضر:

من خلال ما تم استعراضه يمكن تعريف المحضر بوصفه وثيقة رسمية مكتوبة يقوم بإعدادها وتوقيعها أعضاء الشرطة القضائية وفقًا للأشكال القانونية والتنظيمية المعتمدة، ويعد المحضر الوسيلة الأساسية التي من خلالها يُبلغ أعضاء الشرطة القضائية السلطة

[1] موريس نخلة، روحي البعلبكي، صلاح مطر، القاموس القانوني الثلاثي، منشورات الحلبي الحقوقية، ص 1433.

[2] أحمد غاي، ضمانات المشتبه فيه أثناء التحريات الأولية، دار هومة، طبع، 2005، ص 87؛

[3] جوهر قوادري، رقابة سلطة التحقيق على أعمال الضبطية القضائية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ص 51.

القضائية بالتصرفات والأعمال التي يخولهم القانون القيام بها، ما يجعله أداة حيوية في إطار الإجراءات القانونية.[1]

ثانيا: الشروط الموضوعية للمحضر

إذا منح المشرع لمحضر معين حجية إثبات، فإن هذه الحجية لا تكون مطلقة، بل تظل مشروطة باحترام الضوابط القانونية المحددة لتحريره، وذلك وفقًا للأصول والإجراءات التي نص عليها القانون، وفي نطاق الصلاحيات القانونية التي يتمتع بها من قام بتحريره، كما أكدت على ذلك المادة 214 من قانون الإجراءات الجزائية.

وتتمثل أهم الشروط الموضوعية في ما يلي:

1- سلامة المحضر ومصداقيته:

يشترط أن يتضمن المحضر وقائع حقيقية تعكس الواقع بدقة، ويتعين على ضابط الشرطة القضائية أو قاضي التحقيق التثبت من المعلومات المسجلة فيه باستخدام مختلف الوسائل القانونية الممكنة، بما يضمن صحة ودقة المحرر.

2- الدقة والحياد والوضوح:

يجب أن يُصاغ المحضر بلغة دقيقة وموضوعية، دون انطباعات شخصية أو أحكام تقييمية، ويراعى في ذلك:

- ✓ تحديد الزمان والمكان بدقة.
- ✓ تدوين هوية الأطراف المعنية بشكل واضح ومفصل.
- ✓ وصف الوسائل المستخدمة في ارتكاب الجريمة بطريقة علمية، كبيان نوع السلاح، رقمه التسلسلي، وعيار الذخيرة المستعملة، وغيرها من التفاصيل ذات الصلة.[2]

[1] نجيمي جمال، إثبات الجريمة على ضوء الاجتهاد القضائي الجزائري، دار هومة، 2011، ص195.

[2] معراج جديدي، الوجيز في الإجراءات الجزائية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004، ص15.

3- وضوح الصياغة:

يشترط أن تُكتب المحاضر بأسلوب واضح وخالٍ من التعقيد، وقد تم اعتماد استخدام الإعلام الآلي في تحرير المحاضر بهدف تحقيق هذا الغرض وتسهيل فهم مضمونها.

ثالثًا: الشروط الشكلية للمحضر

حتى يُعتد بالمحضر من الناحية الشكلية، يجب أن يتضمن مجموعة من البيانات الأساسية، منها ما يلي:

1- التحرير وفق الشكل القانوني:

طبقًا لما تنص عليه المادة 52 من قانون الإجراءات الجزائية، ينبغي أن يُبيّن المحضر عدد جلسات الاستجواب، ومدة الاستراحات إن وُجدت، مع ضرورة توقيع الشخص المعني على هامش كل إجراء موجه إليه.

2- التحرير الفوري والتوقيع:

من الضروري تحرير المحضر مباشرة بعد وقوع الواقعة أو الانتهاء من الإجراءات، مع توقيع كل صفحة من صفحاته، وتاريخته، وتسجيله في سجل خاص بالمحاضر، وختمه بالخاتم الرسمي للجهة التي ينتمي إليها المحرر.

3- التحرير أثناء مزاولة المهام الرسمية:

لا تعتد بالمحاضر المحررة خارج إطار أداء المهام الرسمية، إذ يفقد المحضر قوته القانونية في هذه الحالة.

4- الاختصاص:

يُشترط أن تكون الوقائع والإجراءات الواردة في المحضر ضمن نطاق اختصاص الموظف الذي حرره، سواء من حيث الشخص أو النوع أو الإقليم.

5- المعاينة المباشرة:

لا يُكتفى بمجرد تلقي معلومات أو بلاغات حول وقوع الجريمة، بل يجب على الموظف المختص أن يُجري المعاينة بنفسه، ويقوم بالتحريات المطلوبة.

وبذات الإطار ألزم القانون قاضي التحقيق بتحرير محاضر تتعلق بما شاهده أو سمعه بشكل مباشر من الأطراف المعنية، ولا يجوز له الاعتماد على ما نُقل إليه من أقوال دون تحقق مباشر.[1]

رابعا: حجية المحاضـــر

يقصد بحجية المحاضر القوة القانونية التي تتمتع بها، ومدى اعتماد القاضي عليها في تكوين قناعته، شريطة أن تكون هذه المحاضر صحيحة ومحررة وفق الأشكال القانونية المقررة.

1- المحاضر الاستدلالية:

تُصنّف المحاضر في الأصل ضمن الوثائق الرسمية، غير أنها لا تُعد دليلاً قاطعًا في مجال الإثبات الجزائي، بل تُعامل كقرائن يستأنس بها القاضي عند تكوين قناعته. وقد أكد المشرّع الجزائري هذا الاتجاه من خلال المادة 215 من قانون الإجراءات الجزائية، التي تنص على أن: "المحاضر والتقارير المثبتة للجنايات والجنح تُعد مجرد استدلالات، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك".

وبناءً عليه، يتمتع القاضي الجزائي بسلطة تقديرية كاملة في التعامل مع ما ورد في هذه المحاضر، فيجوز له الأخذ بها أو صرف النظر عنها، بحسب ما يتوافر لديه من وسائل إثبات أخرى.[2]

[1] مروك نصر الدين، محاضرات في الإثبات الجنائي، دار هومة، الجزائر، 2004، ص214.

[2] قانون رقم 01-13 مؤرخ في 07 غشت 2001، الجريدة الرسمية عدد 44 مؤرخة في 08 غشت 2001

وفي هذا الإطار يرى الباحث مراد بلولهي أن "المحاضر الاستدلالية لا تُلزم الفاعل بإثبات عكس ما ورد فيها، إذ الأصل أنها لا تتجاوز كونها وسيلة استرشادية، إلا إذا نص القانون صراحة على خلاف ذلك"[2].

وعند تكييف المخالفات المرورية بوصفها جنحا، فإن المحاضر المتعلقة بها تخضع لهذه القاعدة العامة، ولكن استثناء، ولصعوبة إثبات هذا النوع من الجرائم، منح المشرع لبعض المحاضر قوة إثبات خاصة لما تتضمنه من وقائع.[1]

2- المحاضر ذات الحجية النسبية:

عند تحليل نص المادة 215 من قانون الإجراءات الجزائية، يُفهم أن الحجية التي منحتها للمحاضر تنصرف فقط إلى الجنايات والجنح، ولا تشمل المخالفات، ويتعزز هذا الفهم بما ورد في المادة 400 من نفس القانون، التي تنص على أن المخالفات تُثبت إما بواسطة محاضر وتقارير، أو بشهادة الشهود في حال غيابها، مع التأكيد على أن المحاضر والتقارير المحررة من قبل ضباط وأعوان الشرطة القضائية أو الضباط المخولين قانونًا تُعتمد كدليل إثبات، ما لم يُثبت العكس بالكتابة أو بواسطة الشهادة، إلا إذا نص التشريع صراحة على خلاف ذلك.

ومن الناحية التطبيقية يُبرر منح محاضر المخالفات هذه الحجية الخاصة بكون الأعوان المكلفين بمعاينتها هم غالبًا الشهود الوحيدون على وقوعها، إلى جانب أن المخالفات تُعد من الجرائم الأقل خطورة، سواء من حيث طبيعتها أو من حيث العقوبات المقررة لها.[2]

بالتالي، فإن المحاضر المحررة من قبل الأعوان المؤهلين قانونا بموجب أحكام قانون المرور تحوز قوة إثبات نسبية أمام المحاكم، حيث تعتبر صحيحة إلى أن يثبت العكس بدليل كتابي أو شهادة شهود.

[1] مروك نصر الدين، المرجع السابق، ص 218.

[2] محمد زكي أبو عامر، الإثبات في المواد الجزائية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011، ص 231

خامسا: التحريات الأولية عن الحادث

يُعد القرب الزمني بين ارتكاب الجريمة واكتشافها، سواء تم ذلك من خلال مشاهدة الجريمة أثناء وقوعها أو بعد لحظات وجيزة، أحد صور التلبس التي أوردها المشرّع الجزائري في المادة 41 من قانون الإجراءات الجزائية. ويُطبّق هذا المفهوم بوضوح على حوادث المرور، نظرًا لما تخلّفه من آثار مادية واضحة في مكان الحادث، مما يجعل من الممكن اكتشاف الواقعة في وقت قريب جدًا من لحظة حدوثها.

وقد منح القانون الجزائري لضباط الشرطة القضائية صلاحيات موسعة واستثنائية، حيث تحوّلت بعض مهامهم من مجرد جمع المعلومات إلى إجراءات أقرب إلى التحقيق، رغم أنها تظل، من الناحية القانونية، في إطار التحريات، كما ورد في المادة 67 (فقرة أولى) من قانون الإجراءات الجزائية. وقد جاءت هذه التوسعات استجابة لطبيعة الوضع المستعجل، ولتفادي ضياع معالم الجريمة أو الأدلة المرتبطة بها.

وعند وقوع حادث مرور بدني، يبادر ضابط الشرطة القضائية إلى إخطار وكيل الجمهورية دون تأخير، وينتقل مباشرة إلى موقع الحادث للقيام بالمعاينات الأولية، واستعادة النظام العام، وتأمين حركة السير، إضافةً إلى تقديم الإسعافات الضرورية للمصابين، والحفاظ على موقع الحادث والأدلة المتوفرة فيه. كما يُمنع الشهود من مغادرة المكان وفقًا لأحكام المادة 50 من قانون الإجراءات الجزائية، ويجوز له، إذا اقتضى الأمر، توقيف المشتبه فيهم تحفظيًا لسماع أقوالهم وجمع ما يلزم من أدلة.[1]

نظّم المرسوم رقم 80/35 الصادر بتاريخ 16 فيفري 1980 الإجراءات المتعلقة بالتحقيق في حوادث المرور ومعاينة الأضرار الناتجة عنها، حيث نصت مادته الأولى على أن "كل

[1] بومدين محمد، المسؤولية عن تعويض أضرار حوادث المرور، مقال منشور بجامعة أدرار، كلية الحقوق، 2013، ص 47

حادث مرور يترتب عنه ضرر بدني، يستوجب إجراء تحقيق من طرف ضابط شرطة، أو أحد أعوان الشرطة أو الأمن العمومي، أو أي شخص آخر مخول قانونًا للقيام بذلك".

كما أوجبت المادة الرابعة من نفس المرسوم على الجهات المكلفة بالتحقيق، إرسال النسخة الأصلية من المحضر مرفقة بنسخة مصادق عليها، وكافة الوثائق ذات الصلة، إلى وكيل الجمهورية المختص إقليميًا، وذلك في أجل أقصاه عشرة أيام من تاريخ انتهاء التحقيق. كما يجب إرسال نسخة أخرى من الملف إلى شركة التأمين المعنية، أو إلى صندوق ضمان السيارات في حال عدم وجود تأمين أو في حالة تعذر تحديد هوية المتسبب في الحادث.[1]

الفرع الثاني: طرق أخرى مستخدمة للإثبات.

لا يُعتمد في إثبات حوادث المرور على المحاضر الرسمية فقط، بل تُستند أيضًا إلى وسائل إثبات متعددة تُساعد على تكوين القناعة القضائية بشأن المسؤولية الجنائية أو المدنية المترتبة عن الحادث، وتبرز أهمية هذه الوسائل في كونها تدعم محتوى محاضر الضبط أو تُستخدم كأدلة قائمة بذاتها في حال غياب المحضر أو الطعن في صحته. ومن بين أبرز هذه الوسائل نجد: شهادة الشهود، التي تُعد من أقدم وأكثر وسائل الإثبات شيوعًا، إضافة إلى الخبرة الفنية التي يُكلف بها خبراء مختصون لتحديد ملابسات الحادث وتحليل عناصر الخطأ من عدمه، والمعاينات الميدانية التي تقوم بها الجهات المختصة، فضلًا عن التسجيلات المصورة التي توفرها كاميرات المراقبة أو الهواتف المحمولة، إلى جانب الوسائل التقنية الحديثة كأجهزة قياس السرعة (الرادار)، وأجهزة تحديد المواقع الجغرافية (GPS)، والمعلومات المخزنة في الصندوق الأسود لبعض السيارات الحديثة. ويمنح هذا التعدد في

[1] بوجدير سيف الدين، التعويض عن حوادث المرور في التشريع الجزائري، مذكرة ماستر، جامعة أم البواقي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2013/2014، ص 53.

الوسائل مرونة أكبر في عمليات التحقيق والبتّ في القضايا، كما يُضفي مصداقية أكبر على الأحكام الصادرة في هذا النوع من القضايا التي تمس أمن الأفراد وسلامتهم.

أولًا: المعاينة

يُعتمد في التحقيقات المتعلقة بحوادث المرور على عناصر مادية ملموسة تُوثقها الجهات المختصة من خلال المعاينة الميدانية باستعمال الوسائل القانونية المتاحة، وتُعد محاضر المعاينة من بين الأدلة الجوهرية التي يُعوّل عليها كل من القضاء وشركات التأمين لتحديد الجهة المسؤولة عن الحادث، وتحتوي هذه المحاضر على مجموعة من البيانات الأساسية، نذكر منها:

بيانات متعلقة بمكان الحادث وظروفه: يشترط تحديد مكان وقوع الحادث بدقة، مع الإشارة إلى حالة الطريق والظروف المناخية المحيطة، كالرؤية والطقس، بالإضافة إلى تحليل الملابسات التي ساهمت في وقوع الحادث.

بيانات تخص المركبة: تشمل نوع المركبة، فئتها، رقم تسجيلها، رقم طرازها، طبيعة الحمولة التي تنقلها، حالتها العامة، وصلاحية تجهيزاتها الفنية.

بيانات إدارية: تتعلق بصلاحية الوثائق الرسمية للمركبة مثل بطاقة الترقيم، وثيقة التأمين، رخصة السياقة، إضافة إلى الوثائق المتعلقة بمزاولة نشاطات معينة باستعمال المركبات، كما هو منصوص عليه في القانون رقم 13/01 المتعلق بتنظيم النقل البري.

وغالبًا ما تُرفق محاضر المعاينة برسم تخطيطي لمكان الحادث، مدعوم بتقرير تقني ميداني يتضمن صورًا ملتقطة من موقع الحادث لتدعيم الوقائع المثبتة.[1]

ووفقًا للقانون تم تحديد الأشخاص المؤهلين قانونًا للقيام بالمعاينة الميدانية لحوادث المرور في المواد 130 إلى 138 من قانون المرور.

[1] بوجدير سيف الدين، المرجع السابق، ص 56.

ثانيا: المراقبة المرئية للحادث

تُعد المراقبة البصرية للحادث من خلال الصور أو التسجيلات المرئية أداة مكملة لما تتضمنه محاضر المعاينة والمخططات البيانية، إذ أصبحت هذه التقنية الحديثة من أبرز أساليب المعاينة الفنية، خاصة في الحالات التي يصعب فيها للوصف الكتابي أن يُجسد الواقعة بشكل دقيق، كما هو الحال في حوادث المرور والحرائق. وتبرز أهمية التصوير المرئي في قدرته على تقديم مشهد واقعي للحادث في لحظة وقوعه، ما يُسهم في إعادة بناء وتصوير مسرح الجريمة بدقة، واستحضار تفاصيل قد يتم إغفالها أو نسيانها بمرور الوقت. ومن ثم، تساعد هذه الوسيلة بشكل فعال المحققين في الربط بين المعطيات الميدانية والوقائع الحقيقية، بما يقود إلى كشف الحقيقة بشكل أوضح.

ويُشترط في عمل خبير التصوير احترام تسلسل اللقطات والتكرار عند الحاجة، تفاديًا لفقدان أي صورة مهمة أو تلفها. وتُعتبر تقنية التصوير بالفيديو من بين أكثر الوسائل وضوحًا وواقعية، بشرط الالتزام بالضوابط القانونية المنظمة لاستخدامها، ما يجعلها من الوسائل التكنولوجية المؤثرة في مكافحة الجرائم عموماً، والجرائم المرورية بوجه خاص.

وفي هذا السياق شرعت المديرية العامة للأمن الوطني منذ منتصف يوليو 2003 في تنفيذ برنامج لتركيب كاميرات مراقبة في الشوارع الرئيسية للعاصمة الجزائرية، حيث بدأت العملية بنشر 16 كاميرا، ليصل عددها تدريجيًا إلى 1500 كاميرا بحلول سنة 2015 كمرحلة أولى، مع هدف الوصول إلى أكثر من 5000 كاميرا. وقد تم تزويد هذه الكاميرات بتطبيقات ذكية، أبرزها نظام القراءة الآلية للوحات الترقيم (LAPI)، الذي يُمكّن من التعرف بشكل آلي ورقمي على المركبات المبحوث عنها أو المسروقة، مما يضفي فاعلية ودقة أكبر في عملية الرقابة المرورية.[1]

[1] عبدي نبيلة، المخالفات المتعلقة بحوادث المرور، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون جنائي، جامعة تبسة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2017/2016، ص 72.

المبحث الثاني

العقوبات والقواعد المقررة لجرائم المرور

تُعد جرائم المرور من أبرز الإشكالات التي تواجه المنظومتين القانونية والاجتماعية، لما تُخلفه من آثار خطيرة تتمثل في الخسائر البشرية والمادية، فضلاً عن ما تسببه من تهديد مباشر للنظام العام وخلخلة لمقومات السلامة المرورية. وقد حرص المشرّع الجزائري على إيلاء هذه المسألة أهمية قصوى، من خلال وضع إطار قانوني متكامل يضبط حركة المرور ويرمي إلى الحد من الحوادث وتحديد المسؤوليات المترتبة عنها. ويتجسد هذا الإطار في مجموعة من النصوص القانونية، أبرزها قانون المرور، قانون العقوبات، وقانون الإجراءات الجزائية، حيث تتضمن هذه التشريعات قواعد موضوعية وإجرائية تهدف إلى تنظيم السير ومعاقبة المخالفين.

وتتراوح العقوبات المنصوص عليها بحسب خطورة الأفعال المرتكبة، بين الغرامات المالية، تعليق أو سحب رخصة السياقة، التوقيف المؤقت أو النهائي عن السياقة، الحبس، بالإضافة إلى العقوبات التكميلية كإعادة التأهيل أو فرض العمل للنفع العام. ويستند هذا النظام الزجري إلى مبادئ قانونية راسخة، أهمها مبدأ الشرعية، والتناسب بين الجريمة والعقوبة، مع مراعاة ظروف التشديد أو التخفيف التي تحيط بالفعل الإجرامي، مثل حالة العود، أو السياقة تحت تأثير الكحول أو المواد المخدرة، أو الهروب عقب وقوع الحادث.

ويعتبر هذا التنظيم العقابي ركيزة أساسية لضمان الردع بنوعيه العام والخاص، وتعزيز ثقافة احترام قواعد السير في المجتمع. وانطلاقًا من هذه الأهمية، سيتم في هذا المبحث تناول موضوع الجزاء الجنائي والوقائي لجرائم المرور في المطلب الأول، ثم التطرق إلى التعويضات والقواعد القانونية الخاصة بهذه الجرائم في المطلب الثاني.

المطلب الأول

الجزاء الجنائي والوقائي لجرائم المرور

تُعدّ جرائم المرور واحدة من أبرز المظاهر الإجرامية المعاصرة التي تتميز بالانتشار الواسع والتأثيرات المدمرة على الفرد والمجتمع على حد سواء، خاصة في ظل الزيادة المطردة في حركة المركبات وتنوع أسباب وقوع الحوادث. وبما أن هذه الجرائم تمسّ أحد حقوق المجتمع الأساسية، وهو حق الأمن والسلامة، فقد تدخل المشرّع الجزائري عبر سنّ تشريعات تهدف إلى ردع الأفعال الإجرامية المتعلقة بحوادث المرور، سواء من خلال الجزاءات الجنائية أو الوقائية، بغية تحقيق الردع العام والخاص.

وتنقسم هذه الجزاءات إلى نوعين رئيسيين: الجزاءات الجنائية التي تشمل العقوبات الأصلية مثل الحبس والغرامة، بالإضافة إلى العقوبات التكميلية مثل سحب رخصة السياقة أو الحرمان من بعض الحقوق الأخرى. أما الجزاءات الوقائية، فتهدف إلى منع تكرار الجريمة، ومنها إلزام السائقين بإعادة التكوين أو الخضوع لفحص طبي ونفسي دوري، أو فرض رقابة تقنية على المركبة لضمان سلامتها الفنية.

ويقوم هذا التدرج في العقوبات على مبدأ التناسب، بحيث تكون العقوبة متوافقة مع درجة خطورة الفعل المرتكب وحجم الخطأ المترتب عليه، كما يعكس النظام العقابي التوجه الحديث نحو الوقاية وتفادي العقاب، من خلال إشراك الوسائل التربوية والتقنية في الحد من السلوك الإجرامي المروري، وفي هذا السياق يُعد الجمع بين الجزاء الجنائي والوقائي أداة فعّالة لتحقيق الغاية من التجريم، وهي حماية الأرواح وضمان الانضباط في الطريق العام.

وفي هذا المطلب سنستعرض في الفرع الأول "الغرامة الجزافية في ضوء قانون المرور رقم 14-01"، ثم ننتقل في الفرع الثاني إلى "الدور التقني والتوجيهي للمختصين".

الفرع الأول: الغرامة الجزافية في ضوء قانون المرور رقم 01-14

تناول المشرع الجزائري قانون المرور رقم 01-14 موضوع المخالفات المرورية والعقوبات المرتبطة بها في الفصل السادس، الذي يتكون من سبعة أقسام. تضم معظم نصوص هذا الفصل عقوبات مالية ذات قيمة متغيرة، والتي يمكن أن تكون مستقلة أو مضافة إلى عقوبات السجن، لكن لاحظنا وجود خلل في ترتيب الجرائم والعقوبات، حيث بدأ المشرع في القسم الأول بذكر الجنح المرورية وعقوباتها، ثم انتقل في القسم الثاني للمخالفات البسيطة، ليعود مرة أخرى للجنح في قسم آخر، كان من الأفضل تنظيمها من المخالفات البسيطة وصولاً إلى الجرائم المرورية المصنفة كجنح، وقد تم معالجة هذه القضية في التعديلات التي تلت القانون.

تشكل العقوبة المالية المفروضة على الجرائم المرورية المُعَتَبَرَة كمخالفات بسيطة العقوبة الأساسية الوحيدة للانتهاك، حيث تتراوح قيمة الغرامات وفقًا للقوانين من 200 دج إلى 300 دج، كما هو موضح في المواد (13) 93 و98، وقد تصل في بعض الحالات إلى 10. 000 دج كما ورد في المواد (16) و(17) من القانون. وتتباين الغرامات بشكل واضح حسب نوع المخالفة، حيث تشمل غرامات من 200 دج إلى 300 دج، بالإضافة إلى غرامات تصل إلى 1500.00 دج.

عند تكرار المخالفة، يتم تشديد العقوبة، وقد تكون النتيجة هي مضاعفة الغرامة المالية، أو زيادة قيمة الغرامة بشكل كبير كما ورد في المادة 75 التي تشير إلى رفع قيمة الغرامة في حال تكرار المخالفات إلى 1000.00 دج. كما أشار القانون إلى بعض الغرامات المالية التي تخضع لقوانين العقوبات العامة، كما تضمنته المادة 80 من قانون المرور.

مع ذلك لم يستطع قانون المرور توفير الردع الكافي من خلال العقوبات المالية، ويرجع ذلك إلى الانخفاض الملحوظ في قيمة الغرامات مقارنة بالأضرار الناتجة عن المخالفات،

بالإضافة إلى عدم وجود نظام فعّال لتحصيل هذه الغرامات، والتقصير من قبل بعض الجهات المعنية في تطبيق الأحكام المالية.[1]

الفرع الثاني: الدور التقني والتوجيهي للمختصين

إن معالجة حوادث السير ليست مقتصرة فقط على الجوانب القانونية، بل تتطلب أيضًا مساهمة مجموعة من الخبراء ذوي المهارات التقنية العالية وقدرات التوجيه. هؤلاء المتخصصون يساهمون بشكل فعال في دراسة أسباب الحوادث ويقدمون حلولاً علمية للحد منها. ومن بين هؤلاء الخبراء نجد مهندسي الطرق، ومحترفي السلامة المرورية، وموظفي الوقاية المدنية، بالإضافة إلى الفرق الفنية من الأمن والدرك الوطني. يتمثل دورهم الفني في تحليل موقع الحادث وفحص الآثار المادية مثل آثار الكبح ومناطق الاصطدام وزوايا التصادم، وكذلك التحقق من حال المركبة والبنية التحتية للطريق. ومن ناحية أخرى، فإنهم يقدمون توجيهات وتوصيات بشأن السياسات العامة المرورية، وكذلك من خلال التقارير الفنية المرسلة إلى الجهات القضائية ذات الصلة، مما يساعد في دعم عملية إثبات الحقائق وتحديد المسؤوليات بدقة. ويعتبر هذا التعاون بين الجانب الفني والقانوني عنصرًا أساسيًا لتحقيق العدالة وتعزيز سلامة المرور، خصوصًا مع تزايد تعقيد حوادث السير الحديثة وتنوع أسبابها.

أولًا: مصالح الأمن الوطني

تعتبر مصالح الأمن الوطني من أبرز الجهات المعنية بالتقليل من حوادث المرور، حيث تلعب دورين متكاملين؛ أحدهما ردعي والآخر توعوي. على صعيد التوعية، تقوم هذه المصالح بتنظيم أكثر من 2225 درسًا تحسيسيًا للطلاب سنويًا، بالإضافة إلى تنظيم أكثر

[1] يوسف مظهر أحمد، بيان مدى مسؤولية الأشخاص الجنائية في جرائم المرور، مجلة دراسات لعلوم الشريعة والقانون، المجلد 43، 2016، ص 376.

من 2076 نشاطًا توعويًا في مجال التربية المرورية. وفي إطار هذه الأنشطة، تُعقد مؤتمرات وندوات تهدف إلى رفع الوعي لدى المجتمع حول تأثيرات حوادث المرور.

ومن أبرز هذه الأنشطة:

الندوة الإعلامية بمناسبة اليوم الوطني للوقاية من حوادث المرور الذي يصادف الـ 26 من ديسمبر من كل سنة، هذه الندوة تُنظم بشكل سنوي في المنتدى الأمني، حيث يشارك فيها خبراء ومسؤولون لمناقشة دور الأمن الوطني في الحد من حوادث المرور.

المشاركة في الملتقى الدولي الأول حول دراسات وممارسات في علم نفس المرور، الذي عُقد في جامعة باتنة في أبريل 2016 بمشاركة عدة دول عربية.

المشاركة في الملتقى الوطني حول الرقابة المرورية الذي عُقد في نوفمبر 2016 في جامعة 8 ماي 1945 قالمة.[1]

تم تنظيم ملتقى من طرف المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق يوم 20 نوفمبر 2016 حول "تكنولوجيا الإعلام والاتصال في خدمة السلامة المرورية"، حيث تم التطرق لأحدث التطورات التكنولوجية المستخدمة في إدارة وثائق المركبات مثل الرخصة البيومترية، بطاقة الترقيم الإلكترونية، ونظام الإعلام المتعلق بالسلامة المرورية التابع للمديرية العامة للأمن الوطني، تعتبر هذه المشاركات جزءًا من الجهود المبذولة من قبل هذا الجهاز العتيق، مما يعكس التزامه المستمر في مكافحة الإرهاب على الطرقات.

ثانيًا: الدرك الوطني

استجابةً لمشكلة "إرهاب الطرقات"، قامت مصالح الدرك الوطني بوضع خطط جديدة تركز بشكل كبير على التوعية والإعلام، وذلك إيمانًا بأنها تلعب دورًا إيجابيًا في تمتين العلاقة مع جميع فئات المجتمع وتعمل على تقليص حوادث السير، خاصةً في ظل العلاقة القائمة بين

[1] بوطانة نسيم، حصيلة نشاطات المصالح العملياتية لسنة 2015، مجلة الشرطة العدد 130، المديرية العامة للأمن الوطني، مارس 2016، ص 112؛

هذه المشكلة واستخدام المخدرات والكحول. في هذا الإطار، نظمت مصالح الدرك الوطني عدة أنشطة تهدف إلى نشر الثقافة المرورية، ومن هذه الأنشطة:

المشاركة في مؤتمر علمي في جامعة قاصدي مرباح بورقلة بتاريخ 09 مارس 2020 بعنوان: "نحو تطبيق استراتيجية تصفير الحوادث المرورية".

تنظيم فعاليات توعوية في غابة بوشاوي بالعاصمة الجزائر، وهي وجهة تتردد عليها العديد من الأسر الجزائرية، تحت شعار "الفضاء الأخضر للتوعية"، وكانت هذه الفعاليات تتضمن دروس تعليمية للأطفال عن قواعد المرور، بالإضافة إلى عروض لفرق الدراجات النارية ومجموعات السينو.

إطلاق حملات توعوية منتظمة في مختلف الولايات بالتزامن مع بداية العام الدراسي وبدء فصل الصيف، وكذلك في فصل الشتاء عند حدوث تغيرات في الطقس، حيث تم توعية السائقين بأهمية القيادة الآمنة وضرورة فحص المركبات.[1]

المطلب الثاني

التعويضات والقواعد القانونية الخاصة بجرائم المرور

تعتبر التعويضات المدنية الناتجة عن حوادث السير جزءًا ضروريًا ومهمًا من الردع الجنائي، حيث تهدف إلى تعويض الأضرار التي تلحق بالضحايا بسبب الأفعال غير القانونية التي تحدث أثناء القيادة. في هذا السياق، تُحدد المسؤولية المدنية إما بناءً على الخطأ الشخصي الذي يقوم به السائق، أو بناءً على المسؤولية المفترضة للمالك أو المؤمّن لديه. يُعتبر قانون التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث المركبات أحد الأطر القانونية الأساسية التي تنظم هذا المجال في الجزائر، إذ يُلزم المشرّع شركات التأمين بتعويض المتضررين وفق شروط محددة، مع الحفاظ على حقوقهم في اتخاذ خطوات

[1] يوسف مظهر أحمد، المرجع السابق، ص 380.

قانونية. كما يقوم القضاء بتحديد مقدار التعويض بناءً على نوع الضرر (سواء كان جسديًا، ماديًا، أو معنويًا) ومدى وجود علاقة سببية بين الحادث والأضرار. تتميز القواعد القانونية المتعلقة بجرائم المرور في هذا المجال بخصائص فريدة، حيث تجمع بين الجانب الزجري وضمان حقوق الضحايا، مما يبرز البعد الإنساني والحمايتي لهذه الجرائم.

الفرع الأول: التعويضات.

أولا: مصادر التأمين والتعويضات المتعلقة بحوادث المرور

تلتزم شركات التأمين بتعويض الأضرار الناتجة عن حوادث المرور التي يسببها المؤمن له للغير، تتضمن الأضرار المادية مثل التصادم بين مركبتين، والأضرار الجسمانية التي تشمل الإصابات الجسدية من كسور وجراح، وقد تمتد لتشمل العاهات المستديمة مثل البتر أو فقدان الأعضاء، الأضرار الأخرى تشمل الحروق والانفجارات التي قد تسببها المركبة أو الأشياء المنقولة فيها، وكذلك الأضرار المستقبلية مثل العجز عن العمل نتيجة الإصابات.[1]

أ- المسؤولية عن التعويضات:

يتحمل المؤمن له المسؤولية الرئيسية في تعويض الأضرار المادية والجسمانية الناجمة عن الحادث، ويشمل ذلك أي شخص آخر يسمح له باستخدام المركبة. في حال عدم تأمين السيارة، يتحمل مالك المركبة المسؤولية المالية عن تعويض الضحايا. كما تتحمل شركات التأمين مسؤولية تعويض الأضرار الناجمة عن الحوادث، بما في ذلك في حالات التأمين الجزئي أو الكامل.[2]

[1] يوسف دلاندة، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور، دار هومة، الجزائر، 2014.

[2] لعريبي بشير، "مركبات النقل للضفة الأخرى"، مداخلة بمناسبة اليوم الدراسي حول الوقاية من حوادث المرور بالمجلس الشعبي الوطني، 17 فبراير 2020، ص 6.

ب – الأشخاص المستحقون للتعويضات:

بموجب المادة 8 من الأمر رقم 15/74، "يحق لكل ضحية تعرضت لأضرار جسمانية من جراء حادث سير أن تتلقى تعويضًا، بما في ذلك ذوي حقوقها في حالة الوفاة. يمكن أن يشمل التعويض أيضًا السائق ومسبب الحادث. كما تتحمل الدولة مسؤولية التعويض في حالة المركبات التابعة لها أو التي كانت تحت حراستها، في حين يمكن لصندوق خاص بتعويض الضحايا أن يتولى التعويض في حالات الإعسار أو عدم كفاية التأمين".[1]

ثانيا: تقدير التعويض

1- تعويض الأضرار الجسمانية التي تصيب الضحية مباشرة:

قام المشرع الجزائري بوضع نظام لتعويض الأضرار الجسمانية التي تطرأ على الضحية بشرط أن تبقى على قيد الحياة. وتم تحديد الأضرار القابلة للتعويض في حالات العجز المؤقت عن العمل، والعجز الجزئي الدائم، والألم البدني، والأثر الجمالي، بالإضافة إلى تفاقم الأضرار. كما تشمل التعويضات النفقات الطبية والعلاجية، ويمكن احتساب التعويضات وفق المعايير التالية:

أ- تعويض عن العجز الكلي المؤقت عن العمل:

إذا تعرض شخص لعجز كامل بنسبة 100% يمنعه من القيام بعمله أو مهنته، فإن له الحق في الحصول على تعويض عن هذا العجز المؤقت، وذلك وفقا لأحكام القانون رقم 88-31. "يتم احتساب التعويض بناءً على 100% من الراتب أو الدخل المهني للشخص المتضرر، وفي حال كانت الضحية لا تتلقى أي دخل، يتم احتساب التعويض على أساس الأجر الوطني المضمون. " وفي هذا الصدد، اعتمدت المحكمة العليا في قراراتها على أن المعاش

[1] سعيد مقدم، "التأمين والمسؤولية المدنية"، إصدار شركة كليك لخدمات الحاسوب، الجزائر، الطبعة الأولى، أفريل 2008، ص 12.

التقاعدي أو منح معطوبي حرب التحرير تُعتبر بمثابة أجر ينبغي استخدامه كأساس لحساب التعويضات[1].

ب- التعويض عن العجز الجزئي الدائم:

العجز الجزئي الدائم أو الكلي يشير إلى النقص العضوي أو القصور الوظيفي والنفسي الذي يصيب الضحية نتيجة لحادث مرور، ويحسب التعويض بناءً على النقطة الاستدلالية المتعلقة بدخل الضحية السنوي أو الأجر الوطني الأدنى، ويُستند في تحديد نسبة العجز إلى تقرير طبي صادر عن خبير مختص.[2]

ج- التعويض عن ضرر التألم:

يعد تعويض ضرر التألم من أحدث التعويضات التي أقرها القانون رقم 88-31، وهو يتم استناداً إلى خبرة طبية. وقد قسم المشرع هذا الضرر إلى نوعين: الأول هو "ضرر التألم الهام"، ويعوض عنه على أساس أربع مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون، بينما يعوض عن "ضرر التألم المتوسط" على أساس مرتين الأجر الوطني الأدنى المضمون .[3]

د- التعويض عن النفقات الطبية والصيدلانية:

طبقاً للفقرة الثالثة من الملحق المتعلق بجداول التعويضات لضحايا حوادث السير، يتم تعويض كافة النفقات الطبية والصيدلانية. يتضمن ذلك تكاليف الإقامة في المستشفى، أجور الأطباء والجراحين، نفقات الأجهزة الطبية والتبديل، بالإضافة إلى مصاريف سيارات الإسعاف والنقل إلى الطبيب. إذا كانت حالة المصاب تتطلب علاجا في الخارج، يتم

---

[1] أحمد طالب، "تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في الجزائر"، الجزء الثاني، المجلة القضائية، المحكمة العليا، العدد الثاني، 1991، الديوان الوطني للأشغال التربوية، الجزائر، ص 300.

[2] سعيد مقدم، "التأمين والمسؤولية المدنية"، إصدار شركة كليك لخدمات الحاسوب، الجزائر، الطبعة الأولى، أفريل 2008، ص 12.

[3] لحاق عيسى، "إلزامية التأمين على السيارات ونظام تعويض الأضرار الناجمة عنها"، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة بسكرة، 2014، ص 233.

تعويض هذه التكاليف بعد التأكد من الحالة من قبل الطبيب الاستشاري الخاص بالجهة المؤمنة، ويتعين تقديم الوثائق والمستندات الطبية والإدارية لإثبات صحة هذه النفقات؛ وإلا سيُحرم الضحية من الحصول على تعويضها[1].

هـ- التعويض عن الأضرار الجمالية:

الضرر الجمالي هو ذلك الذي يؤدي إلى تشويه ملامح الضحية أو خلقتها، مما يسبب لها ضرراً معنوياً أكثر من كونه جسمانياً، ويشمل هذا النوع من التعويض الأضرار التي تؤثر على جمال الشخص بشكل ملحوظ.[2]

2- تعويض الأضرار الجسدية الناتجة عن وفاة الضحية

عندما يحدث حادث مروري يؤدي إلى وفاة الضحية، يحق للمستفيدين منها الحصول على تعويض طبقًا للأحكام الموجودة في الأمر رقم 74-15 المعدل والمكمل. نوع التعويض يختلف حسب ما إذا كانت الضحية بالغًا أو قاصرًا.

أ- تعويض المستفيدين من الضحية المتوفاة البالغة:

المستفيدون من الضحية البالغة لهم ثلاثة أنواع من التعويضات:

- التعويض عن الأضرار المادية:

عند وفاة ضحية بالغة، يُعوض المستفيدون من خلال ضرب رأس المال الأساسي للضحية بالنسب المحددة لهم، وذلك كما هو موضح في الملحق الرابع من القانون 88/31. ويتم الحساب عن طريق تقسيم مجموع النسب المقررة وضربها في 100، ثم ضرب الناتج في نسبة كل شخص من أفراد الحقوق.[3]

---

[1] بوقرة سارة، "التزام الصندوق الخاص بالتعويضات بتعويض ضحايا حوادث المرور"، مجلة التواصل، جامعة قسنطينة، العدد 20، ص 299.

[2] بوقرة سارة، المرجع السابق، ص 300.

[3] بحماوي الشريف، التعويض عن الأضرار الجسمانية بين الأساس التقليدي للمسؤولية المدنية والأساس الحديث، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2007-2008، ص 32.

- التعويض عن الضرر المعنوي:

ينص القانون رقم 88-31 على إمكانية تعويض الضرر المعنوي الناجم عن الوفاة، والذي يشمل الوالدين، الزوج، والأبناء. ويكون التعويض في حدود ثلاثة أضعاف الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عند وقوع الحادث، ويضاف هذا المبلغ إلى التعويض الممنوح لذوي الحقوق.[1]

- التعويض عن مصاريف الجنازة:

يشمل التعويض عن الأضرار الجسمانية التي تلحق بالضحية، مصاريف الجنازة، بما في ذلك تكاليف الدفن، ومراسم التعزية، وإعداد الوجبات. وقد حدد المشرع الجزائري التعويض عن هذه المصاريف بمقدار خمسة أضعاف الأجر الوطني الأدنى المضمون عند وقوع الحادث.[2]

ب- تعويض ذوي حقوق الضحية القاصرة المتوفاة:

وفقًا للمقطع الثامن من الملحق الخاص بالقانون 88-31، يتم تعويض ذوي حقوق القاصر المتوفى بناءً على الأحكام التالية:

حتى سن 6 سنوات: يتم تعويض مبلغ يعادل ضعف الأجر السنوي الوطني الأدنى المضمون عند وقوع الحادث.

من 6 سنوات إلى 19 سنة: يتم تعويض ثلاثة أضعاف الأجر السنوي الوطني الأدنى المضمون.

في حال وفاة الأب أو الأم: يتقاضى الشخص المتبقي من الوالدين أو الولي تعويضًا كاملًا، ولكن هذا التعويض لا يشمل مصاريف الجنازة.[3]

---

[1] المرجع نفسه، ص 33.

[2] لحاق عيسى، المرجع السابق، ص 46.

[3] المرجع نفسه، ص 47.

الفرع الثاني: طريقة حساب التعويض عن الأضرار المادية للمؤمن

حدد المشرع الجزائري في القسم الثاني من الباب الثاني من الأمر رقم 74-15 المعدل والمتمم ضرورة وجود تقرير الخبرة كشرط أساسي للحصول على تعويض عن الأضرار المادية المتعلقة بالمركبة التي تضررت نتيجة حادث مروري. لكن، لم يوضح بالتفصيل كيفية حساب هذا التعويض كما فعل بالنسبة للأضرار الجسدية. رغم ذلك، أعطى المشرع أهمية كبيرة لشرح كيفية احتساب تعويض الأضرار الجسدية، حيث إنها تمثل تعويضا عن الأذى الذي يصيب الشخص جسدياً، مما يعكس الحق في الحصول على السلامة الجسدية. أما بالنسبة للأضرار المادية، فقد ترك المشرع لشركات التأمين مسؤولية تحديد طريقة احتساب التعويض، حيث يعتمد ذلك على مجموعة من العناصر لتحديد قيمة التعويض المستحق، وتشمل هذه العناصر:

أولاً: تعريف العناصر التي تعتمد عليها شركات التأمين في احتساب التعويض المادي

1- عنصر الأساسيات:

تشمل هذه العناصر التي لا يمكن تعويض الأضرار المادية بدونها. ومن بين هذه العناصر:

ثمن قطع الغيار المستبدلة: تعويض كامل عن قطع الغيار التي أصبحت غير صالحة للاستخدام بسبب الحادث.

ثمن الصباغة: تكلفة إعادة طلاء الجزء المتضرر من السيارة.

أجرة اليد العاملة: الأجر المدفوع للميكانيكي أو اللحام الذي يدير عملية إصلاح المركبة.

2- عنصر التوقف:

يشمل الفترة التي تكون خلالها السيارة متوقفة عن العمل بسبب الأضرار الناتجة عن الحادث أو بسبب تواجدها في ورشة الإصلاح. ويحصل صاحب المركبة على تعويض يعادل فترة توقف السيارة عن السير.[1]

3- ركن القدم والاستعمال:

يتم تحديد هذا الركن بناءً على عمر المركبة ومدة استخدامها. وتحدد نسبة الاستهلاك بناءً على تقدير خبير السيارات، مما يؤدي إلى تقليل التعويض بناءً على ذلك.

4- ركن الامتياز (أعباء المؤمن له):

يتعلق هذا الركن بالمبلغ الذي يتحمله مالك المركبة وفقًا لعقد التأمين، والذي يمكن أن يشمل جزءًا من الأضرار الناجمة عن الحادث. وفي حال كانت شركة التأمين قد بالغت في تقدير الأعباء التي يتحملها مالك المركبة، فإن له حق الطعن في ذلك.

ثانيا: أنواع الامتيازات التي تعتمدها شركات التأمين:

الامتياز البسيط أو النسبي: تتحمل شركة التأمين كامل الأضرار.

الامتياز المطلق: يتم إنقاص مبلغ التعويض بغض النظر عن حجم الضرر.

الامتياز المحدّد: تحدد شركات التأمين النسبة التي يتحملها مالك المركبة وفقًا لحالتها.[2]

الفرع الثالث: الغير مؤمن

يعد صندوق ضمان السيارات وسيلة قانونية أنشأها القانون الجزائري لحماية ضحايا حوادث السير، يهدف هذا إلى المساعدة في حالات تكون فيها الجناة غير مؤمنين، أو غير

[1] فرشوش عبد العزيز، التعويض عن حوادث المرور، محاضرات ألقيت على طلبة قسم الكفاءة المهنية للمحاماة، جامعة فرحات عباس، سطيف، 2006، ص 106.

[2] زرقط سفيان، نظام تعويض الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، مذكرة لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء الدفعة الثانية عشر، الجزائر، 2001-2004، ص 80.

معروفين، أو غير قادرين على دفع التعويض. أسس هذا الصندوق بموجب الأمر رقم 74-15 الذي صدر في 30 يناير 1974، والذي يتناول التأمين الإجباري على المركبات. يعمل هذا الصندوق كنظام تكافلي ينفذ مهمة تعويض الأفراد المتأثرين من حوادث السير في الحالات الخاصة التي لا يمكن فيها اللجوء إلى شركات التأمين.

أولا: تعريف صندوق ضمان السيارات:

يعتبر صندوق ضمان السيارات "مؤسسة عمومية ذات شخصية معنوية واستقلال مالي، يتبع إشراف الوزير المكلف بالمالية"، مقر الصندوق يقع في مدينة الجزائر، ولكن يمكن نقله إلى أي مكان آخر داخل التراب الوطني بموجب مرسوم استنادًا إلى تقرير من الوزير المختص. وهذا يعكس أن الصندوق يخضع لرقابة الدولة بينما يملك القدرة على إدارة أمواله وتنفيذ العمليات الضرورية لتسييره، بالإضافة إلى تمثيله أمام القضاء.

لقد قام المشرع الجزائري بمعالجة النقائص التي كانت موجودة في النظام القانوني للصندوق من خلال المواد 09 و24 من الأمر رقم 74/15، معتمدًا في ذلك على التشريعات المقارنة. وهو ما يلزم طالب الحق بالالتزام بالإجراءات الشكلية المحددة عند رفع الدعوى القضائية، لتجنب رفض الدعوى على أساس عدم توافر الصفة.

ثانيًا: مهام صندوق ضمان السيارات وتنظيمه القانوني:

1. مهام الصندوق: وفقًا للفصل الثاني من الباب الأول من المرسوم التنفيذي رقم 04/103، "يتولى صندوق ضمان السيارات دفع التعويضات للمضرورين من حوادث السيارات في الحالات التي لا يغطي فيها التأمين الإلزامي الأضرار"، كما نصت المادة 04 من نفس المرسوم على "أن الصندوق يتحمل جميع أو جزء من التعويضات المقررة لضحايا الحوادث الجسمانية أو ذوي حقوقهم إذا كانت الأضرار ناجمة عن عربات برية ذات محرك، وفي حال كان المسؤول عن الأضرار مجهولًا أو سقط عنه الضمان، أو إذا كانت تغطيته

غير كافية أو غير مؤمن عليها، أو تبين عدم قدرته على الوفاء بالتعويضات بشكل جزئي أو كلي".

على هذا الأساس يلزم الصندوق بتعويض المصابين في الحوادث بأي درجة من الضرر، سواء كليًا أو جزئيًا، كما نصت المادة 01 من المرسوم 80/37، المؤرخ في 16 فبراير 1980.

2. تنظيم الصندوق: يمثل المرسوم 80/37 مرجعًا أساسيًا في تنظيم سير صندوق ضمان السيارات وتوضيح القواعد الخاصة بتطبيقه، حيث يحدد الضوابط المتعلقة بشروط التطبيق وآليات تدخل الصندوق.[1]

ثالثا: حالات وشروط الاستفادة من صندوق ضمان السيارات:

1. حالات الاستفادة من التعويض: تنص المادة 09 من الأمر رقم 74/15 على أن الصندوق يتكفل بتعويض الأضرار في حال رفض شركات التأمين دفع التعويضات بسبب عدم التغطية أو سقوط الحق في الضمان، وفي هذا السياق، حدد الباب الثالث من نفس الأمر في المادة 24 أن الصندوق يتولى التعويض عن ضحايا الحوادث الجسمانية في الحالات التالية:

- ✓ إذا ظل المسؤول عن الأضرار مجهولًا.
- ✓ إذا كان المسؤول عن الأضرار قد سقط عنه الضمان.
- ✓ إذا كانت تغطية الضمان غير كافية.
- ✓ إذا كان المسؤول عن الأضرار غير مؤمن أو تبين أنه غير قادر على الوفاء بالتعويض.

[1] المرسوم رقم 80/37، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 8، 19 فبراير 1980.

✓ وتمثل هذه الحالات المنصوص عليها في المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 04/103 تكرارًا للنصوص الواردة في الأمر رقم 74./15

2. شروط الاستفادة من التعويض: وفقًا للمادة 30 من الأمر رقم 74/15، يجب على ضحايا الحوادث أو ذوي حقوقهم إثبات عدة شروط للاستفادة من التعويض من صندوق ضمان السيارات:

- أن يكونوا جزائريين أو يقيمون في الجزائر، أو ينتمون إلى دولة تعترف بالمعاملة بالمثل.
- أن يكون الحادث قد أدى إلى حق التعويض وفقًا للشروط المحددة.
- في حالة وجود تعويض جزئي من جهة أخرى، فإن الصندوق يعوض الجزء المتبقي فقط.
- أن يكون المسؤول عن الحادث مجهولًا أو غير مؤمن عليه أو فقد ضمانه.

بالإضافة إلى هذه الشروط الموضوعية، هناك شرط إضافي يتمثل في ضرورة تقديم طلب تعويض لدى الصندوق. وإذا كان قد صدر حكم قضائي سابق، يجب إرفاق نسخة منه مع الطلب، وعلى الصندوق الرد خلال مدة لا تتجاوز الشهرين من تاريخ استلام الطلب، وإذا لم يتم الرد خلال هذه المدة، يجوز للمتضرر رفع دعوى قضائية أمام المحكمة المختصة.[1]

[1] عبد المجيد خلف منصور العنزي، توسيع مجال الحماية للمتضررين من حوادث المركبات، المؤتمر الدولي الثاني والعشرون، جامعة الإمارات العربية المتحدة، مايو 2014.

الخاتمــة

الخاتمة

لقد شهدت المجتمعات المعاصرة تطوراً كبيراً في حركة المرور نتيجة للزيادة المستمرة في عدد المركبات، الأمر الذي أدى إلى ظهور العديد من الجرائم المرورية التي تمثل تهديداً على السلامة العامة، ويعد قانون المرور من القوانين الأساسية التي تهدف إلى تنظيم حركة السير وضمان سلامة الأفراد، حيث تشمل جرائم المرور مجموعة من المخالفات والجنح التي يتعين معاقبة مرتكبيها بغية حفظ النظام العام والأمن الاجتماعي، لذا كان من الضروري تحديد المفهوم القانوني لجرائم المرور وأركانها، إضافة إلى دراسة أنواعها المختلفة والعقوبات المقررة بشأنها.

ومن خلال موضوعنا الذي تناول الأحكام الموضوعية والإجرائية المتعلقة بجرائم المرور، نجد أن هذا الموضوع يحظى بأهمية بالغة نظراً لتأثيره المباشر على سلامة الأفراد وصحة المجتمع ككل، فقد تم التركيز فيه على الجوانب القانونية المختلفة لجرائم المرور، بما في ذلك تعريف الجريمة وعناصرها، وكذا أركانها الأساسية، ثم تمت دراسة أنواع جرائم المرور بين المخالفات والجنح، مع إبراز خصائص وميزات كل نوع، بالإضافة إلى ذلك تم التطرق إلى الأحكام الإجرائية التي تشمل مهام الأعوان في معاينة الجرائم وطرق إثباتها، لتكتمل الصورة القانونية بالعقوبات والجزاءات المقررة لمرتكبي هذه الجرائم، والتعويضات المتعلقة بها، بما في ذلك دور شركات التأمين.

النتائج:

تم التوصل إلى أن جريمة المرور هي أي فعل مخالف للقوانين والأنظمة الخاصة بتنظيم حركة المرور، ويتسبب في تهديد السلامة العامة أو وقوع الأضرار للأشخاص والممتلكات.

- من خلال الدراسة تبين أن جرائم المرور تقوم على ثلاثة أركان أساسية هي الركن الشرعي، الركن المادي، والركن المعنوي. حيث يُعتبر الركن الشرعي هو الإطار القانوني الذي ينظم هذه الجرائم، في حين يمثل الركن المادي الأفعال الملموسة التي تحدث في حادث المرور، بينما يختص الركن المعنوي بالإرادة المتعمدة أو الغير متعمدة التي تتسبب في وقوع الجريمة.

- تم تصنيف جرائم المرور إلى مخالفات وجرائم جنحية، فالمخالفات تشمل تلك الأفعال التي لا تؤدي إلى أضرار جسيمة ولكنها تخالف القواعد المنظمة للسير، أما الجنح فهي الأفعال التي تشمل المخالفات الجسيمة وتؤدي إلى ضرر مباشر بالأشخاص والممتلكات.

- تم توضيح الإجراءات القانونية التي يتعين على الأعوان اتباعها عند معاينة جرائم المرور، بما في ذلك ضرورة اتباع قواعد محددة في إثبات الجرائم من خلال المحاضر والدلائل القانونية الأخرى.

- توصلنا إلى أن جرائم المرور تتراوح عقوباتها بين الغرامات المالية والعقوبات السالبة للحرية وفقًا لنوع الجريمة المرتكبة، إضافة إلى تدابير أخرى مثل سحب رخصة القيادة، كما تناولنا التعويضات المستحقة للمتضررين من الحوادث، سواء من خلال شركات التأمين أو من خلال الأفراد.

التوصيات:

- من الضروري العمل على زيادة حملات التوعية بخصوص أهمية احترام قوانين المرور وشرح مخاطر الانتهاكات، لا سيما في صفوف السائقين الجدد.

- من المستحسن تطوير وتحديث القوانين المتعلقة بجرائم المرور لمواكبة التحديات المستحدثة في هذا المجال، خصوصًا فيما يتعلق بالمخالفات الإلكترونية والرقابة الحديثة.

- ضرورة توفير برامج تدريبية متخصصة للأعوان المكلفين بمعاينة الجرائم المرورية، لضمان فهمهم الكامل للأدوات القانونية والتقنيات الحديثة في إثبات الجرائم.

- يجب على المشرع أن يعزز دور شركات التأمين في التعامل مع قضايا الحوادث المرورية لضمان حقوق المتضررين، بالإضافة إلى توجيه الرقابة الفعالة على شركات التأمين للتأكد من حسن الأداء.

- يجب تسريع الإجراءات القضائية المتعلقة بجرائم المرور لضمان تحقيق العدالة بسرعة وفعالية، مما يساهم في الحد من تكرار هذه الجرائم.

قائمة المصادر والمراجع

أولا: المصادر

1. المراسيم والقوانين والأوامر:

- الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 22 جويلية 2009، يعدل ويتمم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية، العدد 45، المؤرخ بتاريخ 29 جويلية 2009.

- المرسوم التنفيذي رقم 10-322 المؤرخ في 2010/12/22، المتضمن القانون الأساسي الخاص بموظفي الأمن الوطني، الجريدة الرسمية العدد 78 لسنة 2010.

- المرسوم الرئاسي رقم 09-143 المؤرخ في 2009/04/27، المتضمن مهام الدرك الوطني وتنظيمه، الجريدة الرسمية العدد 26 لسنة 2009.

- مرسوم تنفيذي رقم 11-328، يتضمن القانون الأساسي الخاص بالموظفين المنتمين للأسلاك الخاصة بالإدارة المكلفة بالنقل، الجريدة الرسمية العدد 52 لسنة 2011.

- مرسوم تشريعي رقم 94-107 المؤرخ في 18 ماي 1994، يتعلق بشروط الإنتاج المعماري وممارسة مهنة المهندس المعماري، الجريدة الرسمية، العدد 32.

- القانون رقم 84-12 المؤرخ في 23 جوان 1984، المتضمن النظام العام للغابات، المعدل والمتمم بالقانون رقم 18-20 المؤرخ في 2 ديسمبر 1992، الجريدة الرسمية، العدد 62 لسنة 1991.

ثانياً: المراجع

1. الكتب:

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

- أحسن بوسقيعة، قانون العقوبات في ضوء الممارسة القضائية، بيرتي للنشر، الجزائر، 2017.
- الاصفهاني الراغب، أبو القاسم الحسين، المفردات في غريب القرآن، تحقيق صفوان عدنان داودي، دار العلم الشامية.
- بوشناقة عبد الحكيم، شرح قانون المرور الجزائري، دار هومة، الجزائر، 2018.
- بوعلام فاطمة، التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث المرور، دار الأمير، الجزائر، 2012.
- بوليفة نور الدين، إجراءات التحقيق في حوادث المرور المميتة، دار الإنماء، الجزائر، 2017.
- جيلالي بغدادي، التحقيق، دراسة مقارنة نظرية وتطبيقية، دار هومة، الجزائر، 2004.
- جوهر قوادري، رقابة سلطة التحقيق على أعمال الضبطية القضائية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية.
- حسين فريجة، شرح قانون العقوبات الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2006.
- رمسيس بهنام، النظرية العامة للقانون الجنائي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995.
- سعيد أحمد علي قاسم، الجرائم المرورية، أطروحة دكتوراه، جامعة الإسكندرية، 2009.
- سلاطنية محمد، مسؤولية السائق في حوادث المرور، دار المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2013.
- عبد الغني عوالي، السياسة العقابية في مواجهة جرائم المرور، دار المعرفة، الجزائر، 2016.
- عبد اللطيف بكوش، محمد سبع، حوادث السياقة في الجزائر وضعها وحدودها.

- عبد القادر خوالدية، الحوادث المرورية والمسؤولية المدنية، دار الوطنية، الجزائر، 2014.
- عبد الله الكبير وآخرون، لسان العرب، تركيب، دار الشعب، مصر، 1984.
- علي محمد جعفر، قانون العقوبات القسم الخاص، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، 2006.
- فوزية عبد الستار، شرح قانون العقوبات القسم العام، دار النهضة العربية، مصر، 1987.
- قريمس نسيمة، النظرية العامة للجريمة والعقوبة، محاضرات، كلية الحقوق، جامعة جيجل، 2020-2021.
- مشري نوال، التنظيم القانوني لحركة المرور في الجزائر، دار الهدى، الجزائر، 2013.
- محمد نجيب سيد، جريمة التهرب الجمركي، مطبعة الإشعاع، الإسكندرية، 1992.
- محمد زكي أبو عامر، قانون العقوبات القسم العام، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 1990.
- مكي دردوس، القانون الجنائي الخاص في التشريع الجزائري، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، قسنطينة، 2005.
- نصر الدين هنوني، دارين يقدح، الضبطية القضائية في القانون الجزائري، دار هومة، الجزائر، 2009.
- يوسف دلاندة، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور، دار هومة، 2014.

2. المذكرات والرسائل الجامعية:

- جري نورة، المسؤولية الجزائية عن حوادث المرور، مذكرة دكتوراه، جامعة الجزائر 1، 2020.

- سعيد شنين، المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الإسلامية، جامعة الجزائر، 2011-2012.

- ساعدي ليلى، الضبط الإداري للمرور وحماية الأرواح، مذكرة دكتوراه، جامعة باتنة، 2020.

- طيبي ياسين، الركن المعنوي في جرائم المرور، مذكرة دكتوراه، جامعة وهران 2، 2021.

- محمد بعجي، المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر، 2007-2008.

- بوعوينة أمين شعيب، مهلب حمزة، اختصاصات الضبطية القضائية في القانون الجزائري، مذكرة ماستر، جامعة بجاية، 2012-2013.

3. المجلات والملتقيات:

- بن عامر نادية، "حوادث المرور في التشريع الجزائري: دراسة مقارنة"، مجلة القانون والمجتمع، جامعة المسيلة، العدد 15، 2022.

- بوشناقي سميرة، "حوادث المرور في القانون الجزائري بين الواقع والتطبيق"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة تبسة، العدد 12، 2021.

- زغلامي نوال، "الآثار القانونية لحوادث المرور الجسيمة"، مجلة الباحث القانوني، جامعة قسنطينة، العدد 7، 2019.

- محمد سبع، عبد اللطيف بكوش، "حوادث السياقة في الجزائر وضعها وحدودها"، مجلة علوم الإنسان والمجتمع، جامعة محمد خيضر بسكرة، العدد 10، جوان 2014.

- هزاع الشريف، حمود، الآثار النفسية للحوادث المرورية، مؤتمر التعليم والسلامة المرورية، مركز الدراسات، جامعة نايف، 2007.

الفهرس

الفهرس

مقدمــة..... 6

الفصل الأول: الأحكام الموضوعية المتعلقة بجرائم المرور..... 5

المبحث الأول: ماهية جرائم المرور..... 7

المطلب الأول: مفهوم جريمة المرور وعناصرها..... 7

الفرع الأول: تعريف جريمة المرور 8

الفرع الثاني: عناصر الجريمة المرورية..... 11

الفرع الثالث: خصائص جرائم المرور..... 16

المطلب الثاني: أركان الجريمة المرورية..... 17

الفرع الأول: الركن الشرعي للجريمة المرورية 18

الفرع الثاني: الركن المادي لجرائم المرور 19

الفرع الثالث: الركن المعنوي..... 25

المبحث الثاني: أنواع جرائم المرور 29

المطلب الأول: المخالفات في قانون المرور..... 29

الفرع الأول: المخالفات من الدرجتين الأولى والثانية..... 30

الفرع الثالث: تدابير التعجيل في سداد المخالفة..... 35

المطلب الثاني: الجنح المرورية..... 37

الفرع الأول: الجنح المعاقب عليها طبقا لقانون المرور 37

الفرع الثاني: قانون العقوبات والجنح المعاقب عليها .....**خطأ! الإشارة المرجعية غير معرّفة.**

الفصل الثاني: الأحكام الإجرائية لجرائم المرور..... 43

المبحث الأول: المهام الخاصة بمعاينة جرائم المرور 45

المطلب الأول: الأعوان المكلفون بضبط مرتكبي المخالفات والجنح المرورية..... 45

الفرع الأول: الجهات المخوّلة بالمعاينة 46

الفرع الثاني: قواعد التدخل عند وقوع حادث مرور 50
المطلب الثاني: إثبات جرائم المرور..... 52
الفرع الأول: دلائل المحاضر في إثبات الجرائم المرورية..... 53
الفرع الثاني: طرق أخرى مستخدمة للإثبات..... 60
المبحث الثاني: العقوبات والقواعد المقررة لجرائم المرور 63
المطلب الأول: الجزاء الجنائي والوقائي لجرائم المرور 64
الفرع الأول: الغرامة الجزافية في ضوء قانون المرور رقم 01-14..... 65
الفرع الثاني: الدور التقني والتوجيهي للمختصين 66
المطلب الثاني: التعويضات والقواعد القانونية الخاصة بجرائم المرور..... 68
الفرع الأول: التعويضات..... 69
الفرع الثاني: طريقة حساب التعويض عن الأضرار المادية للمؤمن..... 74
الفرع الثالث: الغير مؤمن 75
الخاتمة..... 79
قائمة المصادر والمراجع..... 83

ملخص

شهدت حركة المرور في المجتمعات المعاصرة تطورًا متسارعًا، رافقته زيادة ملحوظة في عدد المركبات، ما أدى إلى ارتفاع معدلات الجرائم المرورية التي أصبحت تهدد السلامة العامة. وقد ركزت هذه الدراسة على الجوانب الموضوعية والإجرائية لهذه الجرائم، من خلال تعريفها وتحديد أركانها الثلاثة: الشرعي، المادي، والمعنوي، ثم تصنيفها إلى مخالفات وجرائم جنحية، مع بيان خصائص كل منها، كما تناولت الدراسة دور الأعوان في معاينة هذه الجرائم، وطرق إثباتها، والعقوبات المقررة بشأنها، بالإضافة إلى آليات التعويض، خاصة ما يتعلق بدور شركات التأمين.

وتوصلت الدراسة إلى أن جرائم المرور تمثل كل فعل مخالف لقوانين السير، يهدد السلامة العامة أو يسبب ضررًا للأشخاص أو الممتلكات، وتُعاين هذه الجرائم وفق إجراءات قانونية دقيقة، وتُواجه بعقوبات تتراوح بين الغرامات والسجن، إضافة إلى تدابير مثل سحب رخصة السياقة.

وبناءً على ما سبق أوصت الدراسة بضرورة تكثيف التوعية المرورية، وتحديث التشريعات لمواكبة التطورات التكنولوجية، وتوفير تكوين متخصص للأعوان المكلفين بالرقابة والمعاينة.

الكلمات المفتاحية: جرائم المرور – الغرامة – المركبات – العقوبات.

Summary:

Traffic in contemporary societies has witnessed rapid development, accompanied by a significant increase in the number of vehicles, leading to an increase in traffic crimes that threaten public safety. This study focused on the substantive and procedural aspects of these crimes, defining them and identifying their three components: legal, material, and moral. It then classified them into violations and misdemeanors, outlining the characteristics of each. The study also addressed the role of agents in investigating these crimes, the methods of proving them, and the penalties imposed, in addition to compensation mechanisms, particularly with regard to the role of insurance companies.

The study concluded that traffic crimes represent any act that violates traffic laws, threatens public safety, or causes harm to persons or property. These crimes are investigated according to strict legal procedures and are subject to penalties ranging from fines to imprisonment, in addition to measures such as the withdrawal of driver's licenses.

Based on the above, the study recommended the need to intensify traffic awareness, update legislation to keep pace with technological developments, and provide specialized training for agents tasked with monitoring and inspection.
Keywords: Traffic crimes - fine - vehicles - penalties.