

مكانة الخطأ غير العمدى فى تنظيم العقاب على جرائم القتل والجرح فى قانون المرور

طباش عز الدين أستاذ المساعد

فى كلية الحقوق جامعة عبد الرحمان ميرة بجاية

مقدمة

تشكل حوادث المرور النسبة الأعلى من حيث الأسباب المساهمة فى الإرتفاع الرهيب والملحوظ لجرائم القتل والإصابة غير العمدية فى العصر الحالى. إذ أن تطور وسائل المواصلات وبالخصوص وسائل النقل البرى، والاستعمال المتزايد لمختلف المركبات فى كل مجالات الحياة الاقتصادية والاجتماعية للفرد، جعل منها مصدر تهديد خطير لحياته وسلامته الجسدية وصلت إلى حد أنه لا يمر يوماً دون أن تنتشر تقارير مرهبة حول ضحايا تلك الحوادث التى تتسبب فيها تلك المركبات والتى غالباً ما تقع بشكل غير عمدى لأنه من النادر تصور وقوع حادث مرور مقصود.

ولمواجهة هذه الظاهرة تسعى التشريعات فى مختلف دول العالم نحو إرساء أنجح المدونات القانونية والتنظيمية لتوجيه حركة المركبات على نحو يقلل من خطورتها على حياة الأفراد، ولا أدل على ذلك إلاّ بجهود المشرع الجزائرى، الذى انتهج خطة تتضمن إجراء تعديلات للنصوص القانونية المتعلقة بحركة المرور، وذلك بتشديد العقوبات المقررة لمختلف المخالفات، إيماناً منه بأن العنصر البشرى هو المتسبب الرئيسى فى حوادث المرور، رغم ما لحالة الطرق وتهاون السلطات وظروف الطبيعة من دور لا يستهان به.

فقد تدخل فى آخر مناسبة بإصدار قانون 03/09 الذى تضمن أحكام أشد صرامة مما كان عليه فى الماضى.

وعليه سنحاول فى هذا البحث إبراز مدى فعالية تلك الأحكام وقدرتها على التقليل من ارتفاع الإجرام غير العمدى عبر الطرقات، وذلك عن طريق التركيز على الخطأ غير العمدى فى تنظيم العقاب على جرائم القتل والجرح الناتجة عن حوادث السير.

المبحث الأول

خصوصية فكرة الخطأ غير العمدى فى جرائم القتل والجرح الناتجة عن حادث مرور

سنتناول فى هذا المبحث مفهوم الخطأ غير العمدى بشكل وجيز ثم نحاول إبراز خصوصيته من حيث الصورة الأكثر وقوعاً فى جرائم المرور وهى مخالفة القوانين والأنظمة، إلاّ أن ذلك لا يمنع من إمكانية تصور قيام الخطأ فى هذه الجرائم بصوره الأخرى عندما يخالف الجانى واجبا للحيطه تفرضه قواعد الخبرة الإنسانية.

المطلب الأول

فكرة الخطأ غير العمدى فى قانون العقوبات

جرائم القتل والإصابة غير العمدية من الجرائم التي كثر بشأنها الجدل الفقهي من حيث انتماءها، فقد ذهب البعض إلى اعتبارها صورة للخروج عن مبدأ لا جريمة بدون ركن معنوي، وأدرجها في خانة الجرائم المادية التي لا تقتضي إثبات هذا الركن⁽¹⁾، ولعل ما يبرر ذلك هو صعوبة فهم فكرة الخطأ غير العمدية الذي يميّز أركان هذه الجرائم عن باقي جرائم العنف الأخرى.

هذه الفكرة التي ساد بشأنها غموض كبير رغم محاولات الفقه الجنائي توضيح عناصرها، وبالتالي تسهيل البحث عنه كركن أساسي لا تقوم لجرائم القتل والإصابة غير العمدية قائمة بدون إثباته، وهو الأمر الذي طالما ركزت عليه المحكمة العليا في بعض قراراتها كما في الذي صدر في 1973/05/22 حيث قالت فيه "على قضاة الاستئناف الذين قضوا بالإدانة من أجل الجرح غير العمدية، أن يبيّنوا في قرارهم عناصر الجريمة ومن بينها الخطأ الذي ارتكبه المتهم، وإلا كان قضاؤهم قاصر البيان مما يستوجب نقضه"⁽²⁾.

وبالرغم من هذا الحرص الظاهر من خلال هذا القرار على ضرورة الاهتمام بدور الخطأ غير العمدية في هذه الجرائم، إلا أنه في المقابل لا نجد في النصوص التشريعية ما يدعّم ذلك. فبالإضافة إلى عدم إعداد تعريف للخطأ كمبدأ عام، فإنه لم يؤخذ بعين الاعتبار في تقدير الجزاء، لأن هذا الأخير يحدده مقدار جسامة النتيجة، وهو التوجه نفسه الذي نجده في قانون المرور ولكن بدرجة أقل كما سنلاحظه فيما بعد.

أما بالنسبة للفقه الجنائي يتفق على أن فكرة الخطأ غير العمدية في القانون الجنائي تتضمن عنصرين أساسيين، الأول مرتبط بالإرادة عندما تتجه إلى مخالفة واجب الحيطة، والثاني مرتبط بالعلم، بحيث يشترط لإسناد الخطأ للجاني أن يتوفر لديه درجة من العلم تتمثل في التوقع أو على الأقل القدرة عليه.⁽³⁾ إذ أن العنصر الأول يبيّن المظهر المعيب للإرادة الذي تجسّد بآثار مادية تتضمن مخالفة إحدى واجبات الانتباه والحيطة، وهذا المظهر هو ما حاولت النصوص توضيحه من خلال تعداد صور له خاصة في المادة 288 من قانون العقوبات المتعلقة بالقتل غير العمدية، أما العنصر الثاني فهو معنوي بحت يبيّن مقدار العلم الذي يجب توافره على الأقل لاكتمال الركن المعنوي في صورة الخطأ غير العمدية، وهذا المقدار يتلخّص في ضرورة إثبات أن الجاني بمخالفته لواجب الانتباه والحيطة كان يتوقّع بأنه سيؤدّي إلى نتيجة غير مشروعة أو يكون قادراً على الأقل بتوقع تلك النتيجة، وهذا لم يشر إليه المشرّع في المادة 288 باعتبارها النص الأصلي الذي تضمّن كل صور الخطأ غير العمدية. وهو ما نعتبره غير كافي، لأن إثبات استخفاف الإرادة بالمصلحة المحمية عند مخالفة واجب الحيطة، سواء بإهمال أو عدم احتياط أو أي صورة أخرى لا يعبر وحده عن الجوانب النفسية والشخصية التي أدت إلى النتيجة، بل أن الاكتفاء بذلك لتقرير المسؤولية تعتبر صورة للاعتداء على مبدأ المسؤولية الأخلاقية الذي بنيت عليه القوانين العقابية، وهروباً نحو حلول سريعة حتى على حساب حقوق الأفراد وحرّياتهم، وهو إحياء لمظاهر المسؤولية المادية التي هي إحدى سمات المجتمعات البدائية.

فهذا المفهوم جائز الانطباق على جميع الجرائم غير العمدية، وقد أحالت المادة 65 من قانون المرور 14/01 أو المادة 67 من قانون 03/09 اللتان تحيلان إلى تطبيق أحكام المواد 288 و 289 من قانون العقوبات، مع إضافة طفيفة عبّر فيها المشرع عن الخطأ غير العمدية بفكرة التهاون أو التغافل أو عدم الامتثال لقواعد حركة المرور، وهي على كل حال مثال لصورة مخالفة الأنظمة والقوانين الواردة في المادة 288، بحيث تعتبر الصورة المميّزة للخطأ غير العمدية في جرائم القتل والإصابة الناتجة عن حوادث السيارات، ما دامت أن كل الاحتياطات المتعلقة بسلامة المرور عبر الطرق مدوّنة في شكل قوانين أو تنظيمات.

المطلب الثاني

مخالفة الأنظمة والقوانين هي صورة الخطأ الأكثر وقوعا في جرائم القتل والإصابة الناتجة عن حادث مرور.

وهي إحدى الصور الواردة في المادة 288 إلى جانب عدم الاحتياط والإهمال والرعونة وعدم الانتباه، وتعتبر مخالفة الأنظمة صورة خاصة تختلف في مضمونها وشكلها عن باقي صور الخطأ غير العمدية، لأنها تعبّر عن حالة مخالفة واجبات للحبطة منصوص عليها قانونا أو وردت في تنظيم معيّن، فهي غالبا ما تشكّل جريمة قائمة بذاتها بتكليف مخالفة في معظم الحالات، حتى وإن لم ينتج عن تلك المخالفة أي نتيجة إجرامية أخرى.

وتؤخذ عبارة "الأنظمة" بمفهوم واسع يشمل القوانين واللوائح التنظيمية من مراسيم وقرارات، والتنظيمات المتعلقة بالمهن والنشاطات المختلفة⁽⁴⁾، لذلك يدخل في هذا المفهوم قانون المرور واللوائح والمراسيم المتعلقة بتنظيم حركة المرور.

ورغم أن معظم قواعد المرور مقنّنة ومنظمة في شكل نصوص، إلا أن ذلك ليس معناه أن كل مخالفة لتلك الأنظمة تعتبر دليل على توافر الخطأ، إذ تتحكم فيها بعض القيود وهي:

الفرع الأول

ضرورة توافر الإرادة والعلم لاعتبار مخالفة الأنظمة صورة للخطأ غير العمدية

فالطابع المادي لصورة مخالفة الأنظمة يجعلها تتميز عن باقي صور الخطأ الأخرى، ما دام أن إثبات قيام المخالفة يكفي للتدليل على قيامه بحسب موقف المشرع، وهو ما اعتبره بعض الفقه دعامة من دعائم التقدير المادي لجرائم القتل والجرح غير العمدية⁽⁵⁾.

وقد تعرّضت لانتقادات شديدة من بعض الآخر إلى حد المطالبة بإلغائها من صور الخطأ غير العمدية⁽⁶⁾، لأن تواجدها يعطي لجرائم القتل والجرح غير العمدية مظهرا ماديا لا يلعب فيها الخطأ أي دور، بل يصبح توافره مقترضا بمجرد ارتكاب المخالفة.

ونظرا للطابع الوقائي للمخالفات وبساطة السلوك المعاقب عليه، فإنه غالبا ما يتم تقديرها بالنظر إلى آثارها المادية دون الاهتمام بالجوانب الشخصية لمرتكبها⁽⁷⁾. واعتبارها بمثابة الخطأ يعني أن جرائم

الجرح والقتل التي تنتج عنها لا تستدعي أيضا البحث عن توافر الركن المعنوي، وهو ما جعل بعض الفقه في فرنسا يصنفها في ما يسميه بجرح المخالفة *Délits contraventionnels* والتي تعني اعتبار الجريمة مخالفة من حيث تقديرها وجنحة من حيث عقوبتها⁽⁸⁾.

ورغم ذلك فإن ما يهم في صورة مخالفة الأنظمة ، أنها تساعد القاضي بشكل كبير في توضيح مدى إخلال الجاني بواجب الانتباه والحيطه الذي يكون قد ورد في قانون أو تنظيم معين، ومادامت أن الاحتياطات التي يجب أن يتخذها سائقي المركبات عبر الطرق نجد أن في غالبيتها مدونة، فهذا لا يثير أية صعوبة أمام القاضي الجزائري في إسناد القتل أو الجرح الناتج عن أية مخالفة لتلك الاحتياطات، رغم أن ذلك لا يكفي للقول بقيام الخطأ مباشرة، لأن إثبات قيام تلك المخالفة لا تعني إلا قيام أحد العناصر المكوّنة لفكرة الخطأ غير العمدية، وهو اتجاه الإرادة نحو مخالفة واجبا للحيطه، و في قانون المرور غالبا ما يكون منصوصا عليه في إحدى التنظيمات المتعلقة بحركة المرور وسلامتها، لذلك فعلى القاضي أن يتأكد أيضا من توافر العلم لدى الجاني في درجة التوقع، سواء كان ذلك في صورة توقع النتيجة ولم يتخذ الاحتياط اللازم لتفاديها ، أو في صورة عدم توقعها لكن كان في مقدّرتة ذلك، وقد عبّرت عن ذلك محكمة بروكسل بالقول " يجب على النيابة العامة واستثناء المدعي المدني إثبات خطأ الجاني في جريمة الجرح غير العمدية، لأنه لا يوجد في هذه الحالة أي افتراض واقعي للخطأ ، فحتى المخالفة المادية لقواعد المرور لا تنشأ لوحدها جريمة الجرح غير العمدية"⁽⁹⁾.

وعلى ذلك فإن عدم احترام السائق واجب الحيطه المتعلق بترك المسافة القانونية بين مركبته والمركبة التي تسير أمامه وهو الواجب الذي نصّت عليه المادة 20 من مرسوم 381/04 المتعلق بتنظيم حركة المرور والمعاقب عليها في النقطة 12 من المادة 66 من قانون 03/09 ، لا يكفي وحده لإسناد جريمة القتل أو الجرح الناتج عنها إذا ثبت من الوقائع أنه رغم ارتكاب المخالفة إلا أن السائق لم يكن يتوقع حدوث الوفاة أو الجرح بسبب تلك المخالفة، كما لو أن المركبة التي كانت تسير أمامه شاحنة من الحجم الكبير بحيث انفلتت منها إحدى عجالاتها فجأة ، ونتيجة قربها منها لم يتمكن من تفاديها بشكل آمن فأدى إلى صدم أحد الأشخاص كان واقفا بالقرب من الطريق، إذ كل ما يمكنه توقعه السائق في هذه الحالة هو إمكانية الاصطدام بالمركبة إذا توقفت أو تمهّلت بشكل مفاجئ وهو الهدف من وجود هذا الواجب حسب نفس المادة.

ومن القضاء أمثلة كثيرة تركّز على ضرورة توافر العلم في درجة التوقع لإسناد المسؤولية في جرائم المرور إلى جانب إثبات قيام مخالفة واجب للحيطه تفرضه القوانين المنظمة لحركة المرور ، فقد قضي بعدم قيام جريمة القتل ضد سائق السيارة الذي لم يتمكن من التحكّم في سيارته نتيجة أزمة عصبية مفاجئة انتابته لأول مرة ، بحيث اعتبر الحكم أن السائق لم يكن باستطاعته توقع الحادث مادام أنه لم يتعرّض لمثل هذه الحالة المرضية من قبل⁽¹⁰⁾.

رغم أنه خالف قاعدة الاحتياط التي توجب على سائق السيارة أن يبقى متحكماً في سيارته باستمرار وأن يقودها بحذر وفق ما ورد في المادة 23 من المرسوم 381/04، إلا أن ذلك لم يكن متوقفاً مادام أن الفحص ثبت أنه لم يكن قد تعرّض لمثل هذه الأزيمة من قبل، ولكن في حالة مماثلة ذهب القضاء إلى الحكم بعكس ذلك، عندما أثبت أن سائق السيارة كان قد تعرّض أكثر من مرة لنفس الأزيمة العصبية، لذلك كان باستطاعته توقع إمكانية تعرّضه للأزيمة أثناء قيادة السيارة والتسبب في حادث⁽¹¹⁾.

الفرع الثاني

ضرورة انتقاء المخالفات التي تدخل ضمن صورة مخالفة الأنظمة لقيام الخطأ غير العمدى

ويقصد بهذا القيد أنه حتى وإن كان يظهر من صورة "مخالفة الأنظمة" أنها جاءت عامة ولم تميّز بين أنواع معينة من المخالفات، إلا أنه في الواقع يجب أن تنحصر هذه الصورة في تلك المخالفات التي تتضمن واجب الحيطة وتهدف إلى الوقاية من نتائج مخالفته، وبالتالي ليس كل مخالفات قانون المرور تؤدي حتماً إلى إسناد الخطأ إذا ما أدى إلى وفاة أو جرح.

لذلك لا بد من التمييز بين المخالفات التي يكون الهدف من تقريرها هو تنظيم وتجنب الازدحام في الشوارع بين المركبات، وتلك التي وجدت من أجل الحفاظ على أمن وسلامة الأشخاص وتجنب وقوع حوادث، فالأولى مهما ثبت وقوعها وتوفرت علاقة السببية إلا أن قيام الخطأ بشأنها سيكون متعذراً نتيجة عدم توفر مقدار العلم الذي يتطلبه القانون وهو التوقع، وعلى هذا الأساس أنتقد الفقه الفرنسي إدانة سائقة سيارة من أجل الجرح غير العمدى، عندما أوقفت سيارتها في مكان ممنوع التوقف فيه، فجاءت سيارة أخرى واصطدمت بها فدحرجتها إلى الأمام ودهست شخصاً كان واقفاً أمامها، بحيث اعتبر أن إسناد الجرح إلى صاحبة تلك السيارة على أساس ارتكاب مخالفة الوقوف غير القانوني لا يكون كافياً لقيام الخطأ في حقها، فمثل تلك المخالفة تم تقريرها لتنظيم الوقوف والتوقف داخل المدن بهدف تقادي الازدحام، لذلك فما يمكن أن تتوقعه تلك السائقة هو التسبب في عرقلة حركة المرور فقط، ولا يمكن أن تتصور بأن وقوفها غير القانوني سيؤدي إلى وفاة أو جرح⁽¹²⁾.

وهو نفس رأي الفقه الإيطالي الذي علّق على حادثة قتل ارتكبها سائق سيارة عندما كان يسوقها في الجانب الأيسر من الطريق، فتصادف سقوط أحد الأشخاص من إحدى شرفات عمارة وصدمه، إذ اعتبر أنه لا يمكن تحميل السائق المسؤولية إلا على مخالفة قانون المرور، باعتبار أن القاعدة التي تلزم السير على الجانب الأيمن، وضعت لتنظيم الرواح وغدو السيارات وتقادي التصادم فيما بينها، أم أن يتوقع السائق صدم أحد الأشخاص إثر سقوطه من شرفة المنزل، فهذا ما لا يمكن قبوله، وبالتالي يستحيل توافر العلم في صورة التوقع لقيام الخطأ غير لعمدى⁽¹³⁾.

وعلى ذلك فإن السائق الذي يستعمل الهاتف المحمول أثناء مروره القانوني في تقاطع الطرق، وإذا بإحدى السيارات لم تحترم الإشارة الحمراء للتوقف ويصطدم بها فيؤدي إلى وفاة سائقها، لا يمكن تحميله

المسؤولية على أساس مخالفة أحكام الفقرة 8 من النقطة ج من المادة 66 المتعلقة باستعمال اليدوي للهاتف المحمول باعتبار أن هذه المخالفة قررت لضمان انتباه السائق أثناء سيره ، وكل ما يمكن أن يتوقعه هو إمكانية التسبب في حادث إذا لم ينتبه لإشارات المرور، ولكن أن يتصور أحدا لا يحترم إشارة الضوء الأحمر، فهذا لا يمكن أن يتفاده حتى السائق الذي لم يستعمل الهاتف المحمول، لذلك لا يجوز تحميله المسؤولية عن القتل استنادا إلى ارتكابه تلك المخالفة.

وبالتالي فإن اعتبار مخالفة الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول كظرف مشدد إذا تزامن مع القتل غير العمدى(م69ق م) أو الجرح غير العمدى(م72ق م) لا يجوز تطبيقه بشكل تلقائي، ونفس الحكم ينطبق على المخالفات الأخرى المذكورة في المادتين، فإذا كان السائق يقود سيارة في اتجاه ممنوع وأثناء مروره يرمي أحدا نفسه بين عجلات السيارة فيؤدي إلى وفاته، فإنه لا يمكن القول أن السائق ساهم بخطئه في إحداث الوفاة بسبب ارتكابه المخالفة لأن هذه المخالفة وضعت لتنظيم حركة المرور داخل الشوارع ، وكل ما يمكن أن يتوقعه السائق هو عرقلة السيارات الآتية من الاتجاه الصحيح وعلى أقصى حد الاصطدام.

الفرع الثالث

إمكانية قيام الخطأ غير العمدى في جرائم القتل والجرح الناتجة عن حوادث المرور رغم عدم توافر صورة مخالفة الأنظمة والقوانين.

والسؤال الذي يطرح في هذه الحالة يتعلّق بإمكانية تصور إسناد جريمة القتل أو الجرح الناتج عن حادث مرور رغم عدم ارتكاب إحدى مخالفات قانون المرور؟ وبتعبير آخر هل يمكن تصور توافر الخطأ غير العمدى بإحدى الصور الأخرى الواردة في المادة 288 من قانون العقوبات إلى جانب صورة مخالفة الأنظمة كعدم الاحتياط أو الرعونة أو الإهمال.

المبدأ في جرائم الخطأ غير العمدى أنه يمكن تصور وقوعها رغم عدم ثبوت مخالفة لواجب الاحتياط الذي يفرضه ممارسة نشاط معين يتميّز بطابعه الخطر على الحياة والسلامة الجسدية للأفراد، والذي يكون قد ورد في نص قانوني أو تنظيمي، لذلك فإذا احترم الجاني كل القواعد المنظمة للنشاط الذي يمارسه ورغم ذلك أدى إلى وقوع حادث، فإنه لا يوجد ما يمنع من تحميله المسؤولية إذا ثبت أنه لم يتخذ الاحتياطات اللازمة لتفاديه والتي لم ينصص عليها القانون، وإنما يكون مصدرها قواعد الخبرة الإنسانية بشكل عام أو فرضتها الأعراف المتداولة أثناء ممارسة ذلك النشاط.

فالنصوص التنظيمية أو القانونية لا يمكنها أن تحصر كل هذه الاحتياطات، وبالتالي فإلى جانب صورة مخالفة الأنظمة والقوانين يجوز إسناد الخطأ غير العمدى تأسيسا على الإهمال أو الرعونة أو عدم الاحتياط حتى وإن كان النشاط منظّمًا بنصوص مكتوبة، لأن هذه الصور غالبا ما تقوم عند مخالفة واجبات للحيطه تفرضها الخبرات الإنسانية والأعراف المهنية.

والمعروف عن هذه الصور أنها متداخلة في بعضها البعض واتساع نطاقها بشكل لا يمكن تصور شكل معين للخطأ لا يدخل في إحداها⁽¹⁴⁾، رغم محاولة بعض الفقه التمييز بينها واعتبار عدم الاحتياط عبارة عن موقف إيجابي تتجه فيه الإرادة إلى الإقدام على النشاط الخطر رغم إدراكها بعدم كفاية الاحتياطات المتخذة لتجنب أيّ حادث، أي القيام بما يجب عدم القيام به، أما الإهمال فهو موقف سلبي يتضمّن عدم القيام بما يجب القيام به، كما يلحق عدم الانتباه بالإهمال لأنه موقف سلبي أيضا⁽¹⁵⁾، أما الرعونة فهي غالبا ما ترتبط بممارسة مهنة أو حرفة معينة عندما لا يتحصّل الشخص على الكفاءة والمهارة اللاّزمة للقيام بها دون تعريض الغير لخطر الإصابة أو الوفاة، وفي أغلب الحالات تقع بسلوك إيجابي جعل البعض يلحقها بعدم الاحتياط⁽¹⁶⁾.

ورغم ذلك اتجه القضاء إلى عدم الاهتمام بصورة الخطأ المرتكبة إذا ما ثبت توافره، وهو ما يمكن استنتاجه من بعض قرارات المحكمة العليا في هذا الشأن كما في القرار الذي صدر في 22-05-1973 المشار إليه سابقا.

وتطبيق هذه الصور على جرائم القتل والجرح الناتجة عن حوادث المرور يبقى واردا رغم محاولة المشرّع حصر معظم واجبات الحيطة في نصوص تنظيمية أو قانونية ، كالتي وردت في المرسوم 281|04 الذي حدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، إلاّ أن المستنتج من بعض نصوص هذا التنظيم أو من نصوص قانون المرور، أنها تركت المجال مفتوحا لإمكانية قيام الخطأ في حق قائد المركبة إذا لم يتخذ الاحتياط اللاّزم لتفادي الحادث حتى وإن لم يرد النص عليه قانونا أو في التنظيم فقد نصت المادة 23 من المرسوم المذكور أعلاه أنه " يجب على كل سائق أن يبقى باستمرار متحكما في سرعته وأن يقود مركبته أو حيواناته بحذر... ويجب عليه أن يضبط سرعته حسب حالة الطريق وصعوبات المرور والعوائق المتوقّعة...". كما نصت المادة 69 من نفس المرسوم بالقول " يجب على السائق ألاّ يبتعد عن مكان توقّف مركبته دون أن يتخذ الاحتياطات اللاّزمة لتفادي أي خطر حادث يمكن أن ينجرّ عن غيابه"، وتتص المادة 17 من قانون المرور 14|01 على أنه " يجب على كل سائق أن يكون باستمرار في حالة ووضعية تمكنه من القيام بكل عمليات قيادة السيارة بسهولة ودون تأخير"، وتتصّ أيضا المادة 23 من نفس القانون " يجب على كل سائق أن يضبط ويكيّف سرعة سيارته حسب صعوبات المرور وعوائقه وحالة وسط الطريق والظروف الجوية"، فكل هذه النصوص وردت عامة بشكل يمكنها احتواء كل واجبات الحيطة المفروضة على سائقي المركبات، وتطبيقا لذلك فقد اعتبرت محكمة النقض المصرية أن "السرعة التي تصلح أساسا للمساءلة الجنائية في جرمي القتل والجرح غير العمدية هي التي تتجاوز الحد الذي تقتضيه ملابسات الحالة وظروف المرور وزمانه ومكانه، فيتسبب عن هذا التجاوز الموت أو الجرح، ولا يغيّر من ذلك أن تكون السرعة داخلية في الحدود المسموح بها..."⁽¹⁷⁾.

وبالتالي يعتبر قاتلا بعدم الاحتياط السائق الذي يقود مركبته بالسرعة المحددة قانونا إلاّ أن الظروف الواقعية والأحوال الجوية تقتضي الانتقاص من السرعة إلى حد أقل بشكل يتناسب والسير في تلك الأحوال ،

وهو لم يفعل فتسبب في وقوع الجريمة، ويعتبر سائق الحافلة مهملاً إذا استمرّ في القيادة والنعاس قد غلبه أو أرهقه التعب فتسبب في ارتكاب حادث رغم عدم ثبوت أيّ مخالفة لقانون المرور ، أو سائق الشاحنة الذي أفرغ حمولة من النفايات الثقيلة في مكان لم يتأكد من وجود أحد الأشخاص هناك فأصابه.

المطلب الثالث

مسألة التمييز بين الخطأ الجزائي والمدني في جرائم القتل والجرح الناتجة عن حوادث المرور

عندما أثبتت مسألة التمييز بين الخطأ الجزائي والمدني تبني القضاء موقفين متناقضين، أحدهما يدعو إلى الأخذ بوحدهما والثاني يقول بازدواجيتهما ، والأخذ بأحدهما يؤدي إلى نتائج مغايرة أو معاكسة .

ويقصد بوحدة الخطأين أن يكون مضمونهما واحد ولا يمكن تصوّر قيام أحدهما دون الآخر لذلك فإن عدم إثبات الخطأ الجزائي يعني انتفاء الخطأ المدني تلقائياً ، لذلك فلا يمكن في ظل هذا التوجه تصور قيام المسؤولية عن القتل أو الجرح غير العمدية في شقها المدني دون إثبات الخطأ في شقها الجزائي⁽¹⁸⁾، وقد قاد القضاء الفرنسي مشعل التوحيد بين الخطأين منذ سنة 1912 إلى غاية تعديل قانون العقوبات الفرنسي بقانون 2000|07|10 وكان يؤمن خلال كل هذه الفترة بأن صور الخطأ الواردة في قانون العقوبات، وردت عامة يمكنها أن تشمل كل صور الخطأ المدني وأن المشرع عندما قام بتعدادها في المادة 288 كان لغرض تمييز الخطأ الجزائي عن القصد الجنائي والحادث الفجائي⁽¹⁹⁾.

وبذلك فإن نص المادة 288 و 289 تجيز قيام الخطأ غير العمدية حتى في أدنى درجاته ومهما كان يسيراً، مثلما يستوجب التعويض وفق المادة 124 من القانون المدني على كل ضرر مهما كانت درجة الخطأ الذي تسبب فيه⁽²⁰⁾.

فرغم ما لهذا النظام من فائدة عملية تتلخص أساساً في تجنّب التناقض في الأحكام القضائية وتدعيم حجية الشيء المقضي فيه ، وتوسيع نطاق الخطأ الجزائي ليشمل كل صورته حتى في أدنى درجاته ، إلا أنه لا يخلو من سلبيات عديدة، إذ يصيب القضاة بالحرج عند تكوين اقتناعهم الشخصي إذا ما توفر لديه الشك في إذنب الجاني، بحيث يعلم مسبقاً إذا ما اتخذ قرار البراءة سيحرم الضحية من حقه في التعويض، ويزداد الأمر خطورة عندما نلاحظ أن القضاء يستعين بطريقة تقدير الخطأ المدني لتقدير توافر الخطأ الجزائي وهو ما اعتبره البعض دعامة للرأي القائل بمادية جرائم القتل والجرح غير العمدية⁽²¹⁾.

أما الأخذ بازدواجية الخطأين يعني الفصل التام بين الخطأين وانعدام تأثير قيام أحدهما على الآخر، فوفق هذا النظام فإن طبيعة الخطأ الجزائي تختلف عن الخطأ المدني باعتبار أن الثاني لا يلعب أي دور لإسناد المسؤولية ، لأن الاهتمام ينصب أساساً على وقوع الضرر من عدمه ، ولا يؤخذ بعين الاعتبار درجة جسامة الخطأ، في حين أن الخطأ الجزائي يشكّل ركناً مهماً في قيام المسؤولية الجزائية لا يمكن تصور قيامها دون إثبات الخطأ مهما كانت درجة جسامة الضرر الواقع، بل أن جسامة الخطأ يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار لتقدير مدى الاستعداد النفسي للجاني وبالتالي توقيع عقوبة تتناسب ودرجة خطورته،

وهو ما يقتضي التمييز بين أنواع الخطأ الجزائي من أبسط درجة إلى أجسم درجة يمكن تصورها، وهو التوجه الذي تبناه المشرع الفرنسي بعد تعديل قانون العقوبات وقانون الإجراءات الجزائية في سنة 2000، إذ بعد أن ميّز بين ثلاثة أنواع من الخطأ، وهي الخطأ البسيط والخطأ الجسيم الذي يسميه الخطأ الإرادي وأضاف ما يسمّى بالخطأ الفادح كصورة خاصة وحدد شروط قيام كل منهما⁽²²⁾، وأضاف أيضا فقرة للمادة الرابعة في قانون الإجراءات نصّت صراحة بأنه لا يوجد ما يمنع القاضي الجزائي أن ينطق بالبراءة وفي نفس الوقت يحكم بالتعويض، وقد عدّل أيضا المادة 470 م نفس القانون التي منحت الاختصاص في الفصل في الدعوى المدنية إلى المحكمة التي أصدرت الحكم بالبراءة في القتل أو الجرح غير العمدية.

ولا نجد نصوصا عاما وصريحا في القانون الجزائري يوضّح الأخذ بأحد النظامين ، رغم أن الملاحظ لدى القضاء الجزائري أنه ساير القضاء الفرنسي قبل تعديل القانون الفرنسي وانتهج مبدأ التوحيد الذي يستلزم رفض التعويض وفق المادة 124 من القانون المدني إذا ثبت براءة الجاني في الشق الجزائي.

ولكن مع انتشار فكرة التأمين على الأنشطة الخطرة، تأثرت المفاهيم التقليدية للمسؤولية وأصبحت أنظمة التعويض في الغالب لا يتحملها الجاني مباشرة، بل حلت محلّه مؤسسات التأمين الضامنة لكل ما ينجر عن ممارسة النشاط الخطر ، بحيث تقلّص دور الخطأ في تأسيس المسؤولية عن التعويض، وتعتبر جرائم القتل والجرح الناتجة عن حادث مرور أبرز مثال يجسّد خروج المشرّع عن القاعدة القضائية التي توحد بين الخطأ الجزائي والمدني.

إذ منذ صدور أمر 15/74 المتضمّن قانون إلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار ، تخلى المشرع الجزائري عن فكرة الخطأ لتأسيس التعويض المدني عن الجرائم المترتبة عن حوادث المرور ، عندما نصّت المادة 8 منه على أن "كل حادث سير سبب أضرار جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها...".، وألزم القاضي أثناء الفصل في الدعوى المدنية تقدير هذا التعويض وفق المادة 16 من نفس القانون، لذلك انتقل نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية الناتجة عن حادث مرور من ضرورة إثبات عناصر المسؤولية التقصيرية بما فيها الخطأ إلى الاكتفاء بإثبات بأن الضرر الناتج عن فعل المدعى عليه فقط، ويعني ذلك أن المشرع تبنى نظرية المخاطر في التعويض عن حوادث المرور وذلك لضمان الحماية الكاملة لضحايا الأخطار الكبرى الناجمة عن استعمال المركبات⁽²³⁾، دون الاهتمام بإثبات الخطأ الذي يكون صعبا في بعض الأحيان، وهو ما جسّدته المحكمة العليا في قرار صدر في 07/05/2002 جاء فيه "إن المادة 8 من الأمر 15/74 لا تمنع القاضي الجزائي من الفصل في الدعوى المدنية ومنح تعويضات للطرف المدني حتى ولو استفاد المتهم بالبراءة، ذلك أن نظام التعويض لضحايا حوادث المرور و ذوي حقوقهم أصبح يخضع لنظرية الخطر وليس إلى نظرية الخطأ"⁽²⁴⁾، وهي صورة صريحة للتمييز بين الخطأ الجزائي والمدني، بذلك أصبح القاضي الجزائي يتمتع بحرية تامة في تكوين اقتناعه الشخصي في ما يخص الشق الجزائي، بحيث يصب اهتمامه فقط على إثبات الخطأ غير

العمدي من جانب المتهم دون اهتمام بكيفية تأسيس التعويض، مادام أن قراره حتى وإن صدر بالبراءة لن يكون على الأقل سببا لحرمان الضحية من التعويض.

المبحث الثاني

جسامة الخطأ ودورها في تقدير العقاب على جرائم القتل والإصابة الناتجة عن حادث مرور

الواضح من خلال استقراء المواد 288 و 289 و 2|422 أنها لا تعير أي اهتمام لدرجة جسامة الخطأ في تقدير العقاب على جرائم القتل والإصابة غير العمدية بشكل عام، إذ أن جسامة الضرر هي التي تحدد مقدار العقوبة والوصف القانوني للجريمة، لذلك لا يمكن أن نتصور قيام جريمة القتل أو الجرح غير العمدي دون إثبات وقوع النتيجة الإجرامية، التي قد يكون مضمونها وفاة المجني عليه وهو أشد ما يمكن حدوثه في هذه الجرائم فتكون العقوبة أشد أيضا، إذ تتراوح ما بين 6 أشهر إلى 3 سنوات حبس، أما إذا كانت النتيجة عبارة عن جرح فمقدار العقوبة يشتد بحسب جسامة هذا الجرح، الذي يتحدد بمعيار زمني حدد المشرع مدته بثلاثة أشهر، يتم بموجبها تحديد مدى تأثر الضحية بالنظر إلى العجز الذي سببه الجرح، بحيث إذا تجاوز هذا العجز مدة ثلاثة أشهر فإن الفعل سيشكل جناحة وتكون العقوبة الحبس من شهرين إلى سنتين بالإضافة إلى الغرامة، أما إذا لم يتجاوز تلك المدة يبقى الفعل مخالفة لا يتعدى مقدار عقوبتها 10 أيام إلى شهرين حبس، ولا جريمة إذا لم يؤدي الجرح إلى أي عجز كلي عن العمل.

وبالعودة إلى قانون المرور خاصة قانون 03|09 نجده يستقل بأحكام تتميز بعض الشيء عن تلك الواردة في قانون العقوبات، فرغم أن المادة 67 تحيل إلى تطبيق نصي المواد 288 و 289 من قانون العقوبات، إذا نتج عن حادث مرور قتل أو جرح وذلك في الأحوال العادية، أما إذا توفرت ظروف مشددة فإن الأمر يختلف.

فالظاهر من خلال تلك الظروف أنها تدل على توجه المشرع الجزائري نحو الأخذ بعين الاعتبار جسامة الخطأ إلى جانب الضرر لتقدير العقوبة، إلا أنه من جهة أخرى نجده يتغاضى عن الأخذ بها في حالات يمكن أن تحدث في الواقع، بحيث حتى وإن توفرت تلك الظروف إلا أنها لا تغير من الأمر شيئا.

المطلب الأول

اتجاه المشرع الجزائري نحو الاهتمام بدور الخطأ غير العمدي في العقاب على جرائم القتل والجرح الناتجة عن حادث مرور

وذلك يظهر من خلال بعض الظروف المشددة التي كانت موجودة قبل تعديل قانون المرور في 2009 والتي كان يتضمنها قانون العقوبات أيضا خاصة حالة السكر والسياسة تحت تأثير مخدر أو المواد المهلوسة، وبصدور قانون المرور الجديد اهتم أيضا بنوع المركبة وكذا بنوع المخالفة التي أدت إلى الوفاة أو الجرح، وهذه الظروف كلها تزيد من جسامة الخطأ وبالتالي تؤدي إلى تشديد العقوبة، وتعتبر عن

توجّه طفيف للمشرّع نحو الاهتمام بدور الخطأ في هذا القانون رغم أن نفس النصوص التي تتضمن هذه الظروف تفيد عكس ذلك.

الفرع الأول

السيّاقة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر صورة جريمة تعريض الغير للخطر

تعريض الغير للخطر جريمة قائمة بذاتها لم يعرفها قانون العقوبات الجزائري ولا قانون المرور، رغم أنها جريمة تعبّر بصورة واضحة عن هدف القانون الجنائي الذي وضع أساسا لمواجهة الخطورة الإجرامية والاهتمام بشخص الجاني وسلوكه أكثر من آثاره المادية، باعتبار أنها جريمة السلوك المحض لا تقتضي لقيامها نتيجة إجرامية معيّنة⁽²⁵⁾.

وقد نصّت عليها بعض القوانين كقانون العقوبات السويسري والألماني والقانون الإيطالي منذ القديم⁽²⁶⁾، كما استحدثها قانون العقوبات الفرنسي الصادر في سنة 1992⁽²⁷⁾.

وقد حصرت هذه التشريعات نطاق التعريض للخطر في حماية السلامة الجسدية وحياة الأفراد، واعتبرها البعض تجسيد قانوني لفكرة الخطأ الجسيم أو الخطأ الواعي كما اختار البعض أن يسميها⁽²⁸⁾، فإذا نتج عن هذا التعريض للخطر نتيجة إجرامية كالوفاة أو الجرح فغالبا ما تتقلب جنحة التعريض للخطر من جريمة قائمة بذاتها مكتملة الأركان إلى ظرف مشدد لجريمة القتل أو الجرح غير العمدية.

وهذا المفهوم الذي يمكن إسقاطه على السياقة في حالة السكر التي يعاقب عليها المشرّع كجريمة قائمة بذاتها في نص المادة 74 من قانون 03|09، اعتبرها جنحة معاقبا عليها بالحبس من 6 أشهر إلى سنتين بالإضافة إلى الغرامة، أما إذا نتج عن قيادة المركبة وفاة أو جرح فإنها تصبح ظرفا مشددا وتشدّد العقوبة بحسب جسامة الضرر أيضا فإذا أدت إلى الوفاة تكون العقوبة الحبس من سنتين إلى خمس سنوات مع غرامة من 100 ألف إلى 300 ألف دينار جزائري بحسب المادة 68 من قانون المرور، وإذا كانت النتيجة جرحا يفوق العجز الكلي عن العمل مدة 3 أشهر تكون العقوبة الحبس من سنة إلى ثلاث سنوات وغرامة من 50 ألف إلى 150 ألف دينار جزائري، ونفس الشيء بالنسبة لقانون العقوبات بحيث تضاعف العقوبات الواردة في المواد 288 و 289 بحسب ما ورد في المادة 290 منه.

فرغم أن جنحة السياقة في حالة السكر أو تحت تأثير مخدر تعتبر أشد من جنحة الجرح غير العمدية، ويفترض إذا ما حدث هناك تعدد للجريمتين، ستبقى الأولى قائمة باعتبارها تتضمن العقوبة الأشد وتندثر الثانية إذا طبقنا الأحكام العامة للتعدد، لكن المشرّع ارتأى أن يذهب عكس ذلك تقديرا منه لخطورة سلوك القيادة في حالة السكر باعتباره يشكل خطأ واضح الدلالة على عدم الاحتياط التي اتجهت إليها إرادة الجاني، في مجال يقتضي التزام أقصى درجات الانتباه والحيطه وأن يكون السائق في حالة ووضعية يمكنه من القيام بكل عمليات قيادة السيارة باستمرار وسهولة بحسب ما ورد في المادة 17 في قانون المرور 14|01، ومادامت حالة السكر أو القيادة تحت تأثير مخدر من أخطر خصائصها أنها تذهب العقل،

وبالتالي فهي تفتقد هذا الانتباه، لذلك فهو سلوك يتناقض مباشرة مع شرط مسبق يجب توفره للقيام بقيادة السيارات ، وبالتالي فهو يعبر صورة لأقصى درجات الخطأ خطورة و وضوحا والذي يسمّى في فقه القانون بالخطأ الواعي أو الخطأ المصحوب بالتوقع وإثبات هذا الخطأ حدد المشرع الجزائري نسبة من الكحول يجب توفرها في دم الجاني، ويتم كشف ذلك بأجهزة ورد تعريفها في قانون المرور سواء تلك التي تكشف الكحول "كمقياس الكحول" الذي يسمح بالتحقيق الفوري من وجود الكحول و"مقياس الإيثيل" الذي يسمح بالقياس الدقيق لنسبة الكحول بتحليل الهواء المستخرج، بالإضافة إلى جهاز تحليل اللعاب الذي يسمح بالكشف عن وجود مخدرات أو مواد مهلوسة ، هذا إلى جانب الفحص الطبي والبيولوجي وفق المادة 20 من قانون 14|01، ولم يستقرّ المشرع على نسبة واحدة بحيث عدّلها أكثر من مرّة، فقد كانت قبل تعديل قانون المرور في 2001 0,80 في الألف وبعد صدور قانون 14|01 أصبحت 0,10 ثم 0,20 في الألف في قانون 03|09.

وبعد صدور هذا القانون الأخير تدعّم الاهتمام بدور الخطأ غير العمدى بظروف جديدة تزيد من جسامته وترفع العقوبة بسببه.

الفرع الثاني

حدوث الوفاة أو الجرح بسبب ارتكاب إحدى المخالفات الواردة في المادة 69 و 71 من قانون المرور

منذ صدور قانون المرور الأخير لم تعد كل المخالفات الواردة فيه في نفس الدرجة لتمثيل صورة مخالفة الأنظمة والقوانين لإثبات قيام الخطأ غير العمدى في حق السائق، إذ أصبح واجبا على القاضي البحث عن نوع المخالفة التي أدت إلى الجرح أو القتل قبل إسناد المسؤولية ، لأنه إذا توفرت إحدى تلك الواردة في المادة 69 فإن الخطأ غير العمدى يصبح أكثر جسامته، وتشدّد العقوبة تبعا لذلك إذ تصبح الحبس من 6 أشهر إلى سنتين وغرامة من 20 ألف إلى 50 ألف دينار جزائري إذا كانت نتيجة المخالفة هي الجرح، وتكون الحبس من سنة إلى 3 سنوات وغرامة من 50 ألف إلى 150 ألف دينار جزائري إذا كانت الوفاة، فقد قدرّ المشرع خطورة تلك المخالفات التي تعبّر عن عدم احتياط غير عادي لدى مرتكبيها لهذا عمد إلى تشديد العقوبة كلما تحققت صورة مخالفة الأنظمة بإحداها، وهذه المخالفات هي الإفراط في السرعة ، التجاوز الخطير ، عدم احترام الأولوية القانونية ، عدم الامتثال لإشارات الأمر بالتوقف التام، المناورات الخطيرة ، السير في الاتجاه الممنوع، سير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خالي من الإنارة العمومية، الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنّت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنّت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة، تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء السياقة.

الفرع الثالث

قيادة مركبة من الوزن الثقيل أو معدة لنقل المسافرين أو المواد الخطرة

هو ظرف مشدد آخر أضافه المشرع الجزائري في آخر تعديل له لقانون المرور يساهم هو أيضا في تجسيم خطأ الجاني إذا ما توفر، والذي يعني أن القانون يتطلب من قائدي هذا النوع من المركبات التزام الانتباه والحيطة أكثر من غيرهم، لأنّ هؤلاء سيتوقعون لا محال النتائج الكارثية التي تتجرّ عن أي إهمال أو عدم الاحتياط قد يصدر منهم.

إلا أن الملاحظ من خلال نصوص قانون المرور، فهذا الظرف لا يكون له أثر في تجسيم الخطأ إلا إذا اجتمع مع الظروف الأخرى التي ذكرناها، لذلك فإذا اجتمع مع حالة السكر وأدى إلى الوفاة تكون العقوبة الحبس من خمس سنوات إلى عشر سنوات وغرامة من 500 ألف إلى مليون دينار جزائري وفق المادة 68 الفقرة 2، أما إذا أدى إلى جرح غير عمدي تكون العقوبة من سنتين إلى خمس سنوات وغرامة من 100 ألف إلى 250 ألف دينار جزائري (2|70).

أما إذا اجتمع مع إحدى المخالفات المذكورة في المواد 69 و71 وأدى إلى الوفاة تكون العقوبة الحبس من سنتين إلى خمس سنوات وغرامة من 100 ألف إلى 500 ألف دينار جزائري وفق المادة 69 فقرة الأخيرة، أما إذا أدى إلى الجرح تكون العقوبة من سنة إلى ثلاث سنوات وغرامة من 50 ألف إلى 150 ألف دينار جزائري (م 71 فقرة الأخيرة).

المطلب الثاني

مظاهر عدم الاهتمام بالخطأ غير العمدى لتأسيس العقاب على جرائم القتل والجرح الناتجة عن حادث المرور.

رغم أنه قد يظهر من خلال الظروف السابق ذكرها وكأن المشرع أخذ بعين الاعتبار جسامة الخطأ لتقدير العقاب على جرائم القتل والجرح الناتجة عن حادث مرور، إلا أن نفس المواد التي تناولت تلك الظروف تبيّن من جهة أخرى على أنّ ذلك لم يكن الهدف منه هو الاهتمام بالخطأ غير العمدى، أكثر مما هو عبارة عن إضافة تمت بشكل آلي بالنظر إلى النتائج الخطيرة التي قد تتجرّ عن ارتكاب بعض المخالفات كتلك الواردة في المواد 69 و71 أو عند قيادة مركبة من النوع الذي تحدّث عنه المشرع إذا اتحدت مع أحد الظروف الأخرى.

وما يدلّ على عدم اهتمام المشرع بدور الخطأ غير العمدى يمكن تلخيصه في ما يلي:

يظهر من خلال نصوص قانون المرور وقانون العقوبات أن تطبيق كلّ الظروف المشددة ينحصر في حالة ارتكاب جنح القتل أو الجرح غير العمدى، أما إذ اتخذت الجريمة وصف المخالفة سواء وقعت في حالة السكر أو بسبب ارتكاب إحدى مخالفات المادة 69 أو 71 أو اجتماعهما مع مركبة من الوزن الثقيل أو معدّة للنقل الجماعي أو نقل مواد خطيرة، فلا تغير من الأمر شيئا، بل تبقى إما مخالفة بسيطة وتطبق المادة 2|442 من قانون العقوبات، أو يحدث هناك تعدد كما في حالة ارتكاب مخالفة الجرح مع جنحة القيادة في حالة السكر.

لذلك فرغم وضوح الخطأ غير العمدى واكتماله واتضح جسامة عدم الاحتياط وخطورة سلوك الجاني إلا أنه لم يؤدي إلى جرح بسيط فإن العقوبة تبقى بسيطة أيضا بحيث لا تتعدى الحبس من 10 أيام إلى شهرين وغرامة من 8 آلاف إلى 16 ألف دينار جزائري، وذلك لسبب بسيط أيضا هو أن مدة العجز الكلي عن العمل الذي أحدثه الجرح لم يتعدى 3 أشهر، وهذا ما يشكل دليل واضح لعدم اكتراث المشرع لجسامة عدم احتياط الجاني الذي لحسن حظه لم يؤدي إلى ضرر جسيم يتعدى نطاق المخالفة.

وما يدعم ذلك أيضا أن نوع المركبة كما ذكرها المشرع سواء كانت من الوزن الثقيل أو معدة للنقل الجماعي أو لنقل مواد خطيرة ، لم يعتبرها ظرفا مشددا مستقلا بحيث إذا لم تجتمع مع إحدى الظروف الأخرى تبقى مركبة عادية رغم أن الواقع يفرض على سائق مثل تلك الأنواع من المركبات ، اتخاذ احتياطات تفوق التي يلتزم بها غيرهم، نتيجة الأضرار الكبيرة التي قد تحدثها إذا ما تسببت في حادث مرور.

والأكثر من ذلك أن المشرع الجزائري لا يعرف مخالفة الجرح غير العمدى الذي لم يؤدي إلى أي عجز كلي عن العمل، وبالتالي فإذا وقع مثل هذا الفعل مع توفر إحدى الظروف المشددة التي ذكرناها، فلا يكون لها أي أثر في العقاب إلا إذا شكّل الظرف جريمة قائمة بحد ذاتها، كقيادة مركبة في حالة السكر أو حالة التهرّب من المسؤولية الجزائية والمدنية أو يشكل إحدى مخالفات قانون المرور العادية.

الخاتمة

ولهذا فإن قانون المرور الجديد ما زال يعتريه نقص كبير في مواجهة الأخطار المحدقة بالأفراد نتيجة حوادث السير، رغم الصرامة التي تميّز به هذا القانون بحيث ركّز أساسا على مواجهة الآثار المادية للسلوك الخطر، بدلا من أن يهتم بمواجهة السلوك نفسه، وتقدير العقاب بحسب ما أظهره هذا السلوك من خطورة على حياة وسلامة الأفراد.

ولا يمكن أن ننكر الجهود المبذولة في سبيل إرساء منظومة قانونية للتقليل من الآثار الكارثية لهذه الحوادث ، ولكن يستوجب إلى جانب ذلك القيام بتعديل في المبادئ والاهتمام بجسامة السلوك الخاطئ بدرجة أولى إلى جانب آثاره المادية، ثم قياس صرامة القانون مع مدى توافر الإمكانيات المادية والبشرية لتطبيقه على أحسن وجه.

قائمة الهوامش

(1) - Legros(R), l'élément moral dans les infractions, librairie du Recueil SIREY (s.a), paris, France ,1952 ,p :180 .

(2) - بغدادى جلالى، الاجتهاد القضائى فى المواد الجنائية ، جزء الثانى، طبعة أولى، ديوان الوطنى للأشغال التربوية، الجزائر 2002، ص: 366.

(3) - محمود نجيب حسنى، الخطأ غير العمدى فى قانون العقوبات، المجلة القضائية الشهرية، العددان السادس والسابع، فيفري مارس 1963، مصر، ص: 507.

(4) - بوسقيعة احسن، الوجيز فى القانون الجزائى العام، الطبعة السابعة، دار هومة للنشر، الجزائر، 2008، ص: 126.

- (5)- أحمد عوض بلال، المذهب الموضوعي وتقلص الركن المعنوي للجريمة، دراسة مقارنة، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، مصر، 1988، ص: 60.
- (6)- RoKofyllos(CH), le concept de lésion et la répression de la délinquance par imprudence, essai de critique, bibliothèque de sciences criminelles, paris, 1967, p :80.
- (7)- عمر السعيد رمضان، الركن المعنوي في المخالفات، رسالة للحصول على درجة دكتوراه في الحقوق، جامعة القاهرة، مطابع دار الكتاب العربي، مصر، 1959. ص:59.
- (8)- Rokofyllos, op-cit, p :72.
- (9)- Cheikhould hormatallah, la prise en considération du résultat dommageable dans la répression des infractions portant atteinte à l'intégrité corporelle, Thèse pour le doctorat d'état endroit criminel, université de droit d'économie et de sciences sociales de paris2, France, 1986, p :366.
- (10)- Mayaud(Y), le malaise brutal et imprévisible cas de force majeure pour l'auteur d'un accident de la circulation routières, R.S.C. 2006, p : 61.
- (11)- شريف سيد كامل محمد، النظرية العامة للخطأ في القانون الجنائي دراسة تأصيلية مقارنة للركن المعنوي في الجرائم غير العمدية، رسالة للحصول على درجة الدكتوراه في الحقوق، جامعة القاهرة، مصر 1992، ص:851.
- (12)- Cheikhould hormatallah, la prise en considération du résultat dommageable..., op-cit, p : 361.
- (13)- Cheikhould hormatallah, op-cit, p:359.
- (14)- Garraud(R), précis de droit criminel, douzième édition, librairie de la société du recueil Sirey, paris, 1908.p :415.
- (15)- بوسقيعة احسن، شرح القانون الجزائي العام، المرجع السابق، ص: 70.
- (16)- بوسقيعة احسن، الوجيز في شرح القانون الجزائي الخاص، الجرائم ضد الأشخاص والجرائم ضد الأموال، الجزء الأول، الطبعة الرابعة، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2006، ص:67.
- (17)- شريف سيد كامل محمد، المرجع السابق، ص:414.
- (18)- Pradel(J) et varinard(A), les grands arrêts du droit criminel, tome 2 le procès et la sanction, 2 édition, Dalloz, 1998 op-cit, p :495.
- (19)- Schmidt(J .CH), faute civile et faute pénale, librairie de Recueil Sirey, Paris, 1928, p :122.
- (20)- Pradel(J) et varinard(A), op-cit, p : 500.
- (21)- Rokofyllos, le concept de lésion..., op-cit, p : 63.
- (22)- Viney(G) , la dépenalisation des faits non intentionnel, conclusion, RSC,04,oct-dec,2001,p :315.
- (23)- مراد بن طباق، تعويض الأضرار الجسمانية لضحايا حوادث المرور، ترجمة علي بوخلخال، مجلة قضائية 1991، عدد4، ص: 19.
- (24)- المجلة القضائية، 2003 عدد 1، ص: 465.
- (25)- Larguier(J), droit pénal général, 19 édition, France, p :46.
- (26)- Sauvard (H), le délit d'imprudence essai de théorie pénale, thèse pour le doctorat, université de paris, France 1899, p :58.
- (27)- Bougeant(C), l'évolution législative de la faute pénale d'imprudence, mémoire DEA de droit privé, université paris 1, France, 1996/1997.p :10.
- (28)- أنظر مجدي أنور حبشي ، الخطأ الواعي أو الخطأ مع التوقع في القانون الجنائي، دار النهضة العربية، مصر، د س ن.