

التحقيق الابتدائي

في جند المرور التي يختص بها
محقق الإدارة العامة للتحقيقات



رئيس تحقيق (أ)

محمد فلاح العازمي



1	الإطار التشريعي والمفاهيمي للحوادث المرورية وعناصر المسؤولية الفنية فيها
2	الاختصاص والإجراءات الأولية في التحقيق في الحوادث المرورية
3	الجهات المختصة بالتحقيق الابتدائي في الحوادث المرورية وقواعد التحقيق فيها
4	التحقيق بمعرفة رجال الشرطة في الحوادث المرورية البسيطة
5	التحقيق بمعرفة النيابة العامة والنيابات المتخصصة
6	التحقيق بمعرفة محققي الإدارة العامة للتحقيقات
7	الاختصاص المكاني في الحوادث المرورية
8	تحديد المسؤولية الفنية في الحوادث المرورية
9	عناصر المسؤولية الفنية: الخطأ والضرر وعلاقة السببية
10	الأسباب المتعلقة بالسائق (العوامل البشرية)
11	الأسباب المتعلقة بالمركبة (العوامل الفنية)
12	أسباب تتعلق بالمشاة
13	مسائل تطبيقية متقدمة والخطأ المشترك
14	التطبيق العملي لتعديلات قانون المرور
15	ماهية أهم التعديلات التي طرأت على قانون المرور
16	الآثار الاجتماعية والنفسية والتحديات
17	التطبيقات العملية والتحديات المعاصرة في التحقيق المروري
18	حادث ضد مجهول (اصطدام وهروب)
19	تصادم بين مركبتين فأكثر دون إصابات
20	جريمة الإصابة الخطأ في الحوادث المرورية
21	القتل الخطأ في الحوادث المرورية
22	الاصطدام بجسم صلب
23	الاصطدام بالحيوانات أو تسبب الحيوان في الحادث
24	تجاوز إشارة ضوئية حمراء
25	القيادة تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو العقاقير المحظورة أو من القيادة تحت تأثيرها
26	جريمة الدهس بين الإصابة الخطأ والقتل الخطأ
27	جدول العقوبات والمخالفات المرورية

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

صَدَقَ اللَّهُ الْعَظِيمُ



**حضرة صاحب السمو أمير البلاد
الشيخ مشعل الأحمد الجابر الصباح
حفظه الله ورعاه**

**H.H. Sheikh Meshal Al-Ahmad Al-Jaber Al-Sabah
Amir of the State of Kuwait**



**سمو ولي العهد
الشيخ صباح خالد الحمد المبارك الصباح
حفظه الله**
H.H. Sheikh Sabah Khaled Al-Hamad Al-Mubarak Al-Sabah
Crown Prince of the State of Kuwait



معالي الشيخ فهد يوسف سعود الصباح
النائب الأول لرئيس مجلس الوزراء ووزير الداخلية

H.E. Sheikh Fahad Youssef Saud Al-Sabah
First Deputy Prime Minister and Minister of Interior



اللواء حقوقي ده فيصل خالد المكراد
مدير عام الإدارة العامة للتحقيقات

Major General Dr. Faisal Khaled Al-Mukrad
Director General of the General Department of Investigations

التحقيق الابتدائي في الحوادث المرورية

تأليف: محمد فلاح العازمي

الطبعة الأولى - 2026

حقوق النشر © 2026 بواسطة محمد فلاح العازمي
وق محفوظة.

لا يجوز إعادة إنتاج أو توزيع أي جزء من هذا الكتاب بأي شكل أو بأي وسيلة، إلكترونية كانت أو ميكانيكية، بما في ذلك النسخ والتصوير والتسجيل، أو باستخدام أي نظام لتخزين المعلومات واسترجاعها، دون إذن خطي مسبق من الناشر، باستثناء الاقتباسات الموجزة المستخدمة في المراجعات النقدية والمقالات الصحفية.

البريد الإلكتروني: Moh_law83@hotmail.com

تصميم الغلاف: محمد فلاح العازمي

تصميم الصفحات الداخلية (الإخراج الفني): محمد فلاح العازمي

طُبِعَ في الكويت

الإهداء

إلى د. إبراهيم عبد الرحمن الشرقاوي

مدير مركز التدريب التخصصي

إلى المعلم والمرشد الذي لم يبخل عليّ بعلمه ولا بتوجيهه،
والذي كان يرى في هذا المشروع ما يدفعه إلى التشجيع والمتابعة،
ويغرس في نفسي الثقة بقدرتي على إتمامه وإخراجه بالصورة التي
تليق بالبحث القانوني الرصين.

لقد كان لتوجيهاته، وملاحظاته، وإيمانه بما أقوم به، أثر كبير
في صياغة هذا الكتاب وإتمامه، فاستحق أن يُذكر بكل تقدير ووفاء.

وإلى كل من مدّ لي يد العون، أو كلمة التشجيع، أو الدعاء
المصدق...

أهدي هذا العمل، راجياً من الله تعالى أن يجعله علماً نافعاً،
وأن يكتب أجر كل من كان له أثر في إخراجه إلى النور.

المؤلف

محمد فلاح العازمي

المقدمة

لم تعد الحوادث المرورية مجرد وقائع مادية تقع على الطريق ثم تنتهي بتحرير مخالفة أو تقرير تلفيات، بل أصبحت وقائع قانونية وفنية مركبة، تتداخل فيها قواعد قانون المرور ولائحته التنفيذية مع أحكام المسؤولية الجزائية والمدنية، وتتصل فيها المعاينة الفنية بالتكييف القانوني، ويتوقف فيها مصير الدعوى على دقة الإجراء وسلامة الفهم. فالحوادث المرورية لا يُحتزل في سؤال بسيط مؤداه: من اصطدم بمن؟ وإنما يقتضي بحثاً أدق: ما القاعدة المرورية التي خولفت؟ وهل ترتب على المخالفة ضرر أو خطر؟ وهل توجد علاقة سببية بين الخطأ والنتيجة؟ وهل الواقعة لا تزال في نطاق المخالفة أو الحادث البسيط، أم انتقلت إلى وصف الجنحة أو الجناية؟

ويُعَدّ التحقيق الابتدائي من أعمدة الدعوى الجزائية، إذ يُمثّل المرحلة التي تُبنى عليها سلامة الإسناد الجنائي، وتتكشف فيها عناصر الواقعة وحدود المسؤولية، وتُستجمع فيها الأدلة وفق ضوابط المشروعية الإجرائية. وقد قرّر المشرّع الكويتي هذا المعنى بنصٍّ صريحٍ أوجب على المحقق إجراء التحقيق في الجنايات كافة، وأجاز له التحقيق في الجنح متى استدعت ظروفها أو أهميتها ذلك، وإلا اكتفى — عند تقديم الدعوى إلى المحكمة — بتحريات رجال الشرطة. وهذا يعني أن التحقيق الابتدائي ليس عملاً شكلياً أو روتينياً، بل هو ضمانات أساسية لحماية الدعوى العمومية، وصيانة حقوق المتهم، وكفالة حق المجني عليه، وتمكين المحكمة من بسط رقابتها على واقعة استُجمعت أدلتها وفق منهج قانوني منضبط.

ولا يقتصر التحقيق الابتدائي، في قيمته العملية، على كونه مجموعة إجراءات شكلية، بل هو منهج علمي يتطلب من عضو التحقيق ملكة قانونية راسخة، وحسّاً استدلالياً دقيقاً، وقدرة على قراءة الوقائع قراءة نقدية تميز بين ما هو محتمل وما هو ثابت، وبين ما يصلح أن يكون قرينة وما يرقى إلى دليل معتبر. وإذ إن الغاية النهائية للتحقيق هي استظهار الحقيقة وفق مقتضيات الحياد والنزاهة، فإن نتيجته لا تخرج — من حيث الأثر — عن أحد طريقين: إما ثبوت الإسناد ومن ثم إحالة المتهم إلى جهة المحاكمة المختصة، وإما انتفاء الدليل أو قيام مانع قانوني بما يفضي إلى إصدار قرار بالألا وجه لإقامة الدعوى الجزائية متى توافرت شروطه، وذلك كله وفقاً لأحكام القانون وقواعده العامة.

ومن هذا المنطلق، يأتي هذا الكتاب بوصفه دليلاً منهجياً مبسطاً ومؤصلاً لمساعدة المحقق — قبل الشروع في مباشرة إجراءات التحقيق — على استخلاص أركان الجريمة، وتحديد محاور الاستجواب، وضبط القرارات الإجرائية اللازمة، من خلال العودة إلى النصوص الحاكمة وربطها بالعمل التطبيقي في قضايا الحوادث المرورية. ذلك أن هذه القضايا تتطلب، على نحو خاص، تدخلاً منظماً بين القواعد الجنائية الإجرائية، وقواعد قانون المرور، ولائحته التنفيذية، والقرارات التنظيمية الصادرة تنفيذاً له، وما استقر عليه العمل الإداري والقضائي في شأن المرور.

وتبرز أهمية هذا الموضوع تحديداً في قضايا المرور لأن مناطها لا يقتصر على ركن مادي ظاهر، كتصادم أو انحراف أو تجاوز، بل يتصل كذلك بتقدير المسؤولية الفنية، وتحديد الخطأ وصوره، وتمييز الحالات التي تدار بالصلح أو بالغرامة أو بالإحالة، عن تلك التي تتوافر فيها ظروف مشددة أو آثار تمس سلامة الجسم أو الحق في الحياة. فقد يبدأ البلاغ بوصفه حادث تلفيات بسيطاً، ثم يكشف التقرير الطبي عن إصابة، أو تبين المعاينة وجود شبهة قيادة تحت تأثير المسكرات أو المخدرات أو المؤثرات العقلية، أو يظهر هروب من موقع الحادث، أو رعونة جسيمة، أو تجاوز للإشارة الضوئية الحمراء، أو سرعة مفرطة، أو عيب فني في المركبة، فتتغير بذلك طبيعة الواقعة وجهة الاختصاص والتكييف القانوني الواجب التطبيق.

كما أن منظومة المرور في دولة الكويت تقوم على إطار تشريعي متكامل قوامه المرسوم بقانون رقم 67 لسنة 1976 في شأن المرور، ولائحته التنفيذية الصادرة بقرار وزير الداخلية رقم 81 لسنة 1976، وما لحقهما من تعديلات وقرارات تنظيمية، ومن أبرزها المرسوم بقانون رقم 5 لسنة 2025، الذي أدخل تعديلات جوهرية على بعض أحكام قانون المرور، لا سيما في شأن الحوادث المرورية البسيطة، وأجهزة الضبط والمراقبة المرورية، والقيادة تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية، وحالات القبض، والصلح، والعقوبات، وما يرتبط بذلك من أثر مباشر على الاختصاص بين الشرطة، والإدارة العامة للتحقيقات، والنيابة العامة.

ويتناول الكتاب الإطار التشريعي والمفاهيمي للحوادث المرورية، من حيث نطاق تطبيق قانون المرور، ومداول المركبة، والسائق، والراكب، والمشاة، والطريق، ونحر الطريق، والرصيف، وكنف الطريق، والتقاطع، والوقوف والانتظار، وأجهزة الضبط والمراقبة المرورية. كما يعالج ماهية الحادث المروري، وتمييزه عن المخالفة المرورية البحتة، وبيان متى تظل الواقعة في نطاق الحادث البسيط القابل

للصلح، ومتى تنتقل إلى وصف الجنحة أو الجناية بحسب النتيجة والظروف والعقوبة المقررة قانوناً.

ويعرض الكتاب كذلك جهات الاختصاص في الحوادث المرورية، فيبين دور الشرطة في تلقي البلاغات، والانتقال، وتنظيم الطريق، وحفظ الآثار، وجمع المعلومات الأولية، وتحرير المحاضر، وقبول الصلح في حدوده متى توافرت شروطه. كما يوضح اختصاص النيابة العامة والنيابات المتخصصة في الجنايات والحالات التي يقرر القانون اختصاصها بها، كحالات الحدث، أو القاضي وعضو النيابة، أو الجرائم المرتبطة بجناية أو بجرائم ذات اختصاص نوعي خاص. وفي المقابل، يقرر الكتاب دور محققي الإدارة العامة للتحقيقات في مباشرة التحقيق والتصرف والادعاء في الجرح المرورية التي لا تزال داخلية في اختصاصهم وفقاً للقانون.

ولا يقف الكتاب عند الجانب النظري، بل يمتد إلى التطبيقات العملية التي يحتاجها المحقق في عمله اليومي؛ فيعرض صوراً متعددة من الحوادث والجرح المرورية، منها الحادث ضد مجهول، وحادث الاصطدام والهروب، والتصادم الثنائي أو المتعدد، والإصابة الخطأ، والقتل الخطأ، والاصطدام بجسم صلب، والاصطدام بالحيوان أو تسبب الحيوان في وقوع الحادث، وحوادث تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء، والقيادة أو محاولة القيادة تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية، وجريمة الدهس بين الإصابة الخطأ والقتل الخطأ، فضلاً عن النماذج العملية لمذكرات التحقيق، ومحاضر الصلح، وإخطارات الحوادث، وجداول المخالفات والعقوبات.

ومن أجل أن يخرج هذا العمل عن القوالب التقليدية، صُمم محتواه ليكون أقرب إلى أداة إرشادية تساعد عضو التحقيق على ترتيب تفكيره وصياغة قراراته الإجرائية على نحو قابل للتطوير، بحيث يمكن تداوله لاحقاً بصيغة رقمية تتيح الإضافة والتعديل وفق خصائص كل محقق ومدرسته في الاستدلال، وبما يخدم توحيد الحد الأدنى من الجودة الإجرائية دون مصادرة الاجتهاد المهني المشروع. فالغرض من هذا الكتاب ليس أن يحل محل عقل المحقق أو تقديره، بل أن يضع أمامه منهجاً واضحاً يرشده إلى مواضيع البحث، ومواطن الخطر الإجرائي، ونقاط التحول في التكيف والاختصاص.

فالمحقق في الحوادث المرورية لا يتعامل مع أوراق فحسب، بل يتعامل مع واقعة قد يكون من آثارها تلف مال، أو عجز بدن، أو فقد حياة، أو ضياع حق، أو تحميل شخص مسؤولية لا يستحقها، أو إفلات مخطئ من المساءلة. لذلك فإن واجبه لا يقتصر على تدوين الأقوال، بل يمتد

إلى فهم النص، وضبط الإجراء، وقراءة المعاينة، ومناقشة التقرير الفني، وربط الأدلة بعضها ببعض، ثم الوصول إلى تكييف قانوني عادل تسنده الوقائع ويحتمله القانون.

ولهذا فإن هذا الكتاب لا يخاطب المحقق وحده، بل يخاطب كل من يعمل في ميدان العدالة المرورية: رجل الشرطة عند أول بلاغ، والمحقق عند أول ورقة، والخبير الفني عند أول معاينة، والقاضي عند تقدير الدليل، والباحث القانوني عند تحليل النص، وكل من يؤمن بأن النظام المروري ليس مجرد إشارات ولوحات وغرامات، بل منظومة لحماية النفس والمال وصيانة الحق العام.

الفصل التمهيدي

تمهيد

لم ت
أصبحت وقائع قانونية وفنية
مركبة
الجزائية والم
الظروف المحيطة. فالتحقيق في الحادث المروري لا يقوم على سؤال واحد هو: من اصطدم بمن؟ وإنما
يقوم على أسئلة أدق: ما القاعدة المرورية التي خولفت؟ هل ترتب على المخالفة ضرر أو خطر؟ هل
أ والتتجعة؟ وهل الواقعة لا تزال في نطاق المخالفة المرورية أم انتقلت إلى
وصف الجنحة أو الجناية؟

وتزداد أهمية هذا الموضوع في ضوء التعديلات الحديثة على قانون المرور الكويتي، ولا سيما
المرسوم بقانون رقم 5 لسنة 2025 الذي عدل بعض أحكام المرسوم بقانون رقم 67 لسنة
1976 في شأن المرور، وأضاف تنظيمًا خاصاً يتصل بالحوادث المرورية البسيطة التي لا ينجم عنها
إصابات للأشخاص، حيث تقرر في الفقرة الأخيرة من المادة 45 أن وزير الداخلية يحدد صلاحيات
أعضاء قوة الشرطة المكلفين بالتحقيق في هذه الحوادث، وكذلك الإجراءات الخاصة بها. وقد ورد
هذا الحكم في المصادر الرسمية المنشورة بشأن تعديل قانون المرور.

ومن هنا تظهر إشكالية هذا الفصل: كيف يمكن تحديد الطبيعة القانونية والفنية للحادث
المروري، وتمييزه عن المخالفة المرورية البحتة، ثم تحديد عناصر المسؤولية الفنية فيه من خطأ وضرر
وعلاقة سببية، مع بيان الجهة المختصة والإجراءات الأولى التي تحفظ الدليل وتمنع اضطراب التكييف
القانوني؟.

وتنبع أهمية هذا الفصل من أنه يمثل المدخل اللازم لبقية البحث؛ إذ لا يمكن
بحث اختصاص الشرطة أو المحقق أو الإدارة العامة للتحقيقات أو النيابة
العامة إلا بعد فهم طبيعة الحادث ذاته، وتحليل عناصر المسؤولية الفنية
والجزائية. وبناءً على ذلك، يتحدد التصرف في الأوراق بالحفظ أو الصلح أو
الإحالة بعد استجلاء ماهية الحادث، وتمييزه عن المخالفة المرورية البحتة،
وضبط جهة الاختصاص وفق الوصف القانوني النهائي للواقعة.

المبحث الأول الإطار التشريعي والمفاهيمي للحوادث المرورية وعناصر المسؤولية الفنية فيها

المطلب الأول الإطار التشريعي للحوادث المرورية

تمهيد

لا تُورد التعاريف المرورية لمجرد البيان اللغوي، وإنما تمثل في التحقيق المروري أداة فنية وقانونية لتحديد: محل الحادث، وصف الوسيلة المستخدمة، صفة الشخص المتدخل في الواقعة، مكان الاصطدام، ونوع المخالفة التي يمكن أن تُبنى عليها المسؤولية. لذلك فإن تعريف "المركبة" أو "السائق" أو "نهر الطريق" أو "الرصيف" ليس تعريفاً نظرياً، بل قد يغير نتيجة التحقيق من حيث الخطأ ورابطة السببية والاختصاص والإسناد. وترد هذه المعالجة في سياق بحث اختصاص التحقيق في الحوادث المرورية البسيطة وما يتفرع عنه من ضرورة ضبط المصطلحات الفنية والقانونية في المحاضر والتقارير.

أولاً: نطاق تطبيق قانون المرور

ينبغي أن يبدأ المحقق من قاعدة السريان الواردة في المادة (1) من المرسوم بالقانون رقم (67) لسنة 1976 في شأن المرور وتعديلاته، إذ تسري أحكام القانون واللوائح والقرارات المنفذة له على المركبات بجميع أنواعها، كما تسري على مرور المشاة والحيوان في الطرق العامة. ومقتضى ذلك أن التحقيق المروري لا يقتصر على السيارات، بل يمتد إلى الدراجات، والمركبات الآلية الصغيرة، والمقطورات، وحيوانات الجر أو الركوب، والمشاة، متى اتصلت الواقعة بالطريق العام أو بحركة المرور.⁽¹⁾

(1) المادة (1) من المرسوم بالقانون رقم (67) لسنة 1976 في شأن المرور.

ثانياً: تعريف المركبة وما يدخل في حكمها

أوردت المادة (2) من المرسوم بالقانون رقم (67) لسنة 1976 في شأن المرور التعريف العام للمركبة، فجعلتها كل وسيلة من وسائل النقل أو الجر ذات عجلات أو جنزير، تسير بواسطة قوة آلية أو جسدية، سواء كانت هذه القوة صادرة عن إنسان أو حيوان. ويترب على هذا التعريف أن مفهوم المركبة أوسع من السيارة؛ فهو يشمل كل وسيلة نقل أو جر ذات عجلات أو جنزير متى كانت مهيأة للسير، ولو لم تكن سيارة بالمعنى الشائع.⁽¹⁾

أما المركبة الآلية فهي كل مركبة تسير بواسطة محرك آلي، ويدخل في نطاقها ما خصص للزراعة أو للأعمال الإنشائية أو آلات الرفع. ومن ثم، فالعبرة في وصف المركبة بأنها "آلية" ليست بالغرض من استعمالها، بل بمصدر حركتها؛ فإذا كانت تسير بمحرك آلي، دخلت في هذا الوصف ولو كانت معدة للزراعة أو الإنشاء أو الرفع.⁽²⁾

وتعرف السيارة بأنها كل مركبة آلية تستخدم عادة في نقل الأشخاص أو الأشياء أو كليهما، أو في جر المركبات المعدة لهذا النقل. أما المقطورة فهي مركبة بغير محرك صممت وصنعت لكي تقطرها أو تجرها مركبة آلية أخرى. وتُعرف شبه المقطورة بأنها مقطورة يراعى في تصميمها أن تتركب خلف سيارة قاطرة ويرتكز جزء منها عليها، بحيث تكون هي والقاطرة وحدة واحدة. كما تعرف المركبة ذات المفصل بأنها كل سيارة موصول بها شبه مقطورة ويكونان معاً وحدة واحدة.⁽³⁾

وتعرف الدراجة الآلية بأنها كل مركبة ذات عجلتين أو أكثر، مجهزة بمحرك آلي، وقد يلحق بها صندوق أو عربة، وليست مصممة على شكل سيارة، ومعدة لنقل الأشخاص أو الأشياء. أما الدراجة العادية فهي كل مركبة ذات عجلتين أو أكثر، غير مجهزة بمحرك آلي، وتسير بقوة راکبها. وهذا التمييز بالغ الأهمية في التحقيق؛ لأن الدراجة الآلية تخضع من حيث الأصل لأحكام الترخيص ورخص السوق وشروط الأمن والمتانة، بينما الدراجة العادية تخضع لقواعد السير الخاصة بها وقواعد

(1) المادة (1/2) من المرسوم بالقانون رقم (67) لسنة 1976 في شأن المرور.

(2) المادة (2/2) من قانون المرور رقم (67) لسنة 1976.

(3) المادة (3/2، 4/2، 5/2، 6/2) من قانون المرور.

السلامة العامة.⁽¹⁾

وبناءً على هذه التعاريف، لا أتعامل مع لفظ "السكوتر" بوصفه وصفاً قانونياً مستقلاً بذاته ما لم يرد تنظيم خاص بشأنه، بل يكيف بحسب مصدر حركته وطبيعته الفنية: فإن كان غير مزود بمحرك ويسير بقوة جسدية، قارب حكم الدراجة العادية أو وسيلة التنقل ذات العجلات؛ وإن كان مزوداً بمحرك كهربائي أو آلي، فيُبحث مدى دخوله في وصف المركبة الآلية أو الدراجة الآلية. وهذا التكييف يجب أن يثبت في المحضر من خلال عدد العجلات، مصدر الحركة، وجود المحرك، القدرة التقريبية، ومكان الاستعمال.⁽²⁾

ثالثاً: الأشخاص المتصلون بالواقعة المرورية

عرفت المادة (2) السائق بأنه كل شخص يتولى سيطرة إحدى المركبات أو قطعان المشاة أو الأغنام أو حيوانات الجر أو الحمل أو الركوب. ويستفاد من ذلك أن صفة السائق لا تنحصر في قائد السيارة، بل تمتد إلى قائد الحيوان أو القطيع إذا كان وجوده أو قيادته متصلاً بحركة الطريق.⁽³⁾ أما الراكب فهو كل شخص يوجد بالسيارة أو يكون نازلاً منها أو صاعداً إليها خلاف السائق.

ولهذا التعريف أثر في حوادث فتح الأبواب، أو نزول الراكب إلى نهر الطريق، أو صعوده في موضع غير آمن؛ إذ يكون مركزه مختلفاً عن مركز السائق ومختلفاً عن مركز المشاة في بعض الوقائع.⁽⁴⁾

وعرفت المادة ذاتها المشاة بأنهم الأشخاص الذين يسرون على أقدامهم، وأدخلت في حكمهم من يدفع أو يجير دراجة أو عربة أطفال أو عربة مريض أو ذي عاهة أو عربة يد ذات عجلة واحدة. وهذا النص مهم في التحقيق؛ لأن راكب الدراجة إذا نزل منها ودفعها أصبح في حكم المشاة، أما إذا كان يقودها راكباً لها فإنه يخضع لقواعد سير الدراجات.⁽⁵⁾

(1) المادة (7/2، 8/2) من قانون المرور.

(2) هذا التكييف مستخلص من تعريف المركبة والمركبة الآلية والدراجة الآلية والدراجة العادية في المادة (2) من قانون المرور.

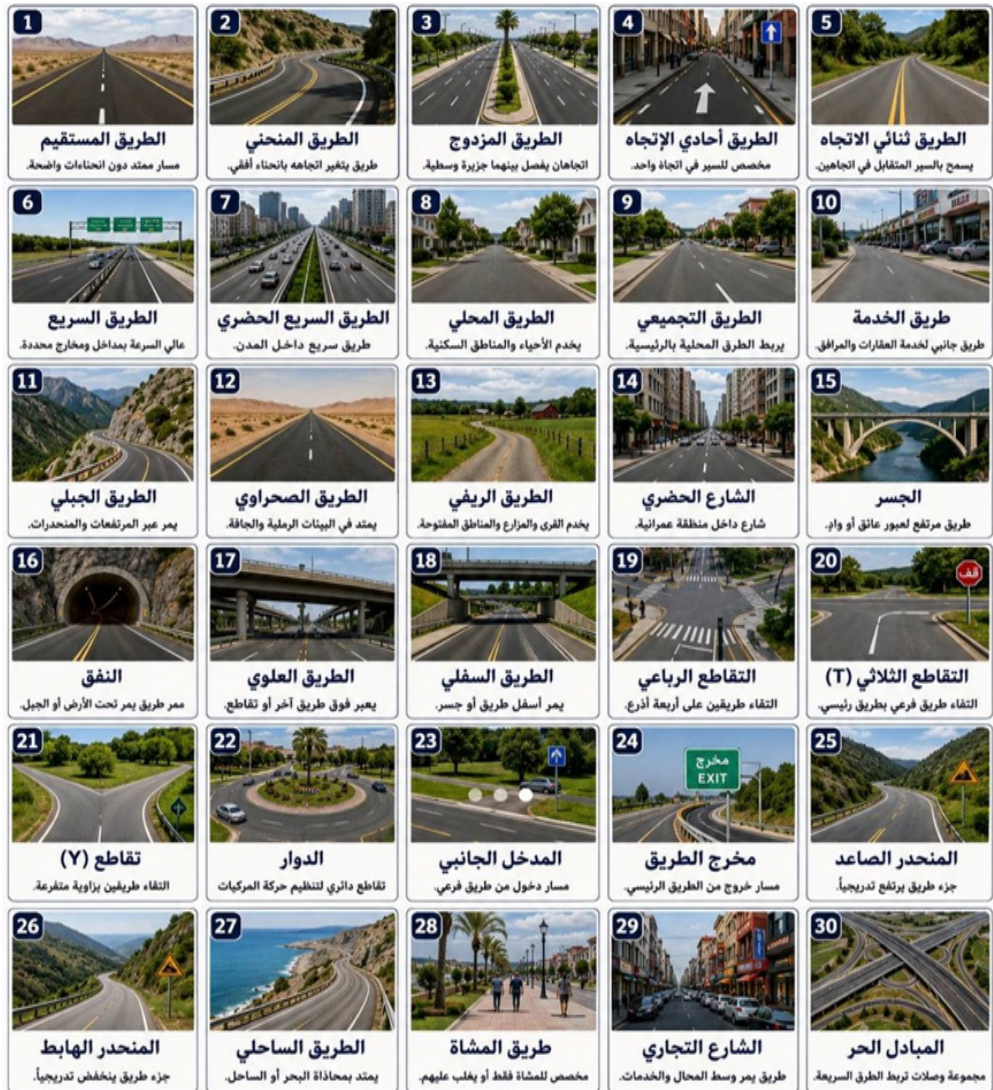
(3) المادة (12/2) من قانون المرور.

(4) المادة (13/2) من قانون المرور.

(5) المادة (14/2) من قانون المرور.

رابعاً: موضع الحادث في الطريق

عزّفت المادة (2) الطريق بأنه المسطح الكلي المعد للمرور العام، وعزّفت طريق المرور السريع بأنه الطريق المعد خصيصاً لمرور السيارات، الذي لا يخدم مباشرة الملكيات المجاورة، ويتكون من اتجاهين منفصلين، ولا يتقاطع على المستوى ذاته مع الطرق أو مسارات عبور المشاة، ولا يكون الدخول إليه أو الخروج منه إلا من الأماكن المخصصة لذلك. ولهذا التعريف أثر مباشر في تحديد الخطأ عند الرجوع للخلف، أو الوقوف، أو الدخول والخروج، أو عبور المشاة في الطرق السريعة.⁽¹⁾



(1) المادة (15/2، 16/2) من قانون المرور.

والمقصود بنهر الطريق هو القسم المستخدم عادة لسيير المركبات، أما مسار الطريق فهو الجزء الطولي من نهر الطريق الذي يسمح عرضه بمرور صف واحد من المركبات المتتابعة، سواء حدد بعلامات طولية أو لم يحدد. وبذلك فإن إثبات أن الاصطدام وقع في نهر الطريق أو داخل مسار معين ليس تفصيلاً فنياً عارضاً، بل عنصر جوهري في تحديد ما إذا كان أحد الأطراف قد انحرف أو دخل مساراً غير مخصص أو غير خط سيره دون احتياط.⁽¹⁾

والرصيف هو جزء الطريق المحاذي له من الجانبين والمعد لسيير المشاة، وتعد الجزر الكائنة في وسط الطريق في حكم الرصيف. أما كتف الطريق فهو الجزء المحاذي للطريق من الجانبين والمعد للتوقف الاضطراري للسيارات. وتظهر أهمية ذلك في حوادث الدهس أو الاصطدام بمركبة متوقفة؛ فالحوادث الواقعة على الرصيف يختلف في دلالاته عن الحادث الواقع في كتف الطريق أو في نهر الطريق.⁽²⁾

وعرفت المادة (2) التقاطع بأنه كل تلاقي أو تقابل أو تفرع للطرق على مستوى واحد، شاملاً الساحة المكشوفة التي تكونت نتيجة لذلك. كما عرفت اتجاه المرور بأنه الجانب الأيمن من الطريق. لذلك يجب على المحقق في حوادث التقاطعات أن يثبت بدقة: اتجاه كل مركبة، موضع الدخول إلى التقاطع، أولوية المرور، الإشارة الضوئية أو العلامة، وما إذا كانت المركبة قد دخلت التقاطع من اليمين أو من طريق رئيسي أو فرعي.⁽³⁾

وفرت المادة (2) بين الوقوف والانتظار؛ فالوقوف هو توقف المركبة للمدة التي تستلزمها ضرورة السير أو نزول أو ركوب الأشخاص أو تحميل أو تفريغ البضائع، أما الانتظار فهو وجود المركبة في مكان ما لمدة محددة أو غير محددة لغير تلك الأسباب. وهذا الفرق لازم عند بحث المخالفات المتعلقة بوقوف المركبة في موضع حادث، أو انتظارها في مكان محظور، أو تسببها في حجب الرؤية أو عرقلة السير.⁽⁴⁾

(1) المادة (17/2 ، 18/2) من قانون المرور.

(2) المادة (19/2 ، 20/2) من قانون المرور.

(3) المادة (21/2 ، 22/2) من قانون المرور.

(4) المادة (23/2 ، 24/2) من قانون المرور.



خامساً: التعاريف الحديثة ذات الصلة بالإثبات المروري

أضيف إلى المادة (2) بموجب المرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025 تعريف "أجهزة الضبط والمراقبة المرورية"، وهي وسائل التقنية الحديثة في التصوير والتسجيل والبت، الحالية والمستقبلية، التي تعمل آلياً أو يدوياً لضبط المخالفات المرورية ومراقبة الطرق. وهذا التعريف يهتم التحقيق من زاوية الإثبات، لأنه يجعل التسجيل أو الصورة أو الرصد الآلي جزءاً من أدوات ضبط الواقعة المرورية، مع بقاء تقدير حجيتها وحدودها خاضعاً للقواعد القانونية.⁽¹⁾

(1) المادة (28/2) من قانون المرور، مضافة بالمرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025.

كما أضيف تعريف "العقوبات البديلة" بوصفها العقوبات المنصوص عليها في قانون المرور، والتي يجوز للقاضي أن يقضي بها أو يأمر بها بدلاً من العقوبة الأصلية في الأحوال المبينة بالقانون ولائحته التنفيذية. وموضع هذا التعريف أنه يتعلق بمرحلة الجزاء لا بمرحلة وصف الحادث، لكنه قد يكون مهماً عند إعداد التقرير القانوني عن المخالفة أو عند عرض الأوراق على المحكمة.⁽¹⁾

سادساً: أنواع المركبات وفق المادة (3) من قانون المرور
قسمت المادة (3) المركبات إلى أنواع، وجعلت السيارة في مقدمة هذه الأنواع.



وتشمل السيارات: السيارة الخاصة المعدة للاستعمال الشخصي لنقل الركاب فقط، وسيارة الأجرة المعدة لنقل الركاب بأجر، وسيارات نقل الركاب التي لا يقل عدد ركابها عن ثمانية، ومنها باص النقل العام، وباص النقل الخاص، والباص السياحي، وسيارة النقل المشترك المعدة لنقل الأشخاص والأشياء معاً.⁽²⁾

(1) المادة (29/2) من قانون المرور، مضافة بالمرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025.

(2) المادة (3/أولاً/1-4) من قانون المرور.

وتشمل المادة ذاتها سيارات نقل الأشياء والحيوانات، العامة والخاصة، والسيارات ذات الاستعمال الخاص كسيارات الإطفاء والإسعاف ونقل الموتى وورش التصليح وسيارات التحقيق الجنائي، كما أضيفت سيارات توصيل الطلبات الاستهلاكية ودراجات توصيل الطلبات الاستهلاكية بموجب قرار وزير الداخلية رقم (2011) لسنة 2024 بتعديل بعض أحكام القرار الوزاري رقم (81) لسنة 1976 باللائحة التنفيذية لقانون المرور وتعديلاته.⁽¹⁾

كما تضمنت المادة (3) الجرار، وهو مركبة آلية لا يسمح تصميمها بنقل الأشخاص أو الحيوانات ويقتصر استعمالها على جر المقطورات والآلات، وتضمنت المركبة الصناعية والإنشائية والزراعية المعدة للأشغال الإنشائية والأعمال الزراعية والآلات الرافعة، ثم الدراجة الآلية، والدراجة العادية، والمقطورة وشبه المقطورة، مع منح وزير الداخلية سلطة إلحاق أو إضافة أنواع جديدة من المركبات وتحديد مواصفاتها وشروط تسجيلها.⁽²⁾

سابعاً: القواعد اللائحية المكملّة للتعاريف في التحقيق المروري

لا يكتمل فهم التعريف القانوني للحدث بالرجوع إلى قانون المرور وحده؛ لأن قرار وزير الداخلية رقم (81) لسنة 1976 بإصدار اللائحة التنفيذية لقانون المرور وتعديلاته يحدد كثيراً من قواعد السلوك المروري التي يرجع إليها المحقق عند تقدير الخطأ الفني. وتقرر المادة (25) من قانون المرور قاعدة عامة مؤداها أنه لا يجوز قيادة المركبات بحالة تعرض حياة الأشخاص والأموال للخطر، وأن على المشاة وقائدي المركبات والحيوانات الالتزام بقواعد المرور وآدابه وإشاراته وعلاماته وتعليمات رجال الشرطة.⁽³⁾

ومن أهم القواعد اللائحية في التحقيق المادة (142) من اللائحة التنفيذية، التي تلزم قائد المركبة عند تغيير خط السير، أو الدخول في مسار أو الخروج منه، أو الدوران، أو الرجوع للخلف، بأن يتأكد من عدم تعريض الغير للخطر، وأن يعلن رغبته بوضوح وفي وقت مناسب، وأن يستعمل الإشارة. وتظهر أهمية هذه المادة في حوادث الانحراف المفاجئ، وتغيير المسار، والدخول

(1) المادة (3/أولاً/5-11) من قانون المرور، والقرار الوزاري رقم (2011) لسنة 2024.

(2) المادة (3/ثانياً إلى سادساً) من قانون المرور.

(3) المادة (25) من قانون المرور رقم (67) لسنة 1976.

إلى الطريق أو الخروج منه، والرجوع إلى الخلف.⁽¹⁾

وتقرر المادة (147) من اللائحة التنفيذية واجب ترك مسافة كافية بين المركبة والمركبة التي أمامها، بما يمكن قائد المركبة الخلفية من الوقوف عند خفض سرعة المركبة الأمامية فجأة، كما تحظر استعمال المكابح فجأة بغير موجب قوي. ولهذا النص أثر مباشر في حوادث الاصطدام الخلفي، إذ يصبح موضع البحث: هل ترك السائق مسافة كافية؟ وهل كان استعمال الفرامل مفاجئاً ومبرراً؟⁽²⁾

وتنظم المادة (148) من اللائحة التنفيذية سير الدراجات، فتوجب على قائد الدراجة التزام الجانب الأيمن لنهر الطريق، وتحظر عليه السير فوق الرصيف، وتوجب الالتزام بالمسار المخصص للدراجات إن وجد، كما توجب على قائدي الدراجات السير فرادى الواحد خلف الآخر، وتحظر الاستعانة بمركبة أخرى لجر الدراجة أو تسييرها. وبذلك فإن مخالفة قائد الدراجة لهذه القواعد قد تكون أساساً للخطأ الفني إذا اتصلت بسبب الحادث.⁽³⁾

أما واجبات المشاة وقائدي المركبات تجاههم فتبرز في **المواد (193) إلى (198) من اللائحة التنفيذية**؛ إذ توجب على المشاة الحذر عند عبور نهر الطريق واستعمال أقرب ممر عبور إن وجد، وتوجب عليهم الالتزام بالإشارات الخاصة بالمشاة أو إشارات رجل الشرطة، وتلزم قائدي المركبات بعدم تعريض المشاة للخطر، والتهديئة عند ممرات المشاة، والتوقف أو عدم عرقلة المشاة بحسب حالة الإشارة وتنظيم المرور.⁽⁴⁾

وفي شأن السرعة، **صدر قرار وزير الداخلية رقم (98) لسنة 1977** بشأن تحديد سرعة المركبات، مقررًا الحد الأقصى العام للسرعة في المدن والمناطق التجارية والمناطق الآهلة بالسكان والأحياء السكنية وما في حكمها بخمسة وأربعين كيلومتراً في الساعة، وفي الطرق الرئيسية والسريعة وما في حكمها بثمانين كيلومتراً في الساعة، مع جواز تحديد سرعة أقل أو أكثر في بعض أجزاء

(1) المادة (142) من قرار وزير الداخلية رقم (81) لسنة 1976 باللائحة التنفيذية لقانون المرور وتعديلاته.

(2) المادة (147) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور.

(3) المادة (148) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور.

(4) المواد (193)، (194)، (196)، (197)، (198) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور.

الطرق وفق مقتضيات حالة المرور.⁽¹⁾

ثامناً: الدراجات العادية والسكوترات

الدراجة العادية، وفق المادة (8/2) من قانون المرور، هي مركبة ذات عجلتين أو أكثر، غير مجهزة بمحرك آلي، وتسير بقوة راكبها. فإذا كان الشخص يركبها ويقودها في الطريق فهو قائد دراجة، أما إذا كان يدفعها أو يجرها ماشياً فهو في حكم المشاة وفق المادة (14/2). ولهذا يجب في محضر التحقيق إثبات ما إذا كان الشخص راكباً للدراجة أو دافعاً لها؛ لأن ذلك يغير مركزه القانوني وقواعد السلوك الواجبة عليه.⁽²⁾

أما السكوتر اليدوي أو الكهربائي فلا يكفي وصفه التجاري لتكييفه. فإن كان يسير بقوة جسدية فقط قارب حكم الدراجة العادية، وإن كان مزوداً بمحرك كهربائي أو ميكانيكي وجب بحث دخوله في وصف المركبة الآلية أو الدراجة الآلية، بحسب عدد العجلات، وطريقة التصميم، والغرض من الاستعمال، ووجود المحرك. وهذا تكييف في وقانوني يجب ألا يترك للعبارة العامة "سكوتر"، بل يجب وصفه تفصيلاً في المحضر.⁽³⁾

تاسعاً: الدراجات الآلية

الدراجة الآلية هي مركبة ذات محرك، وليست مجرد دراجة عادية؛ ولذلك تخضع لأحكام الترخيص ورخص السوق وشروط الأمن والمتانة. وقد قررت المادة (54) من اللائحة التنفيذية شروطاً فنية خاصة بها، منها تزويد الدراجة ذات العجلتين برافعة لحفظ توازنها أثناء الوقوف، وحظر ركوب شخص خلف قائدها إلا إذا كانت الدراجة مصممة أصلاً بمقعد خاص محكم وبدواسات للراكب، وتنظيم شروط صندوق البضائع، ووجوب وضع الخوذة الخاصة بالأمان على قائد الدراجة والراكب، مع استثناء الدراجات المصممة بطريقة تقي من الصدمات وتوفر الحماية.⁽⁴⁾

(1) قرار وزير الداخلية رقم (98) لسنة 1977 بشأن تحديد سرعة المركبات.

(2) المادة (8/2 ، 14/2) من قانون المرور.

(3) التكييف مستند إلى المادة (1/2 ، 2/2 ، 7/2 ، 8/2) من قانون المرور.

(4) المادة (54) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور.

وتقسم رخصة سوق الدراجة الآلية، وفق المادة (85) من اللائحة التنفيذية، إلى فئة (أ) لقيادة جميع أنواع الدراجات الآلية وتعليم قيادتها وتعليم قيادة المركبات البرية (A.T.V)، وفئة (ب) لقيادة الدراجات الآلية ذات الثلاث عجلات أو أكثر، ولا يجوز لحامل الفئة (ب) قيادة ما تسمح به الفئة (أ). كما تقرر المادة (88) شروط السن، ومنها ألا يقل سن طالب رخصة سوق الدراجة عن سبعة عشر عاماً، مع خضوع طالب الرخصة لشروط اللياقة الصحية والاختبار وفق المواد اللاحقة.⁽¹⁾

عاشراً: الباجيات ومركبات A.T.V

طبيقات العملية المهمة لتعريف المركبة
تُعد الباجيات ومركبة
أعلنت وزارة الداخلية أن الوزاري رقم (245) لسنة 1982
الآلية والدراجة الآلية. وقد
القرار
يمنع تسيير مركبات الباجيا
كناية، كما قررت الإدارة العامة للمرور
وجوب استخراج رخصة سوق دراجة آلية فئة (أ) لقيادة جميع أنواع الدراجات بما فيها المركبات البرية
(A.T.V)، ووجوب وضع الخوذة وارتداء الملابس الواقية، والالتزام بالقيادة في المناطق الصحراوية
فقط، وعدم استخدامها على الطرق الرئيسية أو بالمناطق السكنية.⁽²⁾

كما ورد في نشر القرار الوزاري رقم (630) لسنة 2000 أن المركبات الصغيرة
”الباجيات“ أضيفت إلى أنواع المركبات الواردة في قانون المرور، وعرفت بأنها مركبة آلية ذات ثلاث
أو أربع عجلات، تزيد قوة محركها على ثلاثة أحصنة ميكانيكية، غير مصممة على شكل سيارة،
ويقصر استعمالها على الاستعمال الشخصي فقط، مع شروط للترخيص تتعلق بالسرعة التصميمية،
والتأمين، وشروط الأمن والمتانة، واللوحات، وحظر استعمالها في الطرق الرئيسية والسرعة والأحياء
السكنية والمناطق الداخلية والساحلية، مع السماح بها في المناطق الصحراوية والطرق غير المعبدة
ومضامير وحلبات السباق وفق الشروط.⁽³⁾

(1) المواد (85)، (88)، (89)، (93)، (94) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور.

(2) بيان الإدارة العامة للمرور بوزارة الداخلية بشأن الباجيات و A.T.V، وبيان القرار الوزاري رقم (245) لسنة 1982.

(3) ما نشر عن القرار الوزاري رقم (630) لسنة 2000 بشأن المركبات الصغيرة ”الباجيات“.

وقد شدد تعديل سنة 2025 على خطورة قيادة الباجيات والدراجات في غير الأماكن المخصصة لها، إذ وردت ضمن الأفعال المنصوص عليها في **المادة (33 مكرراً) من قانون المرور بعد تعديلها**: قيادة مركبات ”الباجيات“ والدراجات في غير الأماكن المخصصة لها. وهذا يفرض على المحقق أن يثبت مكان القيادة بدقة: هل هو طريق رئيسي؟ منطقة سكنية؟ منطقة صحراوية؟ مضمار؟ طريق غير معبد؟ لأن المكان قد يكون عنصراً حاسماً في التكييف.⁽¹⁾

حادي عشر: الجرارات والمقطورات وشبه المقطورات

الجرار، وفق المادة (3) من قانون المرور، مركبة آلية لا يسمح تصميمها بنقل الأشخاص أو الحيوانات، ويقتصر استعمالها على جر المقطورات والآلات وغيرها. أما المركبة الصناعية والإنشائية والزراعية فهي المعدة للأشغال الإنشائية والأعمال الزراعية والآلات الرافعة. وبذلك لا يجوز في التحقيق معاملة الجرار أو المعدة الإنشائية كما تعامل السيارة الخاصة؛ فالغرض، والوزن، ومجال الرؤية، ومسافة التوقف، وطبيعة التحميل والجر، كلها عناصر فنية مؤثرة في تحديد الخطأ.⁽²⁾

وتصرف رخصة سوق إنشائية أو صناعية أو زراعية أو جرار لقيادة جميع أنواع المركبات الإنشائية أو الصناعية أو الزراعية أو الجرار، **وفق المادة (85) من اللائحة التنفيذية، وتشترط المادة (88)** ألا يقل عمر طالب رخصة سوق المركبة الإنشائية عن واحد وعشرين عاماً. وهذا يوجب على المحقق التحقق من نوع الرخصة، لا الاكتفاء بوجود رخصة سوق عامة أو خاصة.⁽³⁾

كما أن مخالفة شروط الجر وردت ضمن **المادة (36) من قانون المرور، بعد التعديلات الحديثة**، باعتبارها مخالفة مستقلة وفق ما تبينه اللائحة التنفيذية والقرارات الوزارية المنظمة. وتظهر أهمية ذلك في حوادث انفصال المقطورة، أو سقوط الحمولة، أو انحراف المركبة القاطرة، أو حجب الرؤية، أو زيادة الطول أو العرض على نحو غير مأمون.⁽⁴⁾

(1) المادة (33 مكرراً/5) من قانون المرور، بعد تعديلها بالمرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025.

(2) المادة (3/ثانياً وثالثاً) من قانون المرور.

(3) المواد (4/85) و(4/88) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور.

(4) المادة (12/36) من قانون المرور.

ثاني عشر: إذن إصلاح المركبة بعد الحادث

من النصوص ذات الصلة المباشرة بالتحقيق المروري المادة (10 مكرراً) من قانون المرور، التي تحظر على ورش إصلاح السيارات وسائر الحرفيين العاملين في هذا النشاط قبول إجراء إصلاحات بأي مركبة تكون ناجمة عن حادث إلا بعد تقديم إذن كتابي صادر من الجهة المختصة بوزارة الداخلية، مع إحالة الإجراءات الواجب اتباعها إلى قرار من وزير الداخلية. ويستفاد من هذا النص في الحوادث ضد مجهول، أو عند محاولة أحد الأطراف إزالة آثار الحادث قبل المعاينة، أو عند ظهور إصلاحات حديثة غير مفسرة.⁽¹⁾

ثالث عشر: الحيوان والعربات اليدوية وما في حكم المشاة

لأن المادة (1) من قانون المرور تسري أيضاً على مرور الحيوان في الطرق العامة، ولأن تعريف السائق يشمل قائد قطعان الماشية أو الأغنام أو حيوانات الجر أو الحمل أو الركوب، فإن الحوادث التي تتعلق بحيوان سائب أو عربة تجرها الحيوانات لا تخرج من نطاق التحقيق المروري. ويجب بحث ما إذا كان الحيوان تحت رقابة قائد، وما إذا كان تركه في الطريق قد عرقل السير أو تسبب في الخطر.⁽²⁾

وقد عاجلت المادة (36) من قانون المرور، بعد تعديل سنة 2025، ترك الحيوانات بالطرق العامة من غير حراسة، أو مخالفة حارسها أو قائدها قواعد المرور، أو إهماله في رقابتها أو قيادتها، كما عاجلت مخالفة المشاة وراكبي الدراجات العادية، الكهربائية أو الهوائية، لقواعد المرور. وهذا يوجب على المحقق ألا يختزل الواقعة في "اصطدام مركبة بحيوان" أو "اصطدام بدراجة"، بل يبحث مصدر الخطأ من طرفي الحادث.⁽³⁾

مبادئ قضائية لازمة عند تطبيق هذه التعاريف في التحقيق

قررت محكمة التمييز أن إقرار قائد المركبة بعدم حمله رخصة قيادة بالمخالفة لأحكام قانون المرور يوفر مبرراً لاستيقافه لاتخاذ الإجراءات القانونية، وأن ظهور مادة مخدرة عرضاً أثناء تقديم البطاقة المدنية أوجد حالة تلبس تبيح التفتيش. ويستفاد من ذلك أن مخالفة مرورية ظاهرة قد تبرر

(1) المادة (10 مكرراً) من قانون المرور.

(2) المادة (1) والمادة (12/2) من قانون المرور.

(3) المادة (2/36 ، 3/36) من قانون المرور.

الاستيقاف، لكن امتداد الإجراء إلى التفتيش يتطلب سبباً قانونياً إضافياً كحالة التلبس أو إذناً من السلطة المختصة.⁽¹⁾

كما قررت محكمة التمييز أن تجاوز الإشارة الحمراء، ومحاولة الهرب بعد الأمر بالوقوف، وإدراك رجل الشرطة بحاسة الشم أن قائد المركبة تحت تأثير المشروبات المسكرة، يوفر حالة تلبس تبيح الاستيقاف والقبض. ويصلح هذا المبدأ في وقائع الدراجات الآلية والباجيات والسكوترات الآلية متى اقترنت بمخالفة مشاهدة أو فرار أو قيادة بحالة غير طبيعية ظاهرة.⁽²⁾

وفي المقابل، قررت محكمة التمييز أن مجرد مشاهدة الشخص في حالة غير طبيعية أو رؤية أقراص في السيارة لا يوفر بذاته حالة التلبس التي تبيح القبض والتفتيش بغير إذن، وإن كان قد يجيز الاستيقاف أو الاصطحاب لمركز الشرطة أو استئذان السلطة المختصة. وهذا المبدأ يحمي التحقيق المروري من التوسع في الإجراءات المقيدة للحرية بمجرد الاشتباه العام.⁽³⁾

وقررت محكمة التمييز كذلك أن مشاهدة رجل الشرطة مركبة ذات نوافذ مظلمة بالمخالفة لقانون المرور تبيح له الاستيقاف وتحرير المحضر اللازم، ولا تبيح تفتيش السيارة بحثاً عن جريمة أخرى غير متصلة بالمخالفة المرورية إلا في الأحوال التي ينص عليها القانون. وهذا المبدأ مهم في التحقيق المروري؛ لأنه يفرق بين سلطة ضبط المخالفة المرورية وسلطة التفتيش عن جرائم أخرى.⁽⁴⁾ كما أكدت محكمة التمييز في سياق المركبات المعدة للأجرة والنقل والشاحنات أن لرجل الشرطة إيقاف هذه المركبات للتحقق من عدم مخالفة أحكام قانون المرور، لكن ذلك لا يمتد إلى تفتيش ما تحمله من أشياء بحثاً عن جريمة أخرى إلا بإذن أو في الأحوال المقررة قانوناً.

وهذا يفيد عند تفتيش سيارات النقل أو مركبات التوصيل أو الشاحنات بعد حادث أو مخالفة.⁽⁵⁾

(1) محكمة التمييز، الطعن رقم (2002/418) جزائي، جلسة 2003/8/26

(2) محكمة التمييز، الطعن رقم (2006/111) جزائي، جلسة 2006/11/7 .

(3) محكمة التمييز، الطعن رقم (2005/187) جزائي، جلسة 2005/11/22 .

(4) محكمة التمييز، الطعن رقم (2004/304) جزائي، جلسة 2005/3/15 .

(5) مبدأ منشور لمحكمة التمييز بشأن تفتيش سيارات الأجرة والنقل والشاحنات.

المطلب الثاني

ماهية الحادث المروري

يمكن تعريف الحادث المروري، في نطاق التحقيق بأنه واقعة تنشأ عن استعمال مركبة أو مفتوح لحركة المرور، ويترتب عليها ضرر أو خطر على الأشخاص أو نتيجة فعل أو امتناع أو حالة فنية في المركبة أو ظرف متعلق الأموال لا يستدعي بحث المسؤولية المرورية أو الجزائية أو المدنية. وهذا التعريف ليس تعريفاً تشريعياً حرفياً وارداً بنص مستقل، وإنما هو تعريف تحليلي مستخلص من نطاق سريان قانون المرور على المركبات بجميع أنواعها وعلى مرور المشاة والحيوان في الطرق العامة، ومن تعريفات المركبة والطريق، ومن النصوص التي جرمت التسبب في حادث يضر بالممتلكات العامة أو الغير نتيجة مخالفة قانون المرور أو لائحته التنفيذية. ويأتي ذلك في سياق البحث المتعلق بتمييز الحوادث المرورية البسيطة عن غيرها وأثره في الاختصاص الإجرائي.⁽¹⁾

ويمتاز هذا التعريف بأنه لا يحصر الحادث المروري في صورة التصادم بين مركبتين فقط، بل يمتد إلى صور متعددة، منها اصطدام مركبة بأخرى، أو دهس شخص، أو اصطدام مركبة بجسم ثابت، أو انقلاب مركبة، أو سقوط حمولة، أو انزلاق بسبب مطر أو زيت، أو وقوع حادث في تقاطع أو دوار، أو عند الرجوع إلى الخلف، أو بسبب تغيير المسار، أو نتيجة عيب فني في المركبة أو سوء تثبيت الحمولة. والعبرة في جميع هذه الصور ليست باسم الواقعة، بل بوجود علاقة بين استعمال الطريق أو المركبة وبين الضرر أو الخطر محل التحقيق.⁽²⁾

(1) المادة (1) من المرسوم بالقانون رقم (67) لسنة 1976 في شأن المرور تقرر نطاق سريان القانون، والمادة (2) تتضمن تعريف المركبة والطريق، والمادة (34) بعد تعديلها بالمرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025 تعاقب على التسبب في وقوع حادث يضر بالممتلكات العامة أو الغير نتيجة مخالفة أحكام القانون أو لائحته التنفيذية.

(2) المادة (34) من قانون المرور المعدل سنة 2025 تناول التسبب في حادث يضر بالممتلكات، والمادة (33 مكرراً) تناول صوراً خطيرة مثل تجاوز الإشارة الحمراء والقيادة برعونة أو تفريط وتجاوز السرعة وقيادة الباجيات والدراجات في غير الأماكن المخصصة، والمادة (36) تناول صوراً أخرى ذات أثر فني مثل مخالفة شروط الجر، وترك الحيوانات بالطريق، ومخالفة المشاة وراكبي الدراجات لقواعد المرور.

ويختلف الحادث المروري عن المخالفة المرورية. فالمخالفة المرورية هي خروج على قاعدة من قواعد قانون المرور أو لائحته التنفيذية أو القرارات المنظمة، سواء ترتب على ذلك حادث أم لم يترتب؛ كقيادة مركبة دون حمل رخصة سوق، أو الوقوف في مكان ممنوع، أو مخالفة شروط اللوحات، أو عدم حمل إجازة التسيير، أو مخالفة قواعد السير. أما الحادث المروري فهو واقعة مادية لها نتيجة أو خطر، وقد تنشأ عن مخالفة واحدة، أو عن عدة مخالفات متداخلة، أو عن سبب فني، أو عن ظرف طريق، أو عن خطأ الغير، أو عن قوة قاهرة، وقد يبدأ التحقيق فيه دون أن تكون المخالفة واضحة من اللحظة الأولى.



وتظهر أهمية التمييز بين المخالفة والحادث في أن مجرد وجود مخالفة لا يكفي وحده لإثبات المسؤولية عن الحادث، كما أن مجرد وقوع الحادث لا يكفي وحده لإثبات الخطأ. فالتحقيق الفني الصحيح لا يكتفي بعبارة أن السائق "مخالف"، وإنما يربط المخالفة بألية وقوع الحادث: هل أدى عدم ترك مسافة أمان إلى الاصطدام الخلفي؟ هل كان تغيير المسار دون تحقق سبباً في التصادم الجانبي؟ هل كانت السرعة سبباً منتجاً في فقد السيطرة؟ هل كان الطريق المبتل ظرفاً مساعداً أم سبباً مستقلاً؟ وهل يوجد سبب أجنبي أو خطأ من الغير أو من المجني عليه يقطع أو يخفف علاقة السببية؟

وتنقسم الحوادث المرورية، من حيث الجسامة العملية والتحقيقية، إلى حوادث مرورية بسيطة وحوادث مرورية جسيمة. والمقصود بالحوادث المرورية البسيطة، في ضوء النص المستحدث بالمادة (45) من قانون المرور، هو الحادث الذي لا ينجم عنه إصابات للأشخاص، ويقتصر في ظاهره على تلفيات مادية، ولا تقتزن به منذ البداية شبهة جريمة مستقلة أو ظرف خطر يخرج من نطاق البساطة. وهذا الوصف يجب أن يظل وصفاً أولياً لا نهائياً، لأنه قد يتغير متى ظهرت إصابة أو تبينت ظروف أشد خطورة.⁽¹⁾

أما الحادث المروري الجسيم فهو الحادث الذي يخرج عن نطاق التلفيات المادية البسيطة، إما بسبب نتيجته، كالإصابة أو الوفاة، أو بسبب ظروفه، كقيادة المركبة تحت تأثير المسكرات أو المخدرات أو المؤثرات العقلية، أو القيادة برعونة أو تفريط، أو تجاوز الإشارة الحمراء، أو الهروب بعد الحادث، أو تجاوز السرعة بصورة جسيمة، أو استعمال المركبة بطريقة تعرض الأرواح أو الممتلكات للخطر. وهذه الظروف لا تجعل الحادث مجرد تلفيات، بل تنقله إلى نطاق يتطلب تحقيقاً أدق في الخطأ والنتيجة والرابطة السببية والإجراءات المقيدة للحرية عند توافر شروطها.⁽²⁾ كما أن المادة (33 مكرراً) عاقبت على القيادة برعونة أو تفريط، وتجاوز الإشارة الحمراء، وتجاوز السرعة، وقيادة الباحيات والدراجات في غير الأماكن المخصصة.

ومع ذلك، فإن وصف الحادث بأنه بسيط يجب ألا يغلق باب إعادة التكييف. فقد يبدأ البلاغ بوصفه حادث تلفيات، ثم يظهر تقرير طبي يثبت إصابة أحد الأطراف، أو تكشف المعاينة وجود قيادة تحت تأثير، أو هروب، أو رعونة ظاهرة، أو عيب في جسيم، أو مخالفة شروط الجر، أو استعمال المركبة في غير الغرض المخصص لها. والعبرة في النهاية ليست بعنوان البلاغ، بل بحقيقة

(1) الفقرة الأخيرة المضافة إلى المادة (45) من قانون المرور بموجب المرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025 تحدثت عن "الحوادث المرورية البسيطة التي لا ينجم عنها إصابات للأشخاص"، وقررت أن وزير الداخلية يحدد صلاحيات أعضاء قوة الشرطة المكلفين بالتحقيق فيها والإجراءات الخاصة بها. كما أن المادة (34) تعاقب على التسبب في حادث يضر بالممتلكات العامة أو الغير، بما يدل على أن الحادث المادي قد يظل واقعة جزائية إذا لم ينته بالصلح أو اقتضى تحقيقاً.
(2) المادة (44) من قانون المرور بعد تعديلها بالمرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025 أجازت لأي عضو من أعضاء قوة الشرطة القبض في حالات منها قيادة مركبة تحت تأثير المسكرات أو المخدرات، وارتكاب حادث ترتب عليه إصابة أو وفاة، ومحاولة الهروب في حالة حادث يضر بسلامة أحد الأفراد، والقيادة برعونة أو تفريط، وتجاوز السرعة بما يزيد على 50 كم/س، وتجاوز الإشارة الحمراء.

الواقعة ونتيجتها وأدلتها.⁽¹⁾

ويتدرج الحادث المروري من حيث التكييف القانوني؛ فقد يكون مجرد مخالفة مرورية لا حادث فيها، وقد يكون مخالفة ترتب عليها حادث مادي، وقد يرتقي إلى جنحة مرورية متى كان الفعل معاقباً عليه بالحبس مدة لا تجاوز ثلاث سنوات أو بالغرامة أو بإحدى العقوبات، وقد يدخل في نطاق الجنائية إذا قرر القانون عقوبة تزيد على ثلاث سنوات حبساً بحسب معيار قانون الجزاء. لذلك فالحوادث المرورية ليس وصفاً قانونياً واحداً ثابتاً، بل واقعة قابلة للتدرج بحسب السلوك والنتيجة والرابطة السببية والنص العقابي المنطبق.⁽²⁾

(1) المادة (44) تجعل الحادث الذي ترتبت عليه إصابة أو وفاة من الحالات ذات الأثر الإجرائي الخاص، والمادة (38) تشدد العقوبة عند القيادة تحت تأثير المسكرات أو المخدرات أو المؤثرات العقلية إذا ترتب عليها حادث بتلفيات أو حادث أدى إلى إصابة أو وفاة.

(2) قانون الجزاء رقم (16) لسنة 1960 يقرر في المواد (2)، (3)، و(5) أن الجرائم نوعان: جنائيات وجنح، وأن الجنائيات هي الجرائم المعاقب عليها بالإعدام أو الحبس المؤبد أو الحبس المؤقت مدة تزيد على ثلاث سنوات، وأن الجنح هي الجرائم التي يعاقب عليها بالحبس مدة لا تجاوز ثلاث سنوات أو بالغرامة أو بإحدى هاتين العقوبتين. كما أن المادة (34) من قانون المرور تقرر عقوبة لا تزيد على شهرين للتسبب في حادث يضر بالملكات، والمادة (33 مكرراً) تقرر عقوبة تزيد على سنة ولا تجاوز ثلاث سنوات لصور خطيرة كالقيادة برعونة، والمادة (38) تصل في بعض صور القيادة تحت التأثير إذا ترتبت إصابة أو وفاة إلى حبس لا يزيد على خمس سنوات.

المبحث الثاني الاختصاص والإجراءات الأولية في التحقيق في الحوادث المرورية

تمهيد

يقتضي البحث في الاختصاص والإجراءات الأولية في الحوادث المرورية التمييز منذ البداية بين طبيعة الحادث بوصفه واقعة مادية تقع في الطريق، وبين الأثر القانوني الذي قد يترتب عليها بحسب نتيجتها وظروفها. فالحوادث المرورية قد يبدأ في ظاهره كتصادم بسيط أو تلفيات مادية، ثم يتبين لاحقاً أنه ينطوي على إصابة، أو شبهة قيادة تحت تأثير، أو هروب، أو رعونة جسيمة، أو نزاع في يستوجب تحقيقاً أعمق. ومن ثم فإن العبرة ليست بعنوان البلاغ الأولي، وإنما بحقيقة الواقعة ونتيجتها والأدلة التي تكشفها إجراءات الضبط والمعاينة والتحقيق.

وتبدو أهمية هذا التمييز بصورة أوضح بعد تعديل المادة (45) من قانون المرور بموجب المرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025، إذ أضيف حكم خاص بالحوادث المرورية البسيطة التي لا ينجم عنها إصابات للأشخاص، ونص على أن وزير الداخلية يحدد صلاحيات أعضاء قوة الشرطة المكلفين بالتحقيق في هذه الحوادث والإجراءات الخاصة بها. وهذا التعديل يفتح مجالاً لتنظيم مسار خاص للحوادث المادية البسيطة، ولكنه لا يغني عن تحديد حدود الاختصاص بين الشرطة والإدارة العامة للتحقيقات والنيابة العامة، ولا يميز الخلط بين أعمال الضبط والتحري والمعاينة وبين التحقيق والتصرف والادعاء.⁽¹⁾

وتقوم البنية الإجرائية في الحوادث المرورية على ثلاث مراحل متتابعة ومتداخلة: مرحلة أولى تباشرها الشرطة بوصفها جهة الضبط الأقرب إلى مكان الحادث، وتتعلم بتلقي البلاغ والانتقال

(1) أضيفت الفقرة الأخيرة إلى المادة (45) من المرسوم بالقانون رقم (67) لسنة 1976 في شأن المرور بموجب المرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025، ونصها أن وزير الداخلية يحدد صلاحيات أعضاء قوة الشرطة المكلفين بالتحقيق في الحوادث المرورية البسيطة التي لا ينجم عنها إصابات للأشخاص والإجراءات الخاصة بها.

وتنظيم الطريق وحفظ الآثار وجمع المعلومات؛ ومرحلة ثانية تتعلق بالتحقيق الابتدائي والتصرف في الأوراق، وهي في الجرح من اختصاص المحققين وفق قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية وقانون الإدارة العامة للتحقيقات؛ ومرحلة ثالثة تتعلق بالادعاء أمام المحكمة، وهي ترتبط بمن يملك قانوناً سلطة التحقيق والتصرف في الواقعة.⁽¹⁾

ولا يقلل الإجراء الأولي في الحادث المروري أهمية عن التحقيق اللاحق؛ لأن البلاغ والمعاينة والكروكي والتصوير وسماع الأقوال الأولية وحفظ الآثار هي التي تكشف مسار الواقعة وتحدد ما إذا كانت تلفيات بسيطة قابلة للصلح، أم واقعة تستدعي تحقيقاً فنياً وقانونياً كاملاً. فالمحضر الأول غير الدقيق قد يؤدي إلى طمس موضع الاصطدام، أو إغفال إصابة، أو فقدان دليل على السرعة أو تغيير المسار أو الرعونة أو العطل الفني. لذلك يجب أن يتعامل رجل الشرطة والمحقق مع الحادث منذ بدايته باعتباره واقعة قابلة للتدرج في الوصف، لا مجرد إجراء إداري ثابت.

كما أن اختصاص الإدارة العامة للتحقيقات في الجرح لا يقوم على ممارسة عملية مجردة، بل يستند إلى قانون خاص نظم هذه الإدارة وجعلها الإطار المؤسسي لمباشرة اختصاصات المادة (9) من قانون الإجراءات، بما في ذلك التحقيق والتصرف والادعاء في الجرح. ومن ثم فإن كل بحث في الحوادث المرورية يجب أن يراعي أن الواقعة إذا تجاوزت حدود الصلح أو انطوت على وصف جنحي أو احتاجت إلى تصرف قضائي، فإنها تدخل في نطاق الاختصاص الإجرائي المقرر للمحققين، ما لم يصدر تنظيم قانوني صحيح يقرر خلاف ذلك في حدوده.⁽²⁾

وعليه، فإن هذا المبحث لا يعالج الإجراءات الأولية بوصفها أعمالاً شكلية، بل بوصفها أساساً لتحديد الاختصاص والتكليف القانوني والمسؤولية. فكل إجراء في موقع الحادث له وظيفة:

(1) المادة (40) من قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية رقم (17) لسنة 1960 تقرر اختصاص الشرطة بتلقي البلاغات وفحصها وجمع المعلومات وإثباتها في محاضر التحري، بينما المادة (9) من القانون ذاته تسند سلطة التحقيق والتصرف والادعاء في الجرح إلى محققين يعينون لهذا الغرض.

(2) المادة (1) من القانون رقم (53) لسنة 2001 في شأن الإدارة العامة للتحقيقات بوزارة الداخلية تقرر أن الإدارة تتولى الاختصاصات المقررة لها طبقاً للمادة التاسعة من قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية، كما نظم القانون تشكيل الإدارة وأعضائها وعضانها.

البلاغ يحدد لحظة العلم، والانتقال يحفظ معالم الواقعة، وتأمين الموقع يمنع ضياع الدليل، والكروكي يثبت الحركة والاتجاهات، والتصوير يوثق الأضرار والآثار، وسماع الأقوال يبين السلوك السابق على الاصطدام، والتقارير الطبية والفنية تحدد النتيجة والرابطة السببية. وبذلك يتضح أن سلامة الاختصاص تبدأ من سلامة الإجراء الأول، وأن التكييف الصحيح للحادث لا ينفصل عن جودة ما يثبت في محضر الضبط والمعاينة.

المطلب الأول

جهات الاختصاص في الحوادث المرورية وأثر المادة (45) من قانون المرور

يقوم الاختصاص في الحوادث المرورية على تمييز لازم بين مرحلة الضبط والتحري والمعاينة الأولية، ومرحلة التحقيق الابتدائي والتصرف، ومرحلة الادعاء أمام المحكمة. ذلك أن الحادث المروري يبدأ في الغالب أمام رجل الشرطة في الطريق، بحكم قربهِ من موقع البلاغ واختصاصه بتنظيم السير وحفظ النظام، إلا أن هذا الحادث قد يبقى في نطاق الصلح والتلفيات المادية، وقد يتطور إلى جنحة أو جناية بحسب النتيجة والظروف والأدلة. ومن ثم لا يصح الخلط بين من يتلقى البلاغ وينتقل إلى موقع الحادث، وبين من يملك قانوناً سلطة التحقيق والتصرف والادعاء. ويستقيم هذا التمييز مع ما عالجته الأوراق محل الدراسة من أثر المادة (45) من قانون المرور على الحوادث المرورية البسيطة.⁽¹⁾

أولاً: اختصاص الشرطة في مرحلة البلاغ والتحري والمعاينة الأولية

تعد الشرطة الجهة الأولى اتصالاً بالحادث المروري؛ فهي التي تتلقى البلاغ، وتنتقل إلى موقعه، وتنظم حركة السير، وتؤمن المكان، وتحافظ على الآثار المادية، وتجمع المعلومات الأولية، وتسمع أقوال المبلغين والشهود دون يمين، وتثبت ما تقوم به في محضر التحري، ثم تخطر جهة التحقيق المختصة بحسب وصف الواقعة. وهذا الدور لا يقل أهمية عن التحقيق ذاته؛ لأن سلامة الإجراءات اللاحقة تتوقف غالباً على دقة البلاغ الأول، وسرعة الانتقال، وحفظ آثار الحادث، وعدم طمس

(1) المادة (40) من قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية الصادر بالقانون رقم (17) لسنة 1960 تجعل الشرطة مختصة بتلقي البلاغات وفحصها وجمع المعلومات وإثباتها في محضر التحري، بينما المادة (9) من القانون ذاته تقرر أن التحقيق والتصرف والادعاء في الجرح للمحققين المعيّنين لهذا الغرض، لا لكل رجل شرطة على إطلاقه.

مواضع المركبات أو آثار الفراميل أو الانزلاق أو الزجاج أو الزيوت أو الحمولة المتساقطة.⁽¹⁾

ولا يترتب على هذا الدور أن كل رجل شرطة يملك مباشرة التحقيق الابتدائي أو التصرف في الأوراق أو الادعاء أمام المحكمة. فالتحري والمعاينة الأولية وجمع المعلومات أعمال لازمة لضبط الواقعة، لكنها تظل متميزة عن التحقيق الابتدائي بمعناه الفني، الذي يتضمن سماعاً منظماً للأقوال، ومواجهة، واستجواباً عند الاقتضاء، وتقديراً للأدلة، وتصرفاً في الأوراق بالحفظ أو الإحالة أو رفع الدعوى.⁽²⁾

وعلى هذا الأساس، يكون دور الشرطة في الحوادث المرورية البسيطة مشروعاً ومهماً متى ظل في نطاق البلاغ، والانتقال، وتأمين الطريق، والمعاينة الأولية، وجمع البيانات، وتحرير المحاضر، وقبول الصلح متى كان جائزاً وتوافرت شروطه. أما إذا ظهرت إصابة أو وفاة، أو شبهة قيادة تحت تأثير المسكرات أو المخدرات أو المؤثرات العقلية، أو هروب، أو امتناع عن تقديم البيانات، أو رعونة جسيمة، أو نزاع فني جوهري حول المسؤولية، أو ظهرت تقارير لاحقة تغير وصف الواقعة، فإن الحادث يخرج من نطاق التبسيط العملي، ويجب إحالته إلى الجهة المختصة بالتحقيق وفق وصفه القانوني.⁽³⁾

(1) نصت المادة (39) من قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية رقم (17) لسنة 1960 على أن الشرطة جهة حفظ النظام ومنع الجرائم، وتتولى التحريات وجمع المعلومات وتنفيذ أوامر سلطات التحقيق والمحكمة، كما نصت المادة (40) على تلقي البلاغات، والانتقال إلى محل الحادث، والمحافظة عليه، وضبط كل ما يتعلق بالجريمة وبفيد التحقيق، وإثبات ذلك في محضر التحري.

(2) المادة (45) من قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية تقرر صراحة أنه ليس لرجل الشرطة مباشرة إجراءات التحقيق إلا إذا كانت له صفة المحقق بموجب القانون، أو إذا ندبه المحقق كتابةً لتحقيق قضية معينة أو للقيام بعمل معين من أعمال التحقيق، وفي هذه الحالة فقط يكون لمحضر رجل الشرطة المندوب وصف محضر التحقيق.

(3) المادة (44) من قانون المرور رقم (67) لسنة 1976 بعد تعديلها بالمرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025 أجازت القبض في حالات منها القيادة تحت تأثير المسكرات أو المخدرات، وارتكاب حادث ترتب عليه إصابة أو وفاة، ومحاولة الهروب، والقيادة برعونة أو تفريط، وتجاوز الإشارة الحمراء، وقيادة الباجيات في غير الأماكن المخصصة. كما أن المادة (38) من القانون ذاته شددت العقوبة عند القيادة تحت التأثير إذا نتج عنها حادث بتلفيات أو إصابة أو وفاة.

ويؤيد ذلك قضاء محكمة التمييز في شأن الإجراءات المرورية؛ إذ قررت أن الاستيقاف إجراء تحري يسوغه اشتباه تبرره الظروف، وأن تقدير قيام مبرره من سلطة محكمة الموضوع، لكنها فرقت بين الاستيقاف المشروع وبين القبض أو التفتيش الذي يحتاج إلى حالة تلبس أو إذن أو سند قانوني مستقل.

وتصلح هذه المبادئ لضبط عمل الشرطة في الحوادث المرورية؛ فلها أن تتحقق، وأن تستوقف من تشبه فيه، وأن تحرر محضراً عند وجود مخالفة أو مظهر خطر، لكنها لا تتجاوز إلى إجراءات تحقيق مقيدة للحرية إلا في حدود القانون.

ثانياً: اختصاص الإدارة العامة للتحقيقات في الجناح المرورية

الأصل في الجناح، بما فيها الجناح الناشئة عن الحوادث المرورية، أن سلطة التحقيق والتصرف والادعاء فيها تكون للمحققين المعيّنين لهذا الغرض في دائرة الشرطة والأمن العام، ثم انتظم هذا الاختصاص مؤسسياً في الإدارة العامة للتحقيقات بوزارة الداخلية بموجب القانون رقم (53) لسنة 2001. ويترب على ذلك أن الواقعة المرورية متى تجاوزت حدود التحري أو الصلح، أو احتاجت إلى تحقيق في الخطأ والسببية والنتيجة، أو تضمنت إصابة خطأ أو قيادة برعونة أو تفريط أو مخالفة جسيمة ترتب عليها ضرر، فإنها لا تبقى مجرد عمل مروري إداري، وإنما تدخل في نطاق الاختصاص الإجرائي للمحققين.⁽²⁾

(1) محكمة التمييز الكويتية قررت في الطعن رقم (2002/418) جزائي، جلسة 2003/8/26، أن إقرار قائد المركبة بعدم حمل رخصة القيادة يبرر استيقافه لاتخاذ الإجراءات القانونية، وقررت في الطعن رقم (2005/187) جزائي، جلسة 2005/11/22، أن مجرد الحالة غير الطبيعية أو رؤية أفراس لا تكفي للتفتيش بغير إذن، كما قررت في الطعن رقم (2006/111) جزائي، جلسة 2006/11/7، أن تجاوز الإشارة الحمراء ومحاولة الهرب وقرائن القيادة تحت تأثير المسكر توفر حالة تلبس تبيح الاستيقاف والقبض

(2) المادة (9) من قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية رقم (17) لسنة 1960 تنص على أن النيابة العامة تتولى التحقيق والتصرف والادعاء في الجنايات، وأن سلطة التحقيق والتصرف والادعاء في الجناح يتولاها محققون يعينون لهذا الغرض في دائرة الشرطة والأمن العام.

وقد نص القانون رقم (53) لسنة 2001 في شأن الإدارة العامة للتحقيقات بوزارة

الداخلية على أن الإدارة تتولى الاختصاصات المقررة لها طبقاً لأحكام المادة التاسعة من قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية، ونظم تشكيلها من مدير عام ونواب ومدعين عامين ورؤساء تحقيق ومحققين، واشترط المؤهل القانوني فيمن يعين بوظيفة محقق، وأوجب أداء اليمين قبل مباشرة العمل. وهذا التنظيم يدل على أن التحقيق في الجناح ليس مجرد امتداد لأعمال الشرطة العامة، بل وظيفة قانونية متخصصة لها شروط وضمانات وتنظيم في⁽¹⁾.

ولا يغير من اختصاص الإدارة العامة للتحقيقات أن أصل الواقعة مخالفة مرورية أو أن محلها الطريق العام؛ لأن العبرة بالوصف القانوني للواقعة وبما إذا كانت قد ظلت مجرد مخالفة قابلة للصالح أم أصبحت جنحة تستدعي تحقيقاً وتصرفاً وادعاءً. فإذا كان الحادث قد ترتب عليه ضرر بالملكات نتيجة مخالفة قانون المرور، أو اقترن بقيادة برعونة أو تفريط، أو ظهرت إصابة أو نزاع جدي، فإن مجرد عنوان البلاغ باعتباره "حادث مرور" لا يسلب الإدارة العامة للتحقيقات اختصاصها متى توافرت عناصر الجنحة.⁽²⁾

وقد استقر قضاء محكمة التمييز على أن الإدارة العامة للتحقيقات لها سلطة التحقيق والتصرف والادعاء في مواد الجناح، وأن اتصال محقق الشرطة بالواقعة بحسب ظاهرها كجنحة واتخاذ إجراءات التحقيق والتصرف والادعاء وفق المادة (2/9) من قانون الإجراءات لا يبطله ما قد ينكشف لاحقاً من وصف أشد؛ لأن الأعمال الإجرائية محكومة بمقدماتها لا بنتائجها. وهذا المبدأ بالغ الأهمية في الحوادث المرورية التي قد تبدأ بوصفها حادثاً بسيطاً أو جنحة، ثم تكشف التحليل أو التقارير عن وصف أشد.⁽³⁾

(1) المواد (1)، و(2)، و(3)، و(5)، و(7)، و(23) من القانون رقم (53) لسنة 2001 في شأن الإدارة العامة للتحقيقات بوزارة الداخلية؛ إذ قررت المادة (1) اختصاص الإدارة طبقاً للمادة (9) من قانون الإجراءات، وقررت المادة (7) أن الإدارة كل لا يتجزأ، ونظمت المادة (23) التفتيش الفني على أعمال أعضائها.

(2) المادة (34) من قانون المرور رقم (67) لسنة 1976 بعد تعديلها بالمرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025 تعاقب على التسبب في حادث يضر بالملكات العامة أو الغير نتيجة مخالفة قانون المرور أو لائحته التنفيذية، والمادة (33 مكرراً) تعاقب على القيادة برعونة أو تفريط وتجاوز الإشارة الحمراء وتجاوز السرعة وغيرها من صور الخطر.

(3) محكمة التمييز، الطعن رقم (2009/594) جزائي، جلسة 2010/5/18، قررت أن الإدارة العامة للتحقيقات لها سلطة التحقيق والتصرف والادعاء في مواد الجناح، ومحكمة التمييز، الطعن رقم (2012/736) جزائي، جلسة 2013/7/14، قررت أن اتصال محقق الشرطة بالواقعة بادئ الأمر بحسبها جنحة لا يبطل الإجراءات إذا تكشف لاحقاً وصف الجنائية؛ لأن الأعمال الإجرائية تجري على حكم الظاهر.

ثالثاً: اختصاص النيابة العامة في الجنايات وما يخرج عن نطاق الجنح

تتعقد الولاية الأصلية للنياية العامة في الجنايات، كما تتدخل في الوقائع التي يثبت من ظاهرها أو من تطورها أنها خرجت عن وصف الجنحة أو اقترنت بظروف تجعلها داخلة في اختصاصها. والحوادث المرورية قد تبدأ في ظاهرها كحادث تلفيات أو إصابة، ثم يكشف التقرير الطبي أو الفني أو التحليل الجنائي أو ظروف الواقعة عن وصف أشد، ك وفاة لاحقة، أو إصابة جسيمة مقرونة بظروف مشددة، أو قيادة تحت تأثير ترتب عليها إصابة أو وفاة، أو شبهة تعمد أو اصطناع حادث أو تزوير أو استعمال مركبة في فعل جنائي مستقل.⁽¹⁾

ولا ينبغي أن يُفهم من وجود وفاة أو إصابة أن الاختصاص ينتقل آلياً في كل حالة إلى النيابة العامة دون تكييف؛ إذ العبرة بالوصف القانوني والعقوبة والظروف. غير أن وجود الوفاة أو الإصابة الجسيمة أو شبهة الجناية يفرض على جهة الضبط والتحقيق أن تتعامل مع الواقعة بحذر، وأن تعيد تكييفها فور ظهور معطيات جديدة، وأن تحيلها إلى النيابة متى دخلت في نطاق الجناية أو قامت شبهة تستوجب تدخلها.⁽²⁾

رابعاً: أثر المادة (45) من قانون المرور بعد تعديل سنة 2025

أضاف المرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025 إلى المادة (45) من قانون المرور رقم (67) لسنة 1976 فقرة أخيرة تقرر أن وزير الداخلية يحدد صلاحيات أعضاء قوة الشرطة المكلفين بالتحقيق في الحوادث المرورية البسيطة التي لا ينجم عنها إصابات للأشخاص، وكذلك الإجراءات الخاصة بهذه الحوادث.

وهذا النص يفتح مجالاً تشريعياً لتنظيم مسار خاص للحوادث المادية البسيطة، لكنه لا ينقل بذاته كل اختصاصات التحقيق والتصرف والادعاء من الإدارة العامة للتحقيقات إلى الشرطة.⁽³⁾

(1) المادة (167) من الدستور تجعل النيابة العامة صاحبة الدعوى العمومية باسم المجتمع، والمادة (9) من قانون الإجراءات تسند إليها التحقيق والتصرف والادعاء في الجنايات. كما أن المادة (38) من قانون المرور بعد تعديل سنة 2025 شددت العقوبة عند القيادة تحت تأثير المسكرات أو المخدرات إذا ترتب عليها حادث بتلفيات أو إصابة أو وفاة.

(2) قررت محكمة التمييز في مبادئ الاختصاص أن العبرة في الاختصاص بالوصف القانوني للواقعة كما ترفع به الدعوى، وأن الأعمال الإجرائية تجري على حكم الظاهر ولا تبطل بما ينكشف لاحقاً من واقع إذا تمت وفق مقدماتها الصحيحة.

(3) نص الفقرة الأخيرة المضافة إلى المادة (45) جاء بصيغة: "كما يحدد وزير الداخلية صلاحيات أعضاء قوة الشرطة المكلفين في التحقيق بالحوادث المرورية البسيطة التي لا ينجم عنها إصابات للأشخاص وكذلك الإجراءات الخاصة بهذه الحوادث"، وهي فقرة مضافة بالمرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025.

والسبب في ذلك أن النص لم يحدد بنفسه أسماء أو فئات أعضاء قوة الشرطة المختصين، ولا شروط منحهم الصفة، ولا حدود سلطتهم في سماع الأقوال أو إثبات الصلح أو تحرير التقرير أو الإحالة، ولا أثر رفض الصلح، ولا صفة من يتولى التصرف والادعاء أمام المحكمة. ومن ثم يكون النص أساساً لتنظيم لاحق يصدر من وزير الداخلية، لا بديلاً كاملاً عن **المادة (9) من قانون الإجراءات ولا عن القانون رقم (53) لسنة 2001 بشأن الإدارة العامة للتحقيقات**.⁽¹⁾

ويتعين التمييز هنا بين ضبط المخالفة وتحرير المحضر وقبول الصلح، وبين سلطة التحقيق والتصرف والادعاء. فالشرطة تملك في نطاق عملها المرور أن تضبط الواقعة، وتنظم الطريق، وتحرر المحضر، وتقبل الصلح إذا كان جائزاً وتوافرت شروطه. أما التحقيق الابتدائي الكامل والتصرف في الأوراق والادعاء أمام المحكمة، فهي سلطات إجرائية لا تثبت إلا بنص أو تنظيم يحددها بوضوح.⁽²⁾

ويؤيد الواقع العملي هذا الفهم؛ فقد أعلنت وزارة الداخلية في سنة 2018 تفعيل أمر الصلح في الحوادث المرورية البسيطة التي لا ينتج عنها إصابة خطأ أو قتل خطأ، وبينت أن ضابط المخفر يقوم عند قبول أمر الصلح بتحرير مخالفة للطرف المتسبب، واستكمال المحضر، وتسليم المتضرر أوراق التأمين، وأن هذا المسار يهدف إلى تقليل الدورة المستندية وتسهيل الإجراءات. وهذا يؤكد أن الحوادث البسيطة عولجت عملياً في إطار الصلح والتقرير والتأمين، لا في إطار نقل شامل لاختصاص التحقيق والتصرف والادعاء.⁽³⁾

وبناءً عليه، يكون الضابط العملي الصحيح هو أن الحادث يبقى في نطاق "الحادث المروري

(1) المادة (9) من قانون الإجراءات ما زالت تسند التحقيق والتصرف والادعاء في الجرح إلى محققين، والمادة (1) من قانون الإدارة العامة للتحقيقات رقم (53) لسنة 2001 تبقي اختصاص الإدارة قائماً طبقاً للمادة (9)، بينما المادة (45) من قانون المرور المعدلة أحالت إلى وزير الداخلية تحديد الصلاحيات والإجراءات.

(2) المادة (41) من قانون المرور، بعد تعديلها، تميز قبول الصلح في الأفعال المنصوص عليها في مواد محددة، وترتب على الصلح انقضاء الدعوى الجزائية وآثارها، بينما المادة (46) من قانون المرور تعطي محاضر الشرطة وأجهزة الضبط حجية بالنسبة لما ورد فيها من وقائع إلى أن يثبت العكس، دون أن تجعل من محرر المحضر محققاً أو مدعياً عاماً.

(3) بيان وزارة الداخلية بتاريخ 5/7/2018 أوضح أن أمر الصلح يطبق في الحوادث البسيطة التي لا ينتج عنها إصابة خطأ أو قتل خطأ، وأن ضابط المخفر يحرق المخالفة ويستكمل المحضر ويسلم أوراق التأمين عند قبول الصلح.

البسيط“ ما دام مقتصرًا على تلفيات مادية، خاليًا من الإصابات، خاليًا من شبهة جنائية مستقلة، خاليًا من ظرف خطر ظاهر، وقابلًا للصلح أو المعالجة المختصرة. فإذا ظهرت إصابة، أو قام نزاع جدي حول المسؤولية، أو وجدت شبهة قيادة تحت تأثير، أو هروب، أو رعونة جسيمة، أو سرعة مفرطة، أو احتاجت الواقعة إلى تحقيق فني موسع، وجب إخراجها من نطاق الحادث البسيط وإحالتها إلى جهة التحقيق المختصة.⁽¹⁾

المطلب الثاني

إجراءات البلاغ والانتقال والمعاينة الفنية ودورها في إثبات المسؤولية



المعاينة الفنية الدقيقة هي الأساس العلمي والقانوني لتحديد المسؤولية.

تبدأ إجراءات التعامل مع الحادث المروري بتلقي البلاغ وقيدته. ولا ينبغي أن يكون البلاغ مجرد إخطار بوقوع تصادم، بل يجب أن يتضمن قدر الإمكان البيانات التي تساعد على تحديد طبيعة الواقعة وجهة الاختصاص، مثل: مكان الحادث، وقت وقوعه، عدد المركبات، وجود إصابات أو وفيات، وجود عرقلة للطريق، وجود هروب، الاشتباه في سكر أو مخدرات، وجود حريق أو تسرب

⁽¹⁾ هذا الضابط مستخلص من الفقرة الأخيرة من المادة (45) التي قصرت الحوادث البسيطة على ما لا ينجم عنه إصابات للأشخاص، ومن المادة (44) التي أفردت حالات القبض للأفعال الخطرة، ومن المادة (38) التي شددت القيادة تحت التأثير إذا اقترنت بحادث أو إصابة أو وفاة.

مواد خطرة، وحاجة الموقع إلى إسعاف أو إطفاء أو دعم مروري. فقيد البلاغ يثبت لحظة العلم بالحدث، ووقت الانتقال، ووقت الوصول، وقد يكون دليلاً لاحقاً عند بحث ما إذا كانت معالم الموقع قد تغيرت أو حُركت المركبات أو نُقل المصابون قبل المعاينة.⁽¹⁾

ولا يجوز في هذه المرحلة التسرع في وصف الحادث بأنه بسيط؛ لأن البلاغ الأولي قد يكون ناقصاً أو غير دقيق. فقد يبلغ أحد الأطراف عن تلفيات فقط، ثم يظهر تقرير طبي بإصابة، أو تثبت المعاينة وجود شبهة قيادة تحت تأثير، أو يتبين أن أحد السائقين هرب من الموقع، أو أن الواقعة تتضمن رعونة جسيمة أو سرعة مفرطة أو تجاوزاً لإشارة حمراء. لذلك يجب أن يبقى الوصف الأولي قابلاً للمراجعة، وأن تقيد الملاحظات التي قد تغير الاختصاص.⁽²⁾

أولاً: الانتقال إلى الموقع وتأمينه

عند الانتقال إلى مكان الحادث، يجب التعامل مع الموقع بوصفه مسرح واقعة مرورية لا مجرد موضع ازدحام أو تعطيل سير. فإذا وجدت إصابات، تقدم اعتبارات الإسعاف والإنقاذ بطبيعة الحال، ولكن ذلك لا يلغي واجب توثيق الحالة بالقدر الممكن. وإذا اقتضت السلامة تحريك المركبات، فينبغي قبل التحريك، متى أمكن، تصويرها أو تحديد مواضعها أو وضع علامات تقريبية أو تسجيل مواقعها بوسيلة فنية؛ لأن تحريك المركبات دون توثيق قد يفقد التحقيق دليلاً مادياً مهماً في تحديد نقطة التصادم واتجاه الحركة.⁽³⁾

ويجب في مرحلة تأمين الموقع تنظيم حركة السير ومنع الحوادث اللاحقة، مع المحافظة على

(1) المادة (40) من قانون الإجراءات والمحاکمات الجزائية تلزم الشرطة بتلقي البلاغات عن الجرائم وفحصها وجمع المعلومات المتعلقة بها وإبلاغها في محضر التحري، وقيد ملخص البلاغ وتاريخه فوراً في دفتر يعد لذلك بمركز الشرطة.

(2) المادة (44) من قانون المرور المعدلة بالمرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025 عدت من الحالات الخطرة التي تجيز القبض: الحادث الذي ترتبت عليه إصابة أو وفاة، ومحاولة الهروب، والقيادة تحت تأثير، والقيادة برعونة أو تفريط، وتجاوز الإشارة الحمراء.

(3) المادة (40) من قانون الإجراءات تلزم رجل الشرطة عند العلم بارتكاب جريمة بالانتقال إلى محل الحادث للمحافظة عليه وضبط كل ما يتعلق بالجريمة وبيد التحقيق، وإثبات جميع الإجراءات في محضر التحري. كما أن وزارة الداخلية في تطبيق أمر الصلح بالحوادث البسيطة بينت أنه عند عدم التراضي يجب تحريك المركبات وإبعادها إلى كنف الطريق أو أقرب مكان آمن منعاً لتعطيل الحركة، وهو ما يقتضي عملياً توثيق مواضعها قبل التحريك كلما أمكن.

آثار الفرامل والانزلاق، والزجاج المتناثر، والزيوت، والأجزاء المتساقطة، ونقطة الاصطدام، ونقطة الاستقرار النهائي للمركبات. فهذه الآثار هي اللغة المادية للحدث، وقد تكون أصدق من أقوال الأطراف تنازع السائقون في المسار أو السرعة أو أولوية المرور أو الإشارة الضوئية.⁽¹⁾

(.)

ثانياً: رسم الكروكي وتحديد عناصر الحركة

الكروكي ليس رسماً شكلياً، بل وسيلة فنية لتثبيت اتجاهات السير، وعدد المسارات، وموقع المركبات قبل الحادث وبعده، ونقطة الاصطدام التقريبية، ونقطة استقرار كل مركبة، وموضع العلامات المرورية، وممرات العبور، وآثار الفرامل والانزلاق، والمسافات المؤثرة. وكلما كان الكروكي دقيقاً، أمكن للمحقق أن يربط الخطأ بالنتيجة؛ أما الكروكي المجرد من الاتجاهات والمسافات والمواضع، فيضعف أثره في إثبات رابطة السببية.⁽²⁾

وينبغي أن يشتمل الكروكي على عناصر الحركة لا على موضع الصدمة فقط: اتجاه كل مركبة، المسار الذي كانت تسير فيه، موضع الدخول إلى التقاطع أو الدوار، اتجاه الرجوع للخلف إن وجد، العلامات الأرضية والإشارات الضوئية، المسافة بين المركبات قبل الاصطدام متى أمكن تقديرها، وموضع الأجزاء المتناثرة أو آثار الفرامل.

فهذه العناصر هي التي تسمح ببيان ما إذا كان الحادث ناشئاً عن عدم ترك مسافة كافية، أو تغيير مسار غير مأمون، أو تجاوز أولوية، أو رجوع للخلف دون تحقق، أو سرعة غير ملائمة.⁽³⁾

(1) المادة (37) من قانون الإجراءات تميز في التحريات والتحقيق البحث عن الأدلة المادية والشفوية المتعلقة بالجريمة بالوسائل التي نظمها القانون أو بأي وسيلة أخرى لا تخالف الآداب أو تضر بالحرية والحقوق، والمادة (40) توجب ضبط ما يتعلق بالجريمة ويفيد التحقيق .

(2) يستند هذا الإجراء إلى واجب إثبات جميع الأعمال والإجراءات في محضر التحري وفق المادة (41) من قانون الإجراءات، وإلى واجب ضبط ما يتعلق بالحادث ويفيد التحقيق وفق المادة (40).

(3) المادة (142) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الصادرة بقرار وزير الداخلية رقم (81) لسنة 1976 تنظم واجبات قائد المركبة عند تغيير خط السير أو الدخول في مسار أو الخروج منه أو الدوران أو الرجوع للخلف، والمادة (147) تنظم ترك المسافة الكافية بين المركبات.

ثالثاً: التصوير الفني للموقع والمركبات والآثار

ينبغي أن يكون التصوير في الحادث المروري منظماً وموجهاً لإعادة بناء الواقعة. فيبدأ بصورة عامة للموقع تبين الطريق والاتجاهات والمسارات، ثم صور متوسطة للمركبات في مواضعها قبل التحريك متى أمكن، ثم صور قريبة للأضرار في كل مركبة، ثم صور لنقطة الاصطدام وآثار الطريق، وصور للإشارات والعلامات الأرضية، وصور لحالة الطريق من مطر أو ضباب أو رمال أو زيوت أو أعمال صيانة أو تحويلات، وصور لمواقع المشاة أو ممرات العبور إن وجدت، وصور للإطارات والمكابح والأنوار والحمولة إذا كان لها اتصال بالحادث.⁽¹⁾

وتزداد أهمية التصوير في حوادث التقاطعات والدوارات والطرق السريعة ومناطق العمل وتغيير المسار والدهس؛ لأن تحديد الأولوية واتجاه السير والرؤية المتاحة للسائقين يتوقف غالباً على العلامات والإشارات والمسارات وموضع الاصطدام. كما يكتسب التصوير أهمية خاصة في الحالات التي يدعي فيها أحد السائقين أن المركبة الأخرى كانت في "النقطة العمياء"، أو أن الرؤية كانت محجوبة، أو أن الطريق كان مبتلاً أو غير واضح، أو أن الاصطدام وقع بعد تحرك مفاجئ من الطرف الآخر.⁽²⁾

رابعاً: المعاينة الفنية للمركبات

معاينة المركبات لا تعني الاكتفاء بتحديد موضع الصدمة، بل يجب أن تسعى إلى فهم كيفية وقوع الحادث. فموضع الضرر في مقدمة المركبة أو جانبها أو خلفها يساعد في تحديد اتجاه الحركة، وقد يكشف عن خطأ تغيير المسار، أو عدم ترك مسافة أمان، أو دخول مفاجئ إلى التقاطع، أو رجوع للخلف دون تحقق. لذلك يجب فحص موضع الضرر الرئيسي والثانوي، وارتفاع الصدمة، واتجاه الانبعاج والخدوش، وحالة الإطارات، وحالة الأنوار والإشارات، والزجاج والمرايا، والمكابح عند

(1) المادة (40) من قانون الإجراءات توجب ضبط كل ما يتعلق بالجريمة ويفيد التحقيق، والمادة (46) من قانون المرور بعد تعديل سنة 2025 قررت حجية للمحاضر المحررة من أعضاء قوة الشرطة أو المسجلة بناءً على أجهزة الضبط أو المراقبة المرورية بالنسبة لما ورد فيها من وقائع إلى أن يثبت العكس، وهو ما يجعل التوثيق الفني الدقيق أساساً لازماً لقوة المحضر.

(2) المادة (2) من قانون المرور تعرف الطريق ونهر الطريق ومسار الطريق والرصيف وكنف الطريق والتقاطع، وهي مفاهيم لا يمكن تطبيقها فنياً إلا بتوثيق موضع الحادث والاتجاهات والعلامات. كما أن المادة (142) من اللائحة التنفيذية تجعل تغيير المسار والدخول والخروج والدوران والرجوع للخلف مشروطاً بعدم تعريض الغير للخطر والإعلان عن الحركة في الوقت المناسب.

وجود شبهة فنية، والحمولة وطريقة تثبيتها، ووجود كاميرات أو أنظمة مساعدة، وآثار اصطدام قديمة لا تتصل بالحادث.⁽¹⁾

وتظهر أهمية الفحص الفني عند الدفع بأن الحادث وقع بسبب عطل مفاجئ. فليس كل عطل يعني السائق؛ فإذا كان العطل ناشئاً عن إهمال في الصيانة، أو استعمال إطار متهالك، أو حمولة غير مثبتة، أو مكابح غير صالحة، فقد يتحول العطل ذاته إلى دليل على الخطأ. أما إذا ثبت أن العطل مفاجئ وغير متوقع ولا يمكن تفاديه، فقد يكون سبباً أجنبياً أو ظرفاً مؤثراً في تقدير المسؤولية، بحسب ما تكشفه الخبرة الفنية والأدلة.⁽²⁾

خامساً: سماع أقوال الأطراف والشهود

يجب سماع أقوال السائقين والمصابين والشهود متى أمكن، مع التمييز بين من شاهد الحادث كاملاً ومن حضر بعد وقوعه، وبين شاهد رأى اتجاه المركبات والإشارة والاصطدام، وشاهد سمع الصوت فقط أو شاهد النتيجة بعد وقوعها. وينبغي أن تكون الأسئلة فنية محددة لا عامة، فتتناول اتجاه السير، والمسار، والسرعة التقريبية، والرؤية، واستعمال الإشارة، والنظر في المرأة، ووجود مركبة في النقطة العمياء، والإشارة الضوئية، وعلامة الوقوف، ووقت مشاهدة الخطر، ومحاولة التفادي، وحالة الطريق، واستخدام الهاتف أو الانشغال بغير الطريق، ووجود كاميرا في المركبة أو في المكان.⁽³⁾

ولا تكفي في محضر الأقوال عبارات عامة من قبيل "اصطدم بي" أو "كان مسرعاً" أو "لم أنتبه"، بل يجب تحويل هذه العبارات إلى معطيات قابلة للتحقق: أين كان الشاهد؟ كم كان يبعد؟

(1) المادة (34) من قانون المرور المعدلة بالمرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025 عاقبت على قيادة مركبة خالية من المكابح أو كانت مكابحها بها خلل أو غير صالحة، وعلى مخالفة مركبات النقل شروط الحمولة أو ارتفاعها أو عرضها أو طولها أو وزنها، كما عاقبت المادة (36) على قيادة مركبة فاقدة لأي شرط من شروط الأمن والمتانة وعلى مخالفة شروط الجر.

(2) قانون المرور يجرم قيادة مركبة فاقدة لشروط الأمن والمتانة، ويجرم قيادة مركبة خالية من المكابح أو بها خلل أو عدم صلاحية، كما يجرم مخالفة شروط الحمولة والجر؛ ومن ثم يكون فحص الحالة الفنية للمركبة عنصراً لازماً لبيان ما إذا كان العطل سبباً أجنبياً أم نتيجة خطأ سابق من السائق أو المالك.

(3) المادة (41) من قانون الإجراءات تجيز لرجل الشرطة أثناء التحري سماع أقوال المبلغين والشهود وإثباتها في محضره دون تخليفهم اليمين أو إلزامهم بالتوقيع، والمادة (42) تجيز تدوين ما يبيده المتهم من أقوال مبدئياً، وإذا تضمنت اعترافاً بحال إلى المحقق لاستجوابه والتثبت من صحة الاعتراف.

هل رأى لحظة التصادم أم حضر بعده؟ هل يستطيع تحديد لون الإشارة؟ هل شاهد المركبة تغير مسارها؟ هل سمع فرامل أو رأى آثار انزلاق؟ هل كانت الرؤية واضحة؟ فالقيمة القانونية للأقوال لا تنبع من كثرتها، بل من قدرتها على تفسير آلية الحادث وربط الخطأ بالنتيجة.⁽¹⁾

سادساً: طلب التقارير الطبية والفنية والأدلة الأخرى

إذا وجدت إصابة، أو ادعى أحد الأطراف حصولها، أصبح التقرير الطبي ضرورياً لتحديد طبيعة الإصابة وموضعها وسببها المحتمل ومدى اتصالها بالحادث. ولا يكفي في هذه الحالة وصف عام مثل "إصابة بسيطة" أو "كدمات"، بل يجب طلب ما يبين نوع الإصابة، وموضعها، ومدة العلاج، وما إذا كانت تتفق مع آلية الاصطدام. وقد تكون الإصابة محل نزاع إذا تأخر المصاب في مراجعة المستشفى، أو ظهرت إصابة لاحقة، أو ادعى أحد الأطراف أن الإصابة غير ناشئة عن الحادث.⁽²⁾

أما التقارير الفنية فتظهر أهميتها في الحوادث المعقدة، مثل الحوادث التي تتضمن وفاة أو إصابات جسيمة، أو تعدد مركبات، أو اشتباهاً في عيب فني، أو خلافاً حول السرعة، أو دهس مشاة، أو حادثاً في تقاطع، أو انزلاقاً أو فقد سيطرة، أو سقوط حمولة أو انفصال مقطورة. ويجب أن يكون طلب التقرير موجهاً إلى سؤال محدد: هل العطل سابق على الحادث أم لاحق؟ هل كانت السرعة ملائمة؟ هل تتفق الإصابة مع آلية الاصطدام؟ هل كان بالإمكان تفادي الحادث؟ هل ساهمت حالة الطريق أو الحمولة أو المكابح في وقوع النتيجة؟⁽³⁾

(1) المادة (41) من قانون الإجراءات تشترط إثبات جميع الأعمال والإجراءات التي قامت بها الشرطة بشأن الحادث في محاضر التحري، سواء أدت هذه الإجراءات إلى نتائج أو لم تؤد، بما يوجب أن تكون الأقوال المثبتة منتجة ومتصلة بآلية الحادث.

(2) المادة (44) من قانون المرور رتبت أثراً خاصاً على الحادث الذي يترتب عليه إصابة أو وفاة، والمادة (38) شددت العقوبة في القيادة تحت تأثير إذا نتج عنها حادث أدى إلى إصابة أو وفاة، الأمر الذي يجعل التقرير الطبي عنصراً مؤثراً في إعادة التكييف والاختصاص.

(3) المادة (37) من قانون الإجراءات تجيز البحث عن الأدلة المادية والشفوية المتعلقة بالجريمة، والمادة (47) تخول المحقق عند وصول البلاغ أو محضر التحريات أن ينتقل لمباشرة التحقيق، أو يندب أحد رجال الشرطة، أو يأمر بالاستمرار في التحريات، أو يرفع الدعوى، أو يحفظ الأوراق بحسب أهمية الجريمة وظروفها.

وقد قررت محكمة التمييز أن طلب المعاينة من إجراءات التحقيق التي لا تلتزم محكمة الموضوع بإجابتها متى لم يكن متجهاً إلى نفي الفعل أو إثبات استحالة حصول الواقعة، كما قررت أن المحكمة الاستئنافية تحكم في الأصل على مقتضى الأوراق ولا تجري من التحقيق إلا ما ترى لزومه. وهذا لا يقلل من أهمية المعاينة والتقرير الفني، بل يؤكد أن قوة التحقيق الأولى تكمن في أن تكون المعاينة والتوثيق والتقارير وافية منذ البداية؛ حتى تجد المحكمة في الأوراق ما يكفي للفصل.⁽¹⁾

سابعاً: العلاقة بين الإجراءات الأولية وعناصر المسؤولية

تتصل الإجراءات الأولية كلها بعناصر المسؤولية الفنية والقانونية. فتأمين الموقع يحفظ أدلة الخطأ، والكروكي يثبت اتجاه الحركة ورابطة السببية، والتصوير يحدد الضرر واتجاه القوة وموضع الاصطدام، ومعاينة المركبات تكشف آلية التصادم والعيوب الفنية، والأقوال تكشف السلوك السابق على الحادث، والتقارير الطبية والفنية تثبت النتيجة ومدى اتصالها بالفعل. لذلك لا ينبغي التعامل مع هذه الإجراءات كخطوات إدارية منفصلة، بل كسلسلة واحدة تبدأ من البلاغ وتنتهي بتحليل الخطأ والضرر والرابطة السببية.⁽²⁾

⁽¹⁾ معهد الكويت للدراسات القضائية والقانونية أورد من مبادئ محكمة التمييز: الطعن رقم (1987/86) جزائي، جلسة 1987/6/22، بشأن اطمئنان المحكمة إلى معاينة مكان الحادث، والطعن رقم (1989/163) جزائي، جلسة 1989/7/3، بشأن أن طلب المعاينة من إجراءات التحقيق التي لا تلتزم المحكمة بإجابتها متى لم يكن لازماً لنفي الفعل أو إثبات استحالة حصول الواقعة.

⁽²⁾ قضاء محكمة التمييز مستقر على أن الأعمال الإجرائية تجري على حكم الظاهر ولا تبطل نزولاً على ما يتكشف من أمر واقع، وأن اتصال محقق الشرطة بواقعة بحسب ظاهرها كجنته واتخاذ إجراءات التحقيق لا يبطله ما ينكشف لاحقاً من وصف أشد، وهو ما يدعم ضرورة بناء الإجراءات الأولى على معطيات صحيحة ومنضبطة.

فيتبين من هذا المبحث أن الشرطة هي الجهة الطبيعية للبلاغ والانتقال والمعاينة الأولية وتنظيم السير وحفظ الآثار، وأن الإدارة العامة للتحقيقات هي صاحبة الاختصاص في التحقيق والتصرف والادعاء في الجرح المرورية متى تجاوزت الواقعة حدود الصلح أو اقتضت تحقيقاً جزائياً، وأن النيابة العامة تختص بالجنايات وما يدخل في ولايتها بحسب الوصف القانوني.

أما المادة (45) من قانون المرور بعد تعديل سنة 2025، فقد فتحت الباب لتنظيم دور الشرطة في الحوادث المرورية البسيطة التي لا تنجم عنها إصابات، لكنها لا تكفي وحدها لنقل التحقيق والتصرف والادعاء كاملاً إلى الشرطة قبل صدور تنظيم يحدد الأشخاص والصلاحيات والإجراءات والضمانات.⁽²⁾

⁽¹⁾ المادة (46) من قانون الإجراءات تقرر أن محاضر التحري تعرض على النيابة العامة أو محققي الشرطة بحسب الأحوال للتصرف فيها ومباشرتها والتأكد من استيفائها، ولا تكون لها حجية في الإثبات أمام القضاء، بينما المادة (46) من قانون المرور بعد تعديل سنة 2025 قررت حجية خاصة لمحاضر الشرطة وأجهزة الضبط في الوقائع المرورية إلى أن يثبت العكس؛ ويستفاد من الجمع بين النصين أن جودة المحضر واستيفاءه وتوثيقه هي أساس قيمته الإجرائية والعملية.

⁽²⁾ هذا الاستخلاص يجمع بين المادة (9) من قانون الإجراءات، والقانون رقم (53) لسنة 2001 بشأن الإدارة العامة للتحقيقات، والفقرة الأخيرة من المادة (45) من قانون المرور المضافة بالمرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025، ومبادئ محكمة التمييز بشأن اختصاص الإدارة العامة للتحقيقات والأعمال الإجرائية الجارية على حكم الظاهر.

الفصل الأول

الجهات المختصة بالتحقيق الابتدائي في الحوادث المرورية و قواعد التحقيق فيها

تمهيد

ينقسم التحقيق في الحوادث المرورية، بحسب جسامة النتيجة، إلى تحقيق في الحوادث البسيطة وتحقيق في الحوادث الجسيمة.

ويقصد بالتحقيق في الحوادث البسيطة التحقيق في الوقائع التي تنتج عنها أضرار مادية بممتلكات الغير أو الدولة، ولا تنتج عنها إصابات أو وفيات. ويُجرى هذا التحقيق باستخدام النموذج المعد لذلك، ويشتمل على بيان إفادة أطراف الحادث والأسئلة المختصرة اللازمة لتحديد كيفية وقوعه والمسؤولية عنه. ويشمل ذلك حوادث الاصطدام ضد مجهول، والحادث الثنائي البسيط أو المتعدد، والاصطدام بجسم صلب أو بحيوان، وتجاوز الإشارة الضوئية الحمراء، وغيرها متى لم تترتب عليها إصابة أو وفاة.

ويجوز استكمال التحقيق بمحضر مسطر لاستيفاء ما لم يتم استيفاءه في النموذج، ومن ذلك مواجهة الأطراف بتقرير الخبير الفني، أو استكمال أقوالهم على نحو أكثر تفصيلاً، أو سؤال الشهود، أو استجواب من تكشف الأوراق عن اتصاله بالواقعة، كمن سلّم مركبة إلى شخص غير مؤهل لقيادتها.

أما التحقيق في الحوادث الجسيمة فيتناول الحوادث التي ينتج عنها إصابة شخص أو وفاته، بالإضافة إلى ما قد يلحق بالممتلكات من أضرار مادية. ويُجرى بمحاضر مسطرة تتضمن تفصيل الوقائع والأدلة الفنية والطبية وأقوال الأطراف، بما يكفل سلامة التكييف القانوني والتصرف في الدعوى.

و سوف نستعرض الجهات التي تباشر التحقيق الابتدائي في الحوادث المرورية على النحو
الآتي :-

المبحث الأول : التحقيق بمعرفة رجال الشرطة

المبحث الثاني : التحقيق بواسطة وكيل النيابة العامة

المبحث الثالث : التحقيق بواسطة المحقق التابع للإدارة العامة للتحقيقات

المبحث الأول

التحقيق بمعرفة رجال الشرطة في الحوادث المرورية البسيطة المتعلقة بالصلح (أمر الصلح)

يختص ضابط المخفر بالتحقيق في الحوادث البسيطة و التي يتم من خلالها الصلح بين أطراف الحادث بعد إقرار أحدهم بتسببه في وقوع الحادث .

النص القانوني

1- المادة رقم 41 من المرسوم بالقانون رقم 67 لسنة 1976 في شأن قانون المرور وتعديلاته
” يجوز قبول الصلح من المتهم الذي يرتكب فعلا من الأفعال المنصوص عليها في المواد (33 ، 33 مكررا ، 34 ، 35 ، 36 ، 37) من هذا القانون أو لائحته التنفيذية أو القرارات المنفذة له وفقا للآتي:

3- ان يدفع مبلغ خمسين دينارا في حالة مخالفة أحكام المادة (34) “.

2- المادة رقم 45 من المرسوم بالقانون رقم 67 لسنة 1976 في شأن قانون المرور وتعديلاته
تتولى الأجهزة المختصة بوزارة الداخلية الإشراف على انتظام حركة المرور وتطبيق أحكام هذا القانون واللوائح والقرارات المنفذة له .

ويحدد وزير الداخلية صلاحيات رجال الشرطة المكلفين بتنظيم المرور في ضبط المخالفات والتحقيق والتصرف فيها والإدعاء أمام محكمة المرور.

كما يحدد وزير الداخلية صلاحيات أعضاء قوة الشرطة المكلفين في التحقيق بالحوادث المرورية البسيطة التي لا ينجم عنها إصابات للأشخاص وكذلك الإجراءات الخاصة بهذه الحوادث.

3- المادة رقم 34 من المرسوم بالقانون رقم 67 لسنة 1976 في شأن قانون المرور وتعديلاته

”مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأية عقوبة أشد في أي قانون آخر يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على شهرين، وبغرامة لا تزيد على مائتي دينار ولا تقل عن مائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:

1 - التسبب في وقوع حادث يضر بالممتلكات العامة أو الغير نتيجة مخالفة أحكام هذا القانون أو لائحته التنفيذية.“

التعريف :

هو اتفاقٌ كتابي بين أطراف الحادث لتسوية النزاع الناشئ عن الحادث دون اللجوء إلى القضاء و ذلك بإقرار المتسبب في الحادث و اعترافه بكامل إرادته الحرة بارتكابه للحادث المروري بشكل يتوافق مع الحقيقة و مع ما جاء بأقوال باقي أطراف الحادث لدى رجل الشرطة المختص وفقاً للنماذج المعدة لها و أن يلتزم بدفع المبلغ المحدد وفقاً للصلح .

الحوادث المرورية البسيطة التي يختص رجال الشرطة بالتحقيق فيها هي الحوادث المرورية التي ينتج عنها أضرار مادية بالمركبات دون أن يتعرض أحد أطرافها لإصابة أو وفاة بسبب الحادث .

و يُعتبر الصلح وسيلةً سريعةً لتجنب الإجراءات القضائية الطويلة، خاصةً في الحوادث البسيطة التي لا تشمل إصابات أو وفيات .

الحالات التي لا يجوز فيها الصلح بالنسبة للحوادث المرورية

- إذا نتج عن الحادث وفاة أو إصابات بشرية .
- إذا كان الحادث يشمل مخالفات جسيمة (مثل الهروب من مكان الحادث أو القيادة تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو عقاقير محذر من القيادة بعدها أو أي مادة تؤثر على قوى الإنسان).
- إذا كان أحد الأطراف قاصراً أو فاقدًا للأهلية .

و الصلح سلطة تقديرية للإدارة العامة للمرور و قد ترفض الصلح لأسباب تقدرها .

شروط الصلح الصحيح :

- توافق إرادة الأطراف: يجب أن يكون الصلح طوعياً دون إكراه أو غش.
- أن يكون محله حادث بسيط : فإذا تضمن الحادث جريمة (مثل وفاة أو إصابة بليغة)، فلا يمكن الصلح.
- إثبات الكتابة: توثيق الصلح لدى رجل الأمن المختص و ذلك لتجنب النزاع لاحقاً.

الجهة المختصة بقبول الصلح :

ضابط المخفر هو المختص باستقبال أطراف الحادث و التحقيق معهم و الاستماع لأقوالهم لقبول أمر الصلح ، حيث يقوم بتحرير مخالفة مرورية للطرف المتسبب في الحادث ثم يستكمل المحضر ويسلم المتضرر الأوراق الخاصة بالتأمين ، ومن حق ضابط المخفر أن يرفض إجراء (أمر الصلح) حتى ولو بموافقة الطرفين إذا رأى أن هناك مخالفة أدت إلى الحادث مثل السرعة الزائدة أو تجاوز الإشارة الحمراء .. الخ فيقوم وقتها بإحالة الأوراق إلى المحقق التابع لوزارة الداخلية لاستكمال التحقيق في الحادث وفقاً للوضع الاعتيادي لذلك .

و قد قامت إدارة الامن العام بعمل نموذج خاص بالصلح تحت مسمى (أمر الصلح) و يتضمن (بيانات الطرفين ورقم الرخصة ورقم السيارة. وصف الحادث وتحديد المسؤولية. - مبلغ التعويض أو الإجراء المتفق عليه (مثل إخطار الحادث المروري و إذن إصلاح المركبة) .

آثار الصلح القانونية :

1. انقضاء الدعوى الجزائية وكافة آثارها

وفقاً للمادة 41 من قانون المرور وذلك بناء على شهادة صادرة من الجهة المختصة بهذا الشأن .

2. إلزامية الاتفاق :

يُعتبر الصلح عقداً ملزماً للأطراف ، ويمكن تنفيذه قضائياً إذا تم التنصل منه.

3. عدم تأثير الصلح على المسؤولية الجنائية:

إذا كانت هناك مخالفة مرورية (مثل السرعة الزائدة)، تظل العقوبة الجنائية قائمة حتى مع الصلح.

من عيوب النظام الحالي :

1. فيما يخص القائم على مهام أمر الصلح (رجال الشرطة) :

حيث أنه يعتبر عبء إضافي عليه بالإضافة إلى عمله في حفظ الأمن و الأمان في القطاع المسئول عنه كالقضايا المهمة و التي تمس المال و النفس كجرائم القتل و السرقة و الخطف كما أنه يتطلب عمل دورات تدريبية متخصصة بقواعد المسؤولية الفنية بالحوادث و كيفية إدارة التحقيق في الحوادث .

2. فيما يخص إقرار المخالف :

حيث أن الإقرار المقصود به في أمر الصلح هو الإقرار المجرد من الصريح والقاطع في ارتكابه للمخالفة المنسوبة إليه، وأن يكون ذلك الإقرار عن بينة وحرية وإدراك. ينبغي عدم تجزئة أقواله وإقراراته أو تأويلها أو حذف أي شيء منها.

فقد يتصور أن يعدل المخالف عن إقراره أو يدعي أنه لم يكن يدرك ما قد اعترف به أو يكون الاعتراض غير واضح أو مبني على اعتقاد خاطئ بقواعد المرور ، و يقدم اعتراض على ما جاء في الاعتراض و الذي قد تكون نتيجته إعادة التحقيق معه من قبل رجل الشرطة أو إحالة الأوراق إلى المحقق التابع للإدارة العامة للتحقيق لاتخاذ الاجراء اللازم و قيد الواقعة كقضية تسري عليها القواعد العادية من الأمور .

3. فيما يخص دفع قيمة المخالفة :

فقد نص القانون على دفع قيمة مقدرة في حالة اعتراف المخالف لتمام عملية الصلح و لكن قد لا يستطيع المخالف دفع المخالفة المحددة في وقتها أو يكون أقل عمره أقل من 21 سنة و هو ما قد يستلزم الرجوع إلى مالك المركبة أو ولي قائد المركبة وقتها مما قد يؤثر على استكمال الإجراءات .

الحلول المقترحة :

نقترح إسناد (أمر قبول الصلح في الحوادث المرورية البسيطة) إلى الإدارة العامة للمرور باعتبارها المختص بإعتماد المخالفات المرورية و لتواجد عناصرها في الشوارع لتنظيم المرور .

و نقترح أيضاً تطبيق نظام (أمر الصلح) في الشارع بعد حدوثه مباشرة من قبل رجال المرور

أو بواسطة التقنيات الالكترونية الحديثة المطبقة في الدول المجاورة كنظام (صور و حرك) الذي يسهل
 ع ف الحادث الحصول على ما يثبت وقوع الحادث كما أن آثار الحادث تكون وقتها حية
 و لا تزال موجودة و يكون الأصح هو اعتمادها كما أن حالة أطراف الحادث وقتها تكون أكثر
 م في أخذ الاعتراف الحادث حيث لا يكون معه من الوقت الذي قد يغير
 معه قوله عن كيفية وقوع الحادث، ويقلل من الإحالة إلى الخبير الفني .

النماذج المعدة لإتمام إجراءات أمر الصلح بين : الأطراف

من خلالها بيانات أطراف الحادث و
 بيانات مركباتها و بيانات التأمين فيها ثم إفادة قائدي المركبات و إقرار المخالف بالمخالفة و إخطار
 الحادث المروري.

و سوف يتم عرض نماذج الحادث الثنائي أو أكثر البسيط على النحو التالي :

1. نموذج تقرير عن حادث تصادم ثنائي و إذن إصلاح.
2. نموذج قبول الصلح من المتهم .
3. نموذج إخطار حادث مروري (خاص بشركة التأمين) .



وزارة الداخلية
شئون الأمن العام
مديرية أمن محافظة
محضر شرطة

نموذج رقم 1

تقرير عن حادث تصادم ثنائي و إذن إصلاح

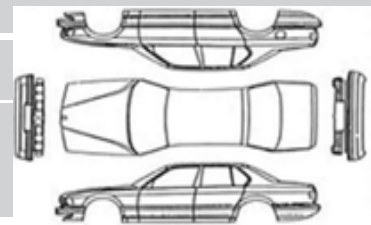
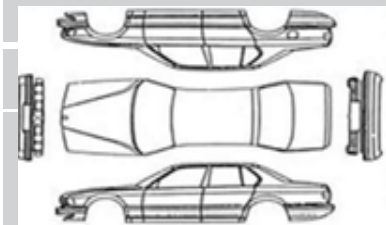
المحضر / رقم القيد /
تاريخ الحادث / تاريخ البلاغ /
مكان الحادث /
اسم قائد المركبة الأولى / الرقم المدني /
العنوان / الجنسية /
رقم رخصة السوق / نوعها / تاريخ الانتهاء /
رقم المركبة / نوعها / الصنع /
اسم المالك / رقم الشركة /
اسم شركة التأمين / رقم وثيقة التأمين /
تاريخ الانتهاء / نقطة الإصطدام /
الإفادة /
رقم هاتف قائد المركبة الأولى / توقيع قائد المركبة الأولى /

اسم قائد المركبة / الرقم المدني /
العند الثانية / الجنسية /
رقم رخصة السوق / نوعها / تاريخ الانتهاء /
رقم المركبة / نوعها / الصنع /
اسم المالك / رقم الشركة /
اسم شركة التأمين / رقم وثيقة التأمين /
تاريخ الانتهاء / نقطة الإصطدام /
الإفادة /
رقم هاتف قائد المركبة الثانية / توقيع قائد المركبة الثانية /

ملاحظات أخرى :

المركبة الأولى

المركبة الثانية



وزارة الداخلية

شئون الأمن العام

مديرية أمن محافظة

مخفر شرطة



نموذج رقم 2

قبول الصلح من المتهم وفقاً للمادتين (1/241) – (5/41)

من قانون المرور و تعديلاته

اسم المخالف / الرقم المدني /

العنوان /

المخفر / رقم القيد /

تاريخ المخالفة و مكانها /

وصف المخالفة / مخالفة المادة (34/1) من قانون المرور (تصادم و أضرار مادية) تسبب نتيجة مخالفة أحكام قانون المرور و لائحته التنفيذية في وقوع حادث مع مركبة أخرى يضر بممتلكات الأفراد و المرافق العامة

المخالف

الاسم :

التوقيع :

وزارة الداخلية

شئون الأمن العام

مديرية أمن محافظة

مخفر شرطة



نموذج رقم 3

إخطار حادث مرور

تاريخ الحادث /

مكان الحادث /

رقم القيد /

المخفر /

المركبة الأولى	المركبة الثانية	المركبة الثالثة
رقم المركبة /	رقم المركبة /	رقم المركبة /
رقم الوثيقة /	رقم الوثيقة /	رقم الوثيقة /
اسم السائق /	اسم السائق /	اسم السائق /
اسم شركة التأمين /	اسم شركة التأمين /	اسم شركة التأمين /
انتهاء التأمين /	انتهاء التأمين /	انتهاء التأمين /

المركبة الرابعة	المركبة الخامسة	المركبة السادسة
رقم المركبة /	رقم المركبة /	رقم المركبة /
رقم الوثيقة /	رقم الوثيقة /	رقم الوثيقة /
اسم السائق /	اسم السائق /	اسم السائق /
اسم شركة التأمين /	اسم شركة التأمين /	اسم شركة التأمين /
انتهاء التأمين /	انتهاء التأمين /	انتهاء التأمين /

ملاحظة هامة :

تسلم صورة من هذا التبليغ إلى أصحاب العلاقة لتسليمها لشركات التأمين خلال 48

ساعة

ضابط مخفر شرطة

الرتبة / الأسم :

التوقيع :

المبحث الثاني التحقيق بمعرفة النيابة العامة والنيابات المتخصصة في الحوادث المرورية

تمهيد

الأصل في توزيع الاختصاص الجزائي في النظام الكويتي أن النيابة العامة تتولى التحقيق والتصرف والادعاء في الجنايات، بينما يتولى المحققون المختصون التحقيق والتصرف والادعاء في الجنح، وذلك وفق البناء العام الذي قرره المادة (9) من قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية رقم (17) لسنة 1960. غير أن هذا الأصل لا يحول دون وجود حالات خاصة تسند فيها بعض الجنح أو الوقائع إلى النيابة العامة أو إلى نيابة متخصصة بنص خاص، سواء بسبب صفة المتهم أو المجني عليه، أو بسبب سن المتهم، أو بسبب ارتباط الواقعة المرورية بجناية أو بجرائم ذات اختصاص نوعي خاص.⁽¹⁾

وتبدو أهمية هذا التمهيد في الحوادث المرورية؛ لأن الحادث قد يبدأ في صورته الأولى كواقعة مرورية بسيطة أو جنحة عادية، ثم يتبين بعد المعاينة أو الفحص أو التقرير الطبي أو التحليل أنه يدخل في اختصاص النيابة العامة أو نيابة متخصصة. لذلك يجب ألا يُنظر إلى الحادث المروري من زاوية نوعه الظاهر فقط، بل من زاوية مجموع عناصره: سن السائق، صفة أحد أطرافه، وجود وفاة أو إصابة جسيمة، وجود قيادة تحت تأثير، وجود مواد مخدرة أو مؤثرة عقلياً، أو وجود ارتباط لا يقبل التجزئة بين جنحة مرورية وجناية.

(1) تنص المادة (9) من قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية رقم (17) لسنة 1960 على أن النيابة العامة تتولى سلطة التحقيق والتصرف والادعاء في الجنايات، وأن سلطة التحقيق والتصرف والادعاء في الجنح يتولاها محققون يعينون لهذا الغرض في دائرة الشرطة والأمن العام. كما يقرر موقع النيابة العامة أن النيابة تبشر التحقيق والتصرف والادعاء في الجنايات وبعض الجنح المهمة التي نص القانون على اختصاصها بها.

أولاً: اختصاص نيابة الأحداث في الحوادث المرورية

إذا كان المتهم في الحادث المروري حدثاً، فإن الاختصاص ينعقد لنيابة الأحداث متى كان الفعل المنسوب إليه جناية أو جنحة. والحادث المنحرف، في قانون الأحداث، هو من أكمل السنة السابعة من عمره ولم يتجاوز الثامنة عشرة وارتكب فعلاً يعاقب عليه القانون. وبذلك فإن العبرة في تحديد صفة الحدث تكون بسن المتهم وقت ارتكاب الفعل، لا بسنّه وقت التحقيق أو المحاكمة. فإذا كان قائد المركبة لم يبلغ الثامنة عشرة وقت الواقعة، وجب التعامل مع ملفه وفق النظام الخاص بالأحداث لا وفق القواعد العامة المطبقة على البالغين.⁽¹⁾

وقد قررت المادة (47) من قانون الأحداث اختصاصاً حصرياً لنيابة الأحداث، إذ أوجبت على شرطة حماية الأحداث عرض الحدث المنحرف المتهم بارتكاب جناية أو جنحة على نيابة الأحداث، وجعلت هذه النيابة مختصة وحدها بمباشرة الدعوى الجزائية والتحقيق والتصرف والادعاء فيها. ومؤدى هذا النص أن الحادث المروري الذي يكون الحدث فيه متهماً لا يصح أن يستمر في مساره الاعتيادي أمام محقق الإدارة العامة للتحقيقات متى تبينت صفة الحدث، بل يجب إحالته إلى نيابة الأحداث للاختصاص.⁽²⁾

ولا يقتصر أثر اختصاص نيابة الأحداث على الواقعة التي يكون فيها الحدث مسؤولاً فنياً عن الحادث. فقد يقود الحدث مركبة دون رخصة، ثم يتبين من التحقيق الفني أن المسؤولية عن التصادم تقع على طرف بالغ. في هذه الحالة يبقى الفعل المنسوب إلى الحدث، كقيادة مركبة دون رخصة أو بالمخالفة لقواعد الترخيص، من اختصاص نيابة الأحداث، بينما يجوز فصل الأوراق أو إرسال صورة منها إلى الجهة المختصة للتحقيق مع البالغ إذا ظهرت شبهة تسليم المركبة إلى حدث أو تمكينه من قيادتها أو ثبوت خطأ مروري مستقل في جانبه.⁽³⁾

(1) عرّف قانون الأحداث رقم (111) لسنة 2015 الحدث المنحرف بأنه من أكمل السابعة ولم يتجاوز الثامنة عشرة وارتكب فعلاً يعاقب عليه القانون، كما عرّف نيابة الأحداث بأنها نيابة متخصصة بالتحقيق والتصرف والادعاء في قضايا الجنايات والجنح التي يرتكبها الأحداث.

(2) المادة (47) من قانون الأحداث رقم (111) لسنة 2015 تنص على أن شرطة حماية الأحداث تعرض الحدث المتهم بارتكاب جناية أو جنحة على نيابة الأحداث، وأن نيابة الأحداث تختص وحدها بمباشرة الدعوى الجزائية والتحقيق والتصرف والادعاء فيها.

(3) تقوم هذه النتيجة على اختصاص نيابة الأحداث الحصري في جنح وجنايات الحدث وفق المادة (47) من قانون الأحداث، وعلى القاعدة العامة في المادة (9) من قانون الإجراءات التي تبقي جنح البالغين في اختصاص المحققين، ما لم ينعقد اختصاص النيابة العامة أو جهة خاصة بنص.

وتظهر خصوصية نيابة الأحداث أيضاً في الضمانات المحيطة بالحدث.

فقانون الأحداث قرر محاكمة الحدث في غير علانية، وحظر نشر معلومات أو أسماء أو صور أو وقائع التحقيق والمحاكمة المتعلقة بالأحداث، كما قرر حق الحدث أو متولي رعايته في توكيل محام في مرحلتي التحقيق والمحاكمة، وأوجب انتداب محام إذا لم يتم توكيله. وهذه الضمانات تنسجم مع فلسفة قانون الأحداث التي لا تقف عند العقاب، بل تتجه إلى الرعاية والإصلاح وإعادة التأهيل.⁽¹⁾

ومن ثم، فإن الإجراء السليم في الحادث المروري الذي يكون المتهم فيه حدثاً هو إخطار نيابة الأحداث فور تبين صفته، وقصر دور الشرطة أو جهة الضبط على الإجراءات العاجلة اللازمة لحفظ الموقع والأدلة ومنع الخطر، دون التوسع في استجواب الحدث أو معاملته معاملة المتهم البالغ. كما يجب مراعاة عدم تداول بياناته أو تصويره أو نشر تفاصيل الواقعة على نحو يمس حمايته القانونية.⁽²⁾

ثانياً: اختصاص النيابة العامة إذا كان أحد أطراف الحادث قاضياً أو عضواً في النيابة

العامة

إذا كان أحد أطراف الحادث المروري قاضياً أو عضواً في النيابة العامة، سواء بوصفه متهماً أو مجنياً عليه أو متضرراً من جنحة أو جناية ناشئة عن الحادث، فإن الاختصاص يخرج عن المسار العادي. فقد قررت المادة (37) من المرسوم بالقانون رقم (23) لسنة 1990 بشأن قانون تنظيم القضاء أنه لا يجوز، في غير حالات الجرم المشهود، اتخاذ أي إجراء من إجراءات التحقيق أو القبض أو رفع الدعوى الجزائية على القاضي أو عضو النيابة العامة في جناية أو جنحة إلا بإذن من المجلس الأعلى للقضاء بناءً على طلب النائب العام. كما قررت الفقرة الأخيرة من المادة ذاتها أن النيابة العامة دون غيرها تتولى سلطة التحقيق والتصرف والادعاء في الجنايات والجنح التي تقع من القاضي أو عضو النيابة العامة أو عليه.⁽³⁾

⁽¹⁾ المادة (40) من قانون الأحداث تقرر سرية محاكمة الحدث، والمادة (41) تقرر حق الحدث أو متولي رعايته في توكيل محام في مرحلتي التحقيق والمحاكمة ووجوب النذب عند عدم التوكيل، والمادة (67) تحظر نشر معلومات عن قضايا الأحداث تتضمن أسماءهم أو صورهم أو وقائع التحقيق أو المحاكمة

⁽²⁾ يدعم ذلك اختصاص نيابة الأحداث الحصري بالمادة (47)، وسرية إجراءات الحدث بالمادة (40)، وحظر النشر بالمادة (67) من قانون الأحداث رقم (111) لسنة 2015.

⁽³⁾ المادة (37) من المرسوم بالقانون رقم (23) لسنة 1990 بشأن قانون تنظيم القضاء، بعد إضافة الفقرة الأخيرة بالقانون رقم (10) لسنة 1996، تقرر قيود التحقيق والقبض ورفع الدعوى ضد القاضي أو عضو النيابة العامة، وتقرر اختصاص النيابة العامة دون غيرها بالتحقيق والتصرف والادعاء في الجنايات والجنح التي تقع منه أو عليه

وتطبيق ذلك في الحوادث المرورية يقتضي التفرقة بين الإجراء العاجل لحفظ السلامة والأدلة، وبين إجراءات التحقيق. فإذا وقع حادث في الطريق وكان أحد أطرافه قاضياً أو عضو نيابة ولم تكن صفته معلومة ابتداءً، فقد تباشر الشرطة أو جهة الضبط الإجراءات الأولية من تلقي البلاغ وتنظيم المرور وحفظ الموقع وتحرير البيانات الأولية. أما إذا علم محقق الإدارة العامة للتحقيقات أو رجل الشرطة المختص بصفة القاضي أو عضو النيابة العامة، وجب عليه إثبات ذلك وإخطار رئيسه وإحالة الأوراق إلى النيابة العامة للاختصاص، دون التوسع في إجراءات التحقيق الموضوعية.⁽¹⁾

ولا يراد بهذه القاعدة تقرير امتياز شخصي مجرد، وإنما حماية استقلال القضاء والنيابة، وضمان أن التحقيق في الوقائع التي تمس أعضاء السلطة القضائية أو النيابة العامة يجري أمام الجهة التي عينها القانون، بعيداً عن احتمالات التأثير أو التوسع أو التداول غير المنضبط في الجهات العادية. كما أن النص لم يقصر الاختصاص على الجرائم التي تقع "من" القاضي أو عضو النيابة، بل مده إلى الجرائم التي تقع "عليه"، بما يشمل الحوادث المرورية التي يكون فيها مجنياً عليه أو متضرراً متى اتخذت الواقعة وصف الجناية أو الجنحة.⁽²⁾

ثالثاً: اختصاص النيابة العامة عند ارتباط الحادث المروري بجناية أو بجرائم لا تقبل

التجزئة

قد يرتبط الحادث المروري بجريمة أخرى ارتباطاً لا يقبل التجزئة، بحيث لا يمكن بحث الواقعة المرورية بمعزل عن الجريمة الأشد.

ومن أمثلة ذلك أن يقع حادث مروري أثناء قيادة شخص تحت تأثير مادة مخدرة أو مؤثرة عقلياً، أو أن تضبط مواد مخدرة في ظروف متصلة بالقيادة والحادث، أو أن تكون الواقعة جزءاً من هروب بعد جناية، أو أن تنشأ عنها وفاة أو إصابة في ظروف تكشف وصفاً أشد من الجنحة المرورية العادية. في هذه الصور، لا يكون من الملائم ولا من الصحيح تجزئة التحقيق بين جهة تحقق في المرور

(1) يستند ذلك إلى الحصر الوارد في المادة (37) من قانون تنظيم القضاء في شأن اختصاص النيابة العامة وحدها بالجنایات والجنح التي تقع من القاضي أو عضو النيابة العامة أو عليه، وإلى المادة (40) من قانون الإجراءات التي تبقى للشرطة دور التحري والانتقال وحفظ محل الحادث.

(2) ورد في مرشد أصول التحقيق الجزائي الصادر عن معهد الكويت للدراسات القضائية والقانونية أن النيابة العامة تختص دون غيرها بالتحقيق والتصرف في الجنایات والجنح التي تقع من القاضي أو عضو النيابة العامة أو عليه، وهو ذات الحكم المقرر في المادة (37) من قانون تنظيم القضاء.

وجهة أخرى تحقق في الجناية إذا كانت الأدلة والوقائع والنتيجة متداخلة على نحو لا يقبل الفصل.⁽¹⁾

ويقصد بالارتباط غير القابل للتجزئة أن تكون الجرائم أو الوقائع متداخلة في ظروفها وأدلتها وغايتها على نحو يجعل فصلها مصطنعاً أو مؤدياً إلى تضارب في النتائج أو ازدواج في التحقيق. ففي الحادث المروري المرتبط بتعاطي أو حيازة مواد مخدرة أو مؤثرة عقلياً، لا يكفي بحث خطأ القيادة وحده؛ لأن حالة السائق، وسببها، وطبيعة المادة المضبوطة، ونتيجة التحليل، وصلتها بالقيادة والحادث، قد تكون كلها عناصر في جريمة أشد أو في اختصاص نيابة متخصصة.⁽²⁾

وقد صدر المرسوم بقانون رقم (159) لسنة 2025 في شأن مكافحة المخدرات والمؤثرات العقلية وتنظيم استعمالها والاتجار فيها، و صدرت قرارات تنفيذية لاحقة استناداً إليه.⁽³⁾

وقد قررت محكمة التمييز في مبادئ الاختصاص أن الارتباط بين الجرائم لا يكفي بذاته لنقل الاختصاص إلا إذا كان ارتباطاً لا يقبل التجزئة، وأن المعول عليه في الاختصاص النوعي هو الوصف القانوني للواقعة كما ترفع به الدعوى. ويستفاد من ذلك أن مجرد اجتماع مخالفة مرورية مع جريمة أخرى لا يبرر دائماً نقل الملف كاملاً إلى النيابة العامة، أما إذا كانت الجناية والجنحة المرورية متداخلتين بحيث لا يمكن فصل الأدلة أو الوقائع، فإن وحدة التحقيق تكون هي الأوفق.⁽⁴⁾

(1) المادة (9) من قانون الإجراءات تجعل النيابة العامة مختصة بالجنايات، والمادة (84) من قانون الجزاء رقم (16) لسنة 1960 تقرر أنه إذا ارتكب شخص جرائم متعددة لغرض واحد وارتبطت ارتباطاً لا يقبل التجزئة، وجب الحكم بعقوبة الجريمة الأشد، وهو ما يعبر عن وحدة الواقعة الجنائية عند الارتباط غير القابل للتجزئة.

(2) تختص نيابة المخدرات والخمور، وفق بيان النيابة العامة، بالتحقيق والتصرف في جرائم المخدرات والخمور، والجرائم المعاقب عليها في قانون مكافحة المخدرات والمؤثرات العقلية. ويجب التنبيه إلى أن المنظومة التشريعية للمخدرات والمؤثرات العقلية شهدت تحديثاً في سنة 2025 بصدر مرسوم بقانون جديد بشأن مكافحة المخدرات والمؤثرات العقلية وتنظيم استعمالها والاتجار فيها، مما يوجب اعتماد القانون النافذ في تاريخ الواقعة لا الاكتفاء بالإحالة التاريخية إلى القانون رقم (74) لسنة 1983 أو المرسوم بالقانون رقم (48) لسنة 1987.

(3) أشارت وزارة الدولة لشؤون مجلس الأمة إلى المرسوم بقانون رقم (159) لسنة 2025 في شأن مكافحة المخدرات والمؤثرات العقلية وتنظيم استعمالها والاتجار فيها، وأشارت مصادر منشورة إلى أن القانون الجديد حل محل القانون رقم (74) لسنة 1983 والرسوم بالقانون رقم (48) لسنة 1987.

(4) من مبادئ محكمة التمييز المنشورة أن المعول عليه في الاختصاص النوعي هو الوصف القانوني للواقعة كما رفعت به الدعوى، وأن الارتباط لا ينشئ اختصاصاً لمحكمة الجنايات ما لم يكن ارتباطاً لا يقبل التجزئة.

رابعاً: اختصاص النيابة العامة في ضوء المادة (38) من قانون المرور بعد تعديل سنة

2025

عاجلت المادة (38) من المرسوم بالقانون رقم (67) لسنة 1976 في شأن المرور، بعد تعديلها بالمرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025، حالة قيادة أو محاولة قيادة مركبة تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو عقاقير محذر من القيادة تحت تأثيرها أو أي مادة أخرى تؤثر في قوى الشخص الطبيعية. وقررت المادة عقوبة أصلية لهذه الحالة، ثم شددت العقوبة إذا نتج عن الفعل حادث ترتبت عليه تلفيات بالممتلكات العامة أو الخاصة، ثم شددتها إلى حد أعلى إذا أدى الحادث إلى إصابة أو وفاة.⁽¹⁾

واللازم ضبطه هنا أن اختصاص النيابة العامة لا يثبت في جميع صور المادة (38) لمجرد وجود قيادة تحت تأثير؛ إذ يجب النظر إلى الوصف والعقوبة والارتباط. فالفقرة التي تقرر الحبس مدة لا تزيد على سنتين، والفقرة التي تقرر الحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات عند حصول تلفيات، تبقيان في حدود الجنحة بحسب معيار قانون الجزاء، ما لم ترتبط الواقعة بجناية أو بجرمة مخدرات أو مؤثرات عقلية داخلية في اختصاص النيابة أو نيابة المخدرات والخمور. أما إذا أدى الفعل إلى إصابة أو وفاة وكانت العقوبة تصل إلى الحبس مدة لا تزيد على خمس سنوات، فإن الوصف يخرج إلى نطاق الجناية وفق معيار قانون الجزاء، فتتعدّد ولاية النيابة العامة في التحقيق والتصرف والادعاء.⁽²⁾

ويترتب على ذلك أنه إذا باشر محقق الإدارة العامة للتحقيقات حادثاً مرورياً ثم تبين من التقرير الطبي أو من التحليل أو من ظروف الواقعة أن السائق كان تحت تأثير مادة مسكرة أو مخدرة أو مؤثرة عقلياً، وأن الحادث أدى إلى إصابة أو وفاة أو ارتبط بجرمة مخدرات أو مؤثرات عقلية، وجب عليه إحالة الأوراق إلى النيابة العامة أو النيابة المختصة، مع إثبات ما اتخذته من إجراءات تحفظية أو أولية. أما إذا كانت الواقعة مجرد قيادة تحت تأثير دون إصابة أو وفاة ودون جريمة مخدرات مستقلة، فيجب تحديد جهة الاختصاص وفق النصوص السارية والتعليمات التنظيمية والارتباط

(1) المادة (38) من قانون المرور رقم (67) لسنة 1976، بعد تعديلها بالمرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025، قررت عقوبات متدرجة للقيادة أو محاولة القيادة تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو الأدوية أو المواد المؤثرة في قوى الشخص الطبيعية، وشددت العقوبة إذا نتج عن الفعل حادث تلفيات، ثم إذا أدى الحادث إلى إصابة أو وفاة. (2) قانون الجزاء رقم (16) لسنة 1960 يميز بين الجنايات والجنح بحسب العقوبة؛ فالجنح هي الجرائم التي لا تتجاوز عقوبتها الحبس ثلاث سنوات أو الغرامة أو إحداها، أما الجنايات فتتجاوز هذا الحد. وبذلك فإن صورة المادة (38) التي يصل حدّها الأعلى إلى خمس سنوات تخرج عن نطاق الجنحة.

الفعلي بالأدلة.⁽¹⁾

ويدعم هذا التوجه ما قرره محكمة التمييز في شأن الإجراءات التي تبدأ بحسب ظاهر الواقعة. فقد قررت أن اتصال محقق الشرطة بواقعة بحسب ظاهرها كجنحة واتخاذ إجراءات التحقيق والتصرف والادعاء لا يبطل مجرد ما ينكشف لاحقاً من أن الواقعة تشكل جناية تختص النيابة العامة بها، لأن الأعمال الإجرائية تجري على حكم الظاهر وتحكمها مقدماتها لا نتائجها. وهذا المبدأ يبرر صحة الإجراءات الأولية التي تباشرها جهة التحقيق قبل ظهور نتيجة التحليل أو التقرير الطبي، لكنه يوجب الإحالة فور تغير الوصف.⁽²⁾

(1) المادة (9) من قانون الإجراءات تقرر اختصاص النيابة بالجنایات، بينما تقرر المادة (38) من قانون المرور عقوبة تصل إلى خمس سنوات عند الإصابة أو الوفاة، كما تختص نيابة المخدرات والخمور بالجرائم المعاقب عليها في تشريعات المخدرات والمؤثرات العقلية.

(2) محكمة التمييز قررت أن اتصال محقق الشرطة بالواقعة بادئ الأمر لكونها بحسب الظاهر جنحة واتخاذ إجراءات التحقيق والتصرف والادعاء وفق المادة (2/9) من قانون الإجراءات لا ينال منه أن الواقعة تكشف لاحقاً عن جناية تختص بها النيابة العامة؛ لأن الأعمال الإجرائية تجري على حكم الظاهر ولا تبطل نزولاً على ما يتكشف من أمر الواقع

المبحث الثالث

التحقيق في الحوادث المرورية بمعرفة محققي الإدارة العامة للتحقيقات

تمهيد

الأصل أن محققي الإدارة العامة للتحقيقات يختصون بالتحقيق والتصرف والادعاء في الجرح، ومنها الجرح المرورية، ما لم يرد نص خاص يسند الاختصاص إلى النيابة العامة أو نيابة متخصصة أو جهة أخرى. ويشمل ذلك الجرائم المنصوص عليها في قانون المرور رقم (67) لسنة 1976 وتعديلاته، واللائحة التنفيذية الصادرة بقرار وزير الداخلية رقم (81) لسنة 1976 والقرارات المنظمة، متى كان وصف الفعل جنحة، وكذلك جرائم القتل الخطأ والإصابة الخطأ المنصوص عليها في قانون الجزاء رقم (16) لسنة 1960 وتعديلاته، متى بقيت ضمن الحدود العقابية التي تجعلها جنحة.⁽¹⁾

ولا يصح إطلاق القول بأن جميع جرائم المرور جنح؛ فقد أدخل تعديل قانون الجزاء بالمرسوم بقانون رقم (65) لسنة 2025 صوراً مشددة على القتل الخطأ والإصابة الخطأ، كما ترتقي بعض صور القيادة تحت التأثير إلى وصف الجنائية بحسب العقوبة والظروف. ومن ثم يتعين على المحقق تحديد الوصف القانوني في ضوء النتيجة والظروف المشددة، مع بقاء الأصل في جرائم المرور أنها جنح ما لم يقرر القانون خلاف ذلك.

(1) المادة (9) من قانون الإجراءات تقرر اختصاص المحققين في الجرح، والمادة (1) من القانون رقم (53) لسنة 2001 بشأن الإدارة العامة للتحقيقات تسند إلى الإدارة الاختصاصات المقررة لها وفق المادة (9)، كما أن المادة (1) من قانون المرور تقرر سريان أحكامه على المركبات بجميع أنواعها ومرور المشاة والحيوان في الطرق العامة.

(2) المادة (154) من قانون الجزاء بعد تعديلها بالمرسوم بقانون رقم (65) لسنة 2025 عاجلت القتل الخطأ، وأضافت المادة (154 مكرراً) ظروفاً مشددة، كما أضيفت المادة (164 مكرراً) في الإصابة الخطأ بظروف مشددة. كذلك تصل المادة (38) من قانون المرور، في صورة الإصابة أو الوفاة بسبب القيادة تحت التأثير، إلى حبس لا يزيد على خمس سنوات.

وتنقسم الأسباب الفنية في الحوادث المرورية إلى أسباب بشرية، كعدم الانتباه، والسرعة غير الملائمة، والانشغال بالهاتف، ومخالفة الإشارة، وتغيير المسار دون تحقق، والرجوع للخلف دون احتياط، وعدم ترك مسافة أمان؛ وأسباب فنية في المركبة، كخلل المكابح، أو الإطارات، أو الأنوار، أو الحمولة غير المثبتة، أو فقدان شروط الأمن والمتانة؛ وأسباب متعلقة بالطريق، كالأمطار والزيوت والرمال والتحويلات وضعف الإنارة؛ وأسباب متعلقة بالمشاة أو الحيوان أو العوائق، كعبور غير آمن أو ترك حيوان دون حراسة.⁽¹⁾

ويقوم التحليل الفني للمسؤولية على بيان الأسباب المؤدية إليها وربط كل سبب بالنص القانوني والنتيجة المحتملة. فلا يكفي، مثلاً، القول إن السائق غير مساره، بل يجب تحديد موضعه قبل التغيير، والإشارة المستعملة، ومسافة الأمان، وإمكان الرؤية والتفادي. ولا يكفي إثبات خلل المكابح، بل يلزم بيان ما إذا كان سابقاً على الحادث وناشئاً عن إهمال الصيانة أو استعمال مركبة فاقدة لشروط الأمن والمتانة.

ثالثاً: أبرز جنح المرور الشائعة في العمل التحقيقي

تعرض الدراسة في مبحث مستقل نماذج جنح المرور الشائعة في العمل اليومي؛ لأنها تمثل الجانب التطبيقي الأهم للمحقق. وتشمل الحادث ضد مجهول، والتصادم العادي دون إصابات، والإصابة الخطأ، والقتل الخطأ، والاصطدام بجسم صلب أو بحيوان، وتجاوز الإشارة الضوئية الحمراء، والقيادة تحت تأثير المواد المحظورة، وجريمة الدهس متى ترتب عليها إصابة أو وفاة.

(1) المادة (142) من اللائحة التنفيذية تنظم تغيير خط السير والدخول والخروج والرجوع للخلف، والمادة (147) تلزم بترك مسافة كافية، والمواد المتعلقة بالمشاة تلزم قائدي المركبات بعدم تعريضهم للخطر، بينما عاجلت المادة (36) من قانون المرور ترك الحيوانات بالطريق ومخالفة المشاة وراكبي الدراجات لقواعد المرور ومخالفة شروط الجر وفقدان شروط الأمن والمتانة.

(2) يستند ذلك إلى قواعد الخطأ غير العمدي في المادة (44) من قانون الجزاء المعدلة، وإلى قواعد المرور واللائحة التنفيذية، وإلى النصوص التي عاقبت على القيادة برعونة أو تفريط أو إهمال أو عدم انتباه أو عدم مراعاة القوانين واللوائح.

(3) تستند هذه النماذج إلى مواد متفرقة من قانون المرور، ولا سيما المواد (33)، و(33 مكرراً)، و(34)، و(36)، و(38)، و(44)، وإلى قانون الجزاء في مواد القتل الخطأ والإصابة الخطأ، مع مراعاة تعديل قانون الجزاء بالمرسوم بقانون رقم (65) لسنة 2025 وتعديل قانون المرور بالمرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025.

وُثِّبَتْ هذه الجرح وفق منهج موحد يبدأ بعرض النص القانوني، ثم بيان أركان الجريمة وصور الخطأ الفني، فإجراءات التحقيق والأدلة المعتادة، وينتهي بحالات الإحالة أو الصلح أو انتقال الاختصاص إلى النيابة العامة. ففي حادث الاصطدام والهروب لا يكفي إثبات الضرر، بل تُبحث واجبات الوقوف والإبلاغ وتقديم البيانات والمساعدة. وفي تجاوز الإشارة الحمراء يلزم فحص اتجاه السير والإشارة والكاميرات والشهود ونقطة الاصطدام. وفي حادث الدهس تُبحث ممرات المشاة والرؤية والسرعة ومسافة التوقف وسلوك المشاة.

ومن المهم التنبيه إلى أن الحادث المروري لا يظل دائماً على الوصف الذي بدأ به؛ فقد يبدأ حادثاً ضد مجهول أو تصادمًا بسيطاً، ثم تكشف الكاميرات أو التقارير الطبية أو المعاينة عن إصابة أو سرعة مفرطة أو قيادة تحت التأثير أو هروب من الموقع. لذلك يجب أن يثبت المحقق منذ البداية جميع العناصر التي تسمح بإعادة التكييف القانوني دون إهدار الأدلة الأولى.

وعلى هذا، يتناول الفصل الأسباب الفنية التي قد تُرتب المسؤولية على قائد المركبة عند وقوع الحادث، بدءاً بالأسباب المتعلقة بالسائق، ثم الأسباب المتصلة بالمركبة والعوامل الفنية، وانتهاءً بالأسباب المتعلقة بالمشاة ومستخدمي الطريق.

كما يتناول النماذج التطبيقية الأكثر شيوعاً، ومنها: الحادث ضد مجهول، وحادث التصادم الثنائي أو المتعدد دون إصابات، والإصابة الخطأ، والقتل الخطأ، والاصطدام بجسم صلب أو بحيوان، وتجاوز الإشارة الضوئية الحمراء، والقيادة تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية، وجريمة الدهس التي تفضي إلى إصابة أو وفاة.

(1) المادة (44) من قانون المرور بعد تعديل سنة 2025 تضمنت حالات ذات أثر إجرائي فوري مثل تجاوز الإشارة الحمراء، ومحاولة الهروب، والحادث الذي ترتب عليه إصابة أو وفاة، والقيادة برعونة أو تفريط، والقيادة تحت التأثير؛ كما قررت محكمة التمييز في الطعن رقم (2006/111) جزائي، جلسة 2006/11/7، أن تجاوز الإشارة الحمراء ومحاولة الهرب وقرائن القيادة تحت تأثير المسكر توفر حالة تلبس تبيح الاستيقاف والقبض.

(2) قررت محكمة التمييز أن الأعمال الإجرائية تجري على حكم الظاهر ولا تبطل بما يتكشف لاحقاً من أمر الواقع، وأن العبرة بالمقدمات التي كانت قائمة وقت مباشرة الإجراء، وهو ما يجعل ضبط الوصف الأولي وإعادة التكييف عند ظهور معطيات جديدة مسلكاً صحيحاً لا عيباً في الإجراءات.

المبحث الرابع الاختصاص في الحوادث المرورية

أولاً: الاختصاص المكاني في الحوادث المرورية :

يمثل الاختصاص المكاني في الحوادث المرورية قاعدة إجرائية لازمة لتحديد الجهة المختصة بتلقي البلاغ، والانتقال إلى موقع الحادث، وإجراء المعاينة، وندب الخبراء، ثم التصرف في الدعوى. ولا يقف أثر المكان عند كونه بياناً شكلياً في المحضر، بل يعد عنصراً جوهرياً في إثبات الواقعة، لأن الحادث المروري بطبيعته يخلّف آثاراً مادية سريعة الزوال، مثل موضع التصادم، وآثار الفرملة، واتجاه المركبات، ومواقع الإصابات، والإشارات الضوئية، والآثار الفنية على الطريق والمركبات. وقد عالج القرار الإداري رقم 616 لسنة 2016 شأن حوادث المرور ضمن اختصاصات الإدارة العامة للتحقيقات، إذ قرر اختصاص إدارة الادعاء العام بالتصرف في الدعاوى الجزائية وحوادث المرور ومباشرة الدعوى أمام المحاكم المختصة.⁽¹⁾

1. الأصل العام في تحديد الاختصاص المكاني :

الأصل أن الاختصاص المكاني ينعقد بالمكان الذي وقعت فيه الجريمة أو تحقق فيه الحادث، لأن هذا المكان هو الذي تنشأ فيه أولى إجراءات التحري والمعاينة وضبط الأدلة. ويتكامل هذا الأصل مع التقسيم العام للاختصاص في قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية؛ فالنيابة العامة تتولى التحقيق والتصرف والادعاء في الجنايات، بينما يتولى محققو الشرطة - ومنهم محققو الإدارة العامة للتحقيقات - التحقيق والتصرف والادعاء في الجنح.⁽²⁾

وتؤكد القواعد العامة أن رجل الشرطة، إذا بلغ أو علم بوقوع جريمة، يلتزم بإخطار النيابة العامة في الجنايات ومحققي الشرطة في الجنح، وأن ينتقل إلى المحل الذي وقع فيه الحادث للمحافظة

(1) القرار الإداري رقم 616 لسنة 2016 بشأن القواعد والتعليمات الفنية للإدارة العامة للتحقيقات، المادة 19، ص 12 من الملف المرفق.

(2) المادة 9 من قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية الكويتي رقم 17 لسنة 1960.

عليه وضبط ما يتعلق بالجريمة ويفيد التحقيق، مع إثبات ذلك في محضر التحري. وهذا النص يبين أن مكان الحادث هو نقطة الانطلاق الإجرائية، لا مجرد مكان تقديم البلاغ أو محل إقامة المتهم أو المجني عليه.⁽¹⁾

وتسير تعليمات النيابة العامة على ذات القاعدة، إذ تقرر أن الاختصاص يتعين بالمكان الذي وقعت فيه الجريمة، وتوجب على أعضاء النيابة استظهار مكان وقوع الجريمة ومخاطبة مخفر الشرطة الذي وقعت الجريمة في دائرة اختصاصه المحلي متى كان المكان محدداً على وجه واضح لا يثور حوله شك أو خلاف.⁽²⁾

وعليه، فإن مناط الاختصاص المكاني في الحوادث المرورية هو مكان وقوع التصادم أو الدهس أو الانقلاب أو تحقق النتيجة المرورية المؤثرة، بحسب ظروف الواقعة. فإذا وقع التصادم في تقاطع معين أو طريق محدد، انعقد الاختصاص للجهة التي يدخل ذلك الموقع في نطاقها المحلي؛ أما إذا نقل المصاب إلى مستشفى يقع في منطقة أخرى، فإن ذلك لا يغيّر أصل الاختصاص المكاني، ما لم تكن هناك صعوبة حقيقية في تحديد موضع الواقعة أو تعدد لمواضع الفعل والنتيجة.

2. خصوصية الاختصاص المكاني في الحوادث المرورية وفق القرار الإداري رقم 616 لسنة 2016

أفرد القرار الإداري رقم 616 لسنة 2016 الصادر من مدير عام الإدارة العامة للتحقيقات تنظيمياً عملياً لمباشرة التحقيق في موضع الحادث، فقرر أن من اختصاص المحقق تلقي البلاغات والشكاوى، ومباشرة التحقيق فيما يرد إليه، والانتقال إلى مكان الحادث لإجراء التحقيق أو المعاينة، وسماع الأقوال، وضبط الأشياء وتحريزها، وندب الخبراء، واتخاذ ما يلزم من إجراءات وفقاً للقانون.⁽³⁾

كما ألزم القرار أعضاء الإدارة العامة للتحقيقات بالمبادرة إلى الانتقال إلى أماكن الحوادث التي يبلغون بها في أقرب وقت ممكن إذا كانت طبيعتها وأهميتها تستدعيان ذلك. وهذه القاعدة

(1) المادة 40 من قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية رقم 17 لسنة 1960، المعدلة بالقانون رقم 30 لسنة 1961.

(2) تعليمات النيابة العامة الكويتية، باب تلقي الشكاوى والبلاغات، بند الاختصاص المكاني.

(3) القرار الإداري رقم 616 لسنة 2016، المادة 18، ص 10 من الملف المرفق.

تكتسب أهمية خاصة في حوادث المرور الجسيمة، لأن التأخر في الانتقال قد يؤدي إلى زوال آثار الطريق، أو تحريك المركبات، أو ضياع آثار الفرملة والاصطدام.⁽¹⁾

وتتضح خصوصية الحادث المروري أكثر في باب المعاينة، إذ قرر القرار أن ينتقل المحقق إلى محل الحادث لمعاينته ووصف مكان ارتكاب الجريمة وآثارها وظروفها المادية كلما كان ذلك ممكناً ومفيداً للتحقيق، وأن يتم الانتقال فور العلم بالحادث متى كانت الجريمة مما يجب تحقيقه وأبلغت عقب ارتكابها بزمان قصير.⁽²⁾

وتعد المادة 151 من القرار من أهم النصوص الخاصة بحوادث المرور؛ إذ أوجبت على المحقق أن يحجر بنفسه معاينة لمكان الحادث في جرائم القتل والإصابة الخطأ، وكذلك حوادث المرور التي ينتج عنها وفاة أو إصابة، مع إرفاق رسوم تخطيطية يراعى فيها الوضوح والدقة. ومؤدى ذلك أن الاختصاص المكاني في هذه الحوادث ليس مجرد مسألة قيد إداري، بل هو التزام فعلي بالانتقال إلى المكان وضبط معالمة فينياً.⁽³⁾

3. أثر الشك أو تعدد أماكن الحادث على الاختصاص المكاني :

قد يثور في حوادث المرور شك حول تحديد مكان الاختصاص، كما لو وقع السلوك في منطقة وظهرت النتيجة في منطقة أخرى، أو تحركت المركبات بعد التصادم، أو امتد مسار الحادث عبر أكثر من دائرة محلية. وقد عاجلت تعليمات النيابة العامة هذه الفرضية بنصها على أنه إذا ثار شك أو خلاف حول مكان وقوع الجريمة، أو ثبت ارتكابها في أكثر من مكان، أو وقع السلوك الإجرامي في مكان وتمت النتيجة في مكان آخر على نحو يتعذر معه تحديد المخفر المختص بدقة، فلا مانع من إعطاء الأوراق رقم جنائية بدائرة المباحث الجنائية، بحسب تقدير المحقق.⁽⁴⁾

كما تقرر التعليمات أنه إذا قام شك أو نزاع بشأن اختصاص عضو النيابة بتحقيق الحادث، فعليه الانتقال فوراً لتحقيق الحادث بعد ورود الإخطار إليه، ثم يحجر مذكرة في شأن الاختصاص.

(1) القرار الإداري رقم 616 لسنة 2016، المادة 37، ص 24 من الملف المرفق.

(2) القرار الإداري رقم 616 لسنة 2016، المادتان 143 و 144، ص 47 من الملف المرفق.

(3) القرار الإداري رقم 616 لسنة 2016، المادة 151، ص 48 من الملف المرفق.

(4) تعليمات النيابة العامة الكويتية، بند الشك أو الخلاف في مكان وقوع الجريمة.

وهذه القاعدة تصلح كأساس إجرائي مهم في الحوادث المرورية؛ إذ لا يجوز أن يؤدي الخلاف حول الدائرة المكانية إلى تعطيل المعاينة أو إضاعة الأدلة.⁽¹⁾

وعليه، فإن القاعدة العملية هي أن الإجراء العاجل يقدم على منازعة الاختصاص؛ فيباشر المحقق أو رجل الشرطة الانتقال والتحفظ والمعاينة كلما كان التأخير يهدد الدليل، ثم يصار بعد ذلك إلى تصحيح القيد أو إحالة الأوراق إلى جهة الاختصاص المكاني متى اتضح موقع الحادث بدقة.

4. علاقة الاختصاص المكاني بالوصف القانوني والخبرة الفنية :

لا ينفصل الاختصاص المكاني عن الوصف القانوني للحدث. فحادث المرور الذي يترتب عليه وفاة أو إصابة قد يندرج تحت القتل الخطأ أو الإصابة الخطأ متى كان ناشئاً عن رعونة أو تفريط أو إهمال أو عدم انتباه أو عدم مراعاة القوانين واللوائح. وقد عدل المرسوم بقانون رقم 65 لسنة 2025 نصوص المواد 44 و154 و164 من قانون الجزاء، وأضاف المادتين 154 مكرراً و164 مكرراً، فشدد العقوبة عند توافر ظروف مثل تعاطي مادة مسكرة أو مخدرة أو مؤثرة عقلياً، أو تعدد المجني عليهم، أو الامتناع عن مساعدة المجني عليه مع القدرة على ذلك.⁽²⁾

كذلك شدد المرسوم بقانون رقم 5 لسنة 2025 المعدل لقانون المرور رقم 67 لسنة 1976 عقوبة القيادة تحت تأثير المسكرات أو المخدرات أو المؤثرات العقلية، وقرر عقوبة أشد إذا نتج عن الفعل حادث أدى إلى إصابة أو وفاة، مع إمكان سحب رخصة السوق.⁽³⁾

كما أجاز قانون المرور بعد تعديله لرجل الشرطة القبض على من يرتكب حادث مرور ترتب عليه إصابة إنسان أو وفاته، وعلى من يقود تحت تأثير المسكرات أو المخدرات أو المؤثرات العقلية، وعلى من يحاول الهروب في حالة ارتكاب حادث يضر بسلامة أحد الأفراد.⁽⁴⁾

(1) تعليمات النيابة العامة الكويتية، أساسيات فتح المحضر، بند الندب والشك في الاختصاص المحلي.

(2) المرسوم بقانون رقم 65 لسنة 2025 بتعديل قانون الجزاء رقم 16 لسنة 1960، المنشور في الكويت اليوم، المواد 154 و164 و154 مكرراً و164 مكرراً.

(3) المرسوم بقانون رقم 5 لسنة 2025 بتعديل بعض أحكام قانون المرور رقم 67 لسنة 1976، المادة 38 المستبدلة.

(4) قانون المرور رقم 67 لسنة 1976 بعد تعديله بالمرسوم بقانون رقم 5 لسنة 2025، المادة 44.

أما من الناحية الفنية، فقد أوجب القرار الإداري رقم 616 لسنة 2016 ندب خبراء إدارة هندسة المرور لمعاينة حوادث المرور في حالات محددة، منها الحادث الذي ينتج عنه وفاة أو إصابة، وحادث انقلاب المركبة، والحادث الواقع داخل تقاطع منظم بإشارة ضوئية أو تقاطع غير منظم إذا لم يتبين للمحقق أولوية المرور، وحالة ترك مكان الحادث متى كانت الأضرار جسيمة، وكل حالة يرى المحقق ضرورة انتداب الخبير الفني فيها.⁽¹⁾

ويترتب على ذلك أن تحديد المكان في الحوادث المرورية لا يقتصر على تحديد المخفر أو الإدارة المختصة، بل يمتد إلى تحديد موضع المعاينة الفنية: اتجاهات الطريق، موضع المركبات، آثار الفرملة، الإشارة الضوئية، نقطة الاصطدام، موضع المجني عليه، والمسافات بين العلامات والآثار. ولذلك أوجب القرار على المحقق وصف مكان الحادث بدقة ووضع رسم تخطيطي يوضح المسافات والجهات الأصلية ومواقع العثر على الآثار.⁽²⁾

5. أثر بيان مكان الحادث أمام المحكمة :

تظهر أهمية الاختصاص المكاني أيضاً عند رفع الدعوى الجزائية، لأن صحيفة الاتهام يجب أن تتضمن بيان الجريمة من حيث طبيعتها وزمانها ومكانها وظروفها وكيفية ارتكابها ونتائجها، وأن تذكر الأدلة وإجراءات الشرطة أو المحققين.⁽³⁾

وقد استقر قضاء محكمة التمييز على أن بيان مكان وقوع الجريمة في الحكم يكفي فيه ذكر اسم المخفر الذي وقعت الجريمة في دائرته، وهو ما يدل على أن المكان يجب أن يكون قابلاً للتعين، ولو لم يرد في الحكم بوصف هندسي تفصيلي، متى لم يترتب على ذلك تضليل للمتهم أو إخلال بدفاعه.⁽⁴⁾

(1) القرار الإداري رقم 616 لسنة 2016، المادة 196، ص 57 من الملف المرفق.

(2) القرار الإداري رقم 616 لسنة 2016، المادتان 148 و149، ص 48 من الملف المرفق.

(3) قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية رقم 17 لسنة 1960، المادة 130 الخاصة ببيانات صحيفة الاتهام.

(4) حكم محكمة التمييز الكويتية، الطعن رقم 1989/89 جزائي، مبدأ: "مكان وقوع الجريمة يكفي لبيان في الحكم ذكر اسم المخفر التي وقعت فيه".

أما من حيث المحكمة المختصة حالياً، فينبغي التنبيه إلى أن المرسوم بقانون رقم 155 لسنة 2025 ألغى القانون رقم 22 لسنة 1960 بتنظيم محكمة المرور، ونشر في الجريدة الرسمية "الكويت اليوم" بتاريخ 2 نوفمبر 2025، على أن يصبح نافذاً بعد ثلاثة أشهر من تاريخ النشر؛ ومن ثم لا تبني الصياغة الحديثة على وجود محكمة مرور مستقلة بذات التنظيم القديم، وإنما على المحكمة الجزائية المختصة وفق القواعد العامة وما يستجد من تنظيم الدوائر المتخصصة.⁽¹⁾

يخلص مما تقدم أن الاختصاص المكاني في الحوادث المرورية يتحدد، في أصله، بمكان وقوع الحادث أو تحقق النتيجة المرورية المؤتممة، وأن هذا المكان هو الذي يحدد جهة القيد والتحقيق والمعاينة. فإذا كان المكان واضحاً انعقد الاختصاص للجهة التي يقع الحادث في دائرتها؛ وإذا ثار شك أو تعددت الأماكن، وجب عدم تعطيل الإجراءات العاجلة، بل تباشر المعاينة والتحفظ فوراً ثم تصحح مسألة الاختصاص لاحقاً. وتزداد هذه القاعدة أهمية في حوادث الوفاة أو الإصابة، إذ يوجب القرار الإداري رقم 616 لسنة 2016 على المحقق الانتقال إلى موقع الحادث، وإجراء المعاينة بنفسه، وإرفاق الرسوم التخطيطية، وندب خبراء هندسة المرور عند الاقتضاء.

ثانياً : الاختصاص النوعي في الحوادث المرورية المرتبط بالوظيفة العامة أو بصفة المتهم أو المجني عليه :

الأصل في التحقيق في الحوادث المرورية أن الاختصاص يتحدد بحسب طبيعة الواقعة المرورية ودرجة الجريمة، لا بحسب المركز الاجتماعي أو المهني لأطرافها. غير أن هذا الأصل لا يكفي وحده في بعض الصور العملية؛ إذ قد يكون المتهم أو المجني عليه قاضياً، أو عضو نيابة، أو طبيباً، أو حدثاً، أو عسكرياً، أو رجل شرطة، أو موظفاً عاماً، أو عضواً في مجلس الأمة، أو وزيراً، أو دبلوماسياً. وفي هذه الحالات لا يعود السؤال قاصراً على: هل نحن أمام حادث مرور؟ بل يمتد إلى سؤال أدق: هل صفة الشخص أو وظيفته العامة تنقل الاختصاص، أو تقيد مباشرة الإجراءات، أو تغير وصف الجريمة، أو تجعل الواقعة من اختصاص جهة خاصة؟

وتظهر أهمية هذا المبحث في كتاب التحقيق في الحوادث المرورية لأن الخطأ في تحديد الجهة المختصة لا يعد مجرد خطأ إداري، بل قد يترتب عليه بطلان إجراءات، أو إحالة الأوراق إلى جهة

(1) المرسوم بقانون رقم 155 لسنة 2025 بإلغاء القانون رقم 22 لسنة 1960 بتنظيم محكمة المرور.

غير مختصة، أو الخلط بين جريمة مرورية محضة وجريمة مرتبطة بالوظيفة العامة أو بصفة خاصة في المتهم أو المجني عليه. لذلك يجب على المحقق، عند أول اتصال بالواقعة، أن يفصل بين ثلاث مسائل: وصف الحادث المروري، ودرجة الجريمة من حيث كونها جنحة أو جناية، وصفة أطراف الواقعة وما إذا كانت مؤثرة في الاختصاص أو الإجراءات.

« القاعدة العامة في الاختصاص النوعي في الحوادث المرورية :

يقوم التنظيم العام للاختصاص الجزائي في الكويت على قاعدة مفادها أن النيابة العامة تتولى التحقيق والتصرف والادعاء في الجنايات، بينما يتولى المحققون التحقيق والتصرف والادعاء في الجنح، مع جواز أن تطلب جهة الشرطة من النيابة العامة تولي التحقيق في جنحة معينة إذا اقتضت ظروفها أو أهميتها ذلك. وهذه القاعدة هي نقطة الانطلاق في كل حادث مروري قبل البحث في أي صفة خاصة للمتهم أو المجني عليه.

وتتولى الإدارة العامة للتحقيقات بوزارة الداخلية الاختصاصات المقررة للمحققين وفق المادة التاسعة من قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية، وهو ما يجعلها صاحبة الاختصاص العام في الجنح، بما في ذلك الجنح المرورية، ما لم يوجد نص خاص ينقل الاختصاص إلى النيابة العامة أو إلى جهة تحقيق خاصة.

أما الإدارة العامة للمرور وأعضاء قوة الشرطة المختصون، فدورهم يتصل بضبط المخالفات والحوادث وتنظيم المرور، وقد منح قانون المرور وزير الداخلية سلطة تحديد اختصاصات أعضاء قوة الشرطة المكلفين بضبط المخالفات والتحقيق والتصرف والادعاء أمام محكمة المرور، كما أضاف تنظيمًا خاصًا للحوادث المرورية البسيطة التي لا ينجم عنها إصابات. وبذلك لا يصح الخلط بين الضبط المروري، والتحقيق في الجنح، والتحقيق في الجنايات، لأن كل مرحلة قد تختص بها جهة مختلفة بحسب النص والواقعة.

وتتحدد درجة الجريمة وفق قانون الجزاء؛ فالجناية هي الجريمة المعاقب عليها بالإعدام أو الحبس المؤبد أو الحبس المؤقت مدة تزيد على ثلاث سنوات، أما الجنحة فهي الجريمة التي لا تتجاوز عقوبتها الحبس ثلاث سنوات أو الغرامة أو إحدى هاتين العقوبتين. ولهذا المعيار أثر مباشر في الحوادث

المرورية بعد تعديل المادة 38 من قانون المرور؛ فالقيادة تحت تأثير المسكرات أو المخدرات أو المؤثرات العقلية إذا ترتب عليها حادث أدى إلى إصابة أو وفاة تصل عقوبتها إلى الحبس مدة لا تزيد على خمس سنوات، فتأخذ وصف الجنائية، بينما تبقى صور أخرى من المادة ذاتها في نطاق الجرح متى لم يتجاوز الحد الأقصى للعقوبة ثلاث سنوات.

وعلى ذلك، فإن القاعدة العملية هي: إذا كانت الواقعة المرورية جنحة، اختصت بها الإدارة العامة للتحقيقات أو الجهة التي يحددها قانون المرور في الحدود المقررة؛ وإذا بلغت الواقعة المرورية وصف الجنائية، انعقد الاختصاص للنيابة العامة؛ وإذا وجد نص خاص بسبب صفة المتهم أو المجني عليه، وجب تطبيق النص الخاص باعتباره قيداً أو استثناءً على القاعدة العامة.

« أثر الوظيفة العامة في الحادث المروري :

الوظيفة العامة قد تؤثر في الحادث المروري من زاويتين مختلفتين. فقد يكون الموظف العام مجنباً عليه أثناء مباشرته إجراءات الضبط أو الإسعاف أو تنظيم الطريق، فتتحول الواقعة إلى جريمة إهانة أو تعدٍ أو مقاومة موظف عام. وقد يكون الموظف العام متهماً باستعمال سلطته أو تحرير بيانات غير صحيحة أو العبث في محضر الحادث، فتخرج الواقعة من دائرة الخطأ المروري البسيط إلى دائرة جرائم الوظيفة العامة.

فإذا تعرض رجل الشرطة أو موظف عام للإهانة أو التعدي أو المقاومة أثناء مباشرة إجراءات حادث مروري أو بسببها، فإن صفة المجني عليه هنا ليست وصفاً عارضاً، بل هي عنصر في الجريمة. وقد شدد المشرع الكويتي العقوبات المتعلقة بإهانة الموظف العام أو التعدي عليه أو مقاومته، وقرر صراحةً أشد إذا تعلق الأمر بالقضاة أو أعضاء النيابة العامة أو قوة الشرطة أو الجيش أو الحرس الوطني أثناء تأدية الوظيفة أو بسببها.

ولا يعني ذلك بالضرورة أن كل واقعة إهانة أو مقاومة في موقع الحادث تصبح من اختصاص النيابة العامة؛ إذ يظل معيار الجنائية والجنحة حاضراً. فإذا ظلت الواقعة في حدود الجنحة، كان الأصل اختصاص الإدارة العامة للتحقيقات، ما لم توجد صفة خاصة تنقل الاختصاص. أما إذا بلغت الواقعة وصف الجنائية، أو اقترنت بجريمة مرورية جنائية، انعقد الاختصاص للنيابة العامة. فالمؤثر

هنا ليس فقط صفة المجني عليه، بل صفة المجني عليه مقترنة بالعقوبة والوصف القانوني.

أما إذا كان الموظف العام هو المتهم، كأن يثبت أن أحد القائمين على ضبط الحادث أو تحرير بياناته استعمل سلطته لمجرد الإضرار بأحد أطراف الحادث، أو أدلى ببيانات تخالف الحقيقة في شهادة أو محرر يؤثر في حقوق الأفراد، فإن الواقعة قد تخضع لنصوص سوء استعمال الوظيفة العامة، ولا تبقى مجرد مخالفة مرورية. وقد عاقب قانون الجزاء صوراً من إساءة استعمال السلطة، واستعمال القسوة، والدخول غير المشروع، والإدلاء ببيانات مخالفة للحقيقة من موظف عام متى ترتب على ذلك ضرر.

وتزداد المسألة دقة إذا كان المتهم عضواً في الإدارة العامة للتحقيقات؛ إذ يقرر قانون الإدارة العامة للتحقيقات ضمانة إجرائية خاصة مؤداها عدم جواز التحقيق مع عضو الإدارة أو القبض عليه، في غير حالات الجرم المشهود، إلا بإذن من وزير الداخلية بناء على طلب مدير عام الإدارة. وهذه ضمانة إجرائية لا تعني الإعفاء من المسؤولية، لكنها تؤثر في صحة مباشرة الإجراءات.

« أثر صفة القاضي أو عضو النيابة العامة :

صفة القاضي أو عضو النيابة العامة من أقوى الصفات أثراً في الاختصاص النوعي. فالقانون لا يكتفي هنا بتقرير ضمانة إجرائية عند اتخاذ الإجراءات ضد القاضي أو عضو النيابة، بل يقرر أيضاً اختصاصاً نوعياً خاصاً للنيابة العامة دون غيرها في الجنايات والجنح التي تقع من القاضي أو عضو النيابة العامة أو عليه. كما لا يجوز، في غير حالات الجرم المشهود، اتخاذ إجراءات التحقيق أو القبض أو رفع الدعوى الجزائية على القاضي أو عضو النيابة في جنابة أو جنحة إلا بإذن من المجلس الأعلى للقضاء بناء على طلب النائب العام.

ويترتب على ذلك أن الحادث المروري إذا كان أحد أطرافه قاضياً أو عضو نيابة، سواء بوصفه متهماً أو مجنياً عليه، فإن الاختصاص لا يعامل معاملة الحادث المروري العادي متى كانت الواقعة جنابة أو جنحة واقعة منه أو عليه. فالاختصاص هنا ينعقد للنيابة العامة بموجب النص الخاص، لا لمجرد جسامة الواقعة. وهذا يختلف عن حالة الطبيب، كما سيأتي، لأن قانون المهن الطبية استثنى صراحة الجرائم المرورية وما يرتبط بها، بينما لم يرد مثل هذا الاستثناء في النص الخاص بالقضاة

وأعضاء النيابة.

« أثر صفة الطبيب ومزاوي المهن الطبية :

قرر قانون المهن الطبية حماية إجرائية خاصة للطبيب؛ إذ تختص النيابة العامة بالتحقيق والتصرف والادعاء في جميع الجرائم المنصوص عليها في قانون المهن الطبية، وكذلك الجرائم التي تقع من الطبيب أو عليه والمنصوص عليها في القوانين الأخرى. غير أن المشرع استثنى صراحة الجرائم المنصوص عليها في قانون المرور والجرائم المرتبطة بها.

ومعنى ذلك أن صفة الطبيب لا تنقل الحادث المروري بذاتها إلى النيابة العامة. فإذا كان الطبيب قائد المركبة المتسبب في حادث مروري جنحي، أو كان الطبيب هو المجني عليه في حادث دهس أو تصادم، فإن الواقعة تبقى مرورية وتخضع للاختصاص العام. أما إذا بلغت الواقعة المرورية وصف الجنائية، انعقد الاختصاص للنيابة العامة بسبب وصف الجنائية لا بسبب صفة الطبيب. وقد أكدت النيابة العامة في تعميمها رقم 10 لسنة 2020 أن اختصاصها في جرائم الأطباء لا يمتد إلى جرائم المرور والجرائم المرتبطة بها، بل تخضع هذه الأخيرة للقواعد العامة في الاختصاص.

غير أن الواقعة تخرج من دائرة المرور إذا انفصلت عن الحادث وأصبحت متعلقة بالعمل الطبي. فلو نقل مصاب حادث السير إلى المستشفى ثم وقع اعتداء على الطبيب أثناء علاجه أو بسبب تقرير طبي، أو نسبت إلى الطبيب شبهة خطأ طبي في العلاج، أو أفشي سر المريض أو نشرت بياناته الطبية، فهذه وقائع لا تعد جرائم مرورية لمجرد أن أصل دخول المريض إلى المستشفى كان حادث سير، وإنما تخضع لقانون المهن الطبية واختصاص النيابة العامة في الحدود المقررة قانوناً.

« أثر صفة الحدث المتهم :

صفة الحدث من الصفات التي تنقل الاختصاص إلى نظام خاص مستقل عن القاعدة العامة. فإذا كان المتهم في الحادث المروري حدثاً، فإن الاختصاص لا ينعقد للإدارة العامة للتحقيقات لمجرد أن الواقعة جنحة مرورية، بل تختص نيابة الأحداث وحدها بمباشرة الدعوى الجزائية والتحقيق والتصرف والادعاء في الجنايات والجنح التي يتهم بها الحدث.

وبناء على ذلك، إذا قاد حدث مركبة دون رخصة، أو تسبب في حادث إصابة أو وفاة، أو ارتكب جريمة مرورية أخرى، فإن صفة الحدث بوصفه متهمًا تنقل الواقعة إلى نيابة الأحداث وفق قانون الأحداث. أما إذا كان الحدث مجنيًا عليه فقط في حادث مروري ارتكبه بالغ، فلا تنتقل الواقعة إلى نيابة الأحداث لمجرد أن المصاب حدث؛ إذ العبرة في هذا الموضع بصفة المتهم، مع مراعاة الضمانات الحمائية الخاصة بالجاني عليه الحدث عند سماع أقواله أو تقدير الضرر الواقع عليه.

« أثر الصفة العسكرية أو الأمنية :

إذا كان أحد أطراف الحادث عسكريًا أو رجل شرطة، فلا يكفي ذلك بذاته لنقل كل حادث مروري إلى القضاء العسكري. فالاختصاص العسكري في غير حالة الحكم العربي يقتصر دستوريًا على الجرائم العسكرية التي تقع من أفراد القوات المسلحة وقوات الأمن، وذلك في الحدود التي يقرها القانون.

وقد نص قانون الجيش على أن محاكمة العسكريين عن الجرائم العسكرية تكون أمام المحاكم العسكرية، كما نص قانون الشرطة على أن محاكمة رجال الشرطة عن الجرائم العسكرية تكون أمام المحاكم العسكرية وفق أحكام قانون المحاكمات والعقوبات العسكرية.

وعليه، فإن حادث السير العادي الذي يرتكبه عسكري أو رجل شرطة بمركبته الخاصة أو في سياق لا يتصل بجريمة عسكرية يخضع للقواعد العامة: جنحة مرورية للإدارة العامة للتحقيقات، وجناية مرورية للنيابة العامة. أما إذا كانت الواقعة مرتبطة بالخدمة العسكرية أو الأمنية على نحو يجعلها جريمة عسكرية، كوقوعها ضمن مهمة عسكرية أو أمنية أو داخل نطاق اختصاص عسكري خاص، فيجب بحث اختصاص القضاء العسكري في ضوء نصوصه الخاصة. ولا يصح تحوي كل حادث يشارك فيه عسكري أو شرطي إلى اختصاص عسكري لمجرد الصفة.

« أثر صفة عضو مجلس الأمة :

عضو مجلس الأمة يتمتع بحصانة إجرائية أثناء دور الانعقاد، مؤداها أنه لا يجوز، في غير حالة الجرم المشهود، اتخاذ إجراءات التحقيق أو التفتيش أو القبض أو الحبس أو أي إجراء جزائي آخر

ضده إلا بإذن المجلس. وإذا لم يصدر المجلس قراره في طلب الإذن خلال شهر من تاريخ وصوله إليه، عُدد ذلك بمثابة إذن.

وهذه الحصانة لا تنقل الاختصاص النوعي بذاتها. فإذا كان عضو مجلس الأمة متهمًا في حادث مروري جنحي، بقي الأصل اختصاص الإدارة العامة للتحقيقات، لكن مباشرة الإجراءات تتوقف على الإذن الدستوري متى كان المجلس في دور الانعقاد ولم تكن الواقعة في حالة جرم مشهود. وإذا بلغت الواقعة وصف الجنائية، اختصت النيابة العامة بوصفها جنائية، مع مراعاة حكم الحصانة. أما إذا كان عضو مجلس الأمة مجنيًا عليه، فلا تكون الحصانة عائقًا أمام التحقيق؛ لأنها مقررة لحماية العضو من إجراءات الاتهام، لا لمنع ملاحقة من اعتدى عليه.

« أثر صفة الوزير :

الأصل أن الوزير، إذا ارتكب حادثًا مروريًا عاديًا لا صلة له بأعمال وظيفته الوزارية، يخضع للقواعد العامة شأنه شأن غيره: جنحة مروية بحسب الاختصاص العام، أو جنائية للنياية العامة. غير أن قانون محاكمة الوزراء يقرر نظامًا خاصًا للجرائم الوزارية، إذ تختص محكمة خاصة دون غيرها بمحاكمة الوزراء والفاعلين أو الشركاء عن الجرائم المنصوص عليها في قانون محاكمة الوزراء، والجرائم المرتبطة بها ارتباطًا لا يقبل التجزئة.

لذلك يجب التمييز بين حادث مروري عادي يقع من وزير أثناء قيادته أو ركوبه، وبين واقعة تنشأ عن استعمال السلطة الوزارية للتدخل في محضر الحادث أو توجيه موظفين لتغيير الحقيقة أو إخفاء المسؤولية. الأولى تبقى في نطاق المرور، والثانية قد تثير اختصاصًا خاصًا إذا توافرت عناصر الجريمة الوزارية أو الارتباط غير القابل للتجزئة بها.

« أثر الصفة الدبلوماسية :

إذا كان المتهم في الحادث المروري متمتعًا بحصانة دبلوماسية، فإن المسألة لا تكون مجرد اختصاص نوعي داخلي، بل تتصل بقيد دولي على الولاية الجنائية. فالمبعوث الدبلوماسي يتمتع بالحصانة من القضاء الجنائي في الدولة المعتمد لديها، كما لا يجوز القبض عليه أو احتجازه، ولا

ترفع هذه الحصانة إلا بتنازل صريح من الدولة الموفدة وفق القواعد المقررة في اتفاقية فيينا للعلاقات الدبلوماسية.

وفي مثل هذه الحالة، يجوز للجهات المختصة اتخاذ إجراءات حفظ مسرح الحادث، وإسعاف المصابين، وجمع البيانات الفنية، وإثبات الواقعة، لكن لا تبأشر إجراءات اتهام أو قبض أو تحقيق جنائي في مواجهة الشخص المتمتع بالحصانة إلا في الحدود التي يجيزها القانون الدولي والإجراءات الدبلوماسية. أما إذا كان الدبلوماسي مجنيًا عليه، فلا يمنع ذلك ملاحقة المتهم غير المتمتع بالحصانة وفق الاختصاص العادي، مع مراعاة القنوات الرسمية عند الحاجة.

« أثر الشخصية الاعتبارية والجهات العامة :

استحدث قانون المرور مسؤولية جزائية للشخص الاعتباري عن الجرائم المرورية في الحدود التي قررها القانون، مع استثناء الوزارات والهيئات والمؤسسات العامة من نطاق هذه المسؤولية الاعتبارية، ودون أن يخل ذلك بمسؤولية مرتكب الجريمة الشخصية.

وتظهر أهمية ذلك في حوادث مركبات الشركات أو مؤسسات النقل أو المقاولات أو الحفلات أو سيارات التوصيل؛ فقد تكون المسؤولية موزعة بين السائق الطبيعي والشخص الاعتباري الذي سمح أو نظم أو أهمل بما أدى إلى وقوع الجريمة. أما إذا كانت المركبة تابعة لوزارة أو جهة عامة، فلا يعني ذلك قيام مسؤولية جزائية اعتبارية على الجهة العامة وفق النص المذكور، مع بقاء مسؤولية السائق أو الموظف أو المسؤول الطبيعي متى توافرت عناصرها.

« المهنة المنظمة الأخرى: المحامي والخبير :

قد تظهر في ملف الحادث المروري صفة مهنية أخرى غير الطبيب، كالمحامي أو الخبير. والأصل أن هذه الصفات لا تؤثر في الحادث المروري ذاته إذا كان الشخص مجرد قائد أو مجني عليه في حادث عادي. غير أن الأمر يختلف إذا وقعت الجريمة بسبب أو أثناء ممارسة المهنة؛ كأن يعتدى على محامٍ بسبب مباشرته الدفاع في قضية حادث مروري، أو ينسب إلى خبير فني تغيير الحقيقة في تقريره في متعلق بالحادث بسبب أو بمناسبة عمله. وقد أوردت تعليمات النيابة العامة ضمن اختصاصاتها

جرائم تقع من القاضي أو عضو النيابة أو عليه، وجرائم تقع من المحامين بسبب أو أثناء ممارسة مهنة المحاماة، وجرائم تنسب إلى الخبراء بسبب أو بمناسبة أعمال وظيفتهم.

وهذا يؤكد أن الصفة المهنية لا تؤثر بذاتها، بل تؤثر عندما تكون الجريمة متصلة بالوظيفة أو المهنة اتصال سبب أو مناسبة، لا عندما تكون الواقعة مجرد حادث سير منفصل عن النشاط المهني.

« معيار الارتباط بين الجريمة المرورية والجريمة غير المرورية :

لا يكفي أن تقع جريمتان في اليوم ذاته أو بين الأشخاص ذاهم للقول بالارتباط. فالارتباط المؤثر في الاختصاص هو الارتباط الذي يجعل الواقعة وحدة قانونية أو واقعية لا تقبل التجزئة. ويستأنس في ذلك بالمادة 84 من قانون الجزاء، التي تقرر أنه إذا ارتكب شخص جرائم متعددة لغرض واحد وارتبطت ببعضها ارتباطاً لا يقبل التجزئة، أو كَوّن الفعل الواحد جرائم متعددة، اعتد بالجريمة الأشد.

ومن أمثلة الارتباط في الحوادث المرورية: قيادة تحت تأثير المخدر يترتب عليها إصابة أو وفاة، أو حادث تصادم يتبعه هروب من الموقع، أو إتلاف أملاك عامة نتيجة الحادث، أو تقديم بيانات كاذبة عن قائد المركبة لإخفاء المسؤولية، أو مقاومة رجل الشرطة في موقع الحادث أثناء ضبط المخالفة. فهذه الوقائع قد ترتبط بالحادث المروري ارتباطاً مباشراً.

أما إذا انقطعت الصلة الزمنية أو السببية، فلا تعد الواقعة مرتبطة بالمرور. فاعتداء ذوي المصاب على طبيب في المستشفى نتيجة حادث. وقيام موظف لاحقاً بتزوير بقصد حماية أحد أطراف الحادث يكون جريمة وظيفة أو تزوير بقصد حماية أحد أطراف سبباً أو قذفاً بعد أيام يكون جريمة شخصية قد يكون جريمة مستقلة، لا جريمة مرتبطة بالحادث إلا إذا ثبت مباشر بالواقعة المرورية.

« ضابط عملي في عمل المحقق :

عند عرض حادث مروري يكون أحد أطرافه ذا صفة عامة أو خاصة، يجب ترتيب البحث على النحو الآتي:

أولاً: يحدد المحقق طبيعة الفعل: هل هو فعل قيادة أو استعمال طريق أو مخالفة مرورية، أم فعل مستقل كاعتداء أو تزوير أو إفشاء سر أو إساءة استعمال سلطة؟

ثانياً: يحدد درجة الجريمة: هل هي جنحة لا يتجاوز حدها الأقصى ثلاث سنوات، أم جنابة يتجاوز حدها الأقصى ثلاث سنوات؟

ثالثاً: يفحص صفة المتهم والمجني عليه: هل أحدهما قاضٍ أو عضو نيابة، أو حدث، أو طبيب، أو عسكري، أو رجل شرطة، أو عضو مجلس أمة، أو وزير، أو دبلوماسي، أو موظف عام؟

رابعاً: يقرر أثر الصفة: هل تنقل الاختصاص إلى النيابة العامة أو نيابة الأحداث أو جهة خاصة، أم تقتصر على إذن أو حصانة إجرائية، أم لا أثر لها في الاختصاص؟

خامساً: يبحث الارتباط: هل الجريمة غير المرورية جزء لا يتجزأ من الحادث المروري، أم واقعة مستقلة نشأت لاحقاً أو بسبب مختلف؟

وخلاصةً تم توضيح أن الاختصاص النوعي في الحوادث المرورية لا يتحدد بواقعة التصادم وحدها، بل قد يتأثر بالوظيفة العامة أو بصفة المتهم أو المجني عليه. ومع ذلك، فإن الأثر القانوني للصفة ليس واحداً في جميع الحالات. فصفة القاضي أو عضو النيابة تنقل الاختصاص إلى النيابة العامة في الجنايات والجنح التي تقع منه أو عليه. وصفة الحدث المتهم تنقل الاختصاص إلى نيابة الأحداث. وصفة الطبيب تمنح اختصاصاً خاصاً للنيابة العامة في غير الجرائم المرورية، لكنها لا تنقل الحادث المروري ذاته بسبب الاستثناء الصريح في قانون المهن الطبية.

وصفة الموظف العام قد تغير وصف الجريمة إذا وقعت إهانة أو مقاومة أو إساءة استعمال سلطة، لكنها لا تنقل الاختصاص دائماً. وصفة النائب أو الدبلوماسي تقيد مباشرة الإجراءات

أكثر مما تغير جهة الاختصاص. وصفة الوزير أو العسكري لا تؤثر إلا إذا كانت الواقعة متصلة بجريمة وزارية أو عسكرية بالمعنى القانوني الدقيق.

ومن ثم، فالقاعدة العلمية التي يجب أن يعتمدها المحقق هي أن يبدأ من الفعل المروري ودرجته، ثم ينتقل إلى صفة الأشخاص، ثم يقدر أثر الصفة في الاختصاص أو الإجراءات، ثم يفصل بين الجرائم المرتبطة بالحدث والجرائم المستقلة عنه. بهذه المنهجية وحدها يمكن تجنب الخلط بين اختصاص الإدارة العامة للتحقيقات، واختصاص النيابة العامة، واختصاص نيابة الأحداث، والاختصاصات الخاصة الأخرى.

ثالثاً : الاختصاص النوعي للإدارة العامة للتحقيقات في الجرائم المرورية التي تقع من الطبيب أو عليه والجرائم المرتبطة بها :

قد تثير مسألة الاختصاص النوعي في الحوادث المرورية المتعلقة بـ (الطبيب) لبساً عملياً عند وقوع حادث مروري يكون الطبيب طرفاً فيه، سواء كان قائداً للمركبة، أو مجنياً عليه، أو مصاباً، أو متسبباً في الحادث، أو تعلق بالواقعة المرورية جرائم أخرى متفرعة عنها. ومناطق الإشكال أن المشرع الكويتي، بعد أن كان يردّ الحوادث والجنح المرورية إلى القواعد العامة في المرور والتحقيقات، استحدث بموجب قانون المهن الطبية حماية إجرائية خاصة للطبيب، ثم عاد في قانون المرور، ولا سيما بعد تعديل المادة 38، إلى تقسيم الجرائم المرورية ذاتها بحسب جسامتها وما يترتب عليها من نتائج، بحيث تختص الإدارة العامة للتحقيقات ببعضها، وتختص النيابة العامة ببعضها الآخر.

فالأصل العام في قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية أن النيابة العامة تتولى التحقيق والتصرف والادعاء في الجنايات، بينما يتولى المحققون سلطة التحقيق والتصرف والادعاء في الجنح.⁽¹⁾

وتتولى الإدارة العامة للتحقيقات بوزارة الداخلية الاختصاصات المقررة لها طبقاً للمادة التاسعة من قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية.⁽²⁾

(1) المادة 9 من قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية الكويتي رقم 17 لسنة 1960، إذ تقرر اختصاص النيابة العامة بالجنايات واختصاص المحققين بالجنح

(2) المادة 1 من القانون رقم 53 لسنة 2001 في شأن الإدارة العامة للتحقيقات بوزارة الداخلية، وتنص على أن الإدارة العامة للتحقيقات تتولى الاختصاصات المقررة لها طبقاً للمادة التاسعة من قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية.

أما في الجانب المروري العملي، فإن الإدارة العامة للمرور تمثل المدخل الأول لضبط الحوادث والمخالفات المرورية وتحريكها ومباشرة شؤون الصلح والسحب الإداري والإجراءات المرورية، مع بقاء الاختصاص القضائي بالتحقيق والتصرف في الجرح المرورية للإدارة العامة للتحقيقات وفق القاعدة العامة، وبالنيابة العامة متى بلغ الوصف جنائية.⁽¹⁾

ومن ثم، فإنه قبل صدور القانون رقم 70 لسنة 2020 بشأن مزاولة مهنة الطب والمهن المساعدة لها وحقوق المرضى والمنشآت الصحية، لم تكن صفة الطبيب بذاتها سبباً لنقل الاختصاص في الواقعة المرورية. فإذا كانت الواقعة جنحة مرورية، جرى التحقيق فيها وفق قواعد التحقيقات والمرور، وإذا بلغت حد الجنائية، انعقد الاختصاص للنيابة العامة وفق القاعدة العامة. غير أن صدور قانون المهن الطبية أوجد مركزاً قانونياً خاصاً للطبيب، جعله في غير الجرائم المرورية أقرب إلى الحصانة الإجرائية المحدودة، لا الحصانة الموضوعية المطلقة؛ فالمقصود ليس إعفاء الطبيب من المسؤولية، وإنما إخضاع الجرائم التي تقع منه أو عليه، متى لم تكن مرورية أو مرتبطة بها، لجهة تحقيق أعلى هي النيابة العامة، مع ضمانات خاصة في الاستدعاء والقبض والتحقيق الفني.⁽²⁾

وقد نصت المادة 77 من قانون المهن الطبية على أن النيابة العامة تتولى التحقيق والتصرف والادعاء في جميع الجرائم المنصوص عليها في ذلك القانون، وكذلك في الجرائم التي تقع من الطبيب أو عليه والمنصوص عليها في القوانين الأخرى، ثم أوردت استثناءً صريحاً هو الجرائم المنصوص عليها في قانون المرور وما قد يرتبط بها من جرائم أخرى.⁽³⁾

ومؤدى ذلك أن المشرع منح الطبيب حماية خاصة في غير المجال المروري، لكنه لم يشأ أن تمتد هذه الحماية إلى الحوادث والجرائم المرورية، لأن لها نظاماً خاصاً في الضبط والتحقيق والتصرف.

(1) موقع وزارة الداخلية، الإدارة العامة للمرور، يبين أن دفع المخالفات وأوامر الصلح يكون عبر أقسام تحقيق مخالفات المرور ومراكز الخدمة والإنترنت، وأن بعض المخالفات الجسيمة تتطلب مراجعة الإدارة العامة للمرور لتطبيق السحب الإداري، كما أجاز تعديل المادة 45 من قانون المرور لوزارة الداخلية تحديد صلاحيات أعضاء قوة الشرطة المكلفين بالتحقيق في الحوادث المرورية البسيطة التي لا ينجم عنها إصابات

(2) المواد 77 و79 من القانون رقم 70 لسنة 2020 بشأن مزاولة مهنة الطب والمهن المساعدة لها وحقوق المرضى والمنشآت الصحية.

(3) المادة 77 من القانون رقم 70 لسنة 2020.

وبذلك أصبح الاختصاص بعد صدور قانون المهن الطبية يقوم على تفرقة دقيقة: فإذا كانت الجريمة غير مرورية ووقعت من الطبيب أو عليه، انعقد الاختصاص للنياحة العامة، ولو كانت الجريمة في أصلها جنحة. أما إذا كانت الجريمة مرورية أو مرتبطة بحادث مروري، فإن صفة الطبيب لا تكفي لنقلها إلى النياحة العامة استنادًا إلى قانون المهن الطبية، بل تخضع لقواعد الاختصاص العامة في قانون الإجراءات وقانون المرور.

وقد أكدت النياحة العامة في تعميمها رقم 10 لسنة 2020 هذا المعنى، فقررت أن اختصاصها يشمل جميع الجنايات والجنح المنصوص عليها في قانون المهن الطبية، وجميع الجرائم التي تقع من الطبيب المزاو للمهنة الطب أو عليه والمنصوص عليها في القوانين الأخرى، مع استثناء جرائم المرور والجرائم المرتبطة بها، التي تخضع للقواعد العامة في الاختصاص.⁽¹⁾

ويزداد هذا التقسيم وضوحًا بعد تعديل المادة 38 من قانون المرور بموجب المرسوم بقانون رقم 5 لسنة 2025. فقد أصبح النص يميز بين ثلاث صور: قيادة المركبة أو محاولة قيادتها تحت تأثير المسكرات أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو أي مادة تؤثر في القوى الطبيعية، وهذه عقوبتها الحبس مدة لا تزيد على سنتين ولا تقل عن سنة والغرامة أو إحدى هاتين العقوبتين؛ ثم الصورة التي ينتج عنها حادث بتلفيات في الممتلكات العامة أو الخاصة، وعقوبتها الحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات ولا تقل عن سنة والغرامة أو إحدى هاتين العقوبتين؛ ثم الصورة الأشد، وهي أن ينتج عن الفعل حادث أدى إلى إصابة أو وفاة، وعقوبتها الحبس مدة لا تزيد على خمس سنوات ولا تقل عن سنتين والغرامة أو إحدى هاتين العقوبتين.⁽²⁾

و تجدر الإشارة بأن القانون قد عرّف مهنة الطب بأنها مهنة الطب البشري أو طب الأسنان، وعرّف الطبيب بأنه كل شخص حاصل على شهادة جامعية من إحدى كليات الطب البشري أو طب الأسنان المعترف بها والمعتمدة من الجهات المختصة في الدولة. وبذلك لا ينصرف وصف الطبيب، في مجال تطبيق القانون، إلى كل من يحمل خلفية علمية أو صفة اجتماعية عامة، وإنما إلى الطبيب البشري أو طبيب الأسنان الذي توافرت فيه الشروط القانونية، وفي مقدمتها المؤهل

(1) تعميم النياحة العامة رقم 10 لسنة 2020 بشأن قانون مزاول مهنة الطب والمهن المساعدة لها وحقوق المرضى والمنشآت الطبية، وقد قرر صراحة أن جرائم المرور والجرائم المرتبطة بها تخضع للقواعد العامة في الاختصاص.

(2) المادة 38 من قانون المرور بعد استبدالها بموجب المرسوم بقانون رقم 5 لسنة 2025 بتعديل بعض أحكام المرسوم بقانون رقم 67 لسنة 1976 في شأن المرور.

المعتمد والترخيص بمزاولة المهنة. (1)

وقررت المادة 77 من القانون رقم 70 لسنة 2020 أن النيابة العامة تتولى التحقيق والتصرف والادعاء في جميع الجرائم المنصوص عليها في هذا القانون، وكذلك في الجرائم التي تقع من الطبيب أو عليه والمنصوص عليها في القوانين الأخرى، مع استثناء الجرائم المنصوص عليها في قانون المرور وما قد يرتبط بها من جرائم أخرى. (2)

وتتحقق مزاولة مهنة الطب بكل عمل يتصل بالتشخيص أو العلاج أو المشورة الطبية أو الفحص أو الكشف أو التدخل الجراحي أو طلب العينات والفحوص المخبرية أو تقييم نتائجها أو استخدام الأشعة والتقنيات الفيزيائية في التشخيص أو العلاج أو تحرير التقارير والشهادات الطبية، وكذلك أعمال الطب الشرعي والصفة التشريحية وإعداد التقارير المتعلقة بها. ومن ثم، فإن العبرة ليست بالمسمى الوظيفي وحده، بل بطبيعة العمل الذي يباشره الشخص ومدى دخوله في نطاق الأعمال التي عدها القانون مزاولة للطب. (3)

أما المهن الطبية المساعدة، فهي المهن التي تعين مهنة الطب البشري أو طب الأسنان، وقد أورد القانون قائمة واسعة لها، منها التمريض والخدمات التمريضية المساعدة، صحة الفم ومختبرات الأسنان، العلاج الطبيعي والعلاج بالعمل، البصريات، الأشعة والطب النووي، المختبرات الطبية والصحية، الأطراف الصناعية، الطوارئ الطبية، النطق والسمع، الصحة العامة، التغذية العلاجية، العلاج النفسي والاستشارات النفسية، التعقيم، وزراعة الأنسجة، وحفظ الأعضاء، وتخطيط المخ والقلب والعضلات، والتخدير والقلب الصناعي والعلاج التنفسي، والفحوص الوراثية، وعلاج القدم، وتجهيز ورقابة الأدوية. وأجاز القانون للوزير المختص إضافة مهن أخرى تكون مساعدة لمهنة الطب، مع تنظيم شروط وضوابط مزاولتها. (4)

(1) المادة 1 من القانون رقم 70 لسنة 2020 عرّفت مهنة الطب والطبيب والمهن المساعدة والمنشأة الصحية والملف الطبي وغيرها من المصطلحات الأساسية.

(2) نص المادة 77 من قانون المهن الطبية، وتعميم النيابة العامة رقم 10 لسنة 2020 في تفسير نطاق الاختصاص، ولا سيما شمول الجنائيات والجنح المنصوص عليها في القانون والجرائم التي تقع من الطبيب المزاولة لمهنة الطب أو عليه.

(3) المادة 2 من القانون ذاته عددت الأعمال التي تعد مزاولة لمهنة الطب، ومن بينها التشخيص والعلاج والفحص والتدخل الجراحي وطلب الفحوص والتقارير الطبية وأعمال الطب الشرعي والصفة التشريحية.

(4) المادة 3 من القانون رقم 70 لسنة 2020 عددت المهن المساعدة لمهنة الطب، وأجازت إضافة مهن أخرى بقرار من الوزير، كما قررت المادة 4 اشتراط الترخيص لمزاولة المهنة.

وعلى ذلك، فإن مصطلح "المهن المساندة" إذا استعمل في العمل أو الكتابة القانونية، فإن الأدق حمله على "المهن المساعدة" الواردة في القانون أو المضافة بقرار وزاري، متى كان صاحبه مرخصاً بمزاولةها. أما العاملون في المنشأة الصحية ممن لا يباشرون عملاً طبياً أو مساعداً مرخصاً، كموظفي الاستقبال، والمحاسبة، والأمن، والنظافة، والموارد البشرية، ومندوبي الشركات، وموردي الأجهزة، والسائقين غير المرخصين بخدمة طوارئ طبية، فلا يدخلون في وصف الطبيب أو المهن الطبية المساعدة لمجرد عملهم داخل منشأة صحية. وكذلك لا يدخل في هذا الوصف ممارس التجميل غير المرخص، أو الطالب أو المتدرب، إلا في الحدود التي تجيزها اللوائح والقرارات المنظمة للتدريب أو الترخيص.

وقد عُرِضت دستورية هذا الاختصاص على القضاء الدستوري، فاستقر الاتجاه المنشور على أن إسناد التحقيق في جرائم الأطباء إلى النيابة العامة لا يخالف مبدأ المساواة، لأن الاختصاص الأصيل بالدعوى العمومية هو للنيابة العامة، ولأن اختصاص جهات الأمن العام بالجرح هو استثناء لا يتوسع فيه، كما أن حساسية الجرائم التي تقع من الطبيب أو عليه تبرر إفرادها بهذا الاختصاص دون أن يعد ذلك تفضيلاً شخصياً للطبيب.⁽¹⁾

كما تجدر الإشارة إلى أن تعديل قانون في موضوع الاختصاص النوعي؛ لأن قانون الجزاء
المرور مهم
يميز بـ
ناية هي الجريمة المعاقب عليها بالإعدام أو الحبس
المؤبد أو الحبس المؤقت مدة تزيد على ثلاث سنوات، أما الجنحة فهي الجريمة التي لا تتجاوز عقوبتها
الحبس ثلاث سنوات أو الغرامة أو إحدى العقوبتين.⁽²⁾

وبناء على ذلك، فإن الصورة الثالثة من المادة 38، وهي القيادة تحت تأثير المسكرات أو المخدرات أو المؤثرات العقلية إذا ترتب عليها حادث أدى إلى إصابة أو وفاة، تعد جنائية بحسب حدها الأقصى، فينעד الاختصاص فيها للنيابة العامة لا بسبب صفة الطبيب، وإنما لأنها جنائية مبرورة. أما صورتان الأوليان من المادة ذاتها، متى لم تتجاوز العقوبة ثلاث سنوات، فتظلان في نطاق الجنح، فينעד الاختصاص فيها للإدارة العامة للتحقيقات وفق الأصل العام، ما لم تقتزن بظرف أو

(1) قرار لجنة فحص الطعون بالمحكمة الدستورية، بحسب المنشور صحفياً، انتهى إلى رفض الطعن على المادة 77، وقرر أن إسناد الاختصاص للنيابة العامة في جرائم الأطباء مرده حساسية الجريمة ومرتبتها أو الجني عليه، وأن اختصاص جهات الأمن العام بالجرح استثناء لا يتوسع فيه.

(2) المادتان 3 و5 من قانون الجزاء الكويتي رقم 16 لسنة 1960، في تعريف الجنابة والجنحة.

وصف أشد ينقلها إلى ولاية النيابة العامة.

وعلى هذا الأساس، يكون الاختصاص النوعي في الجرائم المرورية التي تقع من الطبيب أو عليه على النحو الآتي:

إذا كان الطبيب قائداً لمركبة وارتكب مخالفة أو جنحة مرورية، كقيادة مركبة دون رخصة، أو القيادة بعدم انتباه، أو الرعونة أو التفريط في القيادة، أو تجاوز الإشارة الحمراء، أو الهروب من حادث ترتبت عليه تلفيات، أو استعمال الهاتف أثناء القيادة، أو التسبب في تلفيات بالممتلكات، فإن الواقعة تظل مرورية، وتختص بها الإدارة العامة للتحقيقات متى بقي وصفها في حدود الجنحة.⁽¹⁾

وإذا كان الطبيب مجنياً عليه في حادث مروري، كأن يتعرض للدهس أو التصادم أو الإصابة بسبب قيادة الغير، فإن صفته الطبية لا تنقل الاختصاص بذاتها إلى النيابة العامة؛ لأن الواقعة في أصلها جريمة مرورية أو مرتبطة بالمرور. فإذا ظلت الواقعة جنحة، كان الاختصاص للإدارة العامة للتحقيقات. أما إذا توافر وصف الجنائية، كما لو وقعت الإصابة أو الوفاة نتيجة قيادة تحت تأثير المسكرات أو المخدرات وفق الصورة المشددة في المادة 38، انعقد الاختصاص للنيابة العامة، لا تطبيقاً لقانون المهن الطبية، بل تطبيقاً للقاعدة العامة في اختصاص النيابة بالجنائيات.

وإذا وقعت من الطبيب جريمة قيادة تحت تأثير المسكرات أو المخدرات دون حادث إصابة أو وفاة، فإن الواقعة لا تنتقل إلى النيابة العامة لمجرد كونه طبيباً؛ فهي من الجرائم المرورية المستثناة من المادة 77 من قانون المهن الطبية. أما إذا أدى الفعل إلى إصابة أو وفاة، فإن الاختصاص يكون للنيابة العامة لأن العقوبة المقررة تتجاوز ثلاث سنوات، فتأخذ الواقعة وصف الجنائية.⁽²⁾

أما الجرائم المرتبطة بالحوادث المرورية، فهي كل جريمة تنشأ مباشرة عن الحادث أو تكون نتيجة لازمة له أو وسيلة لإخفائه أو جزءاً من وحدة زمنية وسببية لا تقبل التجزئة. ويستأنس في تحديد هذا الارتباط بالمادة 84 من قانون الجزاء، التي تقرر أنه إذا ارتكب شخص عدة جرائم لغرض واحد

(1) من أمثلة المواد المرورية ذات الوصف الجنحي المواد 33 و33 مكرر و34 و35 و36 و37 من قانون المرور بعد تعديلها، ومنها القيادة دون رخصة، القيادة بعدم انتباه، الرعونة أو التفريط، تجاوز الإشارة الحمراء، التسبب في حادث يضر بالممتلكات، وعدم الإبلاغ عن حادث نتجت عنه تلفيات.

(2) المادة 38 من قانون المرور بعد تعديلها؛ والمادتان 3 و5 من قانون الجزاء في معيار التمييز بين الجنائية والجنحة.

وارتبطت ببعضها ارتباطاً لا يقبل التجزئة، أو كَوْن الفعل الواحد جرائم متعددة، وجب الاعتداد بالجرمة الأشد.⁽¹⁾

وبناءً على ذلك، يدخل في الجرائم المرتبطة بالمرور: الإصابة الخطأ أو القتل الخطأ الناشئان عن الحادث، إتلاف المركبات أو المرافق العامة، الهروب من موقع الحادث، الامتناع عن إبلاغ الجهات المختصة، إصلاح المركبة المتضررة دون إذن في الحالات التي يتطلب فيها القانون ذلك، تغيير آثار الحادث، تقديم بيانات غير صحيحة عن قائد المركبة، أو مقاومة إجراءات الضبط المروري متى كانت جزءاً مباشراً من الواقعة المرورية.

ولا يغير من ذلك أن يكون الطبيب طرفاً في هذه الوقائع؛ فالعبرة هنا بطبيعة الجريمة وارتباطها بالمرور. فإذا اعتدى سائق على طبيب في موقع الحادث فور وقوع التصادم بسبب النزاع على المسؤولية المرورية، جاز اعتبار الواقعة مرتبطة بالحادث متى كانت جزءاً من ذات السياق الزممي والسببي. أما إذا انفصلت الواقعة عن الحادث، كأن يقع الاعتداء لاحقاً داخل المستشفى على الطبيب بسبب مباشرته علاج المصاب أو بسبب تقرير طبي أو إجراء مهني، فإن الواقعة تخرج من نطاق الجرائم المرورية وتدخل في نطاق قانون المهن الطبية، فتختص بها النيابة العامة متى توافرت شروطه.⁽²⁾

وتظهر خصوصية قانون المهن الطبية في هذه الحالة الأخيرة؛ إذ قرر القانون أن استدعاء مزاولي المهنة للتحقيقات والمحاكمات في الشكاوى والدعاوى والقضايا المتعلقة بالأخطاء الطبية أو المخالفات المهنية المتصلة بمزاولة عملهم يكون من خلال جهاز المسؤولية الطبية، كما حظر القبض على مزاولي المهنة أثناء مباشرة أعمالهم أو عند وجودهم في المنشأة الصحية إلا بقرار مكتوب من النيابة العامة أو المحكمة، ورتب البطلان على مخالفة ذلك، مع استثناء حالة الجريمة المشهود.⁽³⁾

(1) المادة 84 من قانون الجزاء الكويتي بشأن الارتباط غير القابل للتجزئة وتعدد الأوصاف.

(2) المادتان 71 و72 من قانون المهن الطبية بشأن الاعتداء على مزاول المهنة أو سبه أو قذفه أو إهانته أو الإساءة إليه أثناء تأدية عمله أو بسببها، مع مراعاة استثناء الجرائم المرورية والمرتبطة بها في المادة 77.

(3) المادة 79 من قانون المهن الطبية، وتعميم النيابة العامة رقم 10 لسنة 2020 في شأن استدعاء مزاولي المهنة وعدم جواز القبض عليهم أثناء العمل أو داخل المنشأة الصحية إلا بقرار مكتوب، عدا حالة الجريمة المشهود.

كما يختص جهاز المسؤولية الطبية بإبداء الرأي الفني في الشكاوى والبلاغات والقضايا المتعلقة بالأخطاء الطبية والمخالفات المهنية، من حيث تحقق الخطأ أو المخالفة وتحديد المسؤول عنها فنيًا.⁽¹⁾

وهذه الضمانات هي التي تجعل مركز الطبيب، في غير الجرائم المرورية، قريبًا من الحصانة الإجرائية المحدودة.

ويؤيد هذا الفهم ما نشر عن قضاء لجنة فحص الطعون بالمحكمة الدستورية في شأن المادة 77 من قانون المهن الطبية، إذ تقرر أن إسناد التحقيق في الجرائم التي تقع من الطبيب أو عليه إلى النيابة العامة لا يقوم على تفضيل شخصي للطبيب، وإنما على حساسية الجريمة ومرتكبها أو المجني عليه فيها، وأن اختصاص جهات الأمن العام بالجنح إنما هو استثناء من الأصل العام لا يتوسع فيه.⁽²⁾

غير أن هذه الحماية الدستورية والتشريعية تصطدم بحدها الصريح عند الجرائم المرورية؛ لأن المادة 77 نفسها استثنت قانون المرور وما يرتبط به من جرائم أخرى.

وتأسيسًا على ما تقدم، فإن معيار العمل في التحقيق المروري عند ظهور الطبيب في الواقعة يكون على ثلاث درجات:

الأولى : إذا كانت الواقعة مرورية بحتة وظلت في حدود الجنحة، فإن الاختصاص ينعقد للإدارة العامة للتحقيقات، ولو كان الطبيب متهمًا أو مجنيًا عليه. ويدخل في ذلك أغلب مخالفات وجرائم قانون المرور التي لا يتجاوز حدها الأقصى ثلاث سنوات.

الثانية: إذا كانت الواقعة مرورية لكنها بلغت حد الجنائية، كما في الصورة المشددة من المادة

(1) المادة 37 من قانون المهن الطبية، كما ورد بيأنها في تعميم النيابة العامة رقم 10 لسنة 2020 بشأن اختصاص جهاز المسؤولية الطبية بإبداء الرأي الفني في الأخطاء الطبية والمخالفات المهنية.

(2) ما نشر عن قضاء لجنة فحص الطعون بالمحكمة الدستورية برفض الطعن على المادة 77 من قانون المهن الطبية، وبيان أن إسناد الاختصاص للنيابة العامة في جرائم الأطباء مرده حساسية الجريمة ومرتكبها أو المجني عليه، وليس تفضيلًا أو تمييزًا غير مشروع.

38 عند القيادة تحت تأثير المسكرات أو المخدرات أو المؤثرات العقلية ووقوع إصابة أو وفاة، فإن الاختصاص ينعقد للنيابة العامة بوصفها جناية مرورية، لا بوصفها جريمة طبيب.

الثالثة: إذا انفصلت الواقعة عن الحادث المروري وأصبحت متصلة بالعمل الطبي أو بصفة الطبيب المهنية، كخطأ طبي في علاج مصاب الحادث، أو إفشاء سر المريض، أو الاعتداء على الطبيب أثناء عمله بالمستشفى، أو الإساءة إليه بسبب تقرير طبي، فإن الواقعة تخرج من الاستثناء المروري وتدخل في نطاق قانون المهن الطبية، فتختص بها النيابة العامة وفق المادة 77، مع مراعاة الضمانات الخاصة الواردة في المادة 79.

وخلاصة القاعدة أن المشرع، بعد صدور قانون المهن الطبية وتعديل المادة 38 من قانون المرور، أصبح أكثر تقسيمًا للاختصاص النوعي: فليس كل ما يقع من الطبيب أو عليه من اختصاص النيابة العامة، وليس كل حادث مروري من اختصاص الإدارة العامة للتحقيقات. بل يجب أولاً تحديد طبيعة الواقعة: هل هي مرورية أو مرتبطة بالمرور؟ ثم تحديد درجتها: هل هي جنحة أم جناية؟ ثم النظر بعد ذلك إلى صفة الطبيب. فإذا كانت مرورية جنحية، اختصت الإدارة العامة للتحقيقات؛ وإذا كانت مرورية جنائية، اختصت النيابة العامة؛ وإذا كانت غير مرورية ووقعت من الطبيب أو عليه، اختصت النيابة العامة بمقتضى الحماية الخاصة التي قررها قانون المهن الطبية.

الفصل الثاني

تحديد المسؤولية الفنية في الحوادث المرورية

نتيجة مخالفة أحكام قانون المرور و اللائحة التنفيذية له والقرارات التنظيمية له

لما كانت الحوادث المرورية لا تتحد في وصفها القانوني ولا في أسبابها الفنية، فإن التحقيق فيها يقتضي منهجاً يجمع بين النص القانوني والتحليل الفني. فالواقعة الواحدة قد تبدأ كمخالفة أو حادث تلفيات، ثم تتدرج إلى جناية أو جنحة أو جنابة بحسب النتيجة والظروف. ومن ثم، يعالج هذا الفصل الأسباب الفنية التي قد تجعل قائد المركبة أو مستعمل الطريق مسؤولاً عن الحادث، وذلك من خلال ثلاثة محاور: أسباب تتعلق بالسائق بوصفها عوامل بشرية، وأسباب تتعلق بالمركبة بوصفها عوامل فنية، وأسباب تتعلق بالطريق أو المشاة أو الحيوان أو العوائق. ثم يعالج الفصل بعد ذلك أهم جنح المرور التي تعرض عملياً على جهات التحقيق، مع بيان النصوص القانونية والأدلة الفنية وإجراءات التحقيق ومعايير الاختصاص في كل صورة.⁽¹⁾

فتحديد المسؤولية الفنية في الحوادث المرورية يُعتبر عنصراً جوهرياً لتحقيق العدالة بمعرفة من المخطئ بالحادث، وتحسين السلامة على الطرق، وحماية حقوق جميع الأطراف المتضررة و التشدد في تطبيق هذه القواعد يحد من الحوادث ويُحسّن جودة الحياة على الطرق و الحادث المروري الناتج عن خطأ بشري يتطلب حدوث خطأ من جانب السائق و ينتج عنه ضرر و هناك علاقة سببية قائمة بين الخطأ و الضرر .

والفعل الخاطئ يمكن تعريفه بأنه

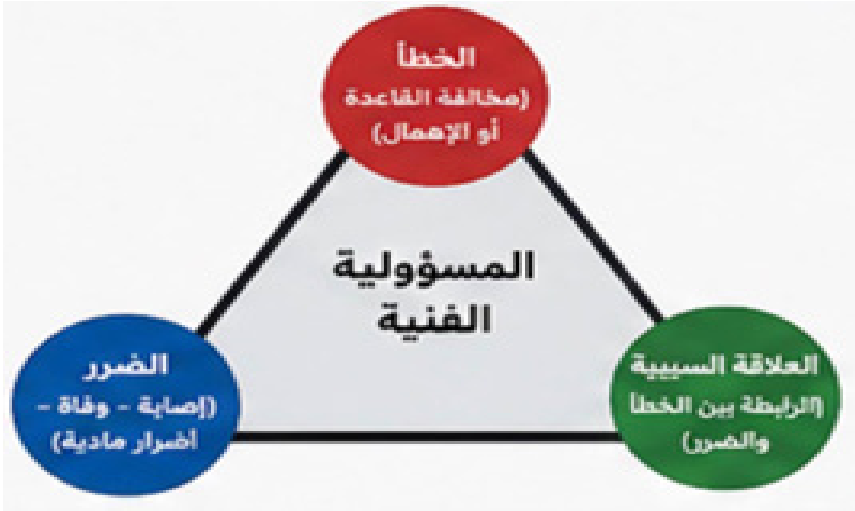
نشاط إرادي (سلي) لا يتفق مع واجبات الحيطة والحذر يؤدي إلى نتيجة إجرامية "حادث"، كان في استطاعته المتهم ومن واجبه أن يحول دون تحققها لو كان قد اتخذ الحد الأدنى من الاحتياطات عند ماطه، أو التزم فيه الحدود التي يتعين على من كان في مثل ظروفه أن يلتزمها .

(1) يستند هذا التقسيم إلى المادة (25) من قانون المرور في شأن واجبات مستعملي الطريق، وإلى المادة (44) من قانون الجزء في تعريف الخطأ غير العمدى، وإلى مواد قانون المرور التي جرمت القيادة برعونة أو تفريط والتسبب في الحوادث وفقدان شروط الأمن والمتانة ومخالفة شروط الجبر وترك الحيوانات بالطريق

المبحث الأول

عناصر المسؤولية الفنية في الحوادث المرورية

الخطأ والضرر وعلاقة السببية



تمهيد

تحديد المسؤولية الفنية في الحوادث المرورية هو جوهر التحقيق المروري وغايته العملية؛ إذ لا يكفي في الحادث المروري أن يثبت وقوع التصادم أو التلف أو الإصابة، بل يلزم أن يتحدد الفعل أو الامتناع الذي أنتج النتيجة، وأن يثبت مدى اتصال هذا الفعل بالضرر اتصالاً قانونياً وفنياً. فالتحقيق المروري لا يبحث عن "من كان موجوداً في مكان الحادث" فحسب، وإنما يبحث عن "من أحل بواجب قانوني أو فني أو احترازي، وكان إخلاله سبباً منتجاً في النتيجة". ومن ثم تقوم المسؤولية الفنية، في أصلها، على ثلاثة عناصر متلازمة: خطأ، وضرر أو خطر، ورابطة سببية بين الخطأ والنتيجة.⁽¹⁾

(1) يقوم هذا التقسيم على القواعد العامة للمسؤولية المدنية في القانون المدني الكويتي، ولا سيما المادة (227) من المرسوم بالقانون رقم (67) لسنة 1980 بإصدار القانون المدني، التي تقرر أن كل من أحدث بفعله الخاطئ ضرراً بغيره يلتزم بتعويضه، وعلى المبادئ العامة في قانون الجزاء بشأن الخطأ غير العمدى، ولا سيما المادة (44) من قانون الجزاء رقم (16) لسنة 1960 بعد استبدالها بالمرسوم بقانون رقم (65) لسنة 2025، التي عرّفت الخطأ غير العمدى بالرعونة أو التفريط أو الإهمال أو عدم الانتباه أو عدم مراعاة القوانين واللوائح.

وتبدو خصوصية المسؤولية الفنية في الحوادث المرورية في أنها مسؤولية مركبة؛ فهي تجمع بين القانون والفن، وبين النص والواقع، وبين القاعدة المرورية والظرف الميداني. فقد يكون الخطأ ظاهراً، كتجاوز الإشارة الحمراء أو السير عكس الاتجاه، وقد يكون خفياً يستخلص من ظروف الطريق، كعدم ملائمة السرعة للمطر أو الضباب، أو عدم الاحتياط عند تغيير المسار، أو قيادة مركبة ذات عيب في لم يكن ظاهراً في البداية. ولهذا فإن التحقيق السليم لا يبدأ من النتيجة، بل من آلية وقوعها، ثم ينتقل إلى تحديد الخطأ، فالضرر، فالسببية.⁽¹⁾

وقد استقر قضاء محكمة التمييز الكويتية على أن استخلاص الخطأ الموجب للمسؤولية، وتقدير توافر الضرر، وقيام علاقة السببية بين الخطأ والضرر، من مسائل الواقع التي تستقل بها محكمة الموضوع متى كان استخلاصها سائغاً وله أصل ثابت في الأوراق. وهذا القضاء ينسجم مع طبيعة الحوادث المرورية؛ لأن تقدير الخطأ فيها لا يتم بصورة مجردة، بل في ضوء المعاينة والكروكي والتصوير وآثار الطريق وأقوال الأطراف والشهود والتقارير الفنية والطبية.⁽²⁾

أولاً: الخطأ المروري

الخطأ المروري هو إخلال قائد المركبة، أو أي مستعمل للطريق، بواجب قانوني أو في أو احترازي مفروض عليه، متى كان هذا الإخلال صالحاً لإنتاج حادث أو ضرر أو خطر. وهذا الواجب قد يكون منصوباً عليه صراحة في قانون المرور أو لائحته التنفيذية أو القرارات الوزارية المنظمة، وقد يكون مستفاداً من واجب عام في الحيلة والحذر والانتباه. ومن ثم، فليس الخطأ المروري مقصوراً على مخالفة نص مكتوب، بل قد يتحقق كلما خرج السائق عن سلوك الشخص المعتاد الحريص الموجود في الظروف ذاتها.⁽³⁾

(1) المادة (25) من المرسوم بالقانون رقم (67) لسنة 1976 في شأن المرور تقرر قاعدة عامة مؤداها أنه لا يجوز قيادة المركبات بحالة تعرض حياة الأشخاص والأموال للخطر، وتلزم كل من يستعمل الطريق من المشاة وقائدي المركبات وقائدي الحيوانات بقواعد المرور وآدابه وإشارات وعلاماته وتعليمات رجال الشرطة. كما أن المادة (34) من قانون المرور، بعد تعديلها بالمرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025، تعاقب على التسبب في وقوع حادث يضر بالممتلكات العامة أو الغير نتيجة مخالفة أحكام قانون المرور أو لائحته التنفيذية.

(2) محكمة التمييز الكويتية، الأحكام المدنية والتجارية، من المبادئ المنشورة سنة 2017: "استخلاص الخطأ الموجب للمسؤولية وتقدير توافر الضرر وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر من مسائل الواقع التي تستقل بها محكمة الموضوع متى كان استخلاصها سائغاً له أصل ثابت في الأوراق". ويراجع كذلك الطعن رقم (76) لسنة 2015 مدني، جلسة 2017/3/15، في سياق حادث مروري ومناقشة الخطأ والسببية.

(3) المادة (44) من قانون الجزاء رقم (16) لسنة 1960، بعد تعديلها بالمرسوم بقانون رقم (65) لسنة 2025، تقرر أن الخطأ غير العمدية يتوافر إذا تصرف الفاعل على نحو لا يأتيه الشخص المعتاد إذا وجد في ظروفه، بأن اتصف فعله بالرعونة أو التفريط أو الإهمال أو عدم الانتباه أو عدم مراعاة القوانين واللوائح. وهذا النص يمثل أساساً عاماً صالحاً لتفسير الخطأ غير العمدية في جرائم المرور، ولا سيما القتل الخطأ والإصابة الخطأ.

ولا يثبت الخطأ المروري بمجرد وقوع الحادث؛ إذ إن الحادث قد يقع بسبب خطأ السائق، أو بسبب خطأ المجني عليه، أو بسبب عطل فني مفاجئ، أو بسبب حالة الطريق، أو بسبب تدخل مركبة ثالثة، أو بسبب قوة قاهرة. لذلك يجب أن يحدد المحقق الفعل المخالف أو السلوك غير الحذر الذي أدى إلى النتيجة. فإذا اصطدمت مركبة بأخرى من الخلف، فقد يدل ذلك غالباً على عدم ترك مسافة أمان، إلا أن هذه الدلالة قد تتغير إذا ثبت أن المركبة الأمامية توقفت فجأة بغير موجب قوي، أو أن مركبة ثالثة فرضت وضعاً مفاجئاً، أو أن الطريق كان يحوي عائقاً غير متوقع.⁽¹⁾

1. الخطأ العام

الخطأ العام هو الإخلال بواجب الحيطة والحذر ولو لم تثبت مخالفة نص مروري محدد. ويتحقق ذلك عندما يكون سلوك السائق، بالنظر إلى ظروف الزمان والمكان والطريق والرؤية وحالة المركبة، سلوكاً لا يأتيه الشخص المعتاد الحريص. ومن أمثلته قيادة المركبة بسرعة تبدو نظامية من حيث الرقم، لكنها غير ملائمة للمطر أو الضباب أو الازدحام أو ضعف الإنارة، أو عدم الانتباه إلى عبور محتمل للمشاة، أو عدم تقدير المسافة اللازمة للتوقف، أو الانشغال عن الطريق بالهاتف أو الركاب أو لوحة الأجهزة.⁽²⁾

ويظهر الخطأ العام بوضوح في الحوادث التي تقع في ظروف غير عادية: طريق مبتل، ضباب كثيف، رمال متحركة، أعمال صيانة، تحويلات، ازدحام مفاجئ، أو وجود مشاة بالقرب من الطريق. ففي هذه الصور لا يكون السؤال الوحيد

هل اتخذ الاحتياطات التي كان سيتخذها السائق
كانت سرعته وسلوكه ملائمين للظروف؟
المعتاد لو كان في موضعه

2. الخطأ الخاص

الخطأ الخاص هو مخالفة قاعدة محددة في قانون المرور أو لائحته التنفيذية أو القرارات الوزارية المنظمة، كأن يتجاوز السائق الإشارة الضوئية الحمراء، أو يسير عكس الاتجاه، أو يغير مساره دون

(1) المادة (147) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الصادرة بقرار وزير الداخلية رقم (81) لسنة 1976 تلزم قائد المركبة بأن يترك بينه وبين المركبة التي أمامه مسافة كافية تمكنه من التوقف عند تخفيض المركبة الأمامية سرعتها فجأة، كما تحظر استعمال المكابح فجأة بغير موجب قوي.

(2) المادة (25) من قانون المرور تقرر واجب عدم تعريض حياة الأشخاص والأموال للخطر، والمادة (157) من اللائحة التنفيذية تلزم قائد المركبة بعدم تجاوز الحد الأقصى للسرعة المقررة، مع وجوب مراعاة قواعد المرور والظروف المحيطة. ويستفاد من ذلك أن الالتزام بالحد الرقمي للسرعة لا يعفي السائق إذا كانت السرعة غير ملائمة للظروف الفعلية للطريق.

إعلان أو تحقق، أو لا يترك مسافة أمان، أو يقود مركبة غير مستوفية لشروط الأمن والمتانة، أو يقود تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية.⁽¹⁾

غير أن ثبوت مخالفة نص مروري لا يكفي بذاته لإسناد نتيجة الحادث إلى المتهم؛ إذ يجب أن تكون تلك المخالفة سبباً منتجاً في الضرر أو الخطر. فقد يقود السائق دون حمل رخصة، وهذا يشكل مخالفة، لكن وقوع الحادث قد يكون بسبب خطأ مستقل من سائق آخر لا علاقة له بعدم حمل الرخصة. والعكس صحيح؛ فقد لا تثبت مخالفة خاصة، ومع ذلك يقوم الخطأ العام إذا ثبت أن السائق لم يتخذ الحيطة الواجبة في الظروف التي كان يقود فيها.⁽²⁾

3. الصور الفنية للخطأ المروري

تعدد صور الخطأ المروري من الناحية الفنية. فيأتي الإهمال في صورة ترك ما يجب فعله، كعدم فحص الإطارات أو المكابح، أو عدم تثبيت الحمولة، أو عدم استعمال الأنوار ليلاً، أو ترك المركبة في موضع يعرقل السير. وتأتي الرعونة في صورة الإقدام على سلوك خطر دون تقدير عواقبه، كالتخطي في موضع غير مناسب، أو الدخول إلى تقاطع دون تحقق، أو القيادة بسرعة عالية في منطقة مزدحمة. ويأتي عدم الانتباه أو التفريط في صورة انصراف ذهن السائق عن الطريق، كاستخدام الهاتف، أو الالتفات إلى الخلف، أو الانشغال بالركاب.

أما عدم مراعاة القوانين واللوائح فيتحقق بمخالفة قاعدة مرورية صريحة، كتجاوز الإشارة الحمراء أو عدم إعطاء الأولوية أو مخالفة شروط الأمن والمتانة.⁽³⁾

(1) من أمثلة الخطأ الخاص: المادة (33 مكرراً) من قانون المرور بعد تعديلها بالمرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025 في شأن القيادة برعونة أو تفريط وتجاوز الإشارة الحمراء وتجاوز السرعة وقيادة الباجيات والدراجات في غير الأماكن المخصصة؛ والمادة (38) في القيادة أو محاولة القيادة تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية؛ والمادة (142) من اللائحة التنفيذية في تغيير خط السير والدخول والخروج والدوران والرجوع للخلف؛ والمادة (147) في مسافة الأمان.

(2) محكمة التمييز الكويتية قررت في الطعن رقم (2002/418) جزائي، جلسة 2003/8/26، أن إقرار قائد المركبة بعدم حمل رخصة القيادة يبرر استيقافه لاتخاذ الإجراءات القانونية، وهذا يدل على أن المخالفة المرورية قد تنتج أثراً إجرائياً، لكنها لا تغني في المسؤولية عن بحث مدى اتصالها بالحادث والضرر.

(3) المادة (44) من قانون الجزاء بعد تعديل سنة 2025 عددت صور الخطأ غير العمدي في الرعونة والتفريط والإهمال وعدم الانتباه وعدم مراعاة القوانين واللوائح، وهي أوصاف تتطابق في المجال المروري مع صور الخطأ الفني التي تكشفها المعاينة والتقارير.

ومن صور الخطأ كذلك الجهل بالأمر الفنية التي يفترض العلم بها، كقيادة مركبة مع العلم بوجود خلل في المكابح، أو استعمال إطارات متهالكة، أو تحميل المركبة حمولة غير مثبتة، أو تسليم المركبة لشخص غير مؤهل للقيادة. وهذا النوع من الخطأ يكتسب أهمية خاصة في حوادث المركبات الثقيلة، ومركبات النقل، والمقطورات، والحافلات، والدراجات الآلية، والباجيات، حيث لا يقتصر واجب الحيطه على طريقة القيادة، بل يمتد إلى صلاحية المركبة وحمولتها واستعمالها في الغرض المخصص لها.⁽¹⁾

وتطبيقاً لذلك، فإن قيادة السائق بسرعة لا تتجاوز الحد الأقصى المقرر لا تنفي الخطأ إذا كانت السرعة غير ملائمة للطريق المبتل أو الضباب أو الازدحام. كما أن وجود "نقطة عمياء" لا يعني قائد المركبة عند تغيير المسار إذا لم يتحقق من خلو المسار بكل الوسائل المتاحة، لأن واجب التحقق يسبق الانتقال. وكذلك فإن الاصطدام الخلفي لا يعد قرينة مطلقة على خطأ المركبة الخلفية، وإن كان غالباً يدل على عدم ترك مسافة أمان، إذ قد يثبت التحقيق أن المركبة الأمامية توقفت فجأة بغير موجب قوي أو أن عائقاً مفاجئاً قطع رابطة السببية.⁽²⁾

ثانياً: الضرر أو الخطر

الضرر هو النتيجة التي تترتب على الخطأ، وقد يكون مادياً أو بدنياً أو معنوياً، وقد يتمثل في بعض النصوص في مجرد خطر فعلي يهدد الأشخاص أو الأموال. وفي الحوادث المرورية يظهر الضرر غالباً في صورة تلف مركبة، أو إتلاف مرفق عام، أو إصابة بدنية، أو وفاة، أو تعطيل منفعة، أو ضرر أدبي لاحق بالمصاب أو ذويه. غير أن التحقيق الفني لا ينظر إلى الضرر باعتباره نتيجة مالية فقط، بل ينظر إليه كذلك بوصفه دليلاً مادياً يساعد في إعادة بناء الحادث.⁽³⁾

(1) المادة (34) من قانون المرور بعد تعديلها بالمرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025 تعاقب على قيادة مركبة خالية من المكابح أو بها خلل أو كانت غير صالحة، وعلى مخالفة شروط الحمولة، كما تعاقب المادة (36) على قيادة مركبة فاقدة لأي شرط من شروط الأمن والمتانة وعلى مخالفة شروط الجر.

(2) المادة (142) من اللائحة التنفيذية توجب على قائد المركبة عند تغيير خط سيره أو الدخول في مسار أو الخروج منه أو الرجوع للخلف أن يراعي ألا يعرض غيره للخطر، وأن يعلن رغبته بوضوح وفي وقت مناسب، وأن يستعمل الإشارة. والمادة (147) تلزم بترك مسافة أمان كافية وتحظر الفرملة المفاجئة بغير موجب قوي.

(3) المادة (227) من القانون المدني الكويتي تقرر الالتزام بالتعويض عن الضرر الناتج عن الفعل الخاطئ، والمادة (231) من القانون ذاته تناول الضرر ولو كان أدبياً. كما قرر قضاء محكمة التمييز أن تقدير الضرر وعلاقة السببية بينه وبين الخطأ من مسائل الواقع التي تستقل بها محكمة الموضوع متى أقامت قضاها على أسباب سائغة.

والضرر المادي يتمثل في تلف المركبات أو الحواجز أو أعمدة الإنارة أو الإشارات أو أملاك الدولة أو أموال الغير. وقد خص قانون المرور هذا النوع من الضرر بنص مستقل، إذ عاقب على التسبب في وقوع حادث يضر بالممتلكات العامة أو الغير نتيجة مخالفة أحكام القانون أو لائحته التنفيذية. ويقتضي ذلك أن يثبت المحقق نوع المال المتضرر، وموضع التلف، ومداه، ومدى اتساقه مع آلية الحادث.⁽¹⁾

أما الضرر البدني فيتمثل في الإصابة البسيطة أو الجسيمة، وما قد يترتب عليها من علاج أو عجز أو تعطيل عن العمل. ولا يجوز في التحقيق الاكتفاء بعبارة "إصابة بسيطة" أو "كدمات"، بل يجب طلب التقرير الطبي الذي يبين موضع الإصابة وطبيعتها وسببها المحتمل ومدى اتفاقها مع آلية الحادث. فقد تكون الإصابة محل نزاع، خاصة إذا تأخر المصاب في مراجعة المستشفى، أو ظهرت إصابة لاحقة، أو ادعى أحد الأطراف أن الإصابة لا تتفق مع موضع الاصطدام.⁽²⁾

أما الوفاة فهي أخطر نتائج الحادث المروري، لأنها تنقل التحقيق إلى مستوى أعلى من الفحص الفني والقانوني، وتستدعي بحث جريمة القتل الخطأ أو الوصف الأشد بحسب الظروف. ولا تقوم المسؤولية عن الوفاة بمجرد حصولها، بل يجب إثبات أن الوفاة نشأت عن خطأ غير عمدي منتج، وأن الإصابة المؤدية للوفاة متصلة بآلية الحادث اتصالاً سائغاً.⁽³⁾

ولا يقتصر الضرر في التحقيق المروري على نتيجته النهائية، بل يمتد إلى دلالاته الفنية. فموضع الانعاج، واتجاه الخدوش، وارتفاع الصدمة، وتوزيع الزجاج، وآثار الفرامل أو الانزلاق، وموضع سقوط الحمولة، كلها عناصر تكشف ما إذا كانت المركبة متوقفة أم متحركة، وما إذا كان الاصطدام

(1) المادة (1/34) من قانون المرور بعد تعديلها بالمرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025 تعاقب على التسبب في وقوع حادث يضر بالممتلكات العامة أو الغير نتيجة مخالفة أحكام قانون المرور أو لائحته التنفيذية

(2) المادة (164) من قانون الجزاء رقم (16) لسنة 1960 تعاقب على التسبب في جرح أحد أو إلحاق أذى محسوس به عن غير قصد إذا نشأ ذلك عن رعونة أو تفريط أو إهمال أو عدم انتباه أو عدم مراعاة للوائح. كما أضيفت المادة (164) مكرراً) بالمرسوم بقانون رقم (65) لسنة 2025 لمعالجة صور مشددة في الإصابة الخطأ.

(3) المادة (154) من قانون الجزاء، بعد استبدالها بالمرسوم بقانون رقم (65) لسنة 2025، تعاقب على قتل النفس خطأ أو التسبب في قتلها من غير قصد إذا كان ذلك ناشئاً عن رعونة أو تفريط أو إهمال أو عدم انتباه أو عدم مراعاة القوانين واللوائح أو إخلال الجاني بما تفرضه أصول وظيفته أو مهنته أو حرفته. كما أضيفت المادة (154) مكرراً) لتشديد العقوبة في ظروف معينة، منها تعاطي مادة مسكرة أو مخدرة أو مؤثرة عقلياً أو وفاة شخصين فأكثر أو الامتناع عن مساعدة المجني عليه مع القدرة على ذلك.

أمامياً أم جانبياً، وما إذا كان السائق قد حاول التفادي أم لم ينتبه إلا بعد فوات الأوان.⁽¹⁾

ثالثاً: علاقة السببية

علاقة السببية هي الصلة القانونية والفنية التي تربط بين الخطأ والضرر أو الخطر. وهي أدق عناصر المسؤولية في الحوادث المرورية؛ لأن الحادث قد يكون نتيجة تداخل عوامل متعددة: خطأ قائد المركبة، خطأ المجني عليه، حالة الطريق، الطقس، العيب الفني، ضعف الإنارة، غياب العلامات، أو تدخل مركبة ثالثة. لذلك لا يكفي أن يثبت المحقق وجود مخالفة ووجود ضرر، بل يجب أن يثبت أن المخالفة كانت سبباً منتجاً في الضرر.⁽²⁾

فإذا كان السائق مسرعاً، وجب بحث ما إذا كانت السرعة هي التي قصرت زمن رد الفعل، أو زادت مسافة التوقف، أو أدت إلى فقد السيطرة. وإذا كان الطريق مبتلاً، وجب بحث ما إذا كان السائق قد خفض السرعة وترك مسافة أمان. وإذا كان المجني عليه يعبر الطريق من غير المكان المخصص، وجب بحث ما إذا كان خطؤه وحده هو السبب المنتج للحدث، أم أن السائق كان يستطيع تفاديه لو التزم الحذر الواجب. وهنا لا يجوز للمحقق أن يكتفي بعبارة "المجني عليه مخطئ" أو "السائق مسرع"، بل يجب أن يبين أثر كل سلوك في وقوع النتيجة.

وتتعدد النظريات الفقهية في تفسير السببية. فنظرية تعادل الأسباب ترى أن كل عامل ساهم في النتيجة يعد سبباً لها متى كان استبعاده يؤدي إلى عدم وقوعها، غير أن هذه النظرية تسع أحياناً فتدخل الأسباب البعيدة. أما نظرية السبب المنتج أو الملائم فتركز على السبب الذي من شأنه عادة، وفي المجرى المألوف للأمر، أن يؤدي إلى النتيجة التي وقعت. وتبدو هذه النظرية أقرب إلى الحوادث المرورية؛ لأنها تميز بين السبب الحقيقي المنتج والظرف العارض أو العامل الهامشي. أما نظرية السبب المباشر فتركز على السبب الأقرب إلى النتيجة، لكنها لا تكفي وحدها في الحوادث

(1) محكمة تمييز الجناح المستأنفة قضت في حكم منشور سنة 2017 ببراءة متهم من القتل الخطأ بعد مناقشة التقرير الفني والطب الشرعي ومخطط الحادث، وأبرزت أهمية ألا تقوم الإدانة على تقرير فني أو طبي مجرد غير معزز بأدلة كافية. ولم يرد رقم الطعن في المصدر الصحفي المنشور، إلا أن دلالة الحكم تؤكد ضرورة تدعيم الخبرة الفنية بسائر الأدلة.

(2) قضاء محكمة التمييز الكويتية مستقر على أن استخلاص علاقة السببية بين الخطأ والضرر من مسائل الواقع التي تستقل بها محكمة الموضوع متى كان استخلاصها سائغاً وله أصل ثابت في الأوراق. ويراجع في ذلك المبادئ المنشورة ضمن أحكام محكمة التمييز المدنية والتجارية سنة 2017، ومنها الطعن رقم (76) لسنة 2015 مدني، جلسة 2017/3/15، في واقعة مرتبطة بحادث سير وعبور مشاة

المركبة، لأن السبب المباشر قد يخفي سبباً سابقاً أكثر تأثيراً، كعيب المكابح أو الحمولة غير المثبتة أو ضعف الإنارة.⁽¹⁾

والأقرب في التطبيق المروري هو الجمع بين معيار السبب المنتج ومعيار التوقع المعقول. فلا يسأل السائق عن كل نتيجة وقعت بعد خطئه، بل يسأل عن النتيجة التي كان يمكن توقعها وتفاديها لو التزم واجب الحيطة والحذر. فإذا قاد بسرعة عالية في المطر فاصطدم بمركبة أمامه، فقد تكون السرعة غير الملائمة سبباً منتجاً.

أما إذا كان يسير بسرعة مناسبة وفوجئ بجسم غريب سقط فجأة من مركبة أخرى دون إمكانية واقعية للتفادي، فقد تشكل الواقعة سبباً أجنبياً يقطع رابطة السببية أو يضعفها بحسب ظروفها.⁽²⁾

وتأخذ السببية في الحوادث المرورية صوراً متعددة. فقد تكون سببية مباشرة، كمن يتجاوز الإشارة الحمراء فيصطدم بمركبة تسير في مسارها الصحيح. وقد تكون سببية مشتركة، كأن يغير أحد السائقين مساره دون تحقق بينما يكون الآخر مسرعاً، فتتوزع المسؤولية الفنية بحسب أثر كل خطأ. وقد تنقطع السببية بسبب أجنبي، كقوة القاهرة أو خطأ مفاجئ لا يمكن توقعه أو دفعه، بشرط ألا يكون السائق قد ساهم بخطئه في تعميق النتيجة. وقد تكون هناك مساهمة من المجني عليه، كعبور المشاة من غير المكان المخصص، وهي لا تعفي السائق تلقائياً إذا كان يستطيع تفادي الحادث أو كان مهملًا أو مسرعاً.⁽³⁾

وبذلك يتضح أن عناصر المسؤولية الفنية لا تنفصل عن بعضها: فالخطأ بلا ضرر قد يبقى مخالفة مرورية، والضرر بلا خطأ ثابت لا يكفي للمساءلة، والخطأ والضرر بلا رابطة سببية لا يكفيان لإسناد المسؤولية. أما اجتماع الخطأ والضرر والرابطة السببية فهو أساس التكييف القانوني الصحيح، سواء انتهت الواقعة إلى مخالفة، أو جنحة إصابة خطأ، أو قتل خطأ، أو وصف أشد بحسب النتيجة والظروف.

(1) لا يرد في قانون المرور نص خاص بنظرية السببية، وإنما تستمد من القواعد العامة في المسؤولية المدنية والجزائية، ومن معيار الخطأ غير العمدي في المادة (44) من قانون الجزاء، ومن القضاء المستقر لمحكمة التمييز في شأن استقلال محكمة الموضوع باستخلاص الخطأ والضرر والسببية متى كان الاستخلاص سائغاً.

(2) يرتبط هذا التحليل بالمادة (157) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور بشأن السرعة، وبالمادة (147) بشأن مسافة الأمان، وبالمادة (44) من قانون الجزاء بشأن معيار الشخص المعتاد في ظروف الفاعل.

(3) في الطعن رقم (76) لسنة 2015 مدني، جلسة 2017/3/15، عرضت محكمة التمييز واقعة تتعلق بحادث دهس وعبور من مكان لا يسمح للمشاة بالعبور، وهو ما يصلح للاستدلال على أن خطأ المجني عليه لا ينظر إليه مجرداً، بل في ضوء مدى كونه السبب المنتج للحادث أو كونه خطأ مشتركاً مع خطأ قائد المركبة.

رابعاً: العناصر العملية للحادث المروري من زاوية التحقيق

يمكن، لأغراض التحقيق الفني، رد الحادث المروري إلى خمسة عناصر عملية مترابطة:

1. العنصر الأول: وجود مركبة أو وسيلة داخلية في نطاق قانون المرور.

يفترض الحادث المروري استعمال مركبة، سواء كانت سيارة خاصة أو حافلة أو شاحنة أو دراجة آلية أو مركبة خدمات أو آلية صيانة أو مقطورة أو شبه مقطورة أو مركبة صغيرة كالباجي متى دخلت في نطاق النصوص المنظمة. ولا تقتصر المسؤولية دائماً على قائد المركبة؛ فقد تمتد في بعض الصور إلى مالكيها أو حارسها أو المسؤول عن صيانتها أو تحميلها متى ثبت أن العيب أو الحمولة أو الإهمال الفني كان سبباً منتجاً في الحادث.⁽¹⁾

2. العنصر الثاني: وجود طريق أو مجال مروري.

الأصل أن يقع الحادث في طريق عام أو مكان معد أو مفتوح لحركة المركبات، ويدخل في ذلك الطرق السريعة والشوارع الداخلية والتقاطعات والدوارات ومداخل ومخارج الطرق ومواقف المركبات ومناطق العمل والتحويلات، والأماكن التي يسمح فيها بحركة المرور ولو لم تكن طريقاً عاماً بالمعنى الضيق.⁽²⁾

3. العنصر الثالث: فعل أو امتناع.

قد يكون الفعل إيجابياً، مثل السرعة غير الملائمة، أو تجاوز الإشارة الحمراء، أو تغيير المسار دون إشارة، أو التخطي في موضع غير مناسب، أو السير عكس الاتجاه. وقد يكون امتناعاً، مثل عدم الوقوف عند علامة قف، أو عدم إعطاء الأولوية، أو عدم ترك مسافة أمان، أو عدم استعمال الأنوار، أو عدم تثبيت الحمولة، أو عدم فحص المركبة.⁽³⁾

(1) المادة (1) من قانون المرور تقرر سريان أحكامه على المركبات بجميع أنواعها وعلى مرور المشاة والحيوان في الطرق العامة، والمادة (2) تعرف المركبة والمركبة الآلية والسيارة والدراجة الآلية والدراجة العادية والمقطورة وشبه المقطورة.

(2) المادة (2) من قانون المرور تعرف الطريق بأنه المسطح الكلي المعد للمرور العام، وتعرف نحر الطريق ومسار الطريق والرصيف وكتف الطريق والتقاطع، وهي مفاهيم لازمة لتحديد محل الحادث وآثاره الفنية.

(3) المادة (44) من قانون الجزاء تقيم الخطأ غير العمدى على الرعونة أو التفريط أو الإهمال أو عدم الانتباه أو عدم مراعاة القوانين واللوائح، والمادة (25) من قانون المرور تقرر واجب السلامة العامة في استعمال الطريق.

4. العنصر الرابع: نتيجة ضارة أو خطرة.

قد تكون النتيجة تلفيات مادية، وقد تكون إصابة أو وفاة، وقد تكون خطراً جسيماً على الأشخاص أو الأشياء في الطريق العام. وتزداد أهمية هذا العنصر عند بحث النصوص الجزائية، لأن بعض النصوص تكتفي بالخطر، وبعضها يتطلب وقوع ضرر مادي، وبعضها يشدد العقوبة عند الإصابة أو الوفاة.⁽¹⁾

5. العنصر الخامس: رابطة سببية.

لا يكفي أن تثبت مخالفة مرورية وأن يقع حادث في الوقت ذاته، بل يجب أن يثبت أن المخالفة كانت سبباً منتجاً في الحادث. فإذا كان السائق مسرعاً، بحث المحقق ما إذا كانت السرعة هي التي منعت من التوقف أو السيطرة. وإذا غيّر مساره دون إشارة، بحث ما إذا كان ذلك سبباً في الاصطدام. وإذا وقع الحادث في المطر، بحث ما إذا كان المطر سبباً مستقلاً أم ظرفاً زاد أثر خطأ السائق.⁽²⁾

« دور إعادة بناء الحادث المروري في تحديد المسؤولية الفنية :

تعد إعادة بناء الحادث المروري أداة فنية مساعدة للتحقيق الابتدائي، ولا يقصد بها أن تحل محل سلطة المحقق في تقدير الأدلة أو محل المحكمة في تكوين عقيدتها، وإنما يقصد بها تحليل المعطيات الفنية التي يفرزها الحادث، مثل مواضع المركبات، ونقطة الصدم الأولى، وآثار الطريق، والأضرار، وأقوال الأطراف والشهود، والصور، ومخطط الحادث، للوصول إلى تصور فني أقرب لكيفية وقوع الواقعة.

وتبرز أهمية إعادة بناء الحادث متى كان الحادث غامضاً، أو تناقضت أقوال أطرافه، أو لم يوجد شهود عيان، أو تعلق الواقعة بمسألة فنية كسرعة المركبة، أو اتجاه الحركة، أو نقطة التصادم، أو خط سير المركبة قبل الحادث وبعده. وفي هذه الأحوال يكون دور المحقق أن يثبت المعطيات الفنية في محضر المعاينة، وأن يوجه الأسئلة الصحيحة للخبير، وأن يواجه الأطراف بنتيجة التقرير الفني متى

(1) المادة (34) من قانون المرور تعاقب على التسبب في حادث يضر بالمتلكات العامة أو الغير، والمادة (154) من قانون الجزاء تعالج القتل الخطأ، والمادة (164) تعالج الإصابة الخطأ، والمادة (38) من قانون المرور تشدد العقوبة عند القيادة تحت التأثير إذا نتج عنها حادث أو إصابة أو وفاة.

(2) يستند هذا العنصر إلى القواعد العامة في المسؤولية المدنية والجزائية، وإلى قضاء محكمة التمييز في أن استخلاص علاقة السببية بين الخطأ والضرر من سلطة محكمة الموضوع متى كان استخلاصها سائغاً وله أصل ثابت في الأوراق.

كان منتجاً في الدعوى.

ومع ذلك، فإن إعادة بناء الحادث ليست وسيلة مطلقة للجزم في كل واقعة؛ إذ تتوقف قيمتها على كمية ونوعية المعلومات المتوفرة، وعلى كفاءة القائم بالتحليل الفني، وعلى مدى صلاحية الآثار المادية للربط بينها وبين النتيجة المستخلصة. لذلك يجب أن يبقى دور المحقق منضبطاً بحدود التحقيق القانوني، وأن تترك المسائل الفنية الدقيقة لأهل الخبرة.⁽¹⁾

ويقتضي التحليل الفني للحادث أن يثبت المحقق، بقدر الإمكان، العناصر الأساسية التي تساعد الخبير على إعادة بناء الواقعة، ومنها: وقت ومكان الحادث، نقطة الصدم الأولى، شكل الضرر الناتج، مخلفات المركبات على الطريق، اتجاه التصادم على المركبات، سرعة المركبات عند التصادم، اتجاه حركتها قبل التصادم وبعده، وما إذا كان هناك تسارع أو تباطؤ أو دوران. ولا تكون هذه العناصر مجرد بيانات وصفية، بل تعد مدخلاً فنياً لتقدير خط السير، ونقطة الاصطدام، ومدى توافق أقوال الأطراف مع الآثار المادية.

عناصر وصف الحادث، ومنها نقطة الصدم الأولى، اتجاه التصادم، سرعة المركبات، اتجاه الحركة

ن. (2)

وتظهر أهمية إعادة بناء الحادث المروري بوصفها أداة فنية مساعدة للتحقيق، إذ لا تقف عند حدود تحرير تقرير الحادث أو جمع المعلومات الأولية من موقعه، بل تمتد إلى تحليل المعطيات الفنية المتوفرة للوصول إلى تصور أقرب لكيفية وقوع الحادث، وبيان المراحل التي مرت بها المركبات قبل التصادم وأثناءه وبعده، بما يعين المحقق على تحديد المتسبب في وقوع الحادث متى كانت الأدلة الفنية كافية لذلك. فالتحقيق في الحوادث المرورية يضيء

ماد، المعلومات الإضافية التي جمعت من موقع الحادث، المتابعة الفنية، إعادة البناء الفني للحادث وتحليل الأسباب، وأن الغاية من إعادة البناء معرفة المراحل التي مرت بها تصادم لتحديد المتسبب. (3)

(1) مديرية الأمن العام الأردنية، مديرية التدريب، المعهد المروري الأردني، إعادة بناء الحادث المروري، منهاج دورة إعادة بناء الحادث المروري، إشراف العقيد/ عبد الله عودة الجبور، الأردن، 2023م، ص 1 ص 4-6. ص 7.

(2) المعهد المروري الأردني، إعادة بناء الحادث المروري، مرجع سابق، ص 4.

(3) مديرية الأمن العام الأردنية، مديرية التدريب، المعهد المروري الأردني، إعادة بناء الحادث المروري، منهاج دورة إعادة بناء الحادث المروري، إشراف العقيد/ عبد الله عودة الجبور، الأردن، 2023م، ص 1.

ثلاث فئات تتضمن العوامل الرئيسية في تحديد المسؤولية الفنية في الحوادث وهي الأسباب المتعلقة بالسائق (العوامل البشرية) و ا
المرورية مركبة
قمة بالمشاة في الطريق و التي سنعرضها على النحو الآتي :-

الخلاصة

تأسيس المسؤولية الفنية في الحوادث المرورية لا يتحقق بالافتراض أو الانطباع، وإنما يقوم على بناء تحقيقي متدرج: تحديد السلوك، ثم تحديد المخالفة أو الخطأ العام، ثم إثبات الضرر أو الخطر، ثم بيان السببية. وكلما كان التحقيق دقيقاً في ربط موضع الضرر بآثار الطريق وأقوال الأطراف والتقارير الفنية والطبية، كان التكييف القانوني أكثر عدلاً وانضباطاً.

ولذلك فإن وظيفة المحقق ليست فقط إثبات أن حادثاً وقع، بل بيان كيف وقع، ولماذا وقع، ومن كان فعله سبباً منتجاً في نتيجته.

المبحث الثاني الأسباب المتعلقة بالسائق (العوامل البشرية)

وهي الأسباب الناجمة عن (سلوك السائق) و الذي يُعتبر السبب الرئيسي في غالبية الحوادث المرورية.

و سوف نعرض في هذا المبحث العناصر التي تؤثر على المسؤولية الفنية في الحادث نتيجة عدم التقيد بالقواعد المنصوص عليها في قانون المرور و (عدم ترك مسافة كافية بين المركبة الخلفية و الأمامية - الانحراف - السرعة - التقابل بطريق الخاطئ ذو اتجاهين - التخطي أو التجاوز - التقاطعات) .

الفرع الأول

عدم ترك مسافة كافية بين المركبة الخلفية و الأمامية



يقصد بمسافة التتابع الآمن المسافة التي يجب أن تترك أثناء الحركة بين المركبة الخلفية والمركبة التي تسير أمامها، وهي مسألة لا تقدر تقديراً مجرداً، وإنما ترتبط بسرعة المركبات، وحالة الطريق، ومدى الرؤية، وآثار الفرملة، وإمكان التوقف الآمن عند حصول طارئ.⁽¹⁾

(1) المعهد المروري الأردني، إعادة بناء الحادث المروري، مرجع سابق، ص 156.

وتعد قاعدة عدم ترك مسافة كافية بين المركبة الخلفية والمركبة الأمامية من أكثر القواعد حضوراً في تحديد المسؤولية الفنية في حوادث التصادم الخلفي؛ لأن جوهرها يقوم على التزام قائد المركبة الخلفية بأن يجعل بينه وبين المركبة التي أمامه مسافة مأمونة تتيح له التوقف أو تخفيف السرعة أو المناورة عند حدوث أي تباطؤ أو توقف مفاجئ من المركبة الأمامية. وهذه القاعدة ليست مجرد توجيه مروري عام، بل هي التزام قانوني صريح قرره اللائحة التنفيذية لقانون المرور، كما تستند إلى القاعدة العامة في قانون المرور التي تحظر قيادة المركبات بحالة تعرض حياة الأشخاص أو الأموال للخطر وتلزم مستعملي الطريق بقواعد المرور وآدابه وإشاراته وتعليمات رجال الشرطة.

وقد نصت المادة 147 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور على أنه: "على قائد المركبة أن يترك بينه وبين المركبة التي أمامه مسافة تكون كافية لتمكينه من التوقف عندما تخفض المركبة الأمامية سرعتها فجأة، وعليه أن يتنبه لإشارات قائده"، وأضافت المادة ذاتها أنه "لا يجوز استعمال المكابح فجأة بغير موجب قوي"، كما أوجبت على المركبات التي تسير في مجموعة واحدة أن تترك كافية بينها حتى تستطيع المركبات الأسرع اللجوء إلى هذه المسافات عند التخطي لتفادي الحوادث والأخطار.

ومؤدى هذا النص أن قائد المركبة الخلفية لا يكفيه أن يلتزم بحد السرعة المقرر للطريق، وإنما يجب عليه أن يراعي حركة المركبة التي أمامه، وسرعتها، واحتمال تباطؤها أو توقفها، وأن يترك مسافة تختلف باختلاف ظروف الطريق. فالمسافة الكافية لا تقدر برقم ثابت في القانون الكويتي، وإنما تقدر بحسب السرعة، وحالة الطريق، وكثافة المرور، وحالة الرؤية، والطقس، وحالة المركبة، وكفاءة المكابح، وطبيعة المكان؛ إذ تختلف المسافة الآمنة في طريق سريع عن شارع داخلي، وفي الجو الممطر أو الطريق الزلق عن الطريق الجاف، وفي الازدحام عن الطريق الخالي.

والقاعدة الفنية المستقرة في هذا الشأن أن اصطدام المركبة الخلفية بالمركبة الأمامية من الخلف يولد قرينة أولية على خطأ قائد المركبة الخلفية، لأنه كان ملزماً بأن يترك مسافة تمكنه من الوقوف إذا خفضت المركبة الأمامية سرعتها فجأة. وهذه القرينة لا تعني الإدانة الآلية، لكنها تنقل عبء المناقشة الفنية إلى قائد المركبة الخلفية، فيتعين عليه أن يثبت أن الحادث لم يقع بسبب عدم ترك المسافة، وإنما بسبب خطأ غير متوقع أو قوة قاهرة أو فعل مفاجئ من المركبة الأمامية أو من الغير.

وتأسيس المسؤولية الفنية هنا يقوم على ثلاثة عناصر: أولها الخطأ، ويتمثل في عدم ترك المسافة الكافية أو عدم الانتباه لإشارات المركبة الأمامية أو قيادة المركبة بسرعة لا تتلاءم مع المسافة المتاحة؛ وثانيها الضرر، ويتمثل في التلفيات أو الإصابات أو الوفاة بحسب الأحوال؛ وثالثها علاقة السببية بين عدم ترك المسافة ووقوع الحادث. فإذا ثبت أن قائد المركبة الخلفية لو ترك المسافة الكافية لأمكنه تفادي الاصطدام، قامت مسؤوليته الفنية.

وتأخذ هذه القاعدة أهميتها في الحوادث المتكررة داخل الطرق السريعة والدوائر والإشارات الضوئية والازدحامات المرورية؛ فكثيراً ما تتوقف المركبة الأمامية بسبب إشارة حمراء، أو ازدحام، أو عائق في الطريق، أو عبور مشاة، أو تباطؤ طبيعي في السير، فيصطدم بها قائد المركبة الخلفية لعدم احتفاظه بمسافة مناسبة. وفي هذه الحالة تكون المسؤولية الفنية في الأصل على المركبة الخلفية، لأن التوقف أو التباطؤ في هذه المواضع أمر متوقع يجب التحسب له.

ومن الناحية القانونية، إذا ترتب على عدم ترك مسافة كافية حادث أضر بالمتلكات العامة أو الخاصة، فإن الواقعة قد تندرج تحت المادة 1/34 من قانون المرور التي تعاقب على التسبب في وقوع حادث يضر بالمتلكات العامة أو الغير نتيجة مخالفة أحكام قانون المرور أو لائحته التنفيذية. أما إذا كانت القيادة قد بلغت درجة الرعونة أو التفريط بما يعرض السائق أو الغير للخطر في الأرواح أو الممتلكات، فقد ينظر في تطبيق المادة 33 مكرراً من قانون المرور، التي عاقبت قيادة المركبة برعونة أو تفريط يعرض السائق أو الغير للخطر، وذلك بحسب جسامة السلوك وظروف الواقعة.

ولا يقتصر واجب قائد المركبة الخلفية على ترك المسافة فحسب، بل يشمل أيضاً مراقبة الطريق ومراقبة إشارات المركبة الأمامية، كإشارات الفرامل، وإشارة الانعطاف، وإشارة التحذير، وحركة المركبات المحيطة. فإذا كان قائد المركبة الخلفية منشغلاً عن الطريق أو لم ينتبه إلى تخفيض سرعة المركبة الأمامية، فإن خطئه لا يكون فقط في قصر المسافة، بل في عدم الانتباه وعدم اتخاذ الحيطة الواجبة.

« الاستثناءات المتصورة من قاعدة مسؤولية المركبة الخلفية

الأصل، كما تقدم، أن المسؤولية الفنية في التصادم الخلفي تقع على قائد المركبة الخلفية، إلا أن هذه القاعدة ليست مطلقة.

فقد توجد حالات ينتفي فيها خطأ المركبة الخلفية كلياً، أو تنتقل المسؤولية إلى المركبة الأمامية، أو تقوم مسؤولية مشتركة بين الطرفين.

- الاستثناء الأول: التوقف أو الفرملة المفاجئة بغير موجب قوي من قائد المركبة الأمامية.



إذا ثبت أن قائد المركبة الأمامية استعمال المكابح فجأة دون سبب مشروع أو خطر حقيقي يبرر ذلك، فقد تنتفي مسؤولية المركبة الخلفية أو تخف بحسب ظروف الواقعة؛ لأن المادة 147 من اللائحة التنفيذية، بعد أن ألزمت قائد المركبة الخلفية بترك مسافة كافية، قررت في الوقت ذاته أنه لا يجوز استعمال المكابح فجأة بغير موجب قوي. كما قررت المادة 160 أن استعمال الفرامل بصورة مفاجئة لا يجوز بغير ضرورة، وأن على قائد المركبة الذي ينوي الإبطاء أن يتأكد من عدم وجود خطر أو عرقلة للمركبات التي تتبعه، وأن ينبه إلى رغبته في ذلك بصورة واضحة وبوقت كافٍ بإشارة يدوية أو ضوئية.

ومثال ذلك أن يقوم قائد المركبة الأمامية بالضغط الشديد على المكابح في طريق سريع وخالف من أي عائق، بقصد مفاجأة المركبة الخلفية أو بسبب عبث أو مشاجرة مرورية، فيقع الاصطدام. هنا لا يصح تحميل المركبة الخلفية المسؤولية كاملة لمجرد أنها اصطدمت من الخلف، بل يجب بحث مدى عدم مشروعية توقف المركبة الأمامية ومدى مفاجأته وعدم توقعه.

• الاستثناء الثاني: رجوع المركبة الأمامية إلى الخلف.



إذا كانت المركبة الخلفية متوقفة أو تسير في وضع طبيعي، ثم رجعت المركبة الأمامية إلى الخلف فاصطدمت بها، فإن المسؤولية الفنية تكون في الأصل على قائد المركبة الأمامية، لا على الخلفية، لأن الواقعة لا تعد تصادمًا خلفياً بالمعنى الفني المعتاد، بل هي رجوع غير مأمون من المركبة الأمامية. وسند ذلك المادة 144 من اللائحة التنفيذية التي حظرت الرجوع إلى الخلف إلا عند الضرورة، وبشرط عدم إعاقة المرور، وبعد إعطاء الإشارة المناسبة، والتأكد من خلو الطريق وعدم تعريض الغير للخطر، وألا يجاوز الرجوع المسافة الضرورية، مع الاستعانة بمن يرشد عند اللزوم.

ومثال ذلك أن تتوقف مركبتان أمام إشارة أو في ازدحام، ثم يرجع قائد المركبة الأمامية للخلف بسبب رغبته في تعديل وضعه أو الرجوع إلى مدخل جانبي، فيصطدم بمقدمة المركبة الخلفية. هنا لا تقوم قرينة عدم ترك المسافة على الخلفية إلا إذا ثبت أنها كانت ملاصقة بصورة غير عادية وكان ذلك سبباً مساعداً في الحادث.

• الاستثناء الثالث: انحراف المركبة الأمامية فجأة إلى مسار المركبة الخلفية.

استثناءات قاعدة ترك مسافة كافية

الاستثناء الثالث: انحراف المركبة الأمامية فجأة إلى مسار المركبة الخلفية

الأساس القانوني: المادة 142 من اللائحة التنفيذية

يتعين على قائد المركبة عند تغيير المسار أو المسار التأكد من أن ذلك يمكن أن يتم بأمان، مع إعطاء إشارة واضحة وفي الوقت المناسب.

الحالة التي يطبق فيها الاستثناء	النتيجة الفنية	المخالفة
إذا دخلت مركبة فجأة إلى مسار المركبة الخلفية دون مسافة كافية أو دون إشارة، فقد تقع المسؤولية على المركبة المنحرفة.	ليس كل اصطدام من الخلف سببه عدم ترك مسافة؛ فقد يكون السبب الحقيقي اغترافاً مفاجئاً للمسار.	تغيير مسار مفاجئ عدم استعمال الإشارة قطع خط السير

إذا كانت المركبة الخلفية تسير في مسارها، ثم انحرفت مركبة أخرى أمامها فجأة ودخلت في ذات المسار دون إشارة أو دون ترك مسافة كافية، ثم وقع الاصطدام من الخلف أو من زاوية خلفية، فإن المسؤولية قد تقع على المركبة المنحرفة لا على المركبة الخلفية؛ لأن الأخيرة لم تكن تتبع المركبة الأمامية مدة كافية تسمح بترك مسافة أمان معها، وإنما فوجئت بدخولها في مسارها. ويرتبط ذلك بقواعد تغيير خط السير التي توجب على من يريد الدخول في خط سير آخر أن يتأكد من إمكان ذلك دون تعريض الغير للخطر وأن يعلن عن نيته في وقت مناسب.

ومثال ذلك أن تغير مركبة مسارها من الحارة اليمنى إلى اليسرى أمام مركبة مسرعة نسبياً في الحارة اليسرى، ثم تضغط على المكابح فور دخولها، فيقع التصادم. في هذه الحالة يجب فحص زاوية الاصطدام، وموقع الضرر، ومسافة دخول المركبة المنحرفة، وتسجيلات الكاميرات إن وجدت؛ لأن الحادث قد لا يكون ناشئاً عن عدم ترك مسافة من الخلف، بل عن اعتراض مفاجئ لخط السير.

- الاستثناء الرابع: وجود حادث مفاجئ أو قوة قاهرة دفعت المركبة الخلفية إلى الاصطدام.

 الأساس الفني العبرة في المسؤولية بالسبب المنتج للحادث، لا بمجرد موضع الاصطدام. إذا دفعت مركبة ثالثة المركبة الخلفية إلى الأمامية، وجب بحث مسؤولية المركبة الدافعة أولاً.								
								
الحالة التي يطبق فيها الاستثناء إذا ثبت أن المركبة الوسطى اندفعت قهراً بسبب اصطدام مركبة ثالثة بها، فقد تنتفي مسؤوليتها أو تخف.	النتيجة الفنية المسؤولية لا تحسم من شكل التلقيات فقط، بل من تحديد السبب المنتج لكل تصادم.	سبب الحادث <table border="1"> <tr> <td></td> <td>اصطدام المركبة الثالثة</td> </tr> <tr> <td></td> <td>دفع المركبة الوسطى</td> </tr> <tr> <td></td> <td>سلسلة تصادمات</td> </tr> </table>		اصطدام المركبة الثالثة		دفع المركبة الوسطى		سلسلة تصادمات
	اصطدام المركبة الثالثة							
	دفع المركبة الوسطى							
	سلسلة تصادمات							

قد يقع التصادم الخلفي بسبب ظرف لا يد لقاود المركبة الخلفية فيه، كأن تصطدم به مركبة ثالثة من الخلف فتدفعه إلى المركبة الأمامية، أو أن انفجر إطار المركبة الخلفية انفجاراً فجائياً غير ناشئ عن إهمال في الصيانة، أو أن يحدث عطل مفاجئ في المكابح رغم سلامتها الفنية قبل السير. في هذه الحالات لا يكفي شكل الحادث لإسناد الخطأ، بل يجب بحث السبب الحقيقي الذي أدى إلى اندفاع المركبة الخلفية.

فإذا ثبت مثلاً أن مركبة ثالثة صدمت المركبة الثانية من الخلف ودفعتها إلى المركبة الأولى، فإن المسؤولية الفنية قد تقع على المركبة الثالثة باعتبارها السبب المنتج للتصادم المتتابع. أما إذا كان العطل أو انفجار الإطار راجعاً إلى إهمال سابق في الصيانة أو استعمال إطار تالف، فقد تعود المسؤولية إلى قائد المركبة أو مالكها أو من كان مسؤولاً عن صلاحيتها بحسب الأحوال.

- الاستثناء الخامس: التوقف غير المشروع أو الخطر من المركبة الأمامية في نهر الطريق دون تحذير.

الأساس القانوني: المادتان 167 و168 من اللائحة التنفيذية

يجب أن يكون التوقف تدريجياً وبطريقة آمنة مع استعمال إشارات التحذير. إذا اضطرت إلى التوقف في نهر الطريق، فعليك استعمال إشارات التحذير والتنبيه لتنبيه مستخدمي الطريق الآخرين.



الحالة التي يطبق فيها الاستثناء إذا توقفت المركبة الأمامية في نهر الطريق بغير سبب مشروع أو دون استعمال وسائل التحذير، فقد تقوم مسؤوليتها أو المسؤولية المشتركة.	النتيجة الفنية التوقف غير المشروع يضعف قرينة مسؤولية المركبة الخلفية، خاصة إذا كان الموضع غير متوقع أو الرؤية محدودة.	المخالفة التوقف في مكان خطر عدم تشغيل إشارة التحذير تعريض المرور للخطر
--	--	---

إذا توقفت المركبة الأمامية في نهر الطريق في مكان خطر أو ممنوع الوقوف فيه أو في طريق سريع دون استعمال إشارات التحذير ودون مقتضى مشروع، فقد تقوم مسؤوليتها الفنية أو تشارك مع المركبة الخلفية، خاصة إذا كان التوقف في موضع يصعب توقعه أو رؤيته.

وتؤيد ذلك المادة 167 من اللائحة التنفيذية التي توجب أن تتم عملية التوقف بصورة تدريجية لا ينتج عنها مضايقة لحركة المرور وبعد إعطاء الإشارة الدالة، كما تقرر المادة 168 أنه عند الاضطرار للوقوف على نهر الطريق يجب استخدام إشارة التحذير، خاصة ليلاً أو في مكان ممنوع التوقف فيه.

ومثال ذلك أن تتوقف مركبة فجأة في حارة السير اليمنى من طريق سريع بسبب نزول راكب أو انتظار شخص، دون إشارة تحذير أو سبب طارئ، فيصطدم بها قائد قادم من الخلف. هنا يجب بحث سرعة المركبة الخ قد تكون مشتركة أو قد تغلب مسؤولية قائد المركبة إذا كان توقفه هو السبب غير المشروع في المتوقفة الحادث.

- الاستثناء السادس: خطأ المشاة أو الغير الذي أجبر المركبة الأمامية على توقف مشروع.

 التوقف يكون مشروعاً إذا كان لتفادي خطر حقيقي.	 الأساس القانوني: المادة 147 من اللائحة التنفيذية على قائد المركبة الخلفية أن يترك مسافة تكفيه للتوقف عندما تخفض المركبة الأمامية سرعتها فجأة.	
		
الحالة التي يطبق فيها الاستثناء إذا توقفت المركبة الأمامية لتفادي مشاة أو خطر حقيقي، فلا يعد توقفها خطأ، ويظل على المركبة الخلفية واجب ترك المسافة الكافية.	النتيجة الفنية الفرملة المفاجئة هنا مشروعة، ولذلك تبقى المسؤولية في الأصل على قائد المركبة الخلفية.	المخالفة عدم ترك مسافة كافية عدم الانتباه الاصطدام رغم مشروعية التوقف

إذا توقفت المركبة الأمامية فجأة لسبب مشروع كظهور طفل أمامها، أو عبور مشاة، أو سقوط جسم مفاجئ في الطريق، فإن التوقف هنا كان لموجب قوي. وفي هذه الحالة تعود القاعدة العامة إلى الظهور، ويكون قائد المركبة الخلفية مسؤولاً غالباً إذا لم يترك مسافة تمكنه من التوقف، لأن النص ذاته افترض احتمال تخفيض المركبة الأمامية سرعتها فجأة وأوجب على الخلفية الاستعداد لذلك.

وبذلك يجب التفرقة بين الفرملة المفاجئة المشروعة، وهي التي تكون لدفع خطر أو تفادي حادث، وبين الفرملة المفاجئة غير المشروعة، وهي التي تقع بغير مبرر قوي أو بطريقة كيدية أو عبثية أو مهملة.

« كيفية فحص المحقق لهذه القاعدة عملياً »

يتعين على المحقق عند بحث حادث تصادم خلفي ألا يكتفي بالعبارة المختصرة: ”عدم ترك مسافة كافية“، بل يجب أن يثبت العناصر الفنية التي تؤيد هذه النتيجة. ومن أهمها: مكان الحادث، واتجاه المركبات، ونقطة الاصطدام، ومواضع التلفيات، وآثار الفرامل أو الانزلاق، وحالة الطريق، وحالة الرؤية، وكثافة المرور، وسرعة المركبات التقريبية، والمسافة التي توقفت عندها كل مركبة بعد الاصطدام، وهل كانت المركبة الأمامية متوقفة أم متحركة، وهل استعملت إشارة أو فرامل أو إشارة تحذير، وهل كان التوقف مبرراً أم غير مبرر.

كما يجب توجيه أسئلة محددة لقائد المركبة الخلفية: ما سرعة مركبتك؟ ما المسافة بينك وبين المركبة التي أمامك؟ متى شاهدت تخفيض سرعتها؟ هل ظهرت أنوار الفرامل؟ هل حاولت التوقف أو الانحراف؟ هل كانت الطريق مزدحمة؟ وهل كان هناك عائق حال دون التوقف؟ وفي المقابل يسأل قائد المركبة الأمامية: لماذا خفضت السرعة أو توقفت؟ هل كان هناك عائق؟ هل استعملت الإشارة؟ هل كان توقفك تدريجياً أم مفاجئاً؟ وهل كان الوقوف في موضع مسموح؟

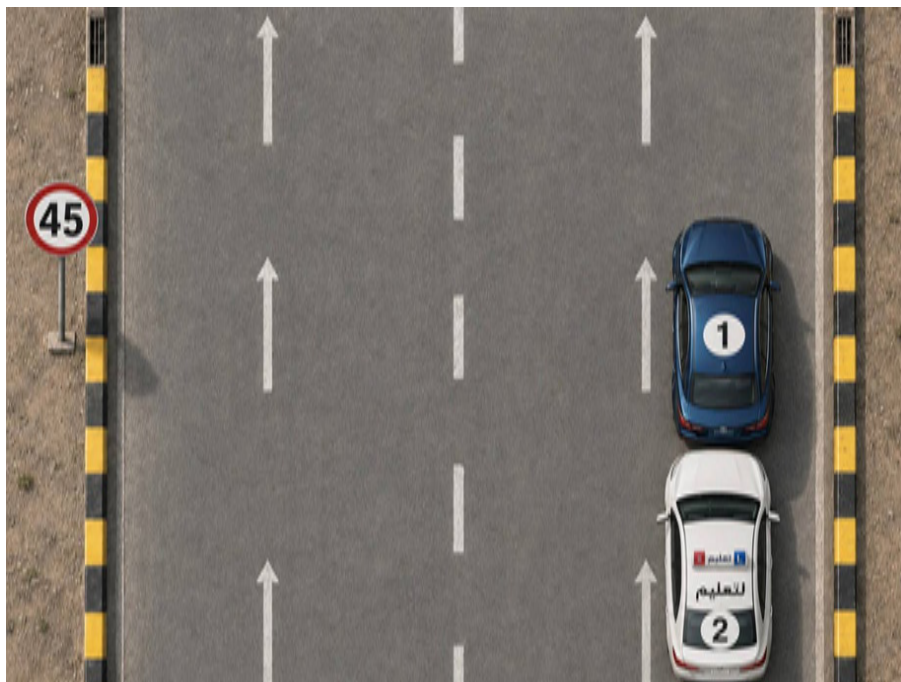
مثال عملي (1)



عدم عمل مساحة المطر مع اصطدام خلفي: الخطأ على قائد المركبة الثانية لعدم الانتباه وترك المسافة، ولعدم صلاحية مساحة المطر في ظروف مطرية. النصوص: المادتان 47 و 147 من اللائحة.

الخطأ بالحادث يقع على عاتق قائد المركبة الثانية لعدم انتباهه واصطدامه بالمركبة الأولى وكذلك عدم عمل مساحة المطر أثناء هطول أمطار غزيرة وذلك استناداً إلى المادة (47) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الفقرة الثانية التي تنص على : يجب أن تكون المركبة مزودة بمساحة مطر، على الزجاج الأمامي. وكذلك استناداً إلى المادة (147) من اللائحة التنفيذية من قانون المرور الفقرة الأولى لعدم ترك مسافة السابق شرحها في حادث شكل (30).

مركبة تعليم قيادة اصطدمت من الخلف



الخطأ الفني على المركبة الثانية لعدم ترك مسافة. المسؤولية الجزائية قد تكون على المعلم وحده أو معه المتعلم بحسب ثبوت التقصير أو مخالفة تعليمات المعلم. النص: المادة 147 من اللائحة التنفيذية، والمادة 21 من قانون المرور.

و خلاصة القول

الحفاظ على المسافة الآمنة يعد واجباً أخلاقياً وقانونياً لـ و لتجنب المسؤولية الفنية في الحادث يجب أن ينتبه قائد المركبة الخلفية أكثر و يتفقد المرايا بانتظام و يتوقع أخطاء الآخرين و أن يقوم بالصيانة الدورية للمركبة و أن يستخدم تقنيات السلامة مثل أنظمة كبح الطوارئ الذكية ، و أن يلتزمتين “ في الظروف العادية و المطبقة في دول كثيرة كالمملكة العربية السعودية ، ثلاث أو أربع ثوانٍ وزيادتها إلى ثوانٍ في الظروف الصعبة فهي نظام عالمي مطبق و يخالف من لا يلتزم به و لكن رع الكويتي لتقدير المسافة الكافية التي يجب أن يتخذها قائد المركبة الخلفية للحد من الحوادث بسبب هذه القاعدة.

مثال عملي (3)

اصطدام خلفي متسلسل بسبب عدم ترك مسافة



الخطأ على قائد المركبة الثالثة؛ لأنه صدم المركبة الثانية ودفعها للأولى. الأصل عدم الاشتراك ما لم يثبت توقف غير مشروع من الأمام. النص: المادة 147 من اللائحة التنفيذية التي نصت على : ”على قائد المركبة أن يترك بينه وبين المركبة التي أمامه مسافة تكون كافية لتمكينه من التوقف عندما تخفض المركبة الأمامية سرعتها فجأة وعليه أن ينتبه لإشارات قائدها“ .

مثال عملي (4) الرجوع للخلف للدخول في طريق جانبي



الخطأ على قائد المركبة الثانية؛ لأن الرجوع للخلف لا يجوز إلا للضرورة وبشرط عدم تعريض الغير للخطر.

النص: المادة 144 من اللائحة التنفيذية والتي نصت على : ” لا يجوز لقائد المركبة الرجوع إلى الخلف إلا عند الضرورة وبشرط عدم إعاقة المرور وبعد إعطائه الإشارة المناسبة والتأكد من خلو الطريق وعدم تعريض الغير للخطر وعلى ألا يتجاوز الرجوع إلى الخلف المسافة الضرورية، وعند اللزوم يجب أن يستعين بمن يرشده“.

مثال عملي (5) توقف مفاجئ لسيارة أجرة لالتقاط راكب



الخطأ على قائد التاكسي؛ لأنه استعمل المكابح فجأة ودون موجب قوي ودون تدرج أو تحذير، ووقف خارج الضوابط المقررة لسيارات الأجرة. لا اشتراك إلا إذا ثبت عدم ترك مسافة من الخلف.

النصوص :

1. المادة 147/2 التي نصت على: ” لا يجوز استعمال المكابح (الفرامل) فجأة بغير موجب قوي“
2. المادة 160 من اللائحة التنفيذية التي نصت على ” لا يجوز استعمال الفرامل (المكابح) بصورة مفاجئة بغير ضرورة ، ويجب على قائد المركبة الذي ينوي الإبطاء أن يتأكد قبل ذلك أنه ليس هناك أي خطر أو عرقلة للمركبات التي تتبعه، ويجب على القائد قبل تهدئة سرعة مركبته أن ينبه إلى رغبته في ذلك بصورة واضحة وقبلها بوقت كاف بإشارة يدوية أو ضوئية“.
3. المادة 172 من اللائحة التنفيذية والتي نصت على ” يحظر على سيارات الأجرة الوقوف في غير الأماكن المخصصة لها (المواقف) والتي تحددها إدارة المرور ويعلن عنها وتحدد أماكنها وعدد السيارات بلافتات وخطوط أرضيه ويجوز لقائد السيارة التوقف بصفة عارضة في أقصى اليمين لقبول ركاب أو إنزالهم على أن يراعي ألا يكون انعطافه إلى يمين الطريق فجأة أو بطريقة تعرض المشاة أو المركبات الأخرى للخطر“.

مثال عملي (6)

مركبة واقفة قرب مدخل طريق مع سرعة المركبة القادمة



يقع الخطأ الأصلي في الحادث على عاتق قائد المركبة الأولى، وذلك لعدم انتباهه أثناء القيادة، وقيادته المركبة بسرعة غير ملائمة عند دخوله الطريق، مما أدى إلى تفاجئه بوقوف المركبة الثانية قرب مدخل الطريق والاصطدام بها.

إلا أن ذلك لا يمنع من بحث مدى مساهمة قائد المركبة الثانية في وقوع الحادث، إذ إن وقوفه كان في موضع غير مسموح به قرب مفرق الطريق، وبصورة من شأنها حجب الرؤية عن مستخدمي الطريق، خاصة مع وجود ما يدل على منع الوقوف، كالرصيف الملون باللونين الأصفر والأسود، والعلامة المرورية الدالة على ذلك، فضلاً عن عدم استخدامه إشارات التحذير اللازمة.

وعليه، فإن الحادث قد يتصور فيه وجود خطأ من أكثر من طرف، بحسب ظروف الواقعة وملايساتها، ويظل تقدير مدى مساهمة كل طرف في الحادث خاضعاً للسلطة التقديرية للمحكمة.

ثانياً: المخالفات المنسوبة إلى قائد المركبة الثانية :

تتمثل مخالفة قائد المركبة الثانية في وقوفه بمكان غير مخصص للوقوف أو الانتظار، وبالقرب من مفرق الطريق، وعلى نحو من شأنه حجب الرؤية أو إرباك حركة السير.

« ويستند ذلك إلى الآتي: المادة 169 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، الفقرتان التاسعة والعاشر، والتي تقرر عدم جواز الوقوف أو الانتظار في الأماكن غير المصرح بالانتظار فيها، وكذلك عدم جواز الوقوف أو الانتظار على مسافة تقل عن عشرة أمتار من مفارق الطرق ومداخل الميادين والدوارات أو أمام محطات مركبات النقل العام للركاب.

« المادة 166 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، والتي تقضي بعدم جواز وقوف المركبة في غير أماكن أو أوقات الانتظار، إلا في حالات محددة كركوب الأشخاص أو نزولهم أو تحميل المركبة أو تفريغها.

« المادة 168/فقرة ثانية من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، والتي توجب على قائد المركبة، إذا اضطر للوقوف بمركبته على نهر الطريق، أن يستخدم إشارات التحذير، لا سيما إذا كان الوقوف ليلاً أو في مكان ممنوع التوقف فيه.

وبناءً على ذلك، فإن قائد المركبة الثانية يعد مخالفاً لقواعد الوقوف والانتظار، وقد يعتبر مساهماً في وقوع الحادث إذا ثبت أن وقوفه كان سبباً مباشراً أو مؤثراً في حجب الرؤية أو مفاجأة قائد المركبة الأولى.

ثالثاً: المخالفات المنسوبة إلى قائد المركبة الأولى :

أما قائد المركبة الأولى، فتتمثل مسؤوليته في عدم الانتباه للطريق، وقيادة المركبة بسرعة غير مناسبة لظروف المكان، خاصة عند الدخول إلى الطريق أو الاقتراب من مفرق أو موضع يحتمل وجود عوائق أو مركبات متوقفة.

« ويستند ذلك إلى الآتي: المادة 33 من قانون المرور، الفقرة الثانية، بشأن قيادة مركبة آلية برعونة أو تفريط أو إهمال أو عدم انتباه، على نحو يعرض السائق أو الركاب أو

الغير للخطر.

« المادة 157/فقرة أولى من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، والتي توجب على قائد المركبة عدم تجاوز الحد الأقصى للسرعة المقررة طبقاً للأنظمة المعمول بها.

« المادة 158 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، والتي تلزم قائد المركبة بتقليل السرعة عند اجتياز المناطق المأهولة، أو عند عدم وضوح الرؤية، أو عند الدخول في المنعطفات أو المنحنيات أو المنحدرات أو التقاطعات أو أماكن عبور المشاة أو أمام المدارس أو عند ملاقة الحيوانات أو تخطيها.

وعليه، فإن قائد المركبة الأولى يتحمل المسؤولية الفنية الأساسية متى ثبت أنه كان يقود بسرعة لا تتناسب مع ظروف الطريق، أو لم يتخذ الحيطة الكافية عند دخوله الطريق، أو كان بإمكانه مشاهدة المركبة المتوقفة وتفادي الاصطدام بها لو التزم بالانتباه والسرعة المناسبة.

مثال عملي (7)

الرجوع للخلف مع حجب الرؤية بستائر/تظليل



الخطأ على قائد المركبة الثانية. النصوص: المواد 144 و 46 و 46 مكرر من اللائحة. الخطأ بالحادث يقع على عاتق قائد المركبة الثانية لرجوعه للخلف وعدم انتباهه واصطدامه بالمركبة الأولى وذلك استناداً إلى المادة (144) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور والتي نصت على:

لا يجوز لقائد المركبة الرجوع إلى الخلف إلا عند الضرورة وبشرط عدم إعاقة المرور وبعد إعطائه الإشارة المناسبة والتأكد من خلو الطريق وعدم تعريض الغير للخطر وعلى ألا يجاوز الرجوع إلى الخلف المسافة الضرورية، وعند الدتعين بمن يرشده. وعندما قام المحقق بعمل محضر معاينة للمركبة الثانية شاهد وجود ستائر خلفية للمركبة وكذلك تظليل المركبة بشكل كامل بنسبة 90% ما عدا الزجاج الأمامي بذلك خلافا لما هو مسموح به استناداً إلى المادة (46) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الفقرة الأخيرة وقبل الأخيرة والتي تنص على: يجب أن تكون نوافذ زجاج المركبة من النوع المأمون وأن يكون من مادة شفافة لا تحجب الرؤية من الداخل والخارج ، ولا يجوز وضع ستائر على الزجاج وبصفة خاصة الزجاج الخلفي.

وكذلك استناداً إلى المادة (46) مكرر) من اللائحة لقانون المرور التي تنص على: يسمح بتركيب الزجاج المضلل على ألا تتعدى درجة التظليل 30% من شفافية الزجاج أو الرقائق الشفافة أو بكليهما لجميع النواع الشفاف والمأمون حسب المواصفات الخليجية ، ويحظر تركيب الزجاج العاكس.

مثال عملي (8)

اصطدام خلفي مع تعطل أنوار المكابح بالأمامية



الخطأ على قائد المركبة الثانية لعدم ترك مسافة، وقد تشارك المركبة الأولى إذا ثبت عدم عمل أنوار المكابح وقت الحادث.

النصوص: المادتان 147 و48 من اللائحة.

الخطأ بالحادث يقع على عاتق قائد المركبة الثانية لعدم ترك مسافة كافية اصطدم بالمركبة الأمامية استناداً إلى المادة (147) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الفقرة الأولى التي نصت على:

على قائد المركبة أن يترك بينه وبين المركبة التي أمامه مسافة تكون كافية لتمكينه من التوقف عندما تخفض المركبة الأمامية سرعتها فجأة وعليه أن ينتبه لإشارات قائدها وكذلك الخطأ بالحادث أو مجرد المخالفة حسب السلطة التقديرية للقاضي وظروف الحادث تقع على عاتق قائد المركبة الأولى حيث إن قائد المركبة الثانية أفاد بعدم عمل أنوار المكابح المركبة الأولى وأنه كان يترك مسافة ولكن لعدم عمل أنوار المكابح كان يظن أن المركبة الأولى تسير بالطريق ولكنها بالحقيقة كانت تخفف سرعتها وذلك استناداً إلى المادة (48) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الفقرة الثالثة والرابعة التي تنص على: يجب أن تكون جميع مصابيح المركبة سليمة وصالحة للاستعمال وأن يتوافر في المركبة الأنوار الآتية : أنوار الموضع وهو نور صغير أبيض أو أصفر في كل من جانبي مقدمة المركبة وآخر أحمر في كل من جانبيين في المؤخرة ويجب أن تدل هذه الأنوار على عرض المركبة كما يجب أن تكون رؤيتها جميعاً من مسافة 300 متراً في الجو الصحو ليلاً. ونور المكابح (الفرامل) يجب تزويد المركبة بمؤخرتها بنور أحمر من الجانبين يعمل بمجرد استعمال فرامل الخدمة، ويجب أن تكون رؤيته ليلاً ونهاراً واضحة. وحيث إن تقرير الخبير الفني أكد عدم عمل أنوار مكابح المركبة الأولى وقت الحادث.

الانحراف الخاطئ



يُعد الانحراف الخاطئ من أهم صور الخطأ المروري المؤثر في تحديد المسؤولية الفنية في الحوادث، ويقصد به كل خروج غير مأمون من قائد المركبة عن خط سيره الطبيعي، سواء تمثل ذلك في تغيير المسار، أو الانتقال من حارة إلى أخرى، أو الانعطاف يمينا أو يساراً، أو الدخول إلى الطريق أو الخروج منه، أو الدوران إلى الخلف، أو الرجوع إلى الوراء، أو التخطي والتجاوز على نحو يخالف القواعد القانونية المقررة. ولا يكون الانحراف أو التخطي في ذاته فعلاً محظوراً متى تم وفق الضوابط القانونية والفنية، وإنما يكتسب وصف الخطأ إذا وقع بصورة مفاجئة أو دون استعمال الإشارة، أو دون التأكد من خلو الطريق، أو في موضع محظور، أو على نحو يؤدي إلى اعتراض خط سير مركبة أخرى أو تعريض مستعملي الطريق للخطر.

والأصل العام في ذلك ما تقرره المادة 25 من قانون المرور من عدم جواز قيادة المركبات بحالة تعرض حياة الأشخاص أو الأموال للخطر، ووجوب التزام قائدي المركبات والمشاة وقائدي الحيوانات بقواعد المرور وآدابه وإشاراته وعلاماته وتعليمات رجال الشرطة. ومن ثم فإن الانحراف الخاطئ ليس مجرد مخالفة فنية لقواعد السير، بل قد يكون، بحسب جسامته ونتيجته، صورة من صور القيادة الخطرة أو الرعونة أو التفريط متى ترتب عليه تعريض الأرواح أو الأموال للخطر.

وقد وضعت المادة 142 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور القاعدة العامة لتغيير خط السير، فنصت على أنه إذا رغب قائد المركبة أثناء سيرها في إجراء أي تغيير في خط سيره، مثل الخروج من خط سير المركبات التي يتبعها، أو الدخول في هذا الخط، أو تغيير اتجاهه نحو يمين الطريق أو يساره، أو الدوران إلى اليمين أو اليسار متجهاً نحو طريق جانبي، أو رغباً في الدخول إلى مكان مجاور للطريق أو الخروج منه، أو الدوران إلى الخلف أو الرجوع إلى الوراء، فإنه يجب عليه مراعاة ألا ينشأ عن حركة مركبته تعريض الغير للخطر، وأن يعلن رغبته في ذلك بوضوح وفي وقت مناسب، وأن يستعمل الإشارة.

كما أوجبت المادة ذاتها على قائد المركبة بصفة خاصة أن يتأكد من إمكانية إجراء الحركة دون أن يعرض نفسه أو غيره للخطر، وأن يضع في اعتباره أوضاع باقي مستعملي الطريق واتجاهاتهم وسرعتهم، وأن يعلن عن نيته قبل إجراء تغيير خط سيره بمدة ومسافة كافيتين بواسطة الإشارة اليدوية أو إشارات الاتجاه الموجودة بالمركبة، وأن يظل التحذير الصادر من الإشارة قائماً طوال مدة الحركة، وأن يقترب ما أمكن من الحافة اليمنى لنهر الطريق إذا كان سينعطف إلى طريق يقع على يمينه، وأن يقترب ما أمكن من محور نهر الطريق ذي الاتجاهين إذا كان سينعطف إلى طريق يقع على يساره، أما في الطريق ذي الاتجاه الواحد فعليه أن ينتظم في أقصى اليسار، وأن يتحوط للمرور اللاحق القادم من خلفه، وكذلك للمركبات القادمة من الاتجاه المقابل فيتركها تمر أولاً.

وتضيف المادة 143 من اللائحة التنفيذية قاعدة مهمة في شأن الدخول إلى الطريق أو نحره من مواضع جانبية، إذ أوجبت على من يتأهب للخروج من بناية أو عقار إلى الطريق، أو من جزء آخر من الطريق إلى نحره، أو من مكان التوقف أو الانتظار على جانب الطريق لبدء السير، ألا يدخل الطريق أو نحره إلا بعد التأكد من إمكانية ذلك دون تعريض الغير للخطر، وأن يعلن عن رغبته بوضوح وفي الوقت المناسب باستعمال إشارات المركبة أو الإشارة اليدوية، وأن يراعي ذلك

أيضاً عند دخوله إلى العقار، وأن تتم الحركة في جميع الأحوال بسرعة بطيئة. وتظهر أهمية هذا النص في الحوادث التي تقع عند الخروج من المواقف والمنازل والمجمعات والطرق الخدمية أو عند بدء السير من حالة توقف.

أما الرجوع إلى الخلف فقد أفردت له المادة 144 من اللائحة التنفيذية حكماً خاصاً، إذ نصت على أنه لا يجوز لقائد المركبة الرجوع إلى الخلف إلا عند الضرورة، وبشرط عدم إعاقة المرور، وبعد إعطاء الإشارة المناسبة، والتأكد من خلو الطريق وعدم تعريض الغير للخطر، وألا يجاوز الرجوع المسافة الضرورية، وعند اللزوم يجب أن يستعين بمن يرشده.

كما شددت المادة 145 في طرق المرور السريعة، فأوجبت على قائد المركبة عند استخدامها عدم التوقف خارج الأماكن المعدة لذلك، وعدم الرجوع بها للخلف، وعدم الدوران يساراً أو للخلف، وعدم السير بها في الجزيرة الوسطى التي تفصل بين اتجاهي السير على نهري الطريق.

ويرتبط الانحراف الخاطئ أيضاً بقواعد التقابل والتخطي؛ إذ إن كثيراً من حوادث الانحراف تقع عند محاولة قائد المركبة تجاوز مركبة أمامه أو عائق قائم بجانب الطريق أو عند دخوله في مسار المرور المقابل.

وقد عاجلت المادة 149 من اللائحة التنفيذية حالة التقابل، فنصت على أنه يجب على كل قائد مركبة عند تقابل مركبته بمركبة أخرى قادمة من الاتجاه المضاد أن يقترب بقدر الإمكان من الحافة اليمنى في اتجاه المرور الذي يسلكه، بحيث يترك مسافة كافية شاغرة على يساره، فإذا لم يتيسر له ترك هذه المسافة بسبب وجود عقبة أو وجود مستعملين آخرين للطريق، وجب عليه تهدئة السرعة والتوقف عند اللزوم لحين مرور مستعملي الطريق من الجهة المقابلة.

كما قررت المادة 150 أنه في الطرق التي يصاحب التقابل فيها صعوبة أو خطورة، كما في الطرق الجبلية أو المنحدرة، يجب على قائد المركبة في الاتجاه النازل أن يلتزم أقصى يمين مساره أو يتوقف تماماً ليسمح للمركبة الصاعدة أن تمر دون صعوبة، فإذا كانت المركبة الصاعدة موجودة بالقرب من قسم عريض من الطريق يستعمل كموقف مؤقت وجب على قائدها التوقف في هذا المكان ليسمح بمرور المركبة النازلة.

أما قواعد التخطي ذاتها فقد فصلتها المواد 151 إلى 155 من اللائحة التنفيذية. فقد نصت المادة 151 على أنه يجب على قائد المركبة قبل إجراء تخطي أو تجاوز المركبة التي أمامه أن يراعي عدة أمور جوهرية، أولها التأكد من الرؤية الواضحة الكاملة في مسار الطريق الذي يوشك أن يسلكه، وثانيها التأكد من عدم وجود أي عائق أو خطورة من المرور المضاد، وثالثها التأكد من أنه ليس هناك أي قائد مركبة يتبعه قد شرع في تخطيه، ورابعها التأكد من أن قائد المركبة الذي يتقدمه في مسار المرور لم يعط تحذيراً يفيد رغبته في التخطي أيضاً، وخامسها أن يأخذ في تقديره الفرق بين سرعة مركبته وسرعة مستعملي الطريق الذين يحاول تخطيهم، وسادسها تنبيه مستعملي الطريق المراد تخطيهم والتأكد من أنهم قد استجابوا لهذا التنبيه، وسابعها ترك مسافة أمامية كافية بينه وبين المركبة المراد تخطيها، وثامنها الابتعاد أثناء التخطي عن مستعملي الطريق الجاري تخطيهم بحيث يترك بينه وبينهم مسافة جانبية كافية، وتاسعها أنه بعد إتمام التخطي يجب عليه أن يعود إلى اليمين دون مضايقة من تخطاه، وله أن يبقى في المسار الذي شغله أثناء التخطي إذا كان سيتخطى مركبة أخرى، بشرط ألا يسبب مضايقة أو إزعاجاً لقائدي المركبات القادمة من خلفه.

وتقابل هذه الالتزامات والتزامات أخرى تقع على عاتق قائد المركبة التي يتم تخطيها؛ فقد نصت المادة 152 من اللائحة التنفيذية على أن قائد المركبة الذي تتخطاه مركبة أخرى يجب عليه مراعاة تهدئة السرعة، مع التزامه ما أمكن بالجانب الأيمن للمسار، حتى يسمح للمركبة التي تتخطاه بإتمام التخطي بأمان. ومؤدى ذلك أن السلامة أثناء التخطي لا تقع على عاتق المتخطي وحده، بل يلتزم من يجري تخطيه بعدم المناورة أو زيادة السرعة أو إعاقة عملية التخطي متى بدأت بصورة ظاهرة.

وقد حظرت المادة 153 من اللائحة التنفيذية إجراء التخطي في حالات ومواضع محددة، فنصت على ألا يقوم قائد المركبة بعملية التخطي إذا كان مدى الرؤية أمامه أو حوله غير كاف أو غير واضح، أو إذا كانت المركبة المتقدمة تسير بسرعة يتعذر معها إتمام عملية التخطي، أو كانت تقوم هي بتخطي مركبة أخرى أمامها، أو كانت المركبة التي تتبعه تريد أن تتخطاه، أو إذا كان اتجاه حركة المرور المضاد لا يسمح بإتمام عملية التخطي بأمان، أو في التقاطعات والدوارات والميادين، أو في حالة توقف رتل من المركبات بسبب عرقلة في المرور أو بسبب وجود إشارة بتوقفها، أو في المنحنيات والمرتفعات والمنحدرات والطرق الزلقة وبالقرب من ممرات عبور المشاة وفي مسارات الطرق المحددة بخطوط طولية متصلة، أو في الأماكن المحظور فيها التخطي طبقاً لتعليمات المرور وإشاراته وعلاماته.

كما نصت المادة 154 على أنه يجب على قائد المركبة عند مروره من يسار مركبة أخرى متوقفة على جانب الطريق أو من يسار عائق قائم بجانب الطريق أن يدع المركبات المقابلة تمر أولاً. وهذا النص له أهمية عملية في الحوادث التي يدعي فيها قائد المركبة أنه لم يكن يتخطى، وإنما كان يتفادى مركبة متوقفة أو عائقاً؛ ففي هذه الحالة لا يعفى من المسؤولية إلا إذا ثبت أنه أعطى الأولوية للمركبات المقابلة، وأن مروره تم دون خطر. أما المادة 155 فقد قررت أنه لا يجوز لمركبات نقل الركاب، أي الباصات، ومركبات النقل، أي الشاحنات، أن تتخطى بعضها بعضاً داخل المدن، كما لا يجوز لها أن تتخطى بعضها بعضاً خارج المدن إلا إذا كان ذلك لا يؤدي إلى عرقلة المرور بالطريق.

وبناءً على هذه القواعد، يمكن بيان حالات الانحراف الخاطيء التي تثور فيها المسؤولية الفنية على النحو الآتي:

الحالة الأولى هي تغيير المسار المفاجيء. وتقوم هذه الحالة عندما ينتقل قائد المركبة من مسار إلى آخر دون التأكد من خلو المسار الجديد، أو دون مراعاة أوضاع المركبات التي تسير فيه وسرعتها، أو دون استعمال الإشارة في الوقت المناسب.

الأساس القانوني: المادة 142 من اللائحة التنفيذية
يجب على قائد المركبة أن يتأكد من سلامة الطريق وأن يتجنب الوضع الذي يعرض مستخدمي الطريق الآخرين للخطر، وأن يستعمل الإشارة في الوقت المناسب.

المادة 141/2 من اللائحة التنفيذية
لا يجوز تغيير المسار في الطرق المقسمة بخطوط طولية متقطعة إلا إذا كان ذلك آمناً، وبعد التحذير للآخرين في الوقت المناسب.

الحالة الصحيحة ✓
استعمال الإشارة
التأكد من خلو المسار
تغيير تدريجي

المخالفة ✗
الانتقال المفاجئ
عدم التأكد من سلامة المسار
قطع خط سير الغير

النتيجة الفنية ⚖️
تقوم المسؤولية الفنية في الأصل على قائد المركبة الذي غير المسار بصورة مفاجئة إذا كان سلوكه هو السبب المنتج للحادثة.

والأساس القانوني لهذه الحالة هو المادة 142 من اللائحة التنفيذية، وكذلك المادة 2/141 إذا كان الطريق ذا اتجاه واحد ومقسماً إلى عدة مسارات بخطوط طولية متقطعة، إذ توجب على قائد كل مركبة السير في المسار الذي يشغله، ولا تجيز له تغيير مساره إلا بعد التأكد من أن ذلك لا يشكل خطراً على الآخرين أو على حركة المرور، وبعد تنبيه الغير من مستعملي الطريق إلى ذلك في الوقت المناسب وباستعمال إشارة التنبيه. وتقوم المسؤولية الفنية هنا على قائد المركبة التي أحدثت التغيير الطارئ في المسار متى كان تغييرها سبباً مباشراً في وقوع التصادم.

والحالة الثانية هي الانعطاف يميناً أو يساراً من موضع غير صحيح أو دون إشارة.



ويظهر ذلك عندما ينعطف قائد المركبة يميناً من مسار أيسر، أو يساراً من الحافة اليمنى، أو يقطع أكثر من مسار دفعة واحدة بقصد الدخول إلى طريق جانبي أو مخرج قريب. وسند هذه الحالة المادة 142، التي أوجبت الاقتراب من الحافة اليمنى إذا كان الانعطاف إلى طريق يقع على اليمين، والاقتراب من محور نهر الطريق ذي الاتجاهين إذا كان الانتقال إلى طريق يقع على اليسار، والانتظام في أقصى اليسار في الطريق ذي الاتجاه الواحد. فإذا خالف قائد المركبة هذه الضوابط ووقع الحادث، فإن انحرافه يعد خطأً فنياً منتجاً للمسؤولية.

والحالة الثالثة هي الدخول غير الآمن إلى الطريق من موقف أو عقار أو طريق جانبي أو مكان انتظار.



وسندها المباشر المادة 143 من اللائحة التنفيذية، التي تلزم من يبدأ السير من مكان توقف أو انتظار أو يخرج من عقار أو بناية بألا يدخل الطريق أو نهره إلا بعد التأكد من إمكان ذلك دون تعريض الغير للخطر، وباستعمال الإشارة، وبسرعة بطيئة. وتقوم المسؤولية في هذه الحالة غالباً على المركبة الداخلة إلى الطريق؛ لأنها هي التي تدخل في مسار حركة قائمة، وكان عليها أن تنتظر حتى يصبح الدخول مأموناً.

والحالة الرابعة هي الخروج المفاجئ من الطريق أو الدخول إلى مكان مجاور له.



وهذه الحالة تشمل الدخول إلى محطة وقود أو موقف أو طريق خدمة أو مخرج جانبي دون تدرج أو دون استعمال الإشارة أو من مسار غير مناسب. **وسنذكرها المادة 142** من اللائحة التنفيذية، لأنها تعد تغييراً في خط السير وخروجاً من الطريق أو دخولاً إلى مكان مجاور له. وقد تتصل أيضاً **بالمادة 143** إذا كان السلوك يتم عند الدخول إلى عقار أو الخروج منه. والمسؤولية الفنية تقوم هنا إذا ثبت أن قائد المركبة قطع مسار مركبة أخرى أو ضايقها أو فاجأها بحركة لا تسمح برد فعل مأمون.

والحالة الخامسة هي الدوران إلى الخلف أو الرجوع إلى الوراء بطريقة غير مأمونة.



وهذه الحالة تستند إلى المادة 142 باعتبار الدوران إلى الخلف أو الرجوع إلى الوراء من صور تغيير خط السير، وإلى المادة 144 باعتبارها النص الخاص الذي يقيد الرجوع إلى الخلف بحالة الضرورة، وبشروط عدم إعاقة المرور، وإعطاء الإشارة المناسبة، والتأكد من خلو الطريق، وعدم تعريض الغير للخطر، وألا يتجاوز الرجوع المسافة الضرورية، والاستعانة بمن يرشد عند اللزوم. فإذا وقع التصادم بسبب رجوع المركبة إلى الخلف، فإن المسؤولية تكون في الأصل على قائد المركبة الراجعة، لا على المركبة التي فوجئت بها، ما لم يثبت خطأ آخر مستقل من الطرف الآخر. وتتأكد جسامته المخالفة في الطرق السريعة وفق المادة 145 التي تحظر الرجوع للخلف أو الدوران يساراً أو للخلف في طرق المرور السريعة.

والحالة السادسة هي الانحراف إلى المسار المقابل في الطرق ذات الاتجاهين، سواء بقصد التخطي أو تفادي عائق أو تجاوز مركبة متوقفة.



وسننوها **المادة 149**، التي تلزم قائد المركبة عند التقابل بمركبة قادمة من الاتجاه المضاد بالاقتراب من الحافة اليمنى وترك مسافة كافية على يساره، وتهدئة السرعة أو التوقف عند وجود عقبة أو مستعملين آخرين للطريق.

كما تستند إلى المادة 154 إذا كان قائد المركبة يمر من يسار مركبة متوقفة أو عائق قائم بجانب الطريق، إذ يجب عليه أن يدع المركبات المقابلة تمر أولاً. فإذا دخل قائد المركبة في مجال السير المقابل دون أن يترك للمركبات المقابلة فرصة المرور، ووقع التصادم، قامت مسؤوليته الفنية.

والحالة السابعة هي التخطي أو التجاوز المخالف للقواعد القانونية.

الأساس القانوني: المواد 151 إلى 155 من اللائحة التنفيذية

- يجب على قائد المركبة قبل التخطي التأكد من الآتي:
 - وجود رؤية واضحة وكافية للطريق.
 - خلو المسار المقابل من الخطر أو المركبات القادمة.
 - عدم وجود مركبة خلفه بدأت في التخطي.
 - إعطاء إشارة واضحة وتحذير المركبة التي أمامه.
 - توفير مسافة جانبية وأمامية كافية للأمان.
 - العودة على العودة إلى المسار الأيمن بأمان تام.

المادة 153 من اللائحة التنفيذية

يحظر التخطي في التقاطعات والدوارات والمنحنيات والمرتفعات وممرات المشاة وعند الخطوط الطولية المتصلة.

الحالة الصحيحة	المخالفة	النتيجة الفنية
رؤية واضحة	التخطي في موضع محظور	إذا وقع الحادث بسبب تخطي مخالف للقواعد، قامت المسؤولية الفنية على قائد المركبة المتخطية في الأصل.
خلو المسار المقابل	عدم مراعاة المرور المقابل	
العودة الأمانة إلى اليمين	العودة قبل الأمان	

وهذه الحالة لا تندرج فقط ضمن مفهوم الانحراف؛ بل تعد تنظيماً خاصاً ومشدداً بسبب خطورتها. وسندها المواد 151 إلى 155 من اللائحة التنفيذية. فيسأل قائد المركبة فنياً إذا بدأ التخطي دون رؤية واضحة، أو دون التأكد من خلو المسار المقابل، أو رغم شروع مركبة خلفه في تخطيه، أو رغم أن المركبة التي أمامه شرعت في التخطي، أو دون تقدير فرق السرعة، أو دون تنبيه من يريد تخطيهم، أو دون ترك مسافة أمامية وجانبية كافية، أو إذا عاد إلى اليمين بما يضايق من تخطاه.

كما يسأل إذا تخطى في موضع محظور وفق المادة 153، مثل التقاطعات والدوارات والميادين، أو المنحنيات والمرتفعات والمنحدرات والطرق الزلقة، أو بالقرب من ممرات عبور المشاة، أو في المسارات المحددة بخطوط طولية متصلة، أو عند توقف رتل المركبات بسبب عرقلة أو إشارة. ويسأل كذلك قائد المركبة التي يجري تخطيها إذا خالف المادة 152 فلم يهدئ سرعته أو لم يلتزم الجانب الأيمن بقدر الإمكان بما يعوق إتمام التخطي بأمان.

والحالة الثامنة هي الانحراف الناتج عن عدم الانتباه أو فقد السيطرة أو القيادة المتعرجة والمراوغة بين المركبات.

الأساس القانوني: المادة 25 من قانون المرور
لا يجوز قيادة المركبات بحالة تعرض حياة الأشخاص أو الأموال للخطر.

المادة 137 من اللائحة التنفيذية
يجب على قائد المركبة قبل وأثناء القيادة التأكد من أن المركبة في حالة فنية آمنة وصالحة للسير على الطريق.

ملاحظة: قد تُعد القيادة المتعرجة بسبب عدم الانتباه أو المراوغة أو فقد السيطرة تهوراً يعرض السلامة العامة للخطر.

الحالة الصحيحة	المخالفة	النتيجة الفنية
التركيز على الطريق	الانشغال عن القيادة	إذا كان الانحراف ناشئاً عن عدم الانتباه أو المراوغة أو فقد السيطرة، قامت المسؤولية الفنية على قائد المركبة المنحرفة متى ثبتت السببية.
التحكم بالمركبة	المراوغة بين المسارات	
القيادة المستقرة	فقد السيطرة	

وهذه الحالة تستند إلى المادة 25 من قانون المرور بوصفها قاعدة عامة تمنع قيادة المركبة بحالة تعرض الأشخاص أو الأموال للخطر، وإلى المادة 33 مكرراً متى بلغ السلوك درجة الرعونة أو التفريط أو استعمال المركبة بطريقة تعرض السائق أو الغير للخطر في أرواحهم أو ممتلكاتهم. كما قد تستند إلى المادة 137 من اللائحة التنفيذية إذا كان الانحراف راجعاً إلى خلل في سلامة المركبة أو عدم صلاحيتها، إذ توجب على قائد المركبة أن يكون متأكداً بصفة دائمة، وخاصة قبل بدء السير بها، من سلامة المركبة وصلاحيتها بجميع أجزائها، ومن عدم وجود خطر عليها أو على الغير. فإذا كان الانحراف بسبب الانشغال بالهاتف أو النعاس أو ضعف الانتباه أو السرعة غير الملائمة أو فقد السيطرة، فإن المسؤولية الفنية تقوم متى ثبت أن السائق لم يتخذ الحيطة والحذر اللازمين وأن هذا السلوك كان سبباً في الحادث.

ومن الناحية الجزائية، إذا أدى الانحراف الخاطئ أو التخطي غير المشروع إلى حادث ترتبت عليه تلفيات بالممتلكات العامة أو الخاصة، فإن الواقعة قد تندرج تحت المادة 1/34 من قانون المرور التي تعاقب على التسبب في وقوع حادث يضر بالممتلكات العامة أو الغير نتيجة مخالفة أحكام قانون المرور أو لائحته التنفيذية. وإذا كان السلوك قد بلغ حد الرعونة أو التفريط أو استعمال المركبة بصورة تعرض السائق أو الغير للخطر، فينظر في تطبيق المادة 33 مكرراً بحسب جسامة الواقعة. وإذا اتصل السلوك بعدم إعطاء أولوية المرور، كحالة الدخول أو الانحراف أو التخطي في تقاطع أو دوار أو عند مسار له أولوية، فإن المادة 14/35 من قانون المرور تكون حاضرة باعتبارها تعاقب على عدم إعطاء أولوية المرور حسب ما تبينه اللائحة التنفيذية. أما إذا ترتب على الانحراف أو التخطي إصابة أو وفاة، فإن مخالفة قواعد السير والتخطي تصبح أساساً لإثبات ركن الخطأ في جريمة الإصابة الخطأ أو القتل الخطأ، متى قامت علاقة السببية بين السلوك والنتيجة.

وعلى المحقق عند بحث حوادث الانحراف أو التخطي أن يثبت مسار كل مركبة قبل الحادث، والموضع الذي بدأ عنده الانحراف أو التخطي، وما إذا استعملت الإشارة، وحالة الخطوط الأرضية، وما إذا كانت متصلة أو متقطعة، وحالة الرؤية، ووجود تقاطع أو دوار أو ممر مشاة، ونقطة الاصطدام، وموضع التلفيات، وآثار الفرمامل أو الانزلاق، وسرعة المركبات، وما إذا كانت هناك مركبات متوقفة أو عوائق أو رتل مروري. كما يتعين عليه الرجوع إلى الكاميرات والشهود وتقدير الخبير الفني متى لزم الأمر؛ لأن المسؤولية الفنية في هذه الحوادث لا تستخلص من موضع الضرر وحده، بل من تحديد من أحدث الحركة الطارئة، وهل أجراها وفق القواعد القانونية أم خالف واجب الحذر والتأكد والإشارة.

وخلاصة القول أن الانحراف الخاطئ والتخطي غير المشروع يشتركان في علة واحدة، هي إدخال قائد المركبة عاملاً طارئاً على مسار الحركة المرورية دون التثبت من مأمونية ذلك. والأصل أن المسؤولية الفنية تقع على من غيّر مساره أو تخطى أو دخل الطريق أو خرج منه أو رجع إلى الخلف متى كان سلوكه مخالفاً للنصوص المنظمة ومؤثراً في وقوع الحادث، غير أن هذه المسؤولية تظل قابلة للتوزيع أو النفي إذا ثبت خطأ مستقل من الطرف الآخر أو وجود سبب أجنبي أو ضرورة مفاجئة لا يمكن دفعها بوسيلة أخرى.

أمثلة عملية :

1. الصعود على الرصيف ثم النزول إلى الطريق الآخر

في الحالة التي تقوم فيها المركبة الثانية بالصعود على الرصيف أو الجزيرة الوسطى، ثم النزول إلى نهر الطريق الآخر، فيترتب على ذلك اصطدامها بالمركبة الأولى، فإن المسؤولية الفنية تقع على عاتق قائد المركبة الثانية.



ويستند ذلك إلى المادة (140) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، التي أوجبت على قائد المركبة الالتزام دائماً باتجاه السير، وحظرت السير عكسه، كما حظرت السير بالمركبة على الأرصفة إطلاقاً.

كما يستند إلى المادة (143) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، التي أوجبت على من يتأهب للخروج من بناية أو عقار إلى الطريق، أو من جزء آخر من الطريق إلى نهره، أو من مكان التوقف أو الانتظار على جانب الطريق لبدء السير، ألا يدخل الطريق أو نهره إلا بعد أن يتأكد من إمكانية ذلك دون تعريض الغير للخطر، وأن يعلن عن رغبته في ذلك بوضوح وفي الوقت المناسب باستعمال إشارات المركبة أو الإشارة اليدوية، مع وجوب أن يتم ذلك بسرعة بطيئة.

وتؤكد هذه المسؤولية كذلك في ضوء المادة (145) من اللائحة ذاتها، التي حظرت على قائد المركبة عند استخدام طرق المرور السريعة التوقف خارج الأماكن المعدة لذلك، أو الرجوع إلى الخلف، أو الدوران يساراً أو للخلف، أو السير في الجزيرة الوسطى التي تفصل بين اتجاهي السير على نهري الطريق.

وعليه، فإن الصعود على الرصيف أو الجزيرة الوسطى ثم الدخول إلى الطريق بصورة مفاجئة أو غير مأمونة يُعد سبباً فنياً مباشراً للحادث متى ترتب عليه اعتراض مسار المركبات الأخرى.

2. القيادة عكس اتجاه السير

إذا وقع الحادث بسبب سير المركبة الثانية عكس اتجاه السير المقرر، واصطدامها بالمركبة الأولى القادمة في مسارها الصحيح، فإن الخطأ الفني يقع على قائد المركبة الثانية.



ويستند ذلك إلى المادة (140) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، التي تقرر أن على قائد المركبة الالتزام دائماً باتجاه السير، ولا يجوز له السير بالمركبة عكسه، كما لا يجوز له السير على الأرصفة إطلاقاً.

وتُعد القيادة عكس السير من المخالفات الجسيمة لقواعد السلامة المرورية، لما تنطوي عليه من خطورة مباشرة على مستخدمي الطريق، إذ تفاجئ المركبات القادمة في اتجاهها الصحيح وتحد من قدرة قائديها على تفادي الاصطدام.

كما أوجبت، إذا كان صندوق المركبة أو صهريجها معداً لنقل مواد يمكن أن ينبعث منها غبار أو روائح كريهة أو من شأنها إيذاء الغير أو إزعاجهم أو تعريضهم للخطر، أن يكون الصندوق أو الصهريج محكم الإغلاق، أو على الأقل مغطى بغطاء يمنع إثارة الغبار أو الرائحة أو تساقط أي شيء من الحمولة أثناء السير.

ويتعين في هذه الحالة إثبات آثار السوائل على الطريق، وموضع الانزلاق، ومسار المركبات قبل وبعد الحادث، ومدى إحكام الصهريج أو الصندوق، وذلك في محضر المعاينة وتقرير الخبير الفني.

3. الانعطاف يميناً دون التزام أقصى اليمين

الخطأ على قائد المركبة الثانية لعدم الالتزام بالجانب الأيمن قبل الانعطاف.



النص: المادتان 140 و142 من اللائحة التنفيذية.

المسؤولية الفنية في الحادث تقع على قائد المركبة الثانية وفقاً للمادة (140) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الفقرة الثانية البند الخامس التي نصت على : ” على قائد المركبة أن يلتزم أقصى الجانب الأيمن للطريق أثناء السير وعلى الأخص إذا كان سينعطف إلى طريق آخر يقع على يمينه“.

4. الخروج من بناية أو عقار إلى الطريق

الخطأ على قائد المركبة الثانية لخروجه دون التأكد من سلامة الدخول للطريق وبسرعة بطيئة.



النص: المادة 143 من اللائحة التنفيذية والتي نصت على: ” على من يتأهب للخروج

من بناية أو عقار إلى الطريق أو من جزء آخر من الطريق إلى نحره أو من مكان التوقف أو الانتظار على جانب الطريق لبدء السير ألا يدخل الطريق أو نحره إلا بعد أن يتأكد من إمكانية ذلك دون تعريض الغير للخطر وعليه دائماً أن يعلن عن رغبته في ذلك بوضوح وفي الوقت المناسب وباستعمال إشارات المركبة أو الإشارة اليدوية وعليه أيضاً مراعاة ذلك عند دخوله إلى العقار، ويجب في جميع الأحوال أن يتم ذلك بسرعة بطيئة“.

5. الخروج من طريق غير معبد/ساحة ترابية إلى طريق
للقادمين على
الخطأ على قائد المركبة الثانية لعدم الوقوف وإفساح المرور



النص: المادة 162 من اللائحة التنفيذية التي نصت على : ” يجب على قائد المركبة

القادم من طريق خاص ويتأهب للدخول في طريق عام أو من طريق غير مرصوف للدخول في طريق معبد أن يقف حتى يسمح بمرور المركبات القادمة على هذا الطريق ولا يشرع في الدخول إلا بعد التأكد من خلو الطريق وعدم تعريض المرور لأي خطر“.

6. فتح باب المركبة دون التأكد من خلو الطريق



الخطأ على قائد/راكب الم
استنادا إلى المادة (130) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور والتي تنص على : ” يلتزم كل
ض مستخدم الطريق للخطر
من يدخل المركبة أو ينزل منها بمر
ه من مستعملي الطريق للخطر
وخاصة مراعاة عدم فتح أحد أبواب
إغلاقه أو تركه مفتوحاً إلا بعد التأكد من أن ذلك
لا يعرض مستعملي الطريق للخطر». لا سيما وجود مخالفة للوقوف الخاطئ (الممنوع الوقوف) .

7. الانحراف (الخاطئ) قبل التأكد من خلو الطريق من المركبات :



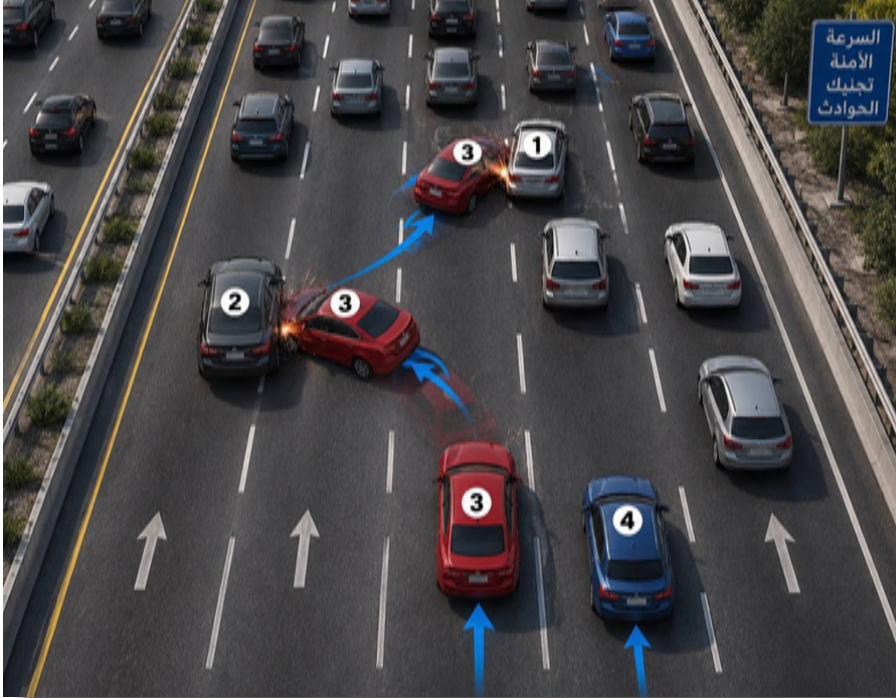
المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة الثانية استناداً إلى المادة (142) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور والتي تنص على "على قائد المركبة إذا رغب أثناء سيرها في إجراء أي تغيير في خط سيره مثل الخروج من خط سير المركبات التي يتبعها أو الدخول في هذا الخط أو تغيير اتجاهه نحو يمين الطريق أو يساره أو الدوران إلى اليمين أو اليسار متجهاً نحو طريق جانبي أو راجعاً الدخول إلى مكان مجاور للطريق أو الخروج منه أو يرغب الدوران إلى الخلف أو الرجوع إلى الوراء مراعاة ألا ينشأ عن مركبته تعريض الغير للخطر وأن يعلن رغبته في ذلك بوضوح وفي وقت مناسب وأن يستعمل الإشارة وعليه بصفة خاصة:

- التأكد من إمكان إجراء ذلك دون أن يعرض نفسه أو غيره للخطر.
- أن يضع في اعتباره أوضاع باقي مستخدمي الطريق وإتجاهاتهم وسرعتهم.
- أن يعلن عن نيته وقبل إجراء تغيير خط سيره بمدة وبمسافة كافية بواسطة الإشارة اليدوية

أو إشارات الاتجاه الموجودة بمركبته وأن يظل التحذير الصادر من الإشارة قائماً طوال
مر

- أن يقترب ما أمكن من الحافة اليمنى لنهر الطريق إذا كان سينعطف إلى طريق آخر يقع على يمينه، وأن يقترب ما أمكن من محور نهر الطريق ذي الاتجاهين إذا كان سينتقل إلى طريق آخر يقع على يساره، أما في الطريق ذي الاتجاه الواحد فعليه أن ينتظم في أقصى اليسار.
- ” أن يتحوط للمرور اللاحق القادم خلفه وكذلك بالنسبة للمركبات القادمة من الاتجاه المقابل فيتركها تمر أولاً“.

8. حادث سباق بدون ترخيص وفي مكان غير مخصص للسباقات



تقع المسؤولية الفنية الأساسية في الحادث على عاتق قائد المركبة الثالثة، وذلك لقيامه بإجراء سباق على الطريق العام، وقيادته المركبة بسرعة كبيرة وبصورة تشكل خطراً على مستخدمي الطريق، الأمر الذي أدى إلى اصطدامه بالمركبة الأولى، ثم انحرافه إلى الجهة اليسرى واصطدامه بالمركبة الثانية.

كما يتصور قيام مخالفة في جانب قائد المركبة الثانية أيضاً، متى ثبت اشتراكه في السباق أو قيادته بسرعة تجاوز الحد المقرر، بما يجعله مساهماً في السلوك المروري الخطر، ولو لم يكن هو المتسبب المباشر في نقطة الاصطدام الأولى.

ويستند ذلك إلى النصوص القانونية الآتية:

« المادة 25 من قانون المرور، والتي تقرر عدم جواز قيادة المركبات بحالة تعرض حياة الأشخاص أو الأموال للخطر، وتلزم جميع مستعملي الطريق، من مشاة وقائدي مركبات وقائدي حيوانات، باتباع قواعد المرور وآدابه وإشاراتهِ وعلاماته وتعليمات رجال الشرطة.

« المادة 32 من قانون المرور، والتي تحظر إجراء سباق سيارات أو دراجات آلية على الطريق العام دون ترخيص من الإدارة العامة للمرور.

« المادة 33 مكرراً من قانون المرور، الفقرة الثانية، البند الثاني، والتي تقرر العقوبة على إجراء سباق للمركبات الآلية على الطرق دون تصريح أو بالمخالفة للتصريح، وذلك بالحبس مدة لا تزيد على ثلاثة أشهر وبغرامة لا تزيد على مائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين.

« المادة 122 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، والتي توجب على كل مستعمل للطريق العام بذل أقصى درجات العناية، والتزام الحذر والاحتياط اللازمين، وألا يؤدي مسلكه إلى الإضرار بالغير أو تعريضه للخطر أو إعاقته أو مضايقته بما يجاوز ما تستوجبه ظروف الطريق.

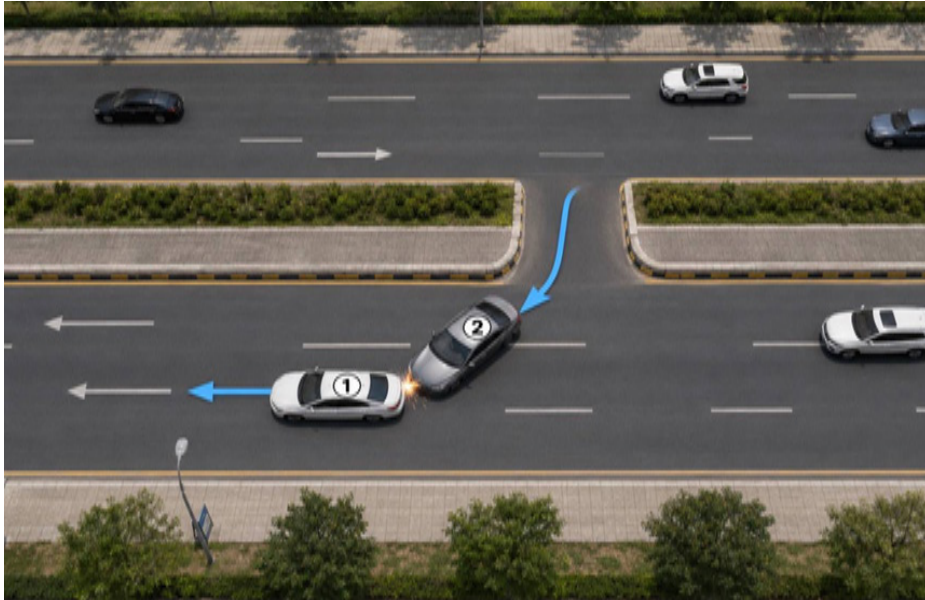
« المادة 129 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، والتي تحظر إجراء سباق للمركبات الآلية أياً كان نوعها على الطرق العامة، إلا بترخيص من الإدارة العامة للمرور، وبناءً على طلب من الجهات المختصة، مع تحديد مكان وزمان السباق وتقديم الضمانات الكافية لتعويض ما قد ينشأ عنه من أضرار، مع جواز إلغاء الترخيص أو منع السباق أو وقفه لأي سبب يتعلق بالأمن والسلامة.

« المادة 142 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، والتي تلزم قائد المركبة، عند تغيير خط سيره أو الانحراف يميناً أو يساراً أو الدخول في مسار آخر، بأن يتأكد أولاً من إمكان إجراء ذلك دون تعريض نفسه أو غيره للخطر، وأن يراعي أوضاع باقي مستعملي الطريق واتجاهاتهم وسرعتهم، وأن يعلن عن نيته في الوقت المناسب وبوسيلة واضحة، مع التحوط للمرور اللاحق والقادم من الاتجاه المقابل.

« المادة 157/فقرة أولى من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، والتي توجب على قائد المركبة ألا يجاوز الحد الأقصى للسرعة المقررة طبقاً للأنظمة المعمول بها.

وبناءً عليه، فإن قائد المركبة الثالثة يعد المتسبب الفني المباشر في الحادث، لاجتماع عدة صور من الخطأ في جانبه، تتمثل في إجراء السباق، والسرعة العالية، وفقدان السيطرة على المركبة، والانحراف غير المأمون، والاصطدام بالمركبتين الأولى والثانية. كما أن قائد المركبة الثانية يكون مخالفاً إذا ثبتت مشاركته في السباق أو تجاوزه السرعة المقررة، ويخضع تقدير مدى مساهمته في الحادث لظروف الواقعة وما تسفر عنه المعاينة الفنية والأدلة المتوافرة.

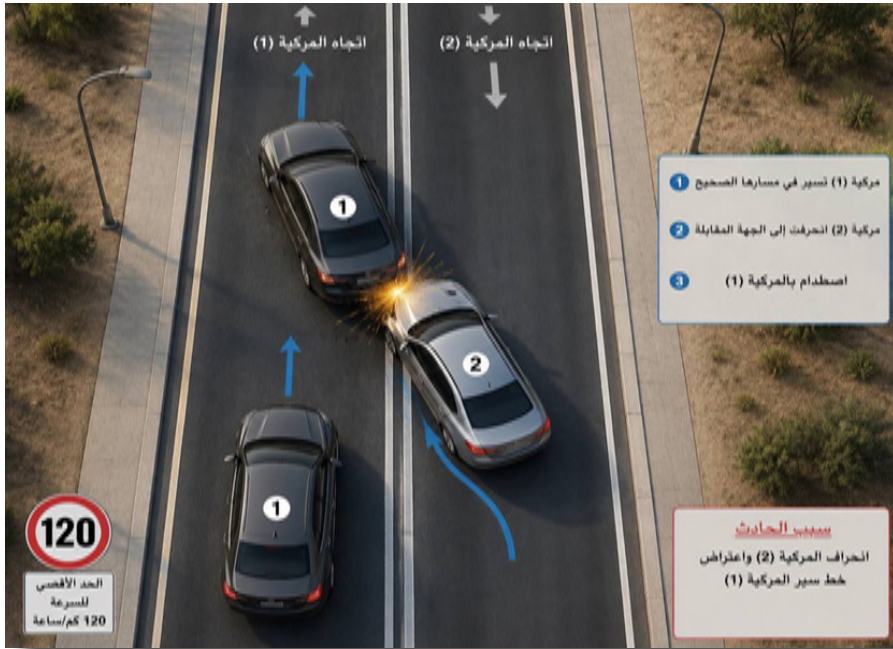
9. الخروج من فتحة الرصيف الأوسط واعتراض خط سير المركبة في الطريق الآخر



المسؤولية الفنية في الحادث تقع على قائد المركبة الثانية لعدم التأكد من خلو الطريق من المرءة. وبيان ما إذا كان الدخول إليه ممكناً وفقاً للمادة (143) من اللائحة التنفيذية لقانون المرءة. وأما أم لا

آخر من الطريق إلى نحره أو من مكان التوقف أو الانتظار على جانب الطريق لبدء السير ألا يدخل الطريق أو نحره إلا بعد أن يتأكد من إمكانية ذلك دون تعريض الغير للخطر، وعليه دائماً أن يعلن عن رغبته في ذلك بوضوح وفي الوقت المناسب وباستعمال إشارات المركبة أو الإشارة اليدوية وعليه أيضاً مراعاة ذلك عند دخوله إلى العقار، ويجب في جميع الأحوال أن يتم ذلك بسرعة بطيئة.

10. الانحراف (الخاطئ) إلى الاتجاه المقابل



المسؤولية الفنية في الحادث تقع على قائد المركبة الثانية لعدم تأكده من خلو الطريق وفقاً للمادة (149) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور التي تنص على: ” يجب على كل قائد مركبة عند تقابل مركبته بمركبة أخرى قادمة من الاتجاه المضاد أن يقترب بقدر الإمكان من الحافة اليمينية في اتجاه المرور الذي يسلكه بحيث يترك مسافة كافية شاغرة على يساره، وإذا لم يتيسر له ترك هذه المسافة بسبب وجود عقبة أو وجود مستعملين آخرين للطريق وجب عليه تهدئة السرعة والتوقف عند اللزوم لحين مرور مستعملي الطريق من الجهة المقابلة “.

وكذلك وفقاً للمادة (140) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الفقرة 3 التي تنص على "على قائد المركبة أن يلزم أقصى الجانب الأيمن للطريق أثناء السير وعلى الأخص في حالة مقابلة مركبة أخرى قادمة

ستناداً إلى المادة (142) من اللائحة التنفيذية

تنص على: «على قائد إذا رغب أثناء سيرها في إجراء أي تغيير في خط المركبة...»

لقانون المرور التي

سيره مثل الخروج م

عها أو الدخول في هذا الخط أو تغيير اتجاهه نحو

يمين الطريق أو يساره أو الدوران إلى اليمين أو اليسار متجهاً نحو طريق جانبي أو راجباً الدخول إلى

مكان مجاور للطريق أو الخروج منه أو يرغب الدوران إلى الخلف أو الرجوع إلى الوراء مراعاة ألا ينشأ

عن مركبته تعريض الغير للخطر وأن يعلن رغبته في ذلك بوضوح وفي وقت مناسب وأن يستعمل

الإشارة وعليه بصفة خاصة :

- التأكد من إمكانية إجراء ذلك دون أن يعرض نفسه أو غيره للخطر.
- أن يضع في اعتباره أوضاع باقي مستعملي الطريق واتجاهاتهم وسرعتهم.
- أن بل إجراء تغيير خط سيره بمدة وبمسافة كافية بواسطة الإشارة اليدوية أو إشارات الاتجاه الموجودة بمركبته وأن يظل التحذير الصادر من الإشارة قائماً طوال
- أن يقترب ما أمكن من الحافة اليمنى لنهر الطريق إذا كان سينعطف إلى طريق آخر يقع على يمينه، وأن يقترب ما أمكن من محور نهر الطريق ذي الاتجاهين إذا كان سينتقل إلى طريق آخر يقع على يساره ، أما في الطريق ذي الاتجاه الواحد فعليه أن ينتظم في أقصى اليسار.
- أن يتحوط للمرور اللاحق القادم خلفه وكذلك بالنسبة للمركبات القادمة من الاتجاه المقابل فيتركها تمر أولاً .“

11. الانحراف مع مركبة غير مضاءة ليلاً: الخطأ على قائد المركبة الثانية للانحراف، وقد تشترك المركبة الأولى أو تخالف إذا كانت تسير ليلاً دون أنوار.



النصوص: المواد 142 و 48 و 173 و 178 من اللائحة.

الخطأ بالحادث يقع على عاتق قائد المركبة الثانية لانحرافه واصطدامه بالمركبة الأولى وكذلك يقع الخطأ بالحادث أو مجرد المخالفة حسب السلطة التقديرية للقاضي على عاتق قائد المركبة الأولى حيث إنه كان يسير بالطريق ليلاً ومن غير إضاءة أنوار المركبة وكانت المركبة الثانية تضيء إشاره التنبيه للانحراف جهة اليسار وإنهما لم تشاهد المركبة الأولى بسبب عدم إضاءة أنوار المركبة وذلك استناداً إلى المادة (48) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الفقرة الثانية والثالثة التي تنص على:

يجب أن تكون جميع مصابيح المركبة سليمة وصالحة للاستعمال وأن يتوافر في المركبة الأنوار الآتية : نور التلاقي وهو الذي يضيء أمامها لمسافة محدودة دون أن يتسبب في مضايقة السائقين القادمين في الإتجا
ور صغير أبيض أو أصفر في كل من جانبي مقدمة المركبة وآخر أحمر في كل من جانبي المؤخرة يجب أن تدل هذه الأنوار على عرض المركبة كما يجب أن تكون رؤ

300 متر في الجو الصحو ليلاً .

وكذلك استناداً إلى المادة (173) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور التي نصت على :
يجب على كل قائد مركبة أن يضيء أنوار الموضع في مركبته أثناء الليل بين غروب الشمس وشرورها)
كما يجب عليه ذلك أثناء النهار عندما تكون الرؤية غير كافية لأي سبب يجعل رؤية المركبة متعذرة
إذا لم يعلن عن وجودها بالأنوار ، ويجب أن تستخدم الأنوار عند مقدمة المركبة وعند مؤخرتها .
وأخيراً استناداً إلى المادة (178) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور التي نصت على : يجب على
قائدي المركبات إضاءة أنوار التلاقي (أنوار الطريق) في الحالات الآتية:

- على الطرق الرئيسية العريضة.
- على الطرق غير المجهزة بإضاءة عامة .
- في الحالات الممنوع فيها استعمال أنوار القيادة وتكون أنوار الموضع غير كافية للرؤية على المسافة المناسبة للأمان.
- في حالة تعذر الرؤية لأي سبب يتعلق بحالة الجو و للقاضي السلطة التقديرية في جميع ما سبق.

أثر النقطة العمياء في المسؤولية الفنية بالحوادث المرورية

وفي حوادث التخطي، يظهر مفهوم الزاوية الميتة بوضوح من خلال حظر التخطي إذا كان
مدى الرؤية أمام السائق أو حوله غير كاف أو غير واضح، وهو ما يجعل عدم الانتباه للمركبة
الموجودة في النقطة العمياء قرينة على مخالفة واجب الحيطة متى ثبت أن الرؤية لم تكن كافية أو أن
السائق لم يتحقق منها قبل التخطي أو تغيير المسار.



تعريف:

الزاوية الميتة أو العمياء في الحوادث
الرؤية المباشرة أو غير ظاهرة بوضوح في المرايا،
مرورية، فإذا أهمل ذلك وترتب عليه حادث^٣
حديقة الواجبة في القيادة.

وتستفاد النقطة العمياء من واجب السائق في توفير مجال رؤية كافٍ، واستعمال المرآة العاكسة، وعدم تغيير المسار أو الاتجاه أو التخطي إلا بعد التأكد من خلو الطريق وعدم تعريض الغير للخطر، وفقاً للمادة 47 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، التي تنص على وجوب تزويد المركبة بمرآة عاكسة.

« ”مرآة عاكسة، يمكن السائق بواسطتها من رؤية المركبات والأشياء القادمة من الخلف“ .
« وهذا النص هو الأساس الفني المتصل بالمرايا والرؤية الخلفية، وهو أقرب موضع قانوني لفكرة تقليل أثر النقطة العمياء“
« مع إمكان مساءلته جزائياً وفق المادة 2/33 أو المادة 1/34 من قانون المرور بحسب نتيجة الفعل.

الفرع الثالث

السرعة كأحد أسباب الحوادث المرورية

تعد السرعة من أهم الأسباب الفنية المنشئة للمسؤولية في الحوادث المرورية؛ لأنها تؤثر مباشرة في قدرة قائد المركبة على السيطرة، وفي المسافة اللازمة للتوقف، وفي إمكانية تفادي الخطر المفاجئ. وكلما زادت السرعة قلّ الزمن المتاح للسائق للإدراك ورد الفعل، وزادت شدة الاصطدام وآثاره، سواء تعلقت النتيجة بتلفيات مادية أو إصابة أو وفاة. لذلك لا تنظر المسؤولية الفنية إلى السرعة بوصفها رقماً مجرداً فحسب، بل تنظر إليها باعتبارها سلوكاً مرورياً يجب أن يتناسب مع الطريق والرؤية وحالة المركبة والحمولة والازدحام والظروف المحيطة.

والأساس العام في ذلك ما قرره المادة 25 من قانون المرور من عدم جواز قيادة المركبات بحالة تعرض حياة الأشخاص أو الأموال للخطر، مع إلزام مستعملي الطريق باتباع قواعد المرور

وآدابه وإشاراته وعلاماته وتعليمات رجال الشرطة، وبيان اللائحة التنفيذية وقرارات وزير الداخلية للحددين الأقصى والأدنى لسرعة المركبات عند الحاجة.

وقد أكدت المادة 156 من اللائحة التنفيذية أن الإدارة العامة للمرور تحدد الحددين الأدنى والأقصى للسرعة في الطرق العامة بالتنسيق مع الجهات المختصة، مراعية ظروف كل طريق وحالته وازدحامه وظروف المناطق والأحياء المأهولة، ويتم الإعلان عن ذلك بلافتات واضحة ومتعددة.

وعليه، فإن تجاوز الحد الأقصى للسرعة المقررة يُعد بذاته مخالفة مرورية، **وقد نصت المادة 33 مكرراً من قانون المرور على معاقبة من يتجاوز الحد الأقصى للسرعة المقررة، كما عاقبت كذلك على قيادة المركبة برعونة أو تفريط على نحو يعرض السائق أو الغير للخطر في أرواحهم أو ممتلكاتهم.** وهنا يجب التمييز بين حالتين: الأولى هي مجرد تجاوز السرعة المقررة كواقعة رقمية تثبت بأجهزة الضبط أو المحضر، والثانية هي أن تقتزن السرعة بظروف تجعل القيادة خطرة، كأن تكون في منطقة مأهولة أو قرب مدرسة أو عند تقاطع أو ممر مشاة أو في طريق مزدحم أو أثناء ضعف الرؤية؛ ففي هذه الحالة لا تكون السرعة مجرد مخالفة، بل قد تصبح أساساً للمسؤولية الفنية عن الحادث أو دليلاً على الرعونة أو التفريط.

وقد جاءت المادة 157 من اللائحة التنفيذية لتقرر قاعدة أكثر دقة من مجرد الالتزام بالرقم المحدد، إذ أوجبت على قائد المركبة ألا يجاوز الحد الأقصى للسرعة المقررة، ثم ألزمته بأن يلتزم في سرعته بما تقتضيه حالة المرور بالطريق، وإمكان الرؤية، والظروف الجوية، وحالة المركبة وحمولتها، وحالة الطريق وسائر الظروف المحيطة، وأن تكون سرعة المركبة بالقدر الذي يمكنه من وقفها بأمان في حدود مجال الرؤية، وأن يقلل سرعته أو يتوقف إذا لزم الأمر عند عدم وضوح الرؤية. ويستفاد من ذلك أن السائق قد يُسأل فنياً ولو لم يثبت تجاوزه للحد الأقصى، متى كانت سرعته غير ملائمة للظروف الفعلية للحادث.

كما ألزمت المادة 158 من اللائحة التنفيذية قائد المركبة بتقليل سرعته عند اجتياز المناطق المأهولة، أو إذا كانت الرؤية غير واضحة، أو عند الدخول في المنعطفات أو المنحنيات أو المنحدرات أو التقاطعات، أو عند أماكن عبور المشاة، أو أمام المدارس، أو عند ملاقات الحيوانات أو تخطينها. وهذا النص له أهمية كبيرة في التحقيق الفني؛ لأنه يقرر أن بعض المواضع بطبيعتها تفرض

تهدئة إلزامية، فإذا وقع الحادث في أحدها وكانت السرعة غير ملائمة، قامت قرينة فنية على خطأ قائد المركبة، حتى لو ادعى أنه لم يتجاوز الحد الأقصى المعلن للطريق.

ولا تقتصر المسؤولية المرتبطة بالسرعة على الزيادة وحدها، إذ إن القيادة بسرعة شديدة الانخفاض في طرق معينة قد تكون سبباً في عرقلة السير ووقوع الحوادث. **فقد نصت المادة 159 من اللائحة التنفيذية على أنه لا يجوز لقائد المركبة أن يسير بأقل من الحد الأدنى للسرعة المقررة أو ببطء غير عادي دون مبرر حتى لا يعرقل حركة السير الطبيعي لباقي المركبات. ويقابل ذلك ما ورد في المادة 35 من قانون المرور من معاقبة قيادة المركبة بسرعة تقل عن الحد الأدنى للسرعة المقررة بالطرق السريعة أو الدائرية.**

ومن الناحية الفنية، لا يكفي لإسناد المسؤولية إلى قائد المركبة القول بأنه كان مسرعاً بصفة عامة، بل يجب بيان الدليل على السرعة أو عدم ملائمتها. ويكون ذلك من خلال أجهزة الضبط والمراقبة المرورية، أو آثار الفرمامل، أو طول مسافة الانزلاق، أو شدة التلفيات، أو موضع الاصطدام، أو مسافة توقف المركبة بعد الحادث، أو أقوال الشهود، أو تسجيلات الكاميرات، أو تقرير الخبير الفني. وكلما ظهرت آثار تدل على سرعة غير ملائمة، أمكن للمحقق أن يربط بينها وبين النتيجة، بشرط أن يثبت أن هذه السرعة كانت سبباً منتجاً في وقوع الحادث أو في تعذر تفاديه.

وتظهر السرعة كسبب للمسؤولية الفنية في صور متعددة؛ فقد تقع المسؤولية على قائد المركبة الذي يدخل تقاطعاً بسرعة لا تمكنه من الوقوف للمركبات ذات الأولوية، **إذ توجب المادة 161 من اللائحة التنفيذية على قائد المركبة أن يتوخى الدقة والحذر التام عند اقترابه من تقاطع الطرق، وأن يقود بسرعة مناسبة تمكنه من إيقاف مركبته ليسمح بمرور المركبات التي لها أولوية.**

كما قد تقوم المسؤولية عند السرعة قرب ممرات المشاة أو المدارس أو المناطق المأهولة، أو عند السير بسرعة عالية في ظروف رؤية سيئة، أو عند الانعطاف أو المنحنيات أو الطرق الزلقة.

وإذا ترتب على السرعة حادث أضر بالممتلكات العامة أو الخاصة، **فإن التكليف القانوني قد يندرج تحت المادة 1/34 من قانون المرور باعتبارها تعاقب على التسبب في وقوع حادث يضر بالممتلكات العامة أو الغير نتيجة مخالفة أحكام قانون المرور أو لائحته التنفيذية.** أما إذا اقترنت السرعة برعونة أو تفريط أو قيادة خطيرة، **فينظر في تطبيق المادة 33 مكرراً بحسب جسامه السلوك،**

وإذا ترتب على الحادث إصابة أو وفاة، انتقل البحث إلى جرائم الإصابة الخطأ أو القتل الخطأ متى قامت علاقة سببية بين السرعة والنتيجة الضارة.

وإذا كانت السرعة من أكثر عناصر الحادث حاجة إلى تقدير فني، فإن إثباتها لا يقتصر على أقوال الأطراف، بل قد يستند إلى آثار مادية وحسابات فنية، كعلامات الانزلاق، أو الانحراف، أو حجم الضرر، أو تحليل حركة المركبات بعد التصادم. لذلك يجب على المحقق أن يثبت في المعاينة كل ما يساعد الخبير على تقدير السرعة، دون أن يحل بنفسه محل الخبير في المسائل الحسابية الدقيقة.⁽¹⁾

توضيحي

اصطدام خلفي بسبب السرعة الزائدة



⁽¹⁾ المعهد المروري الأردني، إعادة بناء الحادث المروري، مرجع سابق، ص 35-37؛ وراجع كذلك: ص 65 وما بعدها بشأن حساب السرعة من علامة الانزلاق، وص 85 وما بعدها بشأن حساب السرعة من علامة الانحراف، وص 94 وما بعدها بشأن حساب السرعة من حجم الضرر، وص 127-128 بشأن الزخم الخطي.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 33 مكرراً/4 بشأن السرعة، والمادة 33/2 بشأن عدم الانتباه، والمادة 34/1. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 147 التي توجب ترك مسافة كافية بين المركبة وما أمامها، والمادة 157 بشأن ملائمة السرعة لحالة الطريق.

مثال آخر

سرعة زائدة على طريق مبلل ومنحدر

تظهر الصورة طريقاً مبللاً وربما منحدرًا، مع تصادم متتابع نتيجة السرعة الزائدة وعدم القدرة على التوقف. المسؤولية الفنية تقع على السائق المسرع أو غير المراعي لحالة الطريق، وقد تمتد إلى كل مركبة خلفية لم تترك مسافة كافية.

يتصور الخطأ على أكثر من طرف بوضوح؛ لأن التصادمات المتتابة في المطر غالباً تتعدد أسبابها بين السرعة، وقصر المسافة، وعدم الانتباه، وحالة الطريق. ويحدد الخبير ترتيب الصدمات ومسافة كل مركبة وسرعتها.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 33 مكرراً 4 بشأن السرعة، والمادة 33/2، والمادة 34/1. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 147 بشأن مسافة الأمان، والمادة 157 و158 بشأن تقليل السرعة وملاءمتها للمطر والرؤية والمنحدرات.

مثال آخر

حادث السير بسرعة أقل من الحد الأدنى مع اصطدام خلفي



المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة الثانية لعدم انتباهه ولعدم ترك مسافة كافية بينه وبين المركبة الأولى التي أمامه وفقاً للمادة (147) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الفقرة الأولى التي نصت على: ”على قائد المركبة أن يترك بينه وبين المركبة التي أمامه مسافة تكون كافية لتمكينه من التوقف عندما تخفض المركبة الأمامية سرعتها فجأة وعليه أن ينتبه لإشارات قائدها“ وكذلك وفقاً للمادة (33) من قانون المرور الفقرة الثانية: قيادة مركبة آليه برعونة أو تفريط أو إهمال أو عدم انتباه يعرض السائق أو الركاب أو الغير للخطر.

وعلى قائد المركبة الأولى أيضاً لقيادته المركبة بسرعة تقل عن الحد الأدنى وفقاً للمادة (36) من قانون المرور الفقرة الخامسة التي تنص على: ”مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأية عقوبة أشد في اي قانون آخر يعاقب بغرامة لا تزيد على خمسة عشر ديناراً كل من ارتكب فعلاً من الأفعال التالية : الفقرة الخامسة قيادة مركبة آلية بسرعة تقل عن الحد الأدنى للسرعة المقررة إذا ترتب على ذلك إعاقة حركة المرور بالطرق “ ، وكذلك المادة (159) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور التي نصت على : ”لا يجوز لقائد المركبة أن يسير بسرعة أقل من الحد الأدنى للسرعة المقررة أو ببطء غير عادي بدون مبرر حتى لا يعرقل حركة السير الطبيعي لباقي المركبات “.

وتبقى لقاضي الموضوع سلطة تقدير كل حالة؛ إذ يحدد ما إذا كان الفعل مجرد مخالفة مرورية، أم إنه قد دخل في نطاق المسؤولية الفنية في الحادث.

وتعتبر السرعة المفرطة من أكثر مسببات الحوادث المرورية ، حيث أن زيادة سرعة السيارة تؤدي إلى تقليص وقت الاستجابة للمواقف الطارئة، مما يزيد من خطر وقوع الحوادث ومن الضروري أن يعي أهمية الالتزام بحدود السرعة وكيفية تأثير السرعة على السلامة العامة السائقون سواء مدة أو المنخفضة التي نص عليها في القانون و اللائحة التنفيذية و القرارات التنفيذية له .

« الجهة التي تحدد الحد الأقصى و الأدنى للسرعة في الطريق :

حيث نص قانون المرور في المادة 25 م على (.... وتبين اللائحة التنفيذية وقرارات وزير الداخلية قواعد المرور وآدابه وإشارات وعلاماته والحدين الأقصى والأدنى لسرعة المركبات عند

(الحاجة) .

و نصت المادة 156 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور على (تقوم الإدارة العامة للمرور بتحديد الحد الأدنى والأقصى للسرعة في الطرق العامة بالتنسيق مع الجهات المختصة داخل وخارج الوزارة مراعية في ذلك ظروف كل طريق وحالته ومدى ازدحامه، وظروف المناطق والأحياء المأهولة، ويتم الإعلان عن ذلك بمقتضى لافتات واضحة ومتعددة).

« تحديد الحد الأقصى للسرعة

أولاً: القرار الوزاري رقم 98 لسنة 1977 بشأن تحديد سرعة المركبات

د (1) يكون الحد الأقصى لسرعة المركبات الآلية بجميع أنواعها (45) خمسة وأربعين كيلومتراً في الساعة وذلك في المدن والمناطق التجارية والمناطق الآهلة بالسكان والأحياء السكنية منها

مادة (2) يكون الحد الأقصى لسرعة المركبات الآلية بجميع أنواعها (80) ثمانين كيلو متراً في الساعة وذلك في الطرق الرئيسية والطرق السريعة وما في حكمها .

ثانياً-القرار الإداري 2013/37 الصادر من وكيل وزارة الداخلية المساعد لشؤون

المرور

المادة الأولى:

أ- تكون حدود السرعة على الطرق السريعة والطرق الخارجية التي تربط الطرق السريعة والرئيسية داخل المناطق بمنافذ البلاد كما يلي: الحد الأقصى لسرعة المركبات 120 كم/ساعة، والحد الأدنى 80 كم/ساعة، والحد الأقصى لسرعة الشاحنات والمركبات الثقيلة 80 كم/ساعة، والأدنى 60 كم/ساعة.

ب- تكون حدود السرعة على الطرق السريعة ما بين الدائري السادس والدائري الثاني كما يلي: الحد الأقصى لسرعة المركبات 100 كم/ساعة، والأدنى 50 كم/ساعة، والحد الأقصى لسرعة الشاحنات والمركبات الثقيلة 60 كم/ساعة، والأدنى 45 كم/ساعة.

ج- تكون حدود السرعة على الطرق السريعة ما بين الدائري الثاني والدائري الأول كما يلي:
الحد الأقصى لـسرعة المركبات 80 كم/ساعة، والحد الأدنى 40 كم/ساعة.

د- تكون حدود السرعة على الدائري الخامس ابتداء من طريق عبد العزيز آل سعود شرقاً حتى تقاطع الأندلس مع العارضية غرباً كما يلي: الحد الأقصى لـسرعة المركبات 100 كم/ساعة، والأدنى 50 كم/ساعة، والحد الأقصى لـسرعة الشاحنات والمركبات الثقيلة 60 كم/ساعة، والحد الأدنى 40 كم/ساعة. هـ- تكون حدود السرعة على الدائري الأول السريع حول المدينة غرباً كما يلي: الحد الأقصى لـسرعة المركبات 100 كم/ساعة، والأدنى 50 كم/ساعة، والحد الأقصى لـسرعة الشاحنات والمركبات الثقيلة 60 كم/ساعة، والأدنى 40 كم/ساعة.

المادة الثانية :

أ- تكون حدود السرعة على الطرق الدائرية من الدائري الأول إلى الدائري الرابع كما يلي: الحد الأقصى لـسرعة المركبات 80 كم/ساعة، والأدنى 45 كم/ساعة، والحد الأقصى لـسرعة الشاحنات والمركبات الثقيلة 60 كم/ساعة، والأدنى 40 كم/ساعة.

ب- تكون حدود السرعة على الطرق الرئيسية المجمعة داخل المناطق كما يلي: الحد الأقصى لـسرعة المركبات 60 كم/ساعة.

ج- تكون حدود السرعة داخل المناطق السكنية كما يلي: الحد الأقصى لـسرعة المركبات 45 كم/ساعة.

المادة الثالثة :

تكون حدود السرعة القصوى داخل طرق مدينة الكويت 45 كم/ساعة، ويستثنى من ذلك شارع الخليج العربي من تقاطع شارع السور شرقاً (جمعية المهندسين) إلى تقاطع شارع السور غرباً (تقاطع المقصب) حيث تكون السرعة القصوى للمركبات 60 كم/ساعة.

المادة الرابعة :

استثناء من القواعد الواردة في المواد (1 و2 و3) فإنه يجوز للإدارة العامة للمرور القيام

بتحديد السرعات على الطرق العامة بالزيادة أو النقصان استناداً إلى المواصفات الهندسية وكثافة حركة المرور وطبيعة المركبات ونوعية الرحلات على الطرق العامة وطبيعة المناطق التي تمر بها على تلك الطرق.

« عقوبة من يتجاوز الأقصى و الأدنى للسرعة في الطريق :

وعاقبت المادة 33 مكرراً من قانون المرور في البند 4 قائد المركبة الذي يتجاوز الحد الأقصى للسرعة المقررة ، و عاقبت المادة 35 من قانون المرور في البند 11 قائد المركبة الذي يقود مركبته بسرعة تقل عن الحد الأدنى للسرعة المقررة بالطرق السريعة أ
159 من اللائحة
المرور أنه لا يجوز لقائد المركبة
أن يسير بسرعة أقل من
الحد الأدنى
للسرعة المقررة أو ببطء غير عادي بدون مبرر حتى لا يعرقل حركة ال

مثال تطبيقي

سرعة غير ملائمة على طريق مبلل



تظهر الصورة حادثاً وقع في أجواء ممطرة وعلى سطح طريق مبلل، بما يفيد أن قائد المركبة لم يراعِ حالة الطريق والطقس، فسار بسرعة غير ملائمة أدت إلى فقد السيطرة أو عدم القدرة على التوقف في الوقت المناسب. المسؤولية الفنية الأصلية تقع على قائد المركبة الذي لم يضبط سرعته بما يتناسب مع المطر وانخفاض معامل الاحتكاك.

يتصور أن يكون الخطأ على أكثر من طرف إذا ثبت أن مركبة أخرى غيرت مسارها فجأة، أو توقفت دون موجب، أو لم تترك مسافة أمان. أما إذا كان سبب الحادث المباشر هو السرعة وعدم ملاءمتها للطريق المبلل، فالمسؤولية تنصرف إلى السائق المسرع أو غير المنتبه.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 33 مكرراً/4 بشأن تجاوز الحد الأقصى للسرعة

المقررة متى ثبت التجاوز، والمادة 2/33 بشأن قيادة المركبة بعدم انتباه يعرض السائق أو الغير للخطر، والمادة 1/34 عند وقوع تلفيات. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 157 التي توجب على السائق الالتزام بسرعة تراعي حالة المرور والرؤية والظروف الجوية وحالة الطريق، والمادة 158 التي توجب تقليل السرعة عند عدم وضوح الرؤية والمنعطفات والمنحدرات والتقاطعات.

« جنحة تعريض الأشخاص للخطر في طريق عام بسبب قيادة المركبة بسرعة عالية جداً



تُعد السلامة المرورية إحدى صور الحماية القانونية للنظام العام، ذلك أن الطريق العام ليس محلاً لاستعمال فردي مطلق، وإنما هو مرفق عام مفتوح للكافة، يقتضي استعماله التزاماً دائماً بالحيطة والحذر وعدم تعريض حياة الأشخاص أو أموالهم للخطر. ومن هذا المنطلق، فإن تجاوز السرعة المقررة لا يقف دائماً عند حدود المخالفة المرورية المجردة، بل قد يرتقي، بحسب جسامة الفعل وظروف ارتكابه، إلى وصف جزائي مستقل متى تولد عنه خطر فعلي أو جدي على الأشخاص أو الأشياء في طريق عام.

وتثور أهمية البحث في الحالة التي يقود فيها شخص مركبته بسرعة عالية جداً، تفوق الحدود المقررة بصورة فاحشة، على نحو يكشف عن إخلال جسيم بواجب الحيطة والحذر، ويجعل مستخدمي الطريق عرضة لخطر محقق أو محتمل احتمالاً جدياً. ففي هذه الحالة لا يقتصر الأمر على تحرير مخالفة سرعة من جهة المرور، بل يجوز، متى توافرت العناصر القانونية اللازمة، إحالة الواقعة إلى جهة التحقيق المختصة للنظر في قيدها وفقاً لنص المادة 172 من قانون الجزاء، إلى جانب النصوص المرورية ذات الصلة.

« الإطار القانوني لاختصاص الإدارة العامة للتحقيقات

الأصل الدستوري أن النيابة العامة تتولى الدعوى العمومية باسم المجتمع وتشرف على شؤون الضبط القضائي، إلا أن الدستور الكويتي أجاز أن يعهد القانون إلى جهات الأمن العام بتولي الدعوى العمومية في الجرح على سبيل الاستثناء ووفقاً للأوضاع التي يبينها القانون.

وقد جاء قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية مقررراً لهذا التنظيم، إذ نص على أن النيابة العامة تتولى سلطة التحقيق والتصرف والادعاء في الجنايات، في حين يتولى سلطة التحقيق والتصرف والادعاء في الجرح محققون يعينون لهذا الغرض في دائرة الشرطة والأمن العام.

وبناء على ذلك، فإن معيار اختصاص الإدارة العامة للتحقيقات يتحدد ابتداءً بطبيعة الجريمة محل القيد، فإذا كانت الواقعة تشكل جنحة، فإنها تدخل في الأصل ضمن ولاية الإدارة العامة للتحقيقات، ما لم يوجد نص أو اعتبار خاص يوجب اختصاص جهة أخرى. ولما كانت الجريمة المنصوص عليها في المادة 172 من قانون الجزاء معاقباً عليها بالحبس مدة لا تجاوز سنة، فإنها تدخل في نطاق الجرح، الأمر الذي ينعقد معه الاختصاص للإدارة العامة للتحقيقات في شأنها

متى توافرت أركانها القانونية.

« النص الجزائي محل التطبيق نصت المادة 172 من قانون الجزاء على أن:

”كل من ارتكب عن إهمال فعلاً نشأ عنه خطر للأشخاص أو للأشياء في طريق عام أو في خط ملاحاة عام أو في مطار أو في مهبط للطائرات، أو لم يتخذ العناية المعقولة للمحافظة على شيء موجود تحت حراسته حتى نشأ هذا الخطر، يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سنة واحدة وبغرامة لا تجاوز ألف روبية أو بإحدى هاتين العقوبتين“.

ويستفاد من هذا النص أن المشرع لم يشترط وقوع إصابة أو وفاة أو تلف فعلي، وإنما اكتفى بقيام فعل مهمل ينشأ عنه خطر للأشخاص أو الأشياء في طريق عام. فالعبرة هنا ليست بتحقيق النتيجة الضارة، وإنما بقيام حالة الخطر التي أوجدها السلوك غير الحذر. وقد ورد النص في بعض الصيغ القانونية المحينة بالغرامة المقابلة بالدينار، مع بقاء جوهر التجريم قائماً على ارتكاب فعل بإهمال ينشأ عنه خطر في طريق عام.

وعليه، فإن قيادة مركبة بسرعة عالية جداً في طريق عام، متى تجاوزت حدود المخالفة التنظيمية العادية وبلغت قدراً يعرض مستخدمي الطريق للخطر، يمكن أن تندرج تحت حكم المادة 172 من قانون الجزاء، باعتبارها فعلاً صادراً عن إهمال أو عدم احتياط، نشأ عنه خطر للأشخاص أو الأشياء في طريق عام.

« النص المروري وعلاقته بالتكليف الجزائي

نصت المادة 33 من قانون المرور، في الصيغة الواردة، على أنه:

”مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأية عقوبة أشد في قانون آخر، يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاثة أشهر، وبغرامة لا تزيد على مائة دينار، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية: ... قيادة مركبة آلية برعونة أو تفريط أو إهمال أو عدم انتباه يعرض السائق أو الركاب أو الغير للخطر...“.

وتظهر أهمية عبارة ”مع عدم الإخلال بأية عقوبة أشد في قانون آخر“ في أنها تمنع

حصص الواقعة في قانون المرور وحده متى كانت الأفعال المادية ذاتها تشكل جريمة أشد أو جريمة قائمة

بذاتها في قانون آخر، كقانون الجزاء. فالمشرع المروري لم يجعل أحكام المرور مانعاً من تطبيق النصوص الجزائية العامة، بل قرر صراحة أن تطبيق قانون المرور لا يخل بالعقوبة الأشد في أي قانون آخر. ومن ثم، فإن تحرير مخالفة سرعة أو مخالفة قيادة برعونة أو تفريط لا يحول دون إحالة الواقعة إلى الإدارة العامة للتحقيقات، متى تبين من ظروفها أنها تجاوزت حدود المخالفة المرورية المجردة، وأنها أنشأت خطراً عاماً على الأشخاص أو الأشياء في الطريق العام.

كما تعرض وزارة الداخلية في جداولها الحديثة مخالفات مثل الرعونة والتفريط وتجاوز الحد الأقصى للسرعة ضمن المخالفات التي قد تحال إلى المحكمة بحسب جسامه الوصف المروري.

« التكيف القانوني لواقعة القيادة بسرعة عالية جداً

الأصل أن تجاوز السرعة المقررة يُعد مخالفة مرورية، إلا أن هذا الأصل لا يمنع من إعادة توصيف الواقعة توصيفاً جزائياً أشد متى أحاطت بها ظروف تجعلها مصدراً لخطر عام. فالسرعة ليست رقماً مجرداً، وإنما تُقاس خطورتها في ضوء عدة عناصر، منها:

مقدار التجاوز، طبيعة الطريق، كثافة الحركة المرورية، وقت الواقعة، حالة الرؤية، قرب المركبات الأخرى، وجود مشاة أو مداخل ومخارج، وطريقة القيادة المصاحبة للسرعة.



فإذا ثبت أن المتهم قاد مركبته بسرعة عالية جداً، كأن تكون السرعة مضاعفة أو قريبة من مضاعفة الحد المقرر، أو تجاوزت الحد الأعلى بصورة فاحشة، وكان ذلك في طريق عام مأهول أو مزدحم أو في ظروف تجعل السيطرة على المركبة أو تفادي الآخرين أمراً عسيراً، فإن الفعل لا يبقى مجرد مخالفة إدارية أو تنظيمية، بل يمكن اعتباره فعلاً ينطوي على إهمال جسيم نشأ عنه خطر للأشخاص في طريق عام.

ولا يلزم لتطبيق المادة 172 من قانون الجزاء وقوع حادث فعلي، لأن مناط التجريم هو نشوء الخطر لا تحقق الضرر. غير أن مجرد مخالفة السرعة، دون بيان وجه الخطر أو ظروفه، قد لا يكفي بذاته لقيد الواقعة وفق المادة 172. لذلك يتعين على جهة الضبط أو التحقيق أن تستظهر في الأوراق أن السرعة العالية جداً قد خلقت خطراً جدياً على حياة الغير أو سلامتهم، لا مجرد مخالفة رقمية للحد الأقصى للسرعة.

« مدى جواز الجمع بين مخالفة السرعة وقيد جنحة وفق المادة 172 »

لا يوجد مانع قانوني من تحرير مخالفة السرعة من جهة المرور، ثم إحالة الواقعة إلى جهة التحقيق للنظر في قيدها كجنحة وفق المادة 172 من قانون الجزاء، متى توافرت عناصر الجريمة الجزائية. فالمخالفة المرورية تثبت جانباً من السلوك غير المشروع، أما المادة 172 فتتناول أثراً أوسع، هو الخطر العام الناشئ عن الفعل المهمل في الطريق العام.

ويتعين التمييز هنا بين حالتين:

الحالة الأولى:

- أن تكون الواقعة مجرد تجاوز للسرعة المقررة دون ظروف إضافية تدل على خطر جدي.
- في هذه الحالة تبقى الواقعة في نطاق المخالفة أو الجريمة المرورية المنصوص عليها في قانون المرور.

الحالة الثانية:

- أن تكون السرعة عالية جداً ومصحوبة بظروف تكشف عن تعريض فعلي أو جدي للأشخاص أو الأشياء للخطر.
- في هذه الحالة يجوز قيد الواقعة جنحة وفق المادة 172 من قانون الجزاء، إلى جانب

اتخاذ الإجراءات المرورية المقررة.

وهذا التمييز لازم حتى لا يتحول كل تجاوز للسرعة إلى جنحة خطر عام، وفي الوقت ذاته حتى لا تُفَرِّغ المادة 172 من مضمونها في الحالات التي يكون فيها السلوك المروري بالغ الخطورة على حياة الناس.

« العناصر التي يستحسن توافرها في محضر الإحالة

حتى يكون قيد الواقعة وفق المادة 172 قائماً على أساس قانوني سليم، ينبغي أن يتضمن محضر الإحالة أو تقرير جهة الضبط العناصر الآتية:

1. بيان مقدار السرعة المضبوطة والحد المقرر للطريق.
2. تحديد مكان الواقعة بدقة وبيان كونه طريقاً عاماً.
3. بيان حالة الطريق وقت الضبط من حيث الكثافة المرورية وحالة الرؤية.
4. بيان ما إذا كان السلوك قد صاحبه تجاوز خطر، أو مناورة، أو اقتراب شديد من مركبات أخرى، أو تعريض مشاة أو مستخدمي الطريق للخطر.
5. إرفاق الدليل الفني، مثل صورة جهاز الرصد، أو تسجيل الكاميرا، أو تقرير الرادار، أو ما يثبت سلامة وسيلة القياس.
6. إثبات أقوال رجل الضبط أو الشهود، إن وجدوا.
7. بيان وجه الخطر تحديداً، لا الاكتفاء بالقول العام إن المتهم كان مسرعاً.

ويترب على ذلك أن دور الإدارة العامة للتحقيقات لا يكون آلياً بمجرد ورود مخالفة السرعة، وإنما يتمثل في تقدير ما إذا كانت الوقائع الثابتة بالأوراق تكشف عن أركان جنحة الخطر المنصوص عليها في المادة 172 من قانون الجزاء.

وتقدير السرعة العالية التي ترقى إلى حد تعريض حياة الآخرين أو أموالهم للخطر لا ينبغي أن يقوم على مجرد تجاوز الحد الأقصى المقرر للطريق فحسب، وإنما يتعين أن يستند إلى معيار موضوعي يراعي مقدار التجاوز، وطبيعة الطريق، وكثافة الحركة المرورية، وحالة الرؤية، والظروف المحيطة بقيادة المركبة، وذلك اتساقاً مع حكم المادة 25 من قانون المرور التي تقرر عدم جواز قيادة المركبات بحالة تعرض حياة الأشخاص أو الأموال للخطر، وتلزم مستعملي الطريق بقواعد المرور وآدابه وإشاراته

وتعليمات رجال الشرطة، كما تُحيل إلى اللائحة التنفيذية وقرارات وزير الداخلية في بيان الحدين الأقصى والأدنى لسرعة المركبات عند الحاجة.

ومع ذلك، يجوز الاستئناس بمعيار عملي مفاده أن تجاوز السرعة المقررة بما لا يقل عن ثلاثين كيلومتراً في الساعة يعد قرينة أولية على القيادة الخطرة، كما لو كانت السرعة المحددة للطريق 120 كم/ساعة وقاد السائق مركبته بسرعة 150 كم/ساعة، ويقاس على ذلك سائر الطرق بحسب حدود السرعة المقررة لها، دون أن يعد هذا المعيار قاعدة جامدة أو سبباً آلياً للقبض أو الحجز؛ إذ إن التكييف القانوني يظل رهيناً بظروف الواقعة وأدلتها.

ويجد هذا التقدير سنده في المادة 33 مكرراً من قانون المرور التي جرّمت قيادة المركبة برعونة أو تفريط على نحو يعرض السائق أو الغير للخطر في أرواحهم أو ممتلكاتهم، كما جرّمت تجاوز الحد الأقصى للسرعة المقررة، ورتبت على ذلك عقوبة الحبس مدة تزيد على سنة ولا تجاوز ثلاث سنوات وبغرامة لا تزيد على ألف دينار ولا تقل عن ستمائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين.

كما أن المادة 44 من القانون ذاته أجازت لعضو قوة الشرطة القبض على من يقود مركبة آلية برعونة أو تفريط أو يستعملها بطريقة تعرض السائق أو الغير للخطر في أرواحهم أو ممتلكاتهم، وكذلك من يتجاوز الحد الأقصى للسرعة بما يزيد على خمسين كيلومتراً في الساعة.

ومن ثم فإن تجاوز السرعة بمقدار ثلاثين كيلومتراً في الساعة يصلح كقرينة استدلالية على الخطورة تستدعي التحقق والفحص، أما القبض لمجرد تجاوز السرعة فيستند صراحة إلى حالة الزيادة التي تتجاوز خمسين كيلومتراً في الساعة، أو إلى ثبوت صورة مستقلة من صور الرعونة أو التفريط أو الاستعمال الخطر للمركبة.

وتثبت الواقعة بمحضر الضبط أو بأجهزة الضبط والمراقبة المرورية أو بأي دليل فني معتبر، لاسيما أن القانون عرّف أجهزة الضبط والمراقبة المرورية بأنها وسائل تقنية حديثة للتصوير والتسجيل والبت تعمل آلياً أو يدوياً لضبط المخالفات ومراقبة الطرق، كما قرر حجية المحاضر المحررة من أعضاء قوة الشرطة أو المسجلة بناءً على تلك الأجهزة فيما ورد بها من وقائع إلى أن يثبت العكس.

وبناءً على ذلك، يكون للمحقق سلطة تقدير الواقعة وتكييفها، فإن تبين له أن السرعة لم تكن مجرد مخالفة رقمية، بل اقترنت برعونة أو تفريط أو عدم احتياط من شأنه تعريض قائد المركبة أو الغير للخطر، جاز له اتخاذ الإجراءات القانونية المناسبة، ومنها حجز المركبة وإحالتها إلى حجز المرور استناداً إلى المادة 207 من اللائحة التنفيذية التي تجيز حجز المركبة إذا ضبطت أثناء قيادتها برعونة أو تفريط أو إهمال أو عدم انتباه يعرض السائق أو الركاب أو الغير للخطر، وذلك إلى جانب تحرير مخالفة تجاوز السرعة المقررة متى ثبتت بأداتها القانونية أو الفنية.

التقابل في طريق ذي اتجاهين

يح نتيجة انحراف احدى المركبتين لتجاوز مركبة أخرى متوقفة أو متحركة ليلاً أو نهاراً، فهو يحدث نتيجة خرق القواعد التي تنظم حركة المركبات على الطرق ذات الاتجاهين .



يقصد بالتقابل في الطريق ذي الاتجاهين مواجهة مركبة لمركبة أخرى قادمة من الاتجاه المضاد في طريق واحد يسمح بالسير في اتجاهين متعاكسين، بحيث يكون على كل قائد مركبة أن يلتزم بالجانب المخصص لاتجاهه، وأن يترك للمرور المقابل مجالاً آمناً وكافياً. وتعد هذه القاعدة من القواعد الفنية الجوهرية في تحديد المسؤولية المرورية، لأن مخالفتها تؤدي غالباً إلى أخطر صور الحوادث، وهي التصادم الأمامي أو الجانبي الناتج عن دخول إحدى المركبات في مجال السير المعاكس.

والأصل العام في هذه القاعدة مستمد من المادة 25 من قانون المرور، التي تقرر عدم جواز قيادة المركبات بحالة تعرض حياة الأشخاص أو الأموال للخطر، وتلزم مستعملي الطريق باتباع قواعد المرور وآدابه وإشاراته وعلاماته وتعليمات رجال الشرطة.

كما تؤسس المادة 140 من اللائحة التنفيذية هذه القاعدة بصورة مباشرة، إذ توجب على قائد المركبة الالتزام دائماً باتجاه السير، وتحظر السير عكسه، وتلزمه بأقصى الجانب الأيمن للطريق أثناء السير، وبوجه خاص إذا كانت الرؤية غير كافية، أو عند مقابلة مركبة أخرى قادمة من الاتجاه المضاد، أو عندما يريد قائد مركبة لاحقة أن يتخطاه.

وتؤكد القاعدة أكثر في المادة 149 من اللائحة التنفيذية، التي تقرر أنه يجب على كل قائد مركبة، عند تقابل مركبته بمركبة أخرى قادمة من الاتجاه المضاد، أن يقترب بقدر الإمكان من الحافة اليمنى في اتجاه المرور الذي يسلكه، بحيث يترك مسافة كافية شاغرة على يساره، فإذا لم يتيسر له ترك هذه المسافة بسبب وجود عقبة أو وجود مستعملين آخرين للطريق، وجب عليه تهدئة السرعة والتوقف عند اللزوم لحين مرور مستعملي الطريق من الجهة المقابلة. ومؤدى هذا النص أن التقابل الآمن يقوم على ثلاثة عناصر: الالتزام باليمين، وترك مجال كافٍ للمركبة المقابلة، والتهذية أو التوقف عند تعذر المرور الآمن.

«وتتفرع عن قاعدة التقابل ست حالات تطبيقية رئيسية، تبرز في التحقيق الفني للحوادث المرورية:

الحالة الأولى: التقابل العادي وواجب الالتزام بأقصى اليمين



تتحقق هذه الحالة عندما تسير مركبتان في طريق ذي اتجاهين متعاكسين، وكل منهما تقابل الأخرى في مجال السير. وفي هذه الصورة يجب على كل قائد أن يلتزم الجانب الأيمن من اتجاه سيره، وأن يترك على يساره مسافة كافية تسمح للمركبة القادمة من الاتجاه المضاد بالمرور دون خطر. فإذا انحرفت إحدى المركبتين إلى منتصف الطريق أو تجاوزت المساحة المخصصة لها دون مبرر، ووقع التصادم، فإن المسؤولية الفنية تقوم في الأصل على قائد المركبة التي خرجت عن مجاها الصحيح. وتستند هذه الحالة إلى المادة 140 من اللائحة التنفيذية التي تلزم قائد المركبة بأقصى الجانب الأيمن عند مقابلة مركبة قادمة من الاتجاه المضاد، وإلى المادة 149 التي تلزمه بالاقتراب من الحافة اليمنى وترك مسافة كافية شاغرة للمركبة المقابلة. ولا يكفي في هذه الحالة أن يدعي السائق أنه كان في طريقه المعتاد، بل يجب فحص نقطة الاصطدام، وموضع المركبات بعد الحادث، وآثار الفرامل، ومكان التلفيات، ومدى قرب كل مركبة من الحافة اليمنى أو من خط منتصف الطريق.

الحالة الثانية: اجتياز الخط الطولي المتصل والدخول في المسار المقابل



تقوم هذه الحالة عندما يكون نحر الطريق ذا اتجاهين وتفصل بين الاتجاهين خطوط طولية متصلة، فيقوم قائد المركبة باجتياز هذا الخط أو السير عليه أو الدخول إلى المجال المقابل، سواء بقصد التجاوز أو اختصار الطريق أو تفادي ببطء مركبة أمامه. وهذه الصورة تعد من أخطر صور التقابل؛ لأنها تنقل المركبة من مجالها المشروع إلى مجال السير المعاكس في موضع حظر فيه القانون ذلك صراحة.

وسند هذه الحالة المادة 1/141 من اللائحة التنفيذية، التي تقرر أنه إذا كان نحر الطريق ذا اتجاهين تفصلهما خطوط طولية متصلة، يحظر السير على هذه الخطوط أو اجتيازها. فإذا ثبت أن الحادث وقع نتيجة عبور المركبة لهذا الخط ودخولها إلى مسار المركبات المقابلة، قامت المسؤولية الفنية في الأصل على قائد المركبة التي اجتازت الخط المتصل، ما لم يثبت سبب أجنبي أو ضرورة قاهرة لا يمكن دفعها بوسيلة أخرى.

الحالة الثالثة: المرور من يسار مركبة متوقفة أو عائق قائم في الطريق



قد يضطر قائد المركبة، في طريق ذي اتجاهين، إلى الميل يساراً بسبب وجود مركبة متوقفة أو عائق في جانبه من الطريق. غير أن وجود العائق لا يمنحه أولوية على المركبات القادمة من الاتجاه المضاد، بل يظل ملزماً بالتوقف أو التهدة وانتظار مرور المركبات المقابلة أولاً قبل أن يدخل في مجالها.

وقد نصت المادة 154 من اللائحة التنفيذية على أنه يجب على قائد المركبة عند مروره من يسار مركبة أخرى متوقفة على جانب الطريق أو من يسار عائق قائم بجانب الطريق أن يدع المركبات المقابلة تمر أولاً.

وبذلك، فإذا تجاوز قائد المركبة العائق أو المركبة المتوقفة ودخل في المسار المقابل ثم وقع التصادم، فإن المسؤولية الفنية تقوم في الأصل عليه، لأنه هو الذي غادر مساره واقتحم مجال الحركة المقابلة دون أولوية.

الحالة الرابعة: التخطي الخاطئ لمركبة متحركة في طريق ذي اتجاهين



تتحقق هذه الحالة عندما يشرع قائد المركبة في تخطي مركبة أمامه في طريق ذي اتجاهين، فيدخل مؤقتاً إلى المسار المقابل، ثم يفاجأ بمركبة قادمة من الاتجاه المضاد أو لا يستطيع العودة إلى يمينه بأمان. وهذه الصورة لا تكون مشروعة إلا إذا تحققت شروط التخطي الآمن، ومنها وضوح الرؤية، وخلو المسار المقابل من الخطر، وعدم شروع مركبة خلفية في التخطي، وعدم شروع المركبة الأمامية في التخطي، وتقدير فرق السرعة، وتنبيه من يراد تخطيه، وترك مسافة أمامية وجانبية كافية، ثم العودة إلى اليمين دون مضايقة.

وتستند هذه الحالة إلى المادة 151 من اللائحة التنفيذية التي وضعت شروط التخطي، وإلى المادة 153 التي حظرت التخطي في مواضع معينة، منها عدم كفاية الرؤية، أو وجود مرور مضاد لا يسمح بالتخطي الآمن، أو التقاطعات والدوارات والميادين، أو المنحنيات والمرتفعات والمنحدرات والطرق الزلقة، أو بالقرب من ممرات عبور المشاة، أو في الطرق المحددة بخطوط طولية متصلة. فإذا وقع الحادث بسبب بدء التخطي دون تحقق هذه الشروط، فإن المسؤولية الفنية تقع في الأصل على من بدأ عملية التخطي.

ولا يغفل في هذه الحالة التزام قائد المركبة التي يتم تخطيطها، إذ تقرر المادة 152 من اللائحة التنفيذية أن على قائد المركبة الذي تتخطاه مركبة أخرى أن يراعي تهدئة السرعة وأن يلتزم ما أمكن بالجانب الأيمن للمسار حتى يسمح للمركبة التي تتخطاه بإتمام التخطي بأمان. فإذا زاد سرعته أو ضايق المركبة المتخطية بعد شروعها في التخطي، جاز بحث مسؤوليته الفنية أو اشتراكه في الخطأ بحسب ظروف الواقعة.

الحالة الخامسة: التقابل في طريق ضيق أو جبلي أو منحدر



تتميز الطرق الضيقة أو الجبلية أو المنحدرة بأن التقابل فيها يصاحبه خطر خاص بسبب ضيق المجال أو صعوبة المناورة أو أثر الانحدار على السيطرة. لذلك قررت المادة 150 من اللائحة التنفيذية قاعدة خاصة، مؤداها أنه في الطرق التي يصاحب التقابل فيها صعوبة أو خطورة، كما في الطرق الجبلية أو المنحدرة، يجب على قائد المركبة في الاتجاه النازل أن يلتزم أقصى يمين مساره أو يتوقف تماماً ليسمح للمركبة الصاعدة أن تمر دون صعوبة. فإذا كانت المركبة الصاعدة موجودة بالقرب من قسم عريض من الطريق يستعمل كموقف مؤقت، وجب على قائدها التوقف في هذا المكان ليسمح بمرور المركبة النازلة.

وهذه الحالة تبين أن الأولوية لا تستخلص دائماً من مجرد أسبقية الوصول، وإنما من طبيعة الطريق واتجاه الحركة. فالأصل أن المركبة النازلة تتحمل عبء الالتزام الأشد باليمين أو التوقف، لأن استمرار المركبة الصاعدة في حركتها قد يكون أكثر ضرورة وأمناً. ومع ذلك، إذا كانت المركبة الصاعدة قريبة من موضع عريض يصلح للتوقف، فإن عليها أن تستعمل هذا الموضع لتمكين المركبة النازلة من المرور.

الحالة السادسة: التقابل ليلاً أو عند ضعف الرؤية واستعمال الأنوار



لا تكتمل قواعد التقابل بمجرد الالتزام بالمسار، بل تشمل أيضاً واجب استعمال الأنوار على نحو يحقق الرؤية ولا يبهّر السائق المقابل. ففي الليل أو عند ضعف الرؤية، يتعين على قائد المركبة أن يستعمل الأنوار المناسبة، وأن يمتنع عن استعمال الأنوار العالية أو المصابيح الكاشفة بطريقة تؤدي إلى إبهار قائد المركبة المقابلة أو إضعاف قدرته على تقدير الطريق والمسافة.

وتتصل هذه الحالة بالمادة 177 من اللائحة التنفيذية التي تجيز استعمال أنوار القيادة بصورة متقطعة عند تقابل مركبة بأخرى أو لتنبيه المركبة الأمامية عند التخطي، وبشرط مراعاة عدم إهمار نظر بقية مستخدمي الطريق، كما تتصل بالمادة 178 التي تنظم استعمال أنوار التلاقي في الطرق غير المجهزة بإضاءة عامة أو عند تعذر الرؤية لأي سبب يتعلق بحالة الجو. كما تعود هذه الحالة إلى المادة 140 من اللائحة التنفيذية التي توجب الالتزام بأقصى اليمين عند عدم كفاية الرؤية وعند مقابلة مركبة من الاتجاه المضاد.

فإذا وقع الحادث بسبب استعمال أنوار مبهرة، أو بسبب عدم إضاءة الأنوار اللازمة، أو بسبب السير بسرعة لا تتناسب مع مدى الرؤية، فإن المسؤولية الفنية لا تحدد فقط من موضع المركبة، وإنما من مدى التزام قائدها بواجب الرؤية الآمنة وعدم إضرار رؤية الغير.

وخلاصة القول أن قاعدة التقابل في الطريق ذي الاتجاهين تقوم على مبدأ جوهرى، هو أن السلامة تبدأ بالالتزام باتجاه السير وبأقصى اليمين وترك مجال آمن للمرور المقابل. فإذا وجد خط متصل حظر اجتيازه، وإذا وجد عائق وجب ترك المركبات المقابلة تمر أولاً، وإذا جرى التخطي وجب ألا يبدأ إلا مع رؤية واضحة ومسار مقابل خالٍ وآمن، وإذا كان الطريق ضيقاً أو منحدرًا طبقت القاعدة الخاصة بالمركبة النازلة والصاعدة، وإذا كان التقابل ليلاً أو في ضعف رؤية وجب استعمال الأنوار الملائمة دون إهمار. وبذلك تكون المسؤولية الفنية في حوادث التقابل قائمة على تحديد من خالف هذه الالتزامات، ومن كان سلوكه هو السبب المنتج للحدث.

الفرع الخامس التخطي أو التجاوز

يُعد التخطي أو التجاوز من أخطر المناورات المرورية التي يباشرها قائد المركبة أثناء السير؛ لأنه يقتضي غالباً خروج المركبة من موضعها الطبيعي أو انتقالها إلى مسار آخر أو إلى جزء من الطريق قد تستعمله مركبات أخرى، وقد يترتب عليه اعتراض خط سير المركبات اللاحقة أو المقابلة أو التي يجري تخطيطها. ولذلك لم يترك المشرع الكويتي هذه المناورة لتقدير قائد المركبة وحده، بل أحاطها بجملة من الشروط والقيود والالتزامات التي تهدف إلى ضمان ألا تتم عملية التخطي إلا في موضع يسمح بها، وبطريقة مأمونة، وفي وقت وظروف لا يترتب عليها تعريض الأشخاص أو الأموال للخطر.

ويمكن تعريف التخطي، في المجال المروري، بأنه انتقال قائد المركبة من خلف مركبة أو مستعمل طريق أمامه إلى موضع متقدم عليه، مروراً من جانبه، ثم العودة إلى المسار المناسب بعد إتمام المناورة. أما التجاوز فيستعمل غالباً بمعنى أوسع، فيشمل تخطي مركبة متحركة، أو المرور من يسار مركبة متوقفة أو عائق قائم في الطريق، أو اجتياز حركة مرورية أبطأ، متى اقتضى ذلك خروجاً عن خط السير المعتاد أو استعمال جزء آخر من الطريق. والعبرة في الحالتين ليست بالتسمية، وإنما بمدى التزام قائد المركبة بضوابط السلامة التي قررتها اللائحة التنفيذية.

والأصل العام الحاكم لهذه القاعدة هو ما قرره المادة 25 من قانون المرور، من أنه لا يجوز قيادة المركبات بحالة تعرض حياة الأشخاص أو الأموال للخطر، وأن على كل من يستعمل الطريق من المشاة وقائدي جميع أنواع المركبات وقائدي الحيوانات الالتزام بقواعد المرور وآدابه واتباع إشارات المرور وعلاماته وتعليمات رجال الشرطة. ويترتب على ذلك أن التخطي لا يكون مشروعاً لمجرد رغبة قائد المركبة في تجاوز من أمامه، وإنما يجب أن يكون مأموناً من حيث الرؤية، والمسافة، والسرعة، واتجاه السير، وحالة الطريق، ومركز باقي مستعملي الطريق.

وتتصل قاعدة التخطي اتصالاً مباشراً بقاعدة الالتزام باتجاه السير والجانب الأيمن، إذ نصت المادة 140 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور على أنه: ”على قائد المركبة الالتزام دائماً باتجاه السير، ولا يجوز السير بالمركبة عكسه، كما لا يجوز السير بالمركبة على الأرصفة إطلاقاً. وعليه أن يلزم أقصى الجانب الأيمن للطريق أثناء السير، وعلى الأخص في الحالات الآتية:

1. إذا كانت السرعة الفعلية لمركبته تقل عن الحد الأقصى المقرر للسرعة في هذا الطريق.
2. إذا كانت الرؤية في الطريق أمامه غير كافية.
3. في حالة مقابلة مركبة أخرى قادمة من الاتجاه المضاد.
4. عندما يريد قائد مركبة لاحقة له أن يتخطى مركبته.
5. إذا كان سينعطف إلى طريق آخر يقع على يمينه“. ومفاد هذا أنه لا يكون صحيحاً إلا إذا احترمت قاعدة السير في الاتجاه الصحيح، وقاعدة الالتزام بالجانب الأيمن، وواجب إفراح المجال للمركبة اللاحقة التي شرعت في التخطي بصورة

كما نصت المادة 141/1 من اللائحة التنفيذية على أنه: ” إذا كان نهر الطريق ذا اتجاهين تفصلهما خطوط طويلة متصلة، يحظر السير على هذه الخطوط أو اجتيازها“. وهذا النص يضع قيداً أساسياً على التخطي في الطرق ذات الاتجاهين، إذ يمنع قائد المركبة من اجتياز الخط الطولي المتصل والدخول في المسار المقابل ولو كان الغرض هو التخطي، ما دام الطريق قد نظم بخط متصل يدل على حظر العبور إلى الاتجاه الآخر.

وفي السياق ذاته، نصت المادة 142 من اللائحة التنفيذية على القاعدة العامة لتغيير خط السير، وهي قاعدة لازمة لكل عملية تحطُّ أو تجاوز؛ إذ قررت أنه: ”على قائد المركبة إذا رغب أثناء سيرها في إجراء أي تغيير في خط سيره مثل الخروج من خط سير المركبات التي يتبعها أو الدخول في هذا الخط أو نحوين الطريق أو يساره أو الدوران إلى اليمين متجهاً نحو طريق جانبي أو الدخول راجعاً في إلى مكان مجاور للطريق أو الخروج منه، أو إلى الخلف أو الرجوع إلى اليمين ينشأ عن مركبته تعريض الغير للخطر وأن ذلك بوضوح وفي وقت مناسب، وأن يستعمل الإشارة، وعليه بصفة خاصة:

1. التأكد من إمكان إجراء ذلك دون أن يعرض نفسه أو غيره للخطر.
2. أن يضع في اعتباره أوضاعا واتجاهاتهم وسرعتهم.
3. أن يعلن عن نيته وقبل إجراء تغيير في خط سيره بمدة وبمسافة كافية بواسطة الإشارة اليدوية أو إشارات الاتجاه طوال مدة الحركة.
4. أن يقترب ما أمكن من الحافة اليمنى لنهر الطريق إذا كان سينعطف إلى طريق آخر يقع على يمينه، وأن يقترب ما أمكن من محور نهر الطريق ذي الاتجاهين إذا كان سينتقل إلى طريق آخر يقع على يساره، أما في الطريق ذي الاتجاه الواحد، فعليه أن ينتظم في أقصى اليسار.
5. أن يتحوط للمرور اللاحق القادم خلفه، وكذلك بالنسبة للمركبات القادمة من الاتجاه المقابل فيتركها تمر أولاً“.

ويستفاد من هذا النص أن التخطي لا ينفصل عن واجب الإعلان المسبق بالإشارة، ومراقبة الخلف والأمام والجانب المقابل، وتقدير سرعة باقي المركبات.

أما مركبات النقل بأنواعها والمركبات الصناعية والإنشائية والجرارات والمركبات ذات المقطورة

أو شبه المقطورة، فقد أفردت لها المادة 146 من اللائحة التنفيذية حكماً خاصاً، فنصت على أن: ”على قائدي مركبات النقل بأنواعها والمركبات الصناعية والإنشائية والجرارات والمركبات ذات المقطورة أو شبه المقطورة التزام الجانب الأيمن لنهر الطريق وعدم الخروج منه إلا عند الضرورة مثل حالة التخطي“. ويستفاد من ذلك أن الأصل بالنسبة لهذه المركبات، بالنظر إلى حجمها وخطورتها وطولها، هو ملازمة الجانب الأيمن، ولا يجوز خروجها منه إلا في حدود الضرورة وبالقدر اللازم، وبشرط أن تكون عملية التخطي مأمونة ولا تؤدي إلى عرقلة المرور أو تعريضه للخطر.

وتتأكد العلاقة بين التخطي وقاعدة ترك المسافة الكافية فيما قرره المادة 147 من اللائحة التنفيذية، إذ نصت على أنه: ”على قائد المركبة أن يترك بينه وبين المركبة التي أمامه مسافة تكون كافية لتمكينه من التوقف عندما تخفض المركبة الأمامية سرعتها فجأة، وعليه أن يتنبه لإشارات قائدها“. وهذا النص يهتم التخطي من وجهين: الأول أن قائد المركبة لا يجوز له أن يقترب من المركبة الأمامية اقتراباً شديداً تمهيداً لتخطيها بما يحول دون التوقف الآمن، والثاني أن عليه أن يتنبه إلى إشاراتها، فقد تكون المركبة الأمامية بصدد تغيير مسارها أو تخطي مركبة أخرى أو الانعطاف. وتظهر أهمية التخطي على وجه خاص في الطرق ذات الاتجاهين، لأن عملية التخطي قد تستلزم الدخول في جزء من الطريق المخصص للاتجاه المقابل. وقد نصت المادة 149 من اللائحة التنفيذية على أنه: ”يجب على كل قائد مركبة عند تقابل مركبته بمركبة أخرى قادمة من الاتجاه المضاد أن يقترب بقدر الإمكان من الحافة اليمنى في اتجاه المرور الذي يسلكه بحيث يترك مسافة كافية شاغرة على يساره، وإذا لم يتيسر له ترك هذه المسافة بسبب وجود عقبة أو وجود مستعملين آخرين للطريق، وجب عليه تهدئة السرعة والتوقف عند اللزوم لحين مرور مستعملي الطريق من الجهة المقابلة“.

ومفاد ذلك أن قائد المركبة لا يجوز له أن يبدأ التخطي إذا كان اتجاه المرور المضاد لا يسمح بذلك، أو إذا كان التخطي سيؤدي إلى تضيق المسافة الآمنة أمام المركبات المقابلة.

وقد وضعت المادة 151 من اللائحة التنفيذية النص التفصيلي الأساسي لشروط التخطي

أو التجاوز، فنصت على أنه:

”يجب على قائد المركبة قبل إجراء تخطي (تجاوز) المركبة التي أمامه مراعاة ما يأتي:

1. التأكد من الرؤية الواضحة الكاملة في مسار الطريق الذي يوشك أن يسلكه.
2. التأكد من عدم وجود أي عائق أو خطورة من المرور المضاد.

3. التأكد من أنه ليس هناك أي قائد مركبة يتبعه قد شرع في تخطيه.
4. أن قائد المركبة الذي يتقدمه في مسار المرور لم يعط تحذيراً يفيد رغبته في التخطي أيضاً.
5. أن يأخذ في تقديره الفرق بين سرعة مركبته وسرعة مستعملي الطريق الذين يحاول تخطيهم.
6. تنبيه مستعملي الطريق المراد تخطيهم والتأكد من أنهم قد استجابوا لهذا التنبيه.
7. ترك مسافة أمامية كافية بينه وبين المركبة المراد تخطيها.
8. الابتعاد أثناء التخطي عن مستعملي الطريق الجاري تخطيهم بحيث يترك بينه وبينهم مسافة جانبية كافية.
9. بعد إتمام التخطي يجب عليه أن يعود إلى اليمين دون مضايقة من تخطاه، وله أن يبقى في المسار الذي شغله أثناء التخطي إذا كان سيتخطى مركبة أخرى بشرط ألا يسبب مضايقة أو إزعاجاً لقائدي المركبات القادمة من خلفه.”

ويتضح من هذا النص أن الالتزام في التخطي يمر بثلاث مراحل: مرحلة ما قبل التخطي، ومرحلة أثناء التخطي، ومرحلة ما بعد التخطي. ففي مرحلة ما قبل التخطي يجب التأكد من وضوح الرؤية، وخلو المسار من العوائق والخطر، وعدم وجود مركبة لاحقة بدأت في التخطي، وعدم وجود إشارة من المركبة الأمامية تدل على رغبتها في التخطي، وتقدير فرق السرعة، وتنبيه من يراد تخطيه. وأثناء التخطي يجب ترك مسافة جانبية كافية حتى نحو يعرض المركبة المتخطاة أو مستعملي الطريق للخطر. وبعد التخطي يجب إزعاج أو تعريض للمركبات القادمة من الخلف العودة إلى دون مضايقة من تم تخطيه، ودون اليمين

ولا تقع واجبات التخطي على قائد المركبة المتخطية وحده، بل رتبت المادة 152 من اللائحة التنفيذية التزاماً على قائد المركبة التي يجري تخطيها، فنصت على أنه: ”على قائد المركبة الذي تتخطاه مركبة أخرى مراعاة تهدئة السرعة مع التزامه ما أمكن بالجانب الأيمن للمسار حتى يسمح للمركبة التي تتخطاه إتمام التخطي بأمان“. وهذا النص بالغ الأهمية في تقدير المسؤولية الفنية؛ لأن قائد المركبة المتخطاة إذا زاد سرعته أو اتجه يساراً أو ضيق المجال على المركبة المتخطية بعد شروعها في التخطي، فقد يساهم في وقوع الحادث أو يتحمل مسؤولية مستقلة بحسب ظروف الواقعة. أما حالات حظر عملية التخطي فقد نصت عليها المادة 153 من اللائحة التنفيذية بصورة تفصيلية، إذ قررت أنه:

” يجب على قائد المركبة ألا يقوم بعملية التخطي في الأحوال والأماكن الآتية:

1. إذا كان مدى الرؤية أمامه أو حوله غير كاف أو غير واضح.
2. إذا كانت المركبة المتقدمة تسير بسرعة يتعذر معها إتمام عملية التخطي، أو كانت تقوم هي بتخطي مركبة أخرى أمامها، أو كانت المركبة التي تتبعه تريد أن تتخطاه.
3. إذا كان اتجاه حركة المرور المضاد لا يسمح بإتمام عملية التخطي بأمان.
4. في التقاطعات والدوارات والميادين.
5. في حالة توقف رتل من المركبات بسبب عرقلة في المرور أو بسبب وجود إشارة بتوقفها.
6. في المنحنيات والمرتفعات والمنحدرات والطرق الزلقة والقرب من ممرات عبور المشاة وفي مسارات الطرق التي تكون محددة بخطوط طولية متصلة.
7. في الأماكن المحظور فيها التخطي طبقاً لتعليمات المرور وإشاراته وعلاماته“.

وهذه الحالات المحظورة تكشف أن التخطي ليس حقاً لقائد المركبة يستعمله متى شاء، بل هو رخصة مقيد فإذا كان مدى الرؤية غير كافٍ، أو كانت المركبة الأمامية تسير بسرعة تجعل التخطي وقتاً طويلاً أو غير مأمونة، أو كانت هناك مركبة خلفية شرعت في التخطي، أو كان المرور مرتفعاً أو منحدرًا أو زلقاً أو قريباً من ممر مشاة أو محدداً بخط متصل، فإن التخطي يكون محظوراً. وإذا وقع الحادث في إحدى هذه الحالات، قامت قرينة قوية على خطأ من بدأ عملية التخطي.

وتعالج المادة 154 حالة خاصة من صور التجاوز، وهي المرور من يسار مركبة متوقفة أو عائق قائم في الطريق، فنصت على أنه: ” يجب على قائد المركبة عند مروره من يسار مركبة أخرى متوقفة على جانب الطريق أو من يسار عائق قائم بجانب الطريق أن يدع المركبات المقابلة تمر أولاً“. وهذه القاعدة تمنع قائد المركبة من الاعتقاد بأن وجود عائق في مساره يمنحه أولوية على الاتجاه المقابل؛ فالأصل أنه هو الذي سيغادر مساره أو يستعمل جزءاً من الطريق المقابل، ومن ثم عليه أن ينتظر مرور المركبات المقابلة أولاً، ثم يمر بعد التأكد من خلو الطريق.

كما نصت المادة 155 من اللائحة التنفيذية على حكم خاص بمركبات نقل الركاب ومركبات النقل، فجاء فيها: ” لا يجوز لمركبات النقل للركاب (الباصات) ومركبات النقل (الشاحنات) أن تتخطى بعضها بعضاً داخل المدن، كما لا يجوز لها تخطي بعضها بعضاً خارج المدن إلا إذا كان

ذلك لا يؤدي إلى عرقلة للمرور بالطريق“. وعلة هذا النص أن هذه المركبات تحتاج إلى مساحة وزمن أطول للتخطي، وأن تجاوزها لبعضها داخل المدن يزيد من عرقلة السير وخطر الحوادث، أما خارج المدن فيجوز ذلك فقط إذا لم يؤدي إلى عرقلة المرور.

ومن حيث الحالات التطبيقية، فإن التخطي أو التجاوز قد يظهر في صور متعددة.

فالصورة الأولى هي التخطي المشروع لمركبة أمامية متحركة، وذلك عندما تكون الرؤية واضحة، والمسار المقابل أو المجاور خالياً، ولا توجد مركبة خلفية شرعت في التخطي، ولا توجد إشارة من المركبة الأمامية تفيد رغبتها في التخطي، وتكون المسافة والسرعة كافيتين لإتمام المناورة ثم العودة إلى اليمين دون مضايقة. في هذه الحالة لا تقوم المسؤولية الفنية لمجرد وقوع عملية التخطي، لأن التخطي في ذاته مباح متى تم وفق شروطه.

والصورة الثانية هي التخطي غير المشروع بسبب عدم وضوح الرؤية أو وجود خطر من المرور المقابل، كأن يبدأ قائد المركبة التخطي في طريق ذي اتجاهين دون أن يرى المسار المقابل كاملاً، أو مع وجود مركبة قادمة من الاتجاه المضاد، أو في طريق ضيق لا يسمح بالعودة الآمنة. وفي هذه الحالة تقوم المسؤولية الفنية في الأصل على من بدأ التخطي، **لأن المادة 151 أوجبت** التأكد من الرؤية وخلو المرور المضاد من الخطر، **كما حظرت المادة 153** التخطي إذا كان اتجاه المرور المضاد لا يسمح بإتمام العملية بأمان.

والصورة الثالثة هي التخطي في موضع محظور، كالتقاطعات والدوارات والميادين، أو قرب ممرات عبور المشاة، أو في المنحنيات والمرتفعات والمنحدرات والطرق الزلقة، أو عند وجود خط طولي متصل. وهنا يكون الخطأ قائماً بذاته من حيث مخالفة موضع الحظر، فإذا وقع الحادث كان التخطي المحظور سبباً فنياً مباشراً في المسؤولية، خصوصاً إذا كان الموضع بطبيعته لا يسمح بتقدير آمن لحركة المركبات أو المشاة.

والصورة الرابعة هي تخطي رتل من المركبات المتوقفة بسبب عرقلة في المرور أو بسبب إشارة توقف. وهذه الصورة **حظرها** الما كإشارة حمراء أو ازدحام أو عبور مشاة أو حادث، وتجاوز الرتل قد يؤدي إلى اصطدام بمركبة خارجة من تقاطع أو بمشاة ذات أولوية.

والصورة الخامسة هي المرور من يسار مركبة متوقفة أو عائق، وهي ليست تخطياً بالمعنى التقليدي لمركبة متحركة، لكنها تدخل في نطاق التجاوز الخطير إذا اقتضت دخول المسار المقابل.

والقاعدة فيها أن المركبات المقابلة تمر أولاً، فإن لم يلتزم قائد المركبة بذلك ووقع التصادم، قامت مسؤوليته الفنية تطبيقاً للمادة 154.

والصورة السادسة هي تخطي الباصات أو الشاحنات لبعضها، حيث حظرت المادة 155

ذلك داخل المدن، وقيدته خارج المدن بشرط ألا يؤدي إلى عرقلة المرور. فإذا وقع الحادث بسبب تخطي شاحنة لشاحنة أخرى داخل المدينة، أو بسبب تخطيها خارج المدينة مع عرقلة السير أو عدم توافر المسافة الكافية، كانت المخالفة أساساً فنياً لإسناد المسؤولية.

والصورة السابعة هي تخطي مركبة بينما تكون مركبة خلفية قد بدأت فعلاً في تخطيها. وهذه

الصورة عالجتها المادة 151 حين أوجبت على قائد المركبة قبل التخطي أن يتأكد من أنه ليس هناك أي قائد مركبة يتبعه قد شرع في تخطيه. فإذا بدأ التخطي دون مراقبة الخلف أو دون استعمال المرآة والإشارة، وقطع مسار المركبة الخلفية المتخطية، قامت مسؤوليته الفنية.

والصورة الثامنة هي تخطي مركبة أمامية أعطت تحذيراً يفيد رغبتها في التخطي أو تغيير

المسار. وقد أوجبت المادة 151 على قائد المركبة أن يتأكد من أن قائد المركبة الذي يتقدمه لم يعط تحذيراً يفيد رغبته في التخطي أيضاً. فإذا تجاهل قائد المركبة هذه الإشارة وشرع في التخطي، فقد يساهم في وقوع الحادث أو يتحمل مسؤوليته بحسب موضع التصادم وسلوك كل طرف.

ومن ناحية المسؤولية الفنية، فإن مخالفة قواعد التخطي غالباً ما تؤدي إلى قيام الخطأ في

جانب قائد المركبة المتخطية، لأن عملية التخطي هي حركة اختيارية منه، وهو الذي يتحمل عبء التأكد من أنها مأمونة. غير أن ذلك لا يمنع من قيام مسؤولية مشتركة أو انتقالها إلى طرف آخر إذا ثبت أن المركبة التي يجري تخطيها خالفت المادة 152، كأن زادت سرعتها أو اتجهت يساراً لمنع التخطي، أو إذا كانت مركبة أخرى قد غيرت مسارها فجأة أو اعترضت الطريق دون إنذار.

أما من حيث التكليف القانوني، فإذا ترتب على التخطي المخالف حادث أضر بالمتعلقات

العامة أو الخاصة، فإن الواقعة قد تندرج تحت المادة 1/34 من قانون المرور، التي تعاقب على

التسبب في وقوع حادث يضر بالمتلكات العامة أو الغير نتيجة مخالفة أحكام قانون المرور أو لائحته التنفيذية.

وإذا اتخذ التخطي صورة رعونة أو تفريط يعرض الأرواح أو الممتلكات للخطر، فينظر في تطبيق المادة 33 مكرراً من قانون المرور، خاصة إذا كان التخطي في موضع خطر أو بسرعة عالية أو مع وجود مركبات مقابلة.

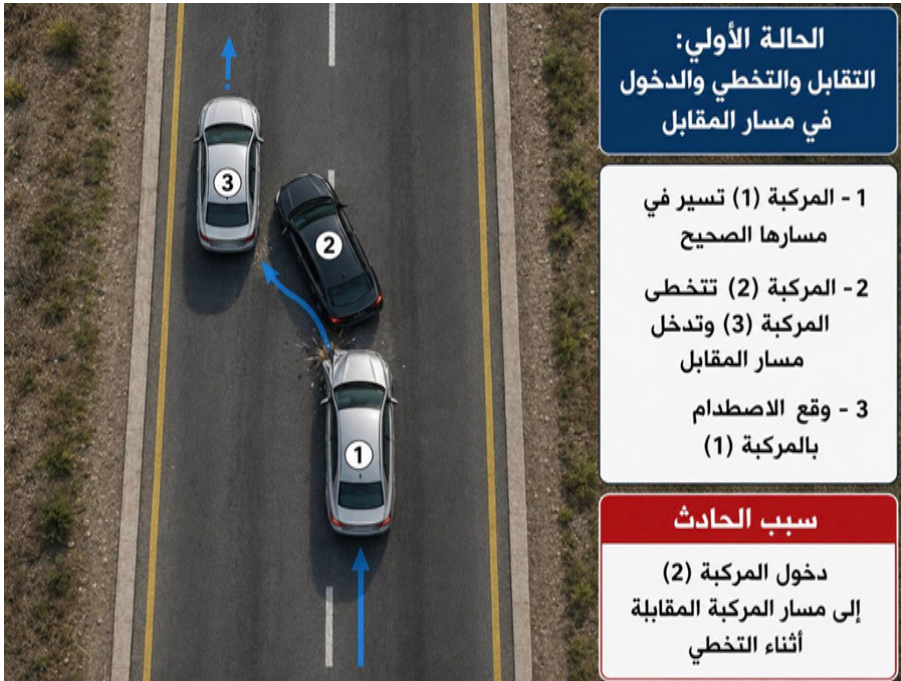
كما تبقى المادة 14/35 من قانون المرور حاضرة متى اتصل التخطي بعدم إعطاء أولوية المرور حسب ما تبينه اللائحة التنفيذية، كما في حالة المرور من يسار عائق دون ترك المركبات المقابلة تمر أولاً.

وعلى المحقق عند بحث حادث ناشئ عن التخطي أو التجاوز أن يثبت بدقة موضع الحادث، ونوع الطريق، وعدد المسارات وما إذا كانت متصلة أو متقطعة، وحالة الرؤية، وما إذا كان الحادث في تقاطع أو دوار أو ميدان أو منحى أو مرتفع أو منحدر أو قرب ممر مشاة، واتجاه كل مركبة، ونقطة بداية التخطي، ونقطة الاصطدام، ومواضع التلفيات، وآثار الفرمال أو الانزلاق، وسرعة المركبات، وما إذا كانت هناك مركبة مقابلة أو مركبة خلفية شرعت في التخطي، وما إذا استعملت الإشارات أو التنبيه. فالمسؤولية الفنية في التخطي لا تستخلص من مجرد قول أحد الأطراف إنه كان "يتجاوز"، بل من مدى توافر الشروط القانونية التي تجيز هذه المناورة.

« حالات التخطي :

أولاً: التقابل والتخطي والدخول في مسار المركبة القادمة من الاتجاه المقابل

في حالة قيام قائد المركبة الثانية بالدخول في مسار المركبة القادمة من الاتجاه المقابل أثناء التقابل أو التخطي، فإن المسؤولية الفنية تقع، بحسب الأصل، على عاتق قائد المركبة الثانية، متى ثبت أنه لم يلتزم بالجانب الأيمن من الطريق أو لم يترك مسافة كافية للمركبة المقابلة، أو أجرى تغييراً في خط سيره ترتب عليه اعتراض مسار الغير.



ويستند ذلك إلى المادة (149) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، التي أوجبت على كل قائد مركبة، عند تقابل مركبته بمركبة أخرى قادمة من الاتجاه المضاد، أن يقترب بقدر الإمكان من الحافة اليمنى في اتجاه المرور الذي يسلكه، بحيث يترك مسافة كافية شاغرة على يساره. فإذا تعذر ترك هذه المسافة بسبب وجود عقبة أو مستعملين آخرين للطريق، وجب عليه تهدئة السرعة والتوقف عند اللزوم إلى حين مرور مستعملي الطريق القادمين من الجهة المقابلة.

كما تؤكد المادة (3/140) من اللائحة التنفيذية ذاتها هذا الالتزام، إذ تقضي بوجوب التزام قائد المركبة أقصى الجانب الأيمن للطريق أثناء السير، وعلى الأخص عند مقابلة مركبة أخرى قادمة من الاتجاه المضاد.

ويضاف إلى ذلك ما تقرره المادة (142) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور من وجوب التزام قائد المركبة، عند رغبته في تغيير خط سيره أو الدخول في خط آخر أو الانحراف يمينا أو يساراً أو الدوران، ألا يترتب على ذلك تعريض الغير للخطر، مع وجوب الإعلان عن نيته في الوقت المناسب وبوسيلة واضحة، ومراعاة أوضاع باقي مستعملي الطريق واتجاهاتهم وسرعاتهم، والتحوط للمركبات اللاحقة والقادمة من الاتجاه المقابل.

وبناءً على ذلك، فإن دخول قائد المركبة الثانية في مسار المركبة المقابلة دون تأكد كافٍ من خلو الطريق، أو دون ترك المسافة اللازمة للتقابل الآمن، يُعد سبباً فنياً مباشراً لوقوع الحادث.

ثانياً: تجاوز عائق أو مركبة متوقفة دون إفساح المجال للقادم من الاتجاه المقابل

إذا وجد في طريق المركبة عائق أو مركبة متوقفة على جانب الطريق، فقام قائد المركبة الثانية بتجاوز هذا العائق أو تلك المركبة بالدخول إلى المسار المقابل، دون أن يفسح المجال أولاً للمركبات القادمة من الاتجاه المضاد، فإن المسؤولية الفنية تقع على عاتقه متى وقع التصادم نتيجة هذا السلوك.



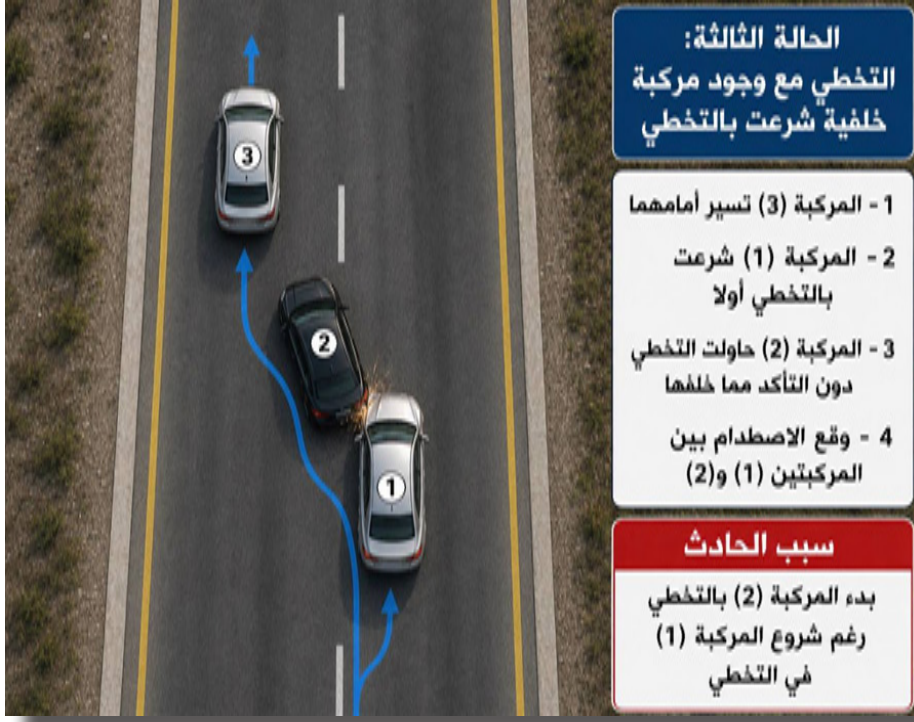
ويستند ذلك إلى المادة (149) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، التي أوجبت تهدئة السرعة والتوقف عند اللزوم إذا لم يتيسر لقائد المركبة ترك المسافة الكافية بسبب وجود عقبة أو مستعملين آخرين للطريق، وذلك إلى حين مرور مستعملي الطريق القادمين من الجهة المقابلة.

كما تقرر المادة (154) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور أنه يجب على قائد المركبة، عند مروره من يسار مركبة أخرى متوقفة على جانب الطريق أو من يسار عائق قائم بجانب الطريق، أن يدع المركبات المقابلة تمر أولاً.

وتتساند هذه القاعدة مع ما ورد في المادتين (140) و(142) من اللائحة التنفيذية، من حيث وجوب التزام الجانب الأيمن من الطريق وعدم تغيير خط السير أو الدخول في مسار آخر إلا بعد التأكد من عدم تعريض الغير للخطر. أما بالنسبة للمركبة المتوقفة وقوفاً خاطئاً، فإن تقدير أثر هذا الوقوف يخضع لظروف كل حادث. فقد يُعد الوقوف الخاطئ مجرد مخالفة مستقلة إذا لم يكن له أثر سببي مباشر في وقوع التصادم، وقد يُعد خطأً مشتركاً متى ثبت أن موضع الوقوف ساهم فعلياً في خلق حالة الخطر أو اضطر المركبات الأخرى إلى الدخول في المسار المقابل بصورة غير آمنة.

ثالثاً: التخطي مع وجود مركبة خلفية شرعت في التخطي

في الحالة التي يشرع فيها قائد مركبة خلفية في التخطي، ثم يقوم قائد المركبة الأمامية بالتخطي دون أن ينتبه إلى أن المركبة التي خلفه قد بدأت فعلاً عملية التجاوز، فإن المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة الأمامية، متى ثبت أنه لم يتأكد من خلو الجهة الخلفية أو من عدم شروع أي مركبة تتبعه في تخطيه.



ويستند ذلك إلى المادة (3/151) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، التي أوجبت على قائد المركبة، قبل إجراء التخطي، أن يتأكد من أنه لا يوجد أي قائد مركبة يتبعه قد شرع في تحطيه.

كما تقرر المادة (152) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور التزام قائد المركبة التي تتخطاها مركبة أخرى بتهدة السرعة، مع التزامه ما أمكن بالجانب الأيمن للمسار، حتى يسمح للمركبة التي تتخطاه بإتمام عملية التخطي بأمان.

ومع ذلك، فإن المسؤولية الفنية قد تنعكس على قائد المركبة الخلفية إذا ثبت أن المركبة الأمامية كانت قد سرعت في التخطي قبلها، وأن المركبة الخلفية لم تنتبه إلى ذلك أو حاولت التخطي رغم عدم كفاية المسافة أو عدم ملائمة الظروف. ومن ثم فإن تحديد المخطئ في هذا النوع من الحوادث يتوقف على تحديد أي المركبات بدأت عملية التخطي أولاً، ومدى التزام كل قائد بواجب الحيطة والانتباه.

رابعاً: التخطي غير المأمون مع وجود مركبة قادمة من الاتجاه المقابل
إذا أقدم قائد المركبة الثالثة على تخطي المركبة التي أمامه رغم وجود مركبة قادمة من الاتجاه المقابل، أو رغم عدم كفاية المسافة لإتمام التخطي والعودة إلى المسار الصحيح بأمان، فإن المسؤولية الفنية تقع على عاتقه.



ويستند ذلك إلى المادة (149) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، التي توجب على قائد المركبة عند التقابل مع مركبة أخرى قادمة من الاتجاه المضاد أن يقترب من الحافة اليمنى وأن يترك مسافة كافية على يساره، وأن يهدئ السرعة أو يتوقف عند اللزوم إذا لم يتيسر له ذلك.

كما يستند إلى المادة (151) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، التي تضع على قائد المركبة، قبل وأثناء عملية التخطي، عدة التزامات أساسية، منها تقدير الفرق بين سرعة مركبته وسرعة المركبة المراد تخطيها، وتنبه مستعمل الطريق المراد تخطيه، والتأكد من استجابته، وترك مسافة أمامية كافية، والابتعاد أثناء التخطي بمسافة جانبية آمنة، ثم العودة إلى اليمين بعد التخطي دون مضايقة من تم تخطيه.

ويُستفاد من هذه القواعد أن التخطي لا يكون مشروعاً لمجرد رغبة قائد المركبة في تجاوز المركبة التي أمامه، وإنما يتعين أن يكون التخطي ممكناً ومأموناً، وأن تسمح به حالة الطريق والرؤية وحركة المركبات القادمة من الاتجاه المقابل. فإذا وقع التصادم بسبب تقدير خاطئ للمسافة أو السرعة أو وجود مركبة مقابلة، قامت مسؤولية قائد المركبة التي باشرت التخطي غير المأمون.

خامساً: التخطي مع مضايقة من المركبة المتخطاة

قد تقع المسؤولية الفنية ابتداءً على قائد المركبة التي شرعت في التخطي إذا كان التخطي غير مأمون أو تم في وقت أو مكان لا يسمحان به. غير أنه قد يتصور اشتراك قائد المركبة المتخطاة في الخطأ متى ثبت أنه زاد سرعته أثناء تخطيه، أو ضايق المركبة المتخطية، أو لم يلتزم أقصى الجانب الأيمن بما يحول دون إتمام عملية التخطي بأمان.



ويستند خطأ قائد المركبة المتخطية إلى القواعد المقررة في المادة (151) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، التي توجب عليه التأكد من إمكان التخطي بأمان، وترك المسافات اللازمة، وعدم مضايقة مستعملي الطريق الآخرين.

أما خطأ قائد المركبة المتخطاة، فيستند إلى المادة (152) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، التي أوجبت على قائد المركبة التي تتخطاها مركبة أخرى أن يهدئ السرعة، وأن يلتزم ما أمكن بالجانب الأيمن من المسار، حتى يسمح للمركبة التي تتخطاه بإتمام التخطي بأمان.

وعليه، فإن زيادة السرعة أثناء التخطي، أو التضيق على المركبة المتخطية، أو عدم تمكينها من العودة إلى مسارها، يُعد سلوكاً مخالفاً لقواعد السلامة المرورية، وقد يؤدي إلى قيام مسؤولية مشتركة إذا ثبتت مساهمته في وقوع الحادث، وذلك بحسب تقدير جهة التحقيق أو المحكمة المختصة.

سادساً: التخطي في الضباب أو عند ضعف الرؤية

إذا وقع الحادث نتيجة قيام قائد المركبة الثانية بالتخطي في ظروف جوية لا تسمح بذلك، كالضباب أو ضعف الرؤية أو انعدامها، فإن المسؤولية الفنية تقع على عاتقه، متى ثبت أن مدى الرؤية أمامه أو حوله لم يكن كافياً لإجراء عملية التخطي بأمان.



ويستند ذلك إلى المادة (1/153) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، التي حظرت على قائد المركبة القيام بعملية التخطي إذا كان مدى الرؤية أمامه أو حوله غير كافٍ أو غير واضح.

وتكمن علة هذا الحظر في أن التخطي يتطلب تقديراً دقيقاً للمسافة والسرعة واتجاه المركبات القادمة من الأمام أو الموجودة في المسار المراد الدخول إليه، وهي أمور يتعذر التحقق منها بصورة مأمونة عند ضعف الرؤية. لذلك فإن إجراء التخطي في الضباب أو في ظروف الرؤية المحدودة يُعد مخالفة فنية جسيمة لقواعد القيادة الآمنة، خاصة إذا أدى إلى الاصطدام بمركبة قادمة من الاتجاه المقابل أو بمركبة تسير في ذات الاتجاه.

ويتضح من الأمثلة السابقة أن الأصل في حوادث التقابل والتخطي أن يتحمل المسؤولية الفنية كل قائد مركبة دخل في مسار غيره أو باشر التخطي دون أن يتأكد من إمكان ذلك بأمان. كما أن وجود عائق أو مركبة متوقفة أو بطء في حركة السير لا يبرر الدخول إلى المسار المقابل ما لم تكن الرؤية واضحة، والمسافة كافية، والمركبات المقابلة قد مُكِّنت من المرور أولاً.

كما أن التخطي لا يُعد حقاً مطلقاً لقائد المركبة، بل هو مناورة استثنائية مشروطة بالحيطة والانتباه وسلامة التقدير. ومن ثم فإن مخالفة قواعد التقابل أو التخطي تُعد من أهم الأسباب الفنية المباشرة للحوادث المرورية، لا سيما في الطرق ذات الاتجاهين أو الطرق التي لا تفصل بين اتجاهي السير بجزيرة أو حاجز فاصل.

الفرع السادس التقاطعات وأولوية المرور

تعريف التقاطع وفقاً للمادة 2 من قانون المرور فقرة 21 هو كل تلاقي أو تقابل أو تفرع للطرق على مستوى واحد، شاملاً الساحة المكشوفة التي تكونت نتيجة لذلك. وبذلك فإن التقاطع لا يقتصر على الصورة التقليدية التي يلتقي فيها طريقان متعامدان، بل يشمل كل موضع تتلاقى فيه الطرق أو تتقابل أو تفرع، متى كان ذلك على مستوى واحد من سطح الطريق.

ويفهم من هذا التعريف أن التقاطع المروري هو موضع قانوني وفني تتركز فيه احتمالات تداخل مسارات المركبات والمشاة، ولذلك يكتسب أهمية خاصة في التحقيق المروري؛ لأنه غالباً يكون محل بحث أولوية المرور، واتجاه المركبات، وسرعتها، ونقطة الدخول إلى التقاطع، وما إذا كان التقاطع منظماً بإشارة ضوئية أو رجل شرطة أو علامات مرورية أو غير منظم.



ويرتبط تعريف التقاطع بتعاريف أخرى وردت في المادة ذاتها، منها الطريق، وهو المسطح الكلي المعد للمرور العام، ونهر الطريق، وهو القسم المستخدم عادة لسيير المركبات، ومسار الطريق، وهو الجزء الطولي من نهر الطريق الذي يسمح عرضه بمرور صف واحد من المركبات المتتابعة، واتجاه المرور، وهو الجانب الأيمن من الطريق. فهذه التعاريف مجتمعة تساعد المحقق على تحديد ما إذا كان الحادث قد وقع داخل التقاطع أو قبله أو بعده، وما إذا كانت المركبة تسير في مسارها الصحيح أو دخلت في مسار غيرها.

ومن الناحية الفنية، يمكن تعريف التقاطع المروري بأنه: نقطة التقاء أو تفرع أو تقابل بين طريقين أو أكثر، تنشأ عنها حركة مرورية متداخلة تستوجب تنظيم الأولوية والتهئية والانتباه، سواء تم هذا التنظيم بإشارات ضوئية أو علامات مرورية أو رجل شرطة أو بقواعد الأولوية العامة المقررة في اللائحة التنفيذية.

وتتنوع التقاطعات بحسب طريقة تنظيمها إلى تقاطع متساوي الأهمية، وهو الذي لا توجد فيه إشارة ضوئية أو رجل شرطة أو علامات تمنح الأفضلية لطريق معين، فتكون الأولوية فيه بحسب القواعد العامة، وأهمها أولوية القادم من اليمين عند تساوي الطرق؛ وتقاطع غير متساوي الأهمية، وهو الذي توجد فيه عناصر ضبط مروري، كالإشارة الضوئية أو العلامات المرورية أو رجل المرور، فيلتزم كل قائد مركبة بما يواجهه من أوامر أو إشارات أو علامات.

كما تشمل صور التقاطعات من الناحية المرورية التقاطعات المنظمة بالإشارات الضوئية، والتقاطعات الدوارة، والتقاطعات العلوية أو الجسور، والتقاطعات متعددة المستويات، وهي جميعاً تختلف في طريقة التنظيم، لكنها تشترك في كونها مواضع يلتقي فيها مسار مروري بآخر، مما يوجب على قائد المركبة عناية أشد من القيادة في الطريق المستقيم.

وعليه، فإن أهمية التقاطع في التحقيق المروري لا تقف عند مجرد كونه مكاناً للحدث، بل تمتد إلى كونه عنصراً مؤثراً في تحديد المسؤولية الفنية؛ فمن خلاله يحدد المحقق من كان له حق الأولوية، ومن دخل التقاطع أولاً، ومن خالف الإشارة أو العلامة، ومن لم يخفف السرعة أو لم يتخذ الحيطة الواجبة عند الاقتراب منه.

أشكال التقاطعات المرورية من حيث أولوية المرور :

1. تقاطع متساوي الأهمية :

ويقصد به أيضاً ذلك التقاطع الذي تلتقي فيه طرق لا يظهر من تنظيمها المروري أن أحدها طريق رئيسي والآخر فرعي، ولا توجد به إشارات ضوئية، ولا رجل شرطة ينظم الحركة، ولا علامات مرورية أو خطوط أرضية تمنح الأفضلية لطريق على آخر. وفي هذه الحالة تكون الطرق الداخلة إلى التقاطع في مركز قانوني واحد، فتطبق قاعدة الأولوية العامة المقررة في اللائحة التنفيذية، وهي أولوية

المركبة القادمة من اليمين، مع مراعاة أن هذه الأولوية ليست حقاً مطلقاً، وإنما تقيد دائماً بواجب الحذر والتهديئة وعدم تعريض الغير للخطر. وقد ورد في الكتاب المرفق أن التقاطع متساوي الأهمية هو الذي تتساوى فيه حقوق المركبات، فيلتزم السائق بإعطاء الأولوية للمركبات القادمة من يمينه، ويتميز بعدم وجود إشارة ضوئية أو شرطي سير أو علامات تمنع متابعة السير.



والأساس القانوني العام لهذه القاعدة يجد سنده في المادة 25 من قانون المرور الكويتي، التي تقرر أنه لا يجوز قيادة المركبات بحالة تعرض حياة الأشخاص أو الأموال للخطر، وتلزم كل من يستعمل الطريق من المشاة وقائدي المركبات وقائدي الحيوانات بالتقيد بقواعد المرور وآدابه وإشاراته وعلاماته وتعليمات رجال الشرطة، كما تحيل إلى اللائحة التنفيذية وقرارات وزير الداخلية في بيان قواعد المرور وآدابه.

أما النص المباشر الحاكم للتقاطعات فهو المادة 161 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور،

إذ أوجبت على قائد المركبة أن يتوخى الدقة والحذر التام عند اقترابه من تقاطع الطرق، وأن يقود مركبته بالسرعة المناسبة التي تمكنه من إيقافها ليسمح بمرور المركبات التي لها أولوية المرور. وهذا النص يقرر قاعدة مهمة في المسؤولية الفنية، مؤداها أن الاقتراب من التقاطع، وخاصة إذا كان غير منظم، يفرض على السائق واجباً مضاعفاً في الانتباه والتهديئة والاستعداد للتوقف.

وتقرر المادة 163 من اللائحة التنفيذية قاعدة الأولوية في التقاطعات غير المنظمة بواسطة رجل الشرطة أو الإشارات، فنصت على أن الأولوية تكون للمركبات التي دخلت فعلاً التقاطع، ثم للمركبات القادمة من طريق رئيسي يتقاطع بطريق فرعي، ثم للمركبات القادمة من اليمين عند تقاطع طرق متساوية في الأهمية أو في حالة تعذر التعرف على الطريق الرئيسي. وبذلك، فإذا كان التقاطع متساوي الأهمية، فإن العبارة تكون بالمركبة القادمة من يمين السائق، فيلتزم القادم من اليسار بتمكينها من المرور وعدم مزاحمتها أو اعتراض خط سيرها.

وبناء على ذلك، إذا وقع تصادم بين مركبتين عند تقاطع متساوي الأهمية، وكانت إحداها قادمة من يمين الأخرى، فإن الأصل الفني أن المسؤولية تقع على قائد المركبة القادم من اليسار إذا لم يفسح المجال للمركبة القادمة من يمينه. غير أن هذه القاعدة لا تطبق بصورة آلية مجردة؛ إذ يجب على المحقق أن يثبت اتجاه كل مركبة، ونقطة الاصطدام، ووقت دخول كل مركبة إلى التقاطع، وسرعة كل منهما، وحالة الطريق، ومدى إمكان تفادي الحادث. فقد تكون المركبة القادمة من اليمين هي المخطئة إذا دخلت التقاطع بسرعة عالية، أو بعد أن كانت المركبة الأخرى قد دخلت فعلاً التقاطع، أو إذا ثبت أنها لم تكن متنبهة أو لم تتخذ الحيطة الواجبة.

وتظهر أهمية عبارة "المركبات التي دخلت فعلاً التقاطع" الواردة في المادة 163؛ لأن

الأولوية في التقاطع غير المنظم لا تنحصر دائماً في جهة اليمين وحدها، بل إن المركبة التي دخلت التقاطع فعلاً على نحو مشروع ومأمون تكتسب أولوية المرور في مواجهة من يحاول الدخول بعد ذلك. فإذا ثبت من المعاينة أو الكاميرات أو أقوال الشهود أن إحدى المركبتين كانت قد دخلت التقاطع واستقرت في مساره قبل وصول المركبة الأخرى، فإن المسؤولية قد تنتقل إلى المركبة اللاحقة التي دخلت رغم وجود مركبة داخل التقاطع.

كما أن المادة 164 من اللائحة التنفيذية تقيّد حق الأولوية بقيد جوهري، إذ أوجبت على قائد المركبة، عند توقف المرور أو تباطئه بما يهدد بارتبائه، ألا يدخل التقاطع ولو كانت له الأولوية أو كان الضوء أخضر، إذا كان عند وصوله إليه سوف يتوقف فيه. ومؤدى ذلك أن السائق في التقاطع متساوي الأهمية لا يجوز له أن يتمسك بالأولوية إذا كان دخوله سيؤدي إلى إغلاق التقاطع أو إرباك حركة السير أو خلق خطر على مستعملي الطريق.

وتكمل المادة 165 هذه الفكرة، إذ قررت أن من له حق الاستمرار في السير أو أية أولوية يجب أن يتنازل عنها إذا اقتضت ذلك حالة المرور، ولا يجوز للآخر أن يعتمد على هذا التنازل إلا بعد تفاهم واضح مع المتنازل، وذلك لتجنب ارتباك المرور أو توقفه أو الإضرار بمستعملي الطريق أو تعريضهم للخطر. وهذا النص مهم عملياً؛ لأنه يمنع السائق صاحب الأولوية من استعمال حقه بصورة متعسفة، كما يمنع السائق الآخر من افتراض التنازل عن الأولوية دون إشارة أو تفاهم واضح.

ومن الناحية الفنية، فإن مجرد القول بأن إحدى المركبتين كانت قادمة من اليمين لا يكفي وحده لحسم المسؤولية، وإنما يجب ربط ذلك بسلوك السائقين عند الاقتراب من التقاطع. **فالمادة 158 من اللائحة التنفيذية** توجب على قائد المركبة أن يقلل من سرعة مركبته عند الدخول في التقاطعات، كما تلزمه **المادة 157** بأن تكون سرعته متناسبة مع حالة الطريق، وإمكان الرؤية، والظروف الجوية، وحالة المركبة، وسائر الظروف المحيطة، وبما يمكنه من إيقافها بأمان في حدود مجال الرؤية.

وعليه، فإن صور المسؤولية الفنية في هذه الحوادث تتعدد بحسب ظروف الواقعة. فإذا وصلت مركبتان إلى تقاطع متساوي الأهمية في وقت متقارب، وكانت إحدهما قادمة من يمين الأخرى، ثم دخلت المركبة القادمة من اليسار واصطدمت بها، فالأصل أن المسؤولية على القادم من اليسار لعدم إعطاء أولوية المرور. أما إذا كانت المركبة القادمة من اليمين تسير بسرعة غير ملائمة أو دخلت التقاطع بعد أن كانت المركبة الأخرى قد دخلته فعلاً، فقد تتحمل المسؤولية كاملة أو تشترك فيها بحسب أثر خطئها في وقوع الحادث. وإذا ثبت أن كلا السائقين اقترب من التقاطع دون تهدئة أو دون انتباه، فقد تقوم مسؤولية مشتركة بينهما.

ومن الأمثلة التطبيقية:

إذا كانت المركبة الأولى تسير من الجنوب إلى الشمال، والمركبة الثانية تسير من الغرب إلى الشرق، وكانت المركبة الثانية واقعة على يمين المركبة الأولى، فإن المركبة الأولى تلتزم بإعطاء الأولوية للمركبة الثانية. فإذا لم تتوقف أو لم تخفف سرعتها واصطدمت بالمركبة الثانية داخل التقاطع، قامت مسؤوليتها الفنية. أما إذا ثبت أن المركبة الثانية دخلت بسرعة مفرطة أو اصطدمت بالمركبة الأولى بعد أن كانت الأخيرة قد قطعت معظم التقاطع، فإن قاعدة اليمين لا تكفي وحدها لإدانة المركبة الأولى، بل يجب بحث خطأ المركبة الثانية ومدى مساهمته في الحادث.

ومن حيث التكييف القانوني، فإن عدم إعطاء أولوية المرور يشكل مخالفة صريحة للمادة 14/35 من قانون المرور، التي تعاقب على عدم إعطاء أولوية المرور حسب ما تبينه اللائحة التنفيذية. وإذا ترتب على هذا الخطأ حادث أضر بالمتلكات العامة أو الخاصة، انطبق حكم المادة 1/34 من قانون المرور بشأن التسبب في وقوع حادث يضر بالمتلكات نتيجة مخالفة أحكام القانون أو لائحته التنفيذية. أما إذا اقترنت الواقعة بعدم انتباه أو رعونة أو تفريط يعرض السائق أو الغير للخطر، فقد يثار تطبيق النصوص الأشد بحسب جسامة السلوك ونتيجته.

أولاً : أحكام قضائية متعلقة بالتقاطعات غير المتساوية الأهمية
أي: طريق رئيسي يتقاطع مع طريق فرعي.

1. الطعن رقم 42/85 تجاري — جلسة 8 / 1 / 1986

الموضوع: خروج مركبة من طريق فرعي وعبورها الشارع الرئيسي باتجاه الفتحة الوسطى دون

انتباه.

مضمون الحكم:

قررت محكمة التمييز أن خروج مورث القصر بسيارته من طريق فرعي، وأثناء عبوره الشارع الرئيسي متجهاً إلى الفتحة الوسطى، دون أن ينتبه إلى السيارة القادمة في خط سيرها الصحيح، لا يمنع من اعتبار قائد السيارة القادمة في الطريق الرئيسي مباشراً للضرر متى كانت سيارته هي التي اصطدمت بسيارة المجني عليه وأحدثت الوفاة مباشرة. فالمعيار في ضمان أذى النفس ليس فقط مخالفة أولوية المرور، بل ما إذا كانت حركة المركبة قد جلبت الضرر بذاتها ودون واسطة. ورد هذا الحكم في كتاب ضمان أذى النفس مع بياناته: طعن 42/85 تجاري، جلسة 8 / 1 / 1986، المجلة 1/14، ص 27.

أهميته بالنسبة للتقاطع غير المتساوي:

هذا الحكم مهم جداً لأنه يبين أن من يخرج من الطريق الفرعي يكون مخالفاً فنياً من حيث الأولوية، لكن ذلك لا يؤدي تلقائياً إلى إعفاء سائق الطريق الرئيسي من المسؤولية المدنية إذا كانت مركبته هي التي باشرت الاصطدام وأحدثت الضرر.

2. الطعن رقم 2001/314 مدني — جلسة 2002 / 3 / 18

الموضوع: دراجة نارية خرجت من طريق فرعي ودخلت الطريق الرئيسي فاصطدمت بسيارة كانت تسير في الطريق الرئيسي.

مضمون الحكم:

قررت محكمة التمييز في هذا الحكم نفي صفة المباشر عن قائد السيارة التي كانت تسير في الطريق الرئيسي، لأن مورث الطاعنين خرج بدراجته النارية من طريق فرعي إلى الطريق الرئيسي، ثم صدم بدراجته جانب السيارة الأيمن وسقط على الأرض وحدثت إصابته التي أودت بحياته. واعتبرت المحكمة أن الضرر لم ينتج مباشرة عن حركة السيارة التي كانت في الطريق الرئيسي، بل تدخل بين حركة السيارة والوفاة أمر آخر هو الصدمة التي أحدثتها الدراجة النارية بالسيارة، ولذلك لا يصدق على قائد السيارة وصف المباشر. ورد الحكم في كتاب ضمان أذى النفس بعنوان: ” انتفاء صفة المباشر عن قائد سيارة تسير في الطريق الرئيسي اصطدمت بها دراجة نارية خرجت من طريق فرعي“، مع بيانات: طعن 2001/314 مدني، جلسة 2002 / 3 / 18، غير منشور.

أهميته بالنسبة للتقاطع غير المتساوي:

هذا الحكم يمثل الاتجاه المقابل للحكم السابق. فإذا كان الخارج من الطريق الفرعي هو الذي اصطدم بجانب السيارة التي تسير في الطريق الرئيسي، فإن المسؤولية الفنية قد تقع عليه وحده، وتنتفي صفة المباشر عن قائد السيارة الموجودة على الطريق الرئيسي.

3. الطعن رقم 1322 لسنة 2015 مدني/تجاري — جلسة 2016 / 12 / 29

الموضوع: خروج مركبة من طريق فرعي أيسر دون انتباه، واصطدامها بمركبة كانت تسير في الطريق الرئيسي.

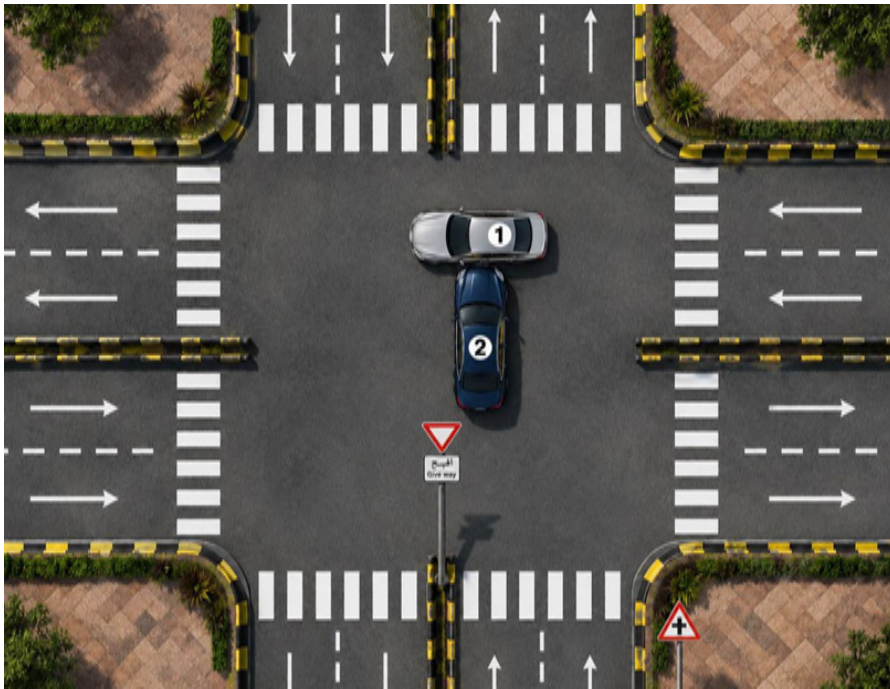
مضمون الحكم بحسب الملخص المنشور:

ورد في فهرس أحكام محكمة التمييز المدنية لسنة 2016 أن الواقعة تعلقت بخروج قائد مركبة من الطريق الفرعي الأيسر دون انتباه، مما أدى إلى اصطدامه بمركبة الطاعن أثناء سيرها بالطريق الرئيسي، ثم اصطدامها بالرصيف الأيمن وعمود الإنارة. وبيانات الحكم المنشورة هي: الطعن رقم 1322 لسنة 2015، جلسة 2016 / 12 / 29.

أهميته بالنسبة للتقاطع غير المتساوي:

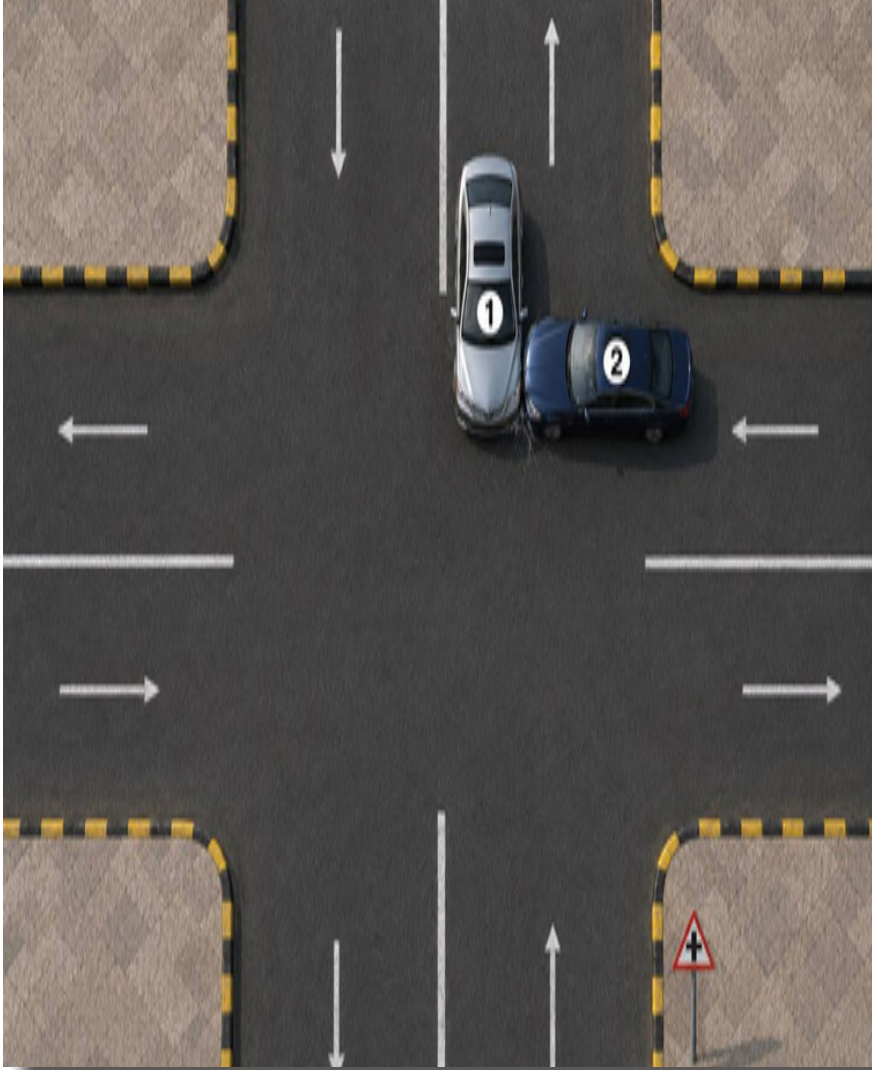
يصلح هذا الحكم لتأكيد أن الطريق الرئيسي يتمتع بأولوية فنية على الطريق الفرعي، وأن خروج المركبة من الطريق الفرعي دون انتباه يعد عنصراً جوهرياً في تحديد المسؤولية الفنية عن الحادث.

مثال أول : تقاطع متساوي الأهمية غير المنظم بإشارة ضوئية أو رجل شرطة



في الصورة الأولى تقع المسؤولية الفنية في الحادث على عاتق قائد المركبة الثانية إذا لم يفسح الأولوية للقدام من اليمين. الأصل عدم الاشتراك. النص: المادة 163/فقرة أولوية اليمين من اللائحة التنفيذية.

مثال : على تقاطع متساوي الأهمية / مركبة دخلت التقاطع فعلاً:
ثانٍ -



المسؤولية الفنية تقع على عاتق قائد المركبة الثانية إذا دخل بعد المركبة الأولى التي كانت داخل التقاطع أو على وشك الخروج منه. النص: المادة 163/أولوية المركبات التي دخلت التقاطع.

2. تقاطع غير متساوي الأهمية :

يقصد بالتقاطع المروري غير المتساوي الأهمية ذلك التقاطع الذي لا تتساوى فيه مراكز الطرق الداخلة إليه من حيث الأولوية، إما لوجود طريق رئيسي يتقاطع مع طريق فرعي، أو لوجود عناصر ضبط مروري كالإشارات الضوئية، أو العلامات المرورية، أو خطوط الوقوف، أو علامة "قف"، أو علامة "أعط الأفضلية"، أو وجود رجل شرطة ينظم حركة السير. وهذا النوع يختلف عن التقاطع المتساوي الأهمية الذي تكون فيه الطرق الداخلة إلى التقاطع في مرتبة واحدة، فتطبق فيه قاعدة أولوية القادم من اليمين.



وقد عرّفت المادة الثانية من قانون المرور التقاطع بأنه: "كل تلاقي أو تقابل أو تفرع للطرق على مستوى واحد شاملاً الساحة المكشوفة التي تكونت نتيجة لذلك"، كما ورد في التقسيم الفني أن التقاطع غير المتساوي الأهمية هو التقاطع الذي توجد به عناصر ضبط مروري، بحيث يلتزم كل سائق بما يواجهه من أوامر رجل المرور أو الإشارة الضوئية أو العلامات المرورية.

والأصل في هذا النوع من التقاطعات أن المسؤولية الفنية لا تحدد بمجرد جهة قدوم المركبة، وإنما تحدد بحسب عنصر الأولوية الظاهر في مكان الحادث؛ ف أحد الطريقين رئيسياً والآخر فرعياً، كانت الأولوية للمركبات القادمة من الطريق الرئيسي، ويلتزم قائد المركبة القادم من الطريق الفرعي بالتهدئة أو التوقف وعدم الدخول إلا بعد التأكد من و الطريق وإمكان العبور دون تعريض الغير للخطر.

وقد قررت المادة 163 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، في بيان أولوية المرور عند عدم تنظيم السير بواسطة رجل شرطة أو إشارات، أن الأولوية تكون للمركبات التي دخلت فعلاً التقاطع، ثم للمركبات القادمة من طريق رئيسي يتقاطع بطريق فرعي، ثم للمركبات القادمة من اليمين عند تساوي الطرق أو تعذر معرفة الطريق الرئيسي.

وتؤسس المادة 161 من اللائحة التنفيذية القاعدة العامة في جميع التقاطعات، إذ أوجبت على قائد المركبة أن يتوخى الدقة والحذر التام عند اقترابه من تقاطع الطرق، وأن يقود مركبته بالسرعة المناسبة التي تمكنه من إيقافها ليسمح بمرور المركبات التي لها أولوية. ومؤدى ذلك أن مجرد السير في الطريق ذي الأفضلية لا يعفي قائد المركبة من واجب الحيطة والحذر، لأن الأولوية ليست حقاً مطلقاً يمارس دون تبصر، بل هي حق منظم يجب استعماله في حدود السلامة المرورية.

كما نصت المادة 162 من اللائحة التنفيذية على حالة خاصة من صور التقاطع غير المتساوي الأهمية، وهي حالة قدوم المركبة من طريق خاص إلى طريق عام، أو من طريق غير مرصوف إلى طريق معبد، فأوجب
العام أو الطريق المعبد، وألا يشرع في إلا بعد التأكد من خلو الطريق وعدم تعريض المرور لأي خطر. ويستفاد م
العام أو المعبد تكون له الأفضلية على الطريق الخاص أو غير المرصوف، وأن مخالفة ذلك تعد خطأ فنياً مؤثراً في تحديد المسؤولية.

وفي التقاطعات المنظمة بالإشارات الضوئية، تكون الأولوية محكومة بالإشارة لا بمجرد كون الطريق رئيسياً أو فرعياً؛ فمن يدخل التقاطع والإشارة الضوئية حمراء في مواجهته يكون هو المخطئ فنياً في الأصل، متى ثبت أن الإشارة كانت تعمل بصورة منتظمة وأن المركبة الأخرى دخلت في ضوء يسمح لها بالمرور. أما إذا كانت الإشارة معطلة أو غير واضحة أو غير قائمة، فيرجع المحقق

إلى القواعد العامة للأولوية، ومنها التحقق مما إذا كان أحد الطريقتين رئيسياً والآخر فرعياً، أو كانت هناك علامات مروية قائمة، أو كانت الطرق متساوية الأهمية فتطبق قاعدة القادم من اليمين.

أما إذا كان التقاطع منظماً بواسطة رجل شرطة، فإن أوامره وتعليماته تقدم على غيرها من عناصر التنظيم المروية؛ لأن السائق ملزم قانوناً باتباع تعليمات رجال الشرطة وقواعد المرور وإشاراته وعلاماته. لذلك، إذا خالف قائد المركبة إشارة رجل الشرطة بالتوقف أو السير أو الانعطاف، ثم وقع الحادث، قامت مسؤوليته الفنية ولو كانت الإشارة الضوئية أو العلامة المروية توحى بغير ذلك، لأن التنظيم المباشر لحركة السير وقت الواقعة يكون لرجل الشرطة.

وتظهر المسؤولية الفنية في التقاطع غير المتساوي الأهمية في صور متعددة: فإذا خرجت مركبة من طريق فرعي واصطدمت بمركبة تسير في طريق رئيسي، فالأصل أن المسؤولية تقع على قائد المركبة القادمة من الطريق الفرعي لعدم إعطاء الأولوية. وإذا خرجت مركبة من طريق خاص أو من موقف أو من طريق غير مرصوف إلى طريق عام أو معبد ووقع التصادم، كانت المسؤولية في الأصل على من دخل الطريق العام دون توقف أو دون التأكد من خلوه. وإذا تجاوز قائد المركبة علامة "قف" أو "أعط الأفضلية" أو خط الوقوف الأرضي ثم اصطدم بمركبة أخرى، كان ذلك قرينة قوية على مسؤوليته الفنية.

أما إذا ثبت أن قائد المركبة صاحب الأولوية كان يسير بسرعة غير مناسبة، أو دخل التقاطع رغم ازحام، فإن يستطيع تفادي الحادث ولم يفعل، فقد تقوم مسؤوليته منفرداً أو تشترك مع قائد المركبة الأخرى بحسب أثر خطئه في وقوع الحادث.

ولا يجوز للسائق أن يدخل التقاطع لمجرد أن له أولوية شكلية إذا كانت حالة المرور لا تسمح بذلك؛ فقد قررت المادة 164 من اللائحة التنفيذية أنه عند توقف المرور أو تباطئه بما يهدد بارتبائه، يجب على قائد المركبة، رغم الأولوية أو الضوء الأخضر، ألا يدخل التقاطع إذا كان عند الوصول إليه سوف يتوقف فيه.

كما قررت المادة 165 أن من له حق الاستمرار في السير أو أية أولوية يجب أن يتنازل عنها إذا اقتضت ذلك حالة المرور، وذلك لتجنب ارتباك المرور أو توقفه أو الإضرار بمستعملي الطريق أو تعريضهم للخطر.

ومن الناحية الجزائية، فإن مخالفة قواعد الأولوية في هذه التقاطعات تندرج تحت المادة 14/35 من قانون المرور التي تعاقب على عدم إعطاء أولوية المرور حسب ما تبينه اللائحة التنفيذية، فإذا ترتب على هذه المخالفة حادث أضر بالملكات العامة أو الخاصة، انطبق كذلك حكم المادة 1/34 من قانون المرور بشأن التسبب في وقوع حادث يضر بالملكات نتيجة مخالفة أحكام قانون المرور أو لائحته التنفيذية. أما إذا اقترن السلوك برعونة أو تفريط أو قيادة خطيرة، فينظر في تطبيق النص الأشد بحسب ظروف الواقعة، وخاصة إذا كان السلوك قد عرّض الأرواح أو الممتلكات للخطر.

وعلى المحقق، عند بحث حادث وقع في تقاطع غير متساوي الأهمية، أن يثبت بدقة نوع التقاطع، وطبيعة كل طريق، وما إذا كان هناك طريق رئيسي وفرعي، وحالة الإشارات الضوئية إن وجدت، والعلامات المرورية والأرضية، وخط الوقوف، واتجاه كل مركبة، ونقطة الاصطدام، ومن دخل التقاطع أولاً، وسرعة كل طرف، ومدى إمكان تفادي الحادث. وهذه العناصر هي التي تكشف ما إذا كان الخطأ راجعاً إلى عدم إعطاء الأولوية، أو تجاوز إشارة أو علامة، أو الدخول غير الآمن من طريق فرعي، أو السرعة، أو اشتراك أكثر من طرف في الخطأ. وقد ورد ضمن الأسئلة العملية للتحقيق في حوادث التقاطعات ضرورة سؤال الشاهد أو الأطراف عن لون الإشارات، وما إذا كانت تعمل بانتظام، ومن الذي وصل إلى التقاطع أولاً، ورد فعل قائدي المركبات عند وجودهم في التقاطع في وقت واحد.

يمكن تقسيم التقاطع المروري غير المتساوي الأهمية إلى أنواع متعددة بحسب مصدر الأفضلية أو عنصر الضبط المروري القائم فيه، لأن العبرة في هذا النوع من التقاطعات ليست بمجرد شكل التقاطع، وإنما بالقاعدة التي تمنح أحد أطراف الحركة المرورية أولوية على غيره.

وقد ورد في الكتاب المرفق أن التقاطع غير المتساوي الأهمية هو التقاطع الذي توجد به عناصر ضبط مروري، مثل الإشارة الضوئية أو العلامات المرورية أو رجل المرور، بحيث يلتزم كل سائق بما يوجد أمامه من عناصر الضبط المروري.

ة رجل الشرطة

«

هذه هي أعلى صورة من غير المتساوي الأهمية من حيث قوة التنظيم؛ إذ يكون رجل صور التقاطع الشرط مكان التقاطع. فإذا وقف رجل الشرطة في التقاطع ونظم السير بإشارة اليد أو الصافرة أو أي وسيلة تنظيمية، وجب على قائدي المركبات والمشاة الالتزام بتعليماته، ولو خالفت في ظاهرها مدلول الإشارة الضوئية أو العلامة الأرضية.

وسند ذلك أن المادة 200 من اللائحة التنفيذية قررت أن التعليمات والعلامات الصادرة من رجال الشرطة تكون لها الأولوية على قواعد المرور وعلى التعليمات التي تدل عليها إشارات المرور الضوئية وعلامات الطرق وخطوط تنظيم المرور. كما قررت المادة 199 أن علامات وإشارات المرور أو تعليمات رجال الشرطة لا تعفي مستعمل الطريق من واجب العناية والحرص والحذر.

التقاطع غير المتساوي الأهمية

النوع الأول: التقاطع المنظم بواسطة رجل الشرطة

تعريف

هو تقاطع تكون فيه أولوية المرور وفق إشارات وتعليمات رجل الشرطة، وتقدم تعليماته على الإشارة والعلامات المرورية.

الأساس القانوني

المادة 200 من اللائحة التنفيذية: تعليمات رجال الشرطة لها الأولوية على إشارات المرور والعلامات والخطوط الأرضية.

✓ الحالة الصحيحة

المركبات تلتزم بإشارة الشرطي.

توقف عند إشارة الشرطي

المرور مسموح باتجاه إشارة الشرطي

العبور من التقاطع بأمان وانتظام

✗ مخالفة

عدم الالتزام بإشارة الشرطي يعرض السائق للمخالفة والحوادث.

الدخول إلى التقاطع مع إشارة التوقف

قطع مسار الغير أثناء تنظيم السير

ملاحظات

التهديئة واجبة عند الاقتراب من التقاطع

الأولوية هنا لتنظيم الشرطي

وتقوم المسؤولية الفنية في هذا النوع على من يخالف إشارة رجل الشرطة؛ فإذا أمر الشرطي مركبة بالتوقف فاستمرت ودخلت التقاطع ووقع حادث، كانت المسؤولية الفنية في الأصل على قائدها لمخالفة أمر الضبط المروري الأعلى مرتبة. ويقابل ذلك من الناحية الجزائية ما ورد في قانون المرور من تجريم مخالفة تعليمات أو أوامر أو إرشادات أعضاء قوة الشرطة الخاصة بتنظيم حركة المرور.

« ثانياً: التقاطع المنظم بالإشارات الضوئية

يقصد به التقاطع الذي تنظم حركة المرور فيه إشارات ضوئية تحدد حق السير أو الوقوف، كالإشارة الحمراء والخضراء والصفراء، سواء كانت للمركبات أو للمشاة. وفي هذا النوع تكون الأولوية لمن كانت الإشارة تسمح له بالمرور، بينما يلتزم من تواجهه الإشارة الحمراء بالتوقف قبل خط الوقوف أو قبل مدخل التقاطع.

وتقوم المسؤولية الفنية غالباً على قائد المركبة الذي يتجاوز الإشارة الحمراء أو يدخل التقاطع في غير الوقت المسموح له، متى ثبت أن الإشارة كانت تعمل بصورة منتظمة وأن الطرف الآخر كان يسير وفق الضوء المسموح. ويجب على المحقق في هذه الحالة ألا يكتفي بأقوال الأطراف، بل عليه أن يثبت حالة الإشارة، واتجاه كل مركبة، وخط السير، ووجود كاميرات أو شهود، ونقطة الاصطدام.

التقاطع غير المتساوي الأهمية

النوع الثاني: التقاطع المنظم بالإشارات الضوئية

تعريف

هو تقاطع تكون فيه أولوية المرور وفق الإشارات الضوئية المنظمة للسير، ويلتزم قائد المركبة بالتوقف أو السير بحسب لون الإشارة واتجاه الحركة المسموح.

الأساس القانوني

المادة 25 من قانون المرور:
الالتزام بإشارات المرور وعلاماته وتعليمات رجال الشرطة.
المادة 164 من اللائحة التنفيذية:
لا يجوز دخول التقاطع إذا كان الازدحام سيؤدي إلى التوقف داخله ولو كانت الإشارة تسمح بالمرور.

إشارة ضوئية تنظم الحركة

✓ الحالة الصحيحة

الالتزام بلون الإشارة واتجاه المسار.

التوقف عند الإشارة الحمراء

السير عند الإشارة الخضراء

مراعاة مسار الانعطاف المسموح

✗ مخالفة

تجاوز الإشارة الحمراء أو الدخول الخاطئ إلى التقاطع بسبب الحوادث.

قطع الإشارة الحمراء

الدخول رغم ازدحام التقاطع

ملاحظات

الأولوية هنا للإشارة الضوئية

التهدة واجبة عند الاقتراب من التقاطع

ومع ذلك، فإن الضوء الأخضر لا يمنح قائده حقاً مطلقاً؛ لأن المادة 164 من اللائحة التنفيذية قررت أنه عند توقف المرور أو تباطئه بما يهدد بارتبائه، يجب على قائد المركبة، رغم الأولوية أو النور الأخضر، عدم دخول التقاطع إذا كان عند الوصول إليه سوف يتوقف فيه.

كما أوجبت المادة 165 على صاحب الأولوية أن يتنازل عنها إذا اقتضت ذلك حالة المرور منعاً لارتباك السير أو تعريض الغير للخطر.

« الاستثناءات الواردة على قاعدة تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء في قانون المرور الكويتي ولائحته التنفيذية

تُعد قاعدة الالتزام بإشارة المرور الضوئية من القواعد الجوهرية في النظام المروري، لما تمثله من أداة قانونية وفنية لتنظيم حركة المركبات والمشاة داخل التقاطعات والميادين ومناطق العبور، ولما يترتب على مخالفتها من خطورة مباشرة على الأرواح والأموال. وقد شدد المشرع الكويتي في شأن تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء، فجعلها من المخالفات الجسيمة التي لا تقف عند حدود المخالفة الإدارية أو المالية، بل ترتب عليها جزاءً جنائياً مشدداً متى ثبتت الواقعة وفقاً للقانون.

وقد نصت المادة 33 مكرراً من قانون المرور، بعد تعديلها بالمرسوم بقانون رقم 5 لسنة 2025، على أنه: "مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأي عقوبة أشد في أي قانون آخر، يعاقب بالحبس مدة تزيد عن سنة ولا تجاوز ثلاث سنوات وبغرامة لا تزيد على ألف دينار ولا تقل عن ستمائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية: "تجاوز إشارة المرور الضوئية الحمراء". ويستفاد من هذا النص أن الأصل هو حظر تجاوز الضوء الأحمر، وأن عبور قائد المركبة للتقاطع أو خط الوقوف حال كون الإشارة الضوئية حمراء في مواجهته يشكل في ذاته فعلاً مؤثماً، متى ثبت أن الإشارة كانت قائمة وواضحة وعاملة، وأن قائد المركبة خالف مدلولها.

كما أجازت المادة 44 من قانون المرور لعضو قوة الشرطة القبض على المتهمين في جرائم محددة، ومن بينها "تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء"، وهو ما يكشف عن أن المشرع لم يتعامل مع هذه المخالفة باعتبارها مجرد سلوك مروري بسيط، وإنما باعتبارها فعلاً ينطوي بطبيعته على درجة عالية من الخطورة المرورية، وخاصة إذا وقع في تقاطع أو عند ممر مشاة أو ترتب عليه حادث.

ومع ذلك، فإن قاعدة حظر تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء ليست مطلقة على نحو آلي مجرد، إذ توجد حالات خاصة وردت في قانون المرور أو لائحته التنفيذية يكون فيها المرور رغم وجود إشارة ضوئية مخالفة في الظاهر غير مؤثم، أو تكون فيه العبرة بتعليمات أخرى تعلو على مدلول الإشارة الضوئية، أو تكون الواقعة في حقيقتها غير متوافرة الركن المادي لجريمة تجاوز الإشارة الحمراء.

أولاً: الاستثناء المتعلق بتعليمات رجال الشرطة

أهم استثناء صريح من قاعدة الالتزام بالإشارة الضوئية هو حالة صدور تعليمات أو علامات من رجل الشرطة تنظم المرور على خلاف مدلول الإشارة. فقد نصت المادة 200 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور على أن: "تكون للتعليمات والعلامات الصادرة من رجال الشرطة الأولوية على قواعد المرور، وعلى التعليمات التي تدل عليها إشارات المرور الضوئية وعلامات الطرق وخطوط تنظيم المرور".



ومقتضى هذا النص أن السائق إذا كانت الإشارة الضوئية في مواجهته حمراء، إلا أن رجل الشرطة المختص بتنظيم المرور أشار إليه بالمرور أو وجهه إلى عبور التقاطع، فإن الامتثال لتعليمات رجل الشرطة لا يعد تجاوزاً مخالفاً للإشارة الحمراء، لأن القانون جعل أوامر رجل الشرطة مقدمة على الإشارة الضوئية. فلا يكون مناط المسؤولية هنا لون الإشارة وحده، بل يجب على المحقق أن يتحقق مما إذا كان رجل الشرطة موجوداً في التقاطع، وما طبيعة الإشارة أو التعليمات التي صدرت منه، وهل كان قائد المركبة قد امتثل لها أم خالفها.

ويقوم هذا الاستثناء على فكرة قانونية جوهرية، وهي أن الإشارة الضوئية وسيلة آلية لتنظيم المرور، أما رجل الشرطة فهو سلطة تنظيم مباشرة وحاضرة في موقع الحركة المرورية، وقد يقتضي تنظيم السير أو معالجة ازدحام أو حادث أو تحولية أن يأمر بالسير خلافاً للضوء الأحمر أو بالتوقف رغم الضوء الأخضر. وفي هذه الحالة تكون الأولوية للتعليمات البشرية الصادرة منه، متى كانت واضحة وموجهة لقائد المركبة.

ولا يعني ذلك أن السائق يتحلل من واجب الحذر بمجرد صدور إشارة من رجل الشرطة؛ **فقد نصت المادة 199 من اللائحة التنفيذية على أن: "تكون علامات وإشارات وخطوط تنظيم المرور طبقاً للمتبّع أو المقرر بالاتفاقيات الدولية. ولا تعفي علامات وإشارات المرور وخطوط تنظيمه أو تعليمات رجال الشرطة مستعمل الطريق بأيّة حال من واجبه في العناية والتزام الحرص والحذر".**

وبناءً عليه، فإذا أمر رجل الشرطة بالمرور، وجب على قائد المركبة العبور بحذر وبالقدر الذي يحقق سلامة مستعملي الطريق، لا أن يستعمل الأمر كذريعة للاندفاع أو تعريض الغير للخطر.

ثانياً: الاستثناء المتعلق بمركبات الطوارئ أثناء أداء خدمة عاجلة

نصت المادة 125 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور على أنه: "على قائدي المركبات وغيرهم من مستعملي الطريق إفساحه لمرور مركبات الطوارئ المعتمدة كالإطفاء والإسعاف والشرطة والدفاع المدني أثناء تحركها متجهة للقيام بخدمة طارئة عاجلة، وتستعمل هذه المركبات أجهزة التنبيه الصوتية والضوئية الخاصة، ويكون إفساح الطريق بالتزام الجانب الأيمن مع تهدئة السرعة إلى أقصى درجة ممكنة أو التوقف على جانب الطريق إذا اقتضى الأمر، ولقائدي هذه المركبات أثناء اتجاهها لمكان القيام بالخدمة عدم التقيّد عند الضرورة بقواعد المرور وإشارات وعلاماته، بشرط بذل أقصى

العناية والحرص اللازمين وعدم تعريض حياة الأشخاص أو الأموال للخطر، مع استعمال أجهزة التنبيه المشار إليها، ولا تسري هذه الأحكام الاستثنائية أثناء عودة هذه المركبات بعد الانتهاء من أداء مهمتها“.



وهذا النص يقرر استثناءً صريحاً لمصلحة مركبات الطوارئ المعتمدة، ويجيز لقائديها، عند الضرورة، عدم التقيد بقواعد المرور وإشاراته وعلاماته، ومن بينها الإشارة الضوئية الحمراء، متى توافرت شروطه. وهذه الشروط هي: أن تكون المركبة من مركبات الطوارئ المعتمدة، كالإطفاء أو الإسعاف أو الشرطة أو الدفاع المدني؛ وأن تكون متجهة فعلاً للقيام بخدمة طارئة عاجلة؛ وأن تستعمل أجهزة التنبيه الصوتية والضوئية الخاصة؛ وأن يكون عدم التقيد بالإشارة أو القاعدة المرورية في حدود الضرورة؛ وأن يبذل قائد المركبة أقصى العناية والحرص؛ وألا يترتب على سلوكه تعريض حياة الأشخاص أو الأموال للخطر.

ولا يكفي لمتنع قائد مركبة الطوارئ بهذا الاستثناء مجرد أن تكون المركبة تابعة لجهة طوارئ، بل يجب أن تكون في حالة أداء مهمة عاجلة. ولذلك نصت المادة صراحة على أن هذه الأحكام الاستثنائية لا تسري أثناء عودة هذه المركبات بعد الانتهاء من أداء مهمتها. فسيارة الإسعاف أو الشرطة أو الإطفاء لا تتمتع بالاستثناء إذا كانت في عودتها العادية أو في انتقال غير عاجل، كما لا تستفيد منه إذا لم تستعمل أجهزة التنبيه الصوتية والضوئية أو إذا كان العبور قد تم بطريقة متهورة أوقعت الحادث.

وعلى المحقق، عند وقوع حادث يتذرّع فيه قائد مركبة الطوارئ بهذا الاستثناء، أن يثبت طبيعة المركبة، ونوع المهمة، ووقت الانتقال، وما إذا كانت أجهزة التنبيه الصوتية والضوئية تعمل، وما إذا كان تجاوز الإشارة الحمراء ضرورياً لإنجاز الخدمة العاجلة، ومدى التزام قائدها بالخطر. فإذا تخلف أحد هذه الشروط، عاد السلوك إلى الأصل العام، وهو وجوب الالتزام بإشارة المرور الضوئية.

مثال : عدم إعطاء أولوية لسيارة الإسعاف



الحادث يتمثل في عدم إفساح الطريق لسيارة إسعاف كانت تستخدم التنبيهات الصوتية أو الضوئية أثناء توجهها لخدمة طارئة، مما أدى إلى الاصطدام. المسؤولية الفنية الأصلية تقع على قائد المركبة التي لم تفسح الطريق.

يتصور الخطأ على أكثر من طرف في نطاق خاص؛ فسيارة الإسعاف لها أولوية واستثناء عند الطوارئ، لكنها ملزمة أيضاً ببذل أقصى العناية والحرص وعدم تعريض الأرواح أو الأموال للخطر. فإذا دخلت التقاطع دون حرص رغم عدم إمكانية الآخرين تفاديها، قد يبحث خطأها الجزئي، لكن الأصل على من لم يفسح الطريق.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 6/33 بشأن عدم إفساح الطريق لمركبات الشرطة والإسعاف والإطفاء والدفاع المدني والمواكب الرسمية أثناء استعمال الصافرات، والمادة 2/33، والمادة 1/34. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 125 التي توجب إفساح الطريق لمركبات الطوارئ بالتزام الجانب الأيمن وتهدئة السرعة أو التوقف، مع تقريرها أن الاستثناء الممنوح لمركبات الطوارئ مشروط ببذل أقصى العناية والحرص.

مثال : عدم إفساح الطريق لسيارة الإطفاء



توضح الصورة سيارة إطفاء في مهمة طارئة، ومركبة لم تفسح لها الطريق أو قطعت مسارها، فوقع الاصطدام. المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة التي أعاقت مركبة الإطفاء أو لم تلتزم بإفساح الطريق.

يتصور الخطأ على أكثر من طرف إذا ثبت أن سيارة الإطفاء، رغم أولوية الطوارئ، لم تراعى الحرص اللازم أو دخلت من موضع لا يتيح للآخرين التفادي. لكن الأصل الفني والقانوني أن الطريق يجب أن يفسح لمركبات الطوارئ.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 6/33، والمادة 33/2، والمادة 1/34. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 125 بشأن مركبات الطوارئ وإفساح الطريق لها، مع شرط استعمال أجهزة التنبيه الصوتية والضوئية وبذل العناية والحرص.

ثالثاً: إفساح الطريق لمركبات الطوارئ وأثره في تقدير مخالفة الإشارة

تتضمن المادة 125 ذاتها التزاماً عاماً على قائدي المركبات وسائر مستخدمي الطريق بإفساحه لمرور مركبات الطوارئ المعتمدة أثناء توجهها للقيام بخدمة طارئة عاجلة. ويكون ذلك بالتزام الجانب الأيمن مع تهدئة السرعة إلى أقصى درجة ممكنة أو التوقف على جانب الطريق إذا اقتضى الأمر.



وهنا ينبغي التمييز بين أمرين: الأول أن النص لم يمنح قائدي المركبات العادية ترخيصاً مطلقاً بتجاوز الإشارة الحمراء بحجة إفساح الطريق لمركبة طوارئ، والثاني أنه قد توجد حالات واقعية يضطر فيها قائد المركبة إلى تحريك مركبته حركة محدودة أو تجاوز خط الوقوف بقدر لازم وآمن لإخلاء المسار أمام مركبة الطوارئ. ففي هذه الحالة لا ينظر إلى الفعل باعتباره تجاوزاً عمدياً للإشارة الحمراء بقصد عبور التقاطع، وإنما باعتباره امتثالاً لواجب قانوني بإفساح الطريق، بشرط أن يكون التحرك في أضيق الحدود وأن يتم دون تعريض الغير للخطر.

وبناءً عليه، فإن قائد المركبة العادية لا يجوز له أن يعبر التقاطع كاملاً أثناء الضوء الأحمر لمجرد وجود مركبة طوارئ خلفه، ما لم يكن ذلك بناءً على تعليمات رجل الشرطة أو اقتضته ضرورة واضحة لا يمكن دفعها بوسيلة أخرى أكثر أماناً. أما التحرك المحدود إلى الجانب أو تجاوز خط الوقوف بالقدر اللازم لإخلاء الطريق، مع التوقف أو العودة إلى النظام المروري فور زوال السبب، فيدخل في نطاق التقدير الفني للواقعة، ولا يصح مساواته بالتجاوز العمدي للإشارة الحمراء متى ثبتت ضرورته وسلامته.

رابعاً: حالة تعطل الإشارة أو عدم وضوحها أو اضطراب مدلولها

لا تعد حالة تعطل الإشارة الضوئية أو عدم وضوحها استثناءً بالمعنى الدقيق من قاعدة تجاوز الإشارة الحمراء، لأنها لا تفترض وجود إشارة حمراء صحيحة وواجبة الاتباع ثم تجيز مخالفتها، وإنما تتعلق بشبوت الركن المادي للمخالفة من عدمه. فإذا كانت الإشارة الضوئية معطلة، أو غير ظاهرة لقائد المركبة، أو محجوبة، أو كان مدلولها مضطرباً، فلا يجوز إسناد جريمة تجاوز الإشارة الحمراء إلا إذا ثبت يقيناً أن الإشارة الحمراء كانت قائمة وواضحة في مواجهة قائد المركبة وقت العبور.

لا تثبت مخالفة تجاوز الإشارة الحمراء إذا لم تكن الإشارة واضحة وصحيحة

يجب التحقق من حالة الإشارة
إذا كانت الإشارة معطلة، مطفأة، أو غير واضحة بسبب عائق أو عطل فني، فلا تُعد المخالفة ثابتة.

يرجع إلى قواعد الأولوية والحذر
يتحرك قائد المركبة وفق قواعد الأولوية، مع التمهّل والانتباه لضمان السلامة.

السند القانوني: المادتان 201 و211 من اللائحة التنفيذية

مثال توضيحي (منظر علوي)

عند عدم وضوح الإشارة، يمنع السائقون قواعد الأولوية:
→ المسار الرئيسي
→ المسار الفرعي
يجب التوقف وإفساح الطريق

التصرف الصحيح:
✓ التأكد من خلو الطريق أو وجود الأفضلية.
✓ التمهّل والتأكد.
✓ السير بحذر واستمرار مراعاة السلامة.

وجود عطل أو عدم وضوح في الإشارة يستلزم قيام المخالفة لعدم توافر عنصر العلم والإدراك الكامل بالإشارة.

إشارة غير واضحة أو معطلة

سير بطيء وحذر

سير بطيء وحذر

ويتصل بذلك نص المادة 201 من اللائحة التنفيذية، التي تحظر إتلاف علامات المرور وأجهزتها أو نقلها أو تغيير مدلولها ومعالمها واتجاهها أو إلحاق أي ضرر بها، كما تحظر تركيب لوحات أو إعلانات أو أجهزة تشابه علامات وأجهزة المرور أو تجعلها أقل وضوحاً أو فاعلية أو تؤدي إلى إرباك مستعملي الطريق. كما نصت المادة 211 من اللائحة التنفيذية على أن الإدارة العامة للمرور، بالتعاون مع الجهات المختصة، تقوم بوضع اللافتات الخاصة بإشارات الطرق الدولية وكافة العلامات الخاصة بتنظيم حركة المرور، ورسم الخطوط على أسطح الطرق، وتحديد أماكن إشارات المرور الضوئية والإشراف على تنفيذ وضعها، واتخاذ كافة الإجراءات وإصدار التعليمات الكفيلة بضمان حركة المرور وتأمين السلامة للجميع.

ومؤدى ذلك أن وضوح الإشارة وصحة وضعها وسلامة تشغيلها عناصر لازمة لإمكان الاحتجاج بها على قائد المركبة. فإذا وقع حادث في تقاطع وثار دفع بأن الإشارة لا تعمل أو أن اتجاهها غير واضح أو أنها محجوبة، وجب على المحقق إثبات حالة الإشارة، وطلب إفادة الجهة المختصة إن لزم، وسماع الشهود، وفحص الكاميرات، وبيان ما إذا كان هناك رجل شرطة أو علامات بديلة أو قواعد أولوية واجبة التطبيق. وفي حال ثبوت تعطل الإشارة يرجع تقدير المسؤولية إلى القواعد العامة في الأولوية والحذر، ولا يكون الوصف الصحيح هو تجاوز إشارة حمراء إلا إذا ثبت قيام الإشارة الحمراء الصحيحة في مواجهة المتهم.

خامساً: حالة دخول المركبة التقاطع قبل تحول الإشارة إلى اللون الأحمر

العبرة بلحظة عبور خط الوقوف

لحظة الدخول (أخضر/أصفر)

تحول الإشارة إلى الأحمر

إذا دخلت المركبة في وقت مسموح فلا يعد ذلك تجاوزاً

يُمنع الدخول إذا كان التقاطع مزدحماً

السند القانوني: المادة 164 من اللائحة التنفيذية

المركبة عبرت خط الوقوف قبل التحول إلى الأحمر

تسلسل الإشارة الضوئية

أخضر → أصفر → أصفر وامض → أحمر

عبور خط الوقوف في وقت مسموح

تحول الإشارة إلى الأحمر

مخطط توضيحي (من أعلى)

حركة متقاطعة منتظرة (إشارة حمراء)

خط الوقوف (عبرت قبله)

إذا دخل قائد المركبة التقاطع في وقت كانت الإشارة تسمح له بالمرور، ثم تغيرت الإشارة إلى اللون الأحمر وهو داخل نطاق التقاطع أو بعد تجاوزه خط الوقوف، فلا يعد ذلك في ذاته تجاوزاً للإشارة الضوئية الحمراء؛ لأن العبرة في جريمة التجاوز تكون بلحظة عبور خط الوقوف أو دخول التقاطع في مواجهة الضوء الأحمر. وهذه الحالة ليست استثناءً من القاعدة، بل هي انتفاء للركن المادي للمخالفة، لأن السائق لم يبدأ العبور حال كون الإشارة حمراء.

غير أن هذه الحالة يجب التعامل معها بحذر؛ فإذا كان قائد المركبة قد دخل التقاطع رغم توقف المرور أو تباطؤه بما يهدد بارتبائه، فقد يكون مخطئاً من زاوية أخرى، ولو كانت الإشارة خضراء عند دخوله.

فقد قررت المادة 164 من اللائحة التنفيذية أنه عند توقف المرور أو تباطؤه بما يهدد بارتبائه، يجب على قائد المركبة، رغم الأولوية أو النور الأخضر، ألا يدخل التقاطع إذا كان عند الوصول إليه سوف يتوقف فيه. ومؤدى ذلك أن الضوء الأخضر لا يبيح دائماً الدخول إلى التقاطع إذا كان الدخول سيؤدي إلى إغلاقه أو عرقلة المرور، كما أن الضوء الأحمر لا ينسب إلى قائد المركبة إذا كان قد دخل فعلاً في وقت كانت الإشارة تسمح له بالمرور.

سادساً: أثر المشاة وممرات العبور المنظمة بإشارات ضوئية

تنظيم الإشارة يحدد أولوية المركبات والمشاة

إشارة المركبات خضراء
إشارة المشاة حمراء

إذا سمحت الإشارة للمركبات والمشاة عبوروا بالمخالفة، يُبحث أثر خطئهم

إذا فتح ممر المشاة وجب على المركبات التوقف

المشاة يعبرون بالمخالفة

السند القانوني: المادة 194 من اللائحة التنفيذية

الحالة الصحيحة: إشارة المشاة خضراء

مخطط توضيحي (من الأعلى)

دلالات توضيحية

- إشارة المركبات خضراء: الحركة مسموحة
- إشارة المشاة حمراء: لا تعبر
- إشارة المشاة خضراء: امير بأمان
- المركبات تتوقف عند فتح ممر المشاة
- عبور خاطئ يعرض السلامة للخطر
- إنهاء الحركة المسموح للمركبات

قد يختلط في بعض الحوادث تقدير خطأ قائد المركبة بخطأ المشاة عند الإشارات الضوئية، خاصة في ممرات العبور. وقد عالجتها المادة 194 من اللائحة التنفيذية هذه المسألة بالنسبة للمشاة، فنصت على أنه يجب على المشاة عند عبورهم نهر الطريق من الممر الخاص بهم والمحدد بعلامات اتباع الآتي:

1. إذا كان الممر مجهزاً بإشارات ضوئية للمشاة فعليهم الالتزام بها.
2. إذا لم يكن الممر مجهزاً بإشارات ضوئية خاصة للمشاة، وكان مرور المركبات عند هذا الممر منظماً بإشارات ضوئية أو منظماً بواسطة أحد أفراد الشرطة، فلا يجوز للمشاة عبور نهر الطريق طالما كانت الإشارة الضوئية أو إشارة الشرطي تسمح للمركبات بالسير.

وهذا النص لا يشكل استثناءً لقائد المركبة من الالتزام بالإشارة الحمراء، ولكنه مهم في تقدير المسؤولية الفنية في الحوادث التي تقع عند التقاطعات وممرات المشاة. فإذا كانت الإشارة تسمح للمركبات بالسير، وكان المشاة قد عبروا بالمخالفة لإشارتهم أو في وقت كانت الإشارة تسمح للمركبات بالمرور، فقد يكون خطأ المشاة سبباً مؤثراً أو مشاركاً في الحادث. أما إذا كانت الإشارة حمراء في مواجهة قائد المركبة أو كان ممر المشاة مفتوحاً لهم، فإن واجب قائد المركبة في التوقف يكون قائماً، ويظل تجاوز الإشارة قرينة قوية على مسؤوليته.

التقاطع غير المتساوي الأهمية

النوع الثالث: التقاطع المنظم بالعلامات المرورية والخطوط الأرضية

تعريف

هو تقاطع تتحدد فيه الأولوية بواسطة علامات مرورية مثل (قف) و(أعط الأفضلية) وخطوط الوقوف والأسمم الأرضية المنظمة لحركة المركبات.

الأساس القانوني

المادة 122 من اللائحة التنفيذية: يلتزم مستعمل الطريق بإشارات المرور وعلاماته وتعليمات رجال الشرطة.

المادة 161 من اللائحة التنفيذية: يجب الحذر عند الاقتراب من التقاطع والقيادة بسرعة مناسبة تسمح بالإيقاف.



الحالة الصحيحة

احترام العلامة وخط الوقوف قبل الدخول إلى التقاطع.





التوقف عند علامة قف

إعطاء الأفضلية عند اللزوم

اتباع الأسمم الأرضية

مخالفة

تجاوز العلامة أو خط الوقوف يعرض السائق للمسؤولية.




دخول التقاطع دون توقف

مخالفة اتجاه السهم الأرضي

ملاحظات

العلامة المرورية تحدد الأولوية

خط الوقوف جزء مهم من التنظيم




هذا النوع يكون غير متساوي الأهمية بسبب وجود علامات مرورية أو خطوط أرضية تمنح الأفضلية لاتجاه معين وتحرمها عن اتجاه آخر، مثل علامة قف، أو علامة أعط الأفضلية، أو خط التوقف، أو الأسهم الأرضية الملزمة باتجاه معين، أو الخطوط المتصلة التي تمنع الانحراف أو تغيير المسار في موضع التقاطع.

وتقوم المسؤولية الفنية في هذا النوع على من يخالف مدلول العلامة أو الخط الأرضي. فمن يتجاوز علامة "قف" دون توقف، أو يدخل رغم وجود علامة أعط الأفضلية، أو يعبر خط التوقف ويدخل في مسار المركبات ذات الأولوية، يكون في الأصل مسؤولاً فنياً عن الحادث متى كان خطؤه سبباً في التصادم.

وهذا النوع يستند إلى القاعدة العامة الواردة في المادة 122 من اللائحة التنفيذية التي تلزم كل مستعمل للطريق ببذل أقصى عناية والتزام الحذر والاحتياط، واتباع قواعد وآداب المرور وإشاراته وعلاماته وتعليمات رجال الشرطة.

رابعاً: تقاطع طريق رئيسي مع طريق فرعي

وهو من أهم صور التقاطع غير المتساوي الأهمية عملياً؛ إذ يكون أحد الطريقين رئيسياً والآخر فرعياً، فتكون الأفضلية في الأصل للمركبات القادمة من الطريق الرئيسي، وليلتزم القادم من الطريق الفرعي بالتهدئة أو التوقف وعدم الدخول إلا بعد التأكد من خلو الطريق وإمكان العبور بسلام.

التقاطع غير المتساوي الأهمية

النوع الرابع: تقاطع طريق رئيسي مع طريق فرعي

تعريف

هو تقاطع تكون فيه أولوية المرور للمركبات القادمة من الطريق الرئيسي، بينما يلتزم القادم من الطريق الفرعي بالتهدئة وإعطاء الأفضلية قبل الدخول.

الأساس القانوني

المادة 163 من اللائحة التنفيذية: الأولوية للمركبات القادمة من طريق رئيسي يتقاطع بطريق فرعي.

المادة 161 من اللائحة التنفيذية: يجب الحذر والقيادة بسرعة مناسبة عند الاقتراب من التقاطع.

طريق رئيسي

طريق فرعي

الحالة الصحيحة

قائد الطريق الفرعي ينتظر حتى يخلو الطريق الرئيسي.

التوقف قبل مدخل التقاطع

مراقبة حركة الطريق الرئيسي

الدخول الآمن بعد إعطاء الأولوية

مخالفة

الدخول من الطريق الفرعي دون إعطاء الأولوية يؤدي إلى الحادث.

عدم إعطاء الأفضلية

الاندفاع إلى التقاطع

ملاحظات

الطريق الرئيسي لا يعفي من الحذر

الأولوية تثبت للطريق الرئيسي ما لم يوجد تنظيم آخر

وقد قررت المادة 163 من اللائحة التنفيذية، عند بيان أولوية المرور في الميادين والدوارات والتقاطعات غير المنظمة بواسطة رجل شرطة أو إشارات، أن الأولوية تكون للمركبات التي دخلت فعلاً التقاطع، ثم للمركبات القادمة من طريق رئيسي يتقاطع بطريق فرعي، ثم للمركبات القادمة من اليمين عند تساوي الطرق أو تعذر معرفة الطريق الرئيسي

وتظهر المسؤولية الفنية هنا في صورة خروج مركبة من طريق فرعي إلى طريق رئيسي دون التأكد من خلو الطريق، أو دون تقدير سرعة المركبات القادمة في الطريق الرئيسي، فيقع التصادم. والأصل أن المسؤولية تقع على القادم من الطريق الفرعي، إلا إذا ثبت أن قائد المركبة في الطريق الرئيسي كان يسير بسرعة غير مناسبة أو ارتكب خطأً مستقلاً أسهم في وقوع الحادث.

مثال: طريق رئيسي مع طريق فرعي

المسؤولية الفنية في الحادث تقع على عاتق قائد المركبة الثانية لدخوله من طريق فرعي إلى طريق رئيسي. لا اشتراك إلا إذا ثبتت سرعة أو مخالفة مؤثرة من المركبة بالطريق الرئيسي.



خامساً: تقاطع طريق خاص مع طريق عام

يقصد به الحالة التي تكون فيها المركبة خارجة من طريق خاص، كمدخل عقار أو مجمع أو موقف أو طريق خدمة خاص، متجهة إلى طريق عام. وهنا يكون الطريق العام صاحب الأفضلية، وليتزم الخارج من الطريق الخاص بالتوقف التام أو التمهّل الشديد إلى أن يتأكد من إمكان الدخول دون تعريض المرور للخطر.

التقاطع غير المتساوي الأهمية

النوع الخامس: تقاطع طريق خاص مع طريق عام

تعريف

هو تقاطع تخرج فيه المركبة من طريق خاص، مثل مدخل عقار أو موقف أو مجمع، إلى طريق عام له أولوية المرور.

الأساس القانوني

المادة 162 من اللائحة التنفيذية: يجب على قائد المركبة القادم من طريق خاص أن يقف ويعطي أولوية المرور للمركبات القادمة على الطريق العام.



الحالة الصحيحة

التوقف والتأكد من خلو الطريق العام قبل الدخول.



الوقوف عند المخرج



مراقبة المركبات القادمة



الدخول الآمن بعد السماح

مخالفة

الدخول المفاجئ من الطريق الخاص يعرقل السير ويؤدي إلى التصادم.



الخروج دون توقف



قطع مسار المركبات في الطريق العام

ملاحظات



الأولوية للطريق العام



الخارج من الطريق الخاص يتحمل واجب الحذر الأشد

وقد نصت المادة 162 من اللائحة التنفيذية على أنه يجب على قائد المركبة القادم من طريق خاص ويتأهب للدخول في طريق عام أن يقف حتى يسمح بمرور المركبات القادمة على هذا الطريق، وألا يسرع في الدخول إلا بعد التأكد من خلو الطريق وعدم تعريض المرور لأي خطر. وتقوم المسؤولية الفنية في هذه الحالة غالباً على قائد المركبة الخارج من الطريق الخاص إذا دخل فجأة أو ضيق على المركبات في الطريق العام أو اعترض مسارها. ومثال ذلك مركبة تخرج من موقف تجاري إلى شارع عام وتستخدم بمركبة تسير في الشارع، فتكون المسؤولية في الأصل على الخارج من الطريق الخاص.

مثال: الدخول من شارع فرعي إلى شارع رئيسي



المتسبب قائد المركبة الثانية لعدم التوقف والتأكد من خلو الطريق.
النص: المادة 162 من اللائحة التنفيذية.

سادساً: تقاطع طريق غير مرصوف مع طريق معبد

هذا النوع قريب من النوع السابق، لكنه يقوم على اختلاف طبيعة الطريقين؛ أحدهما غير مرصوف أو ترابي، والآخر معبد ومهيأ للسير العام. وقد جعلت اللائحة الأفضلية للطريق المعبد، وألزمت القادم من الطريق غير المرصوف بالتوقف وإعطاء الأولوية للمركبات الموجودة على الطريق المعبد.

التقاطع غير المتساوي الأهمية

النوع السادس: تقاطع طريق غير مرصوف مع طريق معبد

تعريف

هو تقاطع تخرج فيه المركبة من طريق ترابي أو غير مرصوف إلى طريق معبد، وتكون أولوية المرور للطريق المعبد.

الأساس القانوني

المادة 162 من اللائحة التنفيذية: يجب على قائد المركبة القادم من طريق غير مرصوف أن يقف ويعطي أولوية المرور للمركبات القادمة على الطريق المعبد.

✓ الحالة الصحيحة

التوقف عند نهاية الطريق الترابي قبل دخول الطريق المعبد.

الانتظار قبل الحافة فحص الطريق المعبد الدخول بعد التأكد من الأمان

✗ مخالفة

دخول الطريق المعبد دون توقف أو احتياط بسبب الحوادث.

عدم إعطاء الأفضلية للطريق المعبد الخروج المفاجئ من الطريق الترابي

ملاحظات

الأولوية للطريق المعبد

الغبار وضعف الرؤية يزيدان من وجوب الحذر

وسند ذلك أيضاً المادة 162 من اللائحة التنفيذية، التي أوجبت على قائد المركبة القادم من طريق غير مرصوف للدخول في طريق معبد أن يقف حتى يسمح بمرور المركبات القادمة على الطريق المعبد، وألا يدخل إلا بعد التأكد من خلو الطريق وعدم تعريض المرور للخطر.

وتقوم المسؤولية الفنية هنا على من يخرج من الطريق غير المرصوف إلى الطريق المعبد دون توقف أو دون احتياط، لأن دخوله يقطع مسار مركبات لها أفضلية السير.

سابعاً: التقاطع الدائري أو الدوار

الدوار يعد صورة خاصة من صور التقاطعات؛ لأن حركة المركبات فيه لا تكون مستقيمة، وإنما تدور حول جزيرة وسطية. وتختلف المسؤولية فيه بحسب ما إذا كان منظماً بإشارة أو رجل شرطة أو علامات مرورية، أو غير منظم. فإذا لم يكن السير منظماً بواسطة رجل شرطة أو إشارات، فإن المادة 163 قررت أن الأولوية في الميادين والدورات تكون للمركبات التي دخلت فعلاً فيها، أي القادمة من اليسار.

التقاطع غير المتساوي الأهمية

النوع السابع: التقاطع الدائري (الدوار)

تعريف

هو تقاطع دائري تدور فيه المركبات حول جزيرة وسطية، وتكون الأولوية للمركبات الموجودة داخل الدوار قبل المركبات الراغبة في الدخول إليه.

الأساس القانوني

المادة 163 من اللائحة التنفيذية: الأولوية في الدوار للمركبات التي دخلت فعلاً فيه.
المادة 142 من اللائحة التنفيذية: يجب التأكد من إمكان تغيير الاتجاه أو الخروج دون تعريض الغير للخطر.

الحالة الصحيحة ✓

إعطاء الأفضلية للمركبات داخل الدوار ثم الدخول الآمن.

التهدئة عند المدخل مراقبة المركبات داخل الدوار الخروج بإشارة واضحة

مخالفة ✗

الدخول المفاجئ أو تغيير المسار داخل الدوار دون احتياط يسبب التصادم.

الدخول دون إعطاء الأفضلية الخروج أو الانحراف المفاجئ

ملاحظات

الأولوية ليست مطلقة بل تقيد بالحدز

يجب استعمال الإشارة عند الخروج من الدوار

وعليه، فالمركبة التي تتأهب للدخول إلى الدوار يجب أن تفسح المجال للمركبات الموجودة داخله، فإذا دخلت فجأة واصطدمت بمركبة تسير داخل الدوار، قامت مسؤوليتها الفنية في الأصل. أما إذا كانت المركبة الموجودة داخل الدوار قد غيرت مسارها فجأة أو خرجت من الدوار دون استعمال الإشارة أو دون احتياط، فقد تنتقل المسؤولية إليها أو تشترك مع المركبة الأخرى.

ثامناً: التقاطع المرتبط بممرات عبور المشاة

قد يكون التقاطع غير متساوي الأهمية بسبب وجود ممر مشاة منظم بإشارة أو علامة أو رجل شرطة، فتكون حركة المشاة والمركبات فيه خاضعة لتنظيم خاص. فإذا كان المرور عند ممر المشاة منظماً بإشارة ضوئية أو رجل شرطة، وجب على المشاة والمركبات الالتزام بهذا التنظيم. وإذا كان الممر غير منظم بإشارة أو رجل شرطة، وجب على قائد المركبة الاقتراب منه بسرعة هادئة للغاية وعدم إزعاج المشاة الذين بدأوا العبور، والتوقف تماماً حتى يتم عبورهم.

وقد قررت المادة 197 من اللائحة التنفيذية أن على قائد المركبة أن يهدئ سرعته عند اقترابه من ممر خاص للمشاة، وأن يتوقف قبل الممر إذا كان المرور مغلقاً أمامه، وألا يبدأ السير حتى يتم إخلاء الممر من المشاة الذين بدأوا العبور.

كما أوجبت المادة 196 على قائدي المركبات ألا يعرضوا المشاة للخطر، سواء كانوا على الأرصفة أو جوانب الطريق أو في نهر الطريق.

وتقوم المسؤولية الفنية في هذا النوع على قائد المركبة إذا لم يراع أولوية المشاة في الممر، أو دخل التقاطع رغم وجود مشاة بدأوا العبور، أو انعطف يميناً أو يساراً دون إفساح المجال لهم.

ثانياً: أحكام قضائية متعلقة بالتقاطعات المتساوية الأهمية أو غير المنظمة

أي: تقاطع لا توجد به إشارة عاملة، أو تعذر معرفة الطريق الرئيسي، أو كان التقاطع غير منظم.

4. الطعن رقم 2002/41 مديني — جلسة 14 / 10 / 2002

الموضوع: تقاطع غير منظم بإشارة مرور، وكانت الإشارة الضوئية معطلة وقت وقوع الحادث.

مضمون الحكم:

قررت محكمة التمييز أن الحادث وقع نتيجة خطأ مشترك بين قائدين دخلا التقاطع. فقد دخل أحدهما التقاطع غير المنظم بإشارة مرور بإهمال وعدم انتباه ودون أخذ الحيطة والحذر والتأكد من خلو التقاطع، مما تسبب في اعتراض خط سير المركبة الأخرى. وفي المقابل كانت المركبة الأخرى تسير بسرعة فوق المعدل أثناء دخولها التقاطع، وظهر ذلك من آثار الفرمامل التي بلغت 25 متراً. وانتهت المحكمة إلى أن قائدي المركبتين كان عليهما التروي وتخفيف السرعة وأخذ منتهى الحيطة والحذر أثناء دخول التقاطع، خصوصاً أن الإشارة كانت معطلة، وأن خطأ كل منهما ساهم في وقوع الحادث. وبيانات الحكم: طعن 2002/41 مديني، جلسة 14 / 10 / 2002.

أهميته بالنسبة للتقاطع المتساوي:

هذا الحكم هو الأقرب لفكرة التقاطع المتساوي الأهمية عملياً، لأن تعطل الإشارة أو غياب التنظيم يعيد المسألة إلى واجب الحذر، وتخفيف السرعة، والتحقق من خلو التقاطع، مع مراعاة قاعدة أولوية القادم من اليمين عند تساوي الطرق أو تعذر معرفة الطريق الرئيسي.

« أحكام تقاطعات منظمة بإشارات ضوئية لكنها مهمة لفهم المسؤولية الفنية

1. الطعن رقم 285/99 مدني — جلسة 25 / 12 / 2000

الموضوع: تصادم عند تقاطع منظم بإشارات ضوئية، وكانت إحدى المركبات قد تجاوزت الإشارة الحمراء أو اعترضت خط سير مركبة أخرى.

مضمون الحكم:

قررت محكمة التمييز أن قائد سيارة النقل قد يعد مباشراً للضرر إذا كانت مركبته هي التي اصطدمت بالمركبة الأخرى عند دخول التقاطع، ولو كان قائد المركبة الأخرى قد خالف الإشارة أو اعترض خط السير. فالعبء في ضمان أذى النفس ليست دائماً بمن خالف الإشارة فقط، بل بمن كانت حركة مركبته هي التي أثرت في التلف وجلبت الوفاة بذاتها دون واسطة. وبيانات الحكم: طعن 285/99 مدني، جلسة 25 / 12 / 2000، غير منشور.

أهميته:

يفيد هذا الحكم عند مناقشة التقاطعات عموماً؛ لأنه يمنع الاكتفاء بعبارة “المركبة الأخرى قطعت الإشارة” لتحديد المسؤولية الفنية، ويلزم بالنظر إلى نقطة الاصطدام، واتجاه الحركة، وأثر كل مركبة في إحداث الضرر.

2. الطعن رقم 12/91 تجاري — جلسة 29 / 6 / 1992

الموضوع: حادث في تقاطع منظم بإشارات ضوئية أسفل جسر الفينيطيس/المسيلة.

مضمون الحكم:

استخلصت محكمة التمييز أن دخول مورث المتضررين التقاطع بسرعة ودون حذر أو تبصر، حتى مع ثبوت تجاوزه للإشارة في الحكم الجزائي، لا يمنع من اعتبار قائد السيارة الأخرى مباشراً للضرر إذا كانت سيارته هي التي اصطدمت بسيارة المورث وأحدثت الوفاة. وقررت المحكمة أن الحكم الجزائي بالبراءة لانتفاء الخطأ الجزائي لا يمنع المحكمة المدنية من تقرير المسؤولية على أساس آخر، وهو ضمان أذى النفس بطريق المباشرة. وبيانات الحكم: طعن 12/91 تجاري، جلسة 29 / 6 / 1992، المجلة 20/2، ص 47.

أهميته:

هذا الحكم يقرر أن المسؤولية المدنية الفنية في حوادث التقاطعات قد تختلف عن المسؤولية الجزائية؛ فقد ينتفي الخطأ الجزائي، ومع ذلك تقوم مسؤولية الضمان إذا ثبتت المباشرة الفنية للضرر.

أنواع التقاطعات :

1. التقاطعات في مستوى واحد



(شكل توضيحي)

هي التي يجتمع فيها المسار الأفقي والمسار العمودي على نفس المستوى و يتم التحكم في حركة المرور باستخدام إشارات المرور أو الدوارات المرورية.

والتقاطعات من هذا النوع تنقسم إلى نوعين تقاطع متساوي الأهمية غير المنظم بإشارة ضوئية أو رجل شرطة وتقاطع غير متساوي الأهمية.

في الحوادث الواقعة داخل التقاطعات غير المنظمة بإشارات ضوئية أو برجال الشرطة، يتعين تحديد المسؤولية الفنية من خلال فحص طبيعة كل طريق من حيث الاتساع وعدد الحارات والعلامات الأرضية والمرورية، للتمييز بين الطريق الرئيسي والفرعي وتحديد صاحب أولوية المرور، وذلك سنداً للمادة 163 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور التي قررت قواعد الأولوية في التقاطعات غير المنظمة.

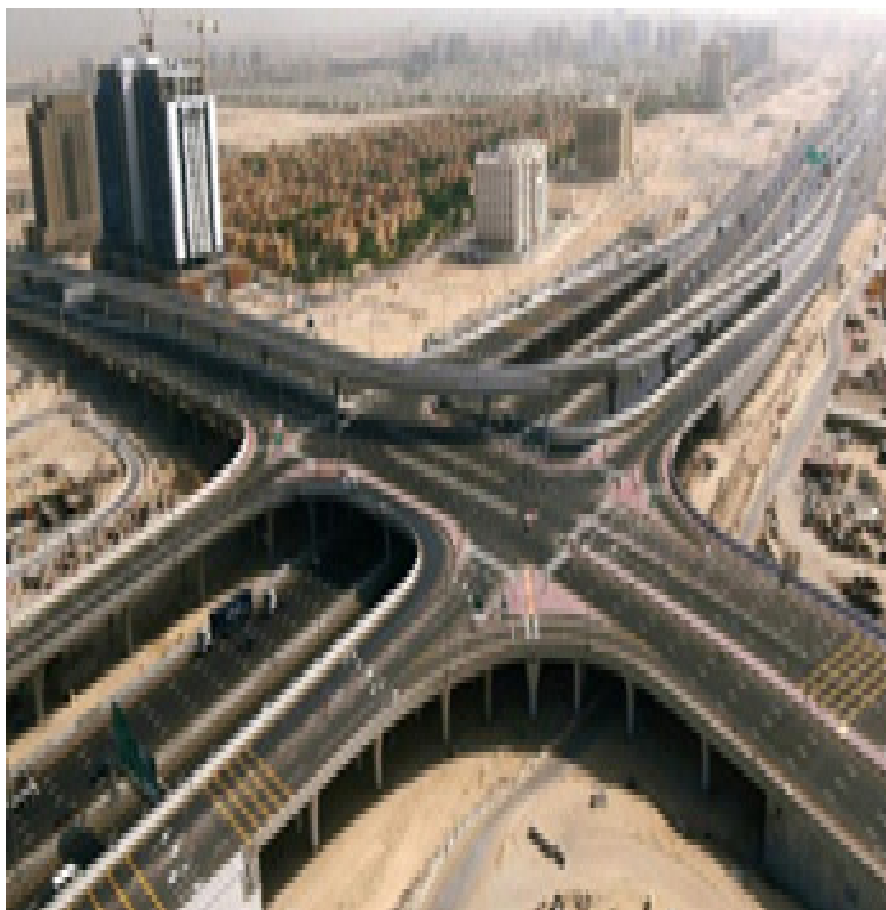
كما يجب مراعاة وجود خطوط عبور المشاة أو علامة "إفساح المجال" أو أي علامة تنظيمية أخرى، باعتبارها قرائن مؤثرة في تحديد الطريق صاحب الأولوية، وذلك استناداً إلى قواعد الالتزام بعلامات وإشارات المرور المقررة قانوناً.

ولا يكفي في تحديد المتسبب الاعتماد على أقوال الأطراف فقط، بل يجب ربطها بسرعة المركبات، وآثار الفرمال، ونقطة الاصطدام، ومكان توقف المركبات بعد الحادث، والمسافة التي قطعتها كل مركبة داخل التقاطع؛ إذ تكشف هذه العناصر عما إذا كانت إحدى المركبات قد دخلت التقاطع فعلاً أو كانت على وشك الخروج منه، وهو ما تؤيده أيضاً المادة 163 من اللائحة التنفيذية في شأن أولوية المركبات التي دخلت التقاطع.

وتكون الأولوية داخل التقاطع لمركبات الطوارئ، كالإطفاء والإسعاف والشرطة والدفاع المدني، متى كانت متجهة لأداء خدمة عاجلة، بشرط بذل أقصى درجات العناية وعدم تعريض الأشخاص أو الأموال للخطر، وذلك وفقاً للمادة 125 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور.

وفي جميع الأحوال، يبقى على كل قائد مركبة عند الاقتراب من التقاطع التزام عام بالحذر والتهدئة وقيادة المركبة بسرعة تمكنه من التوقف عند اللزوم لتمكين المركبات ذات الأولوية من المرور، عملاً بالمادة 161 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور.

2. التقاطعات العلوية :



(شكل توضيحي)

(وتسمى الجسور حيث يتم رفع المسار العمودي فوق المسار الأفقي باستخدام جسر
المرورية
مروري ، ر بشكل منفصل على كل مسار.

3. التقاطعات الدوارة :



هي التقاطعات التي تتميز بوجود جزيرة دائرية كبيرة تدور حولها المركبات

فهو نظام لتنظيم حركة التقاطع يفرض على فائدي المركبات التزاماً خاصاً بالتهئية، ومراقبة حركة المركبات القادمة، واحترام أولوية المرور، وعدم الدخول أو تغيير المسار أو الخروج من الدوار إلا متى كان ذلك مأموناً ولا يعرّض الغير للخطر.

والأصل العام الذي يحكم هذه المسألة هو ما تقرره المادة 25 من قانون المرور من أنه لا يجوز قيادة المركبات بحالة تعرض حياة الأشخاص أو الأموال للخطر، مع التزام مستعملي الطريق بقواعد المرور وآدابه وإشارات وعلاماته وتعليمات رجال الشرطة، وبيان اللائحة التنفيذية والقرارات الوزارية لتلك القواعد والحدود المنظمة للسير. كما تبين اللائحة التنفيذية أن تحديد السرعات والضوابط المرورية يكون بحسب طبيعة الطريق وحالته وازدحامه والمناطق المحيطة به.

أما القاعدة الخاصة في الدوارات فقد نصت عليها المادة 163 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، ومؤداها أنه في الميادين والدوارات والتقاطعات التي لا يكون السير فيها منظماً بواسطة رجل شرطة أو بواسطة الإشارات تكون أولوية المرور في الدوار للمركبات التي دخلت فعلاً فيه، أي للمركبات القادمة من اليسار، ثم للمركبات التي دخلت التقاطع، ثم للمركبات القادمة من طريق رئيسي يتقاطع بطريق فرعي، ثم للمركبات القادمة من اليمين عند تساوي الطرق أو تعذر معرفة الطريق الرئيسي.

وبناءً عليه، فإن قائد المركبة القادم إلى الدوار لا يملك أولوية مطلقة في الدخول، بل يجب عليه أن يخفف سرعته وأن يفسح المجال للمركبات الموجودة داخل الدوار، فإذا دخل فجأة أو دون تقدير لمسافة الأمان واصطدم بمركبة تسير داخل الدوار، قامت قرينة فنية على مسؤوليته لعدم إعطاء أولوية المرور.

ومن ثم، إذا وقع تصادم بين مركبة داخلة إلى الدوار ومركبة كانت تسير داخله، فإن المسؤولية الفنية تكون في الأصل على قائد المركبة الداخلة، متى ثبت أنه لم يراعِ أولوية المركبة التي كانت داخل الدوار، أو دخل بسرعة غير مأمونة، أو لم يتوقف أو يهدئ عند علامة ” أعط الأفضلية “ أو عند خط التمهّل، أو اعترض خط سير المركبة الموجودة في الدوار. ويستند ذلك كذلك إلى المادة 35 من قانون المرور في بند عدم إعطاء أولوية المرور بحسب ما تبينه اللائحة التنفيذية لقانون المرور.

غير أن وجود المركبة داخل الدوار لا يمنح قائدها حصانة مطلقة من المسؤولية الفنية؛ إذ قد تنتقل المسؤولية إليه أو يشترك فيها إذا ارتكب خطأً مستقلاً، مثل تغيير المسار داخل الدوار بصورة مفاجئة، أو الخروج من الدوار من مسار غير مناسب، أو عدم استعمال الإشارة الدالة على الاتجاه، أو قطع مسار مركبة أخرى، أو الدوران بطريقة متعرجة أو بسرعة لا تتناسب مع حالة الدوار.

وفي هذا المعنى تأتي المادة 142 من اللائحة التنفيذية التي تلزم قائد المركبة، إذا أراد تغيير خط سيره أو الدخول في خط آخر أو تغيير اتجاهه أو الدوران يميناً أو يساراً أو الخروج من الطريق أو الدخول إليه، بأن يتأكد من إمكان ذلك دون تعريض نفسه أو غيره للخطر، وأن يعلن عن نيته بوضوح وفي وقت مناسب باستعمال الإشارة، وأن يراعي أوضاع باقي مستعملي الطريق واتجاهاتهم وسرعتهم.

كما أن قائد المركبة الذي يخرج من طريق فرعي أو من مدخل جانبي باتجاه الدوار أو يتأهب للدخول إلى نهر الطريق يلتزم، وفق المادة 143 من اللائحة التنفيذية، ألا يدخل الطريق أو نهره إلا بعد التأكد من إمكان ذلك دون تعريض الغير للخطر، وأن يعلن عن رغبته في الوقت المناسب باستعمال إشارات المركبة أو الإشارة اليدوية، وأن يتم ذلك بسرعة بطيئة. وهذا النص له أهمية عملية في حوادث الدوارات، لأن أغلب التصادمات تقع عند نقطة الدخول أو الخروج، حيث يخطئ قائد المركبة في تقدير سرعة المركبات القادمة من اليسار أو الموجودة داخل الدوار.

وتقوم المسؤولية الفنية كذلك على قائد المركبة الذي يدخل الدوار رغم ازدحامه أو توقف الحركة داخله، لأن المادة 164 من اللائحة التنفيذية قررت أنه عند توقف المرور أو تباطئه بما يهدد بارتبائه، يجب على قائد المركبة، برغم الأولوية أو حتى النور الأخضر، ألا يدخل إذا كان عند الوصول إليه سوف يتوقف فيه. ومؤدى ذلك أن الأولوية ليست حقاً ميكانيكياً مجرداً، بل يجب استعمالها بما لا يؤدي إلى عرقلة التقاطع أو إغلاق الدوار أو تعريض باقي مستعملي الطريق للخطر.

وتكتمل هذه القاعدة بما قرره المادة 165 من اللائحة التنفيذية من أن من له حق الاستمرار في السير أو أية أولوية يجب أن يتنازل عنها إذا اقتضت ذلك حالة المرور، وذلك لتجنب ارتباك المرور أو توقفه أو الإضرار بمستعملي الطريق أو تعريضهم للخطر أو إزعاجهم. وهذا النص مهم في تقدير المسؤولية الفنية عند الدوارات؛ لأن مجرد تمسك أحد الأطراف بأنه صاحب أولوية لا يكفي دائماً لنفي مسؤوليته إذا ثبت أنه كان يستطيع تفادي الحادث بتهئية السرعة أو التوقف أو ترك المجال عندما كانت حالة المرور تقتضي ذلك.

وعلى ذلك، فإن الصور العملية للمسؤولية الفنية في الدوارات يمكن ردها إلى عدة حالات: فإذا دخلت مركبة إلى الدوار واصطدمت بمركبة كانت تسير داخله، فالأصل أن المسؤولية على المركبة الداخلة لعدم إعطاء الأولوية. وإذا كانت المركبة داخل الدوار وغيرت مسارها فجأة أو خرجت

دون إشارة أو قطعت مسار مركبة أخرى، فقد تكون المسؤولية عليها ولو كانت داخل الدوار. وإذا اصطدمت مركبتان داخل الدوار بسبب انتقال إحدهما من مسار داخلي إلى خارجي دون احتياط، فإن المسؤولية تكون على من غيّر مساره بالمخالفة لقواعد تغيير خط السير. وإذا دخل قائد المركبة إلى الدوار رغم توقف الحركة داخله فأغلق التقاطع أو تسبب في تصادم، سئل فنياً ولو كان يعتقد أن له أولوية. وإذا كان الحادث بسبب السرعة الزائدة داخل الدوار أو عند الاقتراب منه، فإن السرعة تعد عاملاً مؤثراً في المسؤولية، لأن اللائحة توجب مراعاة حالة الطريق وازدحامه وظروفه، والدوار بطبيعته موضع يقتضي التهذئة والانتباه.

أما من حيث التكييف القانوني، فإذا ترتب على مخالفة قواعد الأولوية أو الدخول أو تغيير المسار أو السرعة وقوع حادث أضر بممتلكات عامة أو خاصة، انطبق وصف التسبب في وقوع حادث يضر بالممتلكات نتيجة مخالفة أحكام قانون المرور أو لائحته التنفيذية، وهو ما تقرره المادة 34 من قانون المرور. أما إذا نتج عن الحادث إصابة أو وفاة، فإن المسألة لا تقف عند حدود المخالفة المرورية، بل تنتقل إلى بحث الخطأ غير العمدى وعلاقته بالنتيجة في ضوء قواعد الإصابة الخطأ أو القتل الخطأ بحسب الأحوال، مع بقاء مخالفة قواعد الدوار واللائحة التنفيذية أساساً فنياً لإثبات ركن الخطأ.

وخلاصة القول أن المسؤولية الفنية في حوادث الدوارات لا تحدّد بمجرد مكان الاصطدام، وإنما تحدّد وفق معيار مركب قوامه: من كان له حق الأولوية؟ ومن دخل أو خرج أو غيّر مساره؟ وهل استعمل الإشارة؟ وهل كانت السرعة ملائمة؟ وهل كانت حالة الدوار تسمح بالدخول؟ وهل كان بالإمكان تفادي الحادث؟ وبذلك يكون الأصل أن الأولوية لمن كان داخل الدوار، غير أن هذه الأولوية تقيد دائماً بواجب الحيطة والحذر وعدم تعريض الغير للخطر، وبالتزام كل قائد مركبة بأن يستعمل حقه في المرور استعمالاً مأموناً لا يفضي إلى عرقلة السير أو وقوع الحادث.

نماذج عنها :

الخطأ على قائد المركبة الثانية؛ لأن الأولوية لمن دخل الدوار فعلاً، أي القادم من اليسار. لا يتصور اشتراك الخطأ إلا إذا ثبتت سرعة أو انحراف غير مألوف من المركبة داخل الدوار.

النص: المادة 163 من اللائحة التنفيذية.

2. مركبتان داخل الدوار وانحراف إحدهما لمسار الأخرى:



المتسبب قائد المركبة الثانية لانحرافه عن مساره داخل الدوار. الأصل أن الخطأ منفرد عليه.
النص: المادتان 140 و 142 من اللائحة التنفيذية.

3. التنازل عن أولوية المرور داخل الدوار:



إذا تنازل صاحب الأولوية ثم ارتبك واصطدم بالمركبة التي سمح لها بالمرور فالحظاً عليه، متى ثبت التفاهم الواضح. يمكن تصور الاشتراك إذا لم يكن التنازل واضحاً.

النص: المادة 165 من اللائحة التنفيذية.

« تطبيقات عملية على الحوادث المرورية داخل الدوار :

مثال (1)

حادث في دوار بسبب المطر والانزلاق



تظهر الصورة حادثاً داخل دوار في أجواء ممطرة، حيث دخلت مركبة أو سارت داخل الدوار بسرعة لا تناسب حالة الطريق، فانزلقت أو فقد قائدها السيطرة واصطدمت بمركبة أخرى. المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة التي لم تضبط سرعتها أو لم تراعى أولوية الدوار.

يتصور الخطأ على أكثر من طرف إذا كانت المركبة الأخرى غير ملتزمة بمسار الدوار أو غيرت مسارها فجأة أو خرجت دون إشارة. أما إذا كانت المركبة المنزلقة هي التي دخلت بصورة غير آمنة، فالمسؤولية عليها.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 2/33 والمادة 33 مكرراً 4 عند السرعة، والمادة 14/35 عند عدم إعطاء الأولوية، والمادة 1/34. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 157 و 158 بشأن السرعة والطقس، والمادة 1/163 بشأن أولوية المركبات التي دخلت الدوار فعلاً.

مثال (2)

عدم إعطاء الأولوية في الدوار



توضح الصورة أن مركبة دخلت الدوار دون إعطاء الأولوية للمركبات الموجودة داخله، فوقع التصادم عند نقطة الدخول. المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة الداخلة إلى الدوار.

لا يتصور غالباً الخطأ على المركبة الموجودة داخل الدوار، إلا إذا ثبت أنها غيرت مسارها فجأة عند المدخل أو كانت تسير بسرعة غير مأمونة داخل الدوار. والأصل أن الأولوية لمن دخل الدوار فعلاً.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 14/35، والمادة 1/34. ومن اللائحة التنفيذية/ القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 1/163 التي تقرر أن الأولوية في الميادين والدورات للمركبات التي دخلت فعلاً، أي القادمة من اليسار، مع المادة 161 بشأن الحذر عند التقاطعات.

مثال (3)

مركبة داخل الدوار وأخرى خارجة منه



الحادث يتمثل في مركبة كانت تسير داخل الدوار، وعند خروج مركبة أخرى من الدوار قطعت مسارها أو لم تحقق من خلو المسار، فوقع التصادم. المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة التي قطعت المسار عند الخروج أو تغيير الاتجاه.

يتصور الخطأ على أكثر من طرف إذا كانت المركبة داخل الدوار تسير في مسار غير صحيح أو بسرعة عالية أو لم تراع خطوط الدوار.

أما إذا كانت ثابتة في مسارها، فالمسؤولية على المركبة التي خرجت أو قطعت المسار.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 14/35، والمادة 1/34، والمادة 7/34. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 141 بشأن المسارات، والمادة 142 بشأن تغيير الاتجاه والخروج من المسار، والمادة 163 بشأن أولوية الدورات.

مثال (4)

تغيير مسار داخل الدوار



توضح الصورة أن إحدى المركبتين غيّرت مسارها داخل الدوار دون التأكد من خلوه، فاصطدمت بمركبة أخرى. المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة التي غيرت مسارها داخل الدوار دون تحقق.

يتصور الخطأ على أكثر من طرف إذا كانت المركبة الأخرى تجاوزت من موضع غير مأمون أو كانت سرعتها لا تتناسب مع الدوار أو لم تلتزم بمسارها. أما الأصل فهو خطأ مغير المسار.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 2/33، والمادة 1/34، والمادة 7/34 ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 141، والمادة 142، والمادة 163.

4. التقاطعات المنظمة بالإشارات الضوئية :

تُعد التقاطعات المنظمة بالإشارات الضوئية من أهم مواضع التنظيم المروري؛ إذ تلتقي فيها اتجاهات متعددة للحركة، وتتداخل فيها حقوق الأولوية بين المركبات والمشاة ومركبات الطوارئ والمواكب الرسمية. ولذلك فإن الحوادث التي تقع داخل هذه التقاطعات لا تُبحث على أساس لون الإشارة وحده، وإنما تُبحث أيضاً في ضوء واجب الحذر، وتخفيف السرعة، واحترام مدلول الإشارات والعلامات والخطوط الأرضية، والالتزام بتعليمات رجال الشرطة متى وجدت.



أولاً: تعريف التقاطع والإشارة الضوئية

عرّفت المادة (21/2) من قانون المرور التقاطع بأنه:

(كل تلاقي أو تقابل أو تفرع للطرق على مستوى واحد، شاملاً الساحة المكشوفة التي

تكونت نتيجة لذلك).

أما الإشارة الضوئية فهي وسيلة تنظيم مروري كهربائية توضع غالباً في التقاطعات لتنظيم حركة المركبات والمشاة، وتحديد حالات السير أو الوقوف أو الاستعداد أو التحذير. ويكون ذلك من خلال ألوان رئيسية، لكل منها مدلوله المروري؛ فالضوء الأحمر يدل على وجوب الوقوف، والضوء الأخضر يدل، بحسب الأصل، على جواز السير، أما الضوء الأصفر فيحمل مدلول التحذير والاستعداد، ولا يبيح الاندفاع أو زيادة السرعة بقصد اللحاق بالإشارة قبل تحولها إلى الأحمر.

ومع ذلك، فإن مدلول الإشارة لا يعمل بمعزل عن بقية قواعد الطريق. فقد تكون الإشارة خضراء، ومع ذلك يمتنع على قائد المركبة دخول التقاطع إذا كان الطريق داخله مزدحماً بما يؤدي إلى توقفه فيه. كما قد تكون الإشارة حمراء، إلا أن تعليمات رجل الشرطة قد تأمر بالسير، فتكون لتلك التعليمات الأولوية على الإشارة. وقد تتدخل ظروف أخرى في تقدير المسؤولية، مثل تعطل الإشارة، أو مرور مركبات الطوارئ، أو المواكب الرسمية، أو وجود ازدحام أو توقف مفاجئ داخل التقاطع.

ثانياً: القواعد القانونية الحاكمة للتقاطعات والإشارات الضوئية

أرسى قانون المرور ولائحته التنفيذية عدداً من القواعد التي تحكم السير داخل التقاطعات، ومن أهمها:

نصت المادة (25) من قانون المرور على أنه:

(لا يجوز قيادة المركبات بحالة تعرض حياة الأشخاص والأموال للخطر، وعلى كل من يستعمل الطريق من المشاة وقائدي جميع أنواع المركبات وقائدي الحيوانات التزام قواعد المرور وآدابه وإشارات المرور وعلاماته وتعليمات رجال الشرطة. وتبين اللائحة التنفيذية وقرارات وزير الداخلية قواعد المرور وآدابه وإشاراته وعلاماته والحدين الأقصى والأدنى لسرعة المركبات عند الحاجة).

ونصت المادة (122) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور على أن:

(على كل مستعمل للطريق العام، سواء كان يقود مركبة أو يقود حيوانات أو يمشي، أن يراعي في مسلكه بذل أقصى عناية والتزام الحذر والاحتياط اللازمين، وألا يؤدي مسلكه إلى الإضرار بالغير أو تعريضه للخطر أو أن تترتب عليه إعاقة الغير أو مضايقته بأكثر مما تستوجبه الظروف ولا تسمح بتجنبه، وعليه أيضاً التزام قواعد وآداب المرور واتباع إشاراته وعلاماته وتعليمات رجال الشرطة).

كما أوجبت المادة (158) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور تخفيف السرعة عند التقاطعات، فنصت على أنه:

(يجب على كل قائد مركبة أن يقلل من سرعة مركبته عند اجتياز المناطق المأهولة أو إذا كانت الرؤية غير واضحة أو عند الدخول في المنعطفات أو المنحنيات أو المنحدرات أو التقاطعات أو عند أماكن عبور المشاة أو أمام المدارس أو عند ملاقة حيوانات أو تخطيها).

وجاءت المادة (161) من اللائحة ذاتها لتؤكد خصوصية التقاطعات، إذ نصت على أنه:

(يجب على قائد المركبة أن يتوخى الدقة والحذر التام عند اقترابه من تقاطع الطرق، وأن يقود مركبته بالسرعة المناسبة التي يتمكن معها من إيقافها ليسمح بمرور المركبات التي لها أولوية المرور).

وتقرر المادة (199) من اللائحة التنفيذية قاعدة مهمة، مؤداها أن الإشارات والعلامات المرورية لا تعفي مستعمل الطريق من واجب الحذر، إذ نصت على أن:

(تكون علامات وإشارات وخطوط تنظيم المرور طبقاً للمتبّع أو المقرر بالاتفاقيات الدولية، ولا تعفي علامات وإشارات المرور وخطوط تنظيمه أو تعليمات رجال الشرطة مستعمل الطريق بأية حالة من واجبه في العناية والتزام الحرص والحذر).

أما المادة (200) من اللائحة التنفيذية فقد قررت أولوية تعليمات رجال الشرطة على الإشارات الضوئية والعلامات، فنصت على أن:

(تكون للتعليمات والعلامات الصادرة من رجال الشرطة الأولوية على قواعد المرور وعلى التعليمات التي تدل عليها إشارات المرور الضوئية وعلامات الطرق وخطوط تنظيم المرور).

وفي حالة تعطل الإشارة أو عدم تنظيم السير برجل شرطة أو إشارة ضوئية، تطبق قواعد الأولوية المنصوص عليها في المادة (163) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، والتي قررت أنه:

(في الميادين والدوارات والتقاطعات حيث السير غير منظم بواسطة رجل الشرطة أو بواسطة الإشارات تكون أولوية المرور كالآتي:

1. تكون الأولوية في الميادين والدوارات للمركبات التي دخلت فعلاً فيها أي القادمة من اليسار.
2. المركبات التي دخلت فعلاً التقاطع.
3. للمركبات القادمة من طريق رئيسي يتقاطع بطريق فرعي.
4. للمركبات القادمة من اليمين، وذلك عند تقاطع طرق متساوية في الأهمية أو في حالة تعذر التعرف على الطريق الرئيسي).

كما عاجلت المادة (164) من اللائحة التنفيذية حالة توقف أو تباطؤ المرور داخل التقاطع، فنصت على أنه:

(عند توقف المرور أو تباطؤه بما يهدد بارتبائه يجب على قائد المركبة، برغم الأولوية أو النور الأخضر، عدم دخوله إذا كان عند الوصول إليه سوف يتوقف فيه).

ونصت المادة (5/169) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور على أنه:

(لا يجوز الوقوف أو الانتظار في الأماكن التي قد تحجب المركبة بوقوفها أو انتظارها الإشارات الضوئية أو علامات الطرق عن نظر بقية مستعملي الطريق).

وفي شأن مركبات الطوارئ، نصت المادة (125) من اللائحة التنفيذية على أن:

(على قائدي المركبات وغيرهم من مستعملي الطريق إفساحه لمرور مركبات الطوارئ المعتمدة كالإطفاء والإسعاف والشرطة والدفاع المدني أثناء تحركها متجهة للقيام بخدمة طارئة عاجلة، وتستعمل هذه المركبات أجهزة التنبيه الصوتية والضوئية الخاصة، ويكون إفساح الطريق بالتزام الجانب الأيمن مع تهدئة السرعة إلى أقصى درجة ممكنة أو التوقف على جانب الطريق إذا اقتضى الأمر، ولقائدي هذه المركبات أثناء اتجاهها لمكان القيام بالخدمة عدم التقيد عند الضرورة بقواعد المرور وإشارات وعلاماته بشرط بذل أقصى العناية والحرص اللازمين وعدم تعريض حياة الأشخاص أو الأموال للخطر، مع استعمال أجهزة التنبيه المشار إليها، ولا تسري هذه الأحكام الاستثنائية أثناء عودة هذه المركبات بعد الانتهاء من أداء مهمتها).

وفي شأن المواكب الرسمية، نصت المادة (126) من اللائحة التنفيذية على أن: (على مستعملي الطريق إفساحه لمرور المواكب الرسمية وما في حكمها بمجرد الإعلان عن اقترابها بواسطة المنبهات الصوتية أو الضوئية، ولو استدعى الأمر التوقف في أقصى يمين الطريق).

أما من حيث الجزاء، فقد عاقبت المادة (33 مكرراً) من قانون المرور على تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء، فنصت على أنه:

(مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأية عقوبة أشد في أي قانون آخر، يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاثة أشهر وبغرامة لا تزيد على ثلاثمائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يتجاوز إشارة المرور الضوئية الحمراء).

كما نصت المادة (12/35) من قانون المرور على عقوبة عدم التقيد بمدلول الخطوط الأرضية أو العلامات المرورية، وذلك بقولها:

(مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأية عقوبة أشد في أي قانون آخر، يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على خمسة عشر يوماً وبغرامة لا تزيد على خمسة وعشرين ديناراً أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية: عدم التقيد بمدلول الخطوط الأرضية أو العلامات المرورية أو السير على كتف الطريق).

ثالثاً: وسائل إثبات الخطأ في حوادث الإشارات الضوئية

تحديد المسؤولية الفنية في حوادث التقاطعات المنظمة بالإشارات الضوئية يتطلب بحثاً دقيقاً في عدة عناصر، من أهمها:

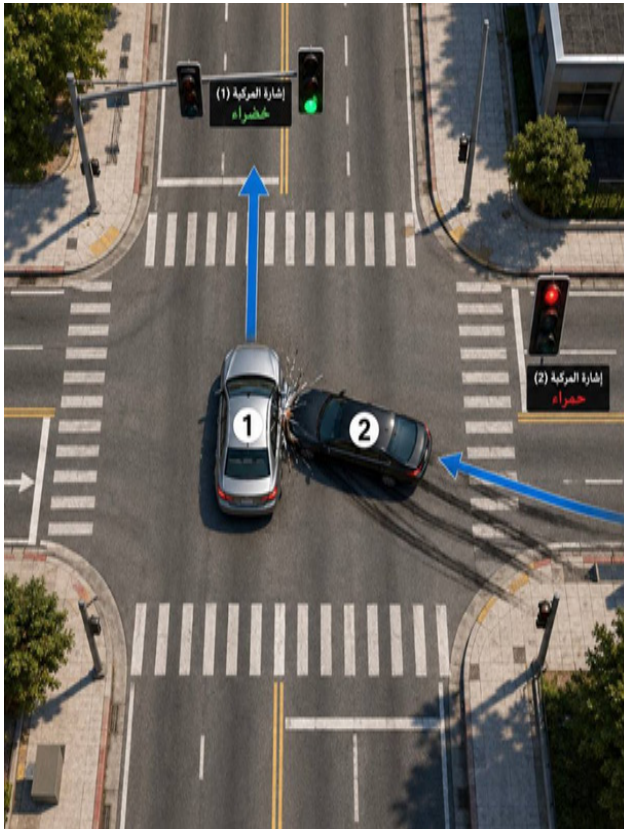
- مخاطبة الجهة المختصة بإدارة هندسة المرور والعمليات والتحكم؛ لبيان حالة الإشارة وقت الحادث، وما إذا كان بها عطل، وبيان أولوية المرور واتجاهات الإضاءة في لحظة وقوع الحادث.
- سماع شهادة الشهود الموجودين في موقع الحادث، وبخاصة من كانوا خلف أي من المركبات أو في مواجهة الإشارة.
- مراجعة كاميرات المراقبة، سواء التابعة للمرور أو المنشآت القريبة أو المركبات.
- بحث أقوال أطراف الحادث، ولا سيما الاعتراف الصريح أو الضمني بتجاوز الإشارة أو الدخول في التقاطع أثناء تحول الإشارة إلى اللون الأصفر.

- معاينة آثار الفرامل، ونقطة الاصطدام، واتجاهات المركبات، ومواقع توقفها بعد الحادث.
- سرعة انتقال المحقق أو الجهة المختصة لمعاينة الإشارة؛ لأن أولوية المرور أو نظام الإضاءة قد يتغير لاحقاً بسبب عطل أو صيانة أو إعادة برمجة.

« رابعاً: تطبيقات عملية على حوادث الإشارات الضوئية

المثال الأول

تجاوز الإشارة الحمراء مع الادعاء أنها كانت صفراء



المثال الأول: تجاوز الإشارة الحمراء مع الادعاء بأنها صفراء

1- المركبة (1) تسير والإشارة خضراء لها

2- المركبة (2) دخلت التقاطع بسرعة كبيرة

3- ادعت أن الإشارة كانت صفراء

4- وقع الاصطدام داخل التقاطع

سبب الحادث

تجاوز الإشارة الحمراء وزيادة السرعة للحاق بالإشارة

إذا تجاوز قائد المركبة الثانية الإشارة الضوئية، ثم ادعى أنها كانت صفراء، وكان الثابت أنه زاد من سرعته بقصد اللحاق بها قبل تحولها إلى اللون الأحمر، فاصطدم بالمركبة الأولى التي كانت تسير والإشارة خضراء لها، فإن المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة الثانية.

ذلك أن القول بأن الإشارة كانت صفراء لا يبيح زيادة السرعة أو الاندفاع داخل التقاطع، بل يفرض الحذر والاستعداد للتوقف متى كان ذلك ممكناً.

كما أن زيادة السرعة للحاق بالإشارة تُعد قرينة على عدم الالتزام بواجب الحذر، وتخالف مقتضى المواد (122) و(158) و(161) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، فضلاً عن قيام مخالفة تجاوز الإشارة الحمراء متى ثبت ذلك، وفق المادة (33 مكرراً) من قانون المرور.



إذا تجاوزت مركبة إطفاء الإشارة الحمراء أثناء توجيهها إلى مهمة طارئة، فإن تجاوز الإشارة لا يعد بذاته سبباً للمسؤولية، متى كانت المركبة في مهمة عاجلة وتستهمل أجهزة التنبيه الصوتية والضوئية. غير أن الإعفاء من التقيد بقواعد المرور ليس مطلقاً، بل مشروط ببذل أقصى العناية والحرص اللازمين وعدم تعريض حياة الأشخاص أو الأموال للخطر.

وعليه، فإذا اصطدمت مركبة الإطفاء بالمركبة الأولى التي كانت على وشك إتمام خروجها من التقاطع والإشارة خضراء لها، وكان الثابت أن قائد مركبة الإطفاء لم يراع الحذر الكافي، فإن المسؤولية الفنية تقع عليه، لا لمجرد تجاوزه الإشارة، وإنما لعدم التزامه بالشرط الجوهري الوارد في المادة (125) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور.

المثال الثالث

عدم إفساح المجال لمركبة إسعاف رغم أن الإشارة خضراء

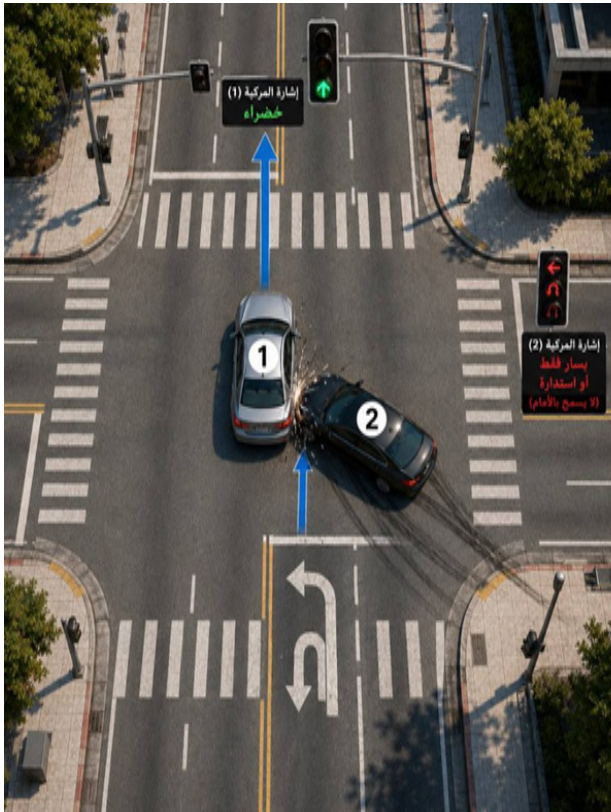


إذا دخلت مركبة إسعاف التقاطع أثناء نقل مريض، وكانت تستعمل أجهزة التنبيه الصوتية والضوئية، ودخلت التقاطع مع مراعاة أقصى درجات الحذر، بينما جاءت المركبة الثانية بسرعة عالية رغم أن الإشارة خضراء لها، ولم تفسح المجال لمركبة الإسعاف، فإن المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة الثانية.

فالإشارة الخضراء لا تعفي قائد المركبة من واجب الحذر، ولا تمنحه حقاً مطلقاً في دخول التقاطع دون مراعاة مركبات الطوارئ. ويستند ذلك إلى المادة (125) من اللائحة التنفيذية، التي توجب إفساح الطريق لمركبات الطوارئ، وإلى المادة (161) التي تلزم قائد المركبة بالحذر والسرعة المناسبة عند التقاطعات، وإلى المادة (199) التي تقرر أن الإشارات والعلامات لا تعفي مستعمل الطريق من واجب العناية والحرص.

المثال الرابع

السير إلى الأمام رغم أن الإشارة أو الأسهم تسمح فقط بالاستدارة أو الانعطاف



المثال الرابع: السير للأمام خلاف مدلول الإشارة

1- مسار المركبة (2)
مخصص للسيار
أو الاستدارة

2- الإشارة لا تسمح لها
بالسير للأمام

3- المركبة (2) تقدمت
للأمام بالمخالفة

4- اصطدمت بالمركبة (1)
صاحبة الأولوية

سبب الحادث

مخالفة مدلول الإشارة
والاتجاه المخصص للمسار

إذا كان مسار المركبة الثانية أو الإشارة المخصصة لها يسمح فقط بالاستدارة إلى الخلف أو الانعطاف إلى اليسار، بينما كان السير إلى الأمام غير مسموح به أو محكوماً بإشارة حمراء، ثم سار قائدها إلى الأمام واصطدم بالمركبة الأولى التي كانت تسير وفق الإشارة الخضراء، فإن الخطأ يقع على قائد المركبة الثانية.

ويستند ذلك إلى المادة (25) من قانون المرور من حيث وجوب الالتزام بإشارات المرور وعلاماته وتعليمات رجال الشرطة، وإلى المادة (33 مكرراً) متى اعتبر السير إلى الأمام تجاوزاً للإشارة الحمراء الخاصة بذلك الاتجاه، وإلى المادة (12/35) من قانون المرور إذا كان الفعل يتضمن عدم التقيد بمدلول الخطوط الأرضية أو العلامات المرورية.

المثال الخامس

مخالفة مدلول الخطوط الأرضية والمسار



إذا كان المسار الذي تسير فيه المركبة الثانية مخصصاً للانعطاف إلى اليسار أو الاستدارة إلى الخلف فقط، ولا يسمح بالسير إلى الأمام أو الانحراف إلى اليمين، ثم خالف قائدها مدلول الخطوط الأرضية وانحرف يميناً فاصطدم بالمركبة الأولى، فإن المسؤولية الفنية تقع عليه.

وتقوم هذه المسؤولية على مخالفة المادة (12/35) من قانون المرور، التي تعاقب على عدم التقيد بمدلول الخطوط الأرضية أو العلامات المرورية، كما تقوم على مخالفة المادة (142) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، متى تضمن الفعل انحرافاً أو تغييراً في خط السير دون التأكد من إمكان ذلك دون تعريض الغير للخطر.

المثال السادس

تعطل الإشارة وإضاءتها باللون الأخضر للطرفين



إذا ثبت أن الإشارة الضوئية كانت معطلة وقت الحادث، وأنها أضاءت باللون الأخضر للطرفين في الوقت ذاته، فإن تحديد المسؤولية يصبح أكثر تعقيداً؛ إذ لا يكون الخطأ في هذه الحالة راجعاً بمجرد ذاته إلى أحد قائدي المركبتين، وإنما إلى خلل في نظام الإشارة.

ومع ذلك، لا يعني ذلك استحالة تحديد المسؤولية الفنية. فإذا ثبت من تقرير إدارة هندسة المرور والعمليات والتحكم، وتقرير الخبير الفني، ومحضر المعاينة، أن الإشارة كانت معطلة، وجب الرجوع إلى قواعد الأولوية العامة المقررة في المادة (163) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، ومنها أولوية المركبات التي دخلت التقاطع فعلاً، أو القادمة من طريق رئيسي، أو القادمة من اليمين عند تساوي الطرق.

كما يمكن نسبة الخطأ إلى أحد قائدي المركبات إذا ثبت أنه دخل التقاطع بسرعة عالية أو دون حذر، وذلك استناداً إلى المواد (158) و(161) و(199) من اللائحة التنفيذية، التي تلزم بتخفيف السرعة عند التقاطعات وبذل العناية والحرص ولو كانت الإشارة في صالح قائد المركبة.

المثال السابع

تجاوز الإشارة الحمراء المثبت بالشهود وتقرير التحكم

المثال السابع:
تجاوز أحمر ثابت بالشهود

- 1- المركبة (1) كانت تسير والإشارة خضراء لها
- 2- المركبة (2) تجاوزت الإشارة الحمراء
- 3- شاهدان أكدا الواقعة
- 4- تقرير التحكم أكد عدم وجود عطل

سبب الحادث
تجاوز الإشارة الحمراء
بشهود الشاهدة والتقرير

إذا ادعى قائد المركبة الثانية أن الإشارة كانت خضراء له، بينما قرر شاهدان كانا يسيران خلف المركبة الأولى أن الإشارة كانت خضراء للمركبة الأولى وحمراء للمركبة الثانية، وأكد تقرير إدارة هندسة المرور وقسم التحكم بالإشارات الضوئية ذلك، ولم يثبت في محضر المعاينة وجود أي عطل بالإشارة، فإن المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة الثانية.

ويستند ذلك إلى المادة (33 مكرراً) من قانون المرور، التي تعاقب على تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء. وتبرز هنا أهمية انتقال المحقق بسرعة إلى موقع الحادث لمعاينة الإشارة، وتسجيل أولوية المرور وألوان الإشارة وقتها، لأن حالة الإشارة قد تتغير لاحقاً بسبب عطل طارئ أو أعمال صيانة أو إعادة ضبط نظام التحكم.

المثال الثامن

دخول التقاطع رغم الازدحام مع وجود إشارة خضراء



إذا دخل قائد المركبة الثانية التقاطع رغم أن الإشارة كانت خضراء له، إلا أنه كان يقود بسرعة عالية أو كان من المتوقع أن يتوقف داخل التقاطع بسبب الازدحام، ثم اصطدم بالمركبة الأولى التي كانت قد دخلت التقاطع وكانت على وشك الخروج منه، فإن المسؤولية الفنية قد تقع على قائد المركبة الثانية.

فالضوء الأخضر لا يجيز دخول التقاطع إذا كان المرور متوقفاً أو متباطئاً بما يؤدي إلى ارتباك الحركة. وقد نصت المادة (164) من اللائحة التنفيذية صراحة على أنه عند توقف المرور أو تباطئه بما يهدد بارتبائه، يجب على قائد المركبة، رغم الأولوية أو الضوء الأخضر، عدم دخول التقاطع إذا كان عند الوصول إليه سوف يتوقف فيه.

كما يستند الخطأ في هذه الصورة إلى المواد (158) و(161) و(199) من اللائحة التنفيذية، من حيث وجوب تخفيف السرعة عند التقاطعات، ومراعاة الدقة والحذر، وعدم الاتكال المطلق على مدلول الإشارة.

المثال التاسع

تجاوز الإشارة بناءً على تعليمات الشرطة أثناء مرور موكب رسمي



إذا تجاوز قائد المركبة الثانية الإشارة الحمراء بناءً على تعليمات صادرة من رجل الشرطة أثناء مرور موكب رسمي، وكان يقود بسرعة معتدلة وبحذر، فإن المسؤولية لا تقع عليه لمجرد تجاوزه الإشارة؛ لأن المادة (200) من اللائحة التنفيذية قررت أولوية تعليمات رجال الشرطة على قواعد المرور وعلى الإشارات الضوئية وعلامات الطرق وخطوط تنظيم المرور.

كما أوجبت المادة (126) من اللائحة التنفيذية على مستعملي الطريق إفساح المرور للمواكب الرسمية وما في حكمها بمجرد الإعلان عن اقترابها بواسطة المنبهات الصوتية أو الضوئية، ولو اقتضى ذلك التوقف في أقصى يمين الطريق.

ومع ذلك، فإن هذا لا يعفي أي قائد مركبة من واجب العناية والحذر. فإذا ثبت أن إحدى المركبات قادت بسرعة غير مناسبة أو لم تراع ظروف التقاطع، فقد تسأل استناداً إلى المادة (199) والمادة (161) من اللائحة التنفيذية. كما قد تثور مسؤولية قائد مركبة أخرى إذا لم يفسح الطريق للموكب الرسمي أو لم يلتزم بتعليمات الشرطة، وذلك بحسب ما تكشف عنه المعاينة والشهود والتقارير الفنية.

ويستفاد مما سبق أن الحوادث التي تقع في التقاطعات المنظمة بالإشارات الضوئية لا يكفي في تحديد المسؤولية فيها القول بأن الإشارة كانت خضراء أو حمراء فحسب، بل يتعين بحث منظومة كاملة من العناصر الفنية والقانونية، تشمل حالة الإشارة، وتعليمات رجال الشرطة، ووجود مركبات طوارئ أو مواكب رسمية، وحالة الازدحام، وسرعة المركبات، ونقطة الاصطدام، وآثار الفرمال، وشهادة الشهود، وتقرير هندسة المرور والتحكم بالإشارات.

فالإشارة الضوئية تنظم الأولوية، لكنها لا تلغي واجب الحذر. ومن ثم فإن قائد المركبة يظل ملتزماً، حتى مع تمتعه بالأولوية أو الضوء الأخضر، بأن يدخل التقاطع بسرعة مناسبة، وبعناية كافية، وبما لا يعرض الأرواح أو الأموال للخطر.

المثال العاشر تجاوز الإشارة الحمراء

حادث بسبب تجاوز الإشارة الحمراء



الحادث يتمثل في دخول مركبة إلى التقاطع أثناء الإشارة الحمراء، في حين أن المركبة الأخرى كانت تعبر بإشارة خضراء، فوقع التصادم داخل التقاطع. المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة التي تجاوزت الإشارة الحمراء.

لا يتصور عادةً تحميل المركبة صاحبة الإشارة الخضراء مسؤولية فنية، إلا إذا ثبت أنها دخلت بسرعة مفرطة أو رغم وجود خطر ظاهر في التقاطع. أما الأصل أن متجاوز الإشارة الحمراء هو المتسبب في الحادث.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 33 مكرراً/1 بشأن تجاوز إشارة المرور الضوئية الحمراء، والمادة 1/34 عند تلف الممتلكات، والمادة 7/34 بشأن عدم التقيد بالإشارات والعلامات. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 199 بشأن الإشارات والعلامات وخطوط تنظيم المرور.

المثال الحادي عشر تجاوز الإشارة الحمراء في تقاطع منظم



الحادث يتمثل في تجاوز إحدى المركبات للإشارة الحمراء، بينما كانت المركبة الأخرى تعبر وفق الإشارة الخضراء، فوقع التصادم في وسط التقاطع. المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة متجاوزة الإشارة الحمراء.

لا يتصور عادةً الخطأ على المركبة ذات الإشارة الخضراء، إلا إذا ثبت أنها دخلت التقاطع رغم وجود ازدحام يمنع إخلاءه أو رغم وجود خطر ظاهر لا يمكن تجاهله. أما في ظاهر الصورة، فالمسؤولية على متجاوز الإشارة.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 33 مكرراً/1، والمادة 1/34، والمادة 7/34.

ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 199 بشأن الإشارات والعلامات وخطوط تنظيم المرور، والمادة 164 إذا كان دخول التقاطع رغم توقف أو تباطؤ المرور سيؤدي إلى الوقوف داخله.

« قواعد الأولوية في التقاطعات ”بشكل عام“ :
أولاً : القاعدة العامة :

« الالتزام عند اقتراب المركبة من تقاطع الطرق بالأمور التالية :

- توخي الدقة ر التام .
- قيادة المركبة بالسرعة المناسبة التي يتمكن معها من إيقاف المركبة ليسمح بمرور المركبات التي لها أولوية .

وذلك وفقاً للمادة 161 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور

(يجب على قائد المركبة أن يتوخى الدقة والحذر التام عند اقترابه من تقاطع الطرق ، وأن يقود مركبته بالسرعة المناسبة التي يتمكن معها من إيقافها ليسمح بمرور المركبات التي لها أولوية) .

«أولوية المرور بالنسبة للقادم من طريق خاص أو غير مرصوف(تراي) وفقاً للمادة رقم 162 من اللائحة

(يجب على قائد المركبة القادم من طريق خاص ويتأهب للدخول في طريق عام أو من طريق غير مرصوف للدخول في طريق معبد أن يقف حتى يسمح بمرور المركبات القادمة على هذا الطريق ولا يسرع في الدخول إلا بعد التأكد من خلو الطريق وعدم تعريض المرور لأي خطر).

«الالتزام من قبل قائد المركبة القادم من طريق خاص و يتأهب للدخول في طريق عام أو من طريق غير مرصوف للدخول في طريق معبد الاتي :

1. أن يقف حتى يسمح بمرور المركبات القادمة على هذا الطريق .
2. أن لا يسرع في الدخول إلا بعد التأكد من خلو الطريق وعدم تعريض المرور لأي خطر

«أولوية المرور في الميادين و الدوارات و الإشارات الضوئية وفقاً للمادة رقم 163 من التقاطعات غير عن طريق الشرطة أو المنظمة ن المرور

(في الميادين والدوارات والتقاطعات حيث السير غير منظم بواسطة رجل شرطة أو بواسطة الإشارات ، تكون أولوية المرور كالآتي :-

1. تكون الأولوية في الميادين والدوارات للمركبات التي دخلت فعلا فيها أي القادمة من اليسار.
2. للمركبات التي د
3. للمركبات القادمة من طريق رئيسي يتقاطع بطريق فرعى
4. للمركبات القادمة متساوية في الأهمية أو في حالة تعذر التعرف على الطريق الرئيسي).

قاعدة عدم دخول التقاطع عند توقف المرور أو تباطئه

تمثل هذه القاعدة استثناءً من مبدأ أولوية المرور في التقاطعات؛ إذ يجب على قائد المركبة ألا يدخل التقاطع إذا كان سيتوقف داخله بسبب توقف المرور أو تباطئه بما يؤدي إلى ارتباك الحركة، سواء أكانت له الأولوية أم لا، وسواء أكانت الإشارة الضوئية خضراء أم لا. وقد قررت المادة (164) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور هذا الحكم صوئاً لانسباب الحركة ومنعاً لإغلاق التقاطع.

« (التنازل عن أولوية المرور في التقاطعات) وفقاً للمادة رقم 165 من اللائحة التنفيذية

لقانون المرور

(على كل من له طبقاً لقواعد المرور حق استمرار السير أو أية أولوية أن يتنازل عنها إذا اقتضت ذلك حالة المرور، ولا يجوز لآخر أن يعتمد على هذا التنازل إلا بعد تفاهمه الواضح مع المتنازل، ويكون ذلك لتجنب إرتباك المرور أو توقفه أو الإضرار بمستعملي الطريق أو تعريضهم للخطر أو إزعاجهم).

شروط التنازل عن الأولوية :

1. التفاهم الواضح بين الطرفين .
2. أن يكون هدفه تجنب إرتباك المرور أو توقفه أو الإضرار بمستعملي الطريق أو تعريضهم للخطر أو إزعاجهم .

فعدم احترام قواعد التقاطعات و أولوية المرور يُعد انتهاكاً جسيماً لقواعد السلامة المرورية ، وغالباً ما يُحمّل السائق المخالف المسؤولية الكاملة عن الحادث و يلعب الالتزام بهذه القواعد دوراً حاسماً في منع الحوادث المميتة (مثل الاصطدام الجانبي) وتجنب العواقب القانونية والمادية.

الفرع السابع

التسبب في وقوع حادث مروري أضرّ بممتلكات الغير وفقاً للمادة 1/34 من قانون المرور الكويتي

تُعد جريمة التسبب في وقوع حادث مروري أضرّ بممتلكات الغير من الجرائم المرورية ذات الطبيعة الخاصة؛ فهي لا تقوم على مجرد مخالفة شكلية لقواعد المرور، ولا على مجرد وقوع اصطدام عارض، وإنما تنهض متى ثبت أن قائد المركبة قد ارتكب خطأً مرورياً أو خالف حكماً من أحكام قانون المرور أو لائحته التنفيذية أو القرارات المنفذة له، وترتب على ذلك إحداث ضرر مادي بمال مملوك للغير، سواء كان هذا الغير شخصاً طبيعياً، أو شخصاً اعتبارياً خاصاً كالشركات والمؤسسات والمحلات التجارية.

والعلة من تجريم هذا الفعل لا تقتصر على حماية المال الخاص من التلف أو الهلاك، بل تمتد إلى حماية النظام المروري ذاته، باعتباره نظاماً عاماً يهدف إلى صيانة الأرواح والأموال وضمان سلامة استعمال الطريق العام. فالطريق ليس مجالاً لاستعمال فردي مطلق، وإنما هو مرفق عام تنظمه قواعد آمرة، ويُفترض في كل قائد مركبة أن يلتزم فيها بواجب الحيطة والحذر والانتباه، وأن يقدر حركة الطريق وظروفه تقديراً صحيحاً، وأن يتخذ من الاحتياطات ما يحول دون إلحاق الضرر بممتلكات الآخرين.

أولاً: النص القانوني والطبيعة القانونية للجريمة

تنص المادة 34 من قانون المرور، في حكمها العام، على معاقبة من يرتكب الأفعال الواردة بها، ومن بينها: التسبب بحادث يضر بممتلكات الأفراد. وبذلك فإن مناط التجريم يتمثل في اجتماع ثلاثة عناصر: وقوع حادث مروري، وأن يكون هذا الحادث ناتجاً عن مخالفة مرورية أو خطأ في القيادة، وأن يترتب عليه ضرر بممتلكات الغير.

وتُعد هذه الجريمة من جرائم النتيجة، لا من جرائم الخطر المجرد؛ إذ لا يكفي فيها مجرد القيادة الخاطئة أو مجرد مخالفة قاعدة مرورية، بل يجب أن يثبت أن تلك المخالفة قد أنتجت ضرراً مادياً بمال مملوك للغير. أما إذا لم يترتب على الفعل ضرر، بقي الأمر في حدود المخالفة المرورية المستقلة بحسب وصفها القانوني. كما أنها من جرائم الخطأ غير العمدية؛ لأن الجاني لا يقصد عادة إتلاف مال الغير، وإنما يقع الضرر نتيجة إهماله أو رعونته أو تفريطه أو عدم احتياظه أو مخالفته للقوانين واللوائح.

ويجب التمييز بين هذه الجريمة وبين جريمة الإتلاف العمدية؛ فإذا ثبت أن قائد المركبة تعمد الاصطدام بمال الغير بقصد إتلافه أو الانتقام من مالكه، خرج الفعل من نطاق الخطأ المروري ودخل في نطاق الجريمة العمدية بحسب وصفها في قانون الجزاء. أما إذا كان الضرر نتيجة قيادة غير متبصرة أو مخالفة مرورية أو سوء تقدير، بقي الوصف في نطاق المادة 1/34 من قانون المرور متى كان الضرر واقعاً على ممتلكات الأفراد أو الجهات الخاصة.

ثانياً: محل الحماية في الجريمة

محل الحماية في هذه الجريمة هو المال الخاص المملوك للغير، سواء كان منقولاً أو عقاراً أو جزءاً من عقار أو ملحقات به. فيدخل في ذلك إتلاف مركبة الغير أو إلحاق الضرر بها، أو الاصطدام بواجهة محل تجاري، أو سور منزل، أو باب كراج، أو بضاعة معروضة، أو معدات شركة، أو أي مال خاص ثبتت ملكيته أو حيازته المشروعة للمجني عليه أو للممثل القانوني عنه.

أما إذا انصب الضرر على مرافق عامة أو ممتلكات عامة، كالاصطدام بعمود إنارة، أو محطة كهرباء، أو أنابيب ماء، أو إشارة مرورية، أو حاجز إسمنتي، أو رصيف، أو جسر، أو أشجار ونخيل مزروعة على جوانب الطريق أو في الجزيرة الوسطى، فإن الواقعة لا تُعامل معاملة الضرر الواقع على ممتلكات الأفراد فحسب، بل يتعين على المحقق أن يراعي خصوصية المال العام، وأن يخاطب الجهة الحكومية المختصة لإثبات الضرر وتقديره وحفظ حق الدولة في المطالبة بقيمته.

وعلى ذلك، فإن التمييز بين الممتلكات الخاصة والمرافق العامة ليس تمييزاً شكلياً، بل يترتب عليه اختلاف في إجراءات التحقيق والمخاطبات والجهة صاحبة الصفة في المطالبة بالتعويض.

ثالثاً: أركان الجريمة

1. الركن المفترض: وجود مركبة وحادث مروري

يفترض قيام الجريمة وجود مركبة آلية أو ما في حكمها، وأن يقع الحادث أثناء استعمالها أو قيادتها أو تحريكها أو توقفها على نحو مخالف لأحكام القانون أو لواجبات الحيطة. ولا يشترط أن يكون الحادث تصادماً بين مركبتين؛ فقد يكون اصطداماً بجسم ثابت، أو بمحل تجاري، أو بسور، أو بمرفق، أو بمركبة متوقفة، أو اندفاع مركبة نتيجة عدم إحكام السيطرة عليها.

ولا يكفي مجرد وقوع الحادث بذاته لإسناد المسؤولية، بل يجب على المحقق أن يبحث: من كان يقود المركبة؟ وهل كانت القيادة بإذن مالِكها أو حائزها؟ وهل كانت المركبة مرخصة ومؤمناً عليها؟ وهل كان قائدها يحمل رخصة سوق صالحة لقيادة مثل تلك المركبة؟ وهل كان سبب الحادث راجعاً إلى خطأ قائدها، أم إلى سبب أجنبي لا يد له فيه؟

2. الركن المادي: الخطأ والضرر وعلاقة السببية

يقوم الركن المادي على ثلاثة عناصر مترابطة:

أ- الخطأ المروري:

يتخذ الخطأ صوراً متعددة، منها الإهمال، والرعونة، وعدم الانتباه، والتفريط، وعدم مراعاة القوانين واللوائح والقرارات المنظمة للمرور. ويشمل ذلك، بحسب ظروف الواقعة، عدم تقدير المسافة الكافية، الانحراف المفاجئ، الرجوع دون تبصر، السرعة غير الملائمة لحالة الطريق، عدم الانتباه للمركبات المتوقفة، عدم السيطرة على المركبة، مخالفة مدلول العلامات أو الخطوط الأرضية، أو قيادة مركبة لا تتوافر فيها شروط الأمن والمتانة.

ب- الضرر المادي:

يجب أن يثبت حدوث ضرر فعلي بممتلكات الغير. والضرر قد يكون كلياً أو جزئياً، جسيماً أو بسيطاً، ويكفي أن يؤدي الحادث إلى تلف مادي قابل للإثبات، ككسر زجاج، أو تهشم واجهة، أو تلف باب، أو انبعاج مركبة، أو إتلاف سور، أو تلف بضاعة، أو تعطل معدة. ولا يكفي القول بالمجرد بوجود ضرر، بل يجب وصفه وصفاً دقيقاً في محضر المعاينة، وبيان موضعه وحجمه وأثره الظاهر.

ج- علاقة السببية:

لا تكتمل الجريمة إلا إذا ثبت أن الخطأ المنسوب إلى قائد المركبة هو السبب في الضرر. فإذا ثبت أن الضرر وقع بسبب قوة قاهرة، أو خطأ المجني عليه وحده، أو فعل شخص ثالث لا يمكن توقعه أو دفعه، انتفت علاقة السببية أو ضعفت بحسب الأحوال. أما إذا اشترك أكثر من سبب في إحداث الضرر، وجب على المحقق بيان دور كل سبب، ومدى مساهمة قائد المركبة فيه، حتى يكون الوصف القانوني قائماً على أساس فني لا على مجرد افتراض.

3. الركن المعنوي: الخطأ غير العمدى

الركن المعنوي في هذه الجريمة هو الخطأ غير العمدى، ويعني أن الجاني لم يرد إحداث الضرر، ولكنه لم يلتزم بما يفرضه عليه القانون والحذر الواجب على الشخص المعتاد في مثل ظروفه. فإذا قاد المركبة بطريقة غير متبصرة، أو أهمل متابعة الطريق، أو خالف قاعدة مروية، فوقع الضرر نتيجة لذلك، تحقق الركن المعنوي.

ولا يُشترط لإدانته أن يكون قد توقع الضرر فعلاً، بل يكفي أن يكون في استطاعته وواجبه أن يتوقعه وأن يتفاداه لو التزم بالحيلة الواجبة. أما إذا ثبت أنه قصد إحداث التلف، فإن الواقعة تخرج من نطاق الخطأ المروى إلى نطاق القصد الجنائي في جرائم الإلتلاف العمدى.

رابعاً: المسؤولية القانونية لمالك المركبة أو حائزها

الأصل في قانون المرور أن مالك المركبة الآلية أو المرخصة باسمه أو حائزها أو المسؤول عنها يعد مسؤولاً عن المخالفات المرتبطة بها، ما لم يقدم دليلاً مقنعاً على أن الذي كان يقود المركبة وقت وقوع المخالفة شخص آخر، مع تقديم البيانات اللازمة للإرشاد عنه. وهذه المسؤولية تقوم على فكرة الحراسة والسيطرة الفعلية على الشيء الخطر، وهي المركبة.

ويترتب على ذلك أن المحقق لا يقف عند مجرد بيانات الملكية، بل يبحث عن الحياة الفعلية وقت الحادث: من كان يقود؟ ومن سلّمه المركبة؟ وهل كان التسليم بإذن؟ وهل كان القائد يحمل رخصة سوق؟ وهل كانت المركبة مستعملة دون علم المالك أو الحائز؟

فإذا ادعى المالك أن المركبة كانت مسروقة أو مستعملة دون علمه، وجب على المحقق أن يواجه قائد المركبة بهذا الادعاء، وأن يبحث جدياً الواقعة، وأن يطلب ما يؤيدها من بلاغ سرقة أو أقوال شهود أو قرائن مادية. فإذا ثبت أن المركبة خرجت من حيازة مالكها دون رضاه، انتقلت الحراسة الفعلية إلى من استولى عليها أو قادها، وكان هو المسؤول عن الحادث والأضرار الناتجة عنه.

خامساً: المستندات اللازمة من أطراف الحادث

يتعين على المحقق في حوادث المرور ذات الأضرار المادية أن يطلب من أطراف الحادث، بحسب صفتهم، المستندات الآتية:

1. البطاقة المدنية.
2. إجازة تسيير المركبة.
3. رخصة السوق.
4. تصريح القيادة، إذا كانت القيادة تستلزم تصريحاً خاصاً.

ولهذه المستندات أهمية عملية؛ فهي تكشف صفة قائد المركبة، ومدى صلاحية رخصته، وبيانات المركبة، ومالكها أو حائزها، وحالة الترخيص والتأمين، وما إذا كانت هناك مخالفات أخرى ملازمة للحادث أو مستقلة عنه.

سادساً: المخالفات الملازمة التي يتعين على المحقق استظهارها

قد لا تقف الواقعة عند تهمة التسبب في حادث أضر بممتلكات الغير، بل قد تكشف التحقيقات عن مخالفات أخرى يتعين إظهارها وتوجيهها متى توافرت شروطها، ومن أهمها:

1. المخالفات المرتبطة بإجازة تسيير المركبة

يدخل في ذلك قيادة مركبة بتأمين إجباري غير ساري المفعول، أو قيادة مركبة دون تجديد إجازة تسييرها، أو عدم حمل إجازة التسيير أثناء القيادة. فإذا تبين للمحقق عند تدوين بيانات المركبة أن التأمين المدون في إجازة التسيير منته، وقدم قائد المركبة ما يفيد وجود تأمين جديد سارٍ، وجب إثبات بيانات التأمين الجديد في محضر التحقيق وإرفاق صورة منه بملف القضية، مع توجيه التهمة المناسبة إذا كان هناك موجب لذلك.

أما إذا لم تكن إجازة التسيير موجودة مع قائد المركبة، فعلى المحقق مخاطبة ضابط المخفر للاستعلام رسمياً عن بيانات المركبة واستخراج ورقة من الحاسب الآلي، ثم إرفاقها بملف القضية بعد التأشير عليها بما يفيد النظر والإرفاق.

2. المخالفات المرتبطة برخصة السوق

إذا تبين أن قائد المركبة يحمل رخصة لا تجيز له قيادة مثل تلك المركبة، وجب توجيه تهمة قيادة مركبة برخصة سوق غير صالحة لقيادة مثل تلك المركبات. ومثال ذلك أن يقود شخص مركبة نقل يزيد عدد ركابها أو حمولتها على الحد الذي تجيزه رخصته الخاصة، مع أن قيادتها تستلزم رخصة عامة.

كما يجب توجيه التهمة إلى مالك المركبة أو حائزها إذا سلمها لشخص لا يحمل رخصة سوق صالحة لقيادتها، أو لشخص لا يحمل رخصة أصلاً، متى ثبت علمه أو نسبة التسليم إليه. ويجب التفريق بين عدم حمل رخصة السوق أثناء القيادة، وهي حالة يكون فيها القائد مرخصاً لكنه لا يحمل الرخصة وقت الحادث، وبين قيادة مركبة دون حيازة رخصة سوق أصلاً، وهي حالة أشد وأقوم بذاتها على عدم سبق حصول القائد على رخصة.

3. قيادة المركبة دون علم مالكيها أو حائزها

إذا ادعى مالك المركبة أو حائزها أن قائدها استعملها دون علمه، وأقر القائد بذلك، وجب توجيه تهمة قيادة مركبة آلية دون علم مالكيها أو حائزها إلى القائد، مع بحث مدى جدية الادعاء واستبعاد الصورية أو الاتفاق اللاحق المصطنع بين الطرفين.

سابعاً: إجراءات التحقيق في أضرار الممتلكات الخاصة

إذا نتج عن الحادث المروري اندفاع إحدى المركبات واصطدامها بأمولاك خاصة للأفراد أو الشركات، وجب على المحقق اتباع إجراءات دقيقة، أهمها:

1. الانتقال إلى مكان الحادث متى اقتضت مصلحة التحقيق ذلك.

2. معاينة موضع الاصطدام وآثاره.

3. إثبات الأضرار في محضر معاينة مستقل.

4. وصف الضرر وصفاً تفصيلياً من حيث موضعه وحجمه وطبيعته.
5. استدعاء مالك المال المتضرر أو الممثل القانوني عنه.
6. سؤاله تفصيلاً عن ملكيته أو صفته، وطبيعة الضرر، وسببه، وتقديره لقيمة التلفيات.
7. إثبات أقواله في محضر التحقيق حتى تكون الأضرار معلومة وثابتة.
8. إرفاق الصور الفوتوغرافية أو التقارير الفنية أو عروض الإصلاح إن وجدت.
9. سؤال قائد المركبة عن سبب الاصطدام، وسرعته، واتجاهه، وحالة الطريق، ومدى رؤيته، وحالة المركبة فنياً.

وتظهر أهمية محضر المعاينة المستقل في مثل هذه الوقائع لأنه يمنع الخلط بين الضرر المدعى به والضرر الثابت، ويساعد المحكمة في تصور كيفية وقوع الحادث، وتحديد ما إذا كان الضرر نتيجة مباشرة لفعل المتهم أو نتيجة سبب آخر.

إذا وقع الضرر على أحد مرافق الدولة أو ممتلكاتها، تعيّن على المحقق معاينة الأضرار وتدوينها، ثم مخاطبة الجهة الحكومية المختصة وإحاطتها علماً بالحادث وبيانات المركبة المتسببة، مع إرفاق ما يفيد استلام الجهة المعنية للكتاب بملف القضية.

وتختلف الجهة التي تخاطب بحسب نوع المرفق المتضرر، ومن ذلك:

1. وزارة الكهرباء والماء

تخاطب عند الاصطدام بعمود إنارة، أو محطة كهرباء، أو أنابيب مياه، أو أي مرفق تابع لها. وعلى المحقق بعد معاينة مكان الحادث أن يدون الأضرار وبيان حجمها تفصيلاً، ثم يخاطب ضابط المخفر المختص لإبلاغ الجهة المعنية بالحضور فوراً إلى مكان الحادث لاتخاذ اللازم، كفصل التيار الكهربائي أو سد أنابيب المياه، ثم يوجه كتاباً إلى الجهة المختصة في الوزارة لإحاطتها بالحادث وبياناته، مع إرفاق ما يثبت استلامها للمخاطبة.

2. الهيئة العامة لشؤون الزراعة والثروة السمكية

تخاطب عند الاصطدام بأشجار أو نخيل مزروعة على جوانب الطريق أو في الجزيرة الوسطى بين الطريقين أو بأي مرفق تابع لها. ويتعين على المحقق مخاطبتها باعتبارها الجهة صاحبة الاختصاص في تقدير الضرر الواقع على تلك المزروعات أو المرافق.

3. الإدارة العامة للمرور

تخاطب عند إلحاق ضرر بإشارة مرورية أو علامة مرورية أو ما يتصل بتنظيم حركة المرور. ويجب على المحقق أن يثبت حالة الإشارة أو العلامة والآثار الموجودة عليها في محضر معاينة مستقل، ثم يخاطب ضابط المخفر لإبلاغ الجهة المختصة، ويخاطب كذلك الإدارة العامة للمرور بالبيانات اللازمة.

وعند الاصطدام بحاجز إسمنتي أو جسر أو رصيف أو أي مرفق تابع لوزارة الأشغال العامة، يُحرَّر محضر معاينة مستقل يتضمن بيان الأضرار وبياناتها، ثم تُخاطب الجهة المعنية ويُرفق ما يفيد استلامها للكتاب بملف القضية.

تاسعاً: التعامل مع الطرف الأجنبي في الحادث

إذا كان أحد أطراف القضية أجنبياً ولا يجيد اللغة العربية، وجب على المحقق الاستعانة بمترجم، ولو كان المحقق نفسه يجيد اللغة الأجنبية؛ لأن الترجمة إجراء يضمن سلامة الأقوال ووضوحها وحيادها. ويجب أن يحلف المترجم اليمين القانونية بأن يترجم وينقل الأقوال بالأمانة والصدق كما سمعها، إلا إذا كان من المترجمين المعتمدين لدى جهة التحقيق وسبق له حلف اليمين بحكم وظيفته.

ويجب إثبات اسم المترجم ورقمه المدني، وإرفاق صورة بطاقته المدنية، وتوقيعه على محضر التحقيق، إلى جانب توقيع الطرف الأجنبي. أما إذا كان الطرف الأجنبي يجيد التحدث باللغة العربية، فيجب أن يثبت المحقق ملاحظة في محضر التحقيق تفيد أن المائل أمامه يجيد التحدث باللغة العربية، وأن يوقع المحقق إلى جانب تلك الملاحظة.

المبحث الثالث

الأسباب المتعلقة بالمركبة (العوامل الفنية)



يقصد بها كل خلل أو عيب أو نقص في المركبة أو أجزائها أو تجهيزاتها أو حمولتها أو طريقة استعمالها، متى كان من شأنه أن يؤثر في صلاحيتها للسير الآمن أو في قدرة قائدها على السيطرة عليها أو في تمكين الغير من رؤيتها أو توقع حركتها، وكان هذا الخلل سبباً مباشراً أو مساهماً في وقوع الحادث المروري.

ولا تنحصر العوامل الفنية في الأعطال الميكانيكية الظاهرة، كتعطل المكابح أو تلف الإطارات، بل تمتد إلى كل ما يتصل بشروط الأمان والمتانة، مثل سلامة جهاز القيادة، والمحرك، والأنوار، والزجاج، وجسم المركبة، والحمولة، والجر، والمقطورات، والتعديلات غير المرخصة، واستعمال المركبة في غير الغرض المرخص به. فالمركبة لا تكون صالحة للسير لمجرد وجود ترخيص لها، وإنما يجب أن تبقى صالحة فنياً في كل وقت، وأن تكون جميع أجزائها بحالة سليمة لا تعرض قائدها أو ركبها أو مستعملي الطريق للخطر.

وتتبع أهمية هذا النوع من الأسباب من أن الحادث قد يقع رغم عدم وجود مخالفة ظاهرة في طريقة القيادة، فإذا ثبت أن السبب المنتج للحادث يرجع إلى عيب فني في المركبة، كفشل الفرامل أو انفجار إطار أو تعطل الأنوار أو سقوط حمولة، فإن المسؤولية الفنية لا تنسب إلى السلوك المروري وحده، بل إلى إخلال سابق بواجب الصيانة والفحص والتأكد من صلاحية المركبة للسير.

« الأساس القانوني العام للمسؤولية الفنية المرتبطة بالمركبة

يقوم الأساس القانوني العام لهذه المسؤولية على المادة 25 من قانون المرور، التي تقرر أنه لا يجوز قيادة المركبات بحالة تعرض حياة الأشخاص أو الأموال للخطر، وتلزم مستعملي الطريق باتباع قواعد المرور وآدابه وإشاراته وعلاماته وتعليمات رجال الشرطة. ومؤدى ذلك أن قيادة مركبة غير صالحة فنياً أو فاقدة لأحد شروط الأمن والمتانة تدخل في نطاق القيادة التي قد تعرض الأشخاص أو الأموال للخطر.

كما تقرر المادة 30 من قانون المرور مسؤولية مالك المركبة أو المرخصة باسمه أو حائزها أو المسؤول عنها عن مخالفات أحكام قانون المرور ولوائحته التنفيذية والقرارات المنفذة له، ما لم يقدم دليلاً مقنعاً على أن الذي كان يقود المركبة وقت وقوع المخالفة شخص آخر مع تقديم البيانات اللازمة للإرشاد عنه. وتبرز أهمية هذا النص في الحالات التي يكون الخلل الفني راجعاً إلى إهمال المالك أو المسؤول عن المركبة في صيانتها أو السماح بتسييرها وهي غير صالحة.

وتعد المادة 38 من اللائحة التنفيذية هي النص العام الجامع لشروط الأمن والمتانة، إذ توجب أن تكون المركبة مصممة ومصنعة حسب أصول الفن والصناعة، وأن تكون جميع أجزائها متينة وسليمة ومثبتة تثبيتاً تاماً، وأن تكون دائماً في حالة صالحة للاستعمال والسير، وأن تتوافر فيها شروط الأمن والمتانة المقررة، بحيث لا تعرض للخطر سائقها أو ركبها أو مستعملي الطريق ولا تسبب ضرراً للطرق أو للأماكن العامة أو الخاصة.

كما تفرض المادة 137 من اللائحة التنفيذية على قائد المركبة واجباً دائماً بالتأكد، وخاصة قبل بدء السير، من سلامة المركبة وصلاحيتها بجميع أجزائها، ومن عدم وجود خطر عليها أو على الغير، ومن استيفاء الشروط المقررة في القانون واللائحة والقرارات التنفيذية. وتكملها المادة 138 من اللائحة التنفيذية التي تقرر أنه إذا طرأ أثناء سير المركبة أي سبب من شأنه أن يؤثر على

أمنها أو سلامة الغير أو أمن المرور وسيولته، فعلى قائدها أن يسحبها من الطريق بأسرع وقت ممكن.

وعليه، فإن الالتزام الفني لا يبدأ عند الترخيص ولا ينتهي بانتهاء الفحص الدوري، بل هو التزام مستمر يقع على قائد المركبة ومالكها وحائزها والمسؤول عنها، ويظل قائماً قبل السير وأثناءه وبعد ظهور أي عارض في مؤثر.

« أنواع الحالات : أولاً: عيوب المكابح والفرامل



تعد عيوب المكابح من أخطر الأسباب الفنية المؤدية إلى الحوادث، لأنها تؤثر مباشرة في قدرة قائد المركبة على إيقافها أو تخفيف سرعتها أو تفادي الخطر. ومن صورها ضعف الفرامل، أو عدم تماثل أثرها على العجلات، أو تسرب زيت الفرامل، أو تلف الخراطيم، أو نقص ضغط الهواء في المركبات التي تعمل فراملها بالهواء، أو تعطل فرامل تأمين الإيقاف.

وقد عاجلت المادة 42 من اللائحة التنفيذية هذا الجانب، فأوجبت أن تكون بكل مركبة وسيلتان مستقلتان على الأقل يمكن بواسطة إحداها التحكم في سير المركبة وإيقافها بطريقة كاملة وسريعة ومأمونة، وهما فرملة الخدمة وفرامل تأمين الإيقاف. كما أوجبت أن يكون تأثير فرامل الخدمة متماثلاً على جميع العجلات، وأن تكون أجهزة الفرامل من مواسير وخراطيم وخزان هواء أو سوائل سليمة فنياً.

وتقوم المسؤولية الفنية هنا إذا ثبت أن قائد المركبة لم يتمكن من التوقف بسبب عيب في المكابح كان سابقاً على الحادث أو كان يمكن اكتشافه بالصيانة المعتادة. وتظهر هذه الحالة غالباً في حوادث التصادم الخلفي، أو الاصطدام بجسم ثابت، أو دهس المشاة، أو الانحدار غير المسيطر عليه. أما إذا ثبت أن العطل كان مفاجئاً تماماً وغير متوقع رغم سلامة الصيانة، فإن ذلك قد يؤثر في تقدير المسؤولية بحسب ظروف الواقعة وتقرير الخبير الفني

ومن المخالفات المرورية المرتبطة بهذه الحالة مخالفة قيادة مركبة آلية فاقدة لأي شرط من شروط الأمن والمتانة وفق المادة 8/36 من قانون المرور، وقد تقتزن كذلك بمخالفة التسبب في حادث يضر بالملمتلكات العامة أو الخاصة إذا ثبت أن العطل أدى إلى وقوع الحادث، وفق المادة 1/34 من قانون المرور.



تشمل هذه العيوب تلف الإطارات، أو تآكلها، أو عدم صلاحيتها، أو عدم ملائمة مقاسها للمركبة، أو انخفاض أو زيادة ضغط الهواء فيها بصورة مؤثرة، أو انفجارها بسبب سوء حالتها، أو عدم تثبيت العجلات، أو وجود لحامات أو عيوب في الجنط أو المحور. وهذه العيوب تؤدي غالباً إلى فقد السيطرة أو انحراف المركبة أو انقلابها أو خروجها من مسارها.

وقد نظمت المادة 43 من اللائحة التنفيذية هذه المسألة، فأوجبت أن تكون المحاور متزنة ومضبوطة التركيب ومثبتة في مكانها، وأن تتحمل الأحمال التي تقع عليها، وألا يكون بالمحاور أي لحام. كما أوجبت أن يكون الجنط من المعدن ويتفق مقاسه وقوة تحمله مع تصميم المركبة ومحاورها، وألا يوجد به أي لحام، وأن تكون الإطارات من المطاط المفرغ وبجالة لا تسمح بانزلاق المركبة، وأن يتفق مقاسها مع تصميم المركبة ومحاورها وجنوطها، وأن تكون مثبتة تثبيثاً محكماً وتحمل الوزن الأقصى للمركبة.

وتقوم المسؤولية الفنية إذا ثبت أن انفجار الإطار أو انزلاقه أو انفصال العجلة كان راجعاً إلى تآكل سابق أو إهمال في الصيانة أو استعمال إطار غير مناسب أو عدم تثبيت محكم، لا إلى سبب مفاجئ خارج عن السيطرة. ويعد هذا السبب مؤثراً بصفة خاصة في حوادث الانقلاب، والانحراف المفاجئ، والاصطدام الجانبي، والخروج عن الطريق.

ومن المخالفات المرتبطة بها المادة 8/36 من قانون المرور بشأن قيادة مركبة فاقدة لشروط الأمن والمتانة، وقد تنطبق المادة 1/34 إذا نشأ عن ذلك حادث أضر بالملكيات، كما قد تتصل بالمادة 25 إذا كانت حالة المركبة تعرض حياة الأشخاص أو الأموال للخطر.

مثال : انفجار إطار وفقدان السيطرة



توضح الصورة أن إطار إحدى المركبات انفجر أو طرأ عليه خلل، فانحرفت المركبة وفقد قائدها السيطرة فاصطدمت بمركبة أخرى. المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة إذا ثبت أن الإطار غير صالح أو أن الخلل كان راجعاً لإهمال الصيانة. أما إذا ثبت أن الانفجار كان مفاجئاً بسبب جسم خارجي أو سبب لا يمكن توقعه، فيعاد تقدير المسؤولية فنياً.

يتصور الخطأ على أكثر من طرف إذا كانت المركبة الأخرى تسير بسرعة زائدة أو لم تترك مسافة أمان أو لم تحاول التفادي رغم إمكانية ذلك. ومع ذلك، فإن سبب البداية يبقى في المركبة ذات الإطار المنفجر إذا ثبت عدم صلاحية الإطار.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 10/33 بشأن قيادة مركبة بإطار أو إطارات غير صالحة أو بها حادث يؤثر على توازنها، **والمادة 2/33، والمادة 1/34 ومن اللائحة التنفيذية/ القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 138** التي توجب سحب المركبة من الطريق إذا طرأ أثناء سيرها سبب يؤثر على أمنها أو سلامة الغير أو أمن المرور وسيولته.

مثال (1)

تطير أو انفصال إطار من مركبة

الحادث يتمثل في انفصال إطار من مركبة أثناء السير، مما أدى إلى انحراف المركبة أو تحول الإطار إلى عائق مروري اصطدمت به مركبة أخرى. المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة التي انفصل عنها الإطار إذا ثبت أن الانفصال راجع إلى عدم الصيانة أو عدم صلاحية الإطار أو خلل ميكانيكي سابق.



يتصور الخطأ على أكثر من طرف إذا كانت المركبة الأخرى تسير بسرعة زائدة أو ملاصقة أو لم تترك مسافة أمان تسمح بالتفادي. ومع ذلك، فإن الخطأ الأولي يرجع إلى المركبة التي خرج منها الإطار متى ثبت عيبها الفني.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 10/33 بشأن الإطارات غير الصالحة أو المركبة التي بها حادث يؤثر على توازنها أو سلامة السير، **والمادة 1/34. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 138** بشأن سحب المركبة من الطريق عند حدوث سبب يؤثر على الأمن والسلامة، **والمادة 147** إذا تعلق الأمر بمسافة الأمان للمركبات اللاحقة.

مثال (2)

انسلاخ أو انفجار الإطار بسبب الاستهلاك

إذا انسلاخ أو انفجر أحد إطارات المركبة الثانية بسبب طول مدة الاستعمال أو عدم صلاحيته، فانحرفت المركبة واصطدمت بالمركبة الأولى، فإن المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة الثانية، متى ثبت بتقرير الخبير الفني أن سبب الانفجار أو الانسلاخ يرجع إلى تهالك الإطار أو عدم استيفاء شروط الأمن والمتانة، وليس إلى سبب أجنبي أو سوء مفاجئ في حالة الطريق.



ويستند ذلك إلى المادة (3/43) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، التي أوجبت أن تكون الإطارات من المطاط المفرغ، وأن تكون بحالة لا تسمح بانزلاق المركبة، وأن تتفق في مقاسها مع تصميم المركبة ومحاورها وجنوطها، وأن تكون مثبتة تثبيتاً محكماً، وأن تتحمل الوزن الأقصى للمركبة.

كما قد يستند إلى المادة (142) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، إذا أدى انفجار الإطار إلى انحراف المركبة ودخولها في مسار الغير، متى كان هذا الانحراف نتيجة مباشرة لعدم صلاحية الإطار وإهمال قائد المركبة في فحصه أو استبداله.

ثالثاً : عيوب جهاز القيادة والتوجيه

يقصد بها كل خلل في المقود أو وصلات التوجيه أو ميزان العجلات أو أي جزء مؤثر في قدرة قائد المركبة على التحكم في اتجاهها. وقد يكون الخلل في صورة ثقل غير طبيعي في المقود، أو فراغ زائد، أو تلف في الوصلات، أو تعديل غير مرخص في جهاز القيادة، أو عيب يؤدي إلى انحراف المركبة أو عدم استجابتها لتوجيه السائق.



وقد نصت المادة 41 من اللائحة التنفيذية على وجوب أن يكون جهاز القيادة من جهة الشمال من المركبة، وأن تكون جميع وصلاته سليمة وبحالة جيدة، بما يمكن القائد من تغيير اتجاه المركبة بسهولة وبسرعة ودقة، كما حظرت إجراء أي تعديل في مواصفات جهاز القيادة. وتظهر أهمية هذا السبب في حوادث الانحراف الخاطئ أو فقد السيطرة أو الدخول المفاجئ في مسار آخر. فإذا قرر قائد المركبة أنه فقد السيطرة بسبب خلل في الدركسيون أو جهاز التوجيه، وجب فحص المركبة فنياً للتأكد من وجود الخلل، وهل كان سابقاً على الحادث أو ناشئاً عنه، وهل كان يمكن اكتشافه قبل السير.

وتعد مخالفة قيادة مركبة فاقدة لشروط الأمن والمتانة وفق المادة 8/36 من قانون المرور هي المخالفة الأوضح في هذا النوع، كما قد ترتبط بها مخالفة إجراء تغيير أو استبدال جزء جوهري ترتب عليه تغيير في بيانات الإجازة دون موافقة كتابية، وفق المادة 10/35 من قانون المرور إذا كان الخلل متصلاً بتعديل غير مرخص.

مثال (3)

خلل المكابح

إذا اصطدمت المركبة الثانية بالمركبة الأولى بسبب عدم قدرة قائدها على إيقافها نتيجة خلل في المكابح، فإن المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة الثانية، متى ثبت أن الخلل راجع إلى عدم صلاحية المكابح أو إهمال صيانتها.



مثال (3)

خلل جهاز القيادة والتوجيه

إذا انحرفت المركبة الثانية إلى مسار المركبة الأولى بسبب خلل في المقود أو جهاز التوجيه، قامت مسؤولية قائدها متى ثبت أن الخلل سابق على الحادث أو كان يمكن اكتشافه بالفحص والصيانة المعتادة. أما إذا كان الخلل مفاجئاً وغير متوقع رغم سلامة الصيانة، فيعاد تقدير المسؤولية في ضوء تقرير الخبير الفني وظروف الواقعة.

ويستند ذلك إلى المادة (41) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، التي أوجبت سلامة جهاز القيادة ووصلاته وقدرته على تمكين القائد من تغيير اتجاه المركبة بسهولة وسرعة ودقة، وحظرت إجراء أي تعديل في مواصفاته. كما يستند إلى المادة (142) من اللائحة التنفيذية عند اتصال الخلل بتغيير خط السير أو الانحراف إلى مسار الغير.

أما مثال خلل المكابح، فيندرج ضمن عيوب المكابح والفرامل المبينة في الصفحات السابقة؛ فإذا تعذر على قائد المركبة إيقافها بسبب خلل ثابت في المكابح، قامت مسؤوليته متى كان العيب سابقاً على الحادث أو ناشئاً عن إهمال الصيانة، مع مراعاة أحكام المادة (42) من اللائحة التنفيذية.

أو كاتم الصوت، أو تعديلات غير مأمونة في المحرك أو العادم.



وقد نصت المادة 40 من اللائحة التنفيذية على وجوب أن يكون تصميم المحرك من القوة والمتانة بما يتفق مع تصميم المركبة والغرض من استعمالها وهي بالوزن الأقصى لها، وأن يثبت المحرك تثبيثاً متيناً، وأن يكون غطاؤه سليماً محكم الإغلاق، وأن يكون المحرك بحالة جيدة ولا يخرج منه دخان بصفة مستمرة مما يضر بالصحة العامة أو بسلامة السير أو يزعج المتفاعلين بالطريق.

كما نصت المادة 44 على وجوب سلامة خزانات الوقود والأنابيب، وألا تسمح بتسرب الوقود، وأن تكون فتحة خزان الوقود بعيدة عن ماسورة العادم ومغطاة بغطاء محكم، وأن تكون ماسورة العادم مثبتة تثبيثاً محكماً وسليمة ومزودة بكاتم الصوت.

وتظهر المسؤولية الفنية هنا إذا أدى توقف المحرك المفاجئ إلى توقف المركبة في طريق سريع دون تحذير، أو إذا أدى تسرب الوقود إلى حريق أو انزلاق، أو إذا أدى الدخان الكثيف إلى حجب الرؤية عن قائد المركبة أو الغير. كما تظهر إذا كانت التعديلات على المحرك أو العادم سبباً في فقد التوازن أو زيادة السرعة أو إحداث عطل مؤثر.

ومن المخالفات المرتبطة بها المادة 8/36 من قانون المرور بشأن فقد شروط الأمن والمتانة، والمادة 5/35 بشأن استعمال أجهزة أو آلات أو مصابيح أو مكبرات صوت خلاف المصرح به متى اتصل الأمر بأجهزة غير مصرح بها، والمادة 10/35 إذا كان هناك تغيير في الغرض أو اللون أو جزء جوهري من المركبة دون موافقة.

خامساً : عيوب الإنارة والإشارات والأنوار

تعد الإنارة من أهم عناصر السلامة، لأنها تمكن قائد المركبة من الرؤية وتمكن الغير من رؤية المركبة ومعرفة اتجاهها ونية قائدتها. وتشمل العيوب تعطل المصابيح الأمامية أو الخلفية، أو أنوار الفرامل، أو إشارات الاتجاه، أو الأنوار العاكسة، أو استعمال أنوار مبهرة أو مصابيح كاشفة أو إضافية على خلاف المسموح به.



وقد نصت المادة 48 من اللائحة التنفيذية على وجوب أن تكون جميع مصابيح المركبة سليمة وصالحة للاستعمال، وأن يتوافر بها نور القيادة الذي يضئ في اتجاه السير لمسافة لا تقل عن مائة وخمسين متراً، ونور التلاقي الذي يضئ أمام المركبة لمسافة محدودة دون مضايقة السائقين القادمين من الاتجاه المقابل. كما أن المادة 5/36 من قانون المرور تعاقب على قيادة مركبة آلية دون إضاءة الأنوار اللازمة. وتنص المادة 5/35 على مخالفة استعمال مصابيح أو مكبرات صوت أو آلات أو أجهزة أخرى خلاف المصرح به قانوناً، كما تتصل بمخالفة استعمال الأنوار العالية المبهرة أو المصابيح الكاشفة على وجه مخالف للمقرر.

وتظهر المسؤولية الفنية في هذا النوع إذا وقع الحادث ليلاً أو في ظروف ضعف الرؤية وكانت المركبة بلا أنوار أو بأنوار معطلة، أو إذا لم تظهر أنوار الفرامل عند التوقف، أو إذا لم تعمل إشارات الاتجاه قبل الانعطاف أو تغيير المسار، أو إذا أبهرت الأنوار العالية السائق المقابل فتسببت في الحادث.

مثال

القيادة ليلاً دون إنارة كافية



الحادث يتمثل في قيادة ليلاً أو في طريق مظلم دون استعمال الأنوار اللازمة أو مع ضعف إنارة المركبة، بما أدى إلى انخفاض الرؤية ووقوع الاصطدام. المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة التي لم تستعمل الأنوار اللازمة متى كان ذلك سبباً في الحادث.

يتصور الخطأ على أكثر من طرف إذا كانت المركبة الأخرى أيضاً تسير بسرعة غير ملائمة للظلام أو دخلت في المسار المقابل أو لم تراعى ظروف الطريق. أما إذا كانت الرؤية قد انعدمت بسبب عدم إنارة المركبة المخالفة، فالمسؤولية الأصلية عليها.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 5/36 بشأن قيادة مركبة آلية دون إضاءة الأنوار اللازمة، والمادة 2/33 إذا اقترن ذلك بعدم الانتباه، والمادة 1/34 عند وقوع تلفيات. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 القواعد الخاصة باستعمال الأنوار، فضلاً عن المادة 157 التي تلزم السائق بسرعة تمكنه من الوقوف بأمان في حدود مجال الرؤية.

سادساً : عيوب جسم المركبة والزجاج والرؤية

يقصد بها العيوب التي تؤثر في سلامة هيكل المركبة أو مجال الرؤية أو حماية الركاب، مثل ضعف تثبيت جسم المركبة، أو تلف الأبواب والنوافذ، أو الزجاج غير المأمون، أو الزجاج المحجوب أو المظلل بصورة مخالفة، أو الستائر والملصقات التي تمنع الرؤية، أو وجود كسر أو تشقق مؤثر في الزجاج، أو تلف المقاعد أو الأبواب.



وقد نصت المادة 46 من اللائحة التنفيذية على وجوب أن يكون جسم المركبة بحالة جيدة ومثبتاً بالقاعدة تثبيطاً متيناً، وأن تكون المركبة مصنوعة بشكل يؤمن لسائقها مجالاً كافياً للرؤية إلى الأمام وإلى اليمين وإلى اليسار، بحيث يتمكن من القيادة بأمن وسلامة، وأن تكون الأبواب والنوافذ سليمة وسهلة الاستعمال ومحكمة عند الإغلاق، وأن تكون المقاعد سليمة ومريحة، وأن يكون الزجاج من النوع المأمون ومن مادة شفافة لا تحجب الرؤية من الداخل والخارج، وألا توضع ستائر على الزجاج وبصفة خاصة الزجاج الخلفي.

كما نظمت المادة 46 مكرراً الزجاج المظلل، فسمحت به بشرط ألا تقل درجة الشفافية عن 30% لجميع النوافذ عدا الزجاج الأمامي، وأن يكون الزجاج الأمامي من النوع الشفاف المأمون، وحظرت تركيب الزجاج العاكس.

وتقوم المسؤولية الفنية إذا ثبت أن ضعف الرؤية بسبب الزجاج أو التظليل أو الستائر أو الملصقات كان سبباً في عدم مشاهدة مركبة أو مشاة أو عائق، أو إذا كان ضعف جسم المركبة أو الأبواب أو المقاعد سبباً في تفاقم الإصابات أو سقوط أشخاص أو أشياء منها.

ومن المخالفات المرتبطة بها المادة 8/36 بشأن فقد شروط الأمن والمتانة، والمادة 52 من اللائحة التنفيذية بشأن منع الإضافات غير المصرح بها، والمادة 10/35 من قانون المرور إذا تعلق الأمر بتغيير جوهري في المركبة دون موافقة.

سابعاً : عيوب التعليق ونقل الحركة والكهرباء والأنظمة الإلكترونية

تشمل هذه العيوب تلف المساعدات أو السبرنجات أو أنظمة التعليق، أو خلل ناقل الحركة، أو تعطل الشبكة الكهربائية، أو البطارية، أو الدينامو، أو الأنظمة الإلكترونية المساعدة، كأنظمة الثبات أو منع الانغلاق أو التحذير أو الإنارة الإلكترونية. وقد تؤدي هذه العيوب إلى فقد التوازن، أو انحراف المركبة، أو توقفها المفاجئ، أو فشل إشاراتها أو أنوارها.



وقد نصت المادة 45 من اللائحة التنفيذية على وجوب أن تكون باقي أجهزة المركبة، كالتعليقات ودورة التبريد وأجهزة نقل الحركة والشبكة الكهربائية، سليمة وفي حالة جيدة وصالحة لأداء وظيفتها وتحمل أقصى طاقتها المعدة لها.

وتعد هذه العيوب من الأسباب الفنية التي تحتاج غالباً إلى فحص متخصص، لأن أثرها قد لا يظهر بمجرد المعاينة الخارجية. فإذا وقع انقلاب أو انحراف غير مبرر أو توقف مفاجئ أو تعطل في الأنوار أو الإشارات، وجب على المحقق طلب فحص هذه الأجزاء متى كانت محل شبهة فنية.

والمخالفة الرئيسية المرتبطة بها هي المادة 8/36 من قانون المرور، وقد تتصل بالمادة 1/34 إذا نتج عنها حادث أضر بالممتلكات.

ثامناً : الحمولة الزائدة أو غير المثبتة وسقوط الأشياء

تعد الحمولة من أهم العوامل الفنية في حوادث الشاحنات ومركبات النقل والمقطورات. فقد تؤدي الحمولة الزائدة أو غير المتوازنة إلى انقلاب المركبة، أو اختلال توازنها، أو زيادة مسافة التوقف، أو سقوط أجزاء من الحمولة على الطريق، أو إعاقاة الرؤية، أو إضرار المركبات الأخرى.



وقد نصت المادة 59 من اللائحة التنفيذية على وجوب تغطية الحمولة بغطاء خاص مناسب يحفظها من السقوط أو يمنع تسربها أو تطايرها، كما يجب ربطها وتثبيتها بشكل آمن. وتدخل في هذا النطاق كذلك النصوص المتعلقة بمركبات النقل والشاحنات وأبعادها وعواكسها وحواجزها ومصداتها بحسب نوع المركبة وطبيعة الحمولة.

وتقوم المسؤولية الفنية إذا وقع الحادث بسبب سقوط حمولة، أو تطاير مواد، أو انحراف الشاحنة بسبب زيادة الحمولة أو سوء توزيعها، أو عدم وجود عواكس أو إشارات كافية على الحمولة. ويكون الفحص هنا منصّباً على وزن الحمولة، وطريقة تثبيتها، ومدى مطابقتها لشروط السلامة، ووجود غطاء أو ربط أو إشارات تحذيرية.

ومن المخالفات المرتبطة بها المادة 7/36 من قانون المرور بشأن السماح بوجود ركاب أو أشياء أو حيوانات على أي جزء خارجي من المركبة بخلاف الغرض من ترخيصها، والمادة 8/36 بشأن فقد شروط الأمن والمثانة، والمادة 12/36 بشأن مخالفة شروط الجر، فضلاً عن المادة 1/34 إذا نتج عن ذلك حادث يضر بالممتلكات.

مثال (1)

حمولة غير مؤمنة سقطت من شاحنة

توضح الصورة سقوط حمولة من شاحنة على الطريق، مما أحدث عائقاً وتسبب في اصطدام مركبات لاحقة أو مجاورة. المسؤولية الفنية الأصلية تقع على قائد الشاحنة، وقد تمتد إلى المالك أو المسؤول عن التحميل إذا ثبت أن الحمولة لم تثبت بطريقة مأمونة.



يتصور الخطأ على أكثر من طرف إذا اصطدمت مركبة لاحقة بالحمولة بسبب سرعة زائدة أو عدم ترك مسافة أمان أو عدم انتباه رغم إمكانية التفادي. ومع ذلك، فإن الخطأ الأولي هو عدم تأمين الحمولة.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 10/33 بشأن تساقط الحمولة بما يشكل خطراً

على مستعملي الطريق، والمادة 5/34 بشأن مخالفة مركبات النقل شروط الحمولة أو ارتفاعها أو عرضها أو طولها أو وزنها، والمادة 1/34. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 181 بشأن حدود الحمولة ووجوب التصريح عند تجاوز الأبعاد، والمادة 182 بشأن وضع الحمولة وتنظيمها وتثبيتها أو ربطها بطريقة مأمونة.

مثال (2)

سقوط أخشاب من مركبة نقل

الحادث يتمثل في سقوط أخشاب أو مواد محملة من مركبة نقل على الطريق، فاصطدمت بها أو بسببها مركبات أخرى. المسؤولية الفنية تقع على قائد مركبة النقل ومن تولى التحميل إذا ثبت عدم تثبيت الحمولة.



يتصور الخطأ على أكثر من طرف إذا كانت المركبة التي اصطدمت بالحمولة قريبة جداً من الشاحنة أو تسير بسرعة لا تسمح بالتوقف أو كانت غير منتبهة. ومع ذلك يبقى سقوط الحمولة هو السبب الأصلي.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 10/33، والمادة 5/34 والمادة 1/34. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 181 والمادة 182 بشأن شروط الحمولة وتثبيتها ومنع تعرضها للتحرك أو السقوط.

مثال (3)

سقوط الحمولة من المركبة

في الحالة التي تسقط فيها حمولة المركبة الثانية نتيجة عدم تثبيتها أو ربطها بصورة مأمونة، فتصطدم بالمركبة الأولى أو تتسبب في وقوع حادث لها، فإن المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة الثانية، متى ثبت أن سقوط الحمولة كان نتيجة إهمال في تنظيمها أو تثبيتها.



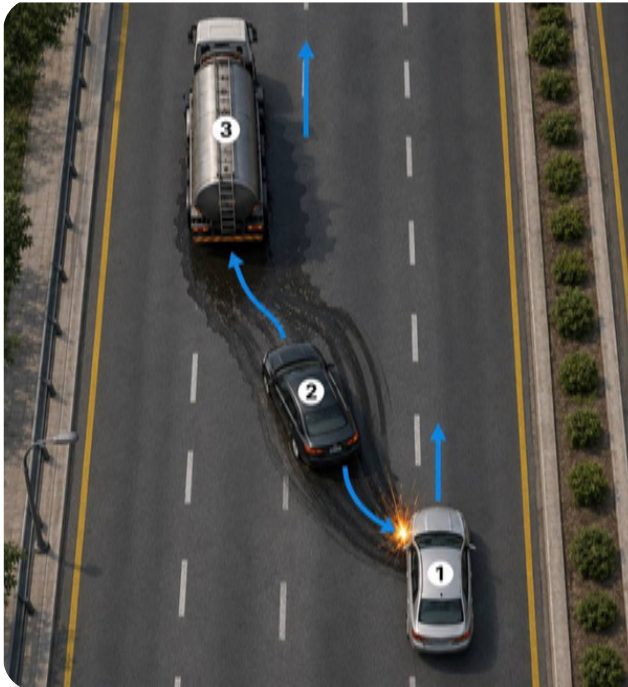
ويستند ذلك إلى المادة (182) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، التي أوجبت وضع الحمولة فوق المركبة وتنظيمها وترتيبها وتثبيتها أو ربطها بطريقة مأمونة، بحيث لا تكون معرضة للتحرك أو السقوط. كما أوجبت بصفة خاصة ألا يترتب على الحمولة خطر على الأشخاص أو ضرر بالممتلكات العامة أو الخاصة، وألا تسبب ضوضاء أو يتطاير منها ما يضر بالصحة أو يضايق المارة، وألا تعوق رؤية قائد المركبة أو تحجب الإشارات أو الأنوار أو لوحات الأرقام، وألا تعرض اتزان المركبة أو قيادتها للخطر.

ومن المهم في هذا النوع من الحوادث إثبات حالة الحمولة في محضر المعاينة، وبيان طريقة تثبيتها، وموضع سقوطها، ومدى اتصال ذلك بوقوع الحادث، مع الاستعانة بتقرير الخبير الفني متى اقتضى الأمر ذلك.

مثال (4)

انسكاب الزيت أو السوائل على الطريق

إذا كانت المركبة الثالثة، كالصهريج مثلاً، تنقل زيتاً أو مواد سائلة ولم يكن صهريجها محكم الإغلاق، فانسكبت تلك السوائل على الطريق، مما أدى إلى انزلاق المركبة الثانية واصطدامها بالمركبة الأولى، فإن المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة الثالثة أو المسؤول عن إحكام الصهريج، متى ثبت أن الانسكاب كان سبباً مباشراً في الحادث.



الحالة الرابعة: انسكاب الزيت أو السوائل على الطريق

- 1- المركبة (3) صهريج ينقل سوائل
- 2- انسكب الزيت على الطريق
- 3- انزلقت المركبة (2)
- 4- اصطدمت المركبة (2) بالمركبة (1)

سبب الحادث

عدم إحكام الصهريج وتسرب السوائل

ويستند ذلك إلى المادة (184) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، التي أوجبت، إذا كانت المركبة مجهزة بصهريج لنقل الماء أو غيره من المواد السائلة، أن تتوفر في الصهريج الشروط اللازمة لأصول الصناعة.

تاسعاً : مخالفة شروط الجر والمقطورات وشبه المقطورات

يقصد بها العيوب أو المخالفات المتعلقة بجر مركبة أو مقطورة أو شبه مقطورة أو معدات أو أشياء على نحو لا يحقق السلامة، مثل ضعف الوصلة، أو عدم وجود وسائل إنارة وعواكس، أو عدم مناسبة المركبة القاطرة للمقطورة، أو تجاوز الوزن، أو عدم تثبيت الحمولة، أو عدم مراعاة شروط الجر المقررة.

مخالفة شروط الجر والمقطورات وشبه المقطورات

الجر غير الآمن أو غير المطابق للشروط قد يسبب حوادث جسيمة

الجر غير الآمن يعرضك والأخرين للخطر وقد يؤدي إلى وفيات أو إصابات خطيرة ونفك الممتلكات.

تأكد قبل كل رحلة

- تأكد من سلامة وصلة الجر وبها جيداً ✓
- استخدم سلاسل أمان مناسبة وصلة جيداً ✓
- تأكد من سلامة المركبة القاطرة للقرارات الجبر ✓
- وزن الحمولة يتوافق مع وزن وأمان ✓
- التأمينات والمركبات والمعدات ✓
- تأكد من سلامة وصلة الحمولة على مسافة آمنة ✓

1 ضعف وصلة الجر
استخدم وصلة غير مناسبة أو ثقيلة قد يؤدي إلى فك الارتباط أثناء القيادة.

2 عدم وجود سلاسل أمان
السلاسل تمنع المقطورة من الانفصال عن المركبة في حال فك وصلة الجر.

3 عدم مناسبة المركبة القاطرة
الوزن الأقصى للمقطورة
قدرة الدفع للمركبة
قدرة الفرامل
تجاوز قدرات الدفع أو الفرملة للمركبة يؤثر على التحكم ويزيد من مسافة التوقف.

4 تاراج المقطورة
السرعة العالية، الرياح الجانبية أو سوء التوزيع يسبب تاراج المقطورة وفقدان السيطرة.

5 ضعف الإنارة والعاكسات
الإنارة أو العاكسات الناعمة أو غير الناعمة تقلل من وضوح المقطورة على الطريق خاصة ليلاً.

6 زيادة الحمولة أو سوء توزيعها
الحمولة الزائدة أو تركاز الوزن في الخلف يسبب عدم استقرار ويؤثر على التوجيه والفرملة.

7 خطر الانفصال أو الانقلاب
إهمال شروط الجر قد يؤدي إلى انفصال المقطورة أو انقلابها مما يسبب حوادث جسيمة.

سلامتك وسلامة الآخرين أمارة لا تستهين بشروط الجر

وقد نصت المادة 12/36 من قانون المرور على مخالفة شروط الجر وفقاً لما تبينه اللائحة التنفيذية والقرارات الوزارية المنظمة. وتدخل هذه المخالفة في نطاق العوامل الفنية لأنها تتصل بسلامة المركبة ومقطورتها وقدرة القائد على السيطرة عليها، خصوصاً عند المنعطفات أو التوقف أو تغيير المسار أو السير ليلاً.

وتقوم المسؤولية الفنية إذا أدى انفصال المقطورة أو تأرجحها أو عدم إضاءتها أو سوء ربطها إلى حادث، أو إذا كانت المركبة القاطرة غير صالحة أو غير معدة لجر ذلك النوع من المقطورات أو الأحمال.

عاشراً : التعديلات غير المرخصة والإضافات المخالفة

تشمل هذه الحالة كل تغيير في المركبة دون موافقة الإدارة العامة للمرور، مثل تغيير الغرض الذي تستعمل فيه المركبة، أو تغيير لونها، أو استبدال جزء جوهري ترتب عليه تغيير في بيانات الإجازة، أو تعديل نظام العادم أو المحرك، أو رفع المركبة أو خفضها، أو تركيب أجنحة أو إضافات خارجية أو مصابيح أو أجهزة غير مصرح بها، أو تركيب زجاج عاكس أو لوحات غير نظامية.



وقد نصت المادة 10/35 من قانون المرور على مخالفة إجراء أي تغيير في الغرض الذي تستعمل فيه المركبة أو لون المركبة أو استبدال أي جزء جوهري منها ترتب عليه تغيير في بيانات الإجازة دون الحصول على موافقة كتابية من الجهة المختصة بالإدارة العامة للمرور.

كما نصت المادة 5/35 على مخالفة استعمال مصابيح أو مكبرات صوت أو آلات أو أجهزة أخرى خلاف المصرح به قانوناً.

ونصت المادة 52 من اللائحة التنفيذية على أنه لا يجوز وضع إضافات على المركبة مثل الزجاج الملون العاكس أو أنوار عاكسة أو مصابيح إضافية أو لوحات أرقام تختلف عن تلك التي تصدرها إدارة المرور، كما لا يجوز تركيب أجنحة أو هوائيات لأجهزة لاسلكي غير مصرح بها أو وضع كتابات أو ملصقات غير رسمية على جسم السيارة.

وتظهر المسؤولية الفنية إذا ثبت أن التعديل غير المرخص أثر في توازن المركبة أو ارتفاعها أو نظام إضاءتها أو رؤية قائدها أو قدرة الغير على تقدير حركتها، أو إذا أدى إلى إرباك مستعملي الطريق أو وقوع الحادث.

الحادي عشر اللوحات المعدنية وحالة التعرف على المركبة

اللوحات أو عدم وضوحها لا يكون غالباً سبباً مباشراً في الحادث، إلا أنه من المخالفات الفنية المرتبطة بالمركبة، وله أثر مهم في حوادث الهروب أو الحوادث ضد مجهول أو ضبط المركبة المخالفة.

وضوح اللوحات وسلامة بيانات المركبة عنصر مهم في الضبط والتحقيق



1 لوحة واضحة ومقروءة ✓

يجب أن تكون اللوحة مثبتة في مكانها المخصص، غير تالفة، نظيفة، واضحة ومقروءة من الأمام والخلف دون أي عوائق أو تعديلات.



2 تلف أو انشاء اللوحة

أي تلف أو انشاء في اللوحة يؤثر على وضوح الأرقام والحروف ويغيب عملية التعرف على المركبة.



3 التسخ أو حجب الأرقام

انساخ اللوحة بالطين أو الغبار أو حجب الأرقام بأي ملصقات أو إطارات أو مواد أخرى يمنع قراءتها بوضوح.



4 لوحة واحدة فقط

يجب أن تكون للمركبة لوحتان (أمامية وخلفية)، وجود لوحة واحدة فقط يعد مخالفة ويصعب التعرف على المركبة.



5 تغيير مكان أو شكل اللوحة

تغيير مكان تثبيت اللوحة عن الموضع المخصص أو تعديل شكلها أو قصها يعد مخالفة ويؤثر على التعرف عليها.



6 صعوبة التعرف على المركبة

أي حالة تجعل من الصعب أو المستحيل قراءة اللوحة تعيق عمل الجهات الأمنية وتؤثر على الضبط والتحقيق.

ملاحظات مهمة

- حافظ على لوحات مركبتك نظيفة وواضحة ومثبتة في المكان المخصص.
- تأكد من سلامة اللوحتين الأمامية والخلفية بشكل دائم.
- أي تلاعب باللوحة أو إغفاء بياناتها يعرضك للمساءلة القانونية.
- وضوح اللوحة وسلامة بياناتها يساعدان في حفظ الأمن وسرعة التدخل عند الحاجة.

وقد نصت المادة 2/35 من قانون المرور على مخالفة قيادة مركبة آلية تكون لوحتها بما تلف أو غير واضحة أو غير مقروءة الأرقام أو بلوحة معدنية واحدة أو تغيير مكان أو لون أو شكل اللوحات المعدنية المصروفة من الإدارة العامة للمرور.

وتظهر أهمية هذه المخالفة في التحقيق المروري عند تعذر قراءة أرقام المركبة من الكاميرات أو الشهود، أو عند وجود لوحة تالفة أو معدلة أو غير مثبتة في موضعها الصحيح. فهي لا ترتبط دائماً بسبب الحادث، لكنها ترتبط بإخفاء معالم المركبة أو صعوبة التعرف عليها.

الثاني عشر ترك المركبة أو أنقاضها أو وقوفها بصورة مؤثرة في السلامة

المركبة سبباً في حادث لا بسبب عطلها أثناء السير، بل بسبب تركها أو ترك أنقاضها في الطريق أو على جوانبه أو وقوفها في موضع خطر أو غير مصرح به.



وقد نصت المادة 6/36 من قانون المرور على مخالفة ترك المركبة أو أنقاضها مهمة في أي مكان بالطرق أو على جوانبها.

كما تضمنت المادة 11/36 مخالفة وقوف مركبات النقل والشاحنات والمركبات الصناعية والإنشائية والزراعية ومركبات بيع السلع والمشروبات والمأكولات المتنقلة أو أي نشاط تجاري آخر داخل المناطق السكنية والمرافق العامة والحيوية والنפטية أو بالقرب منها بخلاف التصريح الصادر لها بذلك من الجهات المختصة، وكذلك وقوف جميع أنواع المركبات في الأماكن المخصصة أو المملوكة للغير.

وتقوم المسؤولية الفنية إذا أدى ترك المركبة أو أنقاضها إلى اصطدام مركبة أخرى بها، أو إعاقة حركة السير، أو حجب الرؤية، أو خلق عائق مفاجئ في الطريق، خصوصاً ليلاً أو عند ضعف الإضاءة أو في الطرق السريعة.

الثالث العطل الطارئ أثناء السير وواجب إخراج المركبة من الطريق عشر

ي المركبة أثناء السير عطل مفاجئ يؤثر في سلامتها أو سلامة الغير، مثل ارتفاع حرارة المحرك، أو ثقب الإطار، أو توقف الأنوار، أو ضعف الفرامل، أو توقف المحرك. وفي هذه الحالة لا يجوز لقائد المركبة الاستمرار في السير كأن شيئاً لم يكن، بل تفرض المادة 138 من اللائحة التنفيذية عليه أن يسحب المركبة من الطريق بأسرع وقت ممكن إذا طرأ أي سبب من شأنه أن يؤثر على أمنها أو سلامة الغير أو أمن المرور وسيولته.



ومن ثم، فإن العطل المفاجئ قد لا يسأل عنه القائد إذا كان غير متوقع ولا يمكن دفعه، لكنه يسأل إذا استمر في القيادة بعد ظهوره، أو ترك المركبة في موضع خطر دون تحذير، أو لم يتخذ إجراءات السلامة اللازمة، أو لم يسحبها من الطريق رغم قدرته على ذلك.

« دور الخبير الفني التابع للإدارة العامة للمرور في كشف العوامل الفنية

يظهر دور الخبير الفني التابع للإدارة العامة للمرور أو الجهة الفنية المختصة عندما يثور شك لدى المحقق في أن الحادث لم يقع بسبب خطأ سلوكي فقط، بل بسبب عيب فني في المركبة أو في أحد أجزائها. وفي هذه الحالة يكون ندب الخبير أو طلب التقرير الفني إجراءً مهماً لاستظهار الحقيقة الفنية قبل تحديد المسؤولية.

ويقوم الخبير الفني بفحص المركبة أو المركبات محل الحادث، وبيان مدى توافر شروط الأمن والمتانة، وفحص المكابح، والإطارات، والعجلات، والمحاور، وجهاز القيادة، والتعليق، والمحرك، ودورة الوقود، والعدام، والأنوار، والإشارات، والزجاج، وجسم المركبة، والحمولة، ووسائل الجر، والتعديلات أو الإضافات غير المرخصة. كما يبين ما إذا كان العطل سابقاً على الحادث أو ناتجاً عنه، وما إذا كان العيب مؤثراً في وقوع الحادث أو في تفاقم نتيجته.

ولا يقتصر دور الخبير على ذكر وجود العيب، بل يجب أن يربط بين العيب وآثار الحادث. فعند الادعاء بتعطل الفرامل، يبحث آثار الفرملة ومسافة الانزلاق وحالة منظومة المكابح. وعند الادعاء بانفجار الإطار، يبحث حالة الإطار ومدى تآكله ومكان الانفجار. وعند الانحراف المفاجئ، يبحث التوجيه والتعليق والإطارات. وعند الحوادث الليلية، يبحث الأنوار والعاكسات. وعند سقوط الحمولة، يبحث طريقة تثبيتها وتغطيتها وتوزيعها.

ويظل تقرير الخبير الفني عنصراً فنياً مهماً يعاون المحقق في تكوين عقيدته، لكنه لا يحل محل سلطة التحقيق في التكييف القانوني. فالمحقق هو الذي يربط التقرير الفني بالأقوال والمعاينة والكاميرات وآثار الحادث، ثم يحدد ما إذا كان الخلل الفني هو السبب المنتج للحادث أو مجرد عيب غير مؤثر، وما إذا كانت المسؤولية تقع على قائد المركبة أو مالكيها أو حائزها أو المسؤول عن صيانتها أو على أكثر من طرف.

المبحث الرابع أسباب تتعلق بالمشاة

جرائم الدهس المرورية

حماية الحياة مسؤولية الجميع

الدهس ليس حادثاً عادياً
إنه جريمة يعاقب عليها القانون



ما هي جريمة الدهس؟

هي قيام قائد مركبة آلية بدهس إنسان سواء عن قصد أو بسبب الإهمال أو التقريط أو الهروب من مكان الحادث، مما يؤدي إلى إصابته أو وفاته.

العقوبات المقررة

الحبس والغرامة أو بإحدى هاتين العقوبتين حسب نوع الجريمة ونتائجها	
تشديد العقوبة إذا نتج عن الدهس إصابة بليغة أو عاهة مستديمة	
تشديد العقوبة إذا نتج عن الدهس وفاة المجني عليه	
تعد الهروب من مكان الحادث ظرفاً مشدداً للعقوبة	

أنواع جرائم الدهس

الدهس العمد	الدهس عن إهمال أو تقريط	الدهس والهروب	الدهس مع ظروف مشددة
إزهاق روح أو إصابتها بشكل مدمر	نتيجة عدم الانتباه أو مخالفة قواعد المرور	مفارقة موقع الحادث بنية التهرب من المسؤولية	كالتسريع عكس الاتجاه أو تحت تأثير مسكر أو تجاوز السرعة

التزامات قائد المركبة عند وقوع الحادث

	التوقف الفوري وعدم الهروب
	تقديم المساعدة للمصاب
	إبلاغ الشرطة فوراً
	تبادل البيانات اللازمة مع الجهات المعنية

الأدلة في جرائم الدهس

	كاميرات المراقبة		آثار الحادث على المركبة		آثار الكبح والدهس
	آثار على جسم المجني عليه		أقوال الشهود		تجاوز السرعة

تُعد حوادث الدهس من أخطر صور الحوادث المرورية، لما يترتب عليها غالباً من إصابات جسيمة أو وفيات. وتحديد المسؤولية الفنية في هذه الحوادث لا يقوم على مجرد وقوع الاصطدام بين المركبة والمشاة، وإنما يتطلب بحث سلوك كل طرف قبل الحادث وأثناءه، ومدى التزام قائد المركبة بواجب الحيطة والحذر، ومدى التزام المشاة بقواعد العبور الآمن، واستعمال الممرات المخصصة لهم، ومراعاة الإشارات الضوئية والعلامات المرورية.

والأصل أن قائد المركبة يلتزم ببذل عناية خاصة عند الاقتراب من أماكن عبور المشاة، والمدارس، والمناطق المأهولة، والتقاطعات، والأماكن التي يتوقع فيها وجود أشخاص في الطريق. غير أن ذلك لا يعني افتراض مسؤولية قائد المركبة في جميع صور الدهس؛ فقد تقع المسؤولية على المشاة وحدهم، أو تكون مشتركة بين قائد المركبة والمجني عليه، متى ثبت أن الأخير عبر الطريق فجأة أو من مكان غير مخصص أو بصورة يستحيل معها تفادي الحادث، مع انتفاء أي خطأ من جانب قائد المركبة.

أولاً: الإطار القانوني العام لحوادث الدهس
نصت المادة (25) من قانون المرور على أنه:

” لا يجوز قيادة المركبات بحالة تعرض حياة الأشخاص والأموال للخطر، وعلى كل من يستعمل الطريق من المشاة وقائدي جميع أنواع المركبات وقائدي الحيوانات التزام قواعد المرور وآدابه وإشارات المرور وعلاماته وتعليمات رجال الشرطة“.

ويُستفاد من هذا النص أن واجب السلامة المرورية لا يقع على قائد المركبة وحده، بل يمتد إلى جميع مستعملي الطريق، بمن فيهم المشاة، إلا أن قائد المركبة يتحمل قدراً أكبر من الحيلة بحكم قيادته لآلة ميكانيكية قد يترتب على استعمالها خطر جسيم.

كما قررت المادة (122) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور قاعدة عامة في الحذر والاحتياط، فنصت على أن:

” على كل مستعمل للطريق العام، سواء كان يقود مركبة أو يقود حيوانات أو يمشي، أن يراعي في مسلكه بذل أقصى عناية والتزام الحذر والاحتياط اللازمين، وألا يؤدي مسلكه إلى الإضرار بالغير أو تعريضه للخطر أو أن تترتب عليه إعاقة الغير أو مضايقته بأكثر مما تستوجبه الظروف ولا تسمح بتجنبه، وعليه أيضاً التزام قواعد وآداب المرور واتباع إشارات وعلاماته وتعليمات رجال الشرطة“.

وتوجب المادة (158) من اللائحة التنفيذية على قائد المركبة تخفيف السرعة في المواضع التي تزيد فيها احتمالات الخطر، فنصت على أنه:

” يجب على كل قائد مركبة أن يقلل من سرعة مركبته عند اجتياز المناطق المأهولة أو إذا كانت الرؤية غير واضحة أو عند الدخول في المنعطفات أو المنحنيات أو المنحدرات أو التقاطعات أو عند أماكن عبور المشاة أو أمام المدارس أو عند ملاقات حيوانات أو تخطيها“.

أما المادة (197) من اللائحة التنفيذية فقد وضعت حكماً خاصاً بممرات عبور المشاة، فنصت على أنه:

” يجب على قائد المركبة أن يهدئ من سرعتها عند اقترابه من ممر خاص للمشاة محدد

بعلامات على سطح الطريق وينظم المرور عنده بواسطة إشارات ضوئية أو رجل شرطة، فإذا كان المرور مغلقاً أمامه فعليه أن يتوقف قبل الممر، وبعد فتح المرور له فلا يبدأ السير حتى يتم إخلاء الممر من المشاة الذين بدأوا العبور. أما إذا كان المرور مفتوحاً لمرور مركبة فعلى قائدها عدم عرقلة المشاة الذين بدأوا في العبور أو إزعاجهم. أما إذا كان الممر الخاص للمشاة لا ينظم عنده المرور بإشارة ضوئية أو بواسطة رجل شرطة، فيجب على قائد المركبة أن يكون اقتراجه من الممر بسرعة هادئة للغاية وعدم إزعاج المشاة الذين بدأوا في عبور الممر، وعليه التوقف تماماً حتى يتم لهؤلاء المشاة العبور“.

وتقرر المادة (196) من اللائحة التنفيذية التزاماً عاماً على قائدي المركبات بحماية المشاة، إذ نصت على أنه:

”يجب على قائدي المركبات ألا يعرضوا للخطر المشاة الذين يسرون على الأرصفة أو على جانب الطريق، بل وكذلك الذين يسرون في نهر الطريق، وعليهم عند اللزوم التوقف لتجنب إزعاج أي مستعمل للطريق“.

وتكمل المادة (198) من اللائحة ذاتها هذا الالتزام عند تغيير الاتجاه، فنصت على أنه:

”يجب على قائد المركبة عند تغيير اتجاه مركبته للدخول في طريق آخر أن يسير ببطء ليفسح المجال للمشاة الذين شرعوا في عبور هذا الطريق الآخر، وعليه التوقف تماماً حتى يتم عبورهم“.

ومن جانب آخر، فإن المشاة أنفسهم يلتزمون بقواعد العبور، فقد نصت المادة (193) من اللائحة التنفيذية على أنه:

”يجب على المشاة الذين يرغبون عبور نهر الطريق أن يتوخوا الحرص والحذر التام، وأن يتثبتوا من أن بإمكانهم القيام بذلك دون أي خطر أو إعاقة لحركة مرور المركبات، وأن يستخدموا أقرب ممر عبور المشاة في حالة وجوده، ولا يجوز للمشاة الوقوف في نهر الطريق لغير ضرورة“.

كما نصت المادة (194) من اللائحة التنفيذية على ضوابط عبور المشاة من الممرات المحددة، فجاء فيها:

”يجب على المشاة عند عبورهم نهر الطريق من الممر الخاص بهم والمحدد بعلامات اتباع الآتي:

1. إذا كان الممر مجهزاً بإشارات ضوئية خاصة بالمشاة فعليهم الالتزام بها.
2. إذا لم يكن الممر مجهزاً بإشارات ضوئية خاصة بالمشاة وكان مرور المركبات عند هذا الممر منظماً بإشارات ضوئية أو منظماً بواسطة أحد أفراد الشرطة، فلا يجوز للمشاة عبور نهر الطريق طالما كانت الإشارة الضوئية أو إشارة الشرطي تسمح للمركبات بالسير“.

ويمكن تعريف المشاة بأنهم ب :

قانون المرور الأشخاص الذين يسيرون على أقدامهم ويعتبر في حكم المشاة الأشخاص الذين يدفعون أو يجرون دراجة أو عربة أطفال أو عربة مريض أو ذي عاهة أو عربة يد ذات عجلة واحدة.

حيث إن من أسباب الحوادث و التي تتعلق بعبور المشاة و
المسؤول عن الحادث و ما لحق بهم من أضرار أو ما لحق
الممتلكات العامة أو نتيجة
العلاقة الخاصة
مخالفتهم لقواعد المرور المذكورة في قانون المرور و لائحته التنفيذية

و من أمثلة ذلك : العبور غير القانوني: قطع الطريق خارج الأماكن المخصصة (مثل عدم استخدام جسر المشاة) أو تجاهل إشارات المرور و العبور أثناء الضوء الأحمر للمشاة أو السير في أماكن ممنوعة مثل الطرق السريعة أو الأنفاق المخصصة للمركبات.

عقوبة مخالفة المشاة لقواعد المرور

وفقاً للمادة رقم 36 من قانون المرور (مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأية عقوبة أشد في أي قانون آخر يعاقب بغرامة لا تزيد على خمسة وسبعين ديناراً ولا تقل عن خمسة وأربعين ديناراً أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:

- فقرة-3 مخالفة المشاة وراكبي الدراجات العادية (الكهربائية أو الهوائية) لقواعد المرور.
- فقرة-10 استغلال الطريق العام من المشاة وقائدي جميع أنواع المركبات بما يعيق حركة المرور بدون تصريح صادر من الإدارة العامة للمرور أو مخالفة شروط التصريح).

فعدم التزام المشاة بقواعد المرور قد يجعلهم مساهمين في المسؤولية الفنية للحدث ، خاصة إذا ثبت أن تصرفهم كان متعمداً أو متهوراً ، ومع ذلك ، تظل مسؤولية السائق في تقدير المخاطر واتخاذ الحيطة قائمة ، مما يجعل معظم الحوادث تُحلّ وفقاً لمبدأ المشاركة في الخطأ.

وعدم التزام المشاة بقواعد المرور لا يلغي تلقائياً مسؤولية السائق، خاصة إذا:

- كان السائق مُهملاً.

- الحادث.

- يُعد المشاة من الفئات (أطفال/كبار).
الضعيفة

- الحادث.

ويظل الواجب الأكبر على السائقين لتفادي الحوادث ، باعتبارهم الطرف الأقوى في المواجهة المرورية.

« صور تطبيقية لحوادث الدهس

المثال الأول

دهس المشاة عند الممر المخصص للعبور

إذا كان قائد المركبة يقود بسرعة زائدة أو لم ينتبه لعبور المشاة في المكان المخصص لهم، فإن المسؤولية الفنية تقع عليه، متى ثبت أن المشاة كانوا في موضع عبور مشروع وأن قائد المركبة كان يستطيع تفادي الحادث لو خفف سرعته أو التزم الحذر الواجب.



ويستند ذلك إلى المواد (158) و(197) و(122) من اللائحة التنفيذية، وإلى المادة (25) من قانون المرور. فهذه النصوص تلزم قائد المركبة بتخفيف السرعة عند أماكن عبور المشاة، وبذل العناية اللازمة، وعدم قيادة المركبة بحالة تعرض حياة الأشخاص للخطر.

المثال الثاني

اصطدام المركبة بالرصيف ثم دهس أحد المشاة

إذا انخرقت المركبة واصطدمت بالرصيف ثم بالمجني عليه، فإن المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة، متى ثبت أن الحادث نتج عن عدم الانتباه أو فقدان السيطرة أو الانحراف غير المأمون.



ويستند ذلك إلى المادة (196) من اللائحة التنفيذية التي تحظر تعريض المشاة للخطر، سواء كانوا على الأرصفة أو على جانب الطريق أو في نهره. كما يستند إلى القواعد المتعلقة بالانحراف وتغيير خط السير في المادة (142) من اللائحة، وإلى ما تقرره المادة (140) من حظر السير على الأرصفة، فضلاً عن أحكام المادة (33) من قانون المرور متى كان الفعل ناشئاً عن إهمال أو عدم انتباه.

المثال الثالث

الدخول إلى طريق آخر ودهس مشاة شرعوا في العبور

إذا قام قائد المركبة بالدخول إلى طريق آخر بسرعة عالية أو دون انتباه، فدهس مشاة كانوا قد شرعوا في عبور ذلك الطريق، فإن الخطأ يقع عليه؛ لأنه لم يلتزم بالسير ببطء ولم يفسح المجال للمشاة.



ويستند ذلك مباشرة إلى المادة (198) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، التي توجب على قائد المركبة عند تغيير اتجاهه للدخول في طريق آخر أن يسير ببطء، وأن يفسح المجال للمشاة الذين شرعوا في العبور، وأن يتوقف تماماً حتى يتم عبورهم.

المثال الرابع

دهس قرب مدرسة مع تجاوز السرعة

إذا وقع الدهس بالقرب من مدرسة، وكان قائد المركبة يقود بسرعة تجاوزت الحد المقرر أو لم يراع طبيعة المكان ووجود الأطفال، فإن المسؤولية الفنية تقع عليه.



ويستند ذلك إلى المادة (158) من اللائحة التنفيذية، التي أوجبت تخفيف السرعة أمام المدارس، وإلى المادة (1/157) من اللائحة ذاتها التي تقرر وجوب عدم تجاوز الحد الأقصى للسرعة المقررة. كما قد تنطبق المادة (33) من قانون المرور إذا كان الحادث ناشئاً عن إهمال أو عدم انتباه، وقد يشتد الوصف متى بلغت السرعة درجة جسيمة تعرض حياة الآخرين للخطر.

ومن الناحية الوقائية، يقتضي الأمر تعزيز وسائل السلامة أمام المدارس، كالمطبات التنظيمية، والحواجز الواقية، ومناطق الصعود والنزول الآمن، واللوحات التحذيرية الواضحة.

المثال الخامس

دهس في الضباب أو ضعف الرؤية مع عدم تشغيل الأنوار

إذا كان قائد المركبة يسير بسرعة غير مناسبة في ظروف ضباب كثيف أو ضعف رؤية، ولم يستعمل الأنوار الواجبة أو وسائل التنبيه المناسبة، ثم اصطدم بأحد المشاة، فإن المسؤولية الفنية تقع عليه .



ويستند ذلك إلى المادة (158) من اللائحة التنفيذية التي توجب تخفيف السرعة عند عدم وضوح الرؤية، وإلى المادة (173) التي تلزم قائد المركبة بإضاءة أنوار الموضع أثناء الليل، وكذلك أثناء النهار إذا كانت الرؤية غير كافية لأي سبب يجعل رؤية المركبة متعذرة دون أنوار. كما تنظم المادة (177) استعمال أنوار القيادة المبهرة، فتجيز استخدامها عند عدم كفاية الرؤية للسير بأمان بشرط عدم إهمار بقية مستعملي الطريق. أما المادة (178) فتوجب إضاءة أنوار التلاقي في حالات منها الطرق غير المجهزة بإضاءة عامة أو عند تعذر الرؤية لأي سبب يتعلق بحالة الجو.

وقد عرّفت المادة (2) من قانون المرور بعض أنوار المركبة، ومن ذلك: نور السياقة، وهو نور يستخدم لإضاءة الطريق على مسافة طويلة أمام المركبة؛ ونور التلاقي، وهو نور يستخدم لإضاءة الطريق أمام المركبة على مسافة محدودة دون إهمار القادمين من الاتجاه المقابل؛ وأنوار الموضع، وهي الأنوار الأمامية والخلفية التي تنبه إلى وجود المركبة وتبين عرضها من الأمام والخلف.

المثال السادس

مشاهدة مشاة يعبرون الطريق دون تهدئة السرعة

إذا شاهد قائد المركبة مجموعة من المشاة يعبرون الطريق، ثم استمر في القيادة بسرعة عالية دون تخفيف أو توقف عند اللزوم، فاصطدم بأحدهم، فإن الخطأ يقع عليه.



ويستند ذلك إلى المادة (196) من اللائحة التنفيذية التي تلزم قائدي المركبات بعدم تعريض المشاة للخطر، سواء كانوا على الأرصفة أو على جانب الطريق أو في نحر الطريق، وتوجب عليهم عند اللزوم التوقف لتجنب إزعاج أي مستعمل للطريق.

المثال السابع

طفل أو شخص متعلق بالمركبة ثم يسقط ويُدهس

إذا سمح قائد المركبة للأطفال أو غيرهم بالتعلق بجزء خارجي من المركبة أثناء سيرها، فسقط أحدهم وتعرض للدهس، فإن المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة، وقد تكون مشتركة مع الراكب أو المجني عليه بحسب سنه ومدى إدراكه.



ويستند ذلك إلى المادة (180) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، التي تقرر أنه لا يجوز نقل الركاب في مركبة ليست بها أماكن معدة للجلوس، كما لا يجوز لأي راكب الركوب في الأماكن المخصصة للحمولة أو على أي جزء خارجي من المركبة، ويعتبر مخالفاً في هذه الحالات كل من قائد المركبة والركاب، مع مراعاة سن الطفل ومدى أهليته للمساءلة.

المثال الثامن

سقوط راكب متعلق بباب حافلة أثناء السير

إذا سمح قائد الحافلة أو محصلها، إن وجد، بركوب شخص على باب الحافلة أو على سلمها أو أي جزء خارجي منها، فسقط الراكب وتعرض للدهس، فإن المسؤولية تقع على قائد الحافلة ومحصلها بحسب الأحوال، كما قد يتحمل الراكب جزءاً من المسؤولية إذا كان مدركاً ومسؤولاً قانوناً.



ويستند ذلك إلى المادة (188) من اللائحة التنفيذية، التي تحظر على قائد حافلة نقل الركاب الانشغال بالحديث مع أحد الركاب أو العمال، أو السماح لأحد بالجلوس أو الوقوف بجواره أثناء السير، كما تحظر قبول ركاب على السلم أو الرفارف أو أي جزء خارجي من المركبة، وتجعل قائد المركبة ومحصلها، إن وجد، مسؤولين عن ذلك، مع تحمل الراكب المسؤولية أيضاً بحسب سنه وإدراكه.

وفي هذه الصورة ينبغي بحث ما إذا كان تعلق الراكب بالحافلة قد تم بعلم قائدها ومشاهدته، أم وقع بصورة مباغتة لا يمكن ملاحظتها، لأن ذلك يؤثر في تحديد المسؤولية الفنية والجزائية.

المثال التاسع

عبور مفاجئ من بين الأشجار مع وجود جسر مشاة قريب

إذا خرج المجني عليه راكضاً من بين أشجار تحجب الرؤية، قاصداً عبور الطريق رغم وجود جسر مشاة قريب، وكان قائد المركبة يسير بسرعة معتدلة ومنتبهاً للطريق ولم يصدر منه أي خطأ، فإن المسؤولية قد تقع على المجني عليه وحده.



ويستند ذلك إلى المادة (193) من اللائحة التنفيذية، التي تلزم المشاة بتوخي الحرص والحذر والتأكد من إمكانية العبور دون خطر أو إعاقة لحركة المركبات، واستخدام أقرب ممر عبور مشاة متى وجد.

المثال العاشر

عبور طريق رئيسي من مكان ممنوع وبصورة مفاجئة

إذا عبر المجني عليه طريقاً رئيسياً من مكان لا يسمح فيه بالعبور، وخرج فجأة من أمام مركبة كانت تحجب رؤيته عن مركبة أخرى، ثم اصطدمت به المركبة الثانية التي كانت تسير بسرعة مناسبة ولم يصدر من قائدها خطأ، فإن المسؤولية تقع على المجني عليه.



ويستند ذلك إلى المادة (193) من اللائحة التنفيذية، وإلى المادة (122) من اللائحة باعتبارها تقرر التزام جميع مستعملي الطريق بالحذر، وإلى المادة (25) من قانون المرور التي تلزم المشاة وقائدي المركبات بقواعد المرور وآدابه.

ومع ذلك، إذا ثبت أن قائد المركبة كان مسرعاً أو غير منتبه، فقد تتحول المسؤولية إلى مسؤولية مشتركة بينه وبين المجني عليه. والخطأ المشترك لا ينفي المسؤولية بالضرورة، وإنما قد يخففها، ما لم يكن خطأ أحد الطرفين جسيماً إلى درجة يستغرق معها خطأ الطرف الآخر.

المثال الحادي عشر

خروج مدهوسين ليلاً في طريق مظلم دون عواكس

إذا خرج شخصان أو أكثر ليلاً إلى طريق مظلم أو غير مضاء، وكانا يجريان في نهر الطريق دون استعمال أنوار أو أجهزة عاكسة، ولم يصدر من قائد المركبة أي خطأ وكان يسير بسرعة معتدلة، فإن المسؤولية قد تقع على المجني عليهما.



ويستند ذلك إلى المادة (1/176) من اللائحة التنفيذية، التي توجب على جماعات أو مواكب المشاة استخدام أنوار أو أجهزة عاكسة عند سيرهم ليلاً على نهر الطريق. كما تستند المسؤولية إلى المادة (191) التي تجيز للمشاة استعمال نهر الطريق إذا كانوا في مجموعات أو مواكب بشرط التزام أقصى حافة نهر الطريق في اتجاه حركة المرور واستعمال الإشارات المناسبة للتنبيه على وجودهم، وإلى المادة (193) الخاصة بوجوب الحذر عند عبور الطريق.

المثال الثاني عشر

عبور المشاة رغم أن الإشارة خضراء للمركبات

إذا عبر المجني عليه من خطوط المشاة في وقت كانت فيه الإشارة تسمح للمركبات بالسير، ثم خرج فجأة بين المركبات فاصطدمت به مركبة تسير بسرعة مناسبة، فإن الخطأ يقع على المجني عليه، رغم وجوده على خطوط المشاة؛ لأن العبور من الممر لا يكون مشروعاً إذا كانت الإشارة تسمح للمركبات بالمرور.



ويستند ذلك إلى المادة (194) من اللائحة التنفيذية، التي تقرر أنه إذا كان مرور المركبات عند ممر المشاة منظماً بإشارات ضوئية أو بواسطة شرطي، فلا يجوز للمشاة عبور نهر الطريق طالما كانت الإشارة أو إشارة الشرطي تسمح للمركبات بالسير.

أما إذا ثبت أن قائد المركبة كان مسرعاً أو غير منتبه، فقد تقوم مسؤولية مشتركة بحسب ظروف الحادث.

المثال الثالث عشر

طفل عمره ثلاث سنوات يخرج فجأة من بين مركبات متوقفة

إذا خرج طفل صغير فجأة من بين مركبات متوقفة بجوار منزل، وكان حجمه وسنه وطريقة خروجه تجعل رؤيته متعذرة أو شبه مستحيلة، وكان قائد المركبة يسير بسرعة مناسبة وبجذر، ولم يصدر منه أي خطأ، فقد لا تنسب إليه المسؤولية الفنية عن الدهس.



وفي هذه الحالة تثار مسؤولية ولي الأمر أو من يتولى رعاية الطفل عن الإهمال في الرقابة والرعاية، خاصة إذا كان الطفل في سن لا يدرك فيه مخاطر الطريق. ومع ذلك، إذا ثبت أن قائد المركبة كان يسير بسرعة غير مناسبة في منطقة سكنية أو كان غير منتهبه، فقد تقوم مسؤوليته أو تكون المسؤولية مشتركة.

وتقتضي السلامة المرورية في المناطق السكنية مضاعفة الحذر من قائدي المركبات، وفي المقابل يلتزم أولياء الأمور بعدم ترك الأطفال في الشوارع أو بين المركبات دون رقابة.

المثال الرابع عشر

طفل عمره عامان خلف إطار مركبة أثناء الرجوع

إذا كان طفل صغير جالساً خلف الإطار الخلفي لمركبة، ثم رجع قائد المركبة ببطء وبعد التأكد المعقول من خلو الطريق من خلال المرايا، وكان الطفل في موضع يصعب أو يتعذر رؤيته بسبب صغر حجمه ومكان وجوده، فقد لا تقع المسؤولية الفنية على قائد المركبة.



غير أنه إذا ثبت أن قائد المركبة رجع بسرعة أو دون انتباه أو دون إعطاء الإشارة المناسبة أو دون التأكد من خلو الطريق، فإن مسؤوليته تقوم استناداً إلى المادة (144) من اللائحة التنفيذية، التي تنص على أنه:

” لا يجوز لقائد المركبة الرجوع إلى الخلف إلا عند الضرورة وبشرط عدم إعاقة المرور وبعد إعطائه الإشارة المناسبة والتأكد من خلو الطريق وعدم تعريض الغير للخطر، وعلى ألا يجاوز الرجوع إلى الخلف المسافة الضرورية، وعند اللزوم يجب أن يستعين بمن يرشده “.

وببقى تقدير المسؤولية في هذه الحالة مرتبطاً بالمعاينة الفنية، والرؤية المتاحة لقائد المركبة، وسرعة الرجوع، ومكان وجود الطفل، ومدى إهمال ولي أمره.

المثال الخامس عشر

سقوط راكب من صندوق مركبة نقل ثم دهسه

إذا سمح قائد مركبة نقل أو "وانيت" لأحد الأشخاص بالركوب في صندوق المركبة أو في غير الأماكن المعدة للجلوس، فسقط الراكب فجأة على الطريق، ودهسته مركبة أخرى لم يكن قائدها يستطيع تفاديه بسبب السقوط المفاجئ ووجود مركبات أخرى بجانبه، فإن المسؤولية تقع على قائد مركبة النقل وعلى الراكب بحسب سنه وإدراكه، ولا تنسب للمركبة التي دهسته مسؤولية إذا انتفى خطؤها.



ويستند ذلك إلى المادة (180) من اللائحة التنفيذية، التي تحظر نقل الركاب في مركبة ليست بها أماكن معدة للجلوس، كما تحظر ركوب أي شخص في الأماكن المخصصة للحمولة أو على أي جزء خارجي من المركبة، وتعتبر مخالفاً في هذه الحالات كل من قائد المركبة والراكب.

المثال السادس عشر

دهس مع سرعة 190 كم/ساعة وعبور المجني عليه قرب جسر مشاة

إذا كان قائد المركبة يقود بسرعة عالية جداً، كأن يقود بسرعة 190 كم/ساعة في طريق الحد الأقصى فيه 100 كم/ساعة، وفي الوقت ذاته كان المجني عليه يعبر الطريق ركضاً رغم وجود جسر مشاة قريب، فإن المسؤولية تكون مشتركة بين الطرفين.



فالخطأ يقع على قائد المركبة لتجاوز السرعة المقررة وعدم القدرة على تفادي الاصطدام، استناداً إلى المادة (1/157) من اللائحة التنفيذية التي توجب عدم تجاوز الحد الأقصى للسرعة، وإلى المادة (196) التي تحظر تعريض المشاة للخطر. كما يقع الخطأ على المجني عليه استناداً إلى المادة (193) من اللائحة التنفيذية، لعدم استخدامه جسر المشاة أو أقرب ممر عبور، وعبوره الطريق بصورة تعرضه وتعرض مستخدمي الطريق للخطر.

والخطأ المشترك لا يؤدي بالضرورة إلى انتفاء مسؤولية قائد المركبة، وإنما قد يؤثر في تقديرها، ما لم يكن خطأ المجني عليه جسيماً إلى درجة يستغرق خطأ قائد المركبة، وهو أمر تقدره المحكمة في ضوء ظروف الحادث وأدلته الفنية.

ويتبين من هذه التطبيقات أن حوادث الدهس لا تُرد جميعها إلى قاعدة واحدة. فقد يكون الخطأ على قائد المركبة إذا لم يخفف السرعة أو لم ينتبه للمشاة أو خالف قواعد المرور، وقد يكون على المجني عليه إذا عبر الطريق فجأة أو من مكان ممنوع أو دون اتخاذ احتياطات السلامة، وقد تكون المسؤولية مشتركة إذا ساهم خطأ كل طرف في وقوع النتيجة.

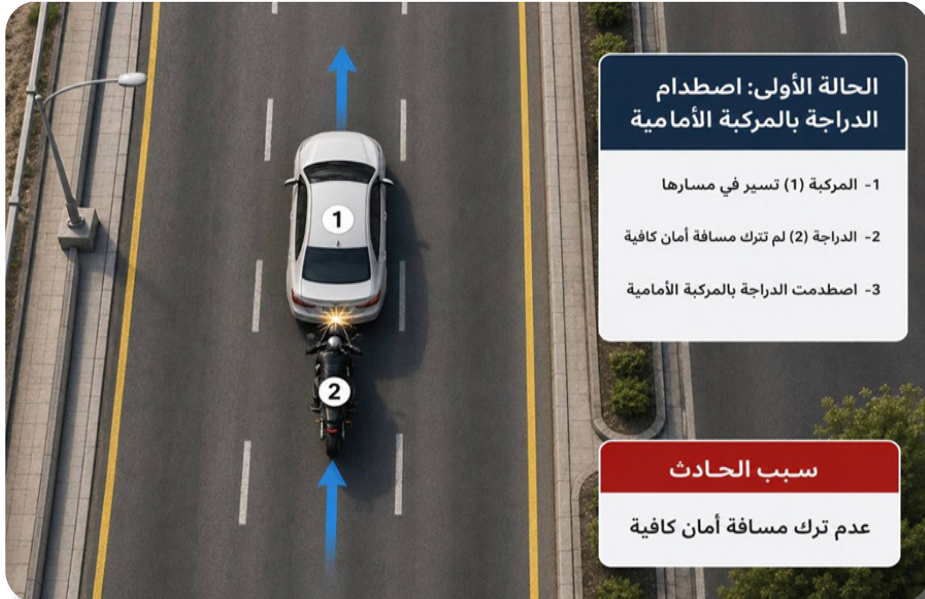
وتظل المعاينة الفنية، وآثار الفرامل، وموقع الاصطدام، وحالة الطريق، والرؤية، والسرعة، ووجود ممرات أو جسور مشاة، وشهادة الشهود، وتقرير الخبير الفني، من أهم عناصر تحديد المسؤولية في حوادث الدهس على وجه دقيق.

« الحوادث المرورية المتعلقة بالدراجات الآلية »

تُعد حوادث الدراجات الآلية من الحوادث التي تستوجب عناية خاصة عند بحث المسؤولية الفنية، وذلك بالنظر إلى طبيعة الدراجة، وصغر حجمها مقارنة بالمركبات الأخرى، وسهولة تأثرها بأي انحراف أو توقف مفاجئ أو مخالفة لقواعد السير. ومن ثم فإن تحديد الخطأ في هذا النوع من الحوادث لا يقتصر على موضع الاصطدام وحده، بل يمتد إلى بحث مسار الدراجة، ومدى التزام قائدها بالجانب الأيمن من نهر الطريق، وترك مسافة الأمان، وتجنب السير بصورة تعرض الغير للخطر.

الحالة الأولى : اصطدام الدراجة الآلية بالمركبة الأمامية

في الحالة التي تصطدم فيها الدراجة الآلية بالمركبة التي تسير أمامها، فإن المسؤولية الفنية تقع، بحسب الأصل، على عاتق قائد الدراجة الآلية، متى ثبت أنه لم يترك مسافة أمان كافية بينه وبين المركبة الأمامية، أو لم يكن متنبهاً لتخفيض سرعتها أو لإشارات قائدها.



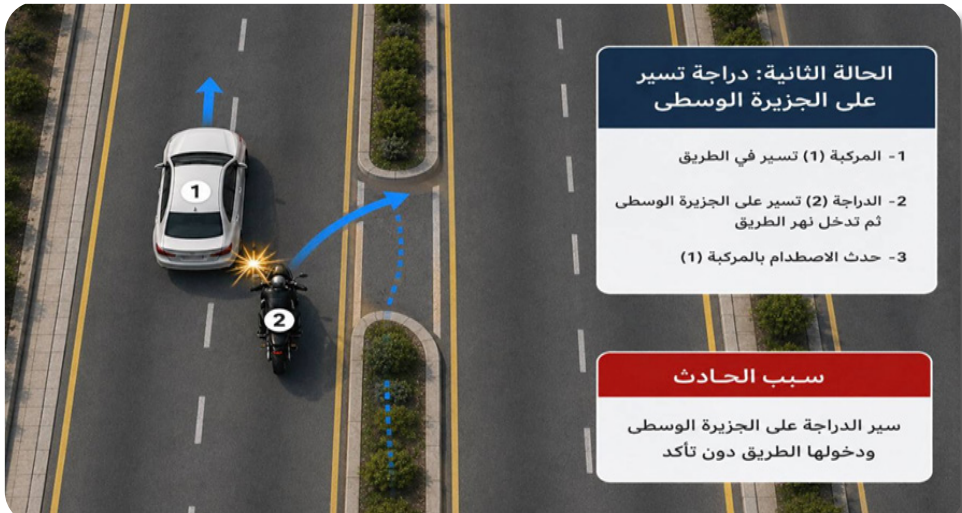
ويستند ذلك إلى ما قرره المادة (1/147) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، والتي أوجبت على قائد المركبة أن يترك بينه وبين المركبة التي أمامه مسافة كافية تمكنه من التوقف عند قيام المركبة الأمامية بتخفيض سرعتها فجأة، كما أوجبت عليه الانتباه إلى إشارات قائدها.

كما يتعزز هذا النظر بما ورد في المادة (1/148) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، والتي ألزمت قائد الدراجة الآلية بالتزام الجانب الأيمن من نهر الطريق، باعتبار أن مخالفة هذا الالتزام قد تؤدي إلى إرباك حركة السير أو زيادة احتمالات الاصطدام.

ويضاف إلى ذلك ما قرره المادة (4/189) من اللائحة ذاتها، من حظر قيادة الدراجة الآلية بصورة معوجة، أو الاندفاع بها بسرعة خطيرة، أو السير بها في أي حالة ينجم عنها خطر على الجمهور. ومؤدى ذلك أن قائد الدراجة يكون مسؤولاً فنياً إذا كان سلوكه في القيادة قد اتسم بعدم الحيطة أو السرعة الخطرة أو عدم الالتزام بمساره الصحيح، متى ترتب على ذلك وقوع الحادث.

الحالة الثانية : سير الدراجة الآلية على الرصيف أو الجزيرة الوسطى

إذا كانت الدراجة الآلية تسير على الرصيف أو على الجزيرة الوسطى أو خرجت منهما إلى نهر الطريق ووقع الحادث تبعاً لذلك، فإن المسؤولية الفنية تقع على قائد الدراجة الآلية، متى ثبت أن سيره كان في موضع غير مخصص لسير الدراجات أو أنه دخل نهر الطريق دون التأكد من خلوه أو دون اتخاذ احتياطات السلامة اللازمة.



ويستند هذا الحكم إلى المادة (148) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، التي أوجبت على قائد الدراجة الآلية التزام الجانب الأيمن من نهر الطريق، وحظرت عليه السير فوق الرصيف. كما تنطبق في هذا المقام المادة (143) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، والتي أوجبت على من يتأهب للخروج من جزء آخر من الطريق إلى نحره، أو من مكان التوقف أو الانتظار على جانب الطريق لبدء السير، ألا يدخل الطريق أو نحره إلا بعد التأكد من إمكانية ذلك دون تعريض الغير للخطر، مع وجوب الإعلان عن رغبته في ذلك بوضوح وفي الوقت المناسب، باستعمال إشارات المركبة أو الإشارة اليدوية.

وفي حالة السير بالجزيرة الوسطى أو الانحراف منها، تبرز كذلك دلالة المادة (145) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، إذ أوجبت على قائد المركبة عند استخدام طرق المرور السريعة عدم التوقف خارج الأماكن المعدة لذلك، وعدم الرجوع إلى الخلف، وعدم الدوران يساراً أو للخلف، وعدم السير في الجزيرة الوسطى التي تفصل بين اتجاهي السير على نجري الطريق. ويستفاد من ذلك أن استخدام الجزيرة الوسطى كمسار للسير يُعد سلوكاً مخالفاً لقواعد السلامة المرورية، متى أدى إلى وقوع حادث أو تعريض الغير للخطر.

الحالة الثالثة : انحراف مركبة على دراجة آلية

أما إذا كانت المركبة هي التي انحرفت على الدراجة الآلية أثناء سيرها في الطريق، فإن المسؤولية الفنية تقع، بحسب الأصل، على قائد المركبة المنحرفة، متى ثبت أنه لم يتأكد من خلو المسار قبل الانحراف أو تغيير الحارة.



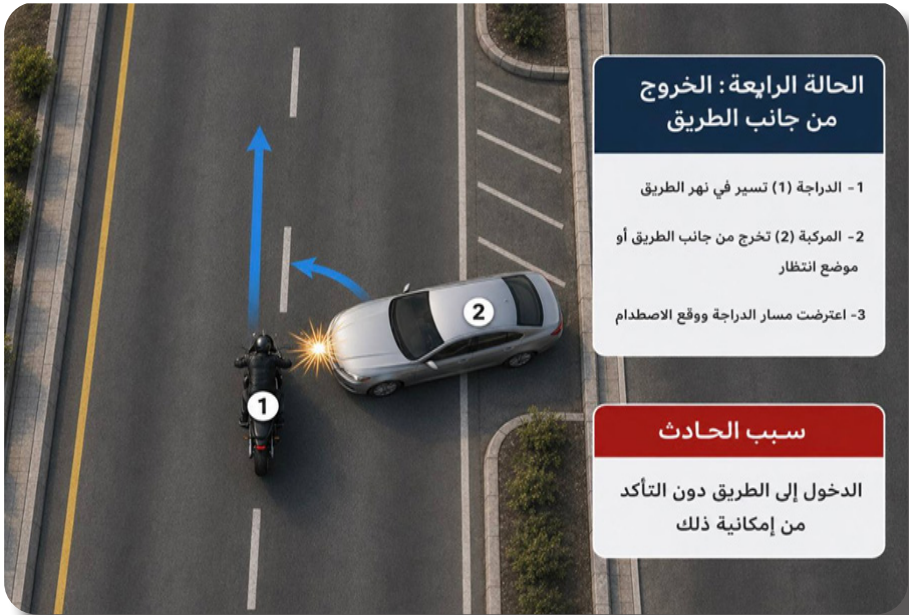
ويستند ذلك إلى القاعدة العامة المقررة في المادة (142) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، والتي توجب على قائد المركبة قبل الانحراف أو تغيير اتجاهه أو الانتقال من مسار إلى آخر أن يتأكد من أن ذلك لا يترتب عليه تعريض الغير للخطر، وأن يعلن عن رغبته في الانحراف أو الانتقال في الوقت المناسب وبالوسيلة المقررة.

ومع ذلك، ينبغي عند بحث هذا النوع من الحوادث مراعاة الطبيعة الخاصة للدراجة الآلية؛ إذ قد يصعب على قائد المركبة رؤيتها أحياناً بسبب صغر حجمها أو وقوعها في النقطة العمياء للمرآة الجانبية. لذلك يتعين على قائد المركبة التريث قبل الانحراف والتأكد من خلو الطريق تأكداً كاملاً.

وفي المقابل، قد تثور مسؤولية قائد الدراجة الآلية أو مساهمته في الخطأ إذا ثبت أنه كان يسير دون إضاءة كافية، أو لم يستعمل وسائل التنبيه المقررة، أو كان يسير بسرعة أو بصورة يصعب معها على قائدي المركبات الأخرى ملاحظته في الوقت المناسب.

الحالة الرابعة: الخروج من جانب الطريق أو من موضع انتظار

إذا وقع الحادث نتيجة خروج مركبة من جانب الطريق أو من موضع توقف أو انتظار إلى نهر الطريق، فاصطدمت بدراجة آلية أو اعترضت مسارها، فإن المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة الخارجة، متى ثبت أنه لم يتأكد من خلو الطريق قبل الدخول فيه، أو لم يعلن عن رغبته في بدء السير أو الدخول إلى نهر الطريق في الوقت المناسب.



ويستند ذلك إلى المادة (143) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، التي قررت أنه يجب على من يتأهب للخروج من جزء آخر من الطريق إلى نحره، أو من مكان التوقف أو الانتظار على جانب الطريق لبدء السير، ألا يدخل الطريق أو نحره إلا بعد التأكد من إمكانية ذلك دون تعريض الغير للخطر، مع وجوب الإعلان عن رغبته بوضوح وفي الوقت المناسب باستعمال إشارات المركبة أو الإشارة اليدوية.

وتطبيقاً لذلك، فإن مجرد خروج المركبة من موضع جانبي لا يمنح قائدها أولوية في الدخول إلى نحر الطريق، بل يظل ملتزماً بالتأكد من سلامة المناورة وخلو المسار من المركبات أو الدراجات القادمة. فإذا وقع التصادم بسبب هذا الخروج غير الآمن، قامت مسؤوليته الفنية عن الحادث. ومن الناحية التنظيمية والوقائية، يفضل في بعض المواضع التي يكثر فيها هذا النوع من الحوادث دراسة إنشاء حارات أمان مخصصة للالتفاف أو الاندماج، أو وضع مطبات تنظيمية في الطريق المقابل، أو إنشاء جسور أو وسائل فصل مروري مناسبة، متى كان تخطيط الطريق وطبيعة الحركة المرورية يقتضيان ذلك، بما يحد من احتمالات التصادم ويعزز السلامة المرورية.

المبحث الخامس مسائل تطبيقية متقدمة في الحوادث المرورية والخطأ المشترك

تمهيد

عند تناقض أقوال أطراف الحادث أو الإحالة إلى الخبير الفني تبرز أهمية إعادة بناء الحادث على وجه الخصوص عند عدم وجود شهود عيان، أو عند تضارب أقوال الشهود أو أطراف الحادث؛ إذ قد تساعد العلامات الأرضية، والآثار الموجودة على الطريق، والأضرار التي لحقت بالمركبات، على تكوين تصور في مستقل عن الروايات الشخصية، وهو ما يعزز قدرة المحقق على اختبار الأقوال ومواجهتها بالقرائن الفنية المتوافرة.⁽¹⁾

وينبغي أن يكون التقرير الفني، متى اقتضت الواقعة ذلك، مبنياً على بيانات واضحة يمكن تتبعها، وأن يبين الطريقة الفنية أو العلمية التي استند إليها الخبير في الوصول إلى النتيجة. وتزداد قيمة التقرير متى دعم بالخرائط والرسومات والصور الفوتوغرافية لمكان الحادث والمركبات، لأن هذه الوسائل تساعد على توضيح الحقائق الفنية وتيسير رقابة المحقق والمحكمة على النتيجة التي انتهى إليها الخبير.⁽²⁾

ولذلك لا يقتصر دور إعادة بناء الحادث على بيان الحركة المادية للمركبات، بل يمتد إلى فحص مدى ارتباط تلك الحركة بمخالفة قواعد السير، كموضع المركبة على الطريق، أو سرعتها، أو استعمال الإشارة، أو الانعطاف أو الوقوف، وذلك لأن تحديد طريقة استخدام السائق أو المشاة للطريق قد يكون حاسماً في بيان ما إذا كان السلوك قد خالف القانون وساهم في وقوع الحادث.⁽³⁾

⁽¹⁾ المعهد المروري الأردني، إعادة بناء الحادث المروري، مرجع سابق، ص 6.

⁽²⁾ المرجع السابق .

⁽³⁾ المعهد المروري الأردني، إعادة بناء الحادث المروري، مرجع سابق، ص 4-5.

ومع ذلك، لا يجوز التعامل مع إعادة بناء الحادث باعتبارها وسيلة جازمة في كل واقعة؛ إذ تتوقف سلامة نتائجها على كمية ونوعية المعلومات المتوافرة، وقدرة القائمين على التحليل، ومدى الحاجة الفنية إلى إعادة البناء، وما يتوافر من وقت وإمكانات. فإذا كانت المعلومات ناقصة أو غير موثوقة، فإن النتيجة الفنية قد تقترب من التخمين ولا تصلح وحدها أساساً للجزم بالمسؤولية.⁽¹⁾

كما يجب التمييز بين دور المحقق ودور الخبير الفني؛ فالمحقق يجمع الأدلة، ويثبت المعطيات، ويواجه الأطراف بما يسفر عنه التحقيق، أما المسائل الفنية الدقيقة التي تتطلب معرفة فيزيائية أو هندسية أو حسابية فينبغي أن تسند إلى أهل الاختصاص. فإقدام غير المؤهل على الجزم بنتيجة فنية قد يؤثر في سلامة التحقيق ومصداقية النتيجة.⁽²⁾

ومن الناحية العملية، يبدأ التحليل الفني الصحيح بتحديد المسائل المطلوب بحثها، ثم مراجعة المعلومات المتوافرة وفرز ما له صلة بالحادث عما لا صلة له، ثم بحث الحاجة إلى معلومات إضافية كالأقوال أو الصور أو القياسات أو بيانات الطريق أو وسائل الضبط المروري، وبذلك يكون عرض الواقعة على الخبير محدداً وواضحاً، بدلاً من إحالتها إليه بصورة عامة قد لا تجيب عن موضع النزاع الحقيقي.⁽³⁾

مائل التي تمكن المحقق والخبير من فهم الواقعة، لا سيما في الحوادث التي تنتج عنها إصابات أو أو في الحالات التي يكون فيها موضع المركبات على الطريق وفاة الموجودة على الطريق، وأضرار المركبات، والمواقع النهائية للمركبات أو الأشخاص، لأن هذا الربط قد يكشف موقع المركبة في نقطة معينة، ويعين على اختبار صحة الروايات المتعارضة.⁽⁴⁾

وينبغي على المحقق أن يحذر من القفز إلى النتائج أو قبول النظريات الجاهزة في تفسير الحادث، فمجرد سماع إفادات أطراف الحادث لا يعني تبني رواياتهم، وإنما يلزم اختبار تلك الروايات

(1) المعهد المروري الأردني، إعادة بناء الحادث المروري، مرجع سابق، ص 7.

(2) المرجع السابق.

(3) المعهد المروري الأردني، إعادة بناء الحادث المروري، مرجع سابق، ص 9-10.

(4) المرجع السابق.

في ضوء الآثار الفنية والمعطيات الثابتة. كما يجب أن يتحرز المحقق من الانحياز لأي طرف، لأن الانحياز قد يقود إلى نتيجة خاطئة ولو كانت بعض المعطيات الأولية تبدو مؤيدة لها.⁽¹⁾

المسألة الأولى: قطع الإشارة الحمراء بسبب اضطراب مفاجئ في تمييز الألوان



« السؤال »

أثناء قيادة أحمد مركبته أُصيب باضطراب مفاجئ في تمييز الألوان، فاعتقد أن إشارة المرور الحمراء خضراء، واستمر في السير متجاوزاً الإشارة، مما أدى إلى وقوع حادث مروري ترتب عليه وفاة أحد الأشخاص.

فما التكليف القانوني للواقعة؟ وهل ينفي اعتقاد السائق الخاطئ مسؤوليته الجزائية؟

« الإجابة »

الأصل في هذه الواقعة أن قائد المركبة يسأل عن جريمة القتل الخطأ، متى ثبت أن الوفاة نشأت عن تجاوزه الإشارة الحمراء نتيجة عدم الاحتياط أو عدم مراعاة ما تفرضه القيادة من يقظة وانتباه، ولا يكفي مجرد القول بأنه اعتقد أن الإشارة خضراء لنفي المسؤولية الجنائية عنه.

(1) المعهد المروري الأردني، إعادة بناء الحادث المروري، مرجع سابق، ص 12.

ذلك أن اعتقاد السائق الخاطئ لا يعد في ذاته إكراهاً مادياً أو معنوياً، ولا يشكل حالة ضرورة بالمعنى القانوني الدقيق. فالإكراه المعنوي المشار إليه في المادة (24) من قانون الجزاء يفترض وجود تهديد جديّ بأذى جسيم حالّ من شأنه أن يعدم حرية الاختيار لدى الفاعل أو ينقصها على نحو جوهري، وهو ما لا يتحقق في مجرد خطأ إدراكي في لون الإشارة.

كما أن حالة الضرورة وفق المادة (25) من قانون الجزاء تفترض خطراً جسيماً حالاً لا يد للفاعل في حله، ولا سبيل إلى دفعه إلا بارتكاب الفعل، وهي شروط لا تتوافر بمجرد قطع الإشارة بسبب اعتقاد خاطئ في لونها.

والتكليف الأدق للواقعة أنها تمثل غلطاً في الواقع لا ينفي المسؤولية غير العمدية إذا كان هذا الغلط ناشئاً عن إهمال الفاعل أو عدم احتياظه. فالمادة (43) من قانون الجزاء تقرر أن الغلط إذا كان راجعاً إلى إهمال أو عدم احتياط، فإن الفاعل يسأل مسؤولية غير عمدية متى كان القانون يعاقب على الفعل بوصفه جريمة غير عمدية.

كما عرفت المادة (44) الخطأ غير العمدية بأنه تصرف لا يأتيه الشخص المعتاد، إذا اتصف الفعل بالرعونة أو التفريط أو الإهمال أو عدم الانتباه أو عدم مراعاة القوانين واللوائح.

وبما أن الفعل قد أدى إلى وفاة إنسان، فإن النص الجزائي المنطبق هو المادة (154) من قانون الجزاء، التي تعاقب على القتل الخطأ أو التسبب في قتل النفس من غير قصد، متى كان ذلك ناشئاً عن رعونة أو تفريط أو إهمال أو عدم انتباه أو عدم مراعاة القوانين واللوائح.

ولا يقف الأمر عند حدود قانون الجزاء، بل يتصل أيضاً بقانون المرور؛ إذ إن تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء يشكل مخالفة مرورية جسيمة، فضلاً عن مخالفته لواجب قائد المركبة في الالتزام بإشارات المرور وعلاماته وتعليمات رجال الشرطة وفق المادة (25) من قانون المرور.

كما تعاقب المادة (33 مكرراً) على تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء، وتؤكد اللائحة التنفيذية في المادة (89) أن سلامة البصر وتمييز الألوان من شروط اللياقة الصحية للقيادة، بينما تقرر المادة (199) أن وجود الإشارات أو تنظيم المرور لا يعني مستعمل الطريق من واجب العناية

والحرص والحذر.

ومع ذلك، يجب التنبيه إلى أن الحكم بالمسؤولية لا يكون آلياً، بل يتوقف على ثبوت الخطأ. فإذا أثبت قائد المركبة بدليل طبي وفني قاطع أن العارض البصري كان فجائياً تماماً، يستحيل توقعه أو دفعه، ولم تكن لديه فرصة واقعية للتوقف أو تجنب الخطر، فقد يثار بحث الحادث الفجائي أو السبب الأجنبي. أما إذا ثبت أنه كان يعاني اضطراباً سابقاً في الإبصار، أو ظهرت عليه أعراض كان يتعين معها التوقف، أو استمر في القيادة رغم عدم قدرته على التمييز، فإن مسؤوليته عن القتل الخطأ تكون قائمة.

فالغلط في لون الإشارة لا ينفي المسؤولية متى كان راجعاً إلى إهمال أو عدم احتياط، وإنما ينقل الواقعة من نطاق العمد إلى نطاق الخطأ غير العمدي، متى ترتب على ذلك إصابة أو وفاة.

المسألة الثانية: مفهوم الخطأ المشترك في الحوادث المرورية



«القاعدة العامة

يقصد بحوادث الخطأ المشترك تلك الحوادث التي تقع نتيجة تداخل أكثر من خطأ صادر عن مركبتين أو أكثر، أو عن مركبة ومشاة، أو عن مركبة وحارس حيوان، أو عن أي أطراف متعددة أسهمت أفعالهم أو امتناعاتهم في إحداث النتيجة الضارة.

ولا يكفي لقيام الخطأ المشترك أن يكون كل طرف قد ارتكب مخالفة مرورية، بل يتعين أن تكون المخالفة ذات أثر سببي في وقوع الحادث. فقد يرتكب أحد أطراف الحادث مخالفة شكلية أو مستقلة، ومع ذلك لا تعد سبباً فنياً مباشراً للحادث، إذا كان الخطأ المنتج للنتيجة راجعاً إلى طرف آخر.

ومن ثم، يجب التمييز بين حالتين:

الأولى: أن تكون المخالفة المرورية سبباً منتجاً في وقوع الحادث، فتدخل في تقدير المسؤولية الفنية والجنائية والمدنية.

الثانية: أن تكون المخالفة قائمة بذاتها، لكنها لم تسهم سبباً في وقوع الحادث، فتظل مخالفة مستقلة لا تنقل المسؤولية الفنية عن الحادث إلى مرتكبها.

والخطأ المشترك لا ينفي المسؤولية بالضرورة، وإنما قد يؤدي إلى توزيعها أو تخفيفها بحسب جسامته خطأ كل طرف ومدى تأثيره في النتيجة. وتظل مسألة ثبوت الخطأ المشترك أو نفيه من مسائل الواقع التي تستقل محكمة الموضوع بتقديرها، بناءً على أقوال الأطراف، ومعينة موقع الحادث، وآثار الاصطدام، وأقوال الشهود، والتقارير الفنية، وسائر القرائن.

كما أن تقرير الخبير الفني لا يقيد المحكمة على وجه الإلزام، إذ يجوز مناقشته والطعن عليه، وللمحقق أو المحكمة عند الاقتضاء الاستعانة بلجنة ثلاثية من الخبراء الفنيين، إما لتأييد الرأي الفني السابق أو مخالفته متى قام سبب جدي لذلك.

المسألة الثالثة: تعذر تحديد المسؤولية بين اصطدام خلفي وادعاء الرجوع للخلف



«السؤال»

وقع حادث بين مركبتين؛ قرر قائد المركبة الأولى أن المركبة الثانية اصطدمت به من الخلف، بينما قرر قائد المركبة الثانية أن المركبة الأولى رجعت إلى الخلف واصطدمت بمقدم مركبته. وبفحص المركبتين وسماع أقوال الطرفين، انتهى الخبير الفني إلى تعذر تحديد المتسبب في الحادث. فكيف تقدر المسؤولية في هذه الحالة؟.

«الإجابة»

هذه الصورة تمثل إحدى حالات تعذر الجزم بالمسؤولية الفنية متى تعارضت أقوال الطرفين، ولم تسعف الآثار الفنية في ترجيح إحدى الروايتين. فالاصطدام الخلفي قد يدل في الأصل على عدم ترك مسافة كافية من المركبة اللاحقة، ولكنه لا يكون دليلاً قاطعاً إذا ثبت أو احتمل أن المركبة الأمامية رجعت إلى الخلف بصورة مفاجئة.

فإذا لم تكشف المعاينة عن آثار حاسمة، ولم توجد شهادة أو تصوير أو قرينة فنية ترجح إحدى الروايتين، وانتهى تقرير الخبير إلى تعذر تحديد المتسبب، فإن الأمر يظل خاضعاً للسلطة التقديرية للقاضي، الذي يوازن بين الأدلة ولا يلتزم بإدانة أحد الطرفين لمجرد وجود ضرر أو اصطدام.

المسألة الرابعة: تعذر تحديد المسؤولية عند انحراف مركبتين إلى الحارة الوسطى

« السؤال »

كان الطريق مكوناً من ثلاث حارات. قرر قائد المركبة الأولى أنه كان ينحرف من الحارة اليمنى إلى الحارة الوسطى، فاصطدمت به المركبة الثانية. وقرر قائد المركبة الثانية أنه كان ينحرف من الحارة اليسرى إلى الحارة الوسطى، فاصطدمت به المركبة الأولى. وانتهى الخبر الفني إلى تعذر تحديد من بدأ بالانحراف أو من تسبب في التصادم. فما أثر ذلك على تحديد المسؤولية؟

« الإجابة »

تقوم هذه المسألة على صعوبة فنية تتمثل في تزامن الانحرافين إلى الحارة الوسطى، مع غياب دليل فني قاطع يحدد المركبة التي دخلت الحارة أولاً أو التي كان يجب عليها الانتظار. والأصل أن تغيير المسار يفرض على قائد المركبة واجب التحقق من خلو الحارة المراد الانتقال إليها، وعدم إعاقة المركبات الأخرى أو تعريضها للخطر.

إلا أن ثبوت هذا الواجب لا يكفي وحده لإسناد المسؤولية إلى أحد الطرفين إذا ثبت أن كلاً منهما يدعي أن الآخر هو المتسبب، ولم تكشف آثار الحادث أو موضع الصدمات أو الشهود أو التسجيلات عن دليل راجح.

وفي هذه الحالة، إذا انتهى الخبر الفني إلى تعذر تحديد المتسبب، فإن المسؤولية لا تنسب جزافاً إلى أحد الطرفين، بل يبقى الأمر لتقدير المحكمة في ضوء كامل أوراق الدعوى. وقد تنتهي المحكمة إلى ثبوت خطأ مشترك إذا توافرت قرائن على أن كلاً منهما انحرف دون احتياط، وقد تنتهي إلى عدم كفاية الدليل إذا بقي الشك قائماً.

المسألة الخامسة: اصطدام مركبة باجاي أو مركبة ATV



« السؤال »

اصطدمت مركبة عادية بمركبة صغيرة من نوع باجاي/ATV كانت تسير في موضع غير مخصص لها. وثبت أن قائد المركبة العادية لم يترك مسافة كافية، وكان غير منتهبه، ويستخدم الهاتف أثناء القيادة.

فهل تنتقل المسؤولية الفنية إلى قائد الباجي لمجرد أن قيادته في هذا الموضع ممنوعة؟

« الإجابة »

لا تنتقل المسؤولية الفنية عن الحادث إلى قائد الباجي لمجرد أن وجوده في الطريق أو المنطقة محل الواقعة كان مخالفاً، ما لم يثبت أن هذه المخالفة كانت سبباً مباشراً أو مساهماً في وقوع التصادم.

فإذا ثبت أن قائد المركبة العادية لم يترك مسافة أمان كافية، أو كان يستخدم الهاتف، أو قاد دون انتباه، فإن الخطأ الفني المنتج للحادث يقع عليه، استناداً إلى واجب قائد المركبة في ترك مسافة كافية بينه وبين المركبات أو الأجسام المتحركة أمامه، وفق المادة (147) من اللائحة التنفيذية

لقانون المرور، فضلاً عن القواعد العامة المتعلقة بوجوب الانتباه والسيطرة على المركبة.

أما قيادة الباجي أو مركبة ATV في الطرق الرئيسية أو السريعة أو المعبدة أو داخل الأحياء السكنية أو المناطق الداخلية والساحلية، فهي مخالفة مستقلة متى تمت بالمخالفة للضوابط المقررة، ومنها ما ورد بقرار مجلس الوزراء رقم (900/ثالثاً) لسنة 2009، وما تقرره المادة (207) من اللائحة التنفيذية بشأن حجز المركبة عند توافر موجبات الحجز.

ومع ذلك، فإن هذه المخالفة لا تكفي وحدها لإسناد الخطأ الفني في الحادث إلى قائد الباجي، إلا إذا ثبت أنها أسهمت سببياً في وقوع التصادم، كأن يكون قد ظهر فجأة أمام المركبة، أو سار في موضع لا يتوقع وجوده فيه بصورة جعلت تفاديه متعذراً أو عسيراً على القائد المعتاد.

« القاعدة المستخلصة:

المخالفة المرورية المستقلة لا تعني بالضرورة مسؤولية فنية عن الحادث، ما لم تكن سبباً منتجاً أو مساهماً في وقوعه.

المسألة السادسة: حادث في الصحراء وتعذر تحديد المخطئ



« السؤال

وقع حادث تصادم بين مركبتين في منطقة صحراوية خارج الطريق العام. وقرر كل قائد مركبة أن الآخر هو الذي انحرف عليه. ولم تتمكن الشرطة أو المحقق أو الخبير الفني من تحديد المتسبب في الحادث بسبب طبيعة المكان وغياب الآثار الفنية الحاسمة.

فما أثر وقوع الحادث خارج الطريق العام على التكيف القانوني والمسؤولية؟

« الإجابة

تثير هذه المسألة إشكالاً دقيقاً يتعلق بنطاق تطبيق قانون المرور. فالمادة الأولى من قانون المرور تنص على سريان أحكامه واللوائح والقرارات المنفذة له على المركبات بجميع أنواعها، كما تسري على مرور المشاة والحيوان في الطرق العامة. وبذلك فإن مناط التطبيق المروري الكامل هو وقوع الفعل في طريق عام أو في موضع يدخل في مفهوم الطريق المعد للمرور.

فإذا وقع الحادث في الصحراء أو في ساحة ترابية أو في موضع لا يعد طريقاً عاماً بالمعنى القانوني، فإن تطبيق بعض أحكام قانون المرور قد يثور بشأنه إشكال، وبخاصة الأحكام المرتبطة بتنظيم السير في الطريق العام، أو الالتزام بالمسارات، أو قواعد الأولوية، أو غيرها من القواعد التي تفترض وجود طريق منظم.

غير أن ذلك لا يعني أن الواقعة تخرج مطلقاً من نطاق المسؤولية القانونية. فإذا ترتب على الحادث إصابة أو وفاة، أمكن بحث المسؤولية وفق القواعد العامة في قانون الجزاء، كالإصابة الخطأ أو القتل الخطأ، متى ثبت الخطأ والرابطة السببية والنتيجة. كما تبقى المسؤولية المدنية قائمة متى ثبت أن أحد الطرفين أحدث بفعله الخطأ ضرراً بالآخر.

أما من الناحية الفنية، فإذا تعذر تحديد المخطئ بسبب تعارض الأقوال وغياب الدليل الفني، فإن الأمر يظل خاضعاً لتقدير القاضي، الذي يستخلص الحقيقة من مجمل القرائن، كأثار الإطارات، واتجاهات الاصطدام، ومواضع التلفيات، وطبيعة الأرض، وأقوال الشهود، والتقارير الفنية.

وتكشف هذه الصورة عن حاجة تشريعية إلى تنظيم أوضح للحوادث التي تقع خارج الطرق العامة، ولا سيما في المناطق الصحراوية والساحات الترابية والمناطق المفتوحة التي تستخدم فعلياً في

القيادة، حتى لا يستغل بعض قائدي المركبات هذا الفراغ النسبي للتنصل من المسؤولية أو إرباك تحديد الخطأ الفني.

« القاعدة المستخلصة:

وقوع الحادث خارج الطريق العام قد يحد من تطبيق بعض قواعد المرور الخاصة، لكنه لا يمنع مساءلة المخطئ جزائياً أو مدنياً متى ثبت الخطأ والضرر وعلاقة السببية.

المسألة السابعة: إصابة طفل داخل مجمع تجاري بسبب مركبة جولف واضطراب الطفل

نتيجة تعنيف والده



« السؤال

أثناء سير أب مع ابنه البالغ من العمر ست سنوات داخل ممر المشاة في أحد المجمعات التجارية، قام الأب بتعنيف الطفل ورفع صوته عليه، مما أدى إلى اضطرابه نفسياً وهروبه فجأة نحو مسار مركبات الجولف. وفي الوقت ذاته، كان سائق إحدى مركبات الجولف، وهو عامل مرهق وقد تناول دواءً مسكناً يحمل تحذيراً باحتمال التسبب في الدوار وفقدان التركيز، يقود المركبة، فانخرقت عن مسارها واصطدمت بالطفل، محدثة به إصابات ثابتة بالتقرير الطبي.

« المطلوب:

بيان التكييف القانوني للواقعة، وتحديد الجهة المختصة بالتحقيق، والمسؤولية الجنائية والمدنية عن الحادث.

« الإجابة

أولاً: التكييف القانوني للواقعة

تعد هذه الواقعة من الصور المركبة التي يتداخل فيها قانون المرور مع قانون الجزاء، وقد يمتد البحث فيها إلى قانون حقوق الطفل والقانون المدني.

فمن جهة قانون المرور، يثور التساؤل عما إذا كان مسار مركبات الجولف داخل المجمع التجاري يعد طريقاً أو ممراً معداً للمرور العام أو لمرور رواد المجمع.

فإذا ثبت أن هذا المسار مخصص لتنقل مركبات الجولف داخل مكان مفتوح للجمهور، فإن أحكام المرور تكون قابلة للتطبيق من حيث وجوب الحيلة والانتباه، بحالة تعرض حياة الأشخاص أو أموالهم للخطر. ويستند ذلك إلى المادة (1) من قانون المرور حيث نطاق السران، وإلى المادة (2) من حيث تعريف المركبة والمركبة الآلية و

وتقوم المسؤولية المرورية في جانب سائق مركبة الجولف إذا ثبت أنه قاد المركبة وهو مرهق أو تحت تأثير دواء يعلم، أو كان يتعين عليه أن يعلم، أنه قد يسبب الدوار أو فقدان التركيز. فقيادة المركبة في هذه الحالة تشكل إخلالاً بواجب الانتباه والسيطرة، وتدخل في نطاق القيادة التي تعرض الغير للخطر، وفق المادة (25) من قانون المرور.

كما يثور تطبيق المادة (2/33) متى ثبتت القيادة بعدم انتباه على نحو يعرض الغير للخطر، ويضاف إلى ذلك إمكان تطبيق المادة (6/35) إذا ثبت أن المركبة سارت أو دخلت في موضع مخصص للمشاة.

ومن جهة قانون الجزاء، فإن إصابة الطفل تعد في أصلها إصابة خطأ متى ثبت أنها نشأت عن رعونة أو تفريط أو إهمال أو عدم انتباه أو عدم مراعاة القوانين واللوائح، وذلك وفق المادة

(164) من قانون الجزاء.

وقد يتشدد الوصف متى ثبت طبيياً أن الدواء الذي تناوله السائق كان مؤثراً فعلاً في قواه الطبيعية أو قدرته على القيادة والتركيز، بحسب الشروط التي تقررها النصوص ذات الصلة.

أما فعل الأب، فلا يجوز النظر إليه باعتباره مجرد تصرف عائلي محض إذا تجاوز حدود التوجيه أو التأديب المعتاد، وأدى إلى اضطراب الطفل ودفعه إلى موضع الخطر. فإذا ثبتت علاقة السببية بين تعنيف الأب وهروب الطفل إلى مسار المركبة، فإن فعله قد يدخل في نطاق تعريض الطفل للخطر أو الإساءة النفسية أو الإهمال، وفق قانون حقوق الطفل رقم 21 لسنة 2015، وبخاصة إذا ثبت أن السلوك ألحق بالطفل أذى نفسياً أو عرضه لخطر مادي محقق.

ثانياً: الجهة المختصة بالتحقيق

الاختصاص الأصلي في التحقيق ينعقد للإدارة العامة للتحقيقات، متى ظلت الواقعة في نطاق الجرح، كجرح الإصابة الخطأ، والمخالفات أو الجرح المرورية، وما قد يرتبط بها من إهمال أو إساءة في حق طفل.

ويستند ذلك إلى المادة (9) من قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية، التي تقرر أن النيابة العامة تختص بالتحقيق والتصرف والادعاء في الجنايات، بينما يتولى التحقيق والتصرف والادعاء في الجرح محققون يعينون لهذا الغرض في دائرة الشرطة والأمن العام.

ومع ذلك، لا يمنع ذلك من إحالة الأوراق إلى النيابة العامة أو التنسيق معها متى ظهرت شبهة جنائية، أو اتصلت الواقعة باختصاص نوعي خاص، أو اقتضت ظروفها ذلك.

ثالثاً: المسؤولية الجنائية

المسؤول جنائياً بصفة أصلية هو سائق مركبة الجولف، إذا ثبت أنه قاد المركبة وهو فاقد للتركيز أو متأثر بالإرهاق أو الدواء، فانحرفت المركبة عن مسارها واصطدمت بالطفل. ويكون التكييف الأقرب هو الإصابة الخطأ وفق المادة (164) من قانون الجزاء، إلى جانب ما يثبت من مخالفات مرورية متعلقة بالقيادة بعدم انتباه أو تعريض حياة الأشخاص للخطر.

ويسأل الأب جنائياً بقدر مساهمته السببية، إذا ثبت أن تعنيفه للطفل كان سبباً مباشراً أو مساهماً في اضطرابه وهروبه نحو مسار المركبة. ولا يلزم أن يكون خطأ الأب هو السبب الوحيد للحادث، بل يكفي أن يكون سبباً منته للخطر. ويكون الوصف الأقرب في جانبه هو تعريض طفل للخطر مع بقاء تقدير العلاقة السببية للمحقق

أما الطفل البالغ ست سنوات فلا تنسب إليه مسؤولية جنائية أو فنية مستقلة، لصغر سنه وعدم اكتمال إدراكه، ولأن الأصل في هذه السن أن يكون الطفل محلاً للحماية والرعاية لا محلاً للمساءلة.

رابعاً: المسؤولية المدنية

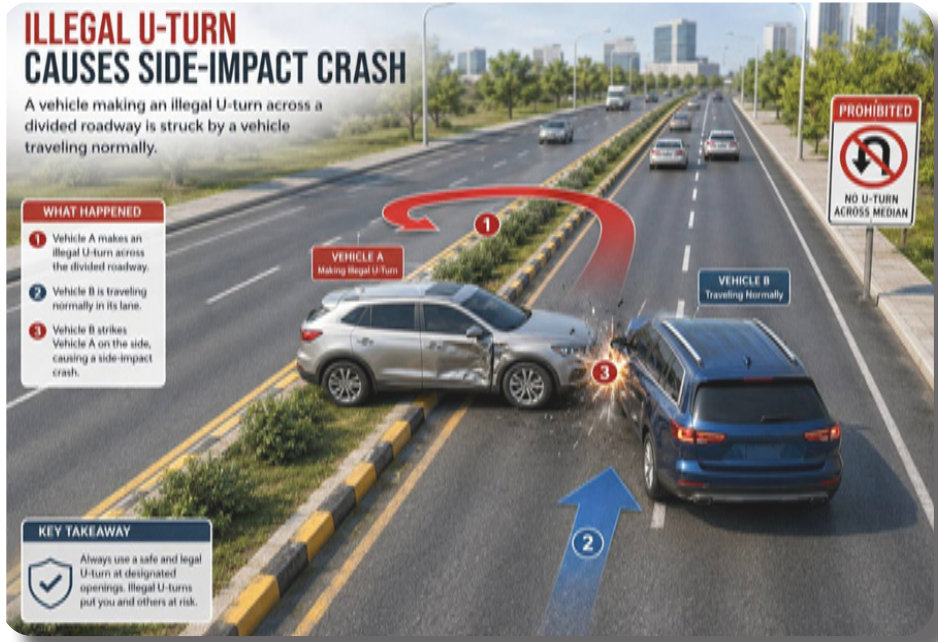
تقوم المسؤولية المدنية على كل من ثبت خطؤه وساهم خطؤه في إحداث الضرر. فيلتزم سائق مركبة الجولف بالتعويض إذا ثبت خطؤه في القيادة، استناداً إلى القاعدة العامة في المسؤولية التقصيرية، ومفادها أن كل من أحدث بفعله الخاطئ ضرراً بغيره يلتزم بتعويضه.

وقد تقوم مسؤولية مالك مركبة الجولف أو الشركة المشغلة أو إدارة المجمع، بحسب الأحوال، إذا ثبتت علاقة التبعية أو الحراسة. فإذا كان السائق عاملاً لدى جهة مشغلة، ووقع الحادث أثناء أداء عمله أو بسببه، قامت مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه. كما قد تقوم مسؤولية حارس الأشياء إذا كانت المركبة في حراسة جهة معينة، وكانت من الأشياء التي تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها.

ولا يمنع تعدد الأخطاء من رجوع المضرور على أكثر من مسؤول، مع ترك توزيع المسؤولية النهائية بينهم للمحكمة بحسب مقدار مساهمة كل خطأ في إحداث النتيجة.

المسألة الثامنة : دوران ممنوع عبر الجزيرة الوسطى

الثابت من الصورة أن إحدى المركبات أجرت دوراناً أو عبوراً غير مشروع عبر الجزيرة الوسطى أو الفاصل بين اتجاهي السير، ثم دخلت بصورة عرضية على مسار مركبة أخرى كانت تسير في طريقها الطبيعي، فوقع الاصطدام الجاني. المسؤولية الفنية الأصلية تقع على قائد المركبة التي أجرت الدوران أو العبور الممنوع، لأن خطأه هو الذي أنشأ الخطر وقطع مسار المركبة الأخرى.



لا يتصور، بحسب ظاهر الصورة، أن يكون الخطأ موزعاً على أكثر من طرف، إلا إذا ثبت فنياً أن المركبة الأخرى كانت تسير بسرعة مفرطة أو أن قائدها كان بإمكانه تفادي الحادث ولم يفعل. أما الأصل الفني فهو انفراد قائد المركبة الدائرة أو العابرة للفاصل بالمسؤولية.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 9/35 بشأن الانعطاف أو الدوران أو الدخول

أو الرجوع عكس اتجاه السير، والمادة 1/34 إذا ترتب على الحادث تلفيات بالممتلكات، والمادة 33 مكرراً/2 إذا اتخذ الفعل وصف القيادة برعونة أو تفريط. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 145 التي تحظر في طرق المرور السريعة الرجوع للخلف أو الدوران يساراً أو للخلف أو السير في الجزيرة الوسطى الفاصلة بين اتجاهي السير، والمادة 142 بشأن عدم إجراء تغيير في خط السير أو الدوران إلا بعد التأكد من عدم تعريض الغير للخطر.

المسألة التاسعة: تغيير مسار دون إشارة

الحادث يتمثل في انتقال مركبة من مسارها إلى مسار مجاور دون استعمال إشارة أو دون التأكد من خلو المسار، مما أدى إلى اصطدامها بمركبة تسير في مسارها الطبيعي. المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة التي غيّرت المسار؛ لأن تغيير المسار لا يكون مشروعاً إلا بعد التأكد والتنبيه وعدم تعريض الغير للخطر.



الأصل ألا يتوزع الخطأ على أكثر من طرف، إلا إذا ثبت أن المركبة الأخرى كانت تتجاوز من جهة ممنوعة، أو تسير بسرعة زائدة، أو لم تكن ملتزمة بمسارها. أما بمجرد ثبوت الانتقال المفاجئ دون إشارة، فالمسؤولية الفنية تنصرف إلى من غيّر المسار.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 2/33 بشأن عدم الانتباه، والمادة 1/34 عند وقوع تلفيات، والمادة 7/34 بشأن عدم التقيد بمدلول الخطوط الأرضية أو العلامات المرورية. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 141 التي تلزم قائد المركبة بالسير في المسار الذي يشغله وعدم تغييره إلا بعد التأكد والتنبيه في الوقت المناسب، والمادة 142 بشأن تغيير خط السير أو الاتجاه أو الدخول في مسار آخر بعد التأكد واستعمال الإشارة.

المسألة العاشرة : التجاوز من كتف الطريق

توضح الصورة أن مركبة استعملت كتف الطريق أو الجزء غير المخصص للسير لتجاوز المركبات، ثم اصطدمت بمركبة أخرى عند محاولة العودة أو الموازنة. المسؤولية الفنية الأصلية تقع على قائد المركبة التي سارت أو تجاوزت من كتف الطريق؛ لأن الكتف ليس مساراً عادياً للسير أو التجاوز.



لا يتصور توزيع الخطأ غالباً، إلا إذا ثبت أن المركبة الأخرى اتجهت فجأة إلى الكتف أو ارتكبت مناورة غير متوقعة ساهمت في الحادث. ومع ذلك يبقى استعمال الكتف هو المخالفة الرئيسية المنشئة للخطر.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 7/33 بشأن السير على كتف الطريق، والمادة

33 مكرراً/2 إذا بلغ السلوك درجة الرعونة أو التفريط، والمادة 1/34 عند وقوع تلفيات، والمادة 7/34 عند مخالفة الخطوط والعلامات الأرضية. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 140 بشأن الالتزام باتجاه السير وبالجانب الصحيح من الطريق، والمادة 141 بشأن الالتزام بالمسار.

المسألة الحادية : الرجوع للخلف دون التأكد

تظهر الـ عشرة - جمع للخلف من موقف أو جانب الطريق دون التأكد من خلو المسار، فاصطدمت أو اعترضت طريق مركبة سائرة. المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة الراجعة للخلف؛ لأن الرجوع للخلف مناورة استثنائية لا تجوز إلا عند الضرورة وبعد التأكد الكامل من خلو الطريق. يتصور وجود خطأ مشترك إذا كانت المركبة السائرة في منطقة المواقف تسير بسرعة غير مأمونة، أو في اتجاه غير مخصص، أو كان قائدها غير منتهبه. ومع ذلك، يبقى الخطأ الأصلي على من رجع للخلف دون تأكد.



النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 9/35 بشأن الرجوع عكس اتجاه السير أو الرجوع المخالف، والمادة 2/33 عند عدم الانتباه، والمادة 1/34 عند وقوع تلفيات. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 144 التي تحظر الرجوع للخلف إلا عند الضرورة وبشرط عدم إعاقة المرور وبعد إعطاء الإشارة والتأكد من خلو الطريق وعدم تعريض الغير للخطر.

المسألة

الثانية السير عكس الاتجاه

عشرة- بة خرجت أو سارت عكس الاتجاه، فاصطدمت بمركبة تسير باتجاهها

توضح

الصحيح.



المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة السائرة عكس الاتجاه، لأن هذا الفعل يعد من أخطر صور المخالفة المرورية.

لا يتصور، بحسب الأصل، توزيع الخطأ على الطرف الآخر، إلا إذا ثبتت سرعة مفرطة أو عدم انتباه جسيم من قائد المركبة صاحبة الاتجاه الصحيح. ومع ذلك، لا يزول الخطأ الجوهرى عن قائد المركبة التي سارت عكس الاتجاه.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 33 مكرراً/6 إذا وقع السير عكس الاتجاه في

الطرق السريعة أو الدائرية، والمادة 9/35 في غير ذلك من الطرق باعتبارها تتعلق بالدخول أو الرجوع أو السير عكس اتجاه السير، والمادة 33 مكرراً/2 إذا أخذ الفعل وصف الرعونة، والمادة 1/34 عند التفويضات. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 140 التي توجب الالتزام باتجاه السير وتحظر السير عكسه.

المسألة

الثالثة تجاهل تحويلية الطريق
عشرة

تظهر الـ أعمال أو تحويلية مرورية، وقد تجاهل قائد المركبة العلامات والتحذيرات ودخل في مسار غير آمن أو مغلق، فوقع التصادم. المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة الذي لم يلتزم بالتحويلية والتحذيرات.



يتصور الخطأ على أكثر من طرف إذا كانت التحويلية غير واضحة أو العلامات التحذيرية غير كافية أو وضعت بشكل مفاجئ، وفي هذه الحالة يمكن بحث مساهمة الجهة القائمة على الأعمال أو التنظيم. أما إذا كانت العلامات ظاهرة، فالمسؤولية على السائق المخالف.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 7/34 بشأن عدم التقييد بمبدل الخواط الأرضية أو العلامات المرورية، والمادة 12/35 عند مخالفة تعليمات أو أوامر أعضاء قوة الشرطة، والمادة 2/33، والمادة 1/34. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 199 بشأن علامات وإشارات وخطوط تنظيم المرور ووجوب العناية رغم وجودها، والمادة 200 إذا وجدت تعليمات صادرة من رجال الشرطة.

المسألة

الرابعة : تجاوز خاطئ بين المسارات
عشرة -

توضح
المجاورة، فوق اصطدام جانبي. المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة المتجاوزة أو المتقلبة من مسارها.



يتصور الخطأ على أكثر من طرف إذا ثبت أن المركبة الأخرى زادت سرعتها لمنع التجاوز، أو لم تلتزم بمسارها، أو قامت هي أيضاً بمناورة مفاجئة. أما إذا كان التجاوز وحده هو سبب الاصطدام، فالمسؤولية تنفرد بالتجاوز.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 2/33، والمادة 33 مكرراً/2 عند الرعونة أو التفريط، والمادة 1/34 والمادة 7/34. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 141 بشأن الالتزام بالمسار، والمادة 142 بشأن تغيير خط السير، والمادة 151 وما بعدها بشأن واجبات قائد المركبة عند التخطي، والمادة 153 بشأن مواضع وأحوال حظر التخطي.

المسألة

الخامسة : تجاوز خاطئ في أجواء ممطرة

عشرة
مركبة في طريق ممطر أو منحني أو منطقة ذات رؤية محدودة، مما أدى إلى دخولها في مسار غير مأمون واصطدامها بمركبة أخرى. المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة التي باشرت التجاوز في ظروف لا تسمح بإتمامه بأمان.



يتصور الخطأ على أكثر من طرف في نطاق محدود، كأن تكون المركبة الأخرى غير ملتزمة بمسارها أو تسير دون أنوار أو بسرعة غير ملائمة، لكن الخطأ الفني الرئيسي يبقى في التجاوز الخطر.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 33 مكرراً/2 بشأن القيادة برعونة أو تفريط، والمادة 33 مكرراً/4 إذا اقترنت بسرعة زائدة، والمادة 1/34 والمادة 7/34. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 153 التي تمنع التخطي إذا كان مدى الرؤية غير كافٍ، أو في المنحنيات والمرتفعات والمنحدرات والطرق الزلقة، والمادة 157 و158 بشأن ملائمة السرعة للمطر والرؤية.

المسألة

السادسة تصادم تسلسلي بسبب الضباب

عشرة

توضح المسألة المسؤولية الفنية لا تنحصر غالباً في مركبة واحدة، بل تُنسب إلى كل مركبة خلفية اصطدمت بما أمامها بحسب ترتيب الاصطدام وزمنه ومسافته.



يتصور الخطأ على أكثر من طرف بوضوح؛ لأن التصادم التسلسلي قد ينتج عن أخطاء متعددة: سرعة غير ملائمة، قصر المسافة، عدم استعمال الأنوار، أو التوقف المفاجئ دون موجب. لذلك يجب تحديد نقطة الصدمة الأولى ثم تسلسل الصدمات.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 2/33، والمادة 33 مكرراً 4 إذا وُجد تجاوز للسرعة، والمادة 1/34 ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 147 بشأن مسافة الأمان، والمادة 157 بشأن السرعة حسب الرؤية والظروف الجوية، والمادة 158 بشأن تقليل السرعة عند عدم وضوح الرؤية.

المسألة

السابعة: تغيير مسار دون إشارة مع وجود نقطة عمياء

عشرة: يتر مسارها دون استعمال إشارة ودون التأكد من النقطة العمياء، فاصطدمت بمركبة في المسار المجاور. المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة التي غيرت المسار.



لا يتصور الخطأ على أكثر من طرف إلا إذا ثبت أن المركبة الأخرى كانت تتجاوز من جهة ممنوعة أو بسرعة عالية أو لم تكن ملتزمة بمسارها. أما بمجرد ثبوت تغيير المسار دون تحقق، فالخطأ الفني يثبت على الغير.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 2/33، والمادة 1/34، والمادة 7/34. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 141، والمادة 142 بشأن التأكد واستعمال الإشارة قبل تغيير خط السير.

المسألة

الثامنة الانشغال بالهاتف وتغيير المسار المفاجئ عشرة.

توضح مسار مركبة أخرى ووقع التصادم. د المركبة كان منشغلاً بالهاتف ثم غيّر مساره بصورة مفاجئة، فاعترض



المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة المنشغل بالهاتف، لأن الانشغال بغير الطريق قرينة قوية على عدم الانتباه، وزادها تغيير المسار المفاجئ، ويتصور الخطأ على أكثر من طرف إذا ثبت أن المركبة الأخرى كانت مسرعة أو لم تترك مسافة أمان أو غيّرت مسارها هي أيضاً. لكن الخطأ الجوهرى في ظاهر الصورة هو الجمع بين استخدام الهاتف وتغيير المسار دون تحقق.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 9/33 بشأن استخدام أجهزة الاتصال النقالة

أو أي جهاز آخر باليد أو الانشغال بغير الطريق أثناء القيادة، والمادة 2/33 والمادة 1/34. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 141 والمادة 142 بشأن تغيير المسار وخط السير بعد التأكد والتنبيه.

المسألة

التاسعة - تجاهل التحذيرات في منطقة أعمال

عشرة - أعمال وتحذيرات مرورية، ومع ذلك لم يلتزم السائق بالإرشادات أو بتخفيض السرعة أو بخطط السير المقرر، فوقع الاصطدام. المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة المخالف للتحذيرات والعلامات.



يتصور الخطأ على أكثر من طرف إذا كانت العلامات غير كافية أو غير واضحة أو لم توضع قبل منطقة الأعمال بمسافة مناسبة، وفي هذه الحالة يمكن بحث مساهمة الجهة القائمة على التنظيم أو الأعمال. أما إذا كانت التحذيرات ظاهرة، فالخطأ على السائق.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 7/34، والمادة 2/33، والمادة 33 مكرراً/4

عند السرعة، والمادة 1/34. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 157 و158 بشأن خفض السرعة بحسب حالة الطريق والرؤية، والمادة 199 بشأن الإشارات والعلامات، والمادة 200 عند وجود تعليمات من رجال الشرطة.

المسألة العشرون : دوران ممنوع عند تقاطع

الحادث يتمثل في إجراء قائد مركبة دوراناً ممنوعاً عند تقاطع رغم وجود علامة تمنع الدوران، فاصطدم بمركبة تسير في مسارها الصحيح. المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة التي أجرت الدوران الممنوع.



لا يتصور غالباً الخطأ على المركبة الأخرى إلا إذا ثبت تجاوزها لإشارة أو سرعة مفرطة أو عدم انتباه جسيم. أما ظاهر الصورة فيجعل المخالفة الأساسية هي الدوران الممنوع.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 9/35 بشأن الانعطاف أو الدوران أو الدخول

أو الرجوع عكس اتجاه السير، والمادة 7/34 بشأن عدم التقيد بالعلامات المرورية، والمادة 1/34. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 142 بشأن تغيير الاتجاه والدوران بعد التأكد، والمادة 199 بشأن العلامات والإشارات وخطوط تنظيم المرور.

المسألة الحادية : تصادم في ساحة ترابية غير منظمة والعشرون -
 ن داخل ساحة ترابية لا توجد بها مسارات محددة، ووقع التصادم بسبب ضعف الانتباه أو سوء التقدير. في هذا النوع من الحوادث، لا تنصرف المسؤولية آلياً إلى طرف واحد، بل تبحث حركة كل مركبة واتجاهها وسرعتها ونقطة الصدم.



يتصور الخطأ على أكثر من طرف بوضوح؛ لأن الساحات غير المنظمة تفرض على كل قائد مركبة واجب الحذر الشديد وخفض السرعة. وقد تنفرد المسؤولية بأحدهما فقط إذا ثبت أن الآخر كان متوقفاً أو أن المركبة المخطئة قطعت مساره بصورة مفاجئة.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 2/33 بشأن عدم الانتباه، والمادة 1/34 عند التلفيات. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 142 بشأن تغيير خط السير أو الاتجاه دون تعريض الغير للخطر، والمادة 157 بشأن ملائمة السرعة للظروف المحيطة.

المسألة الثانية : عدم الوقوف وإعطاء الأفضلية والعشرون -
تظهر ا
ه علامة قف أو أفضلية، ولم يلتزم أحد قائدي المركبتين بالوقوف أو
بإعطاء الأولوية، فوقع التصادم.



المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة المخالفة لعلامة قف أو الأفضلية.
يتصور الخطأ على أكثر من طرف إذا ثبت أن الطرفين خالفاً بمدلول العلامات، أو أن
صاحب الأفضلية دخل بسرعة عالية دون حذر. أما إذا خالف أحدهما وحده علامة قف،
فالمسؤولية عليه.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 14/35 بشأن عدم إعطاء أولوية المرور، والمادة
7/34 بشأن عدم التقيد بمدلول العلامات، والمادة 1/34 ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري
رقم 81 لسنة 1976 المادة 161 بشأن الحذر عند التقاطع، والمادة 163 بشأن الأولوية،
والمادة 199 بشأن علامات المرور.

المسألة الثالثة : عدم الوقوف عند علامة قف والعشرون -

الحادث : لم تتوقف عند علامة قف وخرجت إلى الطريق ذي الأولوية، فاصطدمت بمركبة قادمة في الطريق الرئيسي. المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة التي لم تلتزم بعلامة قف.



لا يتصور غالباً توزيع الخطأ إلا إذا ثبت أن المركبة صاحبة الطريق الرئيسي كانت تسير بسرعة مفرطة أو كان قائدها يستطيع تفادي الحادث بعد ظهور الخطر. أما الأصل، فمخالفة علامة قف هي السبب المباشر.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 14/35، والمادة 7/34، والمادة 1/34. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 161 بشأن الحذر عند التقاطع، والمادة 3/163 بشأن أولوية الطريق الرئيسي، والمادة 199 بشأن العلامات المرورية.

المسألة **الرابعة: عدم ترك مسافة أمان في المطر والعشرون-**
 الحادث
 أم خلفي أو متتابع بسبب عدم ترك مسافة أمان كافية أثناء المطر.
 المسؤولية الفنية تقع على المركبة الخلفية التي لم تترك مسافة تمكنها من التوقف، وعلى كل مركبة لاحقة اصطدمت بما أمامها بحسب تسلسل الصدمات.



يتصور الخطأ على أكثر من طرف؛ لأن كل سائق خلفي ملزم بمسافة أمان مستقلة، وقد تكون هناك أكثر من مخالفة في حادث واحد. أما إذا كان التصادم بين مركبتين فقط دون خطأ من الأمامية، فالمسؤولية على الخلفية.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 2/33، والمادة 33 مكرراً/4 عند السرعة، والمادة 1/34 ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 147، والمادة 157.

المسألة

الخامسة : تصادم متتابع داخل نفق أو طريق مبلل والعشرون -

تابعاً داخل نفق أو في طريق مبلل، نتيجة قصر المسافة وعدم ملائمة السرعة وتأخر التوقف. المسؤولية الفنية تقع على المركبات الخلفية تباعاً، كل بحسب اصطدامها بالمركبة التي أمامها.



يتصور الخطأ على أكثر من طرف بوضوح، وقد تختلف نسب المسؤولية بحسب ترتيب الصدمات، وهل كانت الصدمة الأولى كافية لدفع المركبة الأمامية، وهل كانت المركبات اللاحقة تملك مسافة تفادي كافية.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 2/33، والمادة 33 مكرراً 4 عند السرعة، المادة 1/34. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 147، المادة 157، والمادة 158.

المسألة السادسة : تجاوز خطر في طريق جبلي أو منحني والعشرون -

توضح أوزت في طريق جبلي أو منحني مع رؤية محدودة، ودخلت في المسار المقابل أو جاورت مركبة أخرى في موضع غير مأمون، فوقع التصادم. المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة المتجاوزة.



يتصور الخطأ على أكثر من طرف إذا ثبت أن الطرف الآخر كان بدوره خارج مساره أو لم يلتزم أقصى اليمين في طريق ضيق أو كان يسير بسرعة غير مناسبة. لكن الأصل أن التجاوز في موضع محدود الرؤية خطأ فني جسيم.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 33 مكرراً/2 بشأن الرعونة أو التفريط، والمادة

7/34 عند مخالفة الخطوط أو العلامات، والمادة 1/34 ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 153 التي تمنع التخطي عند عدم كفاية الرؤية وفي المنحنيات والمرفعات والمنحدرات والطرق الزلقة، والمادة 140 بشأن الالتزام بالجانب الأيمن عند عدم كفاية الرؤية أو مقابلة مركبة قادمة من الاتجاه المضاد.

المسألة

السابعة: السير عكس الاتجاه ليلاً والعشرون-

توضح السير عكس الاتجاه ليلاً، واصطدمت مباشرة بمركبة تسير في الاتجاه الصحيح. المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة السائرة عكس اتجاه السير، لأن فعله أنشأ خطراً مباشراً وجسيماً.



لا يتصور غالباً توزيع الخطأ، إلا إذا ثبت أن المركبة الأخرى كانت تسير بسرعة مفرطة أو لم تستعمل أنوارها أو لم تبذل أي محاولة للتفادي بعد ظهور الخطر. ومع ذلك لا ينفي ذلك الخطأ الجوهرى المتمثل في السير عكس الاتجاه.

النصوص المنطبقة: من قانون المرور المادة 33 مكرراً/6 إذا كان الطريق سريعاً أو دائرياً، والمادة 35/9 في غير ذلك من الطرق، والمادة 33 مكرراً/2 إذا وصف الفعل بالرعونة أو التفريط، والمادة 34/1 عند تلف الممتلكات. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 140 بشأن وجوب الالتزام باتجاه السير وتحريم السير عكسه، والمادة 157 بشأن ملائمة السرعة والرؤية ليلاً.

ملاحظة ختامية مهمة:

النصوص التي تحمل وصف التائيم والعقوبة هي مواد قانون المرور: 33، 33 مكرراً، 34، 35، 36. أما مواد اللائحة التنفيذية الصادرة بالقرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 فهي في الغالب قواعد فنية وتنظيمية تحدد كيفية السير والأولوية والتجاوز والسرعة والحمولة والمشاة، وتكون مخالفتها سنداً لتطبيق نصوص العقاب في قانون المرور، خصوصاً المادة 34/1 عند تسبب المخالفة في حادث يضرر بالممتلكات.

الفصل الثالث

التطبيق العملي للتعديلات الجديدة

للمرسوم بقانون رقم 67 لسنة 1976 في شأن قانون المرور

المعدل بالمرسوم بقانون رقم 2025/5 المعدل

تمهيد

منذ صدور المرسوم بقانون رقم (67) لسنة 1976 في شأن المرور قبل نحو تسعة وأربعين عاماً، طرأت على المجتمع مستجدات ومتغيرات كثيرة في مختلف مناحي الحياة، وارتفعت معدلات المخالفات والحوادث المرورية وما يترتب عليها من أضرار بشرية ومادية.

ما يترتب عليها من أضرار بشرية ومادية في الممتلكات الخاصة والعامة ونظراً لتزايد أعداد السيارات خلال السنوات الماضية والتوسع في شبكة الطرق أدى ذلك إلى كثرة المخالفات منها الاستهتار والرعونة في قيادة المركبات وكثرة التجاوزات والسلوكيات الخاطئة والمخالفة لأحكام وقواعد المرور مما فاقم من المشكلة المرورية وزاد من تعقيداتها وصارت هاجساً مؤرقاً للإدارة العامة للمرور والأفراد معاً بعدما صارت المنظومة المرورية في البلاد تعاني بعض الخلل نتيجة سلوكيات خاطئة جبل عليها بعض مستخدمي الطريق والتي تنم عن عدم اهتمام بالعقوبة المقررة.

ولما كان قانون المرور من القوانين اللصيقة بالأفراد وشديدة الصلة بحياتهم اليومية وتنقلاتهم، وكان استعمال المركبة الآلية ضرورة في الحياة المعاصرة، فقد تزايد استعمال المركبات الآلية ورافق ذلك ازدياد عدد المخالفات والحوادث المرورية، فضلاً عن اشتداد حدة الازدحام. ومن ثم كان من الضروري إعادة النظر في بعض أحكام قانون المرور لمواكبة المستجدات، ولا سيما مع ارتفاع أعداد المخالفات والحوادث المرورية على نحو مخيف، بما أكد أن العقوبات السابقة لم تكن بالقدر الكافي لتحقيق الردع الخاص والعام.

وحيث إن قانون المرور يشكل ركيزة أساسية في تنظيم الحركة المرورية وحماية مستخدمي الطرق ، وتعدك ، المستمر استجابةً للتحويلات الاجتماعية والتقنية والبيئية التي تشهدها المجتمعات الحديثة.

و في هذا السياق ، شهد قانون المرور الكويتي سلسلة من التعديلات التشريعية الأخيرة التي تهدف إلى تعزيز السلامة المرورية ، ومواكبة التحديات الناشئة عن النمو الحضري المتسارع ، وزيادة أعداد المركبات ، وتنامي الوعي بأهمية الحد من الحوادث المرورية.

تأتي هذه التعديلات الصادرة في يوم الاحد 19 يناير 2025 ، بالمرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025 كجزء من رؤية استراتيجية أوسع تتبناها دولة الكويت لتحقيق أهداف ” رؤية كويت التشريعية والتنظيمية لضمان بيئة مرورية آمنة ومستدامة ويُعد تغليظ العقوبات الذي أقره المرسوم استباقية وحاسمة لمواجهة التحديات المتزايدة على الطرق الناجمة عن السلوكيات المرورية الخاطئة.

تعميم السيد/ مدير عام الإدارة العامة للتحقيقات فيما يخص التعديلات الجديدة

أصدر السيد مدير عام الإدارة العامة للتحقيقات تعميمًا موجهاً إلى السادة نواب المدير العام ومديري الإدارات بالإدارة العامة للتحقيقات، بشأن المرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025 بتعديل أحكام المرسوم بقانون رقم (67) لسنة 1976 في شأن المرور.

” إشارة إلى ما قررت
3) مكرر فقرة (9) بشأن تشديد عقوبة الوقوف في الأماكن المخصصة للمعاقين بموجب العقوبة المقررة مما ينعقد معه الاختصاص
المادة في حالة عدم ارتباطها بجرم 1976 بشأن المرور .

ومع مراعاة ما قرره المادة (38) المعدلة بالمرسوم رقم 5 لسنة 2025 المشار إليها آنفًا، بشأن جريمة كل من قاد أو حاول قيادة مركبة وهو تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو عقاقير تحذر من القيادة تحت تأثيرها أو أية مادة أخرى تؤثر في قوى الشخص الطبيعية ، حيث تم إضافة عقاقير تحذر من القيادة تحت تأثيرها ، وكذلك إذا نتج عن تلك الأفعال الحادث أضر بالممتلكات العامة أو غير ذلك ، باعتبار تلك الأفعال من جرائم الجنح ، وتشديدها في حين نتج عن ذلك الحادث إصابة أو وفاة بعقوبة جنائية ، الأمر الذي يحصر معه اختصاص الإدارة العامة للتحقيقات في التحقيق والتصرف والادعاء بتلك الجريمة الأخيرة “.

فالتعميم المذكور أعلاه قام بتوضيح اختصاص كل جهة على النحو الآتي :

أولاً : اختصاص الإدارة العامة للمرور

بتطبيق تشديد عقوبة الوقوف في الأماكن المخصصة للمعاقين في حالة عدم ارتباطها بجريمة أخرى تطبيقاً لأحكام المادة 33 مكرر فقرة 9 .

ثانياً : اختصاص الإدارة العامة للتحقيقات

في التحقيق و التصرف و الادعاء في جريمة (كل من قاد أو حاول قيادة مركبة وهو تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو عقاقير تحذر من القيادة تحت تأثيرها أو أية مادة أخرى تؤثر في قوى الشخص الطبيعية ، حيث تم إضافة عقاقير تحذر من القيادة تحت تأثيرها ، وكذلك إذا نتج عن تلك الأفعال الحادث أضر بالملكات العامة أو غير ذلك) وفقاً للمادة 38 من قانون المرور ، باعتبار تلك الأفعال من جرائم الجرح .

ثالثاً: اختصاص النيابة العامة بالتحقيق والتصرف فيما يتعلق بتشديد العقوبة في المادة السابقة إذا نتج عن الحادث إصابة أو وفاة، وفقاً للمادة (38) من قانون المرور؛ باعتبار أن العقوبة تعد من قبيل الجنايات.

وعليه، ندرس في هذا الفصل أهم التعديلات التي طرأت على قانون المرور وتطبيقاتها العملية، مع تحليل أبعادها القانونية والاجتماعية وآثارها المتوقعة في النظام المروري، وذلك وفق التقسيم الآتي.

المبحث الأول : ماهية أهم التعديلات التي طرأت على قانون المرور

الفرع الأول : استحداث العقوبات البديلة للعقوبات الأصلية

الفرع الثاني : إضافة صلاحيات خاصة للأفراد

الفرع الثالث : إضافة صلاحيات مشددة إضافية للسلطة الإدارية

الفرع الرابع : معاقبة الشخص الاعتباري و الأفعال التي لم يرد فيها نص عقوبة

الفرع الخامس : استحداث جريمة (سكر-مخدرات-مؤثرات-مواد موصى بعدم قيادة

مركبة تحت تأثيرها+التسبب في وقوع حادث +الإصابة أو الوفاة)

الفرع السادس : استحداث الإعلان الإلكتروني و استخدام الوسائل الحديثة في

سبيل ذلك .

الفرع السابع : بعض جرائم المرور المستحدثة وفقاً للتعديل الأخير

الفرع الثامن : قبول الصلح مع المتهم في حالة ارتكابه مخالفة لقانون المرور في

حالات خاصة

المبحث الثاني : أثر التعديلات الجديدة على الجانب الاجتماعي و النفسي و أهم التحديات

التي تواجهها

الفرع الأول : أثر التعديلات الجديدة على الجانب الاجتماعي و النفسي

الفرع الثاني : أهم التحديات المحتملة التي سوف تواجهها الدولة في تطبيق التعديلات

المرورية في الواقع العملي وسبل التغلب عليها

المبحث الأول

ماهية أهم التعديلات التي طرأت على قانون المرور

تضمن التعديل المروري تعديلاً بعض المواد القائمة و تشديد العقوبة في بعضها و إضافة

مواد
جديدة

أولاً : تعديل بعض المواد :

فقد قررت المادة الأولى من المرسوم رقم 5 لسنة 2025 الخاص بتعديل قانون المرور على تعديل المواد أرقام (6 ، 8 ، 14 ، 22 ، 24 ، 4 ، 3 ، 38 ، 37 ، 36 ، 35 ، 34 ، 33، 33 مكرراً ، 46 ، 44 ، 43، 42).

1. تعديل المادة 6 : حيث تضمنت إصدار وزير الداخلية قراراً بقواعد وشروط التأمين والحالات التي تلتزم فيها شركات التأمين بدفع مبلغ التعويض الناتج عن حوادث المركبات عند الصلح.

2. تم تعديل المادة (8) : باسم وزير الداخلية وضع يبين أنواع اللوحات وشروط بيع حق الانتفاع ببعضها وقيمة الرسوم المستحقة عليها.

3. تعديل المادة 14 : حيث أجاز لوزير الداخلية أن يبدأ العمل قريباً بعدد من آليات المركبات التي ترخص بالإدارة العامة للمرور، واقتصر استثناء السيارات الخاصة على المواطنين فقط.

4. تعديل المادة 22 : وذلك باشتراط الحصول على ترخيص المزاولة لنشاط تعليم قيادة آليات المركبات أو ركوبها على أن يتم تحديد أماكن التعليم باللائحة التنفيذية.

5. تعديل الماد 5 سريان رخصة السوق أن يتم إلحاق المخالف بدور توعوي وفقاً لما تنص عليه التنفيذية أو إعادة اختباراه وفقاً لما يقدره الإدارة العامة للمرور

6. تغليظ العقوبة في المواد أرقام (33)، 33 مكرراً، 34، 35، 36، 37، 38، 39، 41، 42، 43، 44، (46) وذلك من خلال رفع الحد الأقصى لعقوبة الحبس

الغرامة المالية على مخالفات المرور وقيمة الصلح على مخالفات المرور وكذلك المقررة
المرور من مادة إلى أخرى حسب خطورة المخالفة، بالإضافة إلى
إضافة حالات جديدة تستوجب تطبيق العقوبات الواردة بالمرسوم بالقانون المذكور على
مركبيها وكذلك تنظيم آلية الحجز المنزلي للمركبات وكذلك إعطاء المحاضر التي تسجلها
وفقاً لضبط حركة المرور أو مراقبة حركة المرور حجّة المحاضر التي يحررها أعضاء قوة
الشرطة في الجرائم التي تقع بالمخالفة لأحكام هذا القانون.

ثانياً: استبدال عبارة «قيادة السيارات» بعبارة «قيادة المركبات الآلية والدراجات الآلية»
الواردة في المادة (20)، واستبدال عبارة «سائق السيارة» بعبارة «سائق مركبة آلية» في
المادة (21)، حتى تتمكن الإدارة العامة للمرور من السماح بإنشاء مدارس لتعليم قيادة
كافة أنواع المركبات الآلية والدراجات الآلية، بعد أن كان نطاقها قاصراً على السيارات،
وذلك وفقاً لما فرضته الضرورة العملية.

ثالثاً: تعديل ا
ب بندين جديدين برقمي (28) و(29) لضمان وضع
الضبط والمرور والعقوبات البديلة.
تعريف خاص بأجهزة

رابعاً : إضافة فقرة أخيرة للمواد (5) و27 و32 و(45) لضمان حظر إصدار أو تجديد
التراخيص إلا بعد سداد المخالفات والغرامات المحكوم بها وإلزام إسناد عملية تحرير مخالفات الوقوف
في الأماكن التي لا يجوز الوقوف فيها أو الانتظار إلا بمدد محددة إلى جهات خارج الوزارة ولتتم
حظر استغلال الطريق من قائدي المركبات وحارسي الحيوانات والمشاة إلا بتص
للمرور. وليصدر وزير الد
ية أعضاء قوة الشرطة المكلفين بالتحقيق
بالحوادث المرورية البسيطة التي لا تنجم عنها إصابات للأشخاص وكذلك الإ
الحوادث.

خامساً : إضافة مواد جديدة بأرقام (36) مكرر، 37 مكرر، 39 مكرر 41 مكرر :
حيث تناولت المادة رقم (36) مكرر تجريم كل من قام بالتقاط صورة أو مقطع مرئي أو
مسموع أو بنشر أيّاً منها أثناء ارتكابه لأي جريمة من الجرائم المنصوص عليها في قانون المرور.

وتناولت المادة رقم (37) مكرر مساءلة الشخص الاعتباري جنائياً فيما عدا الوزارات والأجهزة الحكومية والهيئات والمؤسسات الع رتكت أي جريمة من الجرائم المنصوص عليها في قانون المرور وذلك بالغرامة .

وتناولت المادة رقم (39) مكرر للمحكمة أن تقضي على المحكوم عليه بدلاً من العقوبة الأصلية للجريمة المرتكبة بعقوبة واحدة أو أكثر من العقوبات البديلة الواردة بها .

كما تناولت المادة رقم (41) مكرر كيفية إعلان كافة الأوراق الخاصة بالمخاطبين بأحكام هذا القانون ولائحته التنفيذية وذلك من خلال وسائل الإعلان الإلكترونية الحديثة.

سادساً: استبدال كلمة (لوحة) بعبارة (لوحة معدنية) وكلمة (اللوحات) بعبارة اللوحات المعدنية أينما وردتا في المرسوم بالقانون رقم 67 لسنة 1976 المشار إليه ولائحته التنفيذية.

الفرع الأول

استحداث العقوبات البديلة للعقوبات الأصلية

« العقوبات البديلة

هي وفقاً للمادة 2 بند 29 العقوبات المنصوص عليها في هذا القانون ، والتي يجوز للقاضي أن يقضي بها أو يأمر بها بدلاً من العقوبة الأصلية في الأحوال المبينة بهذا القانون ولائحته التنفيذية سواء بعقوبة واحدة أو أكثر .

والعقوبات البديلة تنقسم إلى نوعين و هما العقوبة البديلة القضائية و العقوبة البديلة الإدارية و سوف يتم عرض تفاصيل العقوبات البديلة على النحو التالي :

أولاً: العقوبات البديلة القضائية

(وفقاً للمادة 39 مكرر من قانون المرور)

و هي العقوبات التي يستخدم فيها القاضي صلاحياته و سلطته التقديرية في الموافقة على استبدال تطبيق العقوبة الأصلية بعقوبات وردت على سبيل الحصر في القانون و يكون له الحق في متابعة تطبيق هذه العقوبات .

« أنواع العقوبات البديلة القضائية »

1. العمل في خدمة المجتمع

و هي العمل بتكليف المحكوم عليه بالعمل لصالح إحدى الجهات دون مقابل.
وتحدد الجهات وأنواع الأعمال التي تمارس فيها والإجراءات اللازمة لمتابعة تنفيذها من قبل المحكوم عليه بقرار من وزير الداخلية.

شروطها :

- في العمل توافقه مع مهنة المحكوم عليه (إن أمكن).
- ألا تزيد مدة العقوبة على سنة، وبما لا يجاوز ثمان ساعات يوميا .

2. حضور البرامج والمحاضرات التوعوية والتأهيلية والتدريب

و هي إلزام المحكوم عليه بالخضوع لواحد أو أكثر من برامج التأهيل والتدريب والمحاضرات التوعوية في المجالات الطبية أو النفسية أو الاجتماعية أو التعليمية أو الحرفية أو الصناعية أو الدينية لتقويم سلوكه.
ويصدر قرار من وزير الداخلية بتحديد برامج التأهيل والتدريب والمحاضرات التوعوية وإجراءات تنفيذها وذلك بالتنسيق مع وزراء الجهات المعنية.

3. إصلاح الضرر الناشئ عن الجريمة

ويكون بإلزام المحكوم عليه برد الشيء إلى أصله أو جبره أو التعويض عنه.

ثانياً : العقوبة البديلة الإدارية

و هي العقوبات التي تستخدم فيها الإدارة ممثلة بالإدارة العامة للمرور صلاحياتها و سلطاتها التقديرية في اصدار الامر بها من تلقاء نفسها أو بعد الموافقة من استبدال تطبيق العقوبة الاصلية بعقوبات وردت على سبيل الحصر في القانون و يكون لها الحق في متابعة تطبيق هذه العقوبات .

« أنواع العقوبة البديلة الإدارية

1. الحجز المنزلي للمركبات

أي حجز مركبة المخالف في منزل مالك المركبة أو مكان ما يقرره بدلا من كراجات الحجز وفق آلية يضعها وزير الداخلية .

حيث يحق لوزير الداخلية اصدار قرار بتنظيم آلية الحجز المنزلي للمركبات باستخدام الوسائل التكنولوجية الحديثة .

« السند التشريعي :

المادة رقم 43 من قانون المرور (.... كما يجوز بقرار منه تنظيم آلية الحجز المنزلي للمركبات في عهدة مالكيها وفقا لأحدث الوسائل التكنولوجية الحديثة).

« عقوبة مخالفة الحجز المنزلي للمركبات : شروط

وفد 13 - مخالفة شروط الحجز المنزلي للمركبات).

و هي مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأية عقوبة أشد في أي قانون آخر يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على شهرين، وبغرامة لا تزيد على مائتي دينار ولا تقل عن مائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين .

2. إلحاق المخالف بدورة وفقاً لما تنص عليه اللائحة التنفيذية أو إعادة اختباره توعوية

لمرور وفقاً للمادة 24 من قانون المرور في حالة قررت

الإدارة العامة للمرور إعادة سريان رخصة السوق له .

« النص التشريعي :

وفقاً للمادة رقم 24 من قانون المرور (يجوز سحب رخصة السوق التي تمنح لأول مرة إذا ارتكب صاحبها في خلال السنة الأولى من منحها مخالفتين من المخالفات المنصوص عليها في المواد (33) عدا البند 3، 33 مكررا ، (38) ولا يمنح رخصة جديدة الا بعد مدة لا تقل عن أربعة شهور من تاريخ السحب.

ويجوز لإعادة سريان رخصة السوق إلحاق المخالف بدورة توعوية وفقاً لما تبينه اللائحة التنفيذية والقرارات الوزارية المنظمة أو إعادة إختباره إذا رأت الإدارة العامة للمرور ذلك).

- « جوازيه سحب رخصة القيادة الممنوحة خلال السنة الأولى في حالة ارتكاب مخالفتين
- سلطة سحب رخصة القيادة : حيث منحت هذه المادة (سلطة تقديرية) للإدارة العامة للمرور بسحب أو عدم القيادة للممنوح له خلال السنة الأولى حسب ما تراه وفقاً لكل حالة على حدة .
 - المخالفات التي ينطبق عليها ارتكاب مخالفتين أو أكثر من فئات المنصوص عليها في المواد التالية من قانون المرور : - أولاً : المادة 33 عدا البند 3 وهي :-

1. قيادة مركبة آلية بدون رخصة سوق أو برخصة لا تجيز له قيادة مثل هذه المركبة أو تقرر سحبها أو وقف سريانها.
2. قيادة مركبة آلية بعدم انتباه يعرض السائق أو الركاب أو الغير للخطر في أرواحهم أو ممتلكاتهم.
3. مخالفة الآداب العامة في المركبة.
4. تعمد إثبات بيانات مخالفة للحقيقة في أحد النماذج أو الطلبات الرسمية بقصد الحصول على إجازة تسيير مركبة أو رخصة سوق أو أي تصريح يستلزمه هذا القانون أو لائحته التنفيذية أو استخراج صورة أو بدل فاقد لأي منها.
5. عدم إفساح الطريق لمرور المركبات الحكومية (الشرطة ، الإسعاف ، الإطفاء ، الدفاع المدني ، والمواكب الرسمية والمركبات التابعة لها) أو اللحاق بها أثناء استعمال الصافرات الخاصة بها بغرض تجاوز المركبات في الطريق.
6. السير على كتف الطريق.
7. عدم التزام سائقي مركبات النقل بأنواعها والمركبات الصناعية والانشائية والجرارات والمركبات ذات المقطورة والمركبات ذات شبه المقطورة بالجانب الأيمن لنهر الطريق أو تحطيط المركبات الأخرى دون ضرورة.
8. استخدام أجهزة الاتصال النقالة أو أي جهاز آخر باليد أو الانشغال بغير الطريق أثناء القيادة.

9. قيادة مركبة تصدر منها أصوات مزعجة أو ينبعث منها دخان كثيف أو رائحة كريهة أو يتطاير من حمولتها أو يسيل منها مواد قابلة للاشتعال أو مضرّة بالصحة أو مؤثرة على صلاحية الطريق أو يتساقط من حمولتها ما يشكل خطرا على مستعملي الطريق أو بها حادث يؤثر على توازنها أو إطاراتها أو إحداها غير صالحة للاستعمال .
10. كل من هرب أو حاول الهروب بعد ارتكاب حادث مروري نتج عنه تلفيات للممتلكات العامة أو
11. التحرك بالمركبة بتسارع عالٍ بحيث تصدر الإطارات صوتا مزعجا.

ثانياً : المادة 33 مكررا و هم :

1. تجاوز إشارة المرور الضوئية الحمراء.
2. قيادة مركبة برعونة أو تفريط يعرض السائق أو الغير للخطر في أرواحهم أو ممتلكاتهم.
3. أجرى سباقا للمركبات الآلية على الطريق بدون تصريح أو بالمخالفة للتصريح أو أجرى تجمعاً للمركبات الآلية لاستخدامها برعونة أو تفريط أو استعمالها بطريقة تعرض السائق أو الغير للخطر في أرواحهم أو ممتلكاتهم.
4. تجاوز الحد الأقصى للسرعة المقررة.
5. قيادة مركبا (والدراجات في غير الأماكن المخصصة لها.
6. قيادة مركبة عكس السير بالطرق السريعة والدائرية. اتجاه
7. قيادة مركبة خص بها أو بدون لوحاتها أو بلوحاتها المصروفة لها من الإدارة العامة للمرور مع تغيير بعض أو كل الأرقام أو بلوحات غير مصروفة من الإدارة العامة للمرور مدون عليها أرقام المعدنية الأصلية أو مدون عليها أرقام مختلفة.
8. استعمال المركبة الآلية في نقل الركاب بالأجرة دون تصريح.
9. الوقوف في الأماكن المخصصة للمعاقين.
10. عمل حفريات أو أشغال بالطريق أو عمل تعديل به أو وضع أشياء يتسبب عنها عرقلة حركة المرور دون تصريح خاص من الإدارة العامة للمرور.

« سلطة إعادة رخصة القيادة :

و أعطت المادة (سلطة تقديرية) للإ و في إعادة سريان رخصة القيادة من عدمه بشرط إلحاق المخالف دورة توعوية أو إعادة اختباره .

« مدة سحب رخصة القيادة :

و في حالة تقرر سحب رخصة القيادة لا تمنح رخصة جديدة إلا بعد مدة لا تقل عن أربعة شهور من تاريخ السحب.

الفرع الثاني

إضافة صلاحيات خاصة للأفراد

فقد أعطى التعديل المروري الجديد صلاحيات و امتيازات لم ينص عليها في التعديلات السابقة للقانون لمواكبة التطور الحديث و إسناد مهام للأفراد غل حيزاً كبيراً في جهود رجال المرور و يمكن من خلالها توفير خدمات جديدة للأفراد و للغير و هي كالآتي :

1. استحداث تداول لوحات المركبات بالبيع

النص القانوني : المادة رقم 8 (....) ويصدر وزير الداخلية قرارا ببيان أنواع اللوحات المعدنية ومواصفاتها وكذلك شروط بيع حق الانتفاع ببعضها وقيمة الرسوم المستحقة عليه) .

حيث قضت المادة الماثلة بسلطة وزير الداخلية في بيان أنواع اللوحات المعدنية التي توضع في الجهة الأمامية و الخلفية للمركبة وشروط بيع حق الانتفاع ببعضها وقيمة الرسوم المستحقة عليها.

و عليه أصبحت اللوحات المعدنية سلعة للتداول بالبيع أسوة بما هو حاصل في بعض دول مجلس التعاون الخليجي ة بقية دولة العالم مما يجعلها مصدر دخل جديد للدولة بشرط الالتزام بالشروط التي يصدرها وزير الداخلية بهذا الشأن.

فتشريع بيع لوحات المركبات (خاصة تلك ذات الأرقام أو الرموز المميزة) يحقق عدة فوائد اقتصادية واجتماعية وإدارية ، منها:

- زيادة الإيرادات الحكومية و توجه هذه الأموال عادةً لدعم مشاريع البنية التحتية أو الخدمات العامة (مثل الطرق، الصحة، التعليم)
- تلبية رغبات الأفراد حيث تسمح للأشخاص بالحصول على لوحات مركبات تعبر عن هويتهم أو ذوقهم (مثل أرقام مميزة، أحرف مختصرة، أو رموز معينة).

- تقليل التزيف والفساد فتنظيم عملية البيع يحُد من السوق السوداء للوحات المزورة، حيث تصدر الجهات الرسمية لوحات مسجلة وقابلة للتتبع.
- تعزيز النظام الإداري بسهيل إدارة قاعدة بيانات المركبات عبر توحيد إجراءات التسجيل والبيع و تحسين الشفافية في توزيع اللوحات النادرة أو المرغوبة.
- الحد من البيروقراطية عن طريق تحوي الخدمات إلى أنظمة رقمية مع إمكانية حجز اللوحات أو شرائها عبر المنصات الإلكترونية.

فالتشريع المنظم لبيع لوحات المركبات يوازن بين تحقيق منافع مالية وتلبية رغبات المواطنين و المقيمين ، مع ضمان الشفافية و هي نقطة إيجابية و نقلة نوعية تشريعية .

2. جوازيه إسناد سلطة تحرير بعض المخالفات المرورية إلى جهات خارج وزارة الداخلية حيث نصت المادة 27 من قانون المرور على جواز إسناد عملية تحرير مخالفات الوقوف في الأماكن التي لا يجوز الوقوف فيها أو الانتظار إلا بمدد محددة مقابل تعرفة إلى جهات خارج الوزارة .

« شروط إسناد عملية تحرير المخالفات المرورية إلى جهات خارج وزارة الداخلية :

- أن يصدر قرار من السيد وزير الداخلية بذلك .
- حصرها بمخالفة الوقوف في الأماكن التي لا يجوز الوقوف فيها أو الانتظار إلا بمدد محددة
- أن تكون المخالفات بمقابل تعرفة مالية فقط.

وعد هذه المخ
للمرور إلى جهات خاصة، وبخاصة الأماكن التي تم
وُقم 183
المرور إلى جهات خاصة، وبخاصة الأماكن التي تم
عدادات الانتظار فيها وفقاً للقرار الوزاري
المذكورة في
منه و هم :

1. شارع فهد السالم
2. موقف سيارات سوق اللحم
3. شارع محمد ثنيان الغانم
4. مواقف سيارات شارع عبدالله السالم و الذي يقع بين المنطقة التجارية السادسة و المنطقة التجارية السابعة
5. شارع سالم المبارك
6. موقف سيارات شارع البشوت المتفرع من شارع الغربلي بالمباركية
7. مواقف سيارات المباركية بشارع سعود بن عبدالعزيز
8. شارع حبيب مناور بمنطقة الفروانية
9. شارع تونس بمنطقة حولي

و كذلك الأماكن التي يرى فيها بسلطته التقديرية المصلحة العامة كمواقف المجمعات التجارية و الحكومية .

حيث أن الشراكة بين القطاع الخاص و العام تعتبر من الأمور الإيجابية بشرط الحفاظ على الدور الرقابي للحكومة. و نجاح هذا النموذج يتطلب توازناً بين تفويض الصلاحيات و ضمان الشفافية.

ويعتد هذا التفويض الذي سمح به التعديل المروري إجراءً يهدف إلى تعزيز الكفاءة وتخفيف العبء عن الإدارة العامة للمرور ، و تخفيف الازدحام و تحسين للخدمة المقدمة و تعزيز الجودة عبر استخدام تقنيات متطورة (كأنظمة المراقبة الذكية) وتخصيص موارد بشرية مدربة و زيادة الإيرادات مما يدعم الموازنة العامة و للإدارة العامة للمرور بالتركيز على المهام الاستراتيجية، مثل تحسين البنية التحتية المرورية.

ونشدد بأن الرقابة اللاحقة مطلوبة خوفاً من الفساد الذي قد يحصل حيث أنه قد يتصور إساءة استخدام السلطة ، ما يتطلب آليات رقابة صارمة و يتطلب تكامل فني و توافق أنظمة الجهات الخاصة مع الأنظمة الحكومية لتجنب الأخطاء في تسجيل المخالفات.

3. جوازية إستغلال و إعاقه الطريق من قائدي المركبات وحارس الحيوانات والمشاة بتصريح خاص من الإدارة العامة للمرور

النص القانوني : حيث أجازت المادة 32 من قانون الجزاء ذلك بشرط الحصول على تصريح خاص من الإدارة العامة للمرور

« القاعدة العامة

(لا يجوز إستغلال الطريق و إعاقه الطريق من « قائدي المركبات أو حارس الحيوانات أو المشاة) .

« الاستثناء

هـ (الحصول على تصريح خاص من الإدارة العامة للمرور) و ذلك لأماكن محددة في أوقات محددة لجهة محددة حسب ما تترأيه من مصلحة معتبرة (سلطة تقديرية) ترفيحية في طريق ما .

ومن خلال النص المذكور أعلاه يتبين أن هناك حالات يمكن أن يُسمح فيها باستغلال الطرق أو إعاقته و هي :

- الفعاليات الخاصة : كالقيام بأعمال الإنشاءات و البناء أو الترميم في المباني الخاصة
- الفعاليات العامة : فيتم إغلاق الطرق لتنظيم فعاليات (كالمسيرات الرياضية، المهرجانات، أو الاحتفالات الوطنية) بعد تقديم خطة مرورية معتمدة كإغلاق شوارع رئيسية أثناء سباق ماراثون.
- حراسة الحيوانات أو نقلها: فقد يسمح في المناطق القريبة من الجواخير و المزارع لرعاة الماشية بإعاقه الطريق مؤقتاً لعبور قطعان الحيوانات في أوقات محددة و يشترط التنسيق المسبق مع المرور وتوفير إشارات لتنبيه السائقين.

« الشروط القانونية للتصريح :

• تقديم طلب رسمي:

فيجب على الجهة الراغبة في إعاقعة الطريق تقديم طلب إلى الإدارة العامة للمرور، مع توضيح المدة والموقع والغرض و تُدرس الطلبات وفقاً لمدى تأثيرها على الحركة المرورية والسلامة العامة.

• الالتزام بإجراءات السلامة:

بوضع حواجز وإشارات ضوئية أو لافتات تحذيرية

• الالتزام و بالحدود المكانية و الزمانية المحددة وفقاً للتصريح:

حيث يُحظر تجاوز المدة المذكورة في التصريح، وإلا تعرض الجهة المنفذة لإلغاء التصريح .

• الرأي الشخصي :

يجب عدم التوسع و الإفراط في إصدار مثل هذا من التصاريح حيث أنه قد يؤدي إلى التنازع بين المصالح العامة والخاصة حيث يجب أن يصدر بناءً على دراسات دقيقة قبل الموافقة عليه و يفضل أن يكون هناك تنسيق مسبق بين الإدارة العامة و و بلدية الكويت بهذا الخصوص و يتم إنشاء منصات إلكترونية لإتمام هذا التنسيق لتقليل التعارض .

3. إسناد عملية سحب المركبة أو رفعها ونقلها إلى المكان المعد للحجز إلى جهات

خارج الوزارة و الإتفاق مع هذه الجهات على تخصيص مكان لحجز المركبات

وحراستها

النص القانوني : نصت المادة 43 من قانون المرور على (....) ويجوز بقرار من وزير الداخلية

إسناد عملية سحب المركبة أو رفعها ونقلها إلى المكان المعد للحجز إلى جهات خارج الوزارة كما يجوز له الإتفاق مع هذه الجهات على تخصيص مكان لحجز المركبات وحراستها كل ذلك مقابل نفقات يسدها مالك المركبة.

وتحدد اللائحة التنفيذية طريقة وشروط الإسناد لهذه الجهات والإجراءات المترتبة على مخالفة

ذلك كما تبين مقدار النفقات المقررة لقاء أداء هذه الجهات العمل الذي يسند إليها وقواعد تحصيلها وسدادها لها. ...)

فيحق لوزارة الداخلية ذلك مقابل نفقات يسددها مالك المركبة ، و يمكن حصر الصلاحيات التي يأمر فيها بالأمر التالية :

- سحب و نقل المركبات المخالفة بواسطة معداد نقل إلى مكان معد لحجز المركبات .
- حجز المركبات في مكان يخصص لحجز المركبات .
- تكليف الأفراد من خارج وزارة الداخلية بحراسة المركبات المحجوزة في مكان الحجز .

فهو إجراء يُطبَّق في العديد من الدول لتحسين كفاءة الخدمات المرورية وتخفيف العبء عن المؤسسات الحكومية و تحسين جودة الخدمة -بتزويده بتقنيات حديثة من معدات سحب متطورة ، و أنظمة تتبع (GPS) (يضمن تنفيذ المهام بسرعة ودقة -رّة بمعايير أمنية عالية (كاميرات مراقبة ، حراسة) ، و كذلك يخفض من التكاليف المالية الباهظة على الدولة و يحقق عوائد مالية من خلال رسوم الخدمة المدفوعة من الم

و يمكن ملاحظة أن هذا الإسناد له مخاطر تكمن في احتمال تعرض المركبات المحجوزة للسرقة أو التلغ في ساحات الحجز الخاصة من قبل الغير أو شخص له علاقة بمن منح له هذا الإسناد مع صعوبة محاسبة الشركات في حال انتهاك الخصوصية أو إساءة استخدام البيانات أو السرقة أو الإتلاف مما يتطلب و معه الحال تشديد الرقابة الحكومية عليها للإشراف على أداء الشركات ومراجعة الشكاوى المقدمة من المواطنين.

الفرع الثالث

إضافة صلاحيات مشددة للسلطة الإدارية

تُعَدُّ الإضافات الأخيرة التي منحت السلطات الإدارية المرورية صلاحيات مشددة خطوةً مهمةً لتحقيق أهداف عدة ، منها الحد من الحوادث المرورية ، وفرض الانضباط ، وتحسين جودة الخدمات المرورية عبر ردع المخالفين وتقليل السلوكيات الخطرة .

فالإضافات التشريعية الأخيرة في الصلاحيات الإدارية المرورية تعكس رؤية الكويت لبناء نظام مروري ” ذكي وقائي “ ، يركز على الردع والكفاءة يُعتبر هذا التوجه ضروريًا في ظل تنامي

الازدحامات وارتفاع معدلات المركبات ، لكن نجاحه يعتمد على تحقيق توازن بين الصرامة القانونية ومراعاة الحقوق الفردية ، مع تعزيز الثقة بين السلطات والمواطنين.

وسوف نعرض من هذه السلطات الآتي :

1. سلطة السحب الإداري لرخصة السوق أو إجازة تسيير المركبة أو أي تصريح يستلزمه القانون أو لائحته التنفيذية أو إجازة تسيير المركبة مع لوحاتها أو جميعها .
2. سلطة مصادرة المركبة الآلية
3. سلطة إلقاء القبض على المتهمين بارتكاب جرائم محددة

أولاً : سلطة السحب الإداري لرخصة السوق أو إجازة تسيير المركبة أو أي تصريح يستلزمه القانون أو لائحته التنفيذية أو إجازة تسيير المركبة مع لوحاتها أو جميعها

النص القانوني : المادة رقم 42

(يجوز لمدير عام الإدارة العامة للمرور أو من يفوضه سحب رخصة السوق أو أي تصريح يستلزمه القانون أو لائحته التنفيذية أو إجازة تسيير المركبة مع لوحاتها أو جميعها سحباً إدارياً لمدة أقصاها مائة وعشرين يوماً في الأحوال الآتية:

1. ارتكاب فعل من الأفعال المنصوص عليها في المواد أرقام (33) عدا بند (3) و (33) مكرراً عدا بند (10) و (34) ، (38) من هذا القانون.
2. ضبط المركبة تسيير في الطريق بعد سحب إجازة تسييرها أو سحب لوحاتها.
3. سير الشاحنات أثناء أوقات المنع أو وهي محملة بمحمولة زائدة.
4. في حوادث القتل أو الإصابة الخطأ إذا كان ذلك ناتج عن حوادث المركبات الآلية يحق لعضو قوة الشرطة الذي ضبط الحادث ، أو المحقق أن يحتجز رخصة السوق أو إجازة تسيير المركبة ويحيلها إلى الجهة المختصة خلال (24) ساعة للتصرف بشأنها وذلك بعد سماع أقوال صاحب الشأن.

وفي جميع الأحوال تنتهي مدة السحب الإداري بصدور الحكم في الدعوى الجزائية، فإذا تضمن الحكم أمراً بسحب رخصة السوق أو أي تصريح يستلزمه القانون أو لائحته التنفيذية أو سحب إجازة تسيير المركبة أو لوحاتها، فإن مدة السحب الإداري في هذه الحالة لا تحسب ضمن المدة التي يحددها الحكم.

بند 4 على (في) حوادث القتل الخطأ أو الإصابة إذا كان ذلك ناتج عن حوادث المركبات الخطأ الآلية يحق لعضو قوة الـ
 لتحقيق أن يحتجز رخصة السوق أو إجازة
 تسيير المركبة ويحيلها إلى الجهة المختصة خلال (24) ساعة للتصرف بشأنها وذلك بعد سماع أقوال
 صاحب الشأن ...) .

حيث تُنظم المادة 42 من قانون المرور الكويتي الصلاحيات الإدارية لسحب رخصة القيادة
 أو إجازة تسيير المركبة ولوحاتها في حالات محددة، ويركز البند الرابع على حوادث القتل أو الإصابات
 الخطأ الناتجة عن حوادث مرورية.

« الإجراءات الفورية بعد الحادث:

- احتجاز الرخصة أو الإجازة: يحق لعضو الشرطة أو المحقق الذي ضبط الحادث احتجاز رخصة القيادة أو إجازة تسيير المركبة فوراً، وذلك بعد سماع أقوال صاحب العلاقة (السائق أو المالك) .
- الإحالة خلال 24 ساعة: تُحال الرخصة أو الإجازة إلى الجهة المختصة (مثل الإدارة العامة للمرور أو النيابة العامة) خلال 24 ساعة لاتخاذ القرار المناسب، سواء كان السحب المؤقت أو الدائم.

« مدة السحب الإداري:

- أقصى مدة للسحب: 120 يوماً (4 أشهر) كحد أقصى، وتنتهي هذه المدة بصور الحكم النهائي في الدعوى الجزائية.
- حالة صدور الحكم القضائي: إذا قررت المحكمة سحب الرخصة أو الإجازة بشكل دائم، تُلغى الرخصة نهائياً، وتُحتسب مدة السحب الإداري ضمن العقوبة.

« الحالات التي يُطبق فيها البند الرابع:

« ضمانات حقوق صاحب الرخصة:

- الاستماع إلى الأقوال: يُمنح السائق أو المالك فرصة لإبداء دفاعه قبل احتجاز الرخصة.
- حق الطعن: يمكن الاعتراض على قرار السحب الإداري عبر تقديم طعن إداري إلى الجهات المختصة خلال فترة زمنية محددة.

- التنسيق مع التأمين: قد تؤثر عملية السحب على مطالبات التأمين، لذا يُنصح بتسوية المخالفات المترتبة .

« أمثلة عملية :

- حالة سائق تسبب في وفاة أحد المشاة تُسحب رخصته إداريًا لمدة 120 يومًا، وتُحال القضية للإدارة العامة للتحقيق، ين، تُلغى الرخصة نهائيًا.
- حادث نتج عنه إصابة خطيرة: يُحتجز الترخيص حتى انتهاء التحقيق، مع إلزام السائق بدفع تعويضات.

ثانيًا : سلطة مصادرة المركبة لصالح وزارة الداخلية الآلية

النص القانوني : المادة 33 مكرراً على (...وللمحكمة أن تقضي من تلقاء نفسها أو بناء على طلب من وزارة الداخلية بمصادرة المركبة الآلية لصالح وزارة الداخلية إذا أدانت متهما إرتكب أي فعل من الأفعال الواردة في هذه المادة على أن تؤول صلاحية التصرف في المركبة سالفة الذكر إلى الجهة المعنية في وزارة الداخلية وذلك دون الإخلال بالأحكام الواردة في قانون الجزاء المشار إليه أو الغير حسن النية).

« شروط مصادرة المركبة الآلية لصالح وزارة الداخلية وفقا لهذا النص هي :

- صدور حكم قضائي بذلك سواء من تلقاء نفسها أم بناءً على طلب وزارة الداخلية .
- أن يدين الحكم القضائي المتهم بارتكاب إحدى الجرائم المنصوص عليها في المادة وهي :

1. تجاوز إشارة المرور الضوئية الحمراء.
2. قيادة مركبة برعونة أو تفريط يعرض السائق أو الغير للخطر في أرواحهم أو ممتلكاتهم.
3. أجرى سباقا للمركبات الآلية على الطريق بدون تصريح أو بالمخالفة للتصريح أو أجرى تجمعاً للمركبات الآلية لاستخدامها برعونة أو تفريط أو استعمالها بطريقة تعرض السائق أو الغير للخطر في أرواحهم أو ممتلكاتهم.
4. تجاوز الحد الأقصى للسرعة المقررة.

5. قيادة مركبات (الباجيات) والدراجات في غير الأماكن المخصصة لها.
6. قيادة مركبة عكس اتجاه السير بالطرق السريعة والدائرية.
7. قيادة مركبة آلية غير مرخص بها أو بدون لوحاتها أو بلوحاتها المصروفة لها من الإدارة العامة للمرور مع تغيير بعض أو كل الأرقام أو بلوحات غير مصروفة من الإدارة العامة للمرور مدون عليها أرقام اللوحات المعدنية الأصلية أو مدون عليها أرقام مختلفة.
8. استعمال المركبة الآلية في نقل الركاب بالأجرة دون تصريح.
9. الوقوف في الأماكن المخصصة للمعاقين.
10. عمل حفريات أو أشغال بالطريق أو عمل تعديل به أو وضع أشياء يتسبب عنها عرقلة حركة المرور دون تصريح خاص من الإدارة العامة للمرور.

على أن تؤول صلاحية التصرف في المركبة إلى الجهة المعنية في وزارة الداخلية وذلك دون الإخلال بالأحكام الواردة في قانون الجزاء المشار إليه أو الغير حسن النية.

ثالثاً : سلطة رجل الشرطة في إلقاء القبض على المتهمين بارتكاب جرائم محددة

النص القانوني : المادة 44 من قانون المرور التي تجيز قيام أي عضو من أعضاء الشرطة

بإلقاء القبض على المتهمين في الجرائم التالية :

1. قيادة مركبة آلية تحت تأثير المسكرات أو المخدرات أو المؤثرات العقلية.
2. ارتكاب حادث مرور ترتب عليه إصابة إنسان أو وفاته.
3. المشاركة في سباق بالمركبات الآلية على الطرقات بغير تصريح أو بالمخالفة للتصريح.
4. محاولة الهروب في حالة ارتكاب حادث يضر بسلامة أحد الأفراد أو في حالة عدم الاستجابة للأمر الصادر من أعضاء قوة الشرطة بالتوقف.
5. قيادة مركبة آلية برعونة أو تفريط أو استعمالها بطريقة تعرض السائق أو الغير للخطر في أرواحهم أو ممتلكاتهم.
6. تجاوز الحد الأقصى للسرعة بما يزيد عن 50 ك. م / س.
7. قيادة المركبات (الباجيات) في الأماكن غير المخصصة لها.
8. قيادة مركبة آلية بدون رخصة سوق أو تقرر سحبها أو وقف سريانها أو برخصة لا تجيز قيادة مثل هذه المركبة أو بدون تصريح يستلزمه هذا القانون أو لائحته التنفيذية.
9. قيادة مركبة بدون لوحاتها المصروفة من الإدارة العامة للمرور.

10. تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء.
11. استعمال المركبة في غير الغرض المخصص لها.
12. استعمال المركبة في نقل الركاب بالأجرة دون تصريح.

و هو تطبيق لمبدأ الجريمة المشهودة المذكور في المادة رقم 56 من قانون الإجراءات و المحاكمات الجزائية في حالة ارتكاب الجريمة أمامه أو تم إبلاغه بها من قبل الجهات المعنية.

و يلاحظ وجود تشابه في النصوص القانونية بين النص الحالي و نص المادة 56 من قانون الإجراءات و المحاكمات الجزائية التي تنص على «لرجال الشرطة حق القبض بدون امر على المتهمين في الجنب المشهودة. وتعتبر الجريمة مشهودة اذا ارتكبت في حضور رجل الشرطة ، او اذا حضر إلى محل ارتكابها عقب ارتكابها ببرهه يسيرة وكانت آثارها ونتائجها لازالت قاطعة بقرب وقوعها».

الفرع الرابع

معاقبة الشخص الاعتباري

والأفعال التي لم يرد فيها نص عقوبة

1. معاقبة الشخص الاعتباري جنائياً وفقاً لقانون المرور الجديد :

النص القانوني : المادة 37 مكرر (يسأل الشخص الاعتباري جنائياً وذلك فيما عدا الوزارات والأجهزة الحكومية والهيئات والمؤسسات العامة إذا ارتكبت أي جريمة من الجرائم المنصوص عليها في هذا القانون بإسمه أو لحسابه أو لمنفعته أو عن طريقه أو ارتكبها أحد ممثليه أو مديريه أو وكلاءه أو أحد العاملين لديه، كما يعاقب إذا كان الفعل بحد ذاته قد أوجد جريمة من الجرائم المنصوص عليها في هذا القانون نتيجة تصرف أو إهمال جسيم أو تستر من أحد العاملين لديه أو تم دون موافقة الجهات المختصة قانوناً).

ويعاقب الشخص الاعتباري بالغرامة التي لا تقل عن ألف دينار ولا تزيد عن عشرة آلاف دينار، ولا يجوز الحكم عليه بغير الغرامة وذلك دون الإخلال بأي من العقوبات التبعية المقررة قانوناً. ولا يمنع ذلك من معاقبة مرتكب الجريمة شخصياً بالعقوبة المقررة لها في القانون).

« الحالات التي يعاقب فيها الشخص الإعتباري بخصوص مخالفة أحكام قانون المرور :

- إذا ارتكبت جريمة من الجرائم بإسمه أو لحسابه أو لمنفعته أو عن طريقه أو ارتكبها أحد ممثليه أو مديره أو وكلاءه أو أحد العاملين لديه.
- إذا كان الفعل بحد ذاته قد أوجد جريمة من الجرائم المنصوص عليها في هذا القانون نتيجة تصرف أو إهمال جسيم أو تستر من أحد العاملين لديه أو تم دون موافقة الجهات المختصة قانوناً.

« استثناء من تطبيق نص المادة المذكورة أعلاه فيما يخص الشخص الاعتباري

(الوزارات والأجهزة الحكومية والهيئات والمؤسسات العامة إذا ارتكبت أي جريمة من الجرائم المنصوص عليها في هذا القانون) .

2. عقوبة للمخالفات التي لم يرد بها عقوبة محددة

النص القانوني المادة رقم 37 من قانون المرور على (مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأي عقوبة أشد في أي قانون آخر يعاقب بغرامة لا تزيد على خمسين ديناراً ولا تقل عن ثلاثين ديناراً كل من يخالف أي حكم آخر من أحكام هذا القانون أو لائحته التنفيذية أو القرارات المنفذة له).

و هو ما ينطبق على التعليمات المرورية المذكورة في اللائحة التنفيذية التي لم يرد فيها عقوبة .

الفرع الخامس

تعديل نص المادة 38 من قانون المرور

تناول مواد تؤثر على القوة الذهنية للشخص الطبيعي والتسبب في وقوع حادث قد ينتج عنه أضرار مادية بمتلكات الافراد أو الدول و الإصابة أو القتل الخطأ

النص القانوني : المادة 38 من قانون المرور

(مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأية عقوبة أشد في أي قانون آخر.

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنتين ولا تقل عن سنة وبغرامة لا تزيد على ثلاث آلاف دينار كويتي ولا تقل عن ألف دينار كويتي أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من قاد أو حاول قيادة

مركبة وهو تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو عقاقير محذر من القيادة تحت تأثيرها أو أية مادة أخرى تؤثر في قوى الشخص الطبيعية.

ويعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات ولا تقل عن سنة، وبغرامة لا تزيد على ثلاثة آلاف دينار كويتي ولا تقل عن ألفي دينار كويتي، أو بإحدى هاتين العقوبتين، إذا نتج عن الفعل المشار إليه في الفقرة السابقة حادث ترتبت عليه تلفيات بالممتلكات العامة أو ممتلكات الغير.

ويعاقب بالحبس مدة لا تزيد على خمس سنوات ولا تقل عن سنتين، وبغرامة لا تزيد على خمسة آلاف دينار كويتي ولا تقل عن ألفي دينار كويتي، أو بإحدى هاتين العقوبتين، إذا نتج عن الفعل المشار إليه في الفقرة الثانية حادث أدى إلى إصابة أو وفاة.

وتأمر المحكمة بسحب رخصة السوق مدة لا تقل عن سنة ولا تجاوز ثلاث سنوات وفي حالة العود للمحكمة أن تأمر بسحبها مدة لا تقل عن ثلاث سنوات ولا تجاوز خمس سنوات).

هي مادة جوهريّة تُعنى بسلامة الطرق وحماية الأرواح والممتلكات ، حيث تُجرّم القيادة تحت تأثير مواد تُضعف القدرات الذهنية أو الجسدية و قد ينتج عنها وقوع حادث مروري ينتج عنه أضرار تتعلق بممتلكات الغير أو الدولة أو إصابة أو وفاة الغير ، حيث نتج عن التعديل الأخير للمادة تضمنها ثلاثة جرائم منفصلة و يتم التشديد في العقوبة في حالة أصبحت متصلة مرتبطة مع بعض ، و يمكن أن تُقسّم الجرائم المنصوص عليها في المادة وفقاً لنتائج الفعل و هي كالتالي:

1. قيادة مركبة تحت تأثير قوى الشخص الطبيعية .
2. التسبب في وقوع حادث مروري يضر بممتلكات الأفراد أو الدولة نتيجة التأثير بالمواد سابق ذكرها .
3. أن ينتج عن الحادث إصابة أو وفاة .

أولاً : جريمة قيادة مركبة تحت تأثير مواد تؤثر في قوى الشخص الطبيعية

النص القانوني : المادة 38 من قانون المرور

(مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأية عقوبة أشد في أي قاذ يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنتين ولا تقل عن سنة وبغرامة لا تزيد على ثلاثة آلاف دينار كويتي ولا تقل عن ألف دينار كويتي أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من قاد أو مركبة وهو تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو عقاقير محذر من القيادة تحت تأثيرها أو أية مادة أخرى تؤثر في قوى الشخص الطبيعية.)

« التعريف :

هي قيام شخص بقيادة مركبة أو محاولة قيادتها و هو تحت تأثير مشروبات مسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو عقاقير محذر من القيادة تحت تأثيرها أو أية مادة أخرى تؤثر في قوى الشخص الطبيعية.

« ما هي المواد المحرم تناولها وفقاً للنص :

1. المشروبات المسكرة :

يجب أن يقع على مشروب الخمر أو أي شراب آخر مسكر مفقد للعقل ، فلم يحدد القانون أنواع المسكرات و إكتفى بأن يكون تأثيرها مسكر فقط يحتوي على أي من المواد المؤثرة في جسم الإنسان و تفقد السيطرة على جسمه أو تقلل من ذلك ، بأن يزيد نسبة الكحول الإيثيلي في الدم و أن يكون خصص لذلك ، ومنه الكحول الإيثيلي وهو أصل الإسكار في الخمر ، و الذي يتم اصطناعه بتقطير المحاليل السكرية المتخمرة سواء كان محضر محلياً أو كان مستورداً ، وتختلف المسكرات بأنواعها بحسب اختلاف نسبة تركيز الكحول الإيثيلي فيها.

2. المؤثرات العقلية :

هي مادة طبيعية أو صناعية أو أي ملح أو مستحضر محمي بموجب اتفاقية المواد المؤثرة على العقل لعام 1971 .

3. ماهية المخدرات :

هي كل مادة نباتية أو مصنعة تحتوي على عناصر منومة أو مسكّنة أو مفعّزة، والتي إذا

استخدمت في غير الأغراض الطبية المعدة لها فإنها تصيب الجسم بالفتور والحمول وتشلّ نشاطه و المدرجة ضمن جدول خاص بشكل حصري .

4. العقاقير المحذر من القيادة تحت تأثيرها :

تشمل الأدوية التي تحتوي على تحذير صريح في نشرة الدواء بعدم القيادة أثناء استخدامها،

مثل:

- المسكنات الأفيونية (مثل المورفين، الترامادول).
- الأدوية المهدئة (مثل البنزوديازيبينات).
- الأدوية المنشطة (مثل الأمفيتامينات).
- التي تسبب النعاس (مثل مضادات الهيستامين).
- الأدوية (مضادات الاكتئاب، مضادات الذهان).
النفسية

ويُشترط أن تحتوي نشرة الدواء على تحذير صريح بعدم القيادة أثناء استخدامها و التحذير في النشرة الدوائية يُعتبر دليلاً كافياً لمعرفة تأثير الدواء.

5. المواد التي لا تندرج من ضمن المواد الساب ذكرها و تؤثر في قوى الشخص

الطبيعية :

فهي ليست مشروبات مسكرة و لا تعد م
الجداول و لا هي مواد محذر منها ، فهي مواد يعلم متعاطيها أنها تؤثر في قدرته العقلية
و التي لم تكن من ضمن المواد سابق ذكرها فقد تكو
من قبيل
المخدرات
لم تذكر من ضمن الجداول المجرمة لها أو تكون من الع
بخصوصها أية تحذيرات من
تناولها أو كانت من العقاقير التي تؤثر على جسده و لا تؤثر على غيره لمواصفات خاصة بجسده
كدمج بعض المواد مع بعض و ينتج عنها مادة تؤثر على القدرة العقلية له .

مثال : المواد الطيارة (مثل الغراء، البنزين) - الغازات المُسكِّنة (مثل أكسيد النيتروز).

أو أية مواد تُسبب فقدان التركيز أو تباطؤ ردود الأفعال أو اضطراب الرؤية أو النعاس.

« أركان الجريمة أولاً : الركن المادي

1. تناول مشروب مسكر يؤثر في قوى الشخص الطبيعية أو عقاقير محذر من القيادة تحت تأثيرها أو أية مادة أخرى تؤثر في قوى الشخص الطبيعية.

فيجب أن تكون المادة التي تناولها عبارة عن شراب يحتوي على مادة مسكرة ، سواء كانت بكمية كثيرة بحيث يصل لنسبة التسمم الكحولي أو بنسبة قليلة بحيث يكون متأثراً بها ، و يكفي للتجريم في هذه المادة هو أن يكون متأثراً فقط ، تناول أحد العقاقير الموصوفة له من قبل الطبيب أو غير الموصوفه له و الموجودة في المراكز الطبية او غيرها و يحذر من قيادة المركبة بعد تناولها سواء كتب عليها من عدمه و سواء أصدر الطبيب المعالج تعليماته بهذا الشأن فيكفي أن يكون مثل هذا النوع من العقاقير قد عرف بأنه محذر من القيادة تحت تأثيره ، أو تناول أي مادة تؤثر في قوى الشخص الطبيعية و لم تكن مما سبق ذكره .

2. قبل أو أثناء قيادة المركبة أو محاولة قيادتها .

فإذا تناول المشروب المسكر أثناء قيادته للمركبة يكون قد ارتكب بالإضافة لجريمة قيادة مركبة تحت تأثير المشروب المسكر جريمة تناول مشروب مسكر في مكان عام وفقاً للمادة 206 مكرر 2 من قانون الجزاء.

ثانياً : الركن المعنوي

هي جريمة عمدية تتطلب لقيامها القصد العام (العلم و الإرادة) من قبل المتهم ، فيجب أن يكون عالماً و مدرك أنه قادة المركبة أو يحاول قيادتها و هو قد تناول شراب مسكر أو عقاقير محذر من القيادة تحت تأثيرها أو أية مادة أخرى تؤثر في قوى الشخص الطبيعية.

العقوبة : الحبس مدة لا تزيد على سنتين ولا تقل عن سنة وبغرامة لا تزيد على ثلاثة آلاف دينار كويتي ولا تقل عن ألف دينار كويتي أو بإحدى هاتين العقوبتين.

العود : وتأمّر المحكمة بسحب رخصة السوق مدة لا تقل عن سنة ولا تجاوز ثلاث سنوات وفي حالة العود للمحكمة أن تأمر بسحبها مدة لا تقل عن ثلاث سنوات ولا تجاوز خمس سنوات.

ثانياً : التسبب في وقوع حادث مروري يضر بممتلكات الأفراد أو الدولة نتيجة التأثر بالمواد سابق ذكرها .

النص القانوني: المادة 38 من قانون المرور

(مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأية عقوبة أشد في أي قانون آخر). يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنتين ولا تقل عن سنة وبغرامة لا تزيد على ثلاث آلاف دينار كويتي ولا تقل عن ألف دينار كويتي أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من قاد أو حاول قيادة مركبة وهو تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو عقاقير محذر من القيادة تحت تأثيرها أو أية مادة أخرى تؤثر في قوى الشخص الطبيعية.

ويعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات ولا تقل عن سنة وبغرامة لا تزيد على ثلاث آلاف دينار كويتي ولا تقل عن الفين دينار كويتي أو بإحدى هاتين العقوبتين في حال نتج عن الفعل المشار إليه في الفقرة السابقة حادث نتج عنه تلفيات بالممتلكات العامة أو الغير .

« أركان الجريمة

1. قيادة مركبة أو محاولة ذلك تحت تأثير المواد التي تؤثر على القدرة الذهنية للشخص الطبيعي

2. الخطأ الاصطدام بمركبة أخرى) و من صوره (الإهمال - الرعونة - عدم الاحتياط - عدم ا

3. ممتلكات الأفراد أو المرافق العامة)

4. العلاقة) أن يكون الضرر قد وقع بسبب الخطأ السببية

هي جريمة منفصلة عن التسبب في وقوع حادث أضر بممتلكات الغير أو الدولة الواردة في جريمة

تنص على :

المادة

(مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأية عقوبة أشد في أي قانون آخر

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على شهرين، وبغرامة لا تزيد على مائتي دينار ولا تقل عن مائة دينار

أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:
 1 - التسبب في وقوع حادث يضر بالمتلكات العامة أو الغير نتيجة مخالفة أحكام هذا القانون أو لائحته التنفيذية...)

و يكفي لإنطباق نص هذه الفقرة من المادة 38 من قانون المرور مجرد وقوع حادث مروري ينتج عنه أضرار مادية للأفراد أو الدولة بعد أن قاد أو حاول قيادة المركبة تحت تأثير المواد التي تؤثر على إدراك الشخص الطبيعي .
 و من المعلوم أن الحادث المروري يفترض به عنصر الخطأ و الضرر و العلاقة السببية فيخرج عن ذلك التعمد في الإضرار بمتلكات الغير بإعتبارها جريمة مختلفة بسبب وجود القصد الجنائي فيها و هي جريمة الإتلاف العمدي المجرمة وفقاً للمادة 249 من قانون الجزاء .

العقوبة : الحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات ولا تقل عن سنة وبغرامة لا تزيد على ثلاث آلاف دينار كويتي ولا تقل عن الفين دينار كويتي أو بإحدى هاتين العقوبتين.

العود : وتأمّر المحكمة بسحب رخصة السوق مدة لا تقل عن سنة ولا تجاوز ثلاث سنوات وفي حالة العود للمحكمة أن تأمر بسحبها مدة لا تقل عن ثلاث سنوات ولا تجاوز خمس سنوات.

ثالثاً : أن ينتج عن الحادث إصابة أو وفاة .

النص القانوني المادة 38 من قانون المرور

(مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأية عقوبة أشد في أي قانون آخر.
 يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنتين ولا تقل عن سنة وبغرامة لا تزيد على ثلاث آلاف دينار كويتي ولا تقل عن ألف دينار كويتي أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من قاد أو حاول قيادة مركبة وهو تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو عقاقير محذر من القيادة تحت تأثيرها أو أية مادة أخرى تؤثر في قوى الشخص الطبيعية.

ويعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات ولا تقل عن سنة وبغرامة لا تزيد على ثلاث آلاف دينار كويتي ولا تقل عن الفين دينار كويتي أو بإحدى هاتين العقوبتين في حال نتج عن الفعل المشار إليه في الفقرة السابقة حادث نتج عنه تلفيات بالمتلكات العامة أو الغير.

وبعاقب بالحبس مدة لا تزيد على خمسة سنوات ولا تقل عن سنتين وبغرامة لا تزيد على خمسة آلاف دينار كويتي ولا تقل عن ألفين دينار كويتي أو بإحدى هاتين العقوبتين في حال نتج عن الفعل المشار إليه في الفقرة الثانية حادث أدى إلى إصابة أو وفاة.

« أركان الجريمة

1. قيادة مركبة أو محاولة ذلك تحت تأثير المواد التي تؤثر على القدرة الذهنية للشخص الطبيعي .
2. الخطأ (الإصطدام بمركبة أخرى) و من صوره (الإهمال - الرعونة - عدم الاحتياط - عدم الانتباه)
3. الضرر (حدوث ضرر مادي بالمركبات أو أو بممتلكات الأفراد أو المرافق العامة)
4. العلاقة السببية (أن بسبب الخطأ وقع الضرر)

« العنصر المفترض : أن ينتج عن الحادث المروري إصابة أحد أو وفاته

و هي جريمة مختلفة ع
على :

« المادة 154 من قانون الجزاء (القتل الخطأ)

(من قتل نفساً خطأ أو تسبب في قتلها من غير قصد ، بأن كان ذلك ناشئاً عن رعونة أو تفريط أو إهمال أو عدم انتباه أو عدم مراعاة للوائح ، يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز ثلاث سنوات وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف روبية أو بإحدى هاتين العقوبتين).

« المادة 164 من قانون الجزاء (الإصابة الخطأ)

(كل من تسبب في جرح أحد أو إلحاق أذى محسوس به عن غير قصد ، بأن كان ذلك ناشئاً عن رعونة أو تفريط أو إهمال أو عدم انتباه أو عدم مراعاة للوائح ، يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سنة واحدة وبغرامة لا تجاوز ألف دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين) .

العقوبة :

بالحبس مدة لا تزيد على خمسة سنوات ولا تقل عن سنتين وبغرامة لا تزيد على خمسة آلاف دينار كويتي ولا تقل عن ألفين دينار كويتي أو بإحدى هاتين العقوبتين.

العود :

وتأمر المحكمة بسحب رخصة السوق مدة لا تقل عن سنة ولا تجاوز ثلاث سنوات وفي حالة العود للمحكمة أن تأمر بسحبها مدة لا تقل عن ثلاث سنوات ولا تجاوز خمس سنوات.

« الحالات التي تختص فيها النيابة العامة بالتحقيق و التصرف و الادعاء وفقاً للمادة 38 من قانون المرور :

أولاً : في حالة قيادة أو محاولة القيادة تحت تأثير المخدرات و المؤثرات العقلية المدرجة في جدول حيث تختص بها نيابة المخدرات .

ثانياً : في حالة قيادة أو محاولة القيادة تحت تأثير العقاقير المحذر من القيادة ... أو أي مادة أخرى تؤثر على القدرة الذهنية العقلية للإنسان و الغير مذكورة في جدول المخدرات و المؤثرات العقلية و اقتراها بالتسبب في وقوع الحادث الذي ينتج عنه اضرار مادية للغير او للدولة و ينج عنها أيضا إصابة أو وفاة الغير و تختص بها النيابة العامة .

ثالثاً : في حالة قيادة أو محاولة القيادة تحت تأثير أحد المواد المخدرة أو المؤثرات العقلية و اقتراها بالتسبب في وقوع الحادث الذي ينتج عنه اضرار مادية للغير او للدولة و ينج عنها أيضا إصابة أو وفاة الغير و تختص بها النيابة العامة .

الفرع السادس

استحداث الإعلان الإلكتروني و استخدام الوسائل الحديثة في سبيل ذلك

النص القانوني : فقد نصت المادة 41 مكرر

(يتم إعلان وإبلاغ كافة محاضر المخالفات ، والأوراق والقرارات القضائية وأوامر الحضور الصادرة من المحقق أو من المحكمة، والأحكام القضائية لجميع المخاطبين بأحكام هذا القانون ولائحته التنفيذية بواسطة وسائل الإعلان الإلكترونية الحديثة، كالتطبيقات الحكومية أو الرسائل النصية (SMS) أو البريد الإلكتروني أو الفاكس أو الإعلان عن طريق النيابة العامة، ويعتبر الإعلان تاماً ومنتجاً لآثاره القانونية من تاريخ ووقت إتمام الإعلان من أي وسيلة من هذه الوسائل، وتنظم اللائحة التنفيذية كيفية الإعلان بهذه الطريقة.

فإذا لم يكن ممكناً الإعلان بتلك الوسائل جاز الإعلان وفق القواعد المقررة في الفصل الثاني من الباب الأول من قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية).

فقد أصبحت القاعدة هي (الإعلان و الابلاغ الإلكتروني) لمحاضر المخالفات و الأوراق القضائية و أوامر الحضور الصادرة من المحقق أو المحكمة و الأحكام القضائية.

والاستثناء هو (الإعلان وفقاً للطرق الاعتيادية) في حالة تعذر تنفيذ الإعلان الإلكتروني.

«وسائل إعلان :

ذكرت على سبيل المثال لا الحصر و هي التطبيقات الحكومية أو الرسائل النصية (SMS) أو البريد الإلكتروني أو الفاكس أو الإعلان عن طريق النيابة العامة و ترك القانون المجال للائحة التنفيذية لتنظيم كيفية الإعلان بهذه الطريقة .

«الأثر القانوني للإعلان الإلكتروني :

ويعتبر الإعلان تام ومنتج لآثاره القانونية من تاريخ ووقت إتمام الإعلان من أي وسيلة من هذه الوسائل.

الفرع السابع

أبرز جرائم المرور المستحدثة وفقاً للتعديل الجديد

الجرائم المرورية المستحدثة تعكس تطور الحياة المعاصرة ، حيث ظهرت أنماط من المخالفات لم تكن موجودة من قبل ، مثل استخدام الهاتف أثناء القيادة بشكل مفرط ، أو التصوير والبلث المباشر خلال القيادة ، وهذه كلها سلوكيات تمثل خطراً مباشراً على السلامة العامة.

و استحداث هذه الجرائم وتغليظ العقوبات عليها يعكس وعياً حكومياً ومجتمعياً بأهمية التصدي لهذه الظواهر قبل أن تتفاقم. لكن الأهم من العقوبة هو نشر الوعي، فهناك الكثير من السائقين لا يدركون خطورة بعض التصرفات، أو لا يعلمون بأن ما يرتكبونه يُعد جريمة مرورية مستحدثة.

لذلك ، لا بد من مناقشة هذه الجرائم الجديدة على النحو التالي :

أولاً : الوقوف في الأماكن المخصصة للمعاقين

النص القانوني : المادة (33 مكرراً) من قانون المرور

(مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأي عقوبة أشد في أي قانون آخر، يعاقب بالحبس مدة تزيد عن سنة ولا تتجاوز ثلاث سنوات وبغرامة لا تزيد على ألف دينار ولا تقل عن ستمائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:

9 - الوقوف في الأماكن المخصصة للمعاقين.)

الوقوف في موقف المعاقين دون إذنٍ أو حاجة حقيقية يُعتبر تصرفاً غ قانوني في معظم الدول ، نظراً لأهمية هذه المواقف في ضمان إتاحة الفرصة للأشخاص ذوي الإعاقة للوصول إلى الخدمات والمرافق العامة بكرامة وسهولة.

ثانياً : جريمة استخدام أجهزة الاتصال النقالة أو أي جهاز آخر باليد أو الانشغال بغير الطريق أثناء القيادة

النص القان رقم 33 وفقا للبند 9 (استخدام أجهزة الاتصال النقالة أو أي جهاز آخر باليد أو الانشغال بغير الطريق أثناء القيادة).

والمادة رقم 1 من اللائحة التنفيذية ” يحظر على قائدي المركبات بكافة أنواعها استخدام الهاتف النقال باليد أثناء القيادة.“

تُعد هذه المخالفة من أبرز أسباب الحوادث المرورية العالمية ، حيث تشته انتباه السائق و قيادة أثناء قيادته للمركبة با ه و استخدام أحد أجهزة الاتصال و منها الهاتف النقال أو البيجر أو أي جهاز آخر أو الانشغال بغيرها أثناء الطريق .

فُتجرّم هذه الفقرة استخدام الهاتف النقال أو أي وفي باليد أثناء القيادة ، بما في ذلك تصفح الإنترنت أو إرسال الرسائل كذلك الانشغال بغير الطريق أثناء القيادة بأي شيء كالأكل و الشرب أثناء القيادة أو الالتفات إلى أي سار القيادة و الطريق .

فالنص ينقسم إلى قسمين الأول خاص باستخدام الهاتف النقال و الآخر بالإنشغال بغير الطريق أثناء القيادة و التحدي الأكبر يكمن في تغيير السلوك البشري و زيادة الالتزام الأخلاقي قبل القانوني.

ثالثاً : ترك الطفل في غير المكان المخصص أو بغير التدابير المطلوبة

النص القانوني : المادة رقم 34 البند 2 (وجود طفل دون سن العاشرة في المقاعد الأمامية

أو عدم تثبيته في المقاعد الخلفية أثناء قيادة المركبة الآلية أو تركه في المركبة دون مرافق بالغ).

حيث يشترط لتطبيق النص الشروط التالية :

- أن يقوم المتهم بقيادة المركبة الآلية .
- أن يكون الطفل الذي معه لم يتجاوز سن 10 سنوات .
- أن يترك في المقاعد الأمامية أو لا يتم تثبيته في المقاعد الخلفية أو يترك في المركبة دون مرافق بالغ .

المسؤولية تقع على قائد المركبة الذي يسمح بوجود الطفل معه في المركبة أثناء قيادته القانونية

لها بحية
متة بالتأكد من عدم وجودة في المقعد الأمامي حتى و إن ارتدى حزام
الأمان بل تطلب وجودة في المقعد الخلفي مثبتاً به بواسطة حزام الأمان أو أي كرسي خاص له و
أضاف في الحماية ضرورة وجود مرافق بالغ معه أيضاً .

« الرأي الشخصي : في الواقع العمل يصعب أن يستعين قائد المركبة بمرافق بالغ يرافق

الطفل خاصة.

رابعاً : التحرك بالمركبة بتسارع عالي و تعتمد أن يصدر صوت مزعج نتيجة ذلك من

الإطارات والمراوغة بسرعة بين المركبات على الطريق

حيث إستحدث التعديل الأخير لقانون المرور الاستعمال السيء للمركبات باستخدام السرعة

إما بالمراوغة أو التحرك بتسارع عالي ينتج عنه صوت مزعج من الإطارات ، حيث أنهم يحتلفون عن مخالفة قيادة مركبة بسرعة فوق المعدل و لكنها لا تقل عنها بتعريض حياة قائدها أو حياة الغير للخطر .

1. التحرك بالمركبة بتسارع عالي و تعتمد أن يصدر صوت مزعج نتيجة ذلك من الإطارات:

النص القانوني : المادة 33 من قانون المرور البند 12 - (التحرك بالمركبة بتسارع عالي بحيث تصدر الإطارات صوتاً مزعجاً).

« أركان الجريمة:

أولاً : الركن المادي (الفعل):

- قيادة المركبة بتسارع مفاجئ وعنيف يؤدي إلى احتكاك عالٍ بين الإطارات والأرض، مما ينتج أصواتاً صاخبة .
- استخدام تقنيات مثل كبش المكابح مع الضغط على دواسة الوقود لزيادة سرعة الدوران.

ثانياً : الركن المعنوي (القصد الجنائي):

- تعمّد السائق إحداث الضوضاء لإثارة الانتباه أو التباهي، وليس لغرض طارئ أو مشروع.
- آلية العمل: تحدث عادةً في أماكن مفتوحة أو مزدحمة كالشارع العام أو مواقف السيارات ويعتمد السائق على قوة محرك المركبة ونوع الإطارات لتحقيق الصوت المرتفع.

2. المزاوغة بسرعة بين المركبات على الطريق :

النص القانوني : المادة 35 وفقاً للبند-17 (المزاوغة بسرعة بين المركبات على الطريق).

فلم يتطلب المشرع سرعة عالية أو منخفضة للتنقل بين الحارات في نهر الطريق بطريقة المزاوغة بل إكتفى بالتجريم على قيام قائد المركبة بالتحرك بمركبته بين المركبات في الطريق بطريقة المزاوغة باستخدام مهارته الفنية في القيادة في الدخول بين المركبات دون أن يتسبب بالاصطدام بها.

« أركان الجريمة:

أولاً : الركن المادي (الفعل) :

- تغيير حارات الطريق بشكل متكرر وخطير بسرعات عالية لتجاوز السيارات الأخرى.
- عدم الحفاظ على مسافة أمان كافية بين المركبات.

ثانياً : الركن المعنوي (القصد الجنائي):

تعمُّد المخاطرة بحياة الآخرين لتحقيق متعة شخصية أو استعراض المهارة.

آلية العمل:

تُمارس غالباً في طرق سريعة أو شوارع واسعة و يعتمد السائق على سرعة رد الفعل وقدرة المركبة على التسارع والفرملة المفاجئة.

رأي المؤلف: كان ينبغي تغليظ العقوبة في هاتين الجريمتين بما يتناسب مع جسامتتهما؛ فهما لا تقلان خطورة عن جريمة قيادة مركبة بسرعة تجاوز الحد المقرر، وقد تفوقانها خطورةً لما تنطويان عليه من تعريض مباشر لحياة الآخرين وسلامتهم.

خامساً : جريمة استخدام المصابيح أو المكبرات أو الآلات خلاف المصرح بها واستعمال الأنوار العالية أو المصابيح الكاشفة على وجه مخالف :

حيث تم تجريم الاستعمال الخاطئ للمصابيح و الانوار و المكبرات من خلال التعديل الأخير على قانون المرور ، حيث أنها تُعد انتهاكات مروية خطرة تهدد السلامة العامة وتستوجب عقوبات صارمة نذكرها ذلك على النحو الاتي :

1. جريمة استخدام المصابيح أو المكبرات أو الآلات خلاف المصرح بها :

النص القانوني : المادة رقم 35 البند-5 (استعمال مصابيح أو مكبرات صوت أو آلات

أو اية اجهزة أخرى خلاف المصرح به قانونا ويجب ضبطها والحكم بمصادرتها) .
فيتطلب قيام قائد المركبة باستعمال مصابيح أو مكبرات صوت أو آلة بخلاف ما صرحت له .

« أركان الجريمة:

أولاً : الركن المادي (الفعل): تركيب أو استخدام:

- مصابيح غير مصرح بها : مثل المصابيح الزرقاء أو الحمراء (المُشابهة لسيارات الطوارئ) ، أو المصابيح شديدة السطوع التي لا تتوافق مع المواصفات القانونية.
- مكبرات صوت (مثل أبواق قوية) تُسبب إزعاجاً عاماً أو تُستخدم بشكل عدواني.
- أجهزة إلكترونية غير مرخصة: مثل أجهزة التشويش على الرادار أو تعديلات غير قانونية في نظام المركبة.

ثانياً : الركن المعنوي (القصد الجنائي):

أي تعمّد السائق استخدام هذه الأجهزة مع علمه بأنها مخالفة للقانون ، سواءً لغرض الاستعراض أو التسبب في الإزعاج.

« آلية العمل:

- يقوم السائق أو الفني بتركيب أجهزة غير مطابقة للمواصفات القانونية، مثل:
- استبدال مصابيح الهالوجين العادية بمصابيح LED أو ليزر ذات شدة عالية دون تعديل النظ
- تزويد المركبة أبواق صوتية تُصدر أصواتاً تفوق الحد المسموح به (مثل 100 ديسيبل).
- استخدام أ دم لإصدار أصوات عالية بشكل متعمد («السبورت»).

سادساً : جريمة استعمال الأنوار العالية أو المصابيح الكاشفة على وجه مخالف :

النص القانوني : المادة رقم 35 البند -8 (استعمال الأنوار العالية المبهرة للبصر أو المصابيح الكاشفة على وجه مخالف للمقرر في شأن استعمالها) .
فهنا يحظر المشرع استخدام الأنوار العالية المبهرة أو المصابيح الكاشفة بشكل مخالف لما ضعت له.

« أركان الجريمة:

أولاً : الركن المادي (الفعل):

- تشغيل الأضواء العالية (الضوء الرئيسي) في أماكن ممنوعة، مثل:
- الطرق المضاءة جيداً داخل المدن ، عند اقتراب مركبات أخرى .
- تركيب مصابيح كاشفة تُوجه بشكل عشوائي أو تُستخدم في الأماكن الحضرية.

ثانياً : الركن المعنوي (القصد الجنائي):

تعمّد السائق إهمار الآخرين أو استخدام الأضواء بشكل عدواني دون مبرر (مثل الاستعراض أو التخويف).

آلية العمل:

يترك السائق الأضواء العالية مُشغَّلة دون تبديلها إلى الوضع المنخفض عند اقتراب مركبات أخربو كذلك يوجّه المصابيح الكاشفة نحو زوايا عالية أو يستخدمها في ظروف غير مناسبة (مثل الطرق المزدحمة).

سابعاً : جريمة الإمتناع دون مبرر عن نقل الركاب أو تقاضي أجراً أكثر من المقرر
النص القانوني : المادة رقم 36 بند 1 من قانون المرور (مخالفة سيارات الأجرة أو سيارات نقل الركاب العامة (الباص) للحد الأقصى العدد الركاب أو الإمتناع دون مبرر عن نقل الركاب أو تقاضي أجراً أكثر من المقرر) .

تُعتبر انتهاكات جسيمة تنظمها قوانين النقل العام والمركبات في معظم الدول، خاصةً في قطاعات سيارات الأجرة والخدمات النقلية المماثلة. هذه الجرائم تُهدد الثقة بين مقدمي الخدمة والمستفيدين، وتُخل بمبادئ العدالة و الشفافية .

و يتضح من النص أنه يحتوي جريمتين في نص واحد سوف نتناولهم على النحو التالي :

« أولاً: جريمة الامتناع دون مبرر عن نقل الركاب

أركان الجريمة:

أولاً : الركن المادي (الفعل):

- رفض السائق نقل راكب طالب الخدمة دون سبب مشروع**، مثل:
- رفض نقل الركاب بناءً على وجهتهم (مثل عدم الرغبة في الذهاب إلى مناطق بعيدة).
- التمييز ضد الراكب بسبب الجنسية أو المظهر أو الإعاقة.
- عدم وجود عذر منطقي (كعطل فني أو حالة طارئة).

ثانياً : الركن المعنوي (القصد الجنائي):

تعُمد السائق رفض الخدمة بهدف انتقاء الركاب أو زيادة الأرباح بشكل غير مشروع.

« ثانيًا: جريمة تقاضي أجر أكثر من المقرر
أركان الجريمة:

أولاً: الركن المادي (الفعل) :

- مطالبة الراكب بدفع مبلغ يتجاوز التعريفية الرسمية المحددة من الجهات المختصة.
- استخدام وسائل غير مشروعة لـ جر، مثل التلاعب بعداد التاكسي - إضافة رسوم وهمية (مثل «رسوم طرق» أو «رسوم ليلية» غير مصرح بها) أو رفض استخدام العداد والاتفاق على سعر مُبالغ فيه.

ثانيًا : الركن المعنوي (القصد الجنائي):

أي علم السائق بأن المبلغ المطلوب غير قانوني، وتعتمد استغلال ظروف الراكب (ككونه سائحًا أو في حالة طارئة).

فيُشترط لتطبيق النص أن يمتنع قائد سيارة الأجرة أو النقل العام عن نقل الركاب دون مبرر قانوني مقنع، أو أن يتقاضى أجرًا أكثر مما هو مقرر قانونًا.

ثامناً : جريمة التصوير و النشر من قبل المخالف أثناء ارتكابه لجريمة من الجرائم المنصوصة في قانون المرور الواردة في المادة (36 مكرر) من قانون المرور الكويتي الذي نص على (مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأية عقوبة أشد في أي قانون آخر يعاقب بالغرامة التي لا تزيد عن ألفين دينار ولا تقل عن ألف دينار كل من قام عن طريق استعمال جهاز أو وسيلة من وسائل الإتصال أو غيرها بإلتقاط صورة أو أكثر او مقطع مرئي أو مسموع أو قام بنشر أيا منها أثناء ارتكابه لأي جريمة من الجرائم المنصوص عليها في هذا القانون)

« التعريف :

جريمة استعمال جهاز أو وسيلة من وسائل الإتصال في إلتقاط صورة أو أكثر أو مقطع فيديو للواقعة أثناء ارتكابه لها بنفسه أو نشر ما قام بتصويره .

أركان الجريمة :

أولاً : الركن المادي :

قيام قائد المركبة المخالف لاحدى المخالفات المنصوص عليها بقانون المرور بالتصوير أو نشر ما تم تصويره أثناء ارتكابه الجريمة.

ثانياً : الركن المفترض :

استخدام جهاز أو وسيلة من وسائل الاتصال أو غيرها التي تصلح للتصوير و النشر .
الفرق بين جريمة التصوير في المذكورة في قانون المرور و بين جريمة استعمال جهاز أو وسيلة من وسائل الإتصال في إلتقاط صورة أو أكثر أو مقطع فيديو للغير دون علمه أو رضاه المؤثمة وفقاً للمادة رقم 70 فقرة "ج" من القانون رقم 37 لسنة 2014 بإنشاء هيئة تنظيم الاتصالات وتقنية المعلومات

يتفقاً

1. وسيلتهما (جهاز أو وسيلة من وسائل الإتصال أو غيرها) .
واحدة
2. واحد

ففي جريمة تصوير المخالفة المرورية : القصد العام بالعلم و الإرادة في التصوير أما اذا قام بالنشر فلم يطلب القانون قصدا خاصا بذلك و انما اعتبرت قيامه بهذا الفعل كافية للمساس بالنظام العام .

أما في جريمة إساءة استعمال الهاتف : فهناك (القصد الجنائي العام) العلم و الإرادة و و القصد الخاص (تعمد الإساءة أو التشهير بالغير) ، حيث يتم إستخلاصه من ظروف وملابسات الجريمة .

يختلفان في:

أولاً: من حيث صفة المتهم والمجني عليه

في جريمة التصوير المنصوص عليها في قانون المرور يكون المتهم هو من يصور نفسه أثناء ارتكابه إحدى جرائم المرور. وقد يتصور أن يصور الغير دون علمه أو رضاه، مما قد يترتب عليه تعدد صوري للجرائم، فتطبق العقوبة الأشد.

أما في جريمة إساءة استخدام الهاتف، فالمتهم يصور الغير من دون رضاه أو علمه، سواء وجدت جريمة وقت الواقعة أم لم توجد.

ثانياً : من تصويره :

في جريمة إساءة استعمال الهاتف : تتطلب للتحريم أن يكون بدون علم و رضا من تم تصويره.

في جريمة تصوير المخالفات المرورية : فالنص يشترط أن يكون مرتكب المخالفة هو من يقوم بتصوير تفاصيل و وقائع المخالفة و لا تشترط تصوير الغير .

و يمكن توضيح المقارنة بين الجريمتين أكثر في النقاط التالية :

وجه المقارنة	المادة ٣٦ مكرر من قانون المرور	المادة ٧٠ ج/ من قانون هيئة الاتصالات
السياق	مرتبطة بارتكاب جريمة مرورية	ترتبط بانتهاك الخصوصية دون حاجة لجريمة أخرى
الهدف	منع توثيق الجرائم المرورية أو التباهي بها	حماية خصوصية الأفراد من التصوير غير المشروع
الجاني عليه (الضحية)	الجاني هو من يصور نفسه أثناء المخالفة	الضحية (الغير) شخص آخر لم يوافق على التصوير
الركن المعنوي	القصد بتوثيق الجريمة المرورية	القصد بالتعدي على خصوصية الغير
العقوبة	بالغرامة التي لا تزيد عن ألفين دينار ولا تقل عن ألف دينار	بالحبس مدة لا تزيد على سنتين وبغرامة لا تزيد على خمسة آلاف دينار ولا تقل عن خمسمائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين
العلاقة بالجرائم الأخرى	تفترض وجود جريمة مرورية أساسية	مستقلة و لا تتطلب جريمة أخرى

فالمادة 36 مكرر: تركز على تجريم توثيق الجرائم المرورية ذاتياً، بهدف ردع المخالفين من استخدام التقنية لإظهار مخالفاتهم أما المادة 70/ج تحمي الخصوصية الفردية، وتجرم التصوير دون رضا بغض النظر عن وجود جريمة أخرى.

التداخل المحتمل:

إذا صوّر شخص آخرًا دون إذنه أثناء ارتكابه مخالفة مرورية، قد تنطبق المادتان معًا، لكن تطبيق العقوبة يعتمد على سياق الواقعة وطبيعة الضحية و يُعتبر الفارق الجوهرى بينهما هو الغاية التشريعية حماية النظام العام في قانون المرور، مقابل حماية الحقوق الشخصية في قانون الاتصالات.

الفرع الثامن

قبول الصلح مع المتهم

في حالة ارتكابه مخالفة لقانون المرور في حالات خاصة

النص القانوني : وفقاً للمادة رقم 41 من قانون المرور

يجوز قبول الصلح من المتهم الذي يرتكب فعلا من الأفعال المنصوص عليها في المواد (33 ، 33 مكررا ، 34 ، 35 ، 36 ، 37) من هذا القانون أو لائحته التنفيذية أو القرارات المنفذة له وفقاً للآتي:

1. أن يدفع مبلغ خمسة وسبعين دينارا في حالة مخالفة أحكام المادة (33) .
2. أن يدفع مبلغ مائة وخمسين دينارا في حالة مخالفة أحكام المادة (33 مكررا).
3. ان يدفع مبلغ خمسين دينارا في حالة مخالفة أحكام المادة (34).
4. أن يدفع مبلغ ثلاثين دينارا في حالة مخالفة أحكام المادة (35).
5. أن يدفع مبلغ عشرين دينارا في حالة مخالفة أحكام المادة (36).
6. أن يدفع مبلغ خمسة عشر دينارا في حالة مخالفة أحكام المادة (37).
7. أن يدفع مبلغ لا يقل عن سبعين دينارا ولا يزيد عن مائة وخمسين دينار في حال تجاوز الحد الأقصى للسرعة وتحدد اللائحة التنفيذية قيمة مبلغ الصلح على ضوء التجاوز عن الحد الأقصى للسرعة المقررة.

ويكون السداد في الجهة التي تحددها الإدارة العامة للمرور خلال شهرين من تاريخ ارتكاب الفعل أو إعلان المتهم إذا كان تحرير المحضر قد تم بغيبته.

ويترتب على الصلح انقضاء الدعوى الجزائية وكافة آثارها وذلك بناء على شهادة صادرة من الجهة المختصة بهذا الشأن، وذلك دون الإخلال بالأحكام الواردة في المواد (24 ، 42 ، 42 مكرر ، 43) من قانون المرور وإدراجها في سجل نظام نقاط المخالفات المرورية.

ويجوز رفض الصلح إذا ارتكب المخالف أكثر من مخالفة جسيمة من المخالفات الواردة في المواد (33 عدا البند 3 ، 33 مكرراً عدا البند 10 ، 34) أو تعددت مخالفاته .

« التعريف :

هو اتفاقٌ كتابي بين أطراف الحادث لتسوية النزاع الناشئ عن الحادث دون اللجوء إلى القضاء و ذلك بإقرار المتسبب في الحادث و اعترافه بكامل إرادته الحرة بارتكابه للحادث المروري بشكل يتوافق مع الحقيقة و مع ما جاء بأقوال باقي أطراف الحادث لدى رجل الشرطة المختص وفقاً للنماذج المعدة لها و أن يلتزم بدفع المبلغ المحدد وفقاً للصلح .

« الحوادث المرورية البسيطة التي يختص رجال الشرطة بالتحقيق فيها

هي الحوادث المرورية التي ينتج عنها أضرار مادية بالمركبات دون أن يتعرض أحد أطرافها لإصابة أو وفاة بسبب الحادث .
ويُعتبر الصلح وسيلةً سريعةً لتجنب الإجراءات القضائية الطويلة، خاصةً في الحوادث البسيطة التي لا تشمل إصابات أو وفيات .

« الحالات التي لا يجوز فيها الصلح بالنسبة للحوادث المرورية

- إذا نتج عن الحادث وفاة أو إصابات بشرية .
- إذا كان الحادث يشمل مخالفات جسيمة (مثل الهروب تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو عقاقير يُحذّر من القيادة تحت تأثيرها أو أي مادة تؤثر على قوى الإنسان).
- إذا كان أحد الأطراف قاصراً أو فاقداً للأهلية .

« الجرائم (المخالفات) التي لا صلح فيها :

1. كل من قام عن طريق استعمال جهاز أو وسيلة من وسائل الإتصال أو غيرها بالتقاط صورة أو أكثر أو مقطع مرئي أو مسموع أو قام بنشر أيا منها أثناء ارتكابه لأي جريمة من الجرائم المنصوص عليها في هذا القانون وفقاً للمادة 36 مكرر من قانون المرور .
2. ارتكاب الشخص الاعتباري أي جريمة من الجرائم المنصوص عليها في هذا القانون وفقاً

للمادة

3. كل من قاد أو حاول قيادة مركبة وهو تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المؤثرات في قوى

4. كل من قاد مركبة وهو تحت تأثير المشروبات المسكرة المؤثرات العقلية،

الشخص العامة

، وكل من قاد مركبة وهو تحت تأثير المشروبات المسكرة المؤثرات العقلية، أو

الشخص الطبيعية وأدى ذلك إلى وقوع حادث يؤدي إ

ت وفقاً للمادة 38 من قانون المرور .

5. والصلح سلطة تقديرية للمرور و قد ترفض الصلح لأسباب تقدرها .

« شروط الصلح الصحيح :

1. توافق إرادة الأطراف: يجب أن يكون الصلح طوعياً دون إكراه أو غش.
2. أن يكون محله حادث بسيط : فإذا تضمن الحادث جريمة (مثل وفاة أو إصابة بليغة)، فلا يُمكن الصلح.
3. إثبات الكتابة: توثيق الصلح لدى رجل الأمن المختص و ذلك لتجنب النزاع لاحقاً.

« الجهة المختصة بقبول الصلح :

ضابط المخفر هو المختص باستقبال أطراف الحادث والتحقيق معهم و الاستماع لأقوالهم لقبول أمر الصلح ، حيث يقوم بتحرير مخالفة مبرورة للطرف المتسبب في الحادث ثم يستكمل المحضر ويسلم المتضرر الأوراق الخاصة بالتأمين ، ومن حق ضابط المخفر أن يرفض إجراء (أمر الصلح) حتى

ولو بموافقة الطرفين إذا رأى أن هناك مخالفة أدت إلى الحادث مثل السرعة الزائدة أو تجاوز الإشارة الحمراء .. الخ فيقوم وقتها بإحالة الأوراق إلى المحقق التابع لوزارة الداخلية لاستكمال التحقيق في الحادث وفقاً للوضع الاعتيادي لذلك .

وقد قامت إدارة الامن العام بعمل نموذج خاص بالصلح تحت مسمى (أمر الصلح) و يتضمن (بيانات الطرفين ورقم الرخصة ورقم السيارة، وصف الحادث وتحديد المسؤولية. - مبلغ التعويض أو الإجراء المتفق عليه (مثل إخطار الحادث المروري و إذن إصلاح المركبة) .

« آثار الصلح القانونية :

1. انقضاء الدعوى الجزائية وكافة آثارها :

وفقاً للمادة 41 من قانون المرور وذلك بناء على شهادة صادرة من الجهة المختصة بهذا الشأن .

2. إلزامية الاتفاق :

يُعتبر الصلح عقداً ملزماً للأطراف ، ويمكن تنفيذه قضائياً إذا تم التنصل منه.

3. عدم تأثير الصلح على المسؤولية الجنائية:

إذا كانت هناك مخالفة مرورية (مثل السرعة الزائدة)، تظل العقوبة الجنائية قائمة حتى مع الصلح.

مثال للفرق بين العقوبة بعد إحالتها إلى المحكمة و بين أمر الصلح

وفقاً للمادة 33 من قانون المرور

المخالفة	أمر الصلح	العقوبة بعد إحالتها إلى المحكمة
تجاوز إشارة المرور الضوئية الحمراء	150 دينار كويتي	الحبس سنة إلى 3 سنوات والغرامة 600 : 1000 دينار كويتي أو احدي هاتين العقوبتين.
إجراء سباق على الطرق العامة	150 دينار كويتي	الحبس سنة إلى 3 سنوات والغرامة 600 : 1000 دينار كويتي أو احدي هاتين العقوبتين.
الوقوف بالأماكن المخصصة لذوي الإعاقة	150 دينار كويتي	الحبس سنة إلى 3 سنوات والغرامة 600 : 1000 دينار كويتي أو احدي هاتين العقوبتين.
قيادة مركبات الباجيات والدرجات في غير الأماكن المخصصة لها	150 دينار كويتي	الحبس سنة إلى 3 سنوات والغرامة 600 : 1000 دينار كويتي أو احدي هاتين العقوبتين.

المبحث الثاني

أثر التعديلات الجديدة على الجانب الاجتماعي و النفسي و أهم التحديات التي سوف تواجهها

تعديل قانون المرور لا يعد "عقاباً جماعياً"، بل استثمارٌ في حاضر المجتمع ومستقبله و قرار الدولة بتغليظ العقوبات يعكس إدراكاً عميقاً لخطورة التهاون في تطبيق القانون ، ويُرسّخ مبدأ أن "الحق في الحياة" يفوق أي مبررٍ للانتهاكات و النجاح يتطلب تعاوناً بين الأفراد والمؤسسات ، لأن الطرق الآمنة تُبنى بالإرادة الجماعية و لكن يلاحظ أن التعديل لم يقتصر فقط على تغليظ العقوبات في الجرائم التي تحتويه و إنما قام أيضاً بخفضها و التقليل من عقوبتها في حالة واحدة

و هي :

٧/ تعتمد تعطيل أو اعاقا حركة المرور في الطرقات العامة

حيث أن العقوبة قبل تعديل النص تحتوي على عقوبة الحبس في حالة مخالفتها و لكن بعد التعديل ألغيت عقوبة الحبس منها .

قبل التعديل كانت مؤتمة وفقا للمادة 34 فقرة 3 من قانون المرور حيث كانت العقوبة مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأية عقوبة أشد في أي قانون آخر يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على شهر، وبغرامة لا تزيد على خمسة وسبعين دينارا أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من ارتكب فعلا من الأفعال التالية :

وأصبحت بعد التعديل (تم نقلها) إلى المادة رقم 36 فقرة 9 (مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأية عقوبة أشد في أي قانون آخر يعاقب بغرامة لا تزيد على خمسة وسبعين دينارا ولا تقل عن خمسة وأربعين دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من ارتكب فعلا من الأفعال الآتية:

و يتبين لنا في النهاية أن التعديلات لا تقتصر على كونها تغييرات إجرائية ، بل تُعتبر نقلة نوعية في الفلسفة التشريعية الكويتية ، التي انتقلت من «الردع التقليدي» إلى «الوقاية الذكية» عبر دمج التكنولوجيا والاستدامة.

و يُتوقع أن تسهم هذه التعديلات ، في خفض معدل الوفيات المرورية بنسبة تصل إلى 40% خلال خمس سنوات القادمة ، إذا ما أُرُفقت بآليات رصد وتقييم دورية.

الفرع الأول

أثر التعديلات الجديدة على الجانب الاجتماعي و النفسي

1. الحد من السلوكيات الخطرة على الطرق :

حيث تساهم العقوبات المشددة — مثل زيادة الغرامات المالية ، وحجز المركبات ، في ردع السائقين عن ارتكاب المخالفات التي تهدد الأرواح ، مثل: السرعة الزائدة و القيادة تحت تأثير المخدرات أو الكحول و التجاوز الخطأى وعدم احترام إشارات المرور مما يُقلل من الثقافة الاستهتارية ويُعزز الالتزام بالأنظمة.

2. حماية الأرواح والممتلكات

تشير منظمة الصحة العالمية إلى أن حوادث الطرق تُسبب وفاة نحو 1.3 مليون شخص سنوياً عالمياً ، وتُعدُّ السبب الأول لوفاة الفئة العمرية (5-29 سنة) بتغليظ العقوبات، تُظهر الدولة أولوية حماية الحياة البشرية كقيمة عليا، خاصة مع تزايد أعداد المركبات وازدحام الطرق.

3. تعزيز الوعي المجتمعي بالمسؤولية الفردية

العقوبات ليست هدفاً بحد ذاتها، بل أداة لترسيخ مفهوم أن المرور نظامٌ تشاركي يبدأ بمسؤولية كل فرد مما يُسهم في بناء ثقافة مرورية تحترم القانون.

4. تحسين جودة البنية التحتية المرورية

حيث ترتبط التعديلات القانونية بخطط متكاملة تشمل تطوير أنظمة المراقبة الذكية (كاميرات السرعة ، التعرف على الوجوه) و تصميم طرق أكثر أماناً (ممرات المشاة، إشارات مرورية ذكية) و

توعية مكثفة عبر الحملات الإعلامية والمدارس وهذا يعكس رؤية الدولة الشاملة لتحويل الطرق إلى فضاءات آمنة للجميع.

5. دعم الاقتصاد الوطني

الحوادث المرورية تُكبد الدول خسائر اقتصادية ضخمة بسبب تكاليف العلاج والإعاقة و تلف البنية التحتية و العقوبات المشددة تُسهم في خفض هذه الخسائر، مما يُعزز استقرار الاقتصاد.

الفرع الثاني

أهم التحديات المحتملة في تطبيق التعديلات المرورية الجديدة وسبل التغلب عليها

فالمشكلة المرورية أصبحت المحور الهام إن لم يكن أهم المشكلات المجتمع الاجتماعية والاقتصادية وغيرها من المشكلات خاصة إذا ما أقررنا بأن الخدمة المرورية أضحت أحد العوامل الرئيسية في جعل أي بلد جاذباً للاستثمارات والمشاريع الأجنبية أو طارداً لها فلهذا أقرت التعديلات الجديدة لما تقتضيه المصلحة العامة لمواجهة المخالفات والحوادث المرورية و لان الوضع المروري يتطلب ألا يتحمل أي تأخير في تطبيق تلك التعديلات لمواجهة بعض المشكلات التالية و معرفة سبل حلها و التغلب عليها و هي كالتالي :

أولاً: الاعتراضات الاجتماعية

قد يرى البعض أن العقوبات قاسية ، لكن الدراسات تثبت أن ” الردع المادي والمعنوي“ يُغيّر السلوك مع الوقت. و أبرز الاعتراضات الاجتماعية على قانون المرور الجديد قد تكمن في الآتي :

1. ارتفاع قيمة الغرامات وعدم مرونة العقوبات :

يشعر الكثير من السائقين بأن العقوبات المالية المُغلّظة غير متناسبة مع الدخل المادي لبعض

الفئات

فالتعديل في القانون يمنع المحكمة من تخفيض العقوبة عن الحد الأدنى المقرر حتى مع وجود أسباب مخففة ، مما يزيد من الشعور بعدم العدالة .

2. صعوبة الاعتراض المخالفات :

حيث تم - الاعتراض على "صحة المخالفة" فقط وليس على قيمتها ، مما يُفقد السائقين فرصة الطعن المالية المفروضة .

3. الاعتماد على التقنيات الحديثة في رصد المخالفات :

فقد يعترض البعض على دقة الكاميرات والرادارات في تسجيل المخالفات ، خاصة في حالات الأخطاء التقنية أو سوء قراءة لوحات المركبات .

4. التحديات الثقافية والوعي المجتمعي

« والحلول والاستراتيجيات المقترحة للتغلب على الاعتراضات الاجتماعية :

1. تعزيز الشفافية والتواصل المجتمعي :

- كتنظيم حملات توعية عبر وسائل الإعلام ومواقع التواصل الاجتماعي لشرح أهداف القانون الجديد ، مثل تقليل الوفيات الناجمة عن الحوادث .
- إصدار تقارير دورية تُظهر تأثير التشريع على انخفاض الحوادث، مما يعزز ثقة المواطنين .

2. تحسين آليات الاعتراض وتسهيلها :

- تبسيط الإجرا اض، مثل توفير منصات موحدة مع دليل تفاعلي لخطوات التقديم و تمديد الفترة الزمنية المسموح بها للاعتراض لتمكين السائقين من جمع الأدلة اللازمة .

3. دعم الفئات الضعيفة اقتصادياً :

- بتقديم خيارات تقسيط للغرامات

فيما يخص القيادة أو محاولة القيادة تحت تأثير عقاقير يُحدّر من القيادة تحت تأثيرها، أو أي مواد أخرى تؤثر في القوى الطبيعية للشخص.

يثير النص غموضاً وعدة تساؤلات، منها: ما الجهة المختصة بتحديد ما إذا كان العقار محدراً من القيادة تحت تأثيره؟ وهل يشمل الحكم العقاقير التي تُصرف بوصفة طبية والمكملات الغذائية؟ وما مقدار التأثير اللازم لقيام المسؤولية؟ كما يستلزم التطبيق تحديد قائمة أو معيار فني واضح للمواد المؤثرة، وبيان أثر التحذير المدون بلغة أجنبية أو غياب التحذير عن العبوة.

3. من التحديات كذلك التحديات اللوجستية في الفحوصات المخبرية فهل تستطيع الإدارة العامة للأدلة الجنائية تحديد ماهية المادة المتناولة و عما إذا كان يوجد تحذير منها و عدم قيادة المركبة بعد تناولها.

4. كذلك من المعلوم أن هناك بعض المواد التي قد تؤثر على شخص و لا تؤثر على غيره فقد يتصور أن يتناول شخص مادة لا تؤثر بطبيعتها في القدرة الذهنية للشخص الطبيعي و لكن الإفراط بها أو تناولها بشكل مختلف أو دمجها مع غيرها قد يؤدي إلى إختلال توازنه و تأثيره على قدرته على القيادة بعكس غيره الذي قد لا يتأثر بذلك .

« الحلول

و يمكن حل ما سبق ذكره بضرورة التعاون المشترك بين وزارة الداخلية ممثلة في الإدارة العامة للمرور و إدارة الجمارك و وزارة الصحة وزارة الإعلام و الإدارة العامة للأدلة الجنائية و الطب الشرعي مع الجهات القضائية و جهة التحقيق الابتدائي ممثلة بالنيابة العامة و الإدارة العامة للتحقيقات للوصول إلى الحلول اللازمة لتطبيق النص القانوني و منها :

1. دور وزارة الصحة في وضع الملصقات الخاصة بالتحذير من العقاقير المحذر من القيادة بعد تناولها و تنبيه الكادر الطبي و الصيدلي إلى ابلاغ من يوصف له العقاقير بالمحاذير اللازمة .

2. دور الإدارة العامة للمرور و وزارة الإعلام في التوعية و توضيح ماهية المواد المؤثرة عبر منصات الإعلامية .

3. دور الإدارة العامة للأدلة الجنائية في توفير الأجهزة اللازمة لفحص مثل هذه المواد و بيان ما اذا كانت تستطيع تحديد ماهية هذه المواد في فحصها و بيان الكمية التي أدت لهذا من عدمه و توضيح ذلك أما الجهات القضائية أو جهات التحقيق الابتدائي .

ثالثاً : المساءلة القانونية لقائد المركبة أو مالكيها عن أفعال غيره وفقاً لقانون المرور الكويتي

تُعد المسؤولية عن الفعل غير المباشر أحد أوجه التكامل التشريعي في قوانين المرور الحديثة، لما لها من دورٍ في تحقيق الردع العام وضمان التزام مستخدمي الطريق بقواعد السلامة المرورية. وفي ضوء قانون المرور الكويتي، تترتب مسؤوليات قانونية على قائد المركبة أو مالكيها تجاه تصرفات أو مخالفات قد تقع من الغير، سواء كان الغير راكباً، أو سائقاً مفوضاً، أو شخصاً لا يملك الأهلية أو التصريح اللازم للقيادة.

وفيما يلي بيان بأهم صور هذه المسؤولية، وفقاً للحالات التالية :

1. مسؤولية قائد المركبة عن عدم التزام الراكب بحزام الأمان

يلتزم قائد المركبة، بموجب القواعد العامة في قانون المرور، بالتحقق من التزام الركاب باستخدام وسائل السلامة، وعلى رأسها حزام الأمان. وفي حال ثبت أن الراكب في المقعد الأمامي لم يكن ملتزماً بالحزام، فإن قائد المركبة يُسأل إدارياً باعتباره مفرطاً في واجب الإشراف والمتابعة، لا سيما إذا كان الراكب قاصراً. وتُعد هذه المسؤولية قائمة حتى إن لم يكن السائق هو من ارتكب الفعل مباشرة.

2. مسؤولية قائد المركبة عند التسبب بحادث نتيجة فتح باب المركبة

ترتب القوانين المرورية مسؤولية مباشرة على من يفتح باب المركبة بطريقة تُشكل خطراً على المارة أو المركبات الأخرى. إلا أن قائد المركبة قد يُسأل أيضاً عن هذه الواقعة إذا ثبت علمه أو تقصيره في منع هذا السلوك، خصوصاً إذا وقع الحادث أثناء توقفه في مكان غير آمن أو سمح بفتح الباب في جهة مرور المركبات. وتأسيس المسؤولية هنا يتم على أساس الإهمال أو الإخلال بواجب الحيطة والحذر.

3. مسؤولية قائد المركبة عن وجود طفل دون كرسي الأمان في المقاعد الخلفية

يُلزم القانون السائق باتخاذ التدابير اللازمة لضمان سلامة الأطفال، وعلى رأسها استخدام كراسي الأمان المخصصة لهم في المقاعد الخلفية. وتُعد المخالفة هنا مسؤولية مباشرة على قائد المركبة، لكونه المسؤول الفعلي عن التأكد من تطبيق قواعد السلامة تجاه القُصّر، دون التفات إلى وجود أحد الوالدين أو المرافقين في المركبة.

4. مسؤولية قائد المركبة عن خروج أحد مرافق المركبة من النوافذ أو الأبواب

في حال قيام أحد مرافق قائد المركبة بإخراج جزء من جسده خارج المركبة (كاليد أو الرأس)، فإن القاعدة العامة تقضي بتحميل السائق مسؤولية هذا الفعل، سواء من باب الإشراف أو التقصير في منعه، خصوصاً إذا أدى السلوك إلى إرباك حركة السير أو تسبب في حادث. ويُعزز هذا المفهوم مبدأ المحافظة على السلامة العامة بوصفه التزاماً يقع على عاتق قائد المركبة.

5. مسؤولية مالك المركبة عند تسليمها لمن لا يحمل رخصة أو تصريح قيادة

يُعد تسليم المركبة إلى شخص لا يحمل رخصة قيادة سارية أو التصريح اللازم لقيادة نوع معين من المركبات (كالتاكسي أو الباص أو الوانيت)، فعلاً مُجرماً وفقاً لقانون المرور. ويتحمل مالك المركبة أو المفوض الفعلي بالنيابة عنه (مثل رب الأسرة أو صاحب العمل أو ممثل الشخص الاعتباري) المسؤولية القانونية، سواء وقعت نتيجة القيادة ضرر أم لم تقع، وذلك باعتبار أن مجرد التفويض يُشكل إخلالاً بواجب التحقق من الأهلية القانونية للقيادة.

وتتضاعف المسؤولية متى ثبت علم المالك بعدم قانونية التفويض، أو في حال كان السائق قاصراً أو غير مؤهل.

6. مسؤولية الشخص الاعتباري

يمتد نطاق المسؤولية في هذه الحالات إلى الشخص الاعتباري (كالشركة أو المؤسسة) إذا ثبت أن المركبة محل المخالفة تابعة له، وتم تسليمها لشخص غير مؤهل دون اتخاذ التدابير الكفيلة بالتحقق من توفر الرخصة أو التصريح. وتُسند المسؤولية هنا إلى الممثل القانوني للشخص الاعتباري، الذي يُسأل عن التقصير في الإشراف أو الإهمال في تنفيذ الأنظمة والتعليمات الداخلية بشأن استخدام المركبات.

ويجوز تحميل الشخص الاعتباري مسؤولية مباشرة إما بالغرامة أو بعقوبات إدارية كوقف الترخيص أو المنع من مزاوله النشاط في حالات التكرار.

ومسؤولية قائد المركبة أو مالكيها تجاه أفعال الغير من الركاب أو السائقين الآخرين تندرج ضمن المسؤولية الجنائية أو الإدارية غير المباشرة، وتُبنى على أساس الإهمال، التسيّب، أو التفويض الخاطئ و هي ليست محدودة فقط بما يفعله هو، بل تمتد إلى أفعال من يستخدم المركبة بإذنه أو تحت إشرافه.

ويُفترض في القانون أن يتحقق القائد أو المالك من مدى أهلية الشخص الذي يقود أو يتصرف بالمركبة، وأيضاً أن يُشرف على تصرفات الركاب داخلها، خاصة إذا كانوا قُصراً.

الفرع الثالث

توقف مركبات الصيانة والخدمات في نهر الطريق وأثر ذلك على المسؤولية الفنية في الحوادث المرورية

لا يَرِد في التشريع المروري الكويتي، تنظيم مستقل ومسّمى لحالة مركبة تبديل إنارة الشوارع أو مركبة إصلاح الطريق بوصفها حالة خاصة قائمة بذاتها، وإنما تخضع هذه المركبات للقواعد العامة المنظمة لاستعمال الطريق العام، وإشغاله، والتوقف أو الوقوف فيه، وما يترتب على ذلك من وجوب اتخاذ احتياطات السلامة والتحذير، والحصول على التصاريح اللازمة متى كان وجود المركبة أو المعدات أو أدوات العمل من شأنه أن يعرقل حركة المرور أو يعرض مستعملي الطريق للخطر.

ويجد هذا التنظيم أساسه ابتداءً في المادة 25 من المرسوم بالقانون رقم 67 لسنة 1976 في شأن المرور، التي تقرر القاعدة العامة في السلامة المرورية، إذ لا تجيز قيادة المركبة بحالة تعرض حياة الأشخاص أو الأموال للخطر، وتلزم مستعملي الطريق باتباع قواعد المرور وآدابه وإشاراته وعلاماته وتعليمات رجال الشرطة.



توقف مركبات الصيانة والخدمات في نهر الطريق مع اتخاذ جميع الإجراءات والاحترازمات اللازمة

كما تقرر المادة 26 من القانون ذاته اختصاص أجهزة وزارة الداخلية بوضع القواعد والنظم اللازمة لتنظيم حركة المرور وتأمين سلامتها، وتحديد أماكن الوقوف والانتظار، واتخاذ الإجراءات وإصدار التعليمات الكفيلة بضمان انسياب المرور وسلامة الجميع.

وتتأكد هذه القاعدة في حالة أعمال الطريق والصيانة بموجب المادة 28 من قانون المرور، التي تحظر إجراء الحفريات في الطريق أو إشغاله أو تعديله أو وضع أشياء فيه يترتب عليها عرقلة حركة المرور إلا بتصريح خاص من الإدارة العامة للمرور وبالاتفاق مع الجهات المختصة.

ويستفاد من ذلك أن وجود مركبة صيانة أو تبديل إنارة في نهر الطريق، متى كان لازماً لتنفيذ عمل خدمي أو فني، لا يكون مشروعاً لمجرد طبيعة العمل، وإنما يتعين أن يكون في حدود تصريح أو تنسيق مروري يحقق مقتضيات السلامة العامة.

كما حولت المادة ذاتها رجال الشرطة اتخاذ الإجراءات الوقائية اللازمة وإزالة المخالفة بالطريق الإداري على نفقة المتسبب.

وقد عزز المشرع هذا الاتجاه بموجب التعديل الوارد على المادة 32 من قانون المرور، بإضافة حكم يحظر استغلال الطريق من قائدي المركبات أو غيرهم بما يعيق حركة المرور إلا بتصريح من الإدارة العامة للمرور. وهذا النص يوسع نطاق الحظر ليشمل كل صورة من صور استغلال الطريق العام التي تؤدي إلى عرقلة المرور، سواء تمثلت في توقف مركبة، أو وضع معدات، أو مباشرة أعمال خدمية أو فنية داخل نهر الطريق.

أما على مستوى اللائحة التنفيذية، فقد جاءت المادة 122 من القرار رقم 81 لسنة 1976 باللائحة التنفيذية لقانون المرور بقاعدة عامة مؤداها التزام كل مستعمل للطريق ببذل أقصى عناية، والتزام الحذر والاحتياط اللازمين، وألا يؤدي مسلكه إلى الإضرار بالغير أو تعريضه للخطر أو إعاقة الغير أو مضايقته بما يجاوز مقتضى الظروف. وتعد هذه المادة أساساً عاماً للمساءلة عند توقف مركبة صيانة أو خدمات في موضع يخل بسلامة المرور أو يجاوز الضرورة الفنية للعمل.

كما عاجلت المادة 123 من اللائحة التنفيذية حالة وضع الأشياء أو إشغال الطريق العام، فحظرت ترك أو إلقاء أو وضع أي شيء من شأنه أن يعوق حركة المرور أو يسبب خطراً لمستعملي الطريق، وأوجبت وضع علامات التنبيه والتحذير اللازمة إلى حين إزالة المخالفة.

وقررت كذلك أنه إذا كان شغل الطريق العام أو أي جزء منه قد تم بناءً على تصريح من الإدارة العامة للمرور، وجب على القسم المختص بالتعاون مع الجهات المختصة اتخاذ الإجراءات اللازمة لتلافي إعاقة المرور. وهذا النص يعد من أوثق النصوص اتصالاً بحالة مركبات صيانة الإنارة أو إصلاح الطرق، لأنه يربط بين مشروعية الإشغال ووجوب اتخاذ تدابير التحذير والتنظيم المروري.

وتتصل بهذه القواعد كذلك أحكام التوقف والوقوف والانتظار الواردة في اللائحة التنفيذية،

إذ تقرر المادة 166 عدم جواز وقوف المركبة في غير أماكن أو أوقات الانتظار إلا في الأحوال التي تبررها طبيعة الاستعمال، بينما توجب المادة 167 أن يتم التوقف بصورة تدريجية لا ينتج عنها مضايقة لحركة المرور، وأن توضع المركبة أقرب ما يمكن من الحافة اليمنى لنهر الطريق وموازية لها، ما لم تسمح ظروف الطريق أو العلامات بغير ذلك. وتفيد هذه الأحكام أن توقف مركبة الصيانة داخل نهر الطريق يجب أن يفسر في أضيق نطاق، وأن يقتزن بضرورة فنية وباحتياجات تمنع تعريض مستخدمي الطريق للخطر.

كما تقرر المادة 124 من اللائحة التنفيذية عدم جواز ترك المركبة في الطريق العام بغير قائدها إلا بعد اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع الحوادث والحيلولة دون عرقلة المرور، وهو حكم يكتسب أهمية خاصة متى كانت مركبة الصيانة متوقفة في موضع مؤثر على حركة السير أو تركت أثناء تنفيذ الأعمال.

ومن جهة وسائل التحذير والتنبيه، فإن المادة 132 مكرراً من اللائحة التنفيذية أجازت للوزارات والهيئات والمؤسسات الحكومية والشركات الخاصة العاملة في قطاع الخدمات العامة وضع واستعمال أجهزة تنبيه صوتية أو ضوئية، بشرط الحصول على تصريح من الإدارة العامة للمرور، على أن يبين التصريح نوع المركبة ورقمها ونوع الجهاز وألوان أجهزة التنبيه الضوئية. ويترب على ذلك أن استعمال مركبات الصيانة للفلاشات أو الأنوار التحذيرية لا يكون مطلقاً، بل يخضع بدوره لترخيص مروري يحدد نطاقه وصفته.

وبناءً على ما تقدم، يمكن القول إن المركز القانوني لمركبات الصيانة أو تبديل إنارة الشوارع التي تتوقف في نهر الطريق يقوم على معادلة مزدوجة: فمن جهة، يعترف القانون بإمكان إشغال الطريق العام أو جزء منه عند وجود مقتضى في أو خدمي، ومن جهة أخرى، لا يجيز هذا الإشغال إلا في حدود التصريح أو التنسيق المروري، ومع اتخاذ وسائل السلامة والتحذير اللازمة.

فإذا وقع التوقف دون تصريح عند لزومه، أو دون علامات تحذيرية كافية، أو بطريقة تؤدي إلى تعطيل أو إعاقة حركة المرور أو تعريض مستخدمي الطريق للخطر، فإن ذلك قد يشكل مخالفة مرورية، وقد يبرر حجز المركبة متى توافرت الحالات المنصوص عليها في اللائحة، ومن ذلك تعمد تعطيل حركة المرور أو عرقلتها، أو وجود المركبة في مكان من شأنه إعاقة حركة المرور أو تعريضها للخطر.

الفرع الرابع

القواعد القانونية الواجبة في توقف سيارات نقل النفايات عند استعمالها للطريق العام وأثرها على المسؤولية الفنية في الحوادث المرورية

تُعد سيارات نقل وجمع النفايات من المركبات ذات الطبيعة الخاصة؛ فهي لا تستعمل الطريق العام استعمالاً عادياً مجرداً، وإنما تباشر عملاً مرفقياً يتصل بالنظافة العامة والصحة والبيئة وحسن انتظام المرافق البلدية. وبالنظر إلى طبيعة عملها، وما يصاحبها عادة من توقف متكرر، وحركة عمال حول المركبة، ودخولها إلى المناطق السكنية والطرق الداخلية، فإن تشغيلها يجب أن يخضع لجملة من القواعد الفنية والتنظيمية والمرورية التي تكفل سلامة الطريق والعاملين والجمهور.



وتستند هذه الصياغة إلى الضوابط العامة الظاهرة في المستندات المرفقة المتعلقة بسيارات النظافة واشتراطات تشغيلها وسلامتها.

أولاً: قاعدة التخصيص والترخيص بالمهمة

الأصل في سيارات نقل النفايات أن تكون مخصصة لهذا الغرض ومندرجة ضمن نطاق عمل مقرر، سواء كان ذلك من خلال الجهة البلدية المختصة أو بموجب عقد نظافة أو تكليف تشغيلي. فلا يكفي أن تكون المركبة شاحنة صالحة للسير، بل يلزم أن تكون مخصصة فعلاً لأعمال جمع ونقل النفايات، وأن يكون تشغيلها مرتبطاً بمهمة مرفقية واضحة، تشمل جمع النفايات من المناطق المحددة ونقلها إلى المواقع المعتمدة.

ويترتب على ذلك أن مشروعية وجود سيارة النفايات في الطريق تقوم على تحقق صلتها بالعمل المكلفة به، لا على مجرد تبعيتها الشكلية لشركة أو جهة عامة. فكلما ثبت أن المركبة تؤدي عملاً داخلياً في نطاق الاختصاص أو العقد أو التكليف، كان وجودها في الطريق مشروعاً من حيث الأصل، مع بقاء مسؤولية قائدها والعاملين عليها قائمة متى وقع إخلال بقواعد السلامة أو المرور.

ثانياً: قاعدة الصلاحية الفنية للمركبة

يلزم في سيارات نقل النفايات أن تكون صالحة فنياً للتشغيل، وأن تكون حالتها الميكانيكية والإنشائية مناسبة لطبيعة المهمة التي تؤديها. وتشمل الصلاحية الفنية سلامة أجهزة القيادة والفرامل والإطارات والإنارة والتنبيه، وسلامة صندوق جمع النفايات أو آلية الكبس أو الرفع، وعدم وجود تسربات أو عيوب من شأنها تعريض الطريق أو مستخدميها للخطر.

ولا تعد الصلاحية الفنية مسألة تقديرية مطلقة، بل يجب أن تكون قابلة للتحقق من خلال الفحص والمعاينة والرقابة الفنية، ومن خلال سجلات المركبة وبياناتها ومواصفاتها. فسيارة النفايات بحكم وزنها وحجمها وطبيعة عملها قد تنشئ خطراً أكبر من المركبات العادية إذا شغلت وهي غير مستوفية لاشتراطات السلامة.

ثالثاً: قاعدة وسائل التنبيه والتحذير

من أهم القواعد الواجبة في سيارات النفايات تزويدها بوسائل ظاهرة للتنبيه والتحذير، وبوجه خاص الإضاءة الخلفية أو الجانبية المناسبة، والأنوار التحذيرية أو العاكسة، وكل وسيلة من شأنها لفت انتباه قائدي المركبات إلى وجود سيارة تعمل في الطريق أو تتوقف بصورة متكررة.

وتزداد أهمية هذه القاعدة في الطرق الداخلية، وعند العمل في ساعات الصباح الباكر أو المساء، أو أثناء انخفاض الرؤية بسبب المطر أو الغبار أو الظلام. فالمركبة التي تؤدي عملاً يتطلب التوقف أو البطء أو الاقتراب من الأرصفة والحاويات يجب أن تكون ظاهرة بوضوح لمستخدمي الطريق، حتى لا تتحول طبيعة عملها إلى مصدر مفاجأة أو خطر.

رابعاً: قاعدة حماية العمال المرافقين للمركبة

لا يقتصر الالتزام بالسلامة على جسم المركبة وحده، بل يمتد إلى العمال المرافقين لها. ويستلزم ذلك ارتداء الملابس العاكسة أو الجواكيت الفسفورية، واستخدام معدات السلامة المناسبة، وتنظيم حركة العمال حول المركبة بما يمنع تعرضهم أو تعرض الغير للخطر.

فالعامل الذي يتحرك خلف سيارة النفايات أو بجانبها يكون في موضع خطر بطبيعته، خصوصاً إذا كان الطريق ضيقاً أو الرؤية محدودة أو الحركة المرورية قائمة. لذلك فإن ظهور العمال بملابس عاكسة ليس إجراءً شكلياً، وإنما هو جزء من منظومة السلامة الواجبة في هذا النوع من الأعمال.

خامساً: قاعدة الالتزام بخط السير ونطاق العمل

يجب أن تتحرك سيارات نقل النفايات وفق خط سير أو نطاق عمل محدد، سواء كان ذلك بموجب جدول تشغيلي أو خطة منطقة أو تكليف يومي. والغاية من هذه القاعدة هي تنظيم حركة المركبات الثقيلة داخل المناطق، وضمان أن وجودها في الشارع يرتبط بمهمة فعلية لا بخروج غير مبرر عن نطاق العمل.

وتظهر أهمية خط السير في حال وقوع حادث أو مخالفة؛ إذ يمكن من خلاله التحقق مما إذا كانت السيارة في المكان والوقت المناسبين لطبيعة المهمة، أو أنها كانت خارج نطاق عملها. كما يساعد في تحديد المسؤولية الإدارية والفنية، ويمنع العشوائية في تشغيل مركبات النظافة داخل الطرق العامة.

سادساً: قاعدة الالتزام بالمواعيد مع مراعاة حالات الضرورة

الأصل أن تلتزم سيارات النفايات بالمواعيد المحددة لجمع ونقل النفايات، بما يحقق التوازن بين انتظام الخدمة العامة وسلامة الحركة المرورية وراحة السكان.

غير أن ذلك لا يمنع تشغيل هذه المركبات في أوقات استثنائية متى اقتضت الضرورة ذلك، كحالات الأمطار، أو تجمع المخلفات، أو وجود عوائق في الطريق، أو الظروف الطارئة التي تستدعي تدخل آليات النظافة لحماية السلامة العامة.

ومع ذلك، فإن العمل في الحالات الاستثنائية لا يرفع عن المركبة واجب الحذر، بل يزيده. فكلما كانت الظروف الجوية أو المرورية غير اعتيادية، وجب على قائد المركبة والعاملين عليها مضاعفة الاحتياط، وتشغيل وسائل التنبيه، وتجنب أي حركة مفاجئة قد تعرض الغير للخطر.

سابعاً: قاعدة التعريف والتمييز الظاهر للمركبة

يلزم أن تكون سيارة نقل النفايات معروفة الهوية والجهة التشغيلية، من خلال لوحات أو علامات أو بيانات ظاهرة تبين تبعيتها وطبيعتها عملها. وهذه القاعدة تحقق غرضين: الأول تنظيمي، يتمثل في تمكين الجهة المختصة من الرقابة والمتابعة؛ والثاني قانوني، يتمثل في تسهيل تحديد المسؤولية عند وقوع حادث أو مخالفة أو شكوى.

فالمركبات التي تؤدي خدمة عامة لا ينبغي أن تكون مجهولة أو غير قابلة للتتبع، بل يجب أن تكون بياناتها واضحة، وأن يكون من الممكن معرفة الجهة المسؤولة عنها والسائق أو الشركة المشغلة وخط العمل المرتبط بها.

ثامناً: قاعدة عدم الإعفاء من أحكام المرور

رغم الطبيعة المرفقية لسيارات نقل النفايات، فإنها لا تتمتع بإعفاء عام من قواعد المرور. فالتصریح لها بالعمل أو دخول منطقة معينة لا يبيح لها مخالفة قواعد السير، ولا يعفي قائدها من واجب الحيطه والحذر، ولا يسقط المسؤولية متى ترتب على القيادة أو التوقف أو الرجوع أو المناورة خطر على الأشخاص أو الأموال.

وعليه، يجب التمييز بين أمرين:

الأول: مشروعية وجود سيارة النفايات في الطريق لأداء عملها.

الثاني: سلامة السلوك المروري لقائدها أثناء أداء ذلك العمل.

فقد تكون المركبة مصرحاً لها بالعمل في المكان والزمان، ومع ذلك تقوم المسؤولية إذا ثبت أن السائق لم يلتزم بواجب التبصر، أو لم يستخدم وسائل التنبيه، أو توقف في موضع خطر، أو تحرك بطريقة لا تتناسب مع ظروف الطريق.

إذن، القواعد الواجبة في سيارات نقل النفايات تقوم على منظومة متكاملة، لا على إجراء واحد منفرد. وتتمثل هذه المنظومة في: تخصيص المركبة للعمل، وصلاحياتها الفنية، وتوافر وسائل الإنارة والتحذير، وحماية العمال، والالتزام بخط السير، واحترام المواعيد، وإبراز هوية المركبة، والخضوع الدائم لقواعد المرور والسلامة العامة.

وبذلك فإن سيارة نقل النفايات، وإن كانت تباشر خدمة عامة لازمة، إلا أن هذه الخدمة يجب أن تؤدي في إطار من الانضباط الفني والمروري؛ لأن الغاية من تشغيلها ليست مجرد جمع النفايات، بل تحقيق النظافة العامة دون الإخلال بسلامة الطريق أو تعريض الأشخاص أو الممتلكات للخطر.

الفصل الرابع

التطبيقات العملية والتحديات المعاصرة في التحقيق المروري

وهي الحوادث المرورية الشائعة التطبيق في مخافر الشرطة ، و هي :حادث ضد مجهول (اصطدام وهروب) - حادث تصادم ثنائي عادي(دون إصابات) فما فوق - الإصابة الخطأ في الحوادث المرورية - القتل الخطأ في الحوادث المرورية - الإصطدام بجسم صلب - الاصطدام بحيوانات - حادث تصادم و تجاوز إشارة مرورية ضوئية حمراء - قيادة مركبة تحت تأثير المشروبات المسكرة - مثال جريمة الدهس سواء كانت تتضمن اصابة أو وفاة إنسان .

وسوف يتم عرض الحوادث المرورية الشائعة الحدوث على النحو التالي :-

- المبحث الأول :حادث ضد مجهول (اصطدام وهروب)
- المبحث الثاني : حادث تصادم ثنائي عادي(دون إصابات) فما فوق
- المبحث الثالث : الإصابة الخطأ في الحوادث المرورية
- المبحث الرابع : القتل الخطأ في الحوادث المرورية
- المبحث الخامس : الإصطدام بجسم صلب
- المبحث السادس : الاصطدام بحيوانات
- المبحث السابع : حادث تصادم و تجاوز إشارة مرورية ضوئية حمراء
- المبحث الثامن : قيادة مركبة تحت تأثير المشروبات المسكرة
- المبحث التاسع : مثال جريمة الدهس سواء كانت تتضمن اصابة أو وفاة إنسان

المبحث الأول حادث ضد مجهول (اصطدام وهروب)

تمهيد

تُعد حوادث الاصطدام والهروب، أو ما يجري العمل على تسميته بـ "حادث ضد مجهول"، من أدق الحوادث المرورية من الناحية الفنية والإجرائية؛ ذلك أن صعوبتها لا تقف عند بيان كيفية وقوع الحادث، وإنما تمتد إلى إثبات وجود المركبة المتسببة، وتحديد أوصافها، ومعرفة قائدها، وربطها فنياً بالآثار المادية الناتجة عن الحادث. فالحادث في هذه الصورة لا يواجه المحقق بسؤال المسؤولية فقط، بل يواجهه أولاً بسؤال الوجود: هل وجدت فعلاً مركبة أخرى؟ وهل تدخلت في آلية الحادث؟ وهل كان تدخلها سبباً منتجاً للضرر؟ وهل غادرت المكان تحرباً أم لسبب مشروع أو طارئ؟⁽¹⁾

ولا يجوز أن يتحول وصف "ضد مجهول" إلى وصف تلقائي يمنح الواقعة حجية بمجرد ادعاء المتضرر. فهذا الوصف في حقيقته وصف إجرائي مؤقت، معناه أن المركبة أو قائدها لم يتحدد بعد وقت فتح البلاغ أو مباشرة التحقيق، وليس معناه أن الواقعة ثابتة حتماً أو أن المسؤولية الفنية قد استقرت. ومن ثم يتعين على المحقق أن يتعامل مع هذا النوع من البلاغات بمنهج مزدوج: منهج بحث وتحري للوصول إلى المركبة أو قائدها، ومنهج فني للتحقق من أن الضرر يتفق مع رواية المبلغ وآلية الحادث المدعاة.⁽²⁾

(1) يستند هذا التمهيد إلى نطاق سريان قانون المرور على المركبات والطرق العامة وفق المادة (1) من المرسوم بالقانون رقم (67) لسنة 1976 في شأن المرور، وإلى تعريف المركبة والطريق في المادة (2) منه، وإلى قواعد التحري وجمع المعلومات وحفظ محل الحادث المنصوص عليها في المواد (39) و(40) و(41) من قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية رقم (17) لسنة 1960.

(2) محاضر التحري التي يجرها رجال الشرطة تعرض على النيابة العامة أو محققي الشرطة بحسب الأحوال للتصرف فيها ومباشرتها والتأكد من استيفائها، ولا تكون لها حجية في الإثبات أمام القضاء وفق المادة (46) من قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية، بينما منحت المادة (46) من قانون المرور بعد تعديل سنة 2025 حجية خاصة لمحاضر أعضاء قوة الشرطة وأجهزة ضبط والمراقبة المرورية بالنسبة لما ورد فيها من وقائع إلى أن يثبت العكس، وهو ما يجعل استيفاء المحضر وتوثيقه أمراً حاسماً.

النصوص القانونية :

• المادة رقم 34 فقرة 1 من قانون المرور

”مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأية عقوبة أشد في أي قانون آخر يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على شهرين وبغرامة لا تزيد على مائتي دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من ارتكب فعلا من الأفعال التالية:

التسبب في وقوع حادث يضر بالممتلكات العامة أو الغير نتيجة مخالفة أحكام هذا القانون أو لائحته التنفيذية.“

• ،
على قائد أية مركبة وقع منه حادث نشأت عنه إصابات للأشخاص [أن] وترك السيارة
في مكان

• المادة رقم 33 فقرة 11 من قانون المرور

”مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأية عقوبة أشد في أي قانون آخر، يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاثة أشهر، وبغرامة لا تزيد على ثلاثمائة دينار ولا تقل عن مائة وخمسين دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من ارتكب فعلا من الأفعال الآتية:

كل من هرب أو حاول الهروب بعد ارتكاب حادث مروري نتج عنه تلفيات للممتلكات العامة أو للغير.“

أولاً: التعريف الفني والقانوني لحادث الاصطدام والهروب ضد مجهول

يمكن تعريف حادث الاصطدام والهروب ضد مجهول بأنه: واقعة مرورية يترتب عليها ضرر بالمركبات أو بالممتلكات العامة أو الخاصة، يدعي فيها أحد الأطراف أو تكشف المعاينة أن مركبة أخرى تدخلت في وقوع الحادث ثم غادرت مكانه دون تقديم بياناتها أو انتظار إجراءات الشرطة، مع تعذر تحديد قائدها أو بياناتها كاملة وقت فتح البلاغ.

وهذا التعريف أدق من قصر الحادث ضد مجهول على "حادث بسيط بين مركبتين دون إصابات"؛ لأن الاصطدام والهروب قد يكون بسيطاً إذا اقتصر على تلفيات، وقد يكون جسيماً إذا ترتبت عليه إصابة أو وفاة أو شبهة قيادة تحت تأثير أو رعونة جسيمة. لذلك يجب التمييز بين صورتين: الأولى هي حادث تلفيات ضد مجهول، وهي الصورة الغالبة في العمل اليومي؛ والثانية هي حادث جسيم ضد مجهول، كدهس أو اصطدام وهروب ترتبت عليه إصابة أو وفاة، وهذه لا تعامل معاملة الحوادث البسيطة.⁽¹⁾

ويأخذ حادث ضد مجهول صوراً متعددة. فقد يكون اصطداماً مباشراً بين مركبة مجهولة ومركبة متضررة ثم هروب الأولى. وقد يكون اصطداماً متسلسلاً، كأن تصطدم مركبة مجهولة بمركبة ثانية فتندفع الأخيرة إلى مركبة ثالثة، ثم تغادر المركبة الأولى. وقد يكون دون تماس مباشر، كأن تنحرف مركبة مجهولة أو تتوقف فجأة على نحو يضطر قائداً آخر إلى تفاديها فيصطدم بحاجز أو مركبة أخرى، ثم تغادر المركبة المجهولة. وفي هذه الصورة الأخيرة تزداد صعوبة الإثبات، لأن أثر المركبة المجهولة لا يظهر غالباً في صورة صبغ أو خدش أو جزء متساقط، بل في صورة رواية وشهادة وكاميرا وآثار فرامل أو انحراف.⁽²⁾

ثانياً: الطبيعة القانونية للجريمة

حادث الاصطدام والهروب قد ينطوي على أكثر من وصف قانوني، ولا يصح اختزاله دائماً في تهمة واحدة. فقد تقوم جريمة التسبب في حادث أضر بممتلكات الغير أو المرافق العامة، وقد تقوم إلى جانبها جريمة الهروب أو محاولة الهروب بعد ارتكاب حادث مروري نتج عنه تلفيات، وقد

(1) المادة (1/34) من قانون المرور، بعد تعديلها بالمرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025، تعاقب على التسبب في وقوع حادث يضر بالممتلكات العامة أو الغير نتيجة مخالفة قانون المرور أو لائحته التنفيذية. والمادة (11/33) بعد تعديل سنة 2025 تعاقب كل من هرب أو حاول الهروب بعد ارتكاب حادث مروري نتج عنه تلفيات للممتلكات العامة أو للغير. أما المادة (29) فتقرر واجب الوقوف وترك السيارة في مكان الحادث وإبلاغ أقرب رجل شرطة أو إسعاف إذا نشأت عن الحادث إصابات للأشخاص.

(2) تقوم المسؤولية في هذه الصور على عناصر الخطأ والضرر وعلاقة السببية، وفق القواعد العامة في المسؤولية المدنية والجزائية، ولا سيما المادة (227) من القانون المدني رقم (67) لسنة 1980، والمادة (44) من قانون الجزاء رقم (16) لسنة 1960 بعد تعديلها بالمرسوم بقانون رقم (65) لسنة 2025 بشأن الخطأ غير العمدي، إضافة إلى المادة (25) من قانون المرور التي تقرر واجب عدم تعريض حياة الأشخاص والأموال للخطر.

تقترن الواقعة بمخالفات أخرى مثل القيادة دون رخصة، أو دون تأمين، أو برخصة لا تجيز قيادة نوع المركبة، أو قيادة مركبة غير مستوفية لشروط الأمن والمتانة، أو قيادة تحت تأثير المسكرات أو المخدرات أو المؤثرات العقلية.⁽¹⁾

والهروب من مكان الحادث لا يثبت بمجرد عدم وجود المركبة الأخرى عند البلاغ، بل يجب بحث سبب المغادرة وظروفها. فقد تكون المغادرة بقصد التهرب من المسؤولية، وقد تكون بسبب نقل مصاب أو حاجة السائق إلى عناية طبية أو ظرف قاهر، إلا أن الأصل أن من كان طرفاً في حادث يجب عليه الوقوف، وتقديم المساعدة عند الاقتضاء، وإبلاغ الجهة المختصة، وتقديم البيانات اللازمة. وكلما كان الحادث قد أسفر عن إصابة أو وفاة أو خطر جسيم، ضاق نطاق الأعذار المقبولة واتسعت خطورة الامتناع عن البقاء أو الإبلاغ.⁽²⁾

ثالثاً: أسباب هروب قائد المركبة وآثارها في التحقيق

قد يرجع هروب قائد المركبة من مكان الحادث إلى أسباب متعددة، منها عدم حمل رخصة القيادة، أو انتهاء صلاحيتها، أو سحبها، أو عدم حمل إجازة تسيير المركبة، أو انتهاء التأمين، أو القيادة بمركبة غير مرخصة، أو الخوف من تحمل تكاليف الإصلاح، أو وجود أوامر ضبط وإحضار بحقه، أو الرغبة في إحلال شخص آخر محله عند التحقيق. وقد يكون سبب الهروب أخطر، كأن يكون السائق تحت تأثير المسكرات أو المخدرات أو المؤثرات العقلية، أو أن يكون الحادث قد أسفر عن إصابة أو وفاة، أو أن تكون المركبة مستعملة في جريمة أخرى.⁽³⁾

(1) المادة (1/34) من قانون المرور المعدل سنة 2025 تقرر عقوبة التسبب في حادث يضر بالممتلكات العامة أو الغير، والمادة (11/33) تقرر عقوبة الهروب أو محاولة الهروب بعد حادث نتج عنه تلفيات، والمادة (38) تعالج قيادة المركبة أو محاولة قيادتها تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو أي مادة تؤثر في القوى الطبيعية، وتشدد العقوبة إذا نتج عن ذلك حادث أو إصابة أو وفاة.

(2) المادة (133) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الصادرة بقرار وزير الداخلية رقم (81) لسنة 1976، المعدلة بالقرار الوزاري رقم (2934) لسنة 2016، تقرر واجبات أطراف الحادث من الوقوف بقدر المستطاع، وتأمين السير، ومنع تغيير الآثار، والاهتمام بالمصابين، وإبلاغ أقرب جهة مرور أو شرطة أو إسعاف في حالات الإصابة أو الوفاة، وتحريك المركبات في الحوادث البسيطة إلى كتف الطريق أو موقع آمن متى لم ينجم عن الحادث إصابة أو وفاة أو تحشم شديد.

(3) من صور المخالفات ذات الصلة المادة (33) من قانون المرور بعد تعديل سنة 2025 بشأن قيادة مركبة آلية دون رخصة سوق أو برخصة لا تجيز قيادة مثل هذه المركبة، والمادة (36) بشأن قيادة مركبة آلية مع عدم حمل إجازة تسيير أو رخصة سوق أو تصريح يستلزمه القانون، والمادة (38) بشأن القيادة تحت تأثير المواد المؤثرة.

وقد تكون مغادرة الموقع بسبب إصابة السائق نفسه ورغبته في التوجه للمستشفى لتلقي العلاج، غير أن ذلك لا يعفيه من واجب الإبلاغ متى استطاع، ولا يعفيه من تقديم بياناته للجهات المختصة أو للطرف الآخر إذا أمكن. لذلك يجب أن يسأل المحقق، عند ضبط السائق لاحقاً، عن سبب مغادرته بدقة: هل كان مصاباً؟ هل اتصل بالإسعاف أو الشرطة؟ هل ترك بياناته للطرف الآخر أو لأحد الشهود؟ هل توجه فعلاً إلى مستشفى؟ وهل يوجد تقرير طبي يثبت ذلك؟ لأن العذر لا يقبل بمجرد القول العام، بل يجب أن يعضده دليل.⁽¹⁾

وتزداد أهمية السبب الدافع للهروب عندما يكون الحادث قد أسفر عن إصابة أو وفاة؛ إذ إن ترك مكان الحادث، وعدم إبلاغ الشرطة أو الإسعاف، وعدم تقديم المساعدة، قد يؤثر في التكييف القانوني وفي تقدير خطورة السلوك.

وليس المقصود أن الهروب وحده يثبت سبب الحادث، وإنما المقصود أنه قرينة سلوكية وإجرائية تستوجب البحث، وقد تكشف عن سبب خفي كحالة السكر أو انعدام الرخصة أو الخوف من ضبط جريمة أخرى.⁽²⁾

رابعاً: صعوبة الإثبات في حوادث ضد مجهول

تظهر صعوبة الإثبات في هذا النوع من الحوادث في عدة مظاهر: عدم تمكن المبلغ من التقاط رقم لوحة المركبة أو أوصافها، عدم وجود شهود، عدم وجود كاميرات في موقع الحادث أو المنشآت المجاورة، عدم وجود آثار مادية واضحة كصبغ أو كسر أو أجزاء متساقطة، أو تأخر الإبلاغ

(1) المادة (29) من قانون المرور تقرر واجب الوقوف والإبلاغ عند وقوع حادث نشأت عنه إصابات للأشخاص، والمادة (133) من اللائحة التنفيذية تلزم طرف الحادث بالبقاء في مكانه إلى أن تسمح له الشرطة بترك المكان ما لم يكن هو نفسه بحاجة إلى العناية الطبية.

(2) المادة (44) من قانون المرور بعد تعديل سنة 2025 تضمنت حالات ذات أثر إجرائي خاص، منها قيادة مركبة تحت تأثير المسكرات أو المخدرات، وارتكاب حادث ترتب عليه إصابة أو وفاة، ومحاولة الهروب في حالة حادث يضر بسلامة أحد الأفراد، والقيادة برعونة أو تفريط. وقضت محكمة التمييز في الطعن رقم (2006/111) جزائي، جلسة 2006/11/7، بأن تجاوز الإشارة الحمراء ومحاولة الهرب ووجود قرائن القيادة تحت تأثير المسكر يوفر حالة تلبس تبيح الاستيقاف والقبض.

بما يسمح بزوال الآثار أو إصلاح المركبة أو تحريكها من مكانها. وقد تزداد الصعوبة عندما يزعم المبلغ أن مركبة مجهولة تسببت في انحرافه دون تماس مباشر، لأن إثبات العلاقة السببية هنا يحتاج إلى قرائن أقوى من مجرد الادعاء.⁽¹⁾

ولا ينبغي للمحقق أن يغفل احتمال أن تكون الواقعة حادثاً ذاتياً أو اصطداماً بجسم ثابت أو ضرراً قديماً نسبة المبلغ إلى مركبة مجهولة للحصول على إخطار حادث أو تغطية تأمينية. لذلك فإن المعاينة الفنية للمركبة المتضررة، ومقارنة موضع الضرر وارتفاعه واتجاه الخدوش والانبعاج، تعد أمراً لازماً عند الشك. فإذا ادعى المبلغ أن مركبته كانت متوقفة وصدمتها مركبة مجهولة، بينما تشير الآثار إلى احتكاك جانبي أثناء الحركة، أو إلى اصطدام بجسم صلب ثابت، وجب مواجهته بالتقرير الفني وتغيير مسار التحقيق بحسب ما يظهر من الأدلة.⁽²⁾

خامساً: انتقال الحادث من ضد مجهول إلى معلوم

يتحول وصف الحادث من "ضد مجهول" إلى "معلوم" متى أمكن تحديد المركبة أو قائدها بوسيلة معتبرة، مثل تصوير كاميرات الطريق أو المنازل أو المحلات، أو شهادة شاهد، أو آثار الصبغ والزجاج والأجزاء المتساقطة، أو بلاغ لاحق من قائد المركبة، أو ورود معلومات من ورشة إصلاح، أو ضبط مركبة عليها تلفيات حديثة متفقة مع آلية الحادث، أو الربط بين الواقعة وبين شخص دخل المستشفى بإصابات يشبهه في ارتباطها بحادث مروري لم يبلغ عنه على وجه صحيح.⁽³⁾ وعند التوصل إلى بيانات المركبة، يجب استدعاء مالكيها أو حائزها أو المرخصة باسمه،

(1) المادة (40) من قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية تلزم الشرطة بالانتقال إلى محل الحادث والمحافظة عليه وضبط كل ما يتعلق بالجريمة ويفيد التحقيق، والمادة (37) من القانون ذاته تجيز البحث عن الأدلة المادية والشفوية المتعلقة بالجريمة بالوسائل المشروعة. ويستفاد من ذلك أن حفظ الآثار والبحث عن الكاميرات والشهود ليس عملاً إدارياً، بل إجراء تحري جوهري.

(2) تقدير تقرير الخبير من سلطة محكمة الموضوع، ولها أن تأخذ به أو تطرحه متى وجدت في الأوراق ما يكفي لتكوين عقيدتها. ومن مبادئ محكمة التمييز المنشورة في باب الخبراء أن تقدير تقرير الخبير من سلطة محكمة الموضوع، وأن المحكمة غير مقيدة برأي الخبير متى كان لديها ما يسوغ خلافه.

(3) المادة (10 مكرراً) من قانون المرور تحظر على ورش الإصلاح والحرفيين قبول إصلاح مركبة ناجم عن حادث إلا بعد إذن كتابي من الجهة المختصة بوزارة الداخلية، وقد صدر قرار وزاري يحظر إصلاح المركبة إلا بعد إذن كتابي من التحقيقات، ضماناً لحقوق الغير ولبعده الأمني والمروري.

وسؤاله عمن كان يقودها وقت الحادث، وفحص المركبة ومعينة تلفياتها، ومقارنتها بتلفيات المركبة المبلغة وبآثار موقع الحادث. ولا يكفي أن ينكر المالك أو السائق، بل يجب بحث القرائن: توقيت الضرر، موضعه، لون الصبغ، ارتفاع الصدمة، وجود كاميرات، أقوال الشهود، ووجود إذن إصلاح أو عدمه.⁽¹⁾

سادساً: أركان المسؤولية في حادث الاصطدام والهروب

يقوم حادث الاصطدام والهروب، في صورته المرورية البسيطة، على ثلاثة عناصر فنية رئيسية: خطأ، وضرر، ورابطة سببية. فالخطأ يتمثل في السلوك الذي أدى إلى الحادث، كالاصطدام بمركبة أخرى، أو عدم ترك مسافة أمان، أو الرجوع للخلف دون تحقق، أو تغيير المسار دون احتياط، أو عدم إعطاء الأولوية، أو الهروب بعد وقوع الحادث. والضرر يتمثل في التلفيات المادية التي لحقت بالمركبة أو المال العام أو مال الغير.

أما علاقة السببية فهي الصلة التي تثبت أن ذلك السلوك هو الذي أنتج الضرر.⁽²⁾

ولا يكفي لإسناد المسؤولية إلى المركبة المجهولة القول بأن المبلغ وجد مركبته مصدومة. بل يجب على المحقق أن يبحث: هل الضرر حديث؟ هل يتفق الضرر مع اصطدام مركبة أخرى؟ هل يوجد أثر صبغ أو زجاج أو بلاستيك؟ هل موضع الضرر يتفق مع رواية التوقف أو السير؟ هل يوجد سبب آخر للضرر؟ هل تأخر الإبلاغ؟ هل توجد كاميرات؟ هل يوجد شاهد؟ هل تحركت المركبة بعد الحادث؟ فهذه الأسئلة هي التي تحول البلاغ من ادعاء مجرد إلى واقعة قابلة للإثبات.⁽³⁾

(1) المادة (30) من قانون المرور تقرر مسؤولية مالك المركبة الآلية أو المرخصة باسمه أو حائزها أو المسؤول عنها عن أية مخالفة لأحكام القانون أو لوائحته أو القرارات المنفذة له، ما لم يقدم دليلاً مقنعاً على أن الذي كان يقود المركبة وقت وقوع المخالفة شخص آخر مع تقديم البيانات للإرشاد عنه.

(2) المادة (1/34) من قانون المرور تعاقب على التسبب في حادث يضر بالممتلكات العامة أو الغير نتيجة مخالفة القانون أو لوائحته التنفيذية. والمادة (11/33) تعاقب على الهروب أو محاولة الهروب بعد ارتكاب حادث مروري نتج عنه تلفيات. كما أن المادة (227) من القانون المدني تقرر القاعدة العامة في التعويض عن الفعل الخاطئ، ومحكمة التمييز مستقرة على أن استخلاص الخطأ والضرر والسببية من سلطة محكمة الموضوع متى كان استخلاصها سائغاً.

(3) استقر قضاء محكمة التمييز على أن محكمة الموضوع لها سلطة فهم الواقع في الدعوى وتقدير الأدلة ومنها تقارير الخبراء، واستخلاص الخطأ والضرر وعلاقة السببية، متى كان استخلاصها سائغاً وله أصل ثابت بالأوراق.

سابعاً: واجبات أطراف الحادث وفق المادة (133) من اللائحة التنفيذية

تقرر المادة (133) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور واجبات أساسية عند وقوع الحادث. فيجب على مستعملي الطريق، سواء كانوا قائدي مركبات أو مشاة، وبقدر الإمكان، تقديم كل مساعدة إلى ضحايا الحوادث، وخاصة الجرحى. كما يجب على من يكون طرفاً في حادث مرور الوقوف فوراً بقدر المستطاع دون أن ينشأ عن وقوفه خطر آخر على حركة المرور، والعمل على تأمين السير، ومنع تغيير الآثار الموجودة في مكان الحادث، والاهتمام بالمصابين.

وفي الحادث البسيط الذي لا ينجم عنه إصابة أو وفاة أو تهشم شديد، يتم تحريك المركبات من قبل أطراف الحادث إلى كتف الطريق أو أي موقع آمن.⁽¹⁾

وهذا النص له أثر مباشر في حوادث ضد مجهول؛ فإذا غادر أحد الأطراف الموقع دون ترك بياناته أو دون إبلاغ، فإن ذلك لا يعد مجرد سلوك سلبي، بل يخالف واجبات الوقوف والتعاون والإبلاغ بحسب جسامته الحادث. أما في الحادث البسيط، فإن تحريك المركبات إلى كتف الطريق لا يعد تركاً للمكان إذا كان الهدف هو السلامة وعدم تعطيل حركة السير، بشرط أن يتم الإبلاغ والتوجه للمخفر أو اتخاذ إجراءات الصلح بحسب الأحوال.⁽²⁾

ثامناً: العناصر التي يتعين على المحقق إبرازها في محضر حادث ضد مجهول

1. ينبغي أن يبدأ المحقق بإثبات أن أحد أطراف الحادث مركبة بالمعنى القانوني، وأن الواقعة وقعت في طريق أو مجال مروري، وأن هناك ضرراً مادياً أو بدنياً أو خطراً. ويجب أن يحدد ما إذا كان المبلغ هو قائد المركبة أو مالكها أو حائزها أو مفوضاً عنها، وأن يثبت سبب

⁽¹⁾ المادة (133) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الصادرة بقرار وزير الداخلية رقم (81) لسنة 1976، والمعدلة بالقرار الوزاري رقم (2934) لسنة 2016. وبينت وزارة الداخلية عند تفعيل أمر الصلح في الحوادث البسيطة أنه في حال عدم قيام أطراف الحادث بإفساح الطريق بتحريك المركبات إلى كتف الطريق أو أقرب مكان آمن، يتم تحرير مخالفة عرقلة حركة السير استناداً إلى هذه المادة.

⁽²⁾ وزارة الداخلية أوضحت في تطبيق أمر الصلح في الحوادث البسيطة أن الحادث البسيط بين مركبتين أو أكثر دون إصابات، وفي حال التراضي، يتوجه أطرافه إلى المخفر لإنهاء إجراءات الصلح، أما عند عدم التراضي فيجب تحريك المركبات إلى كتف الطريق أو مكان آمن وانتظار الدورية، وذلك استناداً إلى المادة (133) من اللائحة التنفيذية.

حضوره وتاريخ ووقت العلم بالحادث، وما إذا كانت المركبة قد حركت من موضعها قبل البلاغ، وما إذا كان هناك تأخير في الإبلاغ وسببه.⁽¹⁾

2. ويتعين حضور قائد المركبة أو من باشر الواقعة شخصياً لسماع أقواله كلما أمكن؛ لأن الوكالة أو التفويض لا يغنيان عن شهادة من عاين الحادث أو كان طرفاً فيه. أما المالك أو المفوض الذي لم يشاهد الواقعة فيسمع في حدود ما يعلمه عن المركبة وحيازتها والتلفيات ووقت اكتشافها. وإذا كان الطرف متمتعاً بحصانة دبلوماسية أو قضائية، فيراعى نظام الحصانة، ويطلب تقرير منه بالطريق المناسب، مع إحالة الأوراق للجهة المختصة إذا أوجب القانون ذلك.⁽²⁾

3. وإذا تضرر مال عام أو مال تابع لشخص غير ممثل في البلاغ، وجب مخاطبة الجهة أو الشخص المتضرر لإثبات الضرر وقيمته وصفته. فإذا تضررت علامة مرور أو إشارة ضوئية تخاطب الإدارة العامة للمرور، وإذا تضرر حاجز إسمنتي أو رصيف أو حاجز شبكي تخاطب وزارة الأشغال أو الجهة المالكة بحسب الاختصاص، وإذا تضرر عمود إنارة تخاطب وزارة الكهرباء والماء والطاقة المتجددة، وإذا تضرر مال خاص لشركة أو محل أو منزل فيستدعى الممثل القانوني أو صاحب الشأن لإثبات الضرر.⁽³⁾

4. وإذا كان أحد الأطراف لا يجيد اللغة العربية، وجب الاستعانة بمترجم لضمان صحة

(1) المادة (2) من قانون المرور تعرف المركبة بأنها كل وسيلة من وسائل النقل أو الجر ذات عجلات أو جنزير تسير بقوة آلية أو جسدية، والمادة (1) تقرر سريان أحكام القانون على المركبات بجميع أنواعها وعلى مرور المشاة والحيوان في الطرق العامة.

(2) المادة (41) من قانون الإجراءات تجيز لرجل الشرطة أثناء التحري سماع أقوال المبلغين والشهود دون تحليفهم اليمين، والمادة (42) تقرر كيفية إثبات ما ييديه المتهم من أقوال. وفي شأن القضاة وأعضاء النيابة، تقرر المادة (37) من قانون تنظيم القضاء أن النيابة العامة دون غيرها تتولى التحقيق والتصرف والادعاء في الجنايات والجناح التي تقع من القاضي أو عضو النيابة العامة أو عليه.

(3) المادة (1/34) من قانون المرور تعاقب على التسبب في حادث يضر بالممتلكات العامة أو الغير، ومن ثم يلزم تحديد الجهة المالكة أو الحائزة للمال المتضرر وبيان صفتها وقيمة الضرر.

الأقوال وفهم الأسئلة، أما إذا كان يتحدث العربية أو العربية المفهومة فيثبت ذلك في المحضر. ولا يعد ذلك إجراءً شكلياً؛ لأن صحة الإفادة تتوقف على إدراك المجيب لما يسأل عنه، وبخاصة في الوقائع التي تتضمن اعترافاً أو نفياً أو تحديداً للمسؤولية الفنية.⁽¹⁾

5. المعاينة والكروكي في حادث ضد مجهول

المعاينة في حوادث ضد مجهول لا تقتصر على تصوير التلفيات، بل يجب أن تحدد مكان الحادث، وطبيعة الطريق، وعدد المسارات، والاتجاهات، ووجود تقاطع أو دوار، وما إذا كان التقاطع منظماً بإشارة أو علامات، وما إذا كانت الطرق متساوية الأهمية أو أن أحدها رئيسي والآخر فرعي، وحدود السرعة، والإشارات التحذيرية أو الإرشادية، وآثار الفرامل أو الانزلاق، وموضع الزجاج أو الصبغ أو أجزاء المركبة المتساقطة.⁽²⁾

ويجب أن يكون مخطط الحادث واضحاً ومحددًا تحديداً كافياً. فيذكر اسم الشارع أو رقمه، وأسماء الشوارع عند التقاطع، ورقم الإشارة الضوئية إن وجد، وعدد الحارات، وحالة الجو والرؤية، وحدود السرعة، وآثار الفرامل إن وجدت وطولها وموضعها، وأرقام المركبات في الرسم، ونقطة الاصطدام، وخط سير كل مركبة، وموضع المركبة قبل الحادث وبعده، ومكان الشهود إن وجدوا. أما المخطط المجرد من الاتجاهات والمسافات فلا يعين على تحديد السببية، وقد يضعف قيمة المحضر.⁽³⁾

يستلزم الأمر معاينة مكان الحادث، أو طلب المعاينة من ضابط لبيان مدى توافر الخطوط المخفر

(1) يقتضي حق الدفاع وسلامة الإجراءات أن تكون أقوال المتهم أو الشاهد مفهومة ومدونة على وجه صحيح. وتدعم ذلك القواعد العامة في قانون الإجراءات، ولا سيما المواد الخاصة بسماع الأقوال والتحقيق، فضلاً عن المبادئ الدستورية المتعلقة بكفالة حق الدفاع والمحاكمة المنصفة.

(2) المادة (40) من قانون الإجراءات تلزم الشرطة بالانتقال إلى محل الحادث والمحافظة عليه وضبط كل ما يتعلق بالجريمة وبفيد التحقيق، والمادة (2) من قانون المرور تعرف الطريق ونهر الطريق ومسار الطريق والرصيف وكف الطريق والتقاطع، وهي مفاهيم لازمة لإعداد كروكي صحيح.

(3) المادة (142) من اللائحة التنفيذية تنظم تغيير خط السير والدخول والخروج من المسار والدوران والرجوع للخلف، والمادة (147) تنظم مسافة الأمان. لذلك فإن الكروكي يجب أن يظهر المسار والاتجاه والمسافة ونقطة الاصطدام حتى يمكن تطبيق هذه القواعد.

6. ملاحظات هامة بالنسبة لمخطط الحادث المروى :

[illegible]

- يجب أن يكون المخطط واضحاً تعييناً كافياً .
- ومعيناً تعييناً كافياً
- له الحادث أو رقمه . أو ذكر أسماء الشوارع في حالة وجود تقاطع ، ويجب ذكر الإشارات الضوئية في حالة وجودها وذكر رقمها .
- يجب ذكر عدد الحارات في الطريق و حالة الجو وقتها .
- يجب ذكر حدود السرعة القانونية في الطريق ، و بيان عما إذا كان يوجد آثار فرامل ناتجة عن المركبات في مكان الحادث من عدمه وفي حالة وجودها يبين حجمها .
- يجب وضع أرقام على السيارات بالرسم ووضع بياناتها عليها وتوضيح نقطة الاصطدام بالسيارتين من خلال الرسم .
- يجب توضيح خط سير السيارات محل الحادث وبيان كيفية الانحراف إن وجد، وكذلك مكان السيارة قبل الحادث وبعد الحادث ، و إذا كان هناك أشخاص يجب وصف مكانهم (شاهد) ، وذكر مكان أشخاص الواقعة قبل وبعد الحادث .
- بيان الحالة التي كان عليها المتهم والمجني على الحادث من إصابات أو إذا كان أحد منهم بحالة غير طبيعية من عدمه (مثال: اشتباه بحالة سكر) ، حيث نصت المادة رقم 38 من قانون المرور فقرة 1 على معاقبة من قاد أو حاول قيادة مركبة وهو تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو عقاقير محذر من القيادة تحت تأثيرها أو أية مادة أخرى تؤثر في قوى الشخص الطبيعية، و نصت الفقرة 2 منه على عقابه في حال نتج عن الفعل المشار إليه في الفقرة السابقة حادث نتج عنه تلفيات بالممتلكات العامة أو الغير ، و نصت الفقرة 3 منه على عقابه في حال نتج عن الفعل المشار إليه الثانية حادث أدى إلى إصابة أو وفاة ث عنها يكون من اختصاص وكيل النيابة العامة تحقيقاً وتصرفاً و ادعاءً باعتبار أن العقوبة في الأخيرة ية .

« الأسئلة التي يتعين على المحقق توجيهها للمجني عليه :

يقوم المحقق بسماع أقوال المبلغ وتثبيت أقواله عن كيفية وقوع الحادث ، و يتم وضعه قائد للمركبة الأولى في الحادث (الفورمه المعدة للحادث) و ملء البيانات المطلوبة .

الورقة الأولى

وزارة الداخلية
الإدارة العامة للتحقيقات

محضر حادث مرور

مخبر /
 رقم القضية /
 محقق الحادث /
 اليوم والتاريخ /
 الوقت
 المكان

السيارة الأولى /

اسم السائق / الجنسية / السن /
 عنوان السكن / تلفون /
 عنوان العمل / تلفون /
 الإفساد / أثناء سيره في الحارة في شارع / في طريق ذو اتجاهين متضادين ، خلفت من سرعته بسبب زحمة الطريق /
 وجود مطب صناعي/الإشارة الحمراء أمامي/ وجود سيارة في الطريق ثم تصطدم المركبة الثانية المجمولة القادمة من الخلف لتصطدم
 به.....(مكان الضرر)، في مركبتي ، ثم لتهرب و لم أستطع معرفة بياناتها.

التوقيع

بيانات رخصة القيادة

الرقم / النوع /
 تاريخ ابتدائها
 تاريخ إنتهائها

بيانات السيارة الأولى :

رقم السيارة / النوع / الصنع /
 اسم مالك السيارة / العنوان /

بيانات التأمين :

رقم شهادة التأمين / نوع التأمين / اسم الشركة /
 تاريخ ابتداء التأمين / تاريخ الإنتهاء /

الأضرار التي لحقت بالسيارة الأولى /

« العناصر التي تتضمنها الإفادة عادةً :

1. ينبغي أن يتم تجديد تحديد توقف أو تحرك المركبات في البداية (أثناء توقفها - أثناء سيرها).
2. تحديد مكان وجود المركبات في مكان الحادث (توقفها في الموقف أو الحارة ... - سيرها بالحارة ...).
3. تحديد سبب وقوع الحادث (تفاجأت بقيام المركبة الأخرى نوع بالانحراف علي قامة من ... أو بالاصطدام بمركبتي في الجزء قادمة من).
4. تحديد نتيجة الحادث (أضرار مادية بالمركبات أو الافراد أو الممتلكات أو غيرها .
5. تحديد مدى تواجد المركبات في مكان الحادث بعد حدوثه من عدمه .

تاسعاً : الأسئلة الموجهة للمبلغ

ينبغي أن توجه أسئلة المبلغ بطريقة تكشف آلية الحادث لا بمجرد وصف النتيجة. فيسأل عن تاريخ ووقت ومكان الحادث، وسبب وجوده بالموقع، وما إذا كانت مركبته متوقفة أو متحركة، والمسار الذي كان يسير فيه، وسرعته التقريبية، وموضع الاصطدام في مركبته، والاتجاه الذي جاءت منه المركبة المجهولة، وما إذا كان قد شاهد رقم اللوحة أو لون المركبة أو نوعها أو أوصاف قائدها، وما إذا كانت توجد كاميرات أو شهود، وما إذا أبلغ فوراً أو تأخر، وسبب التأخير إن وجد.⁽¹⁾

ومن الصياغات العملية المنضبطة لإفادة المبلغ:

” أثناء توقفها بمركبتي في الموقف/كتف الطريق/الحارة اليمنى، فوجئت عند عودتي إليها بوجود صدمة في الجزء (...)، ولا أعلم بيانات المركبة المتسببة، ولم أشاهد الواقعة، ولا يوجد لدي شاهد، وأطلب البحث والتحري“.

وتختلف هذه الصياغة عن حالة شاهد فيها المبلغ المركبة الهاربة، فيقال:

” أثناء سيرها في الحارة (...) على شارع (...)، جاءت مركبة (...) من جهة (...) واصطدمت بالجزء (...) من مركبتي ثم غادرت المكان، وتمكنت/لم أتمكن من التقاط رقم اللوحة أو أوصاف المركبة“.⁽²⁾

(1) المادة (41) من قانون الإجراءات تلتزم بإثبات الأعمال والإجراءات وأقوال المبلغين والشهود في محاضر التحري، والمادة

(40) تلتزم بجمع المعلومات المتعلقة بالجريمة.

(2) التفريق بين من شاهد الواقعة ومن اكتشف الأضرار لاحقاً مهم في وزن الدليل؛ لأن شاهد الرؤية المباشرة يقرر آلية

الحادث، أما من اكتشف الضرر فيقرر واقعة العثور على التلف فقط، ويحتاج التحقيق إلى قرائن فنية أو تحريات أو كاميرات

لتدعيم دعواه

« ومن الأسئلة المهمة:

ما بيانات المركبة الهاربة تفصيلاً؟ هل تعرف قائدها؟ هل بينك وبينه خلاف سابق؟ هل توجد كاميرات في المكان أو مركبات قريبة؟ كم كانت المسافة الزمنية بين وقوع الحادث والإبلاغ؟ لماذا تأخرت في الإبلاغ إن وجد تأخير؟ هل حركت مركبتك؟ هل أصلحتها؟ هل حصلت على إذن إصلاح؟ هل يوجد تأمين شامل أو ضد الغير؟ وهل سبق أن وجدت بالمركبة أضرار مماثلة قبل الحادث؟⁽¹⁾

« ومن أمثلة أقوال قائد المركبة المبلغ الذي يعلم بيانات كاملة أو ناقصة عن المركبة

الهاربة :

- أثناء سيرى في الحارة في شارع / في طريق ذي متضادين ، خففت اتجاهين
من سرعتي بسبب زحمة الطريق / وجود مطب صناعي / الأش
ثم لتصطدم المركبة الثانية القادمة من الخلف لتصطدم ب..... (مكان الضرر) في مركبتى.

- أثناء توقفى بالموقف / بالطريق بسبب شدة الزحمة / في نهاية الطريق الفرعي بانتظار خلو
المركبات من الطريق الرئيسي جاءت المركبة الثانية من الخلف لتصطدم ب..... (مكان الضرر) في
مركبتى.

- أثناء سيرى في الحارة في شارع..... / الطريق ذو الإتجاهين المتضادين في طريق
رئيسي فجأة لتصطدم بي المركبة الثانية القادمة من الطريق الفرعي على يميني/ يساري في
(مكان الضرر) في مركبتى .

- أثناء سيرى في الحارة في الدوار فجأة لتصطدم بي المركبة الثانية القادمة من الحارة
ال..... / من خلفي / من خارج الدوار .

الحارة / في طريق ذو إتجاهين متضادين وعند دخولي /سيرى
في التقاطع غير المنظم بالإشارات الضوئية اصطدمت بي الم
الآخر قادمة
أمامي . (هنا يتم بيان عما إذا كان
الطريقان متساويا
من عدمه) .
الأهمية

(1) المادة (10 مكرراً) من قانون المرور بشأن إذن إصلاح المركبة بعد الحادث تجعل سؤال المبلغ عما إذا أصلح المركبة أو حصل على إذن إصلاح سؤالاً جوهرياً في الحوادث ضد مجهول.

- أثناء سيرتي في الحارة.... في الطريق / في طرق ذو اتجاهين متضادين خففت من سرعتي بسبب زحمة السير ثم لتخفف المركبة الثانية التي تسير خلفي من سرعتها ثم لتأتي المركبة الثالثة من الخلف لتصطدم بالمركبة الثانية و من قوة الاصطدام إندفعت المركبة الثانية للأمام لتصطدم بمؤخرة مركبتي.

- أثناء سيرتي في الطريق إصطدمت بي المركبة الثانية التي كانت تخرج من الموقف من على يميني / يساري راجعة للخلف .

« ثم نقوم بسؤاله بالسؤال الآتي :

س/ ما هي بيانات المركبة الثانية تفصيلاً و بيانات قائدها و نقطة الاصطدام بها ؟
 س/ ما علاقتك بقائد المركبة الأخرى و هل هناك خلافات شخصية بينك و بينه؟
 س/ ما قصده من ذلك ؟
 س/ ما هي المدى الفاصلة بين وقع الحادث و الإبلاغ عنه ؟ و ما سبب التأخر في الإبلاغ؟
 (إن وجد) و يتم توجيه له تهمة ترك مكان الحادث إذا لم يقم بالإبلاغ عنه فور حدوثه بدون مبرر أو مانع قانوني.

« الأسئلة الموجهة إلى المتهم عند ضبطه أو حضوره

إذا تم التوصل إلى المركبة أو قائدها، فيجب سماع أقواله في محضر مستقل أو في ورقة التحقيق المخصصة، مع مواجهته بأقوال المبلغ والمعاينة وبما ظهر من تحريات أو كاميرات أو تقرير في. ولا يكفي سؤاله: هل اصطدمت وهربت؟ بل يجب تفصيل الأسئلة: أين كنت وقت الحادث؟ من كان يقود المركبة؟ هل تعلم بوجود تلفيات في مركبتك؟ متى حدثت؟ لماذا غادرت مكان الحادث؟ هل قدمت بياناتك للطرف الآخر؟ هل أبلغت الشرطة؟ هل كنت مصاباً؟ هل توجهت إلى المستشفى؟ هل تحمل رخصة سوق؟ هل كانت المركبة مؤمنة؟ هل كنت في حالة طبيعية؟⁽¹⁾

(1) المادة (42) من قانون الإجراءات تقرر أن رجل الشرطة يثبت أثناء محضر التحري ما يبيده المتهم من أقوال وما يتقدم به من دفاع، وإذا تضمنت أقواله اعترافاً بارتكاب جريمة جاز تدوينه مبدئياً ثم يحال إلى المحقق لاستجوابه والتثبت من صحة الاعتراف.

« ومن أمثلة الإفادة عند الاعتراف:

” أثناء سيرني في شارع (...) بالحارة (...)، خففت المركبة التي أمامي سرعتها بسبب الزحام/الإشارة/المطب، ولم أترك مسافة كافية، فاصطدمت بمؤخرتها في الجزء (...)، ثم غادرت المكان بسبب (...)“.

« أما إذا كان الحادث عند الخروج من موقف:

” أثناء خروجي من الموقف راجعاً إلى الخلف، لم أتأكد من خلو الطريق، فاصطدمت بالمركبة التي كانت خلفي، ثم غادرت المكان“. وتدون في كل حالة ساعة التحقيق، وصفة الحاضر، وكيفية ضبط المتهم أو حضوره، وما إذا كان أخلي سبيله بتعهد أو كفالة أو أحيل وفقاً للقانون.⁽¹⁾

« سؤال الشاهد

إذا وجد شاهد للحادث، فلا تكفي عبارة ”شاهد الواقعة“، بل يجب اختبار مدى إدراكه ورؤيته.

فيسأل عن مناسبة وجوده في المكان، وموقعه بالتحديد، والمسافة بينه وبين المركبات، وما إذا كان قد شاهد لحظة التصادم أم حضر بعدها، وحالة الرؤية والضوء والطريق، وسرعة المركبات التقريبية، واتجاه المركبة الهاربة، وأوصافها، ورقم اللوحة إن أمكن، وأوصاف قائدها، وما إذا كانت تربطه علاقة بأي طرف، وهل توجد خلافات أو مصلحة في الشهادة، وما إذا كان هناك شهود آخرون أو كاميرات.⁽²⁾

ويجب التمييز بين شاهد مباشر رأى الاصطدام، وشاهد سمع الصوت، وشاهد رأى المركبة تغادر فقط، وشاهد حضر بعد الحادث. فالشاهد الأول يفيد في آلية وقوع الحادث، والثاني يفيد في زمن الحادث أو اتجاه الصوت، والثالث قد يفيد في الهروب وأوصاف المركبة، والرابع لا يثبت إلا حالة ما بعد الحادث. وهذا التمييز يمنع تضخيم قيمة شهادة لا تثبت إلا جزءاً محدوداً من الواقعة.⁽³⁾

(1) إذا كانت الواقعة تتضمن هروباً بعد أمر بالوقوف أو حالة تلبس، فإن قضاء محكمة التمييز أجاز القبض والتفتيش في الحدود القانونية عند محاولة الهرب في حالة أمر الوقوف، كما في الطعن رقم (2005/157) جزائي، جلسة 2006/05/30، مع مراعاة أن التفتيش يجب أن يكون له مبرره ومتصلاً بسبب القبض لا بحثاً عن جريمة أخرى لا صلة لها.

(2) المادة (41) من قانون الإجراءات تجيز سماع أقوال المبلغين والشهود في مرحلة التحري دون تحليف اليمين، على أن تثبت أقوالهم بما يخدم كشف الحقيقة. وتقدير أقوال الشهود من سلطة محكمة الموضوع متى كان تقديرها سائغاً وله أصل ثابت بالأوراق.

(3) لا تقوم المسؤولية الفنية في الحوادث المرورية على عدد الشهود، بل على سلامة الدليل واتساقه مع المعاينة والآثار والتقارير الفني؛ ومحكمة التمييز مستقرة على أن لمحكمة الموضوع سلطة تقدير الأدلة واستخلاص الخطأ والسببية من مجموع عناصر الدعوى.

فاذا كان هناك من شهد الحادث يتم تكليف المباحث بالبحث و التحري عن بياناته تمهيداً
لإستدعائه و سؤاله عن معلوماته

يتم فتح محضر منفصل لأخذ اقواله و سؤاله بالآتي :

س: ما هي معلوماتك عن الحادث ؟

س: متى وأين حصل ذلك ؟

س: ما مناسبة تواجدك بذات المكان والزمان سالف الذكر؟

س: ما علاقتك بالمجني عليه و المتهم ؟

س: كيف حصل الحادث؟

س: كم كانت سرعة المركبات محل الدعوى وقت الواقعة ؟

س: ما هي حالة الرؤية والضوء و الطريق وقت الحادثة ؟

س: ما هي العلامات الواضحة او المميزة في السيارة المتسببة بالحادث؟

س: هل شاهدت قائد السيارة وما هي اوصافه وجنسه ؟

س: من كان موجوداً في المكان و الزمان سالف الذكر ؟

س: كيف كان تصرف قائد السيارة المتسببة في الحادث بعد الحادث؟

س: هل تعرف قائد السيارة المتضررة؟

س: هل تتهم احد معين؟

س: أين كنت تحديداً وقت الحادث ؟

س: كيف كانت حالة المتهم

س:

هل هناك شهود آخرون شاهدوا ما ؟
شاهدته

س:

أ

س:

هل ترتب على الواقعة أضرار مادية أو
إصابة أو وفاة

س: ما هي حالة أطراف الحادث وقت الواقعة

مادية بممتلكات الدولة أو الغير أو إصابة أو وفاة أحد

س: ما قولك فيما جاء بأقوال المدعو: ... أو التقرير المؤرخ بتاريخ ... أو بإحالة الشرطة

أو بمحضر المعاينة ؟

س: هل لديك أقوال أخرى ؟

« الإجراءات عند معرفة بيانات المركبة الهاربة »

إذا أدلى المبلغ برقم لوحة المركبة الهاربة أو جزء منه، أو أوصاف دقيقة لها، أو قدم تصويراً أو شاهداً، وجب تكليف المباحث بالتحقق من البيانات، واستدعاء مالك المركبة أو حائزها أو قائدها المحتمل. فإن لم يحضر بعد تكليفه بالحضور، جاز اتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة بحسب نوع الواقعة ودرجة الاشتباه وسند الضبط أو الإحضار.⁽¹⁾

وقبل حضور قائد المركبة الهاربة أو بعده، يجب معاينة المركبتين متى أمكن. فيإذا توافقت التلفيات في الارتفاع والاتجاه والموضع واللون، كانت قرينة فنية على صحة الواقعة. وإذا تناقضت أقوال الطرفين، تحال المركبات إلى الخبير الفني لتحديد المسؤولية الفنية ومدى توافق التلفيات. ويواجه كل طرف بالتقرير، وتوجه التهمة لمن يثبت التقرير والأدلة مسؤوليته.

فيإذا تعذر على الخبير تحديد المسؤولية الفنية بصورة قاطعة، فلا يعني ذلك إلغاء الواقعة، بل يعرض الأمر على المحقق لتقدير باقي الأدلة، وقد يترك الفصل لقاضي الموضوع متى كانت الأوراق صالحة للعرض.⁽²⁾

ولا يصح وصف تقرير لجنة فنية أو لجنة ثلاثية بأنه "نهائي" بمعنى أنه يقيد المحكمة، بل هو نهائي من الناحية الإدارية أو الفنية داخل المسار الإداري، أما قضائياً فيظل دليلاً من أدلة الدعوى يخضع لتقدير قاضي الموضوع. لذلك إذا اعترض أحد الأطراف على تقرير الخبير، فيجوز، بحسب التعليمات المتبعة، رفع الأمر إلى رئيس التحقيق لمخاطبة الإدارة العامة للمرور أو الجهة المختصة بتشكيل لجنة فنية لإعادة الفحص، على أن يواجه الأطراف بنتيجتها، وتبقى الكلمة الأخيرة للمحكمة عند الإحالة.⁽³⁾

(1) المادة (30) من قانون المرور تقرر مسؤولية مالك المركبة أو المرخصة باسمه أو حائزها عن المخالفة ما لم يقدم دليلاً مقنعاً على أن الذي كان يقود المركبة شخص آخر مع تقديم بياناته. والمادة (40) من قانون الإجراءات تسند للشرطة جمع المعلومات اللازمة.

(2) تقرير الخبير رأي في لا يحل محل سلطة التحقيق أو المحكمة في تقدير الأدلة. ومن مبادئ محكمة التمييز في باب الخبراء أن تقدير القوة التدليلية لتقرير الخبير من سلطة محكمة الموضوع، وأن المحكمة لها أن تأخذ به أو تطرحه أو تجزم بما لم يجزم به الخبير متى كان لذلك أصل في الأوراق.

(3) قضاء التمييز مستقر على أن تقارير الخبراء تخضع لتقدير محكمة الموضوع، وأن المحكمة غير ملزمة بالرد استقلاً على كل تقرير استشاري إذا أخذت بتقرير آخر اطمأنت إليه، ما دامت قد أقامت حكمها على أسباب سائغة.

« القرارات العملية في التحقيق:

إذا لم يتم ضبط المتهم الهارب، ولم تسفر التحريات عن تحديده، يثبت ذلك في المحضر، وتستكمل المعاينة والتقرير الفني عند الحاجة، ويسلم المبلغ إخطار الحادث وفق الإجراءات المتبعة، مع حفظ حق إعادة البحث عند ظهور دليل جديد.

أما إذا ضبط المتهم أو حضر، فيسمع تفصيلاً، ويواجه بالأدلة، وتعين مركبته، ويقرر المحقق ما إذا كان يخلى سبيله بتعهد بالحضور أو بكفالة شخصية أو مالية أو يحال وفقاً للقانون بحسب جسامته الواقعة ووجود إصابات أو ظروف مشددة.⁽¹⁾

وإذا ظهر أن الحادث ترتبت عليه إصابة أو وفاة، أو أن السائق كان تحت تأثير المسكرات أو المخدرات أو المؤثرات العقلية، أو أن الواقعة تتضمن شبهة جنائية أو اختصاصاً خاصاً كحدث أو حصانة قضائية أو دبلوماسية، وجب تعديل مسار التحقيق وإحالة الأوراق إلى الجهة المختصة، مع المحافظة على الأدلة التي جمعت وعدم إهدار الإجراءات التي تمت صحيحة بحسب ظاهر الواقعة وقت مباشرتها.⁽²⁾

وفي حال كان أحد أطراف الحادث مركبة عسكرية أو تابعة لجهة أمنية، ترفق النماذج الخاصة بها وتستكمل بياناتها وتخطب الجهة المالكة أو المختصة بحسب التنظيم الإداري. وإذا كان الطرف متمتعاً بحصانة دبلوماسية أو قضائية، يراعى طريق المخاطبة الخاص، ويطلب تقرير منه أو من جهة عمله بحسب الأحوال، دون اتخاذ إجراء يخالف مقتضى الحصانة.

وإذا كان المتهم حدثاً لم يبلغ الثامنة عشرة وقت الواقعة، تسمع البيانات الأولية اللازمة دون

(1) الأصل أن القيد على الحرية الشخصية لا يكون إلا في حالات التلبس أو بإذن من سلطة التحقيق أو في الحالات التي يحددها القانون. وقد قررت محكمة التمييز في الطعن رقم (2004/304) جزائي، جلسة 2005/3/15، أن مشاهدة مخالفة مرورية ظاهرة لا تبيح التفتيش عن جريمة أخرى غير متصلة بالمخالفة دون مبرر قانوني.

(2) المادة (38) من قانون المرور بعد تعديل سنة 2025 تشدد العقوبة عند القيادة تحت تأثير إذا نتج عنها حادث أدى إلى إصابة أو وفاة، والمادة (47) من قانون الأحداث رقم (111) لسنة 2015 تسند إلى نيابة الأحداث التحقيق والتصرف والادعاء في قضايا الجنايات والجنح التي يرتكبها الأحداث، والمادة (37) من قانون تنظيم القضاء تسند إلى النيابة العامة دون غيرها التحقيق في الجنايات والجنح التي تقع من القاضي أو عضو النيابة العامة أو عليه.

توجيه اتهام نهائي من غير الجهة المختصة، وتحال الأوراق إلى نيابة الأحداث بمذكرة تفصيلية، مع تسليم الحدث إلى وليه رسمياً متى اقتضى الأمر.⁽¹⁾

« الصياغة القانونية لتهمة حادث الاصطدام والهروب »

إذا ثبتت الواقعة فنياً وقانونياً في حدود التلفيات، فإن صياغة الاتهام يمكن أن تكون على النحو الآتي: ”تسبب المتهم، نتيجة مخالفته أحكام قانون المرور ولائحته التنفيذية، في وقوع حادث مروري أضر بممتلكات الغير، ثم هرب أو حاول الهروب بعد ارتكاب الحادث دون اتخاذ الإجراءات التي يفرضها القانون“.

ويضاف إلى ذلك، بحسب الأحوال، قيادة مركبة دون رخصة، أو دون تأمين، أو مخالفة شروط الأمن والمتانة، أو القيادة تحت تأثير، أو ترك مكان الحادث عند وجود إصابات، أو أي وصف آخر تكشفه الأوراق.⁽²⁾

أما إذا لم يثبت وجود المركبة الهاربة أو لم تكف الأدلة لربطها بالضرر، فلا يصح اصطناع مسؤولية على أساس الظن. فالأصل أن المسؤولية المرورية والجزائية تقوم على دليل، ولا يغني عنها مجرد الشك أو مصلحة التأمين أو رغبة المتضرر في الحصول على إخطار. وفي المقابل، لا يجوز رفض البلاغ لمجرد أن الفاعل مجهول، بل يجب إجراء التحري والمعاينة والبحث عن القرائن الجديدة.⁽³⁾

⁽¹⁾ قانون الأحداث رقم (111) لسنة 2015 يجعل نيابة الأحداث مختصة وحدها بالتحقيق والتصرف والادعاء في جنح وجنايات الأحداث، وقانون تنظيم القضاء رقم (23) لسنة 1990 يقرر اختصاص النيابة العامة بالجرائم التي تقع من القاضي أو عضو النيابة العامة أو عليه، أما الحصانة الدبلوماسية فتحكمها اتفاقية فيينا للعلاقات الدبلوماسية والقواعد الوطنية النافذة بشأن التعامل مع أعضاء البعثات.

⁽²⁾ تستند هذه الصياغة إلى المادة (1/34) من قانون المرور في شأن التسبب في حادث يضر بالممتلكات، والمادة (11/33) في شأن الهروب أو محاولة الهروب بعد حادث نتج عنه تلفيات، والمادة (29) إذا نشأت إصابات للأشخاص، والمادة (38) إذا كان السائق تحت تأثير مادة مؤثرة.

⁽³⁾ قاعدة الشك يُفسر لمصلحة المبادئ الجزائية العامة، وتؤكد أحكام محكمة التمييز في مسائل التفتيش والإثبات، المتهم ومنها أن الدليل المستمد من إجراء باطل لا يصلح للإدانة، وأن المحكمة تبني قضاءها على الأدلة السائغة المطروحة في الأوراق.

« عند عدم معرفة بيانات المركبة الهاربة :

إذا لم يعرف المبلغ بيانات المركبة الهاربة، يجب تكليف المباحث بالبحث والتحري عن الواقعة، وطلب فحص الكاميرات المحيطة بالمكان، وكاميرات المنازل والمحلات ومحطات الوقود والطرق، وسؤال حراس المباني أو العاملين القريبين، ومراجعة المستشفيات عند وجود قرائن على إصابة قائد مجهول، ومخاطبة ورش الإصلاح إذا اقتضى الأمر.

كما يجب معاينة المركبة المتضررة وبيان ما إذا كانت الأضرار حديثة وتتفق مع رواية المبلغ.⁽¹⁾

ويملك المحقق، بحسب ظروف الواقعة، الاكتفاء بمحضر معاينة إذا كان الضرر واضحاً ورواية المبلغ متسقة ولا توجد قرائن مناقضة، كما يملك إحالة المركبة إلى الخبير الفني لبيان ما إذا كانت التلفيات تتفق مع رواية الحادث. فإذا قرر الخبير أن الضرر لا يتفق مع اصطدام مركبة مجهولة، أو أنه ناتج عن جسم ثابت أو حادث أثناء السير خلافاً لرواية التوقف، وجب مواجهة المبلغ بالتقرير، وإعادة تكييف الواقعة بحسب ما يظهر من الأدلة، دون التسرع في اتهامه إلا إذا قامت قرائن جدية على البلاغ الكاذب أو التزوير أو محاولة الحصول على إخطار حادث على غير الحقيقة.⁽²⁾

فإذا لم تسفر التحريات عن تحديد المركبة أو قائدها، ولم توجد كاميرات أو شهود أو آثار مادية كافية، فُيدت الواقعة ضد مجهول أو حُفظت بحسب النظام الإجرائي المتبع لعدم معرفة الفاعل، مع تسليم المبلغ ما يلزم من إخطار حادث في الحدود التي تجيزها الإجراءات، مع التنبيه إلى أن هذا الإخطار لا يعني بالضرورة ثبوت مسؤولية مركبة معينة، وإنما يثبت وقوع بلاغ ومعاينة أو ما انتهى إليه التحقيق من عدم التوصل للفاعل.⁽³⁾

(1) المادة (40) من قانون الإجراءات تقرر اختصاص الشرطة بجمع المعلومات المتعلقة بالجرائم، والمادة (10 مكرراً) من قانون المرور وقرار حظر الإصلاح دون إذن كتابي يدعمان مخاطبة الورش عند البحث عن مركبة أصلحت آثار حادث دون إذن.

(2) تقدير تقرير الخبير من سلطة محكمة الموضوع، إلا أن المحقق يستعين به بوصفه دليلاً فنياً يوجه التحقيق. ومن مبادئ محكمة التمييز أن المحكمة غير مقيدة بتقرير الخبير متى وجدت في الأوراق ما يكفي لتكوين عقيدتها، وأن لها الأخذ بما تطمئن إليه من الأدلة وطرح ما عداها.

(3) الحفظ لعدم معرفة الفاعل أو عدم كفاية الأدلة يتصل بسلطة التصرف في الأوراق وفق القواعد العامة في قانون الإجراءات، ولا يمنع إعادة فتح البحث إذا ظهرت أدلة جديدة.

« تطبيقات عملية على حوادث الاصطدام ضد مجهول المثال الأول

اصطدام ضد مجهول أثناء الرجوع في مواقف

إذا ثبت أن مركبة مجهولة كانت ترجع إلى الخلف في مواقف جمعية أو منشأة عامة، فاصطدمت بالمركبة الأولى ثم غادرت المكان، فإن المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة المجهولة متى ثبتت الواقعة فنياً.



ويستند ذلك إلى القاعدة المقررة في المادة (144) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، المتعلقة بوجود الحيطه عند الرجوع بالمركبة إلى الخلف، وعدم إجراء هذه المناورة إلا بعد التأكد من خلو الطريق أو المكان من أي خطر.

فإذا لم توجد كاميرات في المواقف، ولم يوجد شهود، ولم تسفر تحريات المباحث عن معرفة المركبة، فإن تقرير الخبير الفني يظل ذا أهمية جوهرية، خصوصاً إذا أثبت وجود آثار اصطدام حديثة في موضع يتفق مع رواية المبلغ، كوجود آثار اصطدام في الجناح الخلفي الأيسر للمركبة المتضررة نتيجة اصطدام مركبة بها أثناء الرجوع.

ويجب في مثل هذه الحالات أن تتم معاينة المركبة بمعرفة المحقق أو الضابط أو الجهة المختصة، أو إحالتها إلى الخبير الفني، للتحقق من مدى تطابق أقوال المبلغ مع موضع الاصطدام وطبيعته، وبيان ما إذا كانت الآثار تتفق مع حادث ضد مجهول أو مع صورة أخرى من صور الحوادث.

المثال الثاني

مركبة مجهولة تصطدم بمركبة فتدفعها إلى مركبة أخرى

إذا انحرفت مركبة مجهولة إلى جهة اليسار واصطدمت بالمركبة الثانية، فدفعتها إلى الاصطدام بالمركبة الأولى، ثم غادرت المكان، فإن المسؤولية الفنية تقع على المركبة المجهولة متى ساندت الأدلة هذا التصور.



ويستند ذلك إلى المادة (142) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، التي توجب على قائد المركبة، عند تغيير خط سيره أو الانحراف يميناً أو يساراً، أن يتأكد من إمكانية ذلك دون تعريض الغير للخطر، وأن يعلن عن رغبته في الوقت المناسب وبوسيلة واضحة.

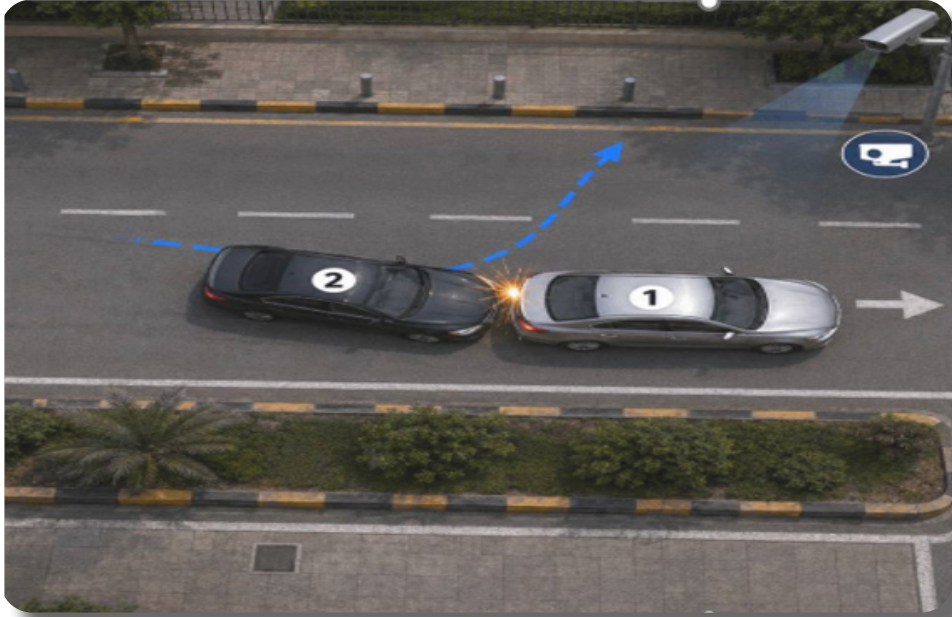
وفي هذه الصورة، يقوى الدليل إذا جاءت أقوال قائد المركبة الأولى مؤيدة لأقوال قائد المركبة الثانية، كأن يقرر أنه شاهد المركبة المجهولة تصطدم بالمركبة الثانية وتدفعها إلى مركبته، وأن يثبت تقرير الخبير الفني وجود آثار اصطدام بالمركبة الثانية في موضع يتفق مع ذلك، كالجنح الأمامي الأيمن، نتيجة اصطدام مركبة مجهولة بها.

أما إذا لم يشاهد قائد المركبة الأولى المركبة المجهولة، وجاء تقرير الخبير الفني غير قاطع في تحديد ما إذا كانت آثار الاصطدام حديثة أو قديمة، ولم تسفر التحريات عن شيء، فقد يضعف ادعاء قائد المركبة الثانية، وقد يتحمل تبعة الحادث أو تكاليف الإصلاح والتعويض بحسب تقدير المحكمة للأدلة.

المثال الثالث

مركبة هاربة انحرفت واصطدمت ثم عُرِفَت بالكاميرات

إذا انحرفت مركبة إلى الجهة اليمنى واصطدمت بالمركبة الأولى ثم لازم قائدها بالفرار، إلا أن كاميرات الطريق أو كاميرات أحد المباني التقطت رقم المركبة، فإن المركبة تنتقل من وصف "مجهولة" إلى وصف "معلومة".



وفي هذه الحالة، تقع المسؤولية الفنية على قائد المركبة الهاربة إذا أثبتت الكاميرات أو التحريات أو اعترافه أنه هو من انحرف واصطدم بالمركبة الأولى. ويستند ذلك، بحسب صورة الواقعة، إلى المادة (142) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، متى كان سبب الحادث هو الانحراف أو تغيير خط السير دون التأكد من خلو المسار.

وتزداد قوة الإثبات إذا تطابقت الصور أو التسجيلات مع آثار الاصطدام على المركبتين، أو أقر قائد المركبة عند حضوره إلى جهة التحقيق بالواقعة.

المثال الرابع

مركبة مجهولة تصطدم من الخلف وتدفع مركبة إلى أخرى

إذا اصطدمت مركبة مجهولة بالمركبة الثانية من الخلف، فدفعتها إلى الاصطدام بالمركبة الأولى، ثم غادرت المكان، فإن المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة المجهولة، متى ثبت ذلك برقم المركبة أو بشاهد أو بتقرير فني يطابق آثار الاصطدام بين المركبات.

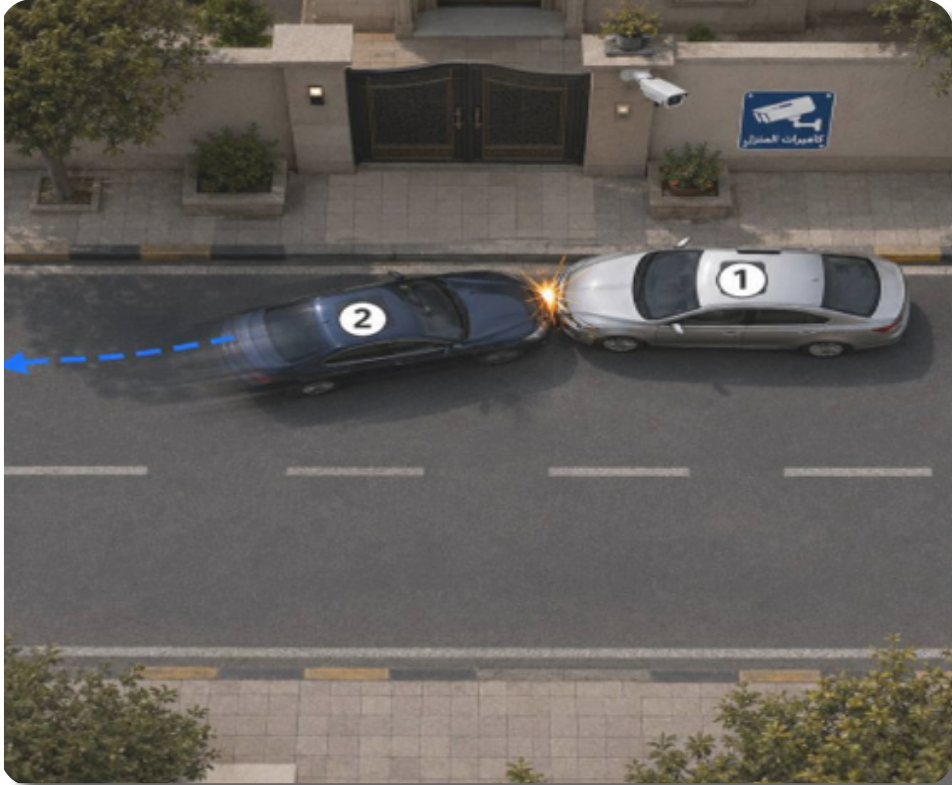


ويستند ذلك إلى المادة (147) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، التي توجب على قائد المركبة أن يترك بينه وبين المركبة التي أمامه مسافة كافية تمكنه من التوقف عند تخفيض المركبة الأمامية سرعتها أو توقفها، وأن ينتبه إلى إشارات قائدها. وقد تصبح المركبة المجهولة معلومة إذا شاهدها أحد قائدي المركبات أو المارة، أو تمكن من النقاط رقمها أو أوصافها أو أوصاف قائدها. فإذا أنكر قائدها الواقعة بعد استدعائه، فإن تقرير الخبير الفني يكون حاسماً متى أثبت تطابق آثار الاصطدام في مؤخرة المركبة الثانية مع مقدمة المركبة الهاربة، أو وجود آثار صبغ متبادلة بينهما.

المثال الخامس

مركبة مجهولة تصطدم بمركبة متوقفة بجوار منزل

إذا اصطدمت مركبة مجهولة بمركبة متوقفة بجوار منزل في موضع يسمح فيه بالوقوف، ثم غادرت المكان، فإن المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة المجهولة متى ثبتت الواقعة بالكاميرات أو الاعتراف أو الدليل الفني.



ولا تنسب للمركبة المتوقفة مسؤولية فنية متى كان وقوفها مشروعاً ولا يشكل عائقاً أو خطراً على حركة المرور. أما قائد المركبة التي اصطدمت بها، فيسأل عن عدم الانتباه أو عدم السيطرة على مركبته، وذلك بحسب التكييف القانوني للواقعة، وقد يستند ذلك إلى القواعد العامة في قانون المرور، ومنها المادة (33) متى كان الفعل ناشئاً عن إهمال أو عدم انتباه أدى إلى وقوع الحادث. وتكتسب كاميرات المنازل أو المحال التجارية أهمية خاصة في هذه الصورة، إذ قد تؤدي إلى تحديد رقم المركبة وقائدها، ثم استدعائه والتحقيق معه، وقد ينتهي الأمر إلى اعترافه بالواقعة.

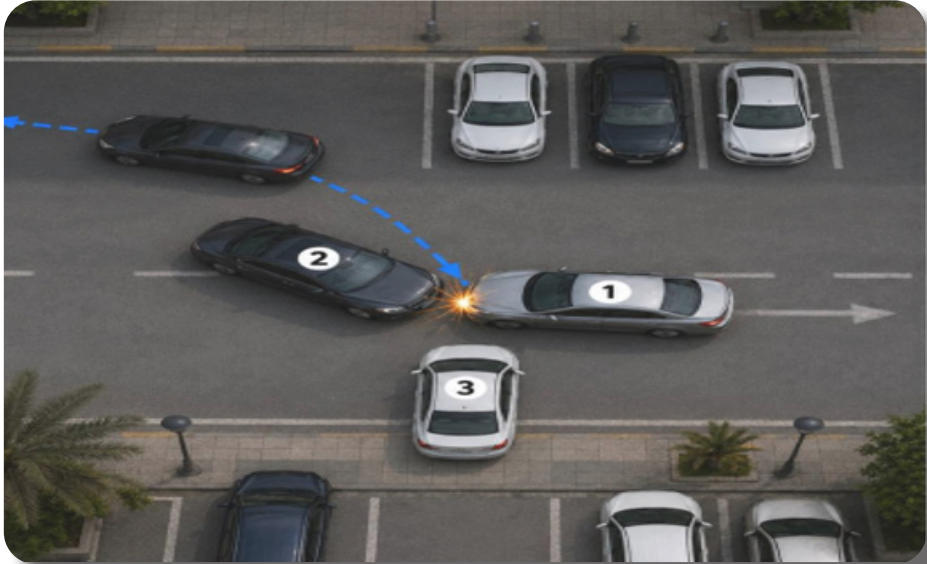
المثال السادس

ادعاء الاصطدام بمركبة مجهولة

قد يدعي أحد قائدي المركبات أن مركبة مجهولة اصطدمت به أو تسببت في الحادث، بينما لا توجد أدلة فنية أو شهود أو تسجيلات تؤيد ذلك. وفي هذه الحالة يجب التمييز بين حالتين:

الأولى: أن يثبت وجود المركبة الهاربة، كأن يتم التقاط رقمها أو أوصافها أو مطاردتها أو ضبطها، أو يعترف قائدها بالواقعة. وهنا تقع المسؤولية عليها إذا ثبت أنها انخرفت أو اصطدمت بالمركبة الأولى، ويستند الحكم إلى النص المناسب بحسب صورة الفعل، كالمادة (142) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور في حالة الانحراف.

الثانية: ألا يوجد أي دليل على المركبة المجهولة، وأن تظهر المعاينة أو التقرير الفني أن الحادث قد يكون ناتجاً عن خطأ المبلغ نفسه، كاصطدامه بمركبة أخرى لم تتضرر أو غادرت المكان دون أن تطالب بشيء، ثم ادعائه أن مركبة مجهولة تسببت بالحادث.

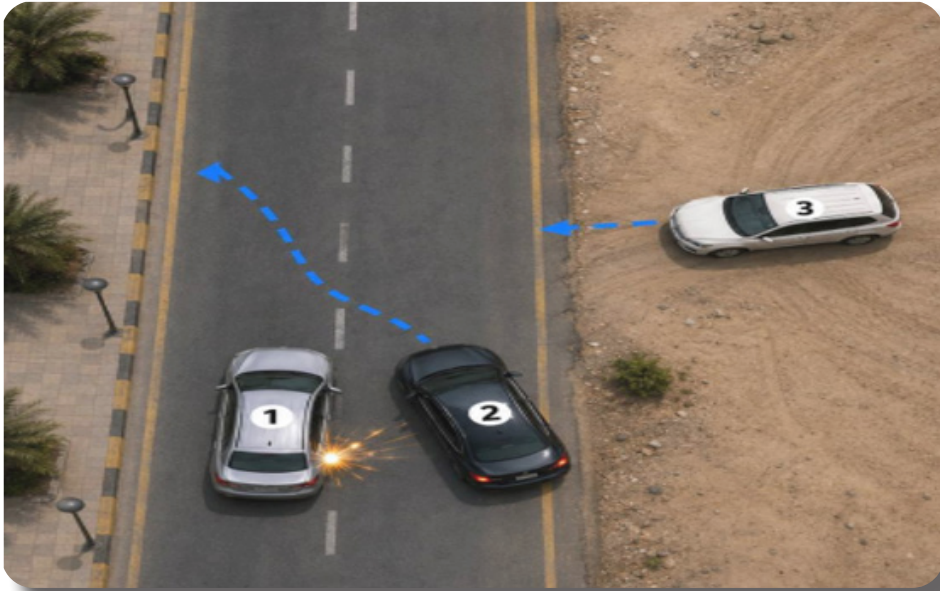


وفي هذه الحالة قد يتحمل المبلغ تبعه الحادث وإصلاح مركبته، إضافة إلى ما قد يترتب من مسؤولية عن مخالفة الحق العام، ما لم يكن تأمينه الشامل يغطي الإصلاح وفق شروط الوثيقة. وتبقى العبرة في هذا النوع من الوقائع بالدليل الفني والقرائن المتساندة، لا بمجرد الادعاء المجرد.

المثال السابع

مركبة مجهولة تخرج من ساحة ترابية دون تماس وتتسبب في انحراف مركبة أخرى

قد تقع صورة أكثر تعقيداً عندما تخرج مركبة مجهولة من ساحة ترابية أو طريق فرعي دون التأكد من خلو الطريق، فيضطر قائد المركبة الثانية إلى الانحراف يساراً لتفادي الاصطدام بها، فيصطدم بالمركبة الأولى، ثم تغادر المركبة المجهولة المكان دون أن يحدث بينها وبين المركبة الثانية أي تماس مادي.



في هذه الحالة، تقع المسؤولية الفنية على المركبة المجهولة إذا ثبت وجودها ودورها السببي في الحادث، وذلك استناداً إلى القواعد المتعلقة بالدخول إلى الطريق أو الانحراف دون تأكد من السلامة، ومنها المادة (162) أو المادة (142) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور بحسب الصورة الثابتة من الواقعة.

أما إذا لم يشاهد قائد المركبة الأولى المركبة المجهولة، ولم توجد كاميرات أو شهود، ولم تترك المركبة المجهولة أي أثر مادي على المركبة الثانية، وجاء تقرير الخبير الفني متعذراً عليه لتحديد المسؤولية، ولم تسفر تحريات المباحث عن دليل، فقد تنسب المسؤولية إلى قائد المركبة الثانية باعتباره هو من انحراف واصطدم بالمركبة الأولى، مع بقاء تقدير ذلك للمحكمة بحسب ما يطمئن إليه وجدانها من أدلة وقرائن.

إذن فحوادث الاصطدام ضد مجهول لا يكفي فيها مجرد القول بوجود مركبة هاربة، بل يلزم أن يقوم الدليل على ذلك من خلال شاهد، أو كاميرا، أو آثار اصطدام، أو صبغ متبادل، أو تقرير فني، أو تحريات جدية، أو اعتراف لاحق. وكلما غابت هذه الأدلة، ضعفت إمكانية نسبة الحادث إلى مركبة مجهولة، وازدادت أهمية فحص رواية المبلغ ومقارنتها بمواضع الاصطدام والآثار الفنية ومسار المركبات.

ومن ثم فإن المعاينة الدقيقة، وسرعة الإبلاغ، وتصوير موضع الحادث، والبحث عن الشهود والكاميرات، وإحالة المركبات إلى الخبير الفني عند اللزوم، تمثل عناصر أساسية في كشف حقيقة هذه الحوادث، والتمييز بين الحادث ضد مجهول فعلاً، وبين الادعاء غير المؤيد بدليل.

« مثال لمخطط الحادث الذي يقوم المحقق في هذا الشأن برسمه



المبحث الثاني حادث تصادم ثنائي عادي (دون إصابات) فما فوق

النص القانوني : المادة رقم 34 فقرة 1 من قانون المرور

” مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأية عقوبة أشد في أي قانون آخر يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على شهرين وبغرامة لا تزيد على مائتي دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من ارتكب فعلاً من الأفعال التالية:

التسبب في وقوع حادث يضر بالممتلكات العامة أو الغير نتيجة مخالفة أحكام هذا القانون أو لائحته التنفيذية .“

تمهيد

يُعد حادث التصادم الثنائي العادي من أكثر صور الحوادث المرورية وروداً في العمل اليومي لجهات الضبط والتحقيق، إلا أن شيوعه لا ينبغي أن يؤدي إلى التعامل معه بوصفه إجراءً شكلياً أو ملفاً تأمينياً مجرداً؛ ذلك أن الحادث الذي يبدأ بتلفيات مادية محدودة قد يكشف التحقيق فيه عن مخالفة مرورية جسيمة، أو قيادة دون رخصة، أو قيادة تحت تأثير، أو خطأ مشترك، أو ضرر بمرفق عام، أو إصابة لاحقة، أو شبهة جنائية تستدعي إعادة التكييف. لذلك فإن معالجة هذا النوع من الحوادث يجب أن تجمع بين السرعة الإجرائية التي تقتضيها الحوادث البسيطة، والدقة الفنية التي تمنع إهدار الدليل أو تحميل المسؤولية لغير المتسبب الحقيقي.⁽¹⁾

(1) تقوم هذه المعالجة على المادة (1/34) من المرسوم بالقانون رقم (67) لسنة 1976 في شأن المرور، بعد تعديلها بالمرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025، إذ تعاقب على التسبب في وقوع حادث يضر بالممتلكات العامة أو الغير نتيجة مخالفة أحكام قانون المرور أو لائحته التنفيذية. كما تستند إلى المادة (25) من قانون المرور التي تقرر القاعدة العامة في عدم تعريض حياة الأشخاص والأموال للخطر، وإلى المواد (39) إلى (47) من قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية رقم (17) لسنة 1960 بشأن البلاغ والتحري والمعاينة والتحقيق.

والمقصود بالتصادم الثنائي العادي هو الحادث الذي يقع بين مركبتين، ولا ينجم عنه في ظاهره إصابات للأشخاص، ويقتصر أثره الأولي على تلفيات مادية في المركبات أو في ممتلكات عامة أو خاصة. غير أن هذا الوصف يظل وصفاً أولياً قابلاً للمراجعة؛ فقد تظهر إصابة لاحقة، أو يثبت أن أحد السائقين كان تحت تأثير مادة مسكرة أو مخدرة أو مؤثرة عقلياً، أو أن الحادث وقع بسبب تجاوز إشارة ضوئية حمراء أو قيادة برعونة أو سرعة جسيمة. كما قد يتحول التصادم الثنائي إلى حادث متعدد إذا اندفعت إحدى المركبات إلى مركبة ثالثة أو إذا تدخلت مركبة أخرى في آلية الحادث.⁽¹⁾

أولاً: النص القانوني الحاكم للتصادم المادي

النص الأساسي الذي يحكم حادث التصادم المادي هو المادة (34/1) من قانون المرور، التي تعاقب كل من تسبب في وقوع حادث يضر بالممتلكات العامة أو الغير نتيجة مخالفة أحكام قانون المرور أو لائحته التنفيذية. ومؤدى هذا النص أن المسؤولية لا تنعقد بمجرد حدوث التصادم، بل يلزم أن يكون التصادم ناشئاً عن مخالفة قانونية أو لائحية، وأن يترتب عليه ضرر بالممتلكات العامة أو الخاصة، وأن تقوم علاقة سببية بين المخالفة والضرر.⁽²⁾

وتظهر خطورة هذا النص في أنه لا يحرم التلف المادي بوصفه نتيجة مجردة، وإنما يربطه بمخالفة أحكام قانون المرور أو اللائحة التنفيذية. فإذا وقع اصطدام دون أن يثبت خطأ مروري أو في أو احترازي من أحد السائقين، أو ثبت أن الضرر نشأ عن قوة قاهرة أو سبب أجنبي أو خطأ منفرد من الغير، فلا يكفي مجرد وجود التلفيات لإسناد المسؤولية. وعلى العكس، إذا ثبتت المخالفة

(1) الفقرة الأخيرة المضافة إلى المادة (45) من قانون المرور بموجب المرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025 تحدثت عن الحوادث المرورية البسيطة التي لا ينجم عنها إصابات للأشخاص. أما المادة (38) من قانون المرور فقد شددت العقوبة في حالة القيادة تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية إذا نتج عن ذلك حادث بتلفيات أو إصابة أو وفاة، وهو ما يوجب عدم إغلاق الوصف الأولي للحادث قبل استكمال عناصر الفحص.

(2) نص المادة (34/1) من قانون المرور، بعد تعديلها بالمرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025، يقرر: "يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على شهرين، وبغرامة لا تزيد على مائتي دينار ولا تقل عن مائة دينار، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل من تسبب في وقوع حادث يضر بالممتلكات العامة أو الغير نتيجة مخالفة أحكام هذا القانون أو لائحته التنفيذية".

وثبت أنها سبب منتج في التصادم، قامت المسؤولية ولو كانت التلفيات محدودة.⁽¹⁾

ثانياً: التعريف القانوني لحادث التصادم الثنائي العادي

يمكن تعريف حادث التصادم الثنائي العادي بأنه:

واقعة مرورية تنشأ عن تماس أو اصطدام بين مركبتين أثناء السير أو الوقوف أو المناورة أو الرجوع أو الدخول أو الخروج من مسار أو موقف أو تقاطع أو دوار، ويترتب عليها ضرر مادي بالمركبات أو بمتلكات الغير، دون أن تظهر ابتداءً إصابة للأشخاص أو شبهة جريمة أشد، مع بقاء الوصف قابلاً للمراجعة إذا كشفت إجراءات التحقيق عن إصابة أو ظرف مشدد أو شبهة جنائية مستقلة.

ويشمل هذا التعريف صوراً متعددة: الاصطدام الخلفي، الاصطدام الجانبي عند تغيير المسار، الاصطدام أثناء الخروج من موقف، الاصطدام في تقاطع غير منظم أو منظم بإشارة، التصادم داخل الدوار، الاصطدام الناتج عن الرجوع للخلف، التصادم المتسلسل نتيجة اندفاع مركبة إلى أخرى، أو التصادم مع ممتلكات عامة أو خاصة بعد الاصطدام بين مركبتين. ولا يجوز اختزال هذه الصور كلها في نموذج واحد؛ لأن كل صورة لها أسئلتها الفنية وقواعدها المرورية الخاصة.

ثالثاً: أركان المسؤولية في حادث التصادم المادي

يقوم حادث التصادم المادي على ثلاثة أركان فنية وقانونية:

الخطأ، والضرر، وعلاقة السببية. فالخطأ يتمثل في السلوك المخالف أو غير الحذر، كعدم ترك مسافة أمان، أو تغيير المسار دون تحقق، أو الرجوع للخلف دون احتياط، أو عدم إعطاء الأولوية، أو التوقف المفاجئ دون موجب، أو القيادة بسرعة غير ملائمة، أو مخالفة الإشارة، أو قيادة مركبة فاقدة لشروط الأمن والمتانة. والضرر يتمثل في التلفيات المادية التي تصيب المركبات أو المال

(1) استقر قضاء محكمة التمييز الكويتية على أن استخلاص الخطأ والضرر وعلاقة السببية من مسائل الواقع التي تستقل بها محكمة الموضوع متى كان استخلاصها سائغاً وله أصل ثابت بالأوراق، وهو ما يجعل تقرير المسؤولية في حوادث التصادم رهناً بسلامة المعاينة والأقوال والتقرير الفني لا بمجرد وقوع الضرر.

العام أو مال الغير. أما علاقة السببية فهي الرابطة التي تثبت أن الخطأ هو الذي أنتج الضرر.⁽¹⁾

ولا يجوز في التحقيق أن يحتزل الخطأ في عبارة ”المركبة الثانية اصطدمت بالأولى“ أو ”المتهم لم ينتبه“، بل يجب بيان الفعل الذي شكل الخطأ: هل كان السائق يسير بسرعة غير ملائمة؟ هل لم يترك مسافة كافية؟ هل رجع للخلف دون التأكد من خلو الطريق؟ هل خرج من موقف دون إعطاء الأولوية؟ هل كان الطريق رئيسياً أو فرعياً؟ هل كانت هناك إشارة ضوئية أو علامة قف أو خطوط أرضية؟ هل كان هناك مطر أو ضعف رؤية أو زحام؟ فهذه العناصر هي التي تنقل المحضر من وصف عام إلى تحقيق فني منتج.⁽²⁾

رابعاً: العناصر التي يتعين على المحقق إبرازها في حادث التصادم

1. أول ما يجب إثباته أن أحد أطراف الحادث، أو جميع أطرافه، مركبات بالمعنى القانوني، وأن الواقعة وقعت في طريق أو موضع مفتوح لحركة المرور. ولا يكتفى بالقول إن ”سيارة“ اصطدمت بأخرى، بل يثبت نوع المركبة ورقم لوحاتها ومالكها أو حائزها أو مستعملها ونوع الترخيص والتأمين ورخصة القيادة، لأن المخالفات الملحقة قد تغير مسار التحقيق أو تفتح محضراً مستقلاً.⁽³⁾
2. ويجب على المحقق أن يثبت حالة أطراف الحادث وقت الواقعة: هل توجد إصابات؟ هل توجد حالة غير طبيعية أو اشتباه في سكر أو تعاطي؟ هل توجد رائحة مسكر؟

(1) المادة (44) من قانون الجزاء رقم (16) لسنة 1960، بعد تعديلها بالمرسوم بقانون رقم (65) لسنة 2025، عرّفت الخطأ غير العمدى بالرعونة أو التفريط أو الإهمال أو عدم الانتباه أو عدم مراعاة القوانين واللوائح. كما تقرر المادة (25) من قانون المرور وجوب عدم قيادة المركبة بحالة تعرض حياة الأشخاص أو الأموال للخطر.

(2) المادة (142) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور تنظم تغيير خط السير والدخول في مسار أو الخروج منه والدوران والرجوع للخلف، وتوجب على قائد المركبة ألا يعرض غيره للخطر وأن يعلن رغبته بوضوح وفي وقت مناسب. والمادة (147) تلزم قائد المركبة بترك مسافة كافية بينه وبين المركبة التي أمامه، وتحظر استعمال المكابح فجأة بغير موجب قوي.

(3) المادة (2) من قانون المرور تعرف المركبة بأنها كل وسيلة من وسائل النقل أو الجر ذات عجلات أو جنزير تسير بقوة آلية أو جسدية، والمادة (1) تقرر سريان أحكام قانون المرور على المركبات بجميع أنواعها وعلى مرور المشاة والحيوان في الطرق العامة.

هل توجد قرائن على استعمال مخدر أو مؤثر عقلي؟ هل يوجد هروب أو امتناع عن تقديم البيانات؟ فإذا ظهرت إصابة أو وفاة، أو قام اشتباه جدي في القيادة تحت تأثير، وجب إعادة النظر في الوصف والاختصاص، وقد تنعقد ولاية النيابة العامة إذا بلغ الوصف حد الجنائية.⁽¹⁾

3. ويتعين كذلك استظهار مدى الحيطة والحذر التي التزم بها قائدو المركبات.
4. ويكون ذلك بسؤال كل قائد عن اتجاهه، ومساره، وسرعته، والمسافة بينه وبين المركبة الأخرى، وحالة الإشارة، واستعمال الغماز، وسبب التوقف أو الانحراف أو الرجوع، وحالة الرؤية والطريق، وما إذا كان قد حاول تفادي الحادث. ولا يغني حضور المالك أو الوكيل عن سماع قائد المركبة الذي كان يباشر القيادة وقت الحادث؛ لأن واقعة القيادة وسلوكها لا يثبتان غالباً إلا من خلال من قاد فعلاً أو من شاهد الحادث.⁽²⁾
5. قد يتضح اثناء التحقيق ارتكاب جرائم أخرى فيتم توجيهها كـ (قيادة مركبة وانيت بدون تصريح. - قيادة مركبة بتأمين منتهي - قيادة مركبة بدون دفتر تسير المركبة- تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء - دخول تقاطع دون اتخاذ الحيطة والحذر - قيادة مركبة بسرعة تجاوز الحد المقرر - قيادة مركبة برعونة واهمال) ، و في حالة قيادة المركبة دون الحصول على رخصة قيادة صالحة أو قيادة مركبة دون الحصول على التصريح اللازم لقيادتها كتصريح الوانيت أو قيادة مركبة بتصريح مختلف عن التصريح المطلوب لقيادة المركبة كأن يقود تاكسي جوال و معه تصريح تاكسي أجرة تحت الطلب أو العكس أو قيادة مركبة برخصة قيادة خاصة و المركبة تتطلب لقيادتها رخصة متخصصة كالرخصة العامة أو رخصة إنشائية ، ففي هذه الحالة يتم توجيه التهمة المناسبة لقائد المركبة في نفس المحضر و سؤاله عن من سلمه إياها تمهيداً لإستدعائه و فتح محضر جديد لتوجيه تهمة التسلم

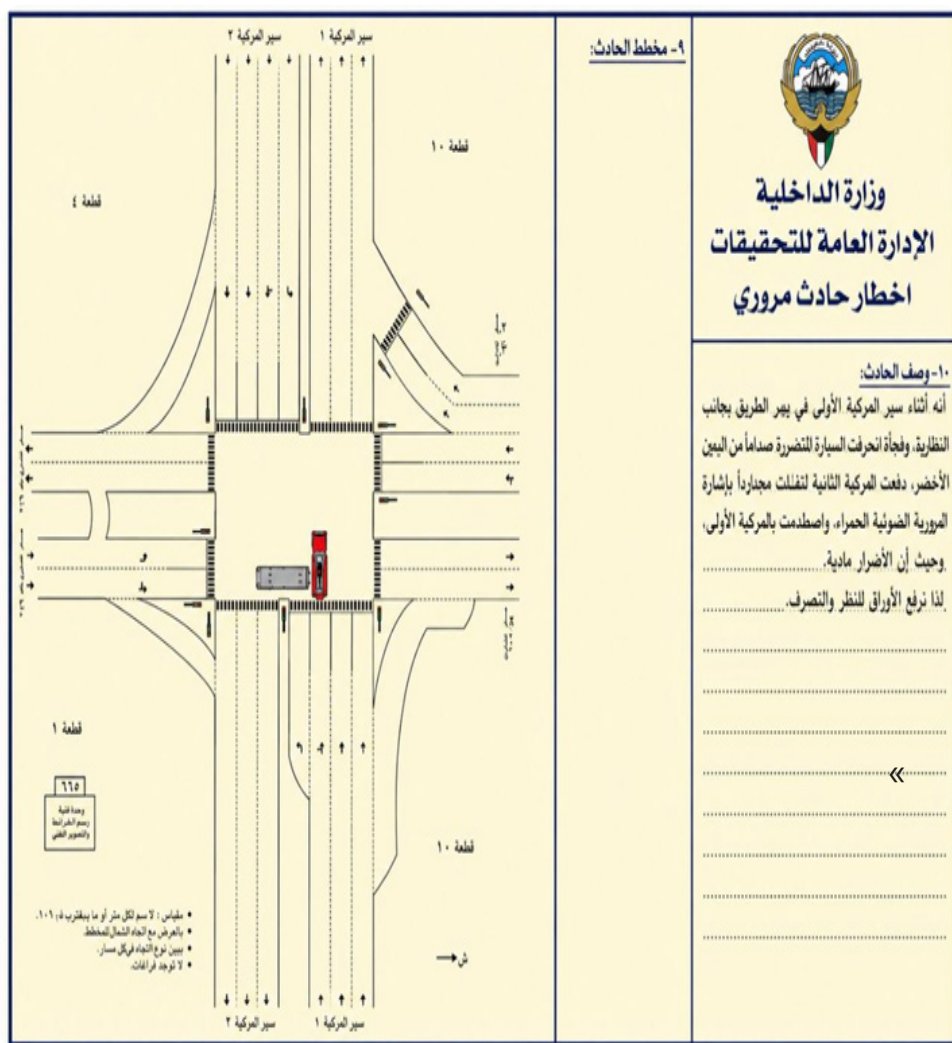
⁽¹⁾ المادة (38) من قانون المرور بعد تعديلها سنة 2025 تعاقب على قيادة أو محاولة قيادة مركبة تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو أي مادة تؤثر في القوى الطبيعية، وتشدّد العقوبة إذا نتج عن ذلك حادث بتلفيات أو إصابة أو وفاة. كما تقرر المادة (44) حالات يجوز فيها القبض، ومنها الحادث الذي ترتبت عليه إصابة أو وفاة، والقيادة تحت تأثير، والقيادة برعونة أو تفريط، وتجاوز الإشارة الحمراء.

⁽²⁾ المادة (41) من قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية تجيز سماع أقوال المبلغين والشهود أثناء التحريات، والمادة (42) تجيز إثبات ما يبيده المتهم من أقوال مبدئية، مع إحالته إلى المحقق إذا تضمنت أقواله اعترافاً يستوجب التثبت منه. وهذا يقتضي سماع السائق الفعلي لا الاكتفاء بوكيل أو مفوض لا يعلم آلية الحادث.

- له و بيان مدى علمة بقيادة قائد المركبة للمركبة و ما قصده من ذلك .
6. مخاطبة الجهة المعنية التي تضرر بها شيء نتيجة الحادث ، فإن كان ملك شخص طبيعي أو إعتباري (شركة) يتم إستدعائه لبيان قيمة الأضرار .
7. عربي يتم الإستعانة بمترجم لأخذ أقواله ، فإن كان يتحدث العربية بصورة مفهومة يتم تثبيت ذلك في المحضر و مواصلة التحقيق معه .
8. دث يتمتع بالحصانة الدبلوماسية أو القضائية فيتم طلب تقرير مفصل منه عن الحادث و تثبيت التقرير في محاضر التحقيق .
9. في حالة زيادة المركبات في الحادث عن إثنان يتم إضافة الورقة الثانية مع تصحيح مسمى الورقة الثانية و السيارة الثانية إلى الثالثة و إن زادت يتم الإستعانة بما سبق أيضاً .
10. مراعاة مواجهة أطراف الحادث بأقوال بعضهم بعضاً ، و مواجهة من يحدد الخبير الفني مسؤوليته الفنية في الحادث بالتقرير و تثبيت ذلك في المحاضر ، و يكون المواجهة بتقرير الخبير الفني لمن حدده الخبير مسئولاً عن الحادث بمحضر منفصل .
11. يستلزم معاينة مكان الحادث أو طلب من ضابط المخفر المعاينة لبيان مدى توافر الخطوط الأرضية في مكان الحادث و بيان التقاطعات و بيان عما إذا كانت متساوية الأهمية من عدمة أو كانت الأولوية لجهة على الأخرى و بيان عما إذا كان الحادث قد وقع في طريق معبد و منظم من قبل المرور أو هو عبارة عن ساحة ترابية ، و بيان الأشارات المرورية في مكان الحادث من ممنوع الإلتفاف و حدود السرعة في مكان الحادث ، و مدى وجود آثار فرامل من عدمه .
12. ملاحظات هامة بالنسبة لمخطط الحادث المروري :
- يجب ان يكون المخطط واضح ومعين تعيينا كافيا .
 - يجب ذكر اسم الشارع الذي حدث به الحادث أو رقمه .أو ذكر أسماء الشوارع في حالة وجود تقاطع ، ويجب ذكر الإشارات الضوئية في حالة وجودها وذكر رقمها .
 - يجب ذكر عدد الحارات في الطريق و حالة الجو وقتها .
 - يجب ذكر حدود السرعة القانونية في الطريق ، و بيان عما إذا كان يوجد آثار فرامل ناتجة عن المركبات في مكان الحادث من عدمة وفي حالة وجودها يبين حجمها .
 - يجب وضع أرقام على السيارات بالرسم ووضع بياناتها عليها وتوضيح نقطة الاصطدام بالسيارتين من خلال الرسم .
 - يجب توضيح خط سير السيارات محل الحادث وبيان كيفية الانحراف إن وجد، وكذلك

• إخطار الحادث :

- هي الورقة التي تتضمن بيانات المركبات وبيانات اصحابها ومستعمليها وبيانات رخصة القيادة وتتضمن رسم تخطيطي للحدث وبيان لوصف الحادث ، وهذه الورقة مهمة للدعاء العام للتأكد من بيانات القضية وصحتها ولا ترسل للمحكمة بل تنزع من قبل الادعاء بعد مراجعتها.



« ملاحظات هامة بالنسبة لرسم مخطط الحادث:

- يجب ان يكون المخطط واضح ومعين تعيينا كافيا .
- يجب ذكر اسم الشارع الذي حدث به الحادث او رقمة . او ذكر اسماء الشوارع في حالة وجود تقاطع ، ويجب ذكر الاشارات الضوئية في حالة وجودها وذكر رقمها بالاستعانة بهندسة الطرق.
- يجب ذكر عدد الحارات في الطريق ذر حالة الجو وقتها.
- يجب ذكر حدود السرعة القانونية في الطريق.
- يجب وضع ارقام على السيارات بالرسم ووضع بياناتها عليها وتوضيح نقطة الاصطدام بالسيارتين من خلال الرسم.
- يجب توضيح خط سير السيارات محل الحادث وبيان كيفية الانحراف ان وجد، وكذلك مكان السيارة قبل الحادث وبعد الحادث ، واذا كان هناك اشخاص يجب وصف مكأنهم (شاهد) ، وذكر مكان اشخاص الواقعة قبل وبعد الحادث.

13. تحديد نقاط الإصطدام بشكل دقيق ، مما يتعين معه معرفة الأجزاء الخارجية

للمركبة و هي موضحة على الشكل التالي :

أولاً : مقدمة المركبة



المقدمة جهة اليمين

منتصف المقدمة

المقدمة جهة اليسار

المقدمة

ثانياً : مؤخرة المركبة



ثالثاً : الجانب الأيسر للمركبة



الجانب الأيسر

رابعاً: الجانب الأيمن للمركبة



14. نقاط فنية مهمة في حوادث الانحراف، وفي غيرها من الحوادث المرورية بحسب الأحوال:

- مطابقة موضع الاصطدام مع أقوال أطراف الحادث: ينبغي مقارنة نقطة الاصطدام في كل مركبة مع أقوال قائدي المركبات، والتحقق من مدى اتساق تلك الأقوال مع الواقع الفني للحادث أو تعارضها معه، وذلك وصولاً إلى تحديد المتسبب في الحادث على أساس فني دقيق.
- أهمية تصوير موقع الحادث قبل تحريك المركبات: في حال تأخر حضور رجال الشرطة أو المرور لتخطيط الحادث، وخاصة عند وجود ازدحام في الطريق، يُستحسن تصوير موقع الحادث قبل تحريك المركبات، متى كان ذلك ممكناً ودون أن يترتب عليه أي خطر على أطراف الحادث أو مستخدمي الطريق. وتبرز أهمية التصوير في حوادث الانحراف والاصطدام، بل وفي غيرها من الحوادث، متى احتل أن ينكر أحد الأطراف لاحقاً مسؤوليته أو يدّعي أن الطرف الآخر

هو من انحرف عليه. فتوثيق مواضع المركبات، ونقاط الاصطدام، والخطوط الأرضية، واتجاهات السير، ثم مقارنتها بأقوال الأطراف، يساعد بصورة واضحة في بيان المركبة التي انحرفت على الأخرى، ومن ثم تحديد المخطئ فنياً في الحادث. على أن يتم التصوير بسرعة وحذر، وبعد التأكد من أن القيام به لا يعطل حركة المرور ولا يعرض أي شخص للخطر.

- مراعاة النقطة العمياء قبل تغيير المسار: يجب على قائد المركبة، قبل الانحراف أو تغيير الحارة، مراعاة ما يسمى بـ النقطة العمياء في المرآة الجانبية، إذ قد لا تظهر فيها المركبة المجاورة بسبب قربها من المركبة. ومن ثم يُستحسن التأكد بالنظر الجانبي الخاطف والانتظار لثوانٍ معدودة قبل الانحراف، الأمر الذي يساهم في تفادي كثير من حوادث تغيير المسار.
- الالتزام بارتداء النظارة الطبية عند الحاجة: يتعين على من يعانون من ضعف أو صعوبات في النظر، سواء في كلتا العينين أو إحدهما، الالتزام بارتداء النظارة الطبية أثناء القيادة، لما لذلك من أثر مباشر في وضوح الرؤية، وتقدير المسافات، وملاحظة المركبات المجاورة، وخاصة عند الانحراف أو تغيير المسار، بما يحد من احتمالات وقوع الحوادث المرورية.

15. المعاينة الفنية ومخطط الحادث

المعاينة في حادث التصادم الثنائي أو المتعدد لا تقتصر على وصف الضرر، بل يجب أن تكشف آلية الحادث. لذلك يتعين بيان مكان الحادث، وطبيعة الطريق، وعدد المسارات، وحالة الجو والرؤية، وحدود السرعة، والاتجاهات، والإشارات الضوئية واللوحات التحذيرية أو الإرشادية، وآثار الفرامل والانزلاق، وموضع الزجاج أو الأجزاء المتساقطة، ونقطة التصادم، ومكان استقرار كل مركبة بعد الحادث.⁽¹⁾

وينبغي أن يكون مخطط الحادث واضحاً ومحددًا تحديداً كافياً، فيذكر اسم الشارع أو رقمه، وأسماء الشوارع عند التقاطع، ورقم الإشارة الضوئية إن وجد، وعدد الحارات، وحالة الجو، وحدود

(1) المادة (40) من قانون الإجراءات تلزم الشرطة بالانتقال إلى محل الحادث والمحافظة عليه وضبط كل ما يتعلق بالجريمة وفيد التحقيق، والمادة (2) من قانون المرور تعرف الطريق ونهر الطريق ومسار الطريق والتقاطع والرصيف وكتف الطريق، وهي مفاهيم يجب أن تظهر في المعاينة والكروكي.

السرعة، وآثار الفرامل وطولها إن وجدت، وأرقام المركبات في الرسم، وبيانات كل مركبة، ونقطة الاصطدام، وخط سير المركبات، ومكانها قبل الحادث وبعده، ومواقع الشهود أو المشاة عند الحاجة. أما المخطط المجرد من الاتجاهات والمسافات ونقاط الاصطدام، فيفقد كثيراً من قيمته في تحديد المسؤولية.⁽¹⁾

وتؤكد أهمية التصوير قبل تحريك المركبات، متى كان ذلك ممكناً دون تعريض الأشخاص أو المرور للخطر. ويستحسن أن يشمل التصوير: صورة عامة للموقع، صور المركبات في مواضعها، صور الأضرار، صور آثار الفرامل والانزلاق، صور الإشارات والعلامات الأرضية، وصور الرؤية من اتجاه كل سائق. فإذا اقتضت السلامة تحريك المركبات قبل حضور جهة المعاينة، وجب على الأطراف أو رجل الشرطة توثيق المواضع بقدر الإمكان، ثم تحريكها إلى كتف الطريق أو مكان آمن.⁽²⁾

16. متى يلجأ المحقق إلى الخبير الفني؟

يلجأ المحقق إلى الخبير الفني أو إدارة هندسة المرور المختصة متى لم تتضح آلية الحادث من الأقوال والمعاينة، أو تناقضت أقوال الأطراف، أو احتاج الأمر إلى معاينة أجزاء فنية لا يستطيع المحقق تقديرها، أو ثار نزاع حول السرعة أو آثار الفرامل أو نقطة الاصطدام أو صلاحية المكابح والإطارات أو شروط الأمن والمتانة، أو كان الحادث متعدد المركبات، أو وقع في تقاطع أو دوار بصورة معقدة، أو ترتبت عليه إصابات بليغة أو وفاة، أو كان أحد الأطراف قد غادر المكان ثم ضبط لاحقاً.⁽³⁾

ويجب أن يكون طلب الخبرة موجهاً إلى أسئلة محددة، لا عاماً. فيطلب من الخبير بيان ما إذا كانت التلفيات تتفق مع أقوال الطرفين، وتحديد نقطة الاصطدام إن أمكن، وبيان اتجاه الحركة،

(1) المادة (142) من اللائحة التنفيذية تنظم واجبات السائق عند تغيير المسار أو الدخول أو الخروج أو الرجوع للخلف، والمادة (147) تنظم مسافة الأمان. ولا يمكن تطبيق هذين النصين تطبيقاً فنياً صحيحاً إلا من خلال كروكي يظهر المسار والاتجاه والمسافات ونقاط الاصطدام.

(2) المادة (133) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، بعد تعديلها بالقرار الوزاري رقم (2934) لسنة 2016، تقرر أنه في الحادث البسيط الذي لا ينتج عنه إصابة أو وفاة أو تهشم شديد، يتم تحريك المركبات من أطراف الحادث إلى كتف الطريق أو أي موقع آمن، مع التزام أطراف الحادث في الحالات الجسيمة بتأمين السير ومنع تغيير الآثار والاهتمام بالمصابين.

(3) المادة (37) من قانون الإجراءات تميز البحث عن الأدلة المادية والفنية بالوسائل المشروعة، والمادة (47) تخول المحقق مباشرة التحقيق أو الندب أو الأمر باستمرار التحريات أو التصرف في الأوراق. كما أن تقدير الخبرة الفنية يعد من وسائل الإثبات التي تعين المحقق والمحكمة في المسائل التي تحتاج إلى رأي فني.

ومدى وجود آثار فramerل، وهل يمكن استنتاج تجاوز السرعة من الآثار، وهل تتوافر شروط الأمن والمتانة، وهل كان العطل سابقاً للحدث أو لاحقاً له، وهل تتفق الأضرار مع وقوع الحادث أثناء التوقف أو السير أو الرجوع أو الانحراف.⁽¹⁾

وإذا انتهى تقرير الخبير إلى تحديد المسؤولية الفنية في جانب أحد الأطراف، وجب مواجهته بالتقرير وسؤاله عن رده عليه، ثم توجيه التهمة المناسبة إذا اكتملت العناصر. وإذا انتهى التقرير إلى مسؤولية مشتركة، وجب مواجهة كل طرف بما نسب إليه. وإذا تعذر تحديد المسؤولية الفنية، فيثبت ذلك، ويقدر المحقق ما إذا كانت الأدلة الأخرى تكفي للتصرف، أو أن الأمر يترك لقاضي الموضوع.⁽²⁾

« الأسئلة التي يتعين على المحقق توجيهها للمجني عليه :

ينبغي أن يبدأ المحقق بسماع أقوال أطراف الحادث شفهاً لتكوين تصور أولي عن آلية الواقعة، ثم يثبت الأقوال في النموذج المعد أو في محضر مستقل بحسب جسامه الحادث وتعقيده. وإذا تبين من ظاهر الأقوال أن أحد الأطراف هو المتضرر والآخر هو المسؤول، أمكن ترتيب الأوراق وفق ذلك. أما إذا تناقضت الأقوال أو لم تتضح المسؤولية، فيثبت كل طرف بحسب بياناته دون افتراض مسبق، ثم يعاد ترتيب الوصف بعد رأي الخبير أو اكتمال الأدلة.⁽³⁾

وتدور أسئلة قائد المركبة المتضررة حول: اتجاهه، ومساره، وسرعته، وسبب التوقف أو التهدة، وموضع الاصطدام في مركبته، ومكان المركبة الأخرى قبل الاصطدام، وما إذا كانت الإشارة حمراء أو خضراء، وما إذا كان يسير في طريق رئيسي أو فرعي، وما إذا كان في دوار أو تقاطع، وما

(1) تقرير الخبير ليس حكماً في الدعوى، بل رأي في يخضع لتقدير المحقق ثم المحكمة. ومن مبادئ محكمة التمييز أن تقدير القوة التدليلية لتقرير الخبير من سلطة محكمة الموضوع، ولها أن تأخذ به أو تطرحه أو تأخذ ببعضه دون بعض متى كان حكمها قائماً على أسباب سائغة.

(2) لا يكون تقرير اللجنة الفنية "نهائياً" بمعنى أنه يقيد المحكمة، وإنما قد يكون نهائياً إدارياً في مسار المراجعة الفنية داخل الجهة المختصة، ويبقى قضائياً دليلاً من أدلة الدعوى خاضعاً لتقدير المحكمة وفق المبادئ المستقرة في قضاء التمييز بشأن الخبرة.

(3) المادة (41) من قانون الإجراءات تجيز سماع أقوال المبلغين والشهود وإثباتها في محضر التحري، والمادة (42) تجيز إثبات ما يبيده المتهم من أقوال مبدئياً، على أن يحال إلى المحقق إذا تضمنت أقواله اعترافاً يستوجب التثبت منه.

إذا شاهد محاولة تفادي أو آثار فرامل. وينبغي أن تكون الإفادة وصفية دقيقة، مثل:
 ”أثناء سيرى في الحارة اليمنى من شارع (...)، خففت سرعتى بسبب الزحام/الإشارة/
 المطب، فاصطدمت المركبة الثانية بمؤخرة مركبتى من جهة (...)“.
 هذه الصياغة أفضل من قول عام: ”اصطدم بي من الخلف“.⁽¹⁾

و يتم سؤاله عن كيفية وقوع الحادث بشكل مختصر ، و سؤاله عن بيانات إضافية قد يطلبها
 المحقق كبيانات الشخص الذي سلمة المركبة ، أو توجيه مخالفة إضافية غير التسبب في وقوع الحادث.

و من أمثلة الأقوال :

- أثناء سيرى في الحارة في شارع / في طريق ذو إتجاهين متضادين ، خففت
 من سرعتى بسبب زحمة الطريق / وجود مطب صناعي/الأشارة الحمراء أمامي/ وجود مارة في الطريق
 ثم لتصطدم المركبة الثانية القادمة من الخلف لتصطدم ب.....(مكان الضرر) في مركبتى.

- أثناء توقفي بالموقف / بالطريق بسبب شدة الزحمة / في نهاية الطريق الفرعى بانتظار خلو
 المركبات من الطريق الرئيسى جاءت المركبة الثانية من الخلف لتصطدم ب.....(مكان الضرر) في
 مركبتى.

- أثناء سيرى في الحارة في شارع...../ الطريق ذو الإتجاهين المتضادين في طريق
 رئيسى فجأة لتصطدم بي المركبة الثانية القادمة من الطريق الفرعى على يميني/ يساري في
 (مكان الضرر) في مركبتى .

- أثناء سيرى في الحارة في الدوار فجأة لتصطدم بي المركبة الثانية القادمة من الحارة
 / من خلفي / من خارج الدوار .

(1) المادة (147) من اللائحة التنفيذية تجعل مسافة الأمان عنصراً محورياً في الاصطدام الخلفي، والمادة (142) تجعل تغيير
 المسار والرجوع والخروج والدخول مشروطاً بالتحقق وعدم تعريض الغير للخطر.

- أثناء سيرى في الحارة الـ...../ في طريق ذو إتجاهين متضادين وعند دخولي /سيرى في التقاطع الغير منظم بالإشارات الضوئية إصطدمت بي المركبة القادمة من الطريق الآخر قادمة من على يميني/ يساري/ أمامي . (هنا يتم بيان عما إذا كان التقاطع متساوي الأهمية من عدمه) .

- أثناء سيرى في الحارة الـ.... في الطريق / في طرق ذو إتجاهين متضادين خففت من سرعتي بسبب زحمة السير ثم لتخفف المركبة الثانية التي تسير خلفي من سرعتها ثم لتأتي المركبة الثالثة من الخلف لتصطدم بالمركبة الثانية و من قوة الإصطدام إندفعت المركبة الثانية للأمام لتصطدم بمؤخرة مركبتي .

- أثناء سيرى في الطريق إصطدمت بي المركبة الثانية التي كانت تخرج من الموقف من على يميني / يساري راجعة للخلف .

« الأسئلة التي يتعين على المحقق توجيهها للمتهم :

أما أسئلة قائد المركبة المسؤول أو المدعى عليه، فيجب أن تكشف هل يعترف بالآلية أو ينزاع فيها. فيسأل عن سبب عدم تركه مسافة أمان، أو سبب رجوعه للخلف، أو سبب خروجه من موقف، أو سبب دخوله التقاطع، أو سبب عدم استعمال الإشارة، أو سبب عدم التوقف في الوقت المناسب. وإذا أقر بآلية الحادث، يثبت إقراره على نحو واضح دون ضغط أو توجيه، وإذا أنكر، يواجه لاحقاً بالأقوال والمعاينة والتقرير الفني.⁽¹⁾

يقوم المحقق بسماع أقوال أطراف الحادث شفاهة في البداية ، فإذا تبين له أن من الظاهر من الأقوال إمكانية تحديد المسؤول عن الحادث فيتم وضعه قائد للمركبة المسؤول عن الحادث في الورقة الثانية (الفورمة المعدة للحادث) و ملء البيانات المطلوبة ، و إذا لم يتبين ذلك يتم إختيار الفورمة بشكل عشوائي فيتم ملء بياناته في الورقة الأولى أو الثانية ، و عند انتهاء التحقيق و تحديد المسؤولية الفنية يتم التعديل على أرقام الأوراق الفورمة حسب ما يتم التوصل إليه ، فيتصور تناقض الأقوال

(1) محكمة التمييز مستقرة على أن الاعتراف عنصر من عناصر الإثبات يخضع لتقدير محكمة الموضوع، كما أن محضر الشرطة أو التحقيق يجب أن يثبت الأقوال بطريقة واضحة ومفهومة حتى تصلح للمواجهة والمناقشة.

فيتم أخذ الأقوال بداية و يتم تغيير الأرقام ” المحاضر “ بعد رأي الخبير الفني ليتطابق معه الذي يؤيد أقوال أحد أطراف الحادث .

حيث يتم سؤاله عن كيفية وقوع الحادث بشكل مختصر ، و سؤاله عن بيانات إضافية قد يطلبها المحقق كبيانات الشخص الذي سلمة المركبة ، أو توجيه مخالفة إضافية غير التسبب في وقوع الحادث .

ومن أمثلة الأقوال :

- أثناء سيرى في الحارة في شارع / في طريق ذو إتجاهين متضادين ، خففت المركبة الأولى أمامي بسبب زحمة الطريق / وجود مطب صناعي / الإشارة الحمراء أمامي / وجود مارة في الطريق ثم لأصطدم ب.....(مكان الضرر) بها .

- أثناء توقف المركبة الأولى بالموقف / بالطريق بسبب شدة الزحمة / في نهاية الطريق الفرعي بانتظار خلو المركبات من الطريق الرئيسي إصطدمت بالمركبة الأولى من الخلف .

- أثناء سيرى في الحارة في شارع..... / الطريق ذو الإتجاهين المتضادين في طريق فرعي إصطدمت بالمركبة الأولى التي تسير بالطريق الرئيسي .

- أثناء سيرى في الحارة في الدوار إصطدمت بالمركبة الأولى التي تسير بالحارة / أمامي .

- أثناء سيرى في الحارة / في طريق ذو إتجاهين متضادين وعند دخولي / سيرى في التقاطع الغير منظم بالإشارات الضوئية إصطدمت بالمركبة الأولى القادمة من الطريق الآخر قادمة من على يميني / يساري / أمامي . (هنا يتم بيان عما إذا كان التقاطع متساوي الأهمية من عدمه) .

- أثناء سيرى في الحارة في الطريق / في طرق ذو إتجاهين متضادين خففت المركبة الأولى من سرعتها بسبب زحمة السير ثم لتخفف المركبة الثانية التي تسير أمامي من سرعتها ثم لأصطدم

بالمركبة الثانية أمامي من الخلف و من قوة الاصطدام إندفعت المركبة الثانية للأمام لتصطدم بمؤخرة المركبة الأولى .

- أثناء خروجي من الموقف راجعاً للخلف إصطدمت بالمركبة الأولى التي تسير خلفي في الطريق .

« سؤال الشاهد

إذا وجد شاهد، فيجب فتح محضر مستقل لأقواله أو إثباتها على نحو واضح، وسؤاله عن مناسبة وجوده في المكان، وموقعه بالنسبة لموضع الحادث، وما إذا كان شاهد لحظة التصادم أو حضر بعد وقوعه، وحالة الرؤية والضوء والطريق، وسرعة المركبات التقريبية، ونقطة الاصطدام، واتجاه كل مركبة، وما إذا كان أحد الأطراف انحرّف أو توقف فجأة أو دخل التقاطع دون أولوية، وما إذا كانت تربطه علاقة بأحد الأطراف أو توجد خلافات تؤثر في شهادته.⁽¹⁾

ولا يساوى في القيمة بين شاهد رأى الحادث كاملاً وشاهد حضر بعده. فالأول يفيد في آلية الحادث، والثاني قد يفيد في مواضع المركبات أو حالة الأطراف أو ما سمعه بعد الواقعة، ولكنه لا يثبت وحده كيفية التصادم.

لذلك يجب أن يثبت المحقق نوع مشاهدة الشاهد بدقة: هل رأى الاصطدام؟ هل رأى ما قبله؟ هل رأى المركبة تنحرف؟ هل سمع الصوت فقط؟ هل يستطيع تحديد الإشارة أو السرعة أو المسار؟.⁽²⁾

(1) المادة (41) من قانون الإجراءات تجيز سماع أقوال الشهود أثناء التحري دون تحليف اليمين، وتقدير أقوال الشهود ومدى الاطمئنان إليها يدخل في سلطة محكمة الموضوع متى أقامت قضاءها على أسباب سائغة.

(2) يقوم ذلك على القواعد العامة في الإثبات الجنائي وتقدير الشهادة، وعلى أن التحقيق المروري يستلزم ربط الأقوال بالمعينة والآثار المادية والتقرير الفني لا الاكتفاء بالأقوال المجردة.

مثال لسؤال الشاهد :

يتم فتح محضر منفصل لأخذ الأقوال و سؤاله بالآتي :

س: ما هي معلوماتك عن الحادث ؟

س: متى وأين حصل ذلك ؟

س: ما مناسبة تواجدك بذات المكان والزمان سألني الذكر؟

س: ما علاقتك بالمجني عليه و المتهم ؟

س: كيف حصل الحادث؟

س: كم كانت سرعة المركبات محل الدعوى وقت الواقعة ؟

س: ما هي حالة الرؤية والضوء و الطريق وقت الحادثة ؟

س: أين كنت تحديداً وقت الحادث ؟

س: ما هي نقطة الاصطدام في المركبات ؟

س: كيف كانت حالة المتهم ؟

س: ما قولك فيما جاء بأقوال المدعو: ... أو التقرير الصادر من ... والمؤرخ بتاريخ ... أو بإحالة الشرطة أو بمحضر المعاينة المرفق ؟

س: من الذي اصطدم بالآخر ؟

س: هل هناك خلافات شخصية بينك و بين أطراف الحادث ؟

س: هل لديك أقوال أخرى ؟

« الخطأ المشترك وتعدد الأطراف

قد يثبت في حادث التصادم أن الخطأ وقع من طرف واحد، وقد يثبت أنه مشترك بين أكثر من طرف. فالخطأ المشترك يتصور، مثلاً، إذا غيّر أحد السائقين مساره دون تحقق بينما كان الآخر مسرعاً، أو إذا دخل أحدهما التقاطع دون إعطاء أولوية بينما لم يلتزم الآخر بالسرعة الملائمة، أو إذا توقفت المركبة الأمامية فجأة دون موجب قوي بينما لم تترك المركبة الخلفية مسافة كافية. وفي هذه الحالات يجب على المحقق ألا يبحث فقط عن "من بدأ الخطأ"، بل عن أثر كل خطأ في وقوع النتيجة.⁽¹⁾

(1) المادة (147) من اللائحة التنفيذية تجمع بين واجب قائد المركبة الخلفية في ترك مسافة أمان، وحظر استعمال المكابح فجأة بغير موجب قوي، وهو ما يسمح بتصور الخطأ المشترك في بعض صور الاصطدام الخلفي. كما أن المادة (142) تجعل تغيير المسار والرجوع والخروج مشروطاً بعدم تعريض الغير للخطر.

وقد يكون المسؤول عن الحادث شخصاً غير قائد المركبة، كما لو فتح راكب باب المركبة فجأة في مسار مركبة أخرى، أو قام شخص بدفع مركبة أو عربة إلى الطريق، أو تسبب المسؤول عن الحمولة في سقوطها، أو سلّم المالك المركبة لشخص لا يحمل رخصة تمييز قيادتها. وفي مثل هذه الصور يجب ألا ينحصر التحقيق في قائدي المركبات فقط، بل يمتد إلى كل من كان فعله سبباً منتجاً في الحادث.⁽¹⁾

إذا ثبت الخطأ المشترك، فيجب أن تظهر في المحضر أقوال كل طرف، وموضع خطئه، ورأي الخبير الفني، وموضع الأضرار، وآلية وقوع الحادث، وأن توجه التهمة لمن ثبت أن خطأه كان سبباً منتجاً أو مساهماً في النتيجة. أما إذا تعذر فنياً تحديد المسؤولية بصورة قاطعة، فيثبت ذلك، وتعرض الأوراق على قاضي الموضوع متى كانت هناك أدلة متعارضة تستوجب الفصل القضائي.⁽²⁾

« المخالفات والجرائم الملحققة التي قد تظهر أثناء التحقيق

قد يكشف التحقيق في التصادم الثنائي أو المتعدد عن مخالفات أو جرائم أخرى غير التسبب في الحادث، مثل قيادة مركبة دون رخصة، أو برخصة لا تميز قيادة هذا النوع من المركبات، أو قيادة مركبة دون إجازة تسيير، أو دون تأمين، أو قيادة مركبة بتصريح لا ينطبق على طبيعة استعمالها، أو تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء، أو دخول تقاطع دون اتخاذ الحيطة والحذر، أو قيادة مركبة بسرعة تتجاوز الحد المقرر، أو برعونة أو إهمال، أو قيادة مركبة غير مستوفية لشروط الأمن والمتانة.⁽³⁾ فإذا تبين أن قائد المركبة لا يحمل رخصة صالحة أو لا يحمل الرخصة التي تميز قيادة نوع المركبة، فيسأل عمن سلّمه المركبة، وهل كان يعلم بعدم صلاحية الرخصة أو عدم وجودها. فإن ظهر

(1) المسؤولية هنا تستند إلى القاعدة العامة في المادة (44) من قانون الجزاء بشأن الخطأ غير العمدى، وإلى المادة (25) من قانون المرور بشأن واجب عدم تعريض الأشخاص والأموال للخطر، وإلى النصوص الخاصة بقيادة المركبة دون رخصة أو تسليمها لمن لا يملك رخصة ملائمة متى انطبقت على الواقعة.

(2) تقدير الخطأ والضرر وعلاقة السببية من سلطة محكمة الموضوع متى أقامت قضاءها على أسباب سائغة لها أصل ثابت بالأوراق. كما أن تقرير الخبير عنصر من عناصر الإثبات، تقديره المحكمة مع بقية الأدلة ولا تنقيد به تقيداً مطلقاً.

(3) وزارة الداخلية في بيانها بشأن تطبيق تعديلات قانون المرور لسنة 2025 بينت أن المادة (33) تشمل قيادة مركبة آلية دون رخصة سوق أو برخصة لا تميز قيادة مثل هذه المركبة، وأن المادة (33 مكرراً) تشمل صوراً أشد مثل القيادة برعونة أو تفريط، وتجاوز الإشارة الحمراء، وتجاوز الحد الأقصى للسرعة، وقيادة الباجيات والدراجات في غير الأماكن المخصصة.

أن شخصاً بالغاً أو مالِكاً أو مسؤولاً سلم المركبة إلى من لا يملك حق قيادتها، فتح محضر مستقل أو ملحق لتحديد مسؤوليته بحسب النص المنطبق. ولا ينبغي أن يختلط ذلك بتهمة التسبب في الحادث؛ فقد يكون قائد المركبة غير المرخص هو المخطئ في الحادث، وقد لا يكون كذلك، لكن مخالفة الرخصة تبقى قائمة إذا توافرت عناصرها.⁽¹⁾

وإذا تضرر مال عام أو مال مملوك للغير خارج مركبات أطراف الحادث، وجب مخاطبة الجهة أو الشخص المتضرر لإثبات صفته وقيمة الضرر. فإذا تضررت علامة مرورية أو إشارة ضوئية تخاطب الإدارة العامة للمرور، وإذا تضرر رصيف أو حاجز أو جسم طريق تخاطب الجهة المالكة أو المشرفة عليه، وإذا تضرر عمود إنارة تخاطب وزارة الكهرباء والماء والطاقة المتجددة، وإذا تضرر مال خاص يستدعى المالك أو ممثله القانوني.⁽²⁾

« إخطار الحادث وإذن الإصلاح

إخطار الحادث هو الورقة أو النموذج الذي يتضمن بيانات المركبات وأصحابها ومستعمليها وبيانات رخص القيادة والتأمين، ويشمل غالباً رسماً تخطيطياً ووصفاً للحادث. وله أهمية عملية في مراجعة بيانات القضية وفي تمكين الأطراف من مراجعة شركات التأمين أو الجهات المختصة. غير أن إخطار الحادث لا يغني عن التحقيق متى كانت الواقعة تتضمن نزاعاً فنياً أو إصابة أو شبهة جريمة، ولا يعد بذاته حكماً فاصلاً في المسؤولية.⁽³⁾

أما إذن الإصلاح، فله أهمية خاصة في منع طمس آثار الحادث. فلا يجوز لورش إصلاح السيارات وسائر الحرفيين العاملين في هذا النشاط قبول إصلاحات في مركبة تكون ناجمة عن حادث

(1) المادة (30) من قانون المرور تقرر مسؤولية مالك المركبة أو المرخصة باسمه أو حائزها أو المسؤول عنها عن المخالفات ما لم يقدم دليلاً مقنعاً على أن الذي كان يقود المركبة وقت المخالفة شخص آخر مع تقديم بياناته. كما أن المخالفات المتعلقة بقيادة مركبة دون رخصة أو برخصة غير ملائمة تندرج ضمن نصوص قانون المرور المعدلة سنة 2025.

(2) المادة (1/34) من قانون المرور تعاقب على التسبب في حادث يضر بالممتلكات العامة أو الغير، ومن ثم يلزم تحديد المال المتضرر وصفة مالكة أو حائزه وقيمة الضرر حتى يكون الوصف القانوني مكتمل العناصر.

(3) المادة (46) من قانون المرور، بعد تعديل سنة 2025، منحت محاضر أعضاء قوة الشرطة وأجهزة الضبط والمراقبة المرورية حجية بالنسبة لما ورد فيها من وقائع إلى أن يثبت العكس، غير أن ذلك لا يحول إخطار الحادث إلى حكم قضائي، ولا يمنع المحكمة أو جهة التحقيق من مناقشة الدليل الفني والأقوال والتقارير.

إلا بعد تقديم إذن كتابي صادر من الجهة المختصة. لذلك يجب على المحقق أن يتحقق مما إذا كانت المركبات قد أصلحت قبل المعاينة، وأن يثبت ذلك، لأنه قد يؤثر في قيمة الدليل الفني.⁽¹⁾

« القرارات العملية التي يتخذها المحقق

إذا كان الحادث واضحاً، ولا توجد إصابات، ولا شبهة قيادة تحت تأثير، ولا نزاع جوهري، ولا ضرر بمرفق عام غير ممثل، وكان الصلح جائزاً ومقبولاً وفق القانون، جاز إتمام الإجراءات المبسطة وتسليم الأطراف إخطار الحادث وإذن الإصلاح بحسب النظام المتبع. أما إذا كان هناك متهم ظاهر، فيجوز إخلاء سبيله بتعهد بالحضور أو بكفالة شخصية أو مالية بحسب جسامته الواقعة وظروفها وسلطات جهة التحقيق.⁽²⁾

وإذا تناقضت أقوال الأطراف، أو لم تتضح آلية الحادث، أو احتاجت الواقعة إلى رأي فني، يحال الأطراف إلى الخبير الفني. وإذا اعترض أحد الأطراف على التقرير الفني كتابة أو أثناء المواجهة، يثبت اعتراضه وأسبابه، ويجوز رفع الأمر إلى رئيس التحقيق لمخاطبة الإدارة العامة للمرور أو الجهة الفنية المختصة لتشكيل لجنة فنية أخرى أو لجنة ثلاثية بحسب النظام المتبع.

ويجب مواجهة الأطراف بنتيجة التقرير الجديد، وإعادة تحديد المسؤولية إذا تغير الرأي الفني.⁽³⁾

وإذا تضرر مرفق عام أو مال للدولة، وجب مخاطبة الجهة المختصة وإرفاق ما يثبت تسلم المخاطبة أو ردها في ملف الدعوى. وإذا كان أحد أطراف الحادث مركبة عسكرية أو تابعة لوزارة الداخلية أو جهة حكومية، فتستوفى النماذج الخاصة بها وتخطب الجهة التابعة لها عند الحاجة.

(1) المادة (10 مكرراً) من قانون المرور تحظر على ورش الإصلاح والحرفيين قبول إصلاح مركبة ناجم عن حادث إلا بعد إذن كتابي صادر من الجهة المختصة بوزارة الداخلية، وتهدف هذه القاعدة إلى حفظ آثار الحوادث وحقوق الغير والاعتبارات الأمنية والمرورية.

(2) المادة (41) من قانون المرور بعد تعديل سنة 2025 تنظم الصلح في مواد محددة وترتب عليه انقضاء الدعوى الجزائية وآثارها عند تمامه. أما سلطة الإفراج والتصرف فتخضع للقواعد العامة في قانون الإجراءات والمحاکمات الجزائية بحسب الجهة المختصة.

(3) تقرير الخبرة يخضع لتقدير جهة التحقيق والمحكمة، ومحكمة التمييز تقرر أن تقدير تقرير الخبير من سلطة محكمة الموضوع، وأنها غير مقيدة به متى أقامت قضاها على أسباب سائغة.

وإذا كان أحد الأطراف يتمتع بحصانة قضائية أو دبلوماسية أو كان حدثاً، وجب اتباع القواعد الخاصة في الاختصاص والإجراءات.⁽¹⁾

« والقرارات بصفة مختصرة هي :

أولاً: إخلاء سبيل المتهم بتعهد بالحضور أو بكفالة مالية أو شخصية .

ثانياً: إحالة أطراف الحادث إلى الخبير الفني (إدارة هندسة المرور) في المحافظة التابع لها المخفر في الحالات التالية :

1. في حالة عدم وضوح الحادث لدى المحقق .
2. بسبب التناقض في أقوال أطراف الحادث .
3. لمعاينة أجزاء من المركبة لا يستطيع المحقق الوصول لها .
4. لبيان عما إذا كان أحد أطراف الحادث قد تجاوز حد السرعة المسموح به من عدمه .
5. لبيان مدى توافر شروط الأمن و المتانة في المركبات من عدمه .
6. في حوادث التي ينتج عنها وفيات أو إصابات بليغة للمعاينة و إبداء الرأي الفني .
7. في حوادث الإصطدام و هروب إحدى المركبات .

ثالثاً : إذا تناقضت أقوال الأطراف بعضها مع و عدم وضوح الحادث لدى المحقق بعض

تُجرى مواجهة مع المتسبب في الحادث وفق رأي الخبير الفني، وتوجه إليه تهمة التسبب في وقوع حادث أضر بممتلكات الغير. وإذا تعذر على الخبير الفني تحديد المسؤولية، تُجرى مواجهة بين أطراف الحادث بالتقرير، وتوجه إليهما التهمة، ويترك الفصل بينهما لقاضي الموضوع.

(1) المادة (37) من قانون تنظيم القضاء تسند إلى النيابة العامة دون غيرها التحقيق في الجنايات والجنح التي تقع من القاضي أو عضو النيابة العامة أو عليه. والمادة (47) من قانون الأحداث رقم (111) لسنة 2015 تسند إلى نيابة الأحداث التحقيق والتصرف والادعاء في قضايا الجنايات والجنح التي يرتكبها الأحداث.

رابعاً : إذا إعترض أحد أطراف الحادث كتابياً أو من خلال مواجهته على التقرير الفني للخبير الفني ، فيتم مخاطبة رئيس التحقيق بكتاب مفصل عن حادث مع ملف القضية لمخاطبة الإدارة العامة للمرور لعمل لجنة ثلاثية تتكون من ثلاثة خبراء فنيين لوضع تقرير و يكون تقريرهم نهائي و يواجه المعارض بالتقرير ، و في حالة تغيير المسؤولية يتم مواجهة من جاء بحقة تحديد المسؤولية بالتقرير.

خامساً: في حالة تعرض مرفق عام أو شيء تابع للدولة للأضرار نتيجة الحادث ، يتم مخاطبة الجهة المعنية ، و إخطارها بالحادث و بيان الأضرار التي نتجت و إرفاق صورة بالإستلام في ملف الدعوى .

أمثلة :

- إذا أو العلامات المرورية الإرشادية أو الإشارة الضوئية يتم مخاطبة الإدارة العامة للمرور .
- وإذا تضرر الحاجز الإسمنتي أو الحاجز الشبكي أو الرصيف مخاطبة وزارة الأشغال .
- وإذا تضررت الأشجار و النباتات الموجودة في الطريق نخاطب الهيئة العامة للثروة السمكية عية .
- وإذا تضرر عمود الإنارة نخاطب وزارة الكهرباء و الماء .
- وإذا تضرر عمود الإتصالات نخاطب وزارة المواصلات .

سادساً : في حالة إذا كان أحد أطراف الحادث مركبة عسكرية تابعة لوزارة الداخلية فيتم إرفاق الفورمة الخاصة بها و ملء بياناتها و إرفاقها في ملف الدعوى .

سابعاً: تسليم كل طرف إخطار الحادث وإذن الإصلاح .

« صياغة عملية للأسئلة في التصادم الثنائي والمتعدد

توجه إلى قائد المركبة الأولى أسئلة مركزة:

من أي اتجاه كنت قادماً؟ في أي حارة كنت تسير؟ ما سرعتك التقريبية؟ هل كانت الرؤية واضحة؟ هل كنت متوقفاً أم متحركاً؟ ما سبب توقفك أو تخفيفك السرعة؟ أين كانت المركبة الأخرى قبل الاصطدام؟ ما موضع الصدمة في مركبتك؟ هل توجد إشارات أو علامات أو مطب

أو زحام؟ هل حاولت تفادي الاصطدام؟ هل توجد كاميرا في مركبتك أو في المكان؟ وهل توجد إصابات أو أضرار أخرى؟⁽¹⁾

« وتوجه إلى قائد المركبة الثانية أسئلة مقابلة:

ما خط سيرك؟ ما سرعتك؟ ما المسافة التي كانت بينك وبين المركبة الأولى؟ متى شاهدتها؟ هل استعملت الفرامل؟ هل كانت هناك آثار فرامل؟ هل كانت المركبة الأولى متوقفة أو متحركة؟ هل استخدمت الإشارة؟ هل غيرت مسارك أو رجعت للخلف؟ هل كنت تحمل رخصة وتملك ترخيصاً وتأميناً؟ هل كانت مركبتك صالحة فنياً؟ هل كنت في حالة طبيعية؟ وهل لديك شهود أو كاميرا؟⁽²⁾

أما في الحوادث المتعددة، فيضاف إلى ذلك سؤال كل طرف عن تسلسل الاصطدامات: أي مركبة اصطدمت أولاً؟ هل دفعت مركبتك إلى مركبة أخرى؟ هل وقع الاصطدام الثاني نتيجة قوة الاصطدام الأول؟ هل كانت المركبات متوقفة في زحام؟ هل توجد مركبة ثالثة تسببت في اندفاع المركبات؟ ويجب على المحقق أن يرتب تسلسل الحادث زمنياً وفنياً، لأن المسؤولية قد تختلف بين الاصطدام الأول والاصطدامات اللاحقة.⁽³⁾

« العناصر التي يتعين على المحقق إبرازها :

أولاً: يتعين أن يكون أحد أطراف الحادث مركبة وفقاً للتعريف المبين في قانون المرور ولائحته .

ثانياً : بيان الحالة التي كان عليها المتهم والمجني عليه وقت الحادث من إصابات أو إذا كان أحد منهم بحالة غير طبيعية من عدمة (مثال: إشتباه بحالة سكر) ، حيث نصت المادة

(1) هذه الأسئلة تستند إلى عناصر الخطأ والضرر والسببية، وإلى قواعد تغيير المسار والرجوع ومسافة الأمان والسرعة وأولوية المرور في قانون المرور ولائحته التنفيذية.

(2) المادة (147) من اللائحة التنفيذية بشأن مسافة الأمان، والمادة (142) بشأن تغيير المسار والرجوع والخروج والدخول، والمادة (38) من قانون المرور بشأن القيادة تحت تأثير، والمادة (34) بشأن التسبب في حادث يضر بالملكات.

(3) في التصادم المتسلسل، تكون علاقة السببية هي العنصر الحاسم؛ وتقديرها من سلطة محكمة الموضوع وفق قضاء التمييز متى كان استخلاصها سائغاً وله أصل ثابت بالأوراق، مع الاستعانة بالتقرير الفني عند الحاجة.

تمهل
SLOW

طريق فرعي

قف
STOP

مطب صناعي

طريق رئيسي

اتجاه السير

اتجاه السير

50

طريق داخلي في منطقة الروضة (طريق رئيسي مع طريق فرعي)

* عدد الحارات 2

* حدود السرعة 50 كم/ساعة

* لا يوجد آثار فرامل

المركبة الأولى رقم :

المركبة الثانية رقم :

المبحث الثالث جريمة الإصابة الخطأ في الحوادث المرورية

تمهيد

تُعد جريمة الإصابة الخطأ في الحوادث المرورية من أكثر الجرائم العملية اتصالاً بعمل المحقق، لأنها تقع في منطقة تتداخل فيها القاعدة الجزائية مع القاعدة المرورية، ويتداخل فيها الدليل الفني مع الدليل القولي والطبي. فهي ليست مجرد حادث سير ترتب عليه مصاب، وليست كذلك مجرد مخالفة مرورية عادية؛ بل هي واقعة جزائية لا تقوم إلا إذا ثبت أن إصابة المجني عليه كانت نتيجة خطأ غير عمدي منسوب إلى قائد المركبة أو إلى أحد مستعملي الطريق، وأن هذا الخطأ قد ارتبط بالإصابة برابطة سببية معتبرة.

وقد كان النص التقليدي للمادة 164 من قانون الجزاء يقرر عقوبة محدودة نسبياً لجريمة الإصابة الخطأ، إلا أن المشرع الكويتي تدخل سنة 2025 بتعديل جوهري بموجب المرسوم بقانون رقم 65 لسنة 2025، فاستبدل نص المادة 164، ورفع مقدار الغرامة، وأضاف إلى صور الخطأ عدم مراعاة القوانين واللوائح والإخلال بما تفرضه أصول الوظيفة أو المهنة أو الحرفة، ثم استحدثت المادة 164 مكرراً التي قررت ظروفًا مشددة للإصابة الخطأ، من أهمها تعاطي الجاني مادة مسكرة أو مخدرة أو مؤثرة عقلياً، أو تعدد المصابين، أو حدوث عاهة مستديمة، أو امتناع الجاني عن مساعدة المجني عليه مع قدرته على ذلك.

وتتضاعف أهمية هذا التعديل في الحوادث المرورية؛ لأن أغلب صور الإصابة الخطأ في هذا المجال تنشأ عن مخالفة قانون المرور أو لائحته التنفيذية، كالرعونة، أو عدم الانتباه، أو تجاوز السرعة، أو عدم ترك مسافة أمان، أو قطع الإشارة الضوئية، أو عدم إعطاء الأولوية، أو قيادة المركبة تحت تأثير مواد مؤثرة، أو قيادة مركبة غير مستوفية لشروط الأمن والمتانة. لذلك يجب على المحقق ألا يكتفي بإثبات أن حادثاً وقع وأن إصابة حدثت، بل يتعين عليه أن يحدد على وجه الدقة: ما الخطأ؟ ومن مرتكبه؟ وكيف أدى إلى الإصابة؟ وهل توجد ظروف مشددة؟ وهل الخطأ من جانب واحد أم مشترك؟ وهل خطأ المجني عليه، إن وجد، يشارك خطأ المتهم أم يستغرقه ويقطع رابطة السببية؟

أولاً: النصوص القانونية الحاكمة

النص العام لجريمة الإصابة الخطأ هو المادة 164 من قانون الجزاء، بعد تعديلها، ومؤها

أن كل من تسبب في جرح أحد أو إلحاق أذى محسوس به عن غير قصد، وكان ذلك ناشئاً عن رعونة أو تفريط أو إهمال أو عدم انتباه أو عدم مراعاة القوانين واللوائح، أو عن إخلاله بما تفرضه عليه أصول وظيفته أو مهنته أو حرفته، يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سنة واحدة وبغرامة لا تجاوز خمسمائة دينار ولا تقل عن مائتين وخمسين ديناراً أو بإحدى هاتين العقوبتين.⁽¹⁾

ولياخذ أن النص المعدل وسع أساس الخطأ بإضافة "عدم مراعاة القوانين" إلى جانب اللوائح، وبإضافة الإخلال بأصول الوظيفة أو المهنة أو الحرفة. وهذه الإضافة مهمة في الحوادث المرورية التي يكون أحد أطرافها قائداً مهنيّاً، كسائق حافلة مدرسية، أو سائق مركبة أجرة، أو سائق شاحنة، أو سائق مركبة إسعاف أو نقل عام، لأن معيار الحيطة المطلوب منه قد يكون أشد من معيار السائق العادي بحكم طبيعة عمله وخبرته المهنية والواجبات الفنية المفترضة فيه.

أما المادة 164 مكرراً المستحدثة فقد قررت صورة مشددة للإصابة الخطأ، فنصت على

معاقبة الإصابة المذكورة في المادة السابقة بالحبس مدة لا تجاوز سنتين وبغرامة لا تجاوز ألف دينار ولا تقل عن خمسمائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين إذا اقترنت بأحد الظروف الآتية: تعاطي الجاني مادة مسكرة أو مخدرة أو مؤثرة عقلياً أو أي مادة أخرى تؤثر على قوى الشخص الطبيعية؛ أو إذا ترتب على فعل الجاني إصابة شخصين فأكثر؛ أو إذا ترتب على فعله إصابة المجني عليه بعاهة مستديمة؛ أو إذا امتنع الجاني أو أهمل وقت ارتكابه للفعل عن مساعدة المجني عليه وهو قادر عليها. وتكون العقوبة الحبس مدة لا تجاوز ثلاث سنوات وبغرامة لا تجاوز ألفي دينار ولا تقل عن ألف دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين إذا اجتمع طرفان فأكثر من هذه الظروف.⁽²⁾

ومن زاوية قانون المرور، تنص المادة 1/34، بعد تعديلها بالمرسوم بقانون رقم 5 لسنة

2025، على معاقبة من تسبب في وقوع حادث يضر بالممتلكات العامة أو الغير نتيجة مخالفة

(1) المادة 164 من قانون الجزاء الكويتي، كما استبدلت بموجب المرسوم بقانون رقم 65 لسنة 2025 بتعديل قانون الجزاء

الصادر بالقانون رقم 16 لسنة 1960.

(2) المادة 164 مكرراً من قانون الجزاء الكويتي، المضافة بموجب المرسوم بقانون رقم 65 لسنة 2025.

أحكام قانون المرور أو لائحته التنفيذية.⁽¹⁾

ولا يغني هذا النص عن تطبيق المادة 164 متى وقعت إصابة، بل يطبق في نطاق الضرر المادي، بينما تبقى إصابة الأشخاص خاضعة لقانون الجزاء. فإذا اجتمع في الواقعة ضرر بالملكات وإصابة أشخاص، وجب على المحقق إثبات الأمرين معاً، وبيان النصوص المنطبقة على كل منهما.

كما أن المادة 38 من قانون المرور، بعد تعديلها في سنة 2025، قررت عقوبة مشددة على قيادة المركبة تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو العقاقير المحذر من القيادة تحت تأثيرها أو أية مادة أخرى تؤثر في قوى الشخص الطبيعية.

وتشتد العقوبة إذا نتج عن هذا الفعل حادث أدى إلى تلفيات، وتشتد أكثر إذا أدى الحادث إلى إصابة أو وفاة، حيث تصل العقوبة إلى الحبس مدة لا تزيد على خمس سنوات ولا تقل عن سنتين وبغرامة لا تزيد على خمسة آلاف دينار ولا تقل عن ألفي دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين، مع الأمر بسحب رخصة السوق وفق الحدود المقررة.⁽²⁾

وتظهر أهمية هذا النص في أن القيادة تحت التأثير قد تشكل في الوقت ذاته ظرفاً مشدداً في جريمة الإصابة الخطأ وفق **المادة 164 مكرراً من قانون الجزاء**، وجريمة مرورية مستقلة ذات عقوبة أشد وفق **المادة 38 من قانون المرور** إذا نتج عنها حادث أدى إلى إصابة. وفي هذه الحالة يجب على المحقق بحث التعدد والارتباط والوصف الأشد، وإحالة الواقعة إلى الجهة المختصة بحسب الوصف القانوني النهائي.

كذلك أجازت المادة 42 من قانون المرور لمدير عام الإدارة العامة للمرور أو من يفوضه سحب رخصة السوق أو إجازة تسيير المركبة أو اللوحات إدارياً في حالات معينة، ومن بينها حوادث القتل أو الإصابة الخطأ الناتجة عن المركبات الآلية، إذ يحق لعضو قوة الشرطة الذي ضبط الحادث أو للمحقق أن يحتجز رخصة السوق أو إجازة تسيير المركبة ويحيلها إلى الجهة المختصة خلال أربع

⁽¹⁾ المادة 1/34 من المرسوم بقانون رقم 67 لسنة 1976 في شأن المرور، كما استبدلت بموجب المرسوم بقانون رقم 5 لسنة 2025.

⁽²⁾ المادة 38 من قانون المرور الكويتي، كما استبدلت بموجب المرسوم بقانون رقم 5 لسنة 2025.

وعشرين ساعة للتصرف بشأنها، بعد سماع أقوال صاحب الشأن.⁽¹⁾

وأجازت المادة 44 من قانون المرور لأي عضو من أعضاء قوة الشرطة القبض على من يرتكب حادث مرور ترتب عليه إصابة إنسان أو وفاته، وكذلك من يقود مركبة تحت تأثير المسكرات أو المخدرات أو المؤثرات العقلية، أو يحاول الهروب بعد حادث يضر بسلامة أحد الأفراد، أو يقود برعونة أو تفريط أو بطريقة تعرض الأرواح أو الأموال للخطر، أو يتجاوز الحد الأقصى للسرعة بما يزيد على خمسين كيلومتراً في الساعة.⁽²⁾

ثانياً: تعريف الإصابة الخطأ في الحوادث المرورية

يمكن تعريف الإصابة الخطأ في الحوادث المرورية بأنها: كل جرح أو أذى محسوس يلحق بإنسان نتيجة حادث مروري، دون قصد من الجاني إلى إحداث الإصابة، متى كان ذلك ناشئاً عن رعونة أو تفريط أو إهمال أو عدم انتباه أو عدم مراعاة للقوانين أو اللوائح أو إخلال بواجب مهني أو فني، وثبتت علاقة السببية بين هذا الخطأ وبين الإصابة.

ويتضح من هذا التعريف أن الجريمة لا تقوم لمجرد حصول الإصابة، ولا لمجرد وقوع مخالفة مرورية، بل لا بد من اجتماع ثلاثة عناصر: خطأ منسوب إلى المتهم، ونتيجة تتمثل في جرح أو أذى محسوس، ورابطة سببية بين الخطأ والنتيجة. فإذا انعدم أحد هذه العناصر، انتفى الوصف الجزائي للإصابة الخطأ، ولو بقيت مسؤولية مدنية أو مخالفة مرورية مستقلة.

والأذى المحسوس هو كل أثر بدني له وجود واقعي يمكن إدراكه طبيياً، كالكدمات، والجروح، والكسور، والرضوض، والحروق، والارتجاجات، والتمزقات، وما في حكمها. أما الألم العابر الذي لا يثبت بتقرير طبي أو لا يخلّف أثراً محسوساً، فلا يكفي بذاته لإقامة الجريمة، وإن كان قد يستدعي إثباتاً وتحرياً بحسب ظروف الواقعة.

(1) المادة 42 من قانون المرور الكويتي، كما استبدلت بموجب المرسوم بقانون رقم 5 لسنة 2025.

(2) المادة 44 من قانون المرور الكويتي، كما استبدلت بموجب المرسوم بقانون رقم 5 لسنة 2025.

ثالثاً: أركان جريمة الإصابة الخطأ

1. الركن المادي: الفعل الخاطئ

الفعل الخاطئ هو نشاط إرادي، إيجابياً كان أم سلبياً، لا يتفق مع واجبات الحيطة والحذر المفروضة على الشخص المعتاد إذا وجد في ذات الظروف الخارجية التي وجد فيها المتهم، ويؤدي إلى إصابة الغير. وقد يكون الخطأ فعلاً إيجابياً، كقيادة المركبة بسرعة غير ملائمة، أو الانحراف المفاجئ، أو التجاوز الخطر، أو قطع الإشارة الحمراء، أو دخول التقاطع دون تثبت، أو استعمال الهاتف أثناء القيادة، أو قيادة مركبة فاقدة لشروط الأمن والمتانة.

وقد يكون امتناعاً، كعدم استعمال الفرامل في الوقت المناسب، أو عدم استخدام آلة التنبيه عند لزومها، أو عدم الوقوف بعد الحادث، أو عدم إبلاغ الإسعاف أو الشرطة، أو عدم تقديم المساعدة الممكنة للمصاب.

« والخطأ في جريمة الإصابة الخطأ يتخذ صورتين رئيسيتين: خطأ عام وخطأ خاص.

أما الخطأ العام فيظهر في الرعونة أو التفريط أو الإهمال أو عدم الانتباه. فالرعونة تعني الطيش وسوء التقدير، كمن يقود بسرعة عالية قرب مدرسة أو ممر مشاة أو في طريق داخلي مزدحم. والتفريط هو مجاوزة حدود الحذر الواجب والاستخفاف بالخطر رغم إمكان توقعه، كمن يدخل تقاطعاً دون تخفيض السرعة أو يقترب من مركبة متوقفة دون ترك مسافة كافية. والإهمال هو ترك ما كان يجب فعله، كعدم صيانة المكابح أو الإطارات أو الأنوار. أما عدم الانتباه فهو انصراف ذهن السائق عن الطريق أو عن حركة المركبات والمشاة، كالتحدث بالهاتف أو متابعة شاشة أو الالتفات إلى الخلف أو الانشغال بالركاب.

وأما الخطأ الخاص فيتحقق بمخالفة القوانين واللوائح والقرارات التنظيمية، ولا سيما قانون المرور ولائحته التنفيذية.

ومن أمثلته: تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء، أو مخالفة أولوية المرور، أو تجاوز السرعة المقررة، أو السير عكس الاتجاه، أو مخالفة شروط الحمولة، أو قيادة مركبة غير مرخصة أو غير صالحة فنياً، أو الوقوف الخطر، أو مخالفة قواعد عبور المشاة أو قواعد الدراجات.

ولا يعني ثبوت المخالفة المرورية بذاته قيام جريمة الإصابة الخطأ، لأن المخالفة لا بد أن تكون هي السبب أو أحد الأسباب المؤثرة في الإصابة. فإذا ثبت أن المخالفة لا علاقة لها بالحادثة، أو أن الإصابة وقعت بسبب أجنبي مستقل، فلا تقوم الجريمة لمجرد وجود المخالفة. وفي المقابل، فإن انتفاء مخالفة نص مروري محدد لا ينفي حتماً الخطأ، إذ قد يقوم الخطأ العام من رعونة أو إهمال أو عدم انتباه رغم عدم ثبوت مخالفة خاصة.

• النتيجة: الجرح أو الأذى المحسوس

النتيجة في هذه الجريمة هي إصابة المجني عليه بجرح أو أذى محسوس. ولذلك يكتسب التقرير الطبي أهمية خاصة؛ لأنه يثبت وجود الإصابة ونوعها وموضعها ومدى جسامتها ومدة العلاج المتوقعة وما إذا كانت قد تخلفت عنها عاهة مستديمة. غير أن التقرير الطبي، رغم أهميته، لا يكفي وحده لإدانة المتهم، لأنه يثبت الإصابة ولا يثبت بالضرورة سببها أو مرتكبها أو الخطأ الذي أدى إليها. لذلك يجب أن يضم التحقيق بين التقرير الطبي وباقي الأدلة: المعاينة، ومخطط الحادث، وأقوال الأطراف، وشهادة الشهود، وتقرير الخبير الفني، وكاميرات المراقبة، ومواقع التلفيات.

وتبرز أهمية جسامته الإصابة بعد تعديل سنة 2025؛ لأن إصابة المجني عليه بعاهة مستديمة أصبحت ظرفاً مشدداً وفق المادة 164 مكرراً. والعاهة المستديمة لا تثبت بمجرد ادعاء المصاب أو تقرير أولي، بل يلزم بشأها تقرير طبي نهائي أو تقرير من الطب الشرعي يبين طبيعتها، ودوامها، ونسبتها إن أمكن، وصلتها بالحادثة.

• علاقة السببية :

علاقة السببية هي الرابطة التي تصل بين خطأ المتهم وإصابة المجني عليه. ولا تقوم الجريمة إلا إذا ثبت أن الإصابة كانت نتيجة طبيعية ومحتملة للخطأ المنسوب إلى المتهم. فإذا قاد شخص مركبته بسرعة زائدة، واصطدم بمركبة أخرى فأصيب قائدها، كانت السرعة أو عدم الانتباه أو مخالفة الأولوية سبباً ظاهراً في الإصابة متى دلت المعاينة على ذلك. أما إذا ثبت أن المجني عليه ارتكب فعلاً مفاجئاً لا يمكن توقعه أو تفاديه، وأن السائق كان ملتزماً بواجب الحذر، فقد تنتفي علاقة السببية أو ينتفي الخطأ ابتداءً.

ولا يشترط أن يكون خطأ المتهم هو السبب الوحيد للإصابة، بل يكفي أن يكون سبباً فعالاً أو مؤثراً فيها. فقد يشترك خطأ المتهم مع خطأ المجني عليه أو خطأ الغير، ومع ذلك تقوم مسؤولية المتهم إذا بقي خطؤه منتجاً في وقوع الإصابة. أما إذا كان خطأ المجني عليه قد استغرق خطأ المتهم وكان وحده كافياً لإحداث النتيجة، فقد يقطع رابطة السببية.

وفي قضايا الدهس، يجب بحث المسافة بين المركبة والمجني عليه عند المشاهدة، وسرعة المركبة، ومكان عبور المشاة، وحالة الرؤية، ووجود ممر مشاة من عدمه، ورد فعل السائق، وآثار الفرامل، وموضع الاصطدام في جسم المجني عليه وفي المركبة. وفي قضايا تصادم المركبات، يجب بحث أولوية المرور، والحرارات، ونقطة الاصطدام، واتجاه القوة، وموضع التلفيات، ومكان استقرار المركبات، وآثار الانزلاق أو الفرامل، وحالة الإشارات والعلامات الأرضية.

2. الركن المعنوي: الخطأ غير العمدى

الركن المعنوي في جريمة الإصابة الخطأ لا يقوم على قصد جنائي متجه إلى إحداث الإصابة، وإنما يقوم على الخطأ غير العمدى. فقد لا يتوقع المتهم الإصابة رغم أن الشخص المعتاد كان يجب أن يتوقعها، وقد يتوقع احتمال وقوعها ولكنه يعتمد على مهارته أو على إمكان تفاديها دون أن يتخذ الاحتياط الكافي. وفي الحالتين تقوم الجريمة متى ثبت الخطأ والنتيجة والسببية.

وعلى المحقق أن يتجنب استخدام العبارات المجردة مثل "قاد بإهمال" أو "لم ينتبه" أو "كان مسرعاً" دون بيان الوقائع التي تكشف ذلك. فالتحقيق الأكاديمي السليم يربط الوصف بالواقع: كم كانت السرعة؟ ما الحد المقرر؟ أين كان المجني عليه؟ هل كان الطريق مضاءً؟ هل توجد آثار فرامل؟ هل كانت المركبة صالحة؟ هل كان السائق تحت تأثير مادة؟ هل كان يستخدم الهاتف؟ هل كان في إمكانه تفادي الحادث؟

رابعاً: الظروف المشددة بعد تعديل سنة 2025

استحدثت المشرع بالمادة 164 مكرراً ظروفاً مشددة للإصابة الخطأ، وهي تمثل تحولاً تشريعياً مهماً؛ لأنها تفرق بين الإصابة الخطأ العادية والإصابة الخطأ ذات الخطورة الخاصة.

الظرف الأول هو تعاطي الجاني مادة مسكرة أو مخدرة أو مؤثرة عقلياً أو أي مادة أخرى تؤثر في قواه الطبيعية. وهذا الظرف يرد كثيراً في الحوادث المرورية، لأن القيادة تحت التأثير تضعف الإدراك ورد الفعل والسيطرة على المركبة، وتجعل الخطأ أكثر جسامة.

ولا يكفي في التحقيق مجرد الاشتباه، بل يجب إثبات الحالة بوسائل قانونية وفنية، كالمعاينة، وشهادة الشهود، ورائحة المسكر، واضطراب الكلام أو الاتزان، ونتيجة التحليل، وتوقيت أخذ العينة، وسلامة إجراءات التحريز.

الظرف الثاني هو إصابة شخصين فأكثر. وهنا لا يعامل تعدد المصابين على أنه مجرد تعدد وقائع مستقلة، بل جعله المشرع ظرفاً مشدداً يدل على جسامة النتيجة. وعلى المحقق أن يثبت لكل مصاب تقريراً طبياً مستقلاً، وأن يحدد صلة كل إصابة بالحادث ذاته، وألا يكتفي بعبارة عامة بأن "الحادث أسفر عن عدة إصابات".

الظرف الثالث هو تخلف عاهة مستديمة. وهذا الظرف لا يثبت إلا بتقرير طبي نهائي أو تقرير طب شرعي يحدد العاهة وصلتها بالحادث. ولا يكفي التقرير الأولي الذي يصف كسراً أو جرحاً؛ لأن العاهة المستديمة تفترض دوام الأثر أو نقص المنفعة أو فقدانها على نحو مستقر.

الظرف الرابع هو امتناع الجاني أو إهماله وقت ارتكاب الفعل عن مساعدة المجني عليه وهو قادر عليها. وهذا الظرف بالغ الأهمية في حوادث المرور؛ لأنه يحول سلوك ما بعد الحادث إلى عنصر مؤثر في التشديد.

ويتحقق الامتناع إذا ترك السائق المصاب في مكان الحادث، أو غادر الموقع دون إبلاغ الشرطة أو الإسعاف، أو تقاعس عن طلب المساعدة رغم قدرته. ولا يشترط أن ينقل المصاب بنفسه إذا كان ذلك يضره أو يتعذر عليه، بل يكفي أن يتخذ وسيلة جدية للمساعدة، كإبلاغ الإسعاف والشرطة، وتأمين الموقع، ومنع تفاقم الخطر.

أما إذا اجتمع ظرفان فأكثر من هذه الظروف، كما لو كان السائق تحت تأثير مادة مؤثرة وأصاب شخصين فأكثر، أو تسبب في عاهة مستديمة وامتنع عن مساعدة المصاب، فإن العقوبة ترتفع إلى الحبس مدة لا تتجاوز ثلاث سنوات وبغرامة لا تتجاوز ألفي دينار ولا تقل عن ألف دينار

أو بإحدى هاتين العقوبتين.

وينبغي التنبيه إلى أن الصورة المشددة في المادة 164 مكرراً، رغم تشديدها، تظل في حدود اللجنة من حيث الحد الأقصى للحبس إذا لم تتجاوز ثلاث سنوات.

غير أن الواقعة قد تأخذ وصفاً أشد إذا انطبقت عليها المادة 38 من قانون المرور في حالة القيادة تحت تأثير المسكرات أو المخدرات أو المؤثرات العقلية وترتب على ذلك حادث أدى إلى إصابة أو وفاة، لأن عقوبتها تصل إلى خمس سنوات، بما يثير مسألة الاختصاص والوصف الأشد. **خامساً: التمييز بين الإصابة الخطأ والمخالفة المرورية والضرر المادي** يجب على المحقق أن يميز بين ثلاثة مستويات قانونية في الحادث الواحد.

المستوى الأول هو المخالفة المرورية المجردة، كعدم حمل رخصة، أو مخالفة قواعد الوقوف، أو تجاوز بسيط للسرعة، وهي قد تقوم ولو لم تقع إصابة.

المستوى الثاني هو الضرر المادي بالممتلكات العامة أو الخاصة، وهو ما تعالجه المادة 1/34 من قانون المرور إذا كان الحادث قد أضر بالممتلكات نتيجة مخالفة أحكام قانون المرور أو لائحته التنفيذية.

المستوى الثالث هو إصابة الأشخاص، وهي التي تخضع للمادة 164 من قانون الجزاء أو المادة 164 مكرراً عند توافر ظرف مشدد. ولا يصح الاكتفاء بالمادة 34 عند وجود مصاب، كما لا يصح اعتبار كل تلفية في المركبة دليلاً على إصابة خطأ؛ فلكل وصف عناصره وأدلته.

وقد يجتمع في الواقعة الواحدة أكثر من وصف: إصابة خطأ، وإتلاف ممتلكات الغير، وقيادة تحت تأثير مادة مؤثرة، وتجاوز إشارة حمراء، وترك مكان الحادث، وقيادة بدون رخصة أو بتأمين منته. وهنا يجب على المحقق أن يوجه الاتهام أو يثبت الوقائع بما يسمح بتطبيق النصوص الصحيحة دون خلط أو ازدواج غير مبرر.

سادساً: المبادئ القضائية ذات الصلة

استقر القضاء على أن علاقة السببية في المواد الجزائية مسألة موضوعية تستخلصها المحكمة من ظروف الواقعة وأدلتها، متى كان استخلاصها سائغاً وله أصل ثابت في الأوراق. وفي جرائم الخطأ غير العمدية، لا بد من بيان كنه الخطأ المنسوب إلى المتهم، وموقف كل من المتهم والجني عليه وقت الحادث، وكيفية اتصال الخطأ بالنتيجة.

ومن المبادئ المهمة في هذا المجال أن إهمال الجني عليه في العلاج أو التراخي في مداركته لا يقطع بذاته رابطة السببية، ما لم يثبت أن هذا الإهمال كان متعمداً لتجسيم المسؤولية.

وقد قررت محكمة التمييز الكويتية هذا المعنى في الطعن رقم 2002/464 جزائي، جلسة 2003/12/16، إذ انتهت إلى أن الإهمال في علاج الجني عليه أو التراخي فيه لا يقطع رابطة السببية ما لم يثبت أنه كان متعمداً لتجسيم المسؤولية.⁽¹⁾

كما أن محكمة التمييز في الطعن رقم 254 لسنة 2013 جزائي/2، جلسة 2014/6/16 عرضت لتطبيق عملي في جريمة قتل خطأ، وقررت أن الأدلة المستمدة من المتهم، وتقرير الأدلة الجنائية، متى كانت سائغة ومن شأنها أن تؤدي إلى ما رتبته الحكم عليها، تكفي لحمل الحكم. ويستفاد من هذا الحكم في مجال الإصابة الخطأ أن الدليل الفني لا يعمل منفرداً في فراغ، بل يندمج مع أقوال الشهود وباقي القرائن لتكوين عقيدة المحكمة.⁽²⁾

وفي المجال المدني المتصل بنتائج الحوادث، قضت محكمة التمييز في الطعن رقم 167 لسنة 2010 مدني، جلسة 2013/3/20، بمبدأ مؤداه أن مشاركة المضرور في إحداث الضرر لا تؤدي

(1) محكمة التمييز الكويتية، الطعن رقم 2002/464 جزائي، جلسة 2003/12/16، القسم الخامس، المجلد الرابع عشر، ص 247، منشور ضمن المبادئ الجزائية: الإهمال في علاج الجني عليه أو التراخي فيه لا يقطع رابطة السببية ما لم يثبت أنه كان متعمداً لتجسيم المسؤولية.

(2) محكمة التمييز الكويتية، الدائرة الجزائية الثانية، الطعن رقم 254 لسنة 2013 جزائي/2، جلسة 2014/6/16، في تطبيقات القتل الخطأ والأدلة الفنية والقولية.

دائماً إلى نفي المسؤولية، وإنما قد تؤثر في تقديرها أو في توزيع التعويض بحسب ظروف الدعوى.⁽¹⁾

ورغم أن هذا المبدأ مدني بطبيعته، إلا أنه يفيد المحقق في فهم أثر الخطأ المشترك، مع ضرورة التمييز بين المسؤولية المدنية والمسؤولية الجزائية؛ فالأخيرة لا تثبت إلا بيقين وبقيام الخطأ والنتيجة والسببية.

كما ورد في ملخص منشور لحكم محكمة التمييز المدنية والتجارية في الطعن رقم 1358 لسنة 2023، جلسة 2023/9/25، أن البراءة الجزائية من تهمة الإصابة الخطأ وإتلاف السيارة لا تمنع بالضرورة بحث المسؤولية المدنية عن حراسة الأشياء متى توافرت أركانها المدنية.

وهذا المبدأ ينبه المحقق إلى أن نطاق الإثبات الجزائي يختلف عن نطاق التعويض المدني، وأن البراءة الجزائية لا تعني دائماً انتفاء كل أثر مدني للحدث.

سابعاً: العناصر التي يتعين على المحقق إبرازها

يتعين على المحقق في قضايا الإصابة الخطأ المرورية أن يبرز عناصر محددة، لا باعتبارها إجراءات شكلية، بل باعتبارها ركائز لإثبات الجريمة أو نفيها.

أولاً: تحديد هوية قائد المركبة وقت الحادث تحديداً يقينياً، لأن المسؤولية الجزائية شخصية، ولا يكفي أن تكون المركبة مملوكة لشخص معين لإسناد الإصابة إليه.

ثانياً: تحديد مكان الحادث بدقة، وبيان ما إذا كان طريقاً داخلياً أو سريعاً، رئيسياً أو فرعياً، منظماً بإشارة ضوئية أو غير منظم، ذا أولوية أو تقاطعاً متساوي الأهمية، وما إذا كان مكان الحادث مخصصاً لعبور المشاة.

ثالثاً: بيان حالة الطريق وقت الحادث، من حيث الإضاءة، والرؤية، والطقس، وكثافة المرور،

(1) محكمة التمييز الكويتية، الدائرة المدنية، الطعن رقم 167 لسنة 2010، جلسة 2013/3/20، مكتب في 41، القاعدة رقم 29، في أثر مشاركة المضرور في إحداث الضرر.

وحالة سطح الطريق، ووجود مطبات أو أعمال أو حفريات أو علامات تحذيرية.

رابعاً: بيان سرعة المركبة أو السرعة التقريبية، ومدى تناسبها مع الحد المقرر وظروف الطريق. ولا يكفي القول بأن السرعة كانت "كبيرة" إلا إذا دعمتها قرائن، كآثار الفرامل، أو مسافة اندفاع المركبة، أو شدة التلفيات، أو شهادة الشهود، أو تقرير الخبير.

خامساً: بيان نقطة الاصطدام في الطريق وفي المركبة وفي جسم المجني عليه، لأن نقطة الاصطدام من أهم مفاتيح تحديد المسار والخطأ والسببية.

سادساً: بيان ما إذا كان المتهم قد استخدم الفرامل أو آلة التنبيه أو حاول تفادي الحادث، وبيان مدى كفاية رد فعله مقارنة بظروف الخطر.

سابعاً: بيان الحالة الطبيعية للمتهم، وهل توجد شبهة سكر أو تعاطٍ أو إرهاق أو استعمال هاتف أو انشغال بغير الطريق، واتخاذ إجراءات الفحص والتحليل فوراً عند قيام المقتضى.

ثامناً: بيان الحالة الصحية للمجني عليه قبل الحادث وبعده، وسبب الإصابات الواردة بالتقرير الطبي، وما إذا كانت الإصابات قديمة أو حديثة، مباشرة أو غير مباشرة، وما إذا تخلفت عاهة مستديمة.

تاسعاً: بيان وجود خطأ مشترك من المجني عليه أو الغير، مع تحديد أثره: هل شارك في النتيجة فقط، أم استغرق خطأ المتهم وقطع السببية؟.

عاشراً: بحث الظروف المشددة بعد تعديل سنة 2025: هل كان المتهم تحت تأثير مادة مؤثرة؟ هل تعدد المصابون؟ هل وجدت عاهة مستديمة؟ هل امتنع المتهم عن مساعدة المصاب رغم قدرته؟.

ثامناً: الأسئلة النموذجية في التحقيق

لا يقصد بالأسئلة الآتية أن تكون قالباً جامداً، بل هي محاور إرشادية يختار منها المحقق ما يلائم الواقعة.

« سؤال المبلغ إذا كان غير المجني عليه

يسأل المبلغ عن اسمه وصفته وعلاقته بأطراف الحادث، وكيف علم بالواقعة، وهل شاهدها بنفسه أم نقلت إليه من الغير. ويسأل عن زمان ومكان الحادث، وعن وصف الطريق، وحالة الرؤية، والطقس، وكثافة المرور، وعن كيفية وقوع الحادث بحسب ما شاهده أو علمه.

كما يسأل عن حالة المصاب بعد الحادث، ومن قام بإسعافه، وهل حضر رجال الشرطة أو الإسعاف، وهل توجد كاميرات أو شهود. وإذا كان الحادث دهساً، يسأل عن موضع المصاب من الطريق، وهل كان يعبر من ممر مشاة، وهل كان الداهس معروفاً له، وهل توجد بيانات عن المركبة أو قائدها إذا هرب من الموقع.

« سؤال المجني عليه المصاب

يسأل المصاب، متى سمحت حالته الصحية، عن كيفية وقوع الحادث بالتفصيل، وعن مكانه قبل الاصطدام، واتجاهه، وما إذا كان قائداً لمركبة أو راكباً أو ماشياً. ويسأل عن المركبة الصادمة وقائدها، وعن السرعة التقريبية، وعن المسار الذي كانت تسلكه كل مركبة، وعن نقطة الاصطدام في المركبة وفي الطريق، وعن حالة الجو والرؤية. كما يسأل عن ردة فعله قبل الحادث، وهل حاول تفادي الاصطدام، وهل استخدم قائد المركبة الأخرى الفرامل أو آلة التنبيه، ومن قام بإسعافه، وما سبب الإصابات الواردة بتقريره الطبي، وهل كانت لديه إصابات سابقة أو أمراض أو عمليات حديثة قد تؤثر في تقدير الضرر.

وفي حالة الدهس، يسأل المصاب عن موضعه من الطريق، وهل كان يعبر من ممر مشاة، وسبب عدم استخدامه إن لم يستخدمه، وهل شاهد المركبة قبل الاصطدام، وكم كانت المسافة بينه وبينها، وبأي جزء من جسمه وقع الاصطدام، وأين استقر بعد الحادث، وأين استقرت المركبة، وهل غادر السائق الموقع أو قدم المساعدة.

« سؤال المتهم المعترف

يسأل المتهم عن بياناته ورخصة قيادته وإجازة تسيير المركبة والتأمين، ومن كان يقود المركبة وقت الحادث. ثم يسأل عن اعترافه تفصيلاً، ووجهته، ومساره، وسرعته، وحالة الطريق والرؤية، ومتى شاهد المجني عليه أو المركبة الأخرى لأول مرة، وما المسافة بينهما، وهل استخدم الفرامل أو آلة التنبيه، وهل حاول الانحراف أو التوقف، وما سبب عدم تفادي الحادث. ويسأل عن الجزء الذي

اصطدم بالجنبي عليه أو بالمركبة الأخرى، وعن موضع التلفيات، وعن مكان توقفه بعد الحادث، ومن قام بإسعاف المصاب.

كما يسأل صراحة عن حالته وقت القيادة: هل تناول مسكراً أو مخدراً أو مؤثراً عقلياً أو دواءً مخدراً من القيادة تحت تأثيره؟ وهل كان مرهقاً أو يستخدم الهاتف أو منشغلاً؟ وهل يعلم بوجود إصابات؟ وهل قدم المساعدة أو أبلغ الإسعاف أو الشرطة؟ ولماذا لم يفعل إن لم يفعل؟.

« سؤال المتهم المنكر

بعد مواجهته بالالتزام، يسأل عن الصحيح في روايته، وعن سبب وجوده في مكان الحادث، وعن علاقته بالجنبي عليه، وعن ظروف ضبطه أو إحضاره. ثم يواجه بأقوال الجنبي عليه والشهود، وبمحضر المعاينة، وبالتقرير الطبي، وبمخطط الحادث، وبما ثبت من آثار فرامل أو عدم وجودها، وبنقطة الاصطدام، وبحالة الإشارة أو أولوية المرور، ونتيجة التحليل إن وجدت. ولا توجه المواجهة بصيغة تقريرية مجردة، بل بصيغة تمكنه من الرد: ما قولك وقد ثبت من المعاينة أن نقطة الاصطدام في مسارك؟ ما قولك في عدم وجود آثار فرامل؟ ما قولك في شهادة الشاهد بأنك قطعت الإشارة؟ ما سبب عدم إسعافك للمصاب أو إبلاغ الشرطة؟.

« سؤال مرافق المصاب أو المتهم

يسأل المرافق عن مكان جلوسه في المركبة، وما إذا كان يرى الطريق، ومن كان يقود، وبأي سرعة تقريبية، وهل كان القائد منتبهاً، وهل كان يستخدم الهاتف أو تحت تأثير مادة، وهل شاهد الخطر قبل الحادث، وهل حاول القائد تفاديه، وما الذي حصل بعد الاصطدام، ومن أسعف المصاب، وهل غادر أحد أطراف الحادث المكان.

« سؤال الشاهد

يسأل الشاهد عن مكان وجوده وزاوية رؤيته والمرحلة التي شاهدها من الحادث: قبل الاصطدام، أو أثناءه، أو بعده. ويسأل عن سرعة المركبات، ومسارها، وحالة الإشارة أو الأولوية، وحالة الطريق والرؤية، ومن اصطدم بالآخر، وما ردة فعل قائد المركبة، وهل استخدم الفرامل أو آلة التنبيه، وهل ساعد المصاب أو غادر المكان. ويجب اختبار مدى دقة الشهادة بسؤاله عن المسافات والاتجاهات ومكان وقوفه، لأن الشاهد قد يرى جزءاً من الحادث لا كله.

تاسعاً: القرارات والإجراءات العملية

أول إجراء جوهري هو الانتقال إلى مكان الحادث ومعاينته كلما كانت المعاينة لازمة، أو تكليف المختصين بها على وجه عاجل. ويجب أن تتضمن المعاينة وصفاً للطريق، واتجاهات السير، وعدد الحارات، والإشارات والعلامات الأرضية، وحالة الإنارة، وآثار الفرمامل، والزجاج، والزيوت، والأجزاء المتناثرة، ومواضع التلفيات، ونقطة الاصطدام، ومكان استقرار المركبات أو جسم المصاب.

ثانيها، تصوير موقع الحادث تصويراً عاماً وتفصيلياً، وإعداد مخطط فني واضح يبين المسارات، ونقاط الاصطدام، وأماكن الوقوف، واتجاهات السير، وموقع العلامات المرورية، والمسافات ذات الدلالة.

ثالثها، التحفظ على المركبات إذا كان فحصها ضرورياً، وندب الأدلة الجنائية أو الخبير الفني لفحص المكابح والإطارات والأنوار وجهاز التوجيه وحالة الأمن والمتانة، وبيان ما إذا كان العيب الفني سابقاً على الحادث أو ناشئاً عنه.

رابعها، طلب التقرير الطبي للمصاب، ومتابعة التقارير اللاحقة إذا كانت الإصابة خطيرة أو يحتمل أن تخلف عاهة مستديمة، وندب الطب الشرعي عند اللزوم لتحديد طبيعة الإصابة ونسبتها وصلتها بالحادث.

خامسها، اتخاذ إجراءات فحص حالة المتهم عند الاشتباه في السكر أو التعاطي أو التأثير الدوائي، مع مراعاة سرعة أخذ العينة وسلامة التحريز وتوثيق وقت الضبط ووقت الفحص.

سادسها، طلب تسجيلات كاميرات المراقبة وكاميرات الطرق والمحال والمنازل القريبة قبل فوات مدة الحفظ، لأنها قد تكون الدليل الحاسم في تحديد الإشارة والمسار والسرعة ورد الفعل.

سابعها، اتخاذ القرار المناسب بشأن المتهم: حجزه، أو إخلاء سبيله بضمان أو بغير ضمان، أو حبسه احتياطياً عند توافر مبرراته، مع مراعاة جسامه الإصابة والظروف المشددة واحتمال الهرب أو العبث بالأدلة.

ثامنها، تطبيق الإجراءات الإدارية المتعلقة برخصة السوق أو إجازة تسيير المركبة متى كانت الواقعة من حوادث الإصابة الخطأ الناتجة عن المركبات الآلية، وفق المادة 42 من قانون المرور.

تاسعها، مخاطبة مالك الممتلكات المتضررة، سواء كان شخصاً طبيعياً أو اعتبارياً أو جهة حكومية، لبيان قيمة الأضرار إذا ترتب على الحادث تلفيات، وإرفاق ما يثبت ذلك.

عاشرها، إثبات بيانات التأمين ووثيقة التأمين واسم المؤمن له، وإخطار شركة التأمين كلما تطلب القانون أو اللائحة ذلك، لأن الحادث المروري غالباً ما يترتب عليه مسار مدني إلى جانب المسار الجزائي.

عاشراً: خلاصة تطبيقية

الإصابة الخطأ في الحوادث المرورية لا تثبت بمجرد وقوع حادث أو وجود تقرير طبي، بل تثبت بمنهج ثلاثي: خطأ محدد، وإصابة ثابتة، ورابطة سببية واضحة. وكلما كان التحقيق دقيقاً في وصف الطريق، وحالة المركبة، وسلوك السائق، وسلوك المجني عليه، ونقطة الاصطدام، والظروف المشددة، أصبح التكييف القانوني أكثر استقراراً.

وقد نقل تعديل سنة 2025 هذه الجريمة من نطاقها التقليدي البسيط إلى نطاق أكثر حساسية؛ إذ أصبح على المحقق أن يبحث ليس فقط عن وقوع الإصابة، بل عن مدى جسامتها، وعدد المصابين، وحالة الجاني، وسلوكه بعد الحادث، وما إذا كان قد امتنع عن مساعدة المصاب. وبذلك أصبح التحقيق في الإصابة الخطأ تحقيقاً فنياً وقانونياً مركباً، لا يكتمل إلا إذا أحسن المحقق جمع الدليل منذ اللحظات الأولى، وربط النص بالواقعة، والفن بالقانون، والنتيجة بسببها الصحيح.

نموذج لمذكرة تحقيق



مذكرة في القضية رقم / مرور مخفر شرطة

/ ، ... الجنسية ، مواليد ، رقم مدني أو الجواز حالته (إن كان مصاباً أو متوفى

عدم وجود مجني عليه يتم كتاب المجني عليه هو الحق العام)
 الم . الجنسية ، مواليد ، رقم مدني أو الجواز ... ” يبين حالته من حيث
 الحجز أو إخلاء السبيل
 ك محبوس - تعهد بالحضور - ضمان مالي - كفالة شخصية - ضمان
 احتياطياً
 محل إق (ان)
 إذا كان المتهم مجهولاً، يُكتب (المتهم / مجهول ' متوارٍ عن الأنظار ')

1. التسبب ف وقوع حادث أضر بممتلكات الغير أو الدولة وفقاً للمادة 122 من اللائحة بدلالة المادة 1/34 من قانون المرور للمتهم
2. التسبب في وقوع حادث أضر بممتلكات الغير أو الدولة بسبب تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء وفقاً للمادة 33 مكرر من قانون المرور و المادة 122 من اللائحة بدلالة المادة 1/34 من قانون المرور ، والمادة 199 من اللائحة (في حالة ادعاء كل قائدي المركبات بأن إشارته كانت خضراء) تجاهه للمتهم
3. الإصابة خطأ وفقاً للمادة 164 من قانون الجزاء .
الوقائع /

تلخص الواقعة فيما أحال إلينا السيد/ ضابط المخفر من أنه و بتاريخ في طريق وقع حادث تصادم ثنائي في طريق بين المركبة الأولى رقم بقيادة المجني عليه / و المركبة الثانية رقم بقيادة المتهم / و نتج عن الحادث أضرار مادية بالمركبات و إصابة قائد المركبة الأولى بالإصابات الموصوفة بالتقرير الطبي الأولي ، و ذلك حسب التفصيل في التحقيقات.
 - وحيث أنه و بسؤال المجني عليه عن كيفية وقوع الحادث أفاد (شرح كيفية وقوع الحادث)

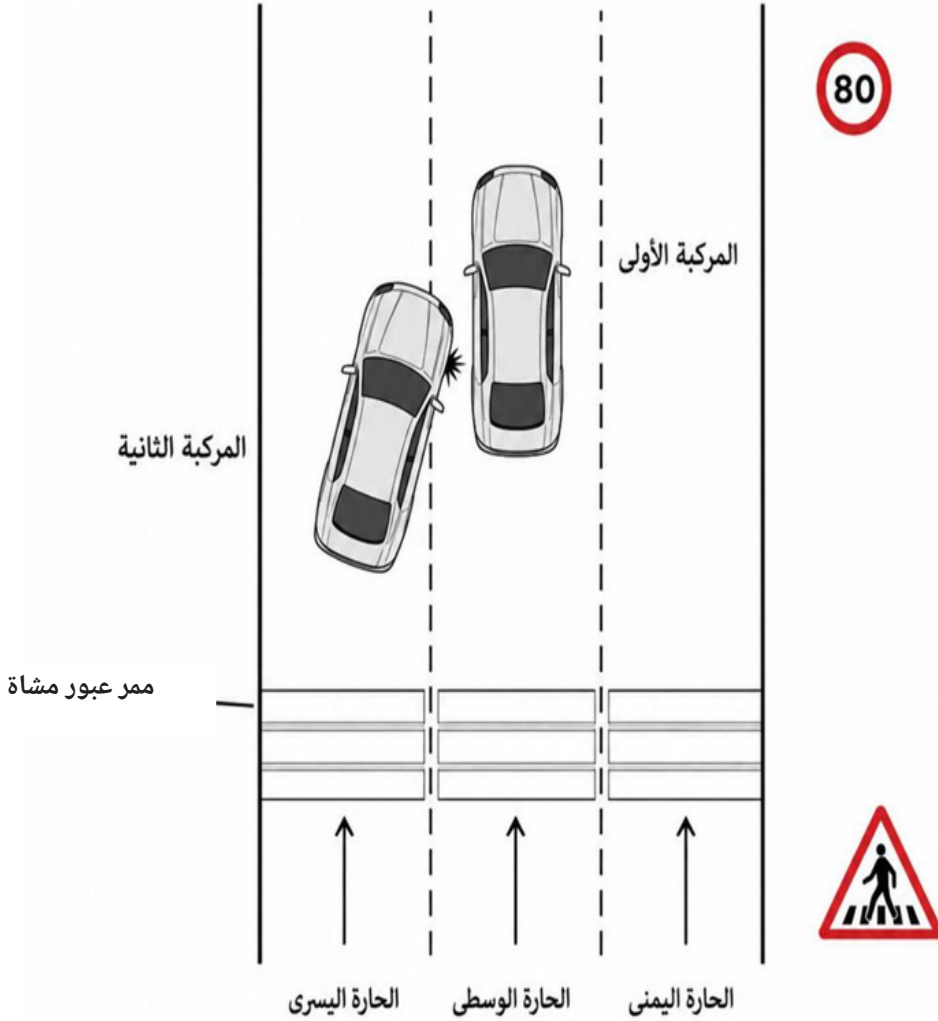
- وحيث إنه / و بسؤال شاهد الإثبات / أفاد (تفاصيل الشهادة)
- وحيث إنه / و بسؤال المتهم / عن التهم المنسوبة إليه (أقر بها / أنكرها) .
- وحيث إنه / و بسؤال شاهد النفي / أفاد (تفاصيل الشهادة)
- وحيث إنه / و قد وردنا تقرير الخبير الفني رقم و المؤرخ بتاريخ و الذي جاء به (..) .
- وحيث إنه / و قد وردنا تقرير الطب الشرعي رقم و المؤرخ بتاريخ و الذي جاء به (.....) .
- وحيث إنه / و قد وردنا تقرير مسرح الجريمة رقم المؤرخ بتاريخ و الذي جاء به (..) .
- وحيث إنه / و قد وردنا تقرير الصادر من رقم المؤرخ بتاريخ
- وحيث إنه / و قد تم إرفاق محضر معاينة مفصل واصفاً لمكان الواقعة في ملف القضية و تضمن
- وحيث إنه / و بسؤال المدعو / في موضع آخر في التحقيق و أفاد بتنازله عن القضية و عن حض إرادته الحرة / بمقابل / بدون مقابل .
- وحيث إنه / و قد تم فصل القضية رقم / 2021 جنح من القضية الماثلة فيما يخص تهم المتهم
- وحيث إنه / في مجال التكليف القانوني فإن على النحو سالف البيان تشكل الجنح السابقة ذلك

لذلك

نرى رفع الأوراق للدعاء العام للنظر والتصرف.

رئيس تحقيق أ / محمد فلاح العازمي

مثال لمخطط الحادث الذي يقوم برسمه المحقق في هذا الشأن



قائد المركبة المدعو / مصاب

المركبة الأولى رقم :

المركبة الثانية رقم :

*طريق داخلي في منطقة السلام

*عدد الحارات 3

*حدود السرعة 80 كم/ساعة

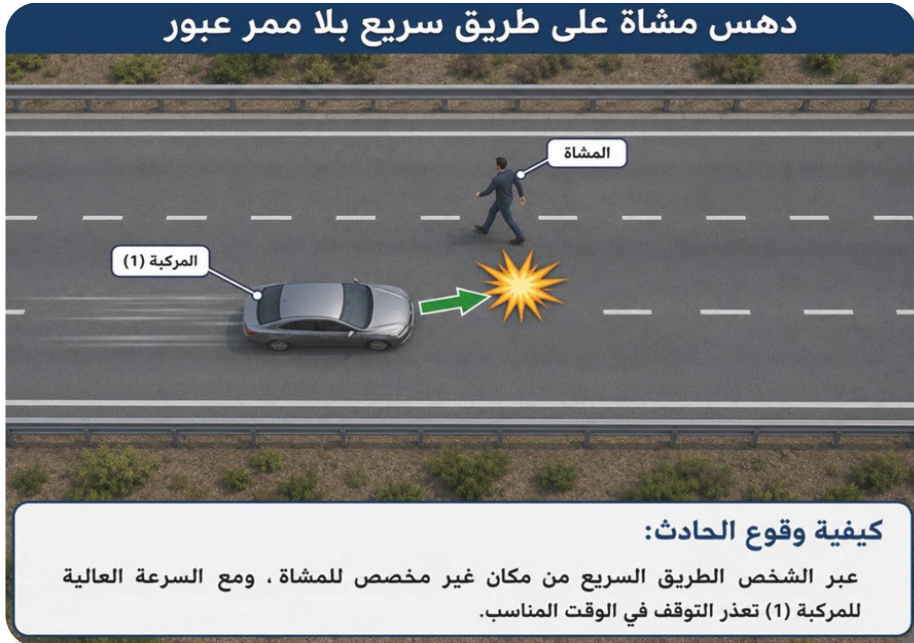
لا توجد آثار فرائم

أمثلة تطبيقية :

مثال (1)

دهس مشاة على طريق سريع بلا ممر عبور

الصورة تبين مشاة يعبر طريقاً سريعاً أو طريقاً غير مخصص لعبور المشاة، دون استخدام ممر عبور، فاصطدمت به مركبة لم تتمكن من التوقف. المسؤولية الفنية الأصلية تقع على المشاة إذا ثبت أنه عبر من مكان غير مخصص وبصورة مفاجئة.



يتصور الخطأ على أكثر من طرف إذا ثبت أن السائق كان مسرعاً أو غير متنبه أو كان يستطيع تفادي الاصطدام في حدود مسافة الرؤية والتوقف. لذلك لا يمنع خطأ المشاة من بحث خطأ السائق عند وجود سرعة أو عدم انتباه.

النصوص المنطبقة: على المشاة من قانون المرور المادة 3/36 بشأن مخالفة المشاة لقواعد

المرور. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 193 التي تلزم المشاة بالحذر واستخدام أقرب ممر عبور عند وجوده وعدم الوقوف في نحر الطريق لغير ضرورة. وعلى السائق، إن ثبت تقصيره، تطبق قانون المرور المادة 2/33 والمادة 1/34، واللائحة التنفيذية المادة 196 بشأن واجب السائقين في عدم تعريض المشاة للخطر، والمادة 157 بشأن ملائمة السرعة للرؤية والطريق.

مثال (2)

دهس مشاة على ممر عبور

توضح الصورة أن المشاة كان يعبر من ممر مخصص، وأن قائد المركبة لم يهدئ السرعة أو يتوقف، فوقع الدهس. المسؤولية الفنية تقع على قائد المركبة؛ لأن ممر المشاة يفرض على السائق الحذر والتهديء وعدم إزعاج أو تعريض المشاة للخطر.



يتصور الخطأ على أكثر من طرف فقط إذا ثبت أن المشاة دخل الممر فجأة وبصورة لا تسمح بالتوقف، أو خالف إشارة مشاة ضوئية. أما ظاهر الصورة فيجعل المسؤولية على السائق. **النصوص المنطبقة:** من قانون المرور المادة 2/33، والمادة 1/34 إذا ترتبت تلفيات، ومع وجود إصابة يخرج الأمر إلى النصوص الجزائية العامة عند الاقتضاء. ومن اللائحة التنفيذية/القرار الوزاري رقم 81 لسنة 1976 المادة 196، والمادة 197 التي توجب على قائد المركبة تهدئة السرعة عند الاقتراب من ممر المشاة وعدم عرقلة المشاة الذين بدأوا العبور أو إزعاجهم، والمادة 198 عند تغيير الاتجاه والدخول في طريق آخر مع وجود مشاة.

المبحث الرابع القتل الخطأ في الحوادث المرورية

تمهيد

تُعد جريمة القتل الخطأ الناشئة عن الحوادث المرورية من أدق الجرائم غير العمدية من حيث الإثبات؛ لأنها تقوم في منطقة وسطى بين الواقعة الفنية والواقعة القانونية. فهي تبدأ غالباً بصورة حادث سير عادي، ثم تتحول بوقوع الوفاة إلى واقعة جزائية تستوجب من المحقق ألا يكتفي بوصف الحادث في محضر الشرطة أو برسم مخططه، بل يتعين عليه أن يستظهر عناصر الجريمة كاملة: الخطأ، والنتيجة، وعلاقة السببية. ولا يكفي أن تقع الوفاة عقب الحادث حتى تُنسب إلى قائد المركبة، كما لا يكفي أن يخالف السائق قاعدة مرورية حتى يسأل عن الوفاة متى انعدمت الصلة السببية بين المخالفة والنتيجة.

ومن ثم فإن التحقيق في هذا النوع من القضايا هو تحقيق مركب، يجمع بين المعاينة الفنية للطريق والمركبة، وتحليل سلوك السائق والمجني عليه، وفحص مدى مطابقة السلوك لقواعد المرور وآدابه، وربط ذلك كله بالتقرير الطبي أو تقرير الطب الشرعي.

وقد ازداد هذا الموضوع أهمية بعد التعديلات التشريعية الحديثة؛ إذ لم يعد القتل الخطأ في صورته المشددة مجرد جنحة بسيطة في جميع الأحوال، بل أصبح في بعض صورته جنائية متى اقترن بظروف مشددة، كتعاطي الجاني مادة مسكرة أو مخدرة أو مؤثرة عقلياً، أو وفاة أكثر من شخص، أو امتناع الجاني عن مساعدة المجني عليه مع قدرته على ذلك.

كما شدد قانون المرور المعدل عقوبة قيادة المركبة تحت تأثير المسكرات أو المخدرات إذا ترتب على ذلك حادث أدى إلى إصابة أو وفاة، وجعلها من الجرائم التي تستدعي معاملة إجرائية أشد من حيث الضبط والقبض وسحب الرخصة أو إجازة تسيير المركبة.

أولاً: النصوص القانونية الحاكمة

النص العام الحاكم لجريمة القتل الخطأ هو المادة 154 من قانون الجزاء، بعد تعديلها، إذ تقرر أن من قتل نفساً خطأ أو تسبب في قتلها من غير قصد، وكان ذلك ناشئاً عن رعونة أو تفريط أو إهمال أو عدم انتباه أو عدم مراعاة القوانين واللوائح، أو إخلال بما تفرضه عليه أصول وظيفته أو مهنته أو حرفته، يعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز ثلاث سنوات وبغرامة لا تتجاوز ألف دينار ولا تقل عن خمسمائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين.⁽¹⁾

ويمثل هذا النص الأساس العام للمساءلة الجزائية في الحوادث المرورية المميتة متى ثبت أن الوفاة كانت ثمرة خطأ غير عمدي. وقد أضاف المشرع بالمادة 154 مكرراً نظاماً للعقوبة المشددة، فص على معاقبة القتل المشار إليه في المادة السابقة بالحبس مدة لا تتجاوز خمس سنوات وبغرامة لا تتجاوز ألفي دينار ولا تقل عن ألف دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين إذا اقترن القتل بأحد الظروف الآتية: تعاطي الجاني مادة مسكرة أو مخدرة أو مؤثرة عقلياً أو أي مادة أخرى تؤثر في قوى الشخص الطبيعية، أو إذا ترتب على فعل الجاني وفاة شخصين فأكثر، أو إذا امتنع الجاني أو أهمل وقت ارتكابه للفعل مساعدة المجني عليه وهو قادر عليها. وتشتد العقوبة إلى الحبس مدة لا تتجاوز عشر سنوات وبغرامة لا تتجاوز عشرة آلاف دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين إذا اجتمع ظرفان فأكثر من هذه الظروف.

ولياحظ أن هذا التعديل الجزائي أحدث تحولاً مهماً في وصف القتل الخطأ؛ فالصورة الأصلية المنصوص عليها في المادة 154 تظل جنحة، لأنها معاقب عليها بالحبس مدة لا تتجاوز ثلاث سنوات، أما الصورة المشددة المنصوص عليها في المادة 154 مكرراً فتدخل في نطاق الجنايات متى جاوز الحد الأقصى للعقوبة ثلاث سنوات، وفق معيار التمييز بين الجنائية والجنحة في قانون الجزاء.⁽²⁾

(1) المادة 154 من قانون الجزاء الكويتي، كما استبدلت بموجب المرسوم بقانون رقم 65 لسنة 2025 بتعديل قانون الجزاء الصادر بالقانون رقم 16 لسنة 1960.

(2) راجع المادتين 3 و5 من قانون الجزاء الكويتي في التمييز بين الجنائية والجنحة؛ فالجنائية هي ما يعاقب عليه بالإعدام أو الحبس المؤبد أو الحبس المؤقت مدة تزيد على ثلاث سنوات، والجنحة هي ما يعاقب عليه بالحبس مدة لا تتجاوز ثلاث سنوات والغرامة أو بإحدى هاتين العقوبتين.

أما من زاوية قانون المرور، فإن المادة 25 تقرر قاعدة عامة مفادها أنه لا يجوز قيادة المركبات بحالة تعرض حياة الأشخاص أو الأموال للخطر، وتلزم كل من يستعمل الطريق، من مشاة وقائدي مركبات وقائدي حيوانات، باتباع قواعد المرور وآدابه وإشاراتهِ وعلاماته وتعليمات رجال الشرطة.⁽¹⁾

وهذه المادة تمثل القاعدة الأم في المسؤولية المرورية، لأنها لا تجرم صورة محددة فحسب، بل تضع التزاماً عاماً بالحيلة والحذر.

كما تنص المادة 29 من قانون المرور على أن قائد أية مركبة وقع منه حادث نشأت عنه إصابات للأشخاص يجب عليه الوقوف وترك السيارة في مكان الحادث وإبلاغ أقرب رجل شرطة أو إسعاف فور وقوعه.⁽²⁾

وتبرز أهمية هذا النص في قضايا القتل الخطأ بعد استحداث المادة 154 مكرراً، لأن ترك المصاب دون مساعدة أو الامتناع عن إسعافه، متى كان الجاني قادراً على ذلك، قد يتحول من مجرد مخالفة لسلوك واجب بعد الحادث إلى ظرف مشدد للعقوبة.

وتنص المادة 1/34 من قانون المرور على معاقبة من تسبب في وقوع حادث يضر بالممتلكات العامة أو الغير نتيجة مخالفة أحكام قانون المرور أو لائحته التنفيذية.⁽³⁾

غير أن هذا النص لا يمثل بذاته أساس المساءلة عن الوفاة؛ إذ إن نطاقه الأصلي هو الضرر المادي بالممتلكات. فإذا اقترن الحادث بوفاة، انتقل مركز الثقل إلى المادة 154 أو 154 مكرراً من قانون الجزاء، مع بقاء المادة 34 واجبة التطبيق عند وجود تلفيات بالممتلكات العامة أو الخاصة بوصفها جريمة أو مخالفة مرورية مستقلة أو مرتبطة.

(1) المادة 25 من المرسوم بقانون رقم 67 لسنة 1976 في شأن المرور.

(2) المادة 29 من قانون المرور الكويتي.

(3) المادة 34/1 من قانون المرور الكويتي، كما عدلت بموجب المرسوم بقانون رقم 5 لسنة 2025.

أما المادة 38 من قانون المرور بعد تعديلها، فقد قررت عقوبات مشددة على من قاد أو حاول قيادة مركبة وهو تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو عقاقير محذر من القيادة تحت تأثيرها أو أية مادة أخرى تؤثر في القوى الطبيعية للشخص. وتشتد العقوبة إذا نتج عن هذا الفعل حادث أدى إلى تلفيات، وتشتد أكثر إذا أدى الحادث إلى إصابة أو وفاة، حيث تصل العقوبة إلى الحبس مدة لا تزيد على خمس سنوات ولا تقل عن سنتين، وبغرامة لا تزيد على خمسة آلاف دينار ولا تقل عن ألفي دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين، مع الأمر بسحب رخصة السوق وفق الحدود المقررة.⁽¹⁾

وتظهر أهمية هذا النص في أن القيادة تحت التأثير لم تعد مجرد قرينة على الرعونة أو الإهمال، بل أصبحت سبباً مستقلاً لتغليظ المسؤولية متى ارتبطت بالحادثة المميت.

ثانياً: تعريف القتل الخطأ في الحوادث المرورية

يمكن تعريف القتل الخطأ في الحوادث المرورية بأنه: إزهاق روح إنسان أو التسبب في وفاته دون قصد جنائي، نتيجة سلوك مروري غير مشروع أو غير حذر، يصدر من قائد مركبة أو من مستعمل للطريق، ويتخذ صورة الرعونة أو التفريط أو الإهمال أو عدم الانتباه أو مخالفة القوانين واللوائح أو الإخلال بأصول المهنة أو الحرفة، بشرط أن تقوم علاقة سببية معتبرة بين ذلك السلوك وبين الوفاة.

ويتميز هذا التعريف بثلاث خصائص. الأولى أن الجريمة غير عمدية؛ فالجاني لا يريد الوفاة ولا يتجه قصده إليها، وإلا كنا أمام قتل عمد أو ضرب أفضى إلى موت بحسب الأحوال. والثانية أن الخطأ فيها ذو طبيعة مزدوجة، فقد يكون خطأ عاماً كالسرعة غير الملائمة أو عدم الانتباه، وقد يكون خطأ خاصاً يتمثل في مخالفة نص مروري محدد، كقطع الإشارة الحمراء أو قيادة المركبة تحت تأثير المسكر أو تجاوز السرعة المقررة. والثالثة أن الوفاة لا تنسب إلى المتهم إلا إذا ثبت أن خطأه كان سبباً في حدوثها، سواء كان السبب مباشراً أو غير مباشر وفق أحكام السببية في قانون الجزاء.

(1) المادة 38 من قانون المرور الكويتي، بعد تعديلها بالمرسوم بقانون رقم 5 لسنة 2025.

ثالثاً: أركان الجريمة

1. الركن المادي: السلوك الخاطئ

يقوم الركن المادي في جريمة القتل الخطأ على فعل أو امتناع يخالف واجب الحيطة والحذر، ويؤدي إلى وفاة إنسان. وقد يكون السلوك إيجابياً، كقيادة المركبة بسرعة عالية في منطقة مأهولة، أو تجاوز إشارة ضوئية حمراء، أو دخول تقاطع دون تثبت، أو الانحراف المفاجئ إلى مسار آخر، أو قيادة مركبة غير صالحة فنياً.

وقد يكون السلوك سلبياً، كالامتناع عن الوقوف بعد الحادث، أو عدم استعمال الفرامل في الوقت المناسب، أو عدم استعمال آلة التنبيه عند وجود خطر ظاهر، أو ترك المصاب دون مساعدة مع القدرة عليها.

وقد عرف قانون الجزاء الخطأ غير العمدى في المادة 44 بأنه يتحقق إذا تصرف الفاعل عند ارتكاب الفعل على نحو لا يأتيه الشخص المعتاد إذا وجد في ظروفه، بأن اتصف فعله بالرعونة أو التفريط أو الإهمال أو عدم الانتباه أو عدم مراعاة القوانين واللوائح.⁽¹⁾

وهذا التعريف يقرر معياراً موضوعياً للخطأ، قوامه مقارنة سلوك المتهم بسلوك الشخص المعتاد الموجود في الظروف الخارجية نفسها: الطريق ذاته، والوقت ذاته، وحالة الرؤية ذاتها، والسرعة ذاتها، وكثافة المرور ذاتها، وموقع المجني عليه ذاته.

« وتتمثل صور الخطأ العام في الرعونة والإهمال والتفريط وعدم الانتباه.

فالرعونة هي الطيش أو سوء التقدير أو نقص المهارة، كمن يقود بسرعة لا تتناسب مع طبيعة الطريق أو يدخل تقاطعاً مزدحماً دون تقدير لمسافة المركبات القادمة. والإهمال هو ترك واجب كان يتعين القيام به، كعدم صيانة المكابح أو الإطارات أو الأنوار، أو عدم تخفيض السرعة عند الاقتراب من ممر مشاة. والتفريط هو الاستهانة بالخطر رغم إمكان توقعه، كمن يستمر في القيادة رغم الإرهاق الشديد أو ضعف الرؤية. أما عدم الانتباه فيظهر في الانشغال بالهاتف أو الالتفات عن الطريق أو عدم متابعة حركة المشاة والمركبات.

(1) المادة 44 من قانون الجزاء الكويتي، كما استبدلت بموجب المرسوم بقانون رقم 65 لسنة 2025.

أما الخطأ الخاص فيتحقق بمخالفة قانون أو لائحة أو قرار تنظيمي، كقيادة المركبة عكس اتجاه السير، أو تجاوز السرعة المقررة، أو قطع الإشارة الضوئية، أو عدم التقيد بالخطوط الأرضية والعلامات المرورية، أو قيادة مركبة تحت تأثير مواد مؤثرة، أو مخالفة قواعد الأمن والمتانة. غير أن مخالفة اللوائح لا تكفي وحدها لإدانة المتهم بجريمة القتل الخطأ، بل يجب أن تثبت صلة هذه المخالفة بالوفاة. فقد يثبت أن السائق كان مخالفاً في أمر ما، ولكن الوفاة وقعت بسبب أجنبي لا علاقة له بهذه المخالفة، كخطأ مفاجئ ومستغرق من المجني عليه أو قوة قاهرة أو خطأ الغير.

« النتيجة الإجرامية: وفاة المجني عليه

النتيجة في جريمة القتل الخطأ هي وفاة إنسان حي. ولا تقوم الجريمة بمجرد وقوع إصابة جسيمة، ولو كانت خطيرة، ما لم تنته إلى الوفاة. فإذا توفي المجني عليه بعد مدة من الحادث، وجب على المحقق أن يربط الوفاة طبياً وفنياً بالحادث، وأن يطلب التقرير الطبي أو تقرير الطب الشرعي لبيان سبب الوفاة وعلاقته بالإصابات الناشئة عن الحادث.

وتبرز أهمية المادة 156 من قانون الجزاء في هذا الموضع، إذ تقرر أن الإنسان لا يعتبر قد قتل إنساناً آخر إذا لم يمت المجني عليه خلال سنة من وقوع سبب الوفاة. كما أن المادة 157 تقرر صوراً للسببية غير المباشرة، ومن بينها أن يكون فعل الجاني قد استوجب علاجاً طبياً أفضى إلى الوفاة متى أجري العلاج بالخبرة والعناية الواجبتين، أو أن يكون المجني عليه مصاباً بمرض سابق عجل فعل الجاني بوفاته، أو أن يكون الفعل لا يفضي إلى الموت إلا إذا اقترن بعمل من المجني عليه أو من أشخاص آخرين.⁽¹⁾

ومؤدى ذلك أن وجود مرض سابق لدى المجني عليه لا ينفي حتماً مسؤولية المتهم إذا كان الحادث قد عجل بالوفاة، كما أن التدخل الطبي لا يقطع رابطة السببية لمجرد أنه أعقب الحادث، ما دام قد تم وفق الأصول الفنية. وقد قررت محكمة التمييز الكويتية أن الإهمال في علاج المجني عليه أو التراخي فيه لا يقطع رابطة السببية ما لم يثبت أنه كان متعمداً لتجسيم المسؤولية.⁽²⁾

(1) المادتان 156 و 157 من قانون الجزاء الكويتي.

(2) محكمة التمييز الكويتية، الطعن رقم 2002/464 جزائي، جلسة 2003/12/16، القسم الخامس، المجلد الرابع عشر، ص 247: الإهمال في علاج المجني عليه أو التراخي فيه لا يقطع رابطة السببية ما لم يثبت أنه كان متعمداً لتجسيم المسؤولية.

« علاقة السببية

علاقة السببية هي الجسر الذي يربط بين خطأ المتهم ووفاة المجني عليه. فلا يكفي وجود خطأ مستقل، ولا تكفي وفاة مستقلة، بل يجب أن يثبت أن الوفاة حدثت بسبب ذلك الخطأ. فإذا قاد شخص مركبته بسرعة تزيد عن الحد المقرر، ثم وقع حادث مميت بسبب عبور مفاجئ لا يمكن توقعه أو تفاديه، وجب على المحقق ألا يكتفي بتسجيل السرعة كمخالفة، بل عليه أن يحدد ما إذا كانت هذه السرعة هي التي جعلت تفادي الحادث مستحيلاً أو ساهمت في زيادة جسامته النتيجة. أما إذا ثبت أن الحادث كان سيقع ولو كان السائق ملتزماً بالسرعة المقررة، فإن المخالفة المرورية لا تكفي وحدها لإسناد الوفاة إليه.

وتقدير السببية في الحوادث المرورية مسألة فنية وقانونية في آن واحد. فهي فنية لأنها تحتاج إلى تحليل آثار الفرمال، ونقطة الاصطدام، ومكان استقرار الجثة أو المركبة، وسرعة المركبة، وزاوية الاصطدام، وحالة الطريق، ومسافة الرؤية، وحالة الإنارة، ومدى صلاحية المركبة. وهي قانونية لأن المحقق أو المحكمة يقدران بعد ذلك ما إذا كان الخطأ ثابتاً ومؤثراً ومتصلاً بالنتيجة اتصال السبب بالمسبب.

وفي حالة الخطأ المشترك، لا يكفي القول بأن المجني عليه ساهم في وقوع الحادث لإعفاء المتهم من المسؤولية، ما لم يكن خطأ المجني عليه قد استغرق خطأ المتهم وقطع رابطة السببية. فإذا عبر المجني عليه الطريق من غير ممر مشاة، ولكن السائق كان يقود بسرعة جسيمة أو تحت تأثير مادة مؤثرة أو دون انتباه، فقد تقوم المسؤولية المشتركة ولا ينعلم خطأ السائق. أما إذا ثبت أن المجني عليه اندفع فجأة إلى نهر الطريق من موضع لا يمكن توقعه وبمسافة لا تسمح فنياً بالتفادي، وكان السائق ملتزماً بالسرعة وبقواعد الطريق، فإن ذلك قد ينفي الخطأ أو يقطع السببية بحسب ظروف الواقعة.

2. الركن المعنوي في القتل الخطأ

لا تقوم جريمة القتل الخطأ على القصد الجنائي بمعناه التقليدي، لأن الجاني لا يريد إزهاق الروح ولا يقبل النتيجة كغاية لسلوكه. وإنما يقوم ركنها المعنوي على الخطأ غير العمدى.

وهذا الخطأ قد يكون خطأ واعياً، كما لو توقع السائق احتمال وقوع النتيجة ولكنه اعتمد على مهارته أو على قدرته على تفاديها، وقد يكون خطأ غير واعٍ، كما لو لم يتوقع النتيجة أصلاً

رغم أن الشخص المعتاد كان يجب أن يتوقعها في الظروف ذاتها.

ومن ثم يجب على المحقق أن يبتعد عن العبارات العامة مثل: "قاد برعونة" أو "لم ينتبه" أو "كان مسرعاً"، وأن يبين الوقائع التي تكشف ذلك: مقدار السرعة بالنسبة إلى الحد المقرر، موضع الحادث، وجود ممر مشاة، حالة الإضاءة، وجود إشارات أو علامات، المسافة بين المركبة والمجني عليه عند المشاهدة، وجود آثار فرامل من عدمه، زاوية الاصطدام، موضع التلفيات في المركبة، ومكان سقوط المجني عليه أو استقرار المركبة.

رابعاً: أثر التعديلات الجزائية والمرورية الحديثة

أحدث تعديل قانون الجزاء بالمرسوم بقانون رقم 65 لسنة 2025 أثراً جوهرياً في جرائم القتل الخطأ، إذ رفع مقدار الغرامة في الصورة الأصلية للمادة 154، وأضاف إلى صور الخطأ عدم مراعاة القوانين واللوائح والإخلال بأصول الوظيفة أو المهنة أو الحرفة، ثم استحدثت المادة 154 مكرراً للظروف المشددة. وبذلك أصبح على المحقق في كل حادث مروري مميت أن يبحث، إلى جانب أركان القتل الخطأ الأصلية، عن وجود أي ظرف مشدد، وبالأخص: هل كان قائد المركبة تحت تأثير مسكر أو مخدر أو مؤثر عقلي؟ هل نتج عن الحادث وفاة شخصين فأكثر؟ هل امتنع الجاني عن إسعاف المصاب أو أهل مساعدته رغم قدرته على ذلك؟.

كما أحدث تعديل قانون المرور بالمرسوم بقانون رقم 5 لسنة 2025 أثراً عملياً مهماً. فقد شدد عقوبة القيادة تحت تأثير المواد المؤثرة إذا نتج عن ذلك حادث أدى إلى إصابة أو وفاة، وقرر للمحكمة سحب رخصة السوق، وأجاز سحب الرخصة أو إجازة التسيير أو اللوحات إدارياً في حالات محددة، كما نص على حق عضو قوة الشرطة أو المحقق في حوادث القتل أو الإصابة الخطأ الناتجة عن المركبات الآلية في احتجاز رخصة السوق أو إجازة تسيير المركبة وإحالتها إلى الجهة المختصة خلال أربع وعشرين ساعة بعد سماع أقوال صاحب الشأن.⁽¹⁾

كذلك أجاز قانون المرور القبض على من يرتكب حادث مرور ترتب عليه إصابة إنسان أو وفاته، وعلى من يقود تحت تأثير المسكرات أو المخدرات أو المؤثرات العقلية، أو يهرب في حالة

(1) المادة 42 من قانون المرور الكويتي، كما عدلت بموجب المرسوم بقانون رقم 5 لسنة 2025.

ارتكاب حادث يضر بسلامة أحد الأفراد، أو يقود برعونة أو تفريط أو بطريقة تعرض الأرواح أو الأموال للخطر.⁽¹⁾

وهذا يفرض على المحقق التحقق من مشروعية إجراءات الضبط والقبض، ومن سلامة توقيت أخذ العينات والتحليل، ومن إثبات حالة المتهم الصحية والذهنية وقت الواقعة.

خامساً: المسائل التي يتعين على المحقق استظهارها

ينبغي أن يتجه التحقيق في قضايا القتل الخطأ المروري إلى إثبات العناصر الآتية بدقة:

أولاً: تحديد قائد المركبة تحديداً يقينياً، لأن مسؤولية مالك المركبة أو المرخصة باسمه في المخالفات لا تكفي بذاتها لإسناد جريمة قتل خطأ ما لم يثبت أنه كان يقود أو أنه سلم المركبة لمن لا يجوز له قيادتها أو شارك بسلوك مؤثم آخر.

ثانياً: بيان خط سير كل طرف قبل الحادث، ومساره، واتجاهه، وسرعته التقريبية، والقاعدة المرورية الواجبة عليه، وما إذا كان الطريق رئيسياً أو فرعياً، منظماً بإشارة أو غير منظم، ذا أولوية أو تقاطعاً متساوي الأهمية، وما إذا كان مكان الحادث مخصصاً لعبور المشاة.

ثالثاً: بيان حالة الطريق والطقس والرؤية والإنارة والكثافة المرورية، لأن معيار الخطأ لا يقاس في فراغ، بل في ضوء الظروف المحيطة. فالسرعة التي تعد عادية في طريق سريع مضاء وجاف قد تعد خطرة في طريق داخلي مظلم أو قرب مدرسة أو ممر مشاة.

رابعاً: بيان حالة المركبة فنياً، وخاصة المكابح والإطارات والأنوار وجهاز التوجيه، لأن العيب الفني قد يكون سبباً أو عاملاً مساعداً في الحادث، وقد يكشف إهمالاً سابقاً من قائد المركبة أو مالكيها.

خامساً: بيان موضع التلفيات ونقطة الاصطدام وآثار الفرمامل وآثار السحب أو الانزلاق ومكان استقرار المركبة أو جسم المجني عليه، لأن هذه العناصر لا تفيد في الرسم الفني فحسب، بل

(1) المادة 44 من قانون المرور الكويتي، كما عدلت بموجب المرسوم بقانون رقم 5 لسنة 2025.

تفيد في بناء علاقة السببية.

سادساً: بيان حالة المتهم وقت الحادث، ولا سيما الاشتباه في السكر أو التعاطي أو الإرهاق أو استعمال الهاتف أو الانشغال بغير الطريق، مع سرعة اتخاذ إجراءات الفحص والتحليل كلما قامت دلائل جدية.

سابعاً: بيان حالة المجني عليه وسلوكه، هل كان يعبر من ممر مشاة أم من غيره؟ هل كان يسير في نهر الطريق أم على الرصيف؟ هل ظهر فجأة؟ هل كان يرتدي ملابس داكنة ليلاً؟ هل كان في حالة غير طبيعية؟ وهل كان يمكن لقائد المركبة مشاهدته وتفاديه في الوقت المناسب؟.

ثامناً: بيان ما إذا كان المتهم قد توقف بعد الحادث وقدم المساعدة وأبلغ الشرطة أو الإسعاف، لأن هذا السلوك أصبح ذا أثر جوهري بعد استحداث الظرف المشدد المتعلق بالامتناع عن مساعدة المجني عليه مع القدرة على ذلك.

تاسعاً: إرفاق رقم وثيقة التأمين واسم المؤمن له في محضر التحقيق، وإخطار شركة التأمين بالحوادث وفق ما تقرره لائحة المرور في الحوادث التي تنشأ عنها وفاة أو إصابة بدنية.⁽¹⁾

« الأسئلة النموذجية في التحقيق

لا يقصد بالأسئلة النموذجية أن تكون قالباً جامداً، بل هي محاور يسترشد بها المحقق بحسب طبيعة كل حادث.

1. أسئلة المبلغ :

يسأل المبلغ عن بياناته وصفته وعلاقته بأطراف الحادث، وعن كيفية علمه بالواقعة، وما إذا كان شاهد الحادث بنفسه أو نقلت إليه معلوماته من الغير. ثم يسأل عن زمان ومكان الحادث، وعن وصفه للطريق، وعن حالة المجني عليه بعد الحادث، ومن قام بالإسعاف أو الإبلاغ، وما إذا كان يعرف شهوداً للواقعة أو توجد كاميرات مراقبة قريبة. كما يسأل عما إذا كان يتهم شخصاً

(1) المادة 74 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور في شأن إثبات رقم وثيقة التأمين واسم المؤمن له في محضر التحقيق عن حوادث المركبات التي تنشأ عنها وفاة أو إصابة بدنية وإخطار المؤمن.

معيناً بالتسبب في الوفاة، وعن سبب اتهامه، وعن الحالة الصحية أو الذهنية المعروفة للمجني عليه قبل الحادث إن وجدت.

2. أسئلة المتهم :

يسأل المتهم أولاً عن قيادته للمركبة وملكيته لها ورخصة السوق وإجازة التسيير والتأمين. ثم يسأل عن خط سيره، وسرعته، ومساره، ووجهته، وحالة الطريق، وحالة الرؤية والإنارة والطقس، وعن اللحظة الأولى التي شاهد فيها المجني عليه أو المركبة الأخرى، والمسافة التي كانت تفصل بينهما، وما إذا استعمل الفرامل أو آلة التنبيه أو حاول الانحراف لتفادي الحادث. ويجب سؤاله عن الجزء الذي اصطدم بالمجني عليه أو بالمركبة الأخرى، وعن موضع التلفيات، وعن مكان توقفه بعد الحادث، وعن الإجراءات التي اتخذها لإسعاف المجني عليه أو إبلاغ الشرطة أو الإسعاف.

وفي حوادث الدهس، يسأل تحديداً عن مكان المجني عليه من الطريق، وهل كان في ممر مشاة، وهل كان يعبر أم يسير بمحاذاة الطريق، وهل ظهر فجأة أم كان ظاهراً من مسافة كافية، وهل كان الطريق يسمح بالتفادي. وفي حوادث التقاطعات، يسأل عن الإشارة الضوئية أو علامة الأولوية أو علامة الوقوف، وعن أسبقية الدخول إلى التقاطع، وعن السرعة عند الاقتراب منه، وعن مدى اتخاذ الحيطة والحذر.

كما يجب سؤاله صراحة عن حالته الطبيعية وقت القيادة: هل تناول مشروبات مسكرة أو مواد مخدرة أو مؤثرات عقلية أو أدوية محذراً من القيادة تحت تأثيرها؟ وهل كان مرهقاً أو مستعملاً للهاتف أو منشغلاً بأي جهاز؟ ولا يكفي إنكار المتهم، بل تقارن أقواله بالمظاهر المادية، وشهادة الشهود، ونتائج الفحص الفني والطبي.

3. أسئلة الشاهد :

يسأل الشاهد عن مكان وجوده وقت الحادث، وزاوية رؤيته، والمرحلة التي شاهدها: هل شاهد ما قبل الاصطدام، أم لحظة الاصطدام، أم ما بعده فقط؟ ثم يسأل عن سرعة المركبة تقديراً، ومسارها، وما إذا استعمل قائدها الفرامل أو آلة التنبيه، وعن موضع المجني عليه، وعن حالة الإشارة الضوئية أو العلامات المرورية، وعن حالة الطريق والرؤية والإنارة. كما يسأل عن تصرف قائد المركبة بعد الحادث: هل توقف؟ هل حاول الإسعاف؟ هل غادر المكان؟ هل بدت عليه علامات سكر

أو ارتباك غير طبيعي؟.

« القرارات والإجراءات الواجبة في التحقيق

يتعين على المحقق، في قضايا القتل الخطأ المروري، الانتقال إلى مكان الحادث متى كانت المعاينة لازمة، أو تكليف جهة مختصة بها على وجه عاجل، مع إثبات حالة الطريق، والإشارات، والعلامات الأرضية، والإنارة، وحالة الطقس، وآثار الفرامل، والزجاج، والزيوت، والأجزاء المتناثرة، ومواقع الدم أو السقوط، ومكان استقرار المركبات. كما يجب تصوير الموقع تصويراً عاماً وتفصيلياً، وإعداد مخطط في يبين الاتجاهات والمسافات ونقطة الاصطدام ومكان كل طرف قبل الحادث وبعده.

ويجب التحفظ على المركبات متى كانت حالتها الفنية محل اعتبار، وندب الأدلة الجنائية أو الخبر الفني لفحصها وبيان مدى صلاحية المكابح والإطارات والأنوار وجهاز التوجيه، وبيان موضع التلفيات واتجاه القوة المؤثرة وسرعة المركبة التقريبية إن أمكن. كما يجب طلب تسجيلات كاميرات المراقبة القريبة، وكاميرات الطريق أو المحال أو المنازل، قبل فوات مدة حفظها.

وفي حالة وجود مصابين، يخاطب المستشفى فوراً لإثبات حالتهم، ويكلف رجال الشرطة بوضع الحراسة اللازمة على المتهم المصاب متى صدر قرار بحجزه أو اقتضت مصلحة التحقيق ذلك، مع مراعاة حالته الصحية. أما في حالة الوفاة، فيندب الطبيب الشرعي لتوقيع الكشف الطبي وبيان سبب الوفاة وعلاقتها بالحادث، والتصريح بالدفن متى انتفت الشبهة الجنائية الأخرى. وإذا كان المتوفى أجنبياً، فيراعى إخطار سفارته وفق الإجراءات الإدارية المتبعة، واستلام كتاب يحدد الشخص المخول باستلام تصريح الدفن أو المتعلقات عند الاقتضاء.

كما يتعين على المحقق اتخاذ قرار مناسب بشأن المتهم بحسب جسامته الواقعة وظروفها: حجز، أو حبس احتياطي، أو إخلاء سبيل بضمان أو بغير ضمان، مع مراعاة وجود ظروف مشددة، كالسكر أو التعاطي أو الهروب أو وفاة أكثر من شخص أو الامتناع عن المساعدة.

ويجب كذلك اتخاذ الإجراءات الخاصة برخصة السوق وإجازة تسيير المركبة متى كان الحادث من حوادث القتل أو الإصابة الخطأ الناتجة عن المركبات الآلية.

ولا يغني تقرير الخبير الفني أو مخطط الحادث وحدهما عن باقي الأدلة. فالمخطط وسيلة فنية مساعدة لا يحل محل التحقيق، ولا يجوز أن يصبح بديلاً عن سماع الشهود، وفحص المركبة، والتقرير الطبي، وتحليل كاميرات المراقبة، ومناقشة المتهم في تفاصيل الواقعة. وقد استقر القضاء في أحكام منشورة على ضرورة أن تكون الأدلة الفنية معززة بأدلة أخرى تكفي لتكوين عقيدة المحكمة في ثبوت الاتهام.

« التكييف القانوني والالتزامات المصاحبة

الأصل أن التكييف الرئيسي في الحادث المروري المميت هو القتل الخطأ وفق المادة 154 من قانون الجزاء، أو وفق المادة 154 مكرراً إذا توافر ظرف مشدد. وقد تقتزن به جرائم أو مخالفات مرورية أخرى، مثل قيادة مركبة بعدم انتباه، أو تجاوز السرعة، أو تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء، أو عدم التقيد بالخطوط الأرضية والعلامات المرورية، أو قيادة مركبة تحت تأثير مواد مؤثرة، أو قيادة مركبة بدون رخصة، أو قيادة مركبة بدون تأمين ساري، أو مخالفة شروط الأمن والمتانة، أو الهروب بعد الحادث، أو الامتناع عن الإبلاغ أو إسعاف المصاب.

ويتعين على المحقق ألا يخلط بين التكييفين: فالمخالفة المرورية تثبت صورة من صور الخطأ، لكنها لا تكفي وحدها لإثبات القتل الخطأ إلا إذا ثبتت علاقة السببية. كما أن وجود تلفيات بالمتلكات العامة أو الخاصة لا يجعل المادة 34 بديلاً عن المادة 154، بل تطبق المادة 34 في نطاقها، وتبقى الوفاة خاضعة لقانون الجزاء. أما إذا كان قائد المركبة تحت تأثير مسكر أو مخدر أو مؤثر عقلي وأدى الحادث إلى وفاة، وجب بحث تطبيق المادة 38 من قانون المرور، وبحث أثرها مع المادة 154 مكرراً من قانون الجزاء بحسب الوصف الأشد وقواعد التعدد والارتباط.

نموذج لمذكرة تحقيق



مذكرة

في القضية رقم / مرور مخفر شرطة

/ ، الجنسية ، مواليد ، رقم مدني أو الجواز حالته (إن كان مصاباً أو متوفى

(في حالة عدم وجود مجني عليه يتم كتاب المجني عليه هو "الحق العام")
 الجنسية ، مواليد ، رقم مدني أو الجواز ... "يبين حالته من حيث
 المحتجز أو إخلاء السبيل
 محبوس - تعهد بالحضور - ضمان مالي - كفالة شخصية - ضمان
 احتياطياً (ان
 محل إق
 إذا كان المتهم مجهولاً، يُكتب (المتهم / مجهول ' متوارٍ عن الأنظار ')

1. التسبب ف وقوع حادث أضر بممتلكات الغير أو الدولة وفقاً للمادة 122 من اللائحة بدلالة ر للمتهم
2. القتل الخطأ وفقاً للمادة 154 من قانون الجزاء
 الوقائع /

تخلص الواقعة فيما أحال إلينا السيد/ ضابط المخفر من أنه و بتاريخ
 في طريق وقع حادث تصادم ثنائي في طريق بين المركبة الأولى رقم
 بقيادة المجني عليه / والمركبة الثانية رقم بقيادة المتهم /
 و نتج عن الحادث أضرار مادية بالمركبات و و وفاة قائد المركبة الأولى متأثراً
 بصابت سب التفصيل في التحقيقات.

وحيث إنه و بسؤال شاهد الإثبات / أفاد (تفاصيل
 الشهاد

وحيث إنه بسؤال المتهم / عن التهم المنسوبة اليه (أقر بها / أنكرها) .
 وحيث إنه و بسؤال شاهد النفي / أفاد (تفاصيل
 الشهاد

وحيث إنه قد وردنا تقرير الخبير الفني رقم و المؤرخ بتاريخ و الذي
 جاء بـ (.....) .

وحيث إنه قد وردنا تقرير الطب الشرعي رقم و المؤرخ بتاريخ و الذي
 جاء به (.....) .

وحيث إنه قد وردنا تقرير مسرح الجريمة رقم المؤرخ بتاريخ و الذي جاء به) ..
وحيث إنه قد وردنا تقرير الصادر من رقم المؤرخ بتاريخ
وحيث إنه قد تم إرفاق محضر معاينة مفصل واصفاً لمكان الواقعة في ملف القضية و تضمن
وحيث إنه قد تم فصل القضية رقم / 2021 جنح من القضية الماثلة فيما يخص تهمة .
.....

وحيث إنه في مجال التكييف القانوني فإن على النحو سالف البيان تشكل الجرح السابق ذكره

لذلك

نرى رفع الأوراق للدعاء العام للنظر والتصرف.

رئيس تحقيق أ / محمد فلاح العازمي

مثال لمخطط الحادث الذي يقوم برسمه المحقق في هذا الشأن



المركبة الأولى رقم :

المركبة الثانية رقم : حالة قائدها "توفي"

*طريق داخلي في منطقة الشهداء
(طريق رئيسي يتقاطع مع طريق فرعي)
الحارات 1 في كل اتجاه
لا توجد آثار فرائم

الخامس الاصطدام بجسم صلب (رصيف / ممتلكات الغير)

تمهيد

يمثل الاصطدام بجسم صلب إحدى الصور الشائعة في الحوادث المرورية التي تقع غالباً دون تدخل مباشر أخرى، أو على الأقل دون أن يظهر تدخل الغير في بداية التحقيق. وتكمن أهمية هذه الصورة في أنها قد تبدو للوهلة الأولى حادثاً ذاتياً بسيطاً، في حين أنها قد تكشف عن قيادة بعدم انتباه، أو رعونة أو تفريط، أو سرعة غير ملائمة، أو قيادة تحت تأثير، أو عيب فني في المركبة، أو تلف بمرفق عام أو مال مملوك للغير. ومن ثم لا يجوز التعامل معها بوصفها مجرد "اصطدام بالرصيف" أو "اصطدام بحاجز"، بل يجب تحليلها بوصفها واقعة مرورية ذات عناصر فنية وقانونية: مركبة، طريق أو مجال مروري، سلوك خاطئ، ضرر أو خطر، ورابطة سببية.⁽¹⁾

ولا يقتصر من الحوادث على الاصطدام بالرصيف أو الحاجز الخرساني أو الحديدي، بل يشمل كذلك الاصطدام بأعمدة الإنارة، أ الضوئية، أو العلامات المرورية، أو أجهزة الضبط والمراقبة الم هات المحلات، أو الأسوار، أو الأشجار، أو الحواجز الشبكية، أو أي جسم ثابت أو شبه ثابت موجود في الطريق أو على جانبه. وتختلف النتيجة القانونية بحسب طبيعة الجسم المصطدم به: هل هو مال عام؟ هل هو مال خاص؟ هل تلف فعلاً؟ هل كان اصطداماً دون ضرر خارجي؟ وهل ترتبت إصابة أو وفاة؟⁽²⁾

(1) تستند هذه المعالجة إلى المادة (25) من المرسوم بالقانون رقم (67) لسنة 1976 في شأن المرور، التي تقرر واجب عدم قيادة المركبات بحالة تعرض حياة الأشخاص أو الأموال للخطر، وإلى المادة (2/33) في شأن القيادة بعدم انتباه بما يعرض السائق أو الركاب أو الغير للخطر، وإلى المادة (33 مكرراً/2) في شأن القيادة برعونة أو تفريط، وإلى المادة (1/34) في شأن التسبب في حادث يضر بالممتلكات العامة أو الغير نتيجة مخالفة أحكام قانون المرور أو لائحته التنفيذية.

(2) عاجلت المادة (6/34) من قانون المرور، بعد تعديل سنة 2025، إلحاق الأضرار أو التلفيات بالعلامات المرورية أو الإشارات الضوئية أو أجهزة الضبط والمراقبة المرورية أو تغيير معالمها أو أماكنها أو اتجاهاتها أو وضع ملصقات أو مواد تؤثر على فعاليتها. كما تعالج المادة (1/34) الضرر بالممتلكات العامة أو الغير بوجه عام.

أولاً: النصوص القانونية الحاكمة للاصطدام بجسم صلب

تتعدد النصوص التي قد تنطبق على واقعة الاصطدام بجسم صلب بحسب ظروف الحادث ونتيجته. فإذا كان السائق قد قاد بعدم انتباه على نحو عرّضه أو عرّض الركاب أو الغير للخطر في أرواحهم أو ممتلكاتهم، فإن النص المادة (2/33) من قانون المرور. أما إذا اتصف سلوكه بالرعونة أو التفريط بدرجة أشد، فإن قد تدخل في نطاق المادة (33 مكرراً/2). وإذا ترتب على الحادث ضرر بالممتلكات ا الغير، فإن المادة (1/34) تكون واجبة النظر. وإذا كان الجسم الصلب من العلامات المرورية أو الإشارات الضوئية أو أجهزة الضبط والمراقبة المرورية، فإن المادة (6/34) تصبح ذات صلة خاصة.⁽¹⁾

ويجب التنبيه إلى أن وصف الواقعة لا يثبت بمجرد الاصطدام. فإذا اصطدم السائق بجسم صلب ولم يتضرر إلا مركبته المملوكة له وحده، ولم يثبت ضرر بمال عام أو مال للغير، فقد يكون الوصف الأقرب قيادة بعدم انتباه أو برعونة أو تفريط بحسب جسامة السلوك والخطر، لا تهمة التسبب في إتلاف ممتلكات الغير. أما إذا تضرر الرصيف أو الحاجز أو عمود الإنارة أو واجهة محل أو علامة مرورية، فيجب إثبات الضرر والجهة المالكة، ثم إسناد الوصف المناسب وفق المادة (1/34) أو المادة (6/34) بحسب طبيعة المال المتضرر.⁽²⁾

أما القيادة الخاطرة دون ضرر خارجي فتبحث في ضوء المادة (2/33) أو المادة (33 مكرراً/2)، بحسب درجة عدم الانتباه أو الرعونة أو التفريط.

أما إذا اقترنت الواقعة بقيادة تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية

(1) المادة (2/33) من قانون المرور، وفق تعديل سنة 2025، تعاقب على قيادة مركبة آلية بعدم انتباه يعرض السائق أو الركاب أو الغير للخطر في أرواحهم أو ممتلكاتهم. والمادة (33 مكرراً/2) تعاقب على قيادة مركبة برعونة أو تفريط يعرض السائق أو الغير للخطر في أرواحهم أو ممتلكاتهم. والمادة (1/34) تعاقب على التسبب في وقوع حادث يضر بالممتلكات العامة أو الغير. والمادة (6/34) تعالج إلحاق الضرر بالعلامات المرورية والإشارات الضوئية وأجهزة الضبط والمراقبة المرورية.

(2) المادة (1/34) تشترط وقوع حادث يضر بالممتلكات العامة أو الغير، ومن ثم فإن الضرر الواقع على مركبة المتهم وحدها لا يكفي بذاته لهذه الصورة، ما لم يوجد مال عام أو مال للغير متضرر.

أو العقاقير المحذر من القيادة تحت تأثيرها، وجب بحث المادة (38) من قانون المرور.

فإذا نتج عن القيادة تحت التأثير حادث ترتبت عليه تلفيات بالممتلكات العامة أو الغير، بقي الوصف في حدود الجنحة بحسب الحد الأعلى للعقوبة المقررة لتلك الصورة. أما إذا أدى الحادث إلى إصابة أو وفاة، فإن العقوبة قد تصل إلى الحبس مدة لا تزيد على خمس سنوات، وهو ما يخرج الواقعة إلى نطاق الجناية وفق معيار قانون الجزاء، وينعقد الاختصاص للنياحة العامة.⁽¹⁾

ثانياً: التعريف الفني والقانوني للاصطدام بجسم صلب

يمكن تعريف الاصطدام بجسم صلب بأنه: حادث مروري تقع فيه مركبة، أثناء سيرها أو مناورتها أو توقفها أو رجوعها أو فقدان السيطرة عليها، في تماس أو اصطدام بجسم ثابت أو شبه ثابت في الطريق أو على جانبه، كالرصيف أو الحاجز أو العمود أو العلامة أو الواجهة أو الشجرة أو المرفق العام أو مال الغير، نتيجة خطأ في القيادة أو عيب فني أو ظرف طريق أو تداخل بين هذه العوامل، بما ينتج عنه ضرر أو خطر يقتضي بحث المسؤولية المرورية أو الجزائية أو المدنية.⁽²⁾

ويمتاز هذا التعريف بأنه لا يفترض دائماً أن الخطأ من السائق وحده. فقد يكون الاصطدام نتيجة سرعة غير ملائمة، أو انشغال، أو نعاس، أو قيادة تحت تأثير، أو عيب في المكابح أو الإطارات، أو حمولة غير مثبتة، أو طريق مبلل أو مغطى بالزيوت، أو ضعف إنارة، أو أعمال طريق غير مؤمنة، أو تفاعلي مفاجئ لمركبة أخرى أو مشاة أو حيوان.

ومن ثم يجب على المحقق أن يحدد هل الواقعة حادث ذاتي خالص، أم أن هناك سبباً أجنبياً

(1) المادة (38) من قانون المرور بعد تعديل سنة 2025 تقرر عقوبات متدرجة للقيادة أو محاولة القيادة تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو أية مادة تؤثر في قوى الشخص الطبيعية، وتشدد العقوبة عند وقوع حادث بتلفيات، ثم عند وقوع إصابة أو وفاة. وقانون الجزاء رقم (16) لسنة 1960 يميز بين الجنح والجنايات بحسب الحد الأعلى للعقوبة؛ فالجنحة لا تجاوز عقوبتها الحبس ثلاث سنوات، أما الجناية فتزيد عقوبتها على ذلك.

(2) هذا التعريف تحليلي مستخلص من المادة (2) من قانون المرور في تعريف المركبة والطريق والرصيف وكشف الطريق، ومن المادة (25) بشأن عدم تعريض الأشخاص والأموال للخطر، ومن المادة (1/34) بشأن الحادث الذي يضر بالممتلكات العامة أو الغير.

أو خطأً مشتركاً أو عيباً فنياً ساهم في النتيجة.⁽¹⁾

ثالثاً: أركان المسؤولية في الاصطدام بجسم صلب

تقوم المسؤولية في واقعة الاصطدام بجسم صلب على ثلاثة عناصر: خطأ، وضرر أو خطر، ورابطة سببية. فالخطأ قد يأخذ صورة عدم الانتباه، أو الرعونة، أو التفريط، أو الإهمال، أو مخالفة اللوائح، أو القيادة بسرعة غير ملائمة، أو عدم السيطرة على المركبة، أو عدم مراعاة حالة الطريق، أو قيادة مركبة فاقدة لشروط الأمن والمتانة. أما الضرر فيتمثل في تلف المركبة، أو تلف الجسم المصطدم به، أو إصابة الأشخاص، أو نشوء خطر على الأرواح أو الأموال.

وأما السببية فهي التي تربط بين سلوك السائق أو حالة المركبة أو ظرف الطريق وبين النتيجة.⁽²⁾

ولا يكفي أن يقرر المحقق أن "المتهم اصطدم بالرصيف"، بل يجب أن يبين كيف وقع الاصطدام: هل انحرف يميناً أو يساراً؟ هل فقد السيطرة؟ ما سبب فقد السيطرة؟ هل كان يسير بسرعة؟ هل كان الطريق مبتلاً؟ هل توجد آثار فramerل؟ هل كان يستخدم الهاتف؟ هل كان في حالة غير طبيعية؟ هل ظهرت مشكلة فنية في المكابح أو الإطارات؟ هل كان الجسم المصطدم به في موضعه الطبيعي ومعلماً بإشارة أو حاجز؟ هذه الأسئلة هي التي تكشف الركن المادي والسببية.⁽³⁾

⁽¹⁾ المادة (44) من قانون الجزاء رقم (16) لسنة 1960، بعد تعديلها بالمرسوم بقانون رقم (65) لسنة 2025، تقرر أن الخطأ غير العمدي يتوافر إذا تصرف الفاعل على نحو لا يأتيه الشخص المعتاد إذا وجد في ظروفه، بأن اتصف فعلة بالرعونة أو التفريط أو الإهمال أو عدم الانتباه أو عدم مراعاة القوانين واللوائح.

⁽²⁾ المادة (2/33) من قانون المرور تعالج القيادة بعدم انتباه، والمادة (33 مكرراً/2) تعالج القيادة برعونة أو تفريط، والمادة (1/34) تعالج الضرر بالممتلكات العامة أو الغير. كما أن المادة (227) من القانون المدني رقم (67) لسنة 1980 تقرر القاعدة العامة في التعويض عن الفعل الخاطيء الذي يحدث ضرراً بالغير.

⁽³⁾ قضاء محكمة التمييز الكويتية مستقر على أن استخلاص الخطأ والضرر وعلاقة السببية من مسائل الواقع التي تستقل بها محكمة الموضوع متى كان استخلاصها سائغاً وله أصل ثابت بالأوراق. وهذا المبدأ يوجب أن تكون المعاينة والأقوال والتقارير الفني كافية لتكوين تصور سائغ لآلية الحادث.

أما الركن المعنوي في هذه الجرائم فهو الخطأ غير العمدي، لا القصد الجنائي بمعناه التقليدي. فالسائق لا يتجه غالباً إلى إتلاف الرصيف أو الحاجز أو مال الغير، وإنما تتجه إرادته إلى قيادة المركبة، ثم يقع الضرر نتيجة إخلاله بواجب الحيطة والحذر أو مخالفته للقانون أو اللائحة. لذلك فالتعبير الأدق هو أن الجريمة تقوم على خطأ غير عمدي يتمثل في الرعونة أو التفريط أو الإهمال أو عدم الانتباه أو عدم مراعاة القوانين واللوائح.⁽¹⁾

رابعاً: التكييف القانوني بحسب نتيجة الاصطدام

يختلف التكييف القانوني للاصطدام بجسم صلب بحسب مركبته المملوكة له، ولم يثبت ضرر لمال عام أو مال للغير، فإن قد تندرج في نطاق القيادة بعدم انتباه أو برعونة أو تفريط إذا كان السلوك قد عرض الأموال للخطر. أما إذا تضرر جسم مملوك للدولة أو للغير، فإن تهمة التسبب في حادث يضر بالممتلكات العامة أو الغير تصبح واجبة النظر. وإذا كان الجسم المتضرر علامة مرور أو إشارة ضوئية أو جهاز ضبط أو مراقبة مرور، فإن النص الخاص بالمادة (6/34) يكون أولى بالبحث إلى جانب المادة (1/34) بحسب ظروف الواقعة.⁽²⁾

أما إذا ترتب على الاصطدام إصابة السائق أو مرافقه أو أحد المارة، فإن لا تبقى في حدود التلفيات، بل يجب بحث الإصابة الخطأ وفق قانون الجزاء، إضافة إلى التلفية المنطبقة. وإذا ترتبت وفاة، وجب بحث القتل الخطأ أو الوصف الأشد. وإذا تبين أن السائق كان تحت تأثير مواد مؤثرة، أو امتنع عن مساعدة المصاب مع القدرة على ذلك، أو توافرت ظروف مشددة أخرى، وجب إعادة التكييف والإحالة إلى الجهة المختصة متى دخلت الواقعة في وصف الجنائية.⁽³⁾

(1) المادة (44) من قانون الجزاء بعد تعديل سنة 2025 هي الأساس العام لتحديد صور الخطأ غير العمدي، وهي أوصاف تنطبق في المجال المروري عند بحث القتل الخطأ والإصابة الخطأ، كما تفيد في تحليل سلوك السائق في جرائم المرور غير العمدية. (2) المادة (6/34) من قانون المرور المعدل سنة 2025 تختص بإلحاق الأضرار أو التلفيات بالعلامات المرورية أو الإشارات الضوئية أو أجهزة الضبط والمراقبة المرورية أو تغيير معالمها أو أماكنها أو اتجاهاتها أو وضع ملصقات أو مواد تؤثر على فعاليتها.

(3) المادة (154) من قانون الجزاء، بعد تعديلها بالمرسوم بقانون رقم (65) لسنة 2025، تعالج القتل الخطأ، والمادة (164) تعالج الإصابة الخطأ، كما عالجتها المواد المستحدثة والمعدلة الظروف المشددة. والمادة (38) من قانون المرور تصل عقوبتها في صورة الإصابة أو الوفاة الناتجة عن القيادة تحت التأثير إلى الحبس مدة لا تزيد على خمس سنوات.

خامساً: العناصر التي يتعين على المحقق إبرازها

1. يتعين على المحقق في هذا النوع من الحوادث أن يبدأ بتحديد السلوك السابق على الاصطدام. فيثبت اتجاه المركبة، والمسار، والسرعة التقريبية، وحالة الطريق، وحالة الجو، وحالة الرؤية، ومدى وجود ازدحام أو عائق، وما إذا كانت توجد آثار فرامل أو انزلاق، وما إذا كان السائق قد حاول التفادي. كما يجب بيان موضع الاصطدام على المركبة، وموضعه على الجسم الصلب، وارتفاع الضرر، واتجاه الانبعاج أو الخدوش، وما إذا كانت الأضرار تتفق مع رواية السائق. (1)
2. كما يجب بيان السرعة القانونية في المكان، والسرعة التي كان يسير بها السائق بحسب أقواله والقرائن المتاحة. وليس المقصود بالسرعة هنا الرقم فقط، بل مدى ملاءمتها للطريق والطقس والرؤية والمنحنى والازدحام. فقد يكون السائق ملتزماً بالحد الأقصى العددي، ومع ذلك تكون سرعته غير ملائمة للظرف، كما في المطر أو الضباب أو قرب المطبات أو المنحنيات أو مناطق العمل. (2)
3. ويتعين كذلك بيان ما إذا كان قائد المركبة هو مالكها أو حائزها أو مجرد مستعمل لها، لأن ذلك يفيد في بحث مسؤولية المالك أو من سلم المركبة إذا تبين أن السائق غير مرخص أو غير مؤهل أو أن المركبة فاقدة لشروط الأمن والمتانة. كما يجب بيان ملكية الجسم المصطدم به: هل هو مال عام؟ هل هو مال خاص؟ هل هو مملوك لشخص طبيعي أو اعتباري؟ وهل تلف فعلاً؟ وما قيمة التلف؟ وهل توجد جهة مختصة بتقدير الإصلاح؟. (3)

(1) المادة (40) من قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية رقم (17) لسنة 1960 تلزم الشرطة بالانتقال إلى محل الحادث والمحافظة عليه وضبط كل ما يتعلق بالجريمة ويفيد التحقيق وإثبات ذلك في محضر التحري. كما أن المادة (37) تجيز البحث عن الأدلة المادية والشفوية بالوسائل المشروعة.

(2) المادة (157) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور تنظم الالتزام بالسرعة المحددة، وقرار وزير الداخلية رقم (98) لسنة 1977 يحدد السرعات العامة، مع جواز تحديد سرعات أقل أو أكثر وفق مقتضيات حالة المرور. والمادة (25) من قانون المرور تبقى قاعدة عامة في عدم تعريض الأشخاص أو الأموال للخطر.

(3) المادة (30) من قانون المرور تقرر مسؤولية مالك المركبة أو المرخصة باسمه أو حائزها أو المسؤول عنها عن المخالفات، ما لم يقدم دليلاً مقنعاً على أن شخصاً آخر كان يقودها مع تقديم بياناته. والمادة (1/34) تشترط ثبوت الضرر بالممتلكات العامة أو الغير.

4. ولا بد من إثبات حالة السائق وقت الحادث: هل كان مصاباً؟ هل ظهرت عليه حالة غير طبيعية؟ هل وجدت رائحة مسكر؟ هل توجد قرائن على تعاطي مخدر أو مؤثر عقلي؟ هل كان مرهقاً أو نائماً؟
 ذا وجدت قرائن جدية على القيادة تحت تأثير، وجب اتخاذ الإجراء القانوني اللازم للفحص والتحليل، وإعادة تكيف الواقعة عند ورود النتيجة، إذا ترسبت إصابة أو وفاة.⁽¹⁾

سادساً: الأسئلة التي يتعين توجيهها إلى قائد المركبة

ينبغي أن تكون أسئلة المحقق موجهة إلى كشف سبب الاصطدام لا إلى تسجيل النتيجة فقط. فيسأل قائد المركبة: من أي اتجاه كنت قادماً؟ في أي مسار كنت تسير؟ ما سرعتك التقريبية؟ هل كانت الرؤية واضحة؟ هل كان الطريق مبتلاً أو مزدحماً أو به رمال أو زيوت؟ هل توجد مطبات أو منحني أو تحويلية؟ متى شاهدت الجسم الصلب؟ هل حاولت الفرملة أو الانحراف؟ هل توجد آثار فرامل؟ هل كنت تستخدم الهاتف؟ هل كنت في حالة طبيعية؟ هل المركبة بحالة فنية سليمة؟ هل سبق أن ظهرت مشكلة في الإطارات أو المكابح أو المقود؟ هل كان معك ركاب؟ هل كانت هناك حمولة؟⁽²⁾

ومن أمثلة الإفادة المنضبطة: ”أثناء قيادتي مركبتي في الحارة ريق، وبسبب عدم انتباهي/فقداني السيطرة/انحرافي يميناً، اصطدمت بالرصيف الأيمن، ثم بعمود إنارة حاجز/واجهة محل، ونتج عن ذلك تلفيات في المركبة والجسم المصطدم به” أو: “أثناء لوجود شجرة/حاجز، فاصطدمت بها“. ومع ذلك لا ينبغي أن تقبل هذه الإفادة دون معاينة، لأن سبب الاصطدام قد يكون عيباً فنياً أو ظرفاً خارجياً أو خطأً من الغير.⁽³⁾

(1) المادة (38) من قانون المرور تنظم القيادة أو محاولة القيادة تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو العقاقير أو أي مادة تؤثر في القوى الطبيعية. وقضت محكمة التمييز في الطعن رقم (2006/111) جزائي، جلسة 2006/11/7، بأن تجاوز الإشارة الحمراء ومحاولة الهرب ووجود قرائن على القيادة تحت تأثير المسكر يوفر حالة تلبس ببيع الاستيقاف والقبض.

(2) هذه الأسئلة تستند إلى عناصر الخطأ غير العمدية في المادة (44) من قانون الجزاء، وإلى واجب الحيطه في المادة (25) من قانون المرور، وإلى قواعد السرعة والسيطرة وشروط الأمن والمتانة في قانون المرور ولائحته التنفيذية.

(3) المادة (42) من قانون الإجراءات تميز إثبات ما يبيده المتهم من أقوال وما يتقدم به من دفاع أثناء التحري، وإذا تضمنت أقواله اعترافاً بارتكاب جريمة جاز تدوينه مبدئياً ثم يحال إلى المحقق للثبوت من صحة الاعتراف.

ثم يواجه السائق، عند الاقتضاء، بالمعينة والتقرير الفني وقيمة الأضرار وتقرير الجهة المالكة. فإذا قرر أن الاصطدام وقع بسبب عطل مفاجئ، يسأل عن تاريخ صيانة المركبة، وحالة الإطارات، والمكابح، والمقود، وما إذا كان العطل قد ظهر سابقاً، وما إذا كان بإمكانه تجنب الحادث. وإذا قرر أن السبب مركبة أخرى أو مشاة أو حيوان، يسأل عن أوصافهم، ومكانهم، وسبب عدم الاصطدام بهم، وما إذا توجد كاميرات أو شهود.

سابعاً: سؤال مالك الجسم الصلب أو الجهة المالكة

إذا تضرر الجسم الصلب، وجب استدعاء مالكة أو ممثله القانوني إذا كان مالاً خاصاً، أو مخاطبة الجهة الحكومية المختصة إذا كان مالاً عاماً، وسؤاله أو طلب إفادته عن طبيعة المال المتضرر، وصفة الملكية أو الحياة، وقيمة الضرر، ومكانه، وما إذا أُصلح، وما إذا توجد فواتير أو تقدير إصلاح أو صور قبل وبعد الحادث. ولا يكفي القول إن "عاموداً تضرر" أو "رصيفاً تضرر"، بل يجب تحديد الجهة المالكة أو المسؤولة حتى يثبت ركن الضرر في مال الغير أو المرفق العام.⁽¹⁾

فإذا تضررت علامة مرورية أو إشارة ضوئية أو جهاز ضبط أو مراقبة، تخاطب الإدارة العامة للمرور أو الجهة المختصة بوزارة الداخلية. وإذا تضرر الرصيف أو الحاجز الخرساني أو الحاجز الشبكي أو جسم الطريق، تخاطب الجهة المشرفة على الطريق بحسب الاختصاص. وإذا تضرر عمود إنارة تخاطب وزارة الكهرباء والماء والطاقة المتجددة، وإذا تضررت زراعة أو أشجار تخاطب الجهة المختصة بالزراعة والتجميل، وإذا تضررت واجهة محل أو سور أو عقار خاص يستدعى المالك أو ممثله.⁽²⁾

ثامناً: إجراءات المعينة والفحص الفني

تبدأ الإجراءات بمعينة مكان الحادث لبيان موضع الجسم الصلب، وطبيعة الطريق، والمسار، والسرعة المقررة، وحالة الجو والرؤية، وآثار الفرامل أو الانزلاق، وموضع الزجاج أو الأجزاء المتساقطة،

(1) المادة (1/34) من قانون المرور تشترط الضرر بالممتلكات العامة أو الغير، والمادة (6/34) تعالج الضرر بالعلامات المرورية والإشارات الضوئية وأجهزة الضبط والمراقبة المرورية؛ ومن ثم فإن تحديد الجهة المتضررة وقيمة التلف من متطلبات سلامة الوصف.

(2) هذه الإجراءات مستندة إلى ضرورة إثبات الضرر وصفة المتضرر في المادة (1/34)، وإلى القواعد العامة في التعويض عن الإضرار بمال الغير في المادة (227) من القانون المدني.

ومدى وجود علامات تحذيرية أو إنارة كافية. ويجب بيان ما إذا كان الجسم الصلب في موضعه الطبيعي أو كان يشكل عائقاً غير مأمون في الطريق، لأن هذا قد يؤثر في المسؤولية، خاصة في الحوادث التي تقع في مناطق أعمال أو تحويلات أو ساحات ترابية.⁽¹⁾

ثم تعين المركبة الصادمة، ويثبت موضع الضرر، واتجاه الانبعاج، وارتفاع الصدمة، وحالة الإطارات والمكابح والأنوار والزجاج والمرايا والمقود، ومدى وجود آثار احتكاك أو صبغ من الجسم المصطدم به. وإذا كان المحقق لا يستطيع الوصول إلى أجزاء فنية أو كان السائق يدفع بعطل مفاجئ أو كانت الأضرار معقدة، تحال المركبة إلى الخبير الفني لبيان سبب الضرر ومدى توافقه مع رواية السائق، ومدى صلاحية المركبة قبل الحادث.⁽²⁾

وإذا كان الحادث قد أدى إلى إصابة السائق أو مرافق أو أحد المارة، تطلب التقارير الطبية وبعاد تكييف الواقعة بحسب النتيجة. وإذا أدى إلى وفاة، أو كشفت التقارير عن إصابة جسيمة أو قيادة تحت تأثير بما يبلغ وصف الجنائية، تحال الأوراق إلى النيابة العامة للاختصاص، مع حفظ ما تم من إجراءات صحيحة بحسب ظاهر الواقعة وقت مباشرتها.⁽³⁾

تاسعاً: القرارات التي يتخذها المحقق

إذا كانت الواقعة مجرد اصطدام بجسم صلب دون إصابة أو وفاة، ودون شبهة قيادة تحت تأثير، ودون تعقيد فني، جاز التصرف مع المتهم بإخلاء سبيله بتعهد بالحضور أو بكفالة شخصية أو مالية بحسب ظروف الواقعة والتعليمات المعمول بها. أما إذا كان الضرر بمال عام أو مال خاص،

(1) المادة (40) من قانون الإجراءات تلزم بالانتقال إلى محل الحادث والمحافظة عليه وضبط ما يفيد التحقيق، والمادة (2) من قانون المرور تعرف الطريق والرصيف وكثف الطريق ومسار الطريق، وهي مفاهيم لازمة لتحديد مكان الاصطدام.

(2) المادة (34) من قانون المرور تعاقب على قيادة مركبة خالية من المكابح أو كانت مكابحها بها خلل أو غير صالحة، والمادة (36) تعاقب على قيادة مركبة فاقدة لأي شرط من شروط الأمن والمتانة، بما يجعل الفحص الفني للمركبة لازماً عند الاشتباه في عطل أو سبب فني.

(3) المادة (9) من قانون الإجراءات تسند التحقيق والتصرف والادعاء في الجنايات إلى النيابة العامة، بينما تبقى الجناح في الأصل من اختصاص المحققين. وقد قررت محكمة التمييز أن الأعمال الإجرائية تجري على حكم الظاهر ولا تبطل بما يتكشف لاحقاً من وصف أشد إذا كانت صحيحة وقت مباشرتها.

فيجب قبل التصرف النهائي التأكد من مخاطبة الجهة المالكة أو المتضررة، أو إثبات تعذر ذلك، وبيان قيمة الأضرار أو طلب تقديرها.⁽¹⁾

وإذا كان الاصطدام بالجسم الصلب قد وقع بسبب عيب فني أو خلاف حول سبب فقد السيطرة، أو كان الضرر لا يتفق مع رواية السائق، وجب ندب الخبير الفني. وإذا اعترض المتهم أو الجهة المتضررة على التقرير الفني، يثبت الاعتراض وأسبابه، ويجوز رفع الأمر للجهة الفنية المختصة أو لجنة فنية بحسب النظام المتبع، مع التنبيه إلى أن التقرير الفني، ولو كان صادراً من لجنة، يبقى دليلاً فنياً يخضع في النهاية لتقدير المحكمة.⁽²⁾

وفي إخطار الحادث، إذا كان الجسم المصطدم به مرفقاً عاماً أو مالاً غير ممثل بشخص حاضر، فيثبت في بيانات الطرف الآخر "الحق العام" أو الجهة المتضررة بحسب النظام العملي، مع إيراد بيانات السائق والمركبة الصادمة، وتسليم إذن الإصلاح عند جوازه. أما إذا كان المال المتضرر مملوكاً لشخص طبيعي أو اعتباري، فتثبت بياناته أو بيانات ممثله القانوني، وتستكمل إجراءات المطالبة أو التعويض في الحدود المقررة.⁽³⁾

عاشراً: أمثلة تطبيقية للصياغة في المحضر

إذا كان الاصطدام بالرصيف دون تلف في الرصيف أو مال الغير، يمكن أن ترد الإفادة على النحو الآتي: "أثناء قيادي مركبتي في الحارة اليمنى من شارع (...)، وبسبب عدم انتباهي وانحرافي يميناً، اصطدمت بالرصيف الأيمن، ونتج عن ذلك تلفيات بمركبتي دون تلف ظاهر بالرصيف". وفي هذه الصورة يبحث المحقق مدى انطباق القيادة بعدم انتباه أو برعونة أو تفريط بحسب ظروف

(1) سلطة التصرف في الجرح تستند إلى المادة (9) من قانون الإجراءات بالنسبة للمحققين، وإلى قانون الإدارة العامة للتحقيقات رقم (53) لسنة 2001 الذي يسند إلى الإدارة الاختصاصات المقررة وفق المادة (9) من قانون الإجراءات.

(2) من مبادئ محكمة التمييز في باب الخبرة أن تقرير الخبير عنصر من عناصر الإثبات، تقدره محكمة الموضوع ولها أن تأخذ به أو تطرحه أو تأخذ ببعضه متى أقامت قضاها على أسباب سائغة.

(3) المادة (10 مكرراً) من قانون المرور تحظر إصلاح المركبة المتضررة من حادث إلا بإذن كتابي من الجهة المختصة، حماية لآثار الحادث وحقوق الغير.

الواقعة، ولا يوجه وصف إتلاف ممتلكات عامة إلا إذا ثبت تلف الرصيف أو ملحقاته.⁽¹⁾

أما إذا ترتب تلف بمال عام، فتكون الصياغة:

”أثناء قيادتي مركبتي في الحارة (...) وبسبب فقدان السيطرة/عدم انتباهي/سرعتي غير الملائمة، انحرفت المركبة واصطدمت بالحاجز الخرساني/عمود الإنارة/الإشارة الضوئية، ونتج عن ذلك تلفيات بالمركبة وبالمرفق المذكور“.

وفي هذه الحالة يجب استكمال مخاطبة الجهة المالكة وتقدير التلفيات.⁽²⁾

وإذا كان السائق يدعي أن سبب الاصطدام عطل مفاجئ، فيثبت قوله تفصيلاً: “قررت أن المقود/المكابح/الإطار تعطل فجأة قبل الاصطدام، ولم أتمكن من السيطرة على المركبة”، ثم يسأل عن تاريخ الصيانة، وظهور العطل سابقاً، وسرعته، ومحاولة التفادي، ويحال الأمر إلى الخبير الفني عند الحاجة. فلا يعفى السائق من المسؤولية بمجرد ادعاء العطل، ولا يدان بمجرد وقوع العطل، بل العبرة بما إذا كان العطل مفاجئاً غير متوقع أو ناشئاً عن إهمال سابق في الصيانة.⁽³⁾

(1) المادة (2/33) أو المادة (33 مكرراً/2) تكونان محل نظر عند وجود قيادة بعدم انتباه أو برعونة أو تفريط تعرض الأشخاص أو الممتلكات للخطر، أما المادة (1/34) فتتطلب ضرراً بالممتلكات العامة أو الغير.

(2) المادة (1/34) تعالج الضرر بالممتلكات العامة أو الغير، والمادة (6/34) تكون محل نظر إذا كان الضرر بالعلامات المرورية أو الإشارات الضوئية أو أجهزة الضبط والمراقبة المرورية.

(3) المادة (36) من قانون المرور تعالج قيادة مركبة فاقدة لشروط الأمن والمتانة، والمادة (34) تعالج خلل المكابح، والمادة (44) من قانون الجزاء تقيم الخطأ على الإهمال أو عدم الانتباه أو عدم مراعاة القوانين واللوائح.

مثال لمخطط الحادث الذي يقوم برسمه المحقق في هذا الشأن



* الرصيف الأيمن متضرر نتيجة الاصطدام به



المبحث السادس الاصطدام بالحيوانات أو تسبب الحيوان في وقوع الحادث المروري

تمهيد

تشير الحوادث المرورية التي يكون الحيوان طرفاً فيها إشكالاً فنياً وقانونياً خاصاً؛ ذلك أن الحيوان قد يظهر في الطريق بوصفه جسماً متحركاً يعرقل السير، أو سبباً مباشراً للتصادم، أو سبباً غير مباشر لانحراف قائد المركبة عن مساره واصطدامه بمركبة أخرى أو بممتلكات عامة أو خاصة.

وقد يقع الحادث نتيجة إهمال مالك الحيوان أو حارسه في رقابته وقيادته، كما قد يقع نتيجة رعونة قائد المركبة أو عدم اتخاذ الحيطة والحذر عند مواجهة خطر ظاهر في الطريق. وقد يكون الحيوان مملوكاً لشخص معلوم، وقد يكون ضالاً أو غير مملوك لأحد، وهي تفرقة جوهرية في تحديد المسؤولية الجزائية والمدنية.

ولا يصح في هذا النوع من القضايا أن يتجه المحقق مباشرة إلى مساءلة قائد المركبة لمجرد وقوع الاصطدام، كما لا يصح أن يفترض مسؤولية مالك الحيوان لمجرد أن الحيوان كان موجوداً في الطريق. فالمسؤولية الجزائية تقوم على خطأ محدد، وضرر ثابت، وعلاقة سببية بينهما.

ومن ثم يجب على المحقق أن يحدد: هل الحيوان مملوك أم ضال؟ من حارسه الفعلي وقت الحادث؟ هل ترك في الطريق العام دون حراسة؟ هل كانت هناك مخالفة لقواعد المرور الخاصة بقيادة الحيوانات أو تنظيم قطعان المواشي؟ هل كان قائد المركبة ملتزماً بالسرعة والحيطة والحذر؟ وهل كان بوسعه تفادي الحادث؟ وهل كان انحرافه لتفادي الحيوان تصرفاً اضطرارياً معقولاً أم انحرافاً خاطئاً أدى إلى ضرر أشد؟

وتزداد أهمية هذا المبحث بعد تعديلات سنة 2025؛ إذ إن المادة 169 من قانون الجزاء تحيل في العقوبة إلى المادتين 154 و164، وقد عُدلت هاتان المادتان برفع الغرامات وإضافة عدم مراعاة القوانين واللوائح والإخلال بأصول الوظيفة أو المهنة أو الحرفة ضمن صور الخطأ، كما أضيفت

المادتان 154 مكرراً و164 مكرراً للظروف المشددة في القتل الخطأ والإصابة الخطأ.⁽¹⁾ ويترتب على ذلك أن حادث الحيوان إذا أفضى إلى وفاة أو إصابة لا ينظر إليه بوصفه مجرد مخالفة مرورية، بل قد يدخل في نطاق الجرائم غير العمدية الواقعة على النفس، وقد يتشدد وصفه عند اجتماع ظروف كتعاطي الجاني مادة مؤثرة أو تعدد المتوفين أو المصابين أو الامتناع عن مساعدة المجني عليه متى توافرت شروطها القانونية.⁽²⁾

أولاً: النصوص القانونية الحاكمة

نصت المادة 169 من قانون الجزاء على أن: ”يعاقب بالعقوبات المذكورة في المادتين 154 و164 كل شخص يقوم بحراسة حيوان أو آلات ميكانيكية أو أي شيء آخر ينطوي على خطر يهدد الحياة أو الصحة، ولم يتخذ الحيطة الواجبة لدرء هذا الخطر، وترتب على ذلك وفاة شخص أو إصابته بأذى“.⁽³⁾

ومؤدى هذا النص أن المشرع لم يعاقب على مجرد ملكية الحيوان، وإنما عاقب على الإخلال بواجب الحراسة متى ترتب عليه موت أو أذى. فالعبرة ليست بصفة المالك وحدها، بل بالحراسة الفعلية، أي السيطرة والرقابة والتوجيه. وقد يكون الحارس هو المالك، وقد يكون الراعي، أو السائق المكلف بنقل الحيوانات، أو العامل المسؤول عن قيادتها، أو الشخص الذي عهد إليه بتنظيم سيرها.⁽⁴⁾

ونصت المادة 2/36 من قانون المرور، بعد تعديلها، على معاقبة من يترك الحيوانات بالطرق العامة من غير حراسة، أو يخالف حارسها أو قائدها قواعد المرور، أو يهمل في راقبتها أو قيادتها.⁽⁵⁾

(1) المادة 169 من قانون الجزاء؛ والمرسوم بقانون رقم 65 لسنة 2025 بتعديل المواد 44 و154 و164 وإضافة المادتين 154 مكرراً و164 مكرراً.

(2) المادتان 154 مكرراً و164 مكرراً من قانون الجزاء، المضافتان بالمرسوم بقانون رقم 65 لسنة 2025.

(3) المادة 169 من قانون الجزاء الكويتي، ضمن باب الجرائم الواقعة على النفس، فرع التعريض للخطر.

(4) تقابل هذه الفكرة مدنياً المادة 243 من القانون المدني التي تقرر مسؤولية من يتولى حراسة شيء يتطلب عناية خاصة، وتعد الحيوانات من هذه الأشياء، وتبقى الحراسة ثابتة للحارس ولو ضل الحيوان أو تسرب إلى أن يسيطر عليه غيره لحساب نفسه.

(5) المادة 36/2 من المرسوم بقانون رقم 67 لسنة 1976 في شأن المرور، كما وردت ضمن النصوص المعدلة بالمرسوم بقانون رقم 5 لسنة 2025؛ ومبلغ الصلح في مخالفات المادة 36 أصبح عشرين ديناراً وفق المادة 41 المعدلة.

وهذا النص يقرر مخالفة بذاتها، ولو لم يترتب على الفعل وفاة أو إصابة، أما إذا ترتب على ذلك وفاة أو إصابة فإن تنتقل إلى نطاق المادة 169 من قانون الجزاء، وربما إلى نطاق القتل الخطأ أو الإصابة ظروفها.

كما قررت المادة 135 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور أن يكون لحيوانات الجر أو الحمل أو الركوب أو المواشي أو الأغنام، فرادى أو قطعاناً، قائد أو أكثر، وأن ينظم قائدها قيادتها بحيث لا تؤدي إلى عرقلة المرور، ولا يجوز ترك هذه الحيوانات في الطريق، ويجب أن تبعد مراعي الحيوانات عن الطريق بمسافة لا تقل عن خمسمائة متر.⁽¹⁾

وتظهر أهمية المادة 1/34 من قانون المرور إذا نتج عن الحيوان أو عن تفاديه حادث أضر بالمتلكات العامة أو الخاصة، إذ تعاقب من تسبب في وقوع حادث يضر بالمتلكات العامة أو الغير نتيجة مخالفة أحكام قانون المرور أو لائحته التنفيذية.⁽²⁾

ومثال ذلك أن ينحرف قائد المركبة لتفادي قطع من الأغنام فيصطدم بإسمنتى بحاجز أو عمود إنارة أو مركبة مملوكة للغير، أو أن يؤدي ترك الحيوان في الطريق إلى اصطدام ممتلكات عامة أو خاصة.

ويجب كذلك استحضار المادة 38 من قانون المرور في حال كان قائد المركبة تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو العقاقير المحذر من القيادة تحت تأثيرها أو أي مادة أخرى تؤثر في قواه الطبيعية، إذ يشتد الوصف إذا نتج عن ذلك حادث أدى إلى تلفيات أو إصابة أو وفاة.⁽³⁾

فوجود حيوان في الطريق لا يعفي قائد المركبة تلقائياً إذا ثبت أنه كان يقود تحت تأثير مادة

(1) المادة 135 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، قرار وزير الداخلية رقم 81 لسنة 1976 وتعديلاته.

(2) المادة 1/34 من قانون المرور، كما استبدلت بالمرسوم بقانون رقم 5 لسنة 2025.

(3) المادة 38 من قانون المرور، كما استبدلت بالمرسوم بقانون رقم 5 لسنة 2025، وقد شددت العقوبة إذا أدى الفعل إلى إصابة أو وفاة.

مؤثرة أو بسرعة غير ملائمة أو بعدم انتباه.

ثانياً: تعريف الحادث المروري المتصل بالحيوان

يمكن تعريف الاصطدام بالحيوانات أو تسبب الحيوان في وقوع الحادث بأنه: كل واقعة مرورية يكون الحيوان فيها سبباً مباشراً أو غير مباشر في إحداث ضرر، سواء وقع الاصطدام بين المركبة والحيوان ذاته، أو أدى ظهور الحيوان أو تحركه أو تركه دون حراسة إلى انحراف مركبة أو توقفها المفاجئ أو اصطدامها بمركبة أخرى أو بشخص أو بجسم ثابت أو بمرفق عام، متى ثبت أن ذلك كان نتيجة إخلال بواجب الحراسة أو الرقابة أو القيادة أو نتيجة خطأ قائد المركبة أو اشتراك الخطأين معاً.⁽¹⁾

ويتخذ الحيوان في هذا النوع من الحوادث إحدى صور ثلاث.

الصورة الأولى أن يكون الحيوان مملوكاً أو تحت حراسة شخص معلوم، كالإبل أو الأغنام أو الأبقار أو الخيل أو الكلاب المملوكة، فيكون البحث منصّباً على خطأ المالك أو الحارس في الرقابة أو القيادة أو منع وصول الحيوان إلى الطريق.

الصورة الثانية أن يكون الحيوان ضالاً أو غير معلوم المالك، وفي هذه الحالة لا يجوز نسبة الجريمة إلى شخص معين إلا بعد تحريات جديّة تثبت الملكية أو الحراسة أو سبب ترك الحيوان.

الصورة الثالثة أن يكون الحيوان غير مملوك بطبيعته أو من الحيوانات السائبة التي لا يعرف لها حائز، ككلب ضال أو قط أو حيوان بري، وفي هذه الحالة ينتقل البحث إلى مدى التزام قائد المركبة بواجب الحيطة والحذر، ولا محل لمسائلة حارس غير معلوم أو غير موجود.

ويجب عدم الخلط بين الحيوان بوصفه سبباً للحادث وبين الحيوان بوصفه محلاً للضرر. فإذا اصطدمت المركبة بحيوان مملوك للغير قتل الحيوان أو مات، فقد يثور بحث التعويض أو الإتلاف أو مخالفة قواعد المرور بحسب ظروف الواقعة.

(1) يستفاد هذا التعريف من الجمع بين المادة 169 من قانون الجزاء والمادة 2/36 من قانون المرور والمادة 135 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور.

أما إذا كان الحيوان هو الذي تسبب في إصابة إنسان أو وفاته بسبب تركه دون حراسة، فإن مركز التحقيق ينتقل إلى جريمة أشد، هي مسؤولية حارس الحيوان وفق المادة 169، أو القتل الخطأ أو الإصابة الخطأ بحسب تكييف الواقعة.⁽¹⁾

ثالثاً: طبيعة مسؤولية مالك الحيوان أو حارسه

المسؤولية الجزائية في المادة 169 لا تقوم على الملكية المجردة، بل على الحراسة. والحراسة تعني السلطة الفعلية على الحيوان، من حيث الرقابة والتوجيه ومنع الخطر.

فقد يكون مالك الحيوان مسؤولاً إذا تركه أو أهمل في حفظه أو لم يعهد به إلى حارس كفء، وقد يكون الحارس وحده مسؤولاً إذا تسلم الحيوان وتولى قيادته أو رعايته ثم أهمل في منعه من دخول الطريق العام. وقد تقوم المسؤولية المشتركة إذا ثبت أن المالك والحارس اشتركا في الإهمال، كما لو علم المالك بأن الحارس غير قادر على السيطرة على القطيع أو أن مكان الرعي قريب من الطريق، ثم ترك الأمر دون احتياط.⁽²⁾

ويكتسب هذا المعنى دعماً من القواعد المدنية، إذ تقرر المادة 243 من القانون المدني أن من يتولى حراسة شيء يتطلب عناية خاصة لمنع وقوع الضرر منه يلتزم بتعويض الضرر الذي يحدثه هذا الشيء، وتعد الحيوانات من الأشياء التي تتطلب عناية خاصة، وتبقى الحراسة على الحيوان ثابتة للحارس ولو ضل الحيوان أو تسرب إلى أن يسيطر عليه غيره لحساب نفسه.⁽³⁾

وعلى الرغم من أن هذا النص مدني لا جزائي، إلا أنه يفيد المحقق في فهم معيار الحراسة، وفي تحديد الشخص الذي كانت له السيطرة الفعلية على الحيوان وقت الحادث.

(1) المادة 169 من قانون الجزاء تعاقب عند ترتب وفاة شخص أو إصابته بأذى، أما الضرر المادي فيخضع بحسب الأحوال للمادة 34 من قانون المرور أو قواعد المسؤولية المدنية.

(2) المادة 169 من قانون الجزاء تستعمل عبارة "كل شخص يقوم بحراسة حيوان"؛ وهي عبارة أوسع من المالك، وتشمل الحارس الفعلي.

(3) المادة 1/243 و 2/243 و 3/243 من القانون المدني الكويتي.

وقد قررت محكمة التمييز في مبدأ ذي صلة بحراسة الأشياء أن مسؤولية حارس الشيء الذي يتطلب عناية خاصة لمنع وقوع الضرر منه تقوم على أساس خطأ مفترض، وأن استخلاص قيام الحراسة ورابطة السببية من مسائل الواقع التي تستقل بها محكمة الموضوع متى كان استخلاصها سائغاً.⁽¹⁾

وهذا المبدأ لا يغني عن إثبات الخطأ الجزائي، لكنه يبين أن الحراسة ليست مسألة شكلية، بل واقعة تستخلص من السيطرة الفعلية على مصدر الخطر.

رابعاً: أثر تعديلات سنة 2025 على هذا النوع من الحوادث

لم يعد تطبيق المادة 169 بعد تعديل سنة 2025 منعزلاً عن التعديل الذي أصاب المادتين 154 و164؛ لأن المادة 169 تحيل في العقوبة إلى العقوبات المذكورة فيهما.

وبما أن المرسوم بقانون رقم 65 لسنة 2025 قد استبدل نصي المادتين 154 و164، فإن الإحالة العقابية في المادة 169 يجب أن تقرأ في ضوء العقوبات الجديدة.⁽²⁾

أما الظروف المشددة المستحدثة في المادتين 154 مكرراً و164 مكرراً، فيجب التعامل معها بدقة. فالمادة 169 تحيل صراحة إلى العقوبات المذكورة في المادتين 154 و164، ولم تذكر المادتين 154 مكرراً و164 مكرراً. غير أن الواقعة قد تكون قابلة أيضاً للتكييف بوصفها قتلاً أو إصابة خطأ وفق المادتين 154 أو 164 إذا انطوت على رعونة أو تفريط أو إهمال أو عدم انتباه أو عدم مراعاة القوانين واللوائح، ثم يثار بحث الظروف المشددة متى توافرت شروطها.⁽³⁾

(1) محكمة التمييز الكويتية، غرفة المشورة، الدائرة التجارية، الطعن رقم 1464 لسنة 2014، جلسة 2023/1/17، منشور بقاعدة إيست لوز. يورد هذا الحكم مبدأ عاماً في حراسة الأشياء، ويستفاد منه في الفهم المدني للمسؤولية، مع مراعاة اختلاف معيار الإثبات الجزائي.

(2) المادة 154 بعد التعديل تعاقب القتل الخطأ بالحبس مدة لا تتجاوز ثلاث سنوات وبغرامة لا تتجاوز ألف دينار ولا تقل عن خمسمائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين؛ والمادة 164 بعد التعديل تعاقب الإصابة الخطأ بالحبس مدة لا تتجاوز سنة وبغرامة لا تتجاوز خمسمائة دينار ولا تقل عن مائتين وخمسين ديناراً أو بإحدى هاتين العقوبتين.

(3) المادتان 154 مكرراً و164 مكرراً من قانون الجزاء؛ ويستحسن في التطبيق العملي أن يبين المحقق الوصفين المحتملين في مذكرة الرأي متى كان لذلك محل، وأن يترك تقدير الوصف النهائي للجهة المختصة أو المحكمة.

فإذا كان حارس الحيوان تحت تأثير مادة مسكرة أو مخدرة أو مؤثرة عقلياً، وأدى إهماله إلى دخول الحيوان الطريق ووقوع وفاة أو إصابة، فقد يثار بحث الظرف المشدد المتعلق بتعاطي الجاني مادة مؤثرة، لا بوصف التعاطي مجرد حالة شخصية، بل باعتباره سبباً في ضعف السيطرة على الحيوان أو إهمال واجب الحراسة.

وإذا أدى الحادث إلى وفاة شخصين فأكثر أو إصابة شخصين فأكثر، فإن جسامه النتيجة تقتضي بحث النصوص المشددة. وإذا غادر الحارس أو قائد المركبة الموقع وامتنع عن مساعدة المصاب رغم القدرة عليها، فإن ذلك قد يشكل ظرفاً مشدداً مستقلاً⁽¹⁾.

أما تعديل قانون المرور بالمرسوم بقانون رقم 5 لسنة 2025، فقد عزز الجانب الإجرائي والردعي في الحوادث المرورية؛ إذ أجاز في حوادث القتل أو الإصابة الخطأ الناتجة عن المركبات الآلية احتجاز رخصة السوق أو إجازة تسيير المركبة وإحالتها إلى الجهة المختصة خلال أربع وعشرين ساعة بعد سماع أقوال صاحب الشأن، كما شدد عقوبة القيادة تحت تأثير المواد المؤثرة إذا نتج عنها حادث أدى إلى إصابة أو وفاة⁽²⁾.

خامساً: أركان الجريمة

1. الركن المادي

يتكون الركن المادي من خطأ، وضرر، وعلاقة سببية.

أما الخطأ بالنسبة إلى مالك الحيوان فيتمثل في ترك الحيوان في الطريق العام دون حراسة، أو تمكينه من الوصول إلى الطريق بسبب إهمال في الحظيرة أو المزرعة أو مكان الرعي، أو عدم اتخاذ الوسائل المعقولة لمنع الحيوان من الهروب أو التسرب إلى الطريق⁽³⁾.

(1) المذكرة الإيضاحية للمرسوم بقانون رقم 65 لسنة 2025 قررت أن الظروف المشددة ترجع إلى جسامه الخطأ أو جسامه النتيجة أو اجتماع أكثر من ظرف.

(2) المادتان 38 و42 من قانون المرور، كما استبدلتا بالمرسوم بقانون رقم 5 لسنة 2025.

(3) المادة 2/36 من قانون المرور، والمادة 135 من اللائحة التنفيذية.

وأما الخطأ بالنسبة إلى حارس الحيوان فيتمثل في عدم اتخاذ الحيطة الواجبة لدرء خطره، كقيادة القطيع على نحو يعرقل المرور، أو تركه يتحرك في نحر الطريق، أو عدم تخصيص عدد كاف من القائمين على قيادته، أو عدم استعمال وسائل التنبيه أو العواكس ليلاً، أو الرعي بالقرب من الطريق بالمخالفة للمسافة المقررة، أو عدم تقييد الحيوان عند الضرورة. (1)

وقد يتمثل الخطأ من جانب قائد المركبة في عدم الانتباه أو السرعة غير الملائمة أو عدم استعمال الفرامل أو آلة التنبيه أو الانحراف المفاجئ إلى مسار آخر دون تثبيت أو القيادة تحت تأثير مادة مؤثرة. فوجود الحيوان في الطريق لا يجعل قائد المركبة بريئاً حتماً، كما أن اصطدام المركبة بالحيوان لا يجعل الحارس مسؤولاً حتماً. العبرة بمن كان يستطيع، وفق ظروف الطريق، توقع الخطر وتفاديه باتخاذ احتياطات معقولة. (2)

أما الضرر فقد يكون وفاة قائد المركبة أو أحد مرافقيه أو أحد المارة أو قائد مركبة أخرى، وقد يكون إصابة بأذى محسوس، وقد يكون ضرراً مادياً بالمركبات أو بالممتلكات العامة أو الخاصة، وقد يكون تلف الحيوان ذاته إذا كان مملوكاً للغير. (3)

2. الركن المعنوي

الركن المعنوي في هذه الجريمة هو الخطأ غير العمدى، لا القصد الجنائي. فحارس الحيوان لا يريد غالباً وفاة أحد أو إصابته، ولكنه يهمل في الرقابة أو يخالف قواعد المرور أو لا يتخذ الحيطة الواجبة. أما إذا ثبت أنه تعمد إطلاق الحيوان في الطريق بقصد إحداث حادث أو قتل أو إصابة أو إتلاف، خرجت الواقعة من نطاق المادة 169 إلى نطاق الجرائم العمدية، كالقتل العمد أو الشروع فيه أو الضرب العمد أو الإتلاف العمد بحسب النتيجة والقصد. (4)

(1) المادة 135 من اللائحة التنفيذية توجب أن يكون للحيوانات قائد أو أكثر وأن تنظم قيادتها بحيث لا تعرقل المرور، وتحظر تركها في الطريق، وتوجب إبعاد المراعي عن الطريق بمسافة لا تقل عن خمسمائة متر.

(2) المادة 44 من قانون الجزاء بعد تعديلها سنة 2025 عرفت الخطأ غير العمدى بمعيار الشخص المعتاد إذا وجد في ظروف الفاعل.

(3) الوفاة والإصابة تخضعان للمادة 169 من قانون الجزاء مع المادتين 154 و164 بحسب النتيجة، أما الضرر المادي فيخضع للمادة 1/34 من قانون المرور أو قواعد التعويض المدني بحسب الأحوال.

(4) تكييف الجريمة بتغير بتغير القصد؛ فإذا ثبت القصد العمدى فلا مجال للاكتفاء بوصف الخطأ غير العمدى.

وبالنسبة لقائد المركبة، فإن الركن المعنوي يتمثل في عدم اتخاذ القدر اللازم من الحذر عند مواجهة الحيوان أو عند السير في طريق يحتمل وجود حيوانات فيه، وبخاصة الطرق الصحراوية أو الزراعية أو الطرق القريبة من الجواخير والمراعي. ويجب تقدير ذلك في ضوء زمن الحادث، وحالة الرؤية، والسرعة، ووجود إشارات تحذيرية، ونوع الطريق، ومسافة ظهور الحيوان، ومدى إمكان تفاديه.⁽¹⁾

3. علاقة السببية

لا يكفي أن يكون الحيوان موجوداً في مكان الحادث، بل يجب أن يثبت أن وجوده أو حركته أو تركه دون حراسة هو الذي أدى إلى النتيجة. فإذا ظهر الحيوان فجأة من مسافة لا تسمح بالتفادي، وكان قائد المركبة ملتزماً بالسرعة وبقواعد الطريق، فقد تنتفي مسؤولية قائد المركبة، ويبحث المحقق عن مالك الحيوان أو حارسه إن وجد. وإذا ثبت أن الحيوان ضال غير معلوم المالك والحارس، فقد تنحصر الواقعة في حادث قهري أو حادث لا يعرف له مسؤول جزائي، مع بحث المسؤولية المدنية أو الضمان عند الاقتضاء.⁽²⁾

أما إذا كان قائد المركبة مسرعاً أو غير متنبه أو تحت تأثير مادة مؤثرة، وكان يستطيع مشاهدة الحيوان وتفاديه لو التزم بالحيطه، فقد تقوم مسؤوليته رغم خطأ الحارس. وإذا ثبت أن الحارس ترك الحيوان في طريق سريع أو داخلي دون حراسة، وأن قائد المركبة كان يسير بسرعة معقولة وفوجئ بالخطر، فقد تقوم مسؤولية الحارس وحده. وإذا اشترك خطأ الحارس وخطأ قائد المركبة في إحداث النتيجة، فإن كلاهما يسأل في حدود خطئه ما دام خطؤه منتجاً في وقوع الضرر.⁽³⁾ وقد قررت محكمة التمييز، في مبدأ عام في رابطة السببية، أن الإهمال في علاج المجني عليه أو التراخي فيه لا يقطع رابطة السببية ما لم يثبت أنه كان متعمداً لتجسيم المسؤولية.⁽⁴⁾

(1) معيار الخطأ غير العمدي موضوعي نسبي، يقارن سلوك الفاعل بسلوك الشخص المعتاد الموجود في الظروف ذاتها.

(2) علاقة السببية من عناصر الركن المادي، ولا تقوم المسؤولية الجزائية دونها.

(3) الخطأ المشترك لا ينفي المسؤولية الجزائية إلا إذا كان خطأ أحد الأطراف قد استغرق خطأ الآخر وقطع رابطة السببية.

(4) محكمة التمييز الكويتية، الطعن رقم 2002/464 جزائي، جلسة 2003/12/16، القسم الخامس، المجلد الرابع عشر، ص 247.

ويستفاد من هذا المبدأ في حوادث الحيوان أن تدخل عوامل لاحقة، كالتراخي في الإسعاف أو العلاج، لا يقطع السببية تلقائياً إذا بقي خطأ الحارس أو قائد المركبة سبباً منتجاً في الإصابة أو الوفاة، ما لم يثبت سبب أجنبي مستقل يستغرق السبب الأول.

سادساً: صور عملية للمسؤولية

الصورة الأولى: أن تترك إبل أو أغنام في طريق عام دون حراسة، فتفاجأ بها مركبة وتصطدم بها، فيصاب قائد المركبة أو يموت. في هذه الحالة يبحث المحقق عن مالك الحيوان وحارسه، وعن سبب وجود الحيوان في الطريق، وعن وسائل الحراسة، وعن مدى التزام قائد المركبة بالسرعة والحيلة. فإذا ثبت أن الحيوان مملوك ومترك دون حراسة، وأن قائد المركبة لم يرتكب خطأ مؤثراً، اتجهت المسؤولية إلى الحارس أو المالك بحسب الحراسة الفعلية.⁽¹⁾

الصورة الثانية: أن ينحرف قائد المركبة لتفادي كلب أو حيوان صغير فيصطدم بمركبة أخرى أو بجسم ثابت. هنا لا تكون مسؤولية الحيوان مفترضة؛ إذ يجب بحث ما إذا كان الانحراف تصرفاً ضرورياً ومعقولاً أم كان انحرافاً غير محسوب. فإذا كان الحيوان صغيراً وظهر على مسافة كافية، وكان بإمكان السائق تخفيض السرعة أو البقاء في مساره دون تعريض الآخرين للخطر، فقد يسأل عن الحادث. أما إذا كان الخطر مفاجئاً وجسيماً، فقد ينتفي خطؤه أو يخف أثره.⁽²⁾

الصورة الثالثة: أن تقطع مجموعة من الأغنام الطريق ليلاً دون عواكس أو قائد ظاهر، فيصطدم بها أكثر من مركبة ويتعدد المصابون. هنا يجب بحث المسؤولية المشددة إذا ثبت تعدد المصابين، كما يجب بحث مدى توافر خطأ الحارس في عدم تنظيم القطيع أو عدم استعمال وسائل تنبيه، ومدى خطأ قائدي المركبات في السرعة أو عدم ترك مسافة أمان.⁽³⁾

(1) المادة 169 من قانون الجزاء، والمادة 2/36 من قانون المرور، والمادة 135 من اللائحة التنفيذية.

(2) تقدير ضرورة الانحراف وتناسبه مسألة موضوعية تستند إلى المعاينة الفنية وسرعة المركبة ومسافة الرؤية ونقطة الاصطدام.

(3) المادة 164 مكرراً من قانون الجزاء بشأن إصابة شخصين فأكثر، والمادة 135 من اللائحة التنفيذية بشأن تنظيم قيادة الحيوانات.

الصورة الرابعة: أن يكون الحيوان ضالاً لا يعرف مالكة أو حارسه، فيقع اصطدام بينه وبين مركبة دون إصابات. في هذه الحالة لا تطبق المادة 169 أو المادة 2/36 على شخص غير معلوم، بل تكلف المباحث بالتحري عن مالك الحيوان أو حارسه، فإن تعذر ذلك ولم يثبت خطأ قائد المركبة، حفظت الواقعة جزائياً بحسب الأحوال، مع إثبات التلفيات لأغراض التأمين أو التعويض.⁽¹⁾

الصورة الخامسة: أن يتعمد شخص إطلاق حيوان في طريق بقصد تعطيل المرور أو إحداث حادث. هنا لا تكون الواقعة مجرد إهمال في الحراسة، بل قد تشكل جريمة عمدية بحسب القصد والنتيجة، وقد تطبق نصوص أشد من المادة 169، مثل القتل العمد أو الشروع فيه أو الإتلاف العمد أو تعريض وسائل النقل للخطر، وفق ما تسفر عنه التحقيقات.⁽²⁾

سابعاً: العناصر التي يتعين على المحقق إبرازها

يتعين على المحقق أولاً أن يثبت الركن المادي للجريمة من خطأ وضرر وعلاقة سببية، وأن يحدد هل الخطأ صادر من مالك الحيوان، أم من حارسه، أم من قائد المركبة، أم من أكثر من طرف.⁽³⁾

ويتعين عليه ثانياً أن يحدد نوع الحيوان، وعدده، وحجمه، ولونه، وحالته، وموضعه من الطريق، واتجاه حركته، وما إذا كان يحمل علامات ملكية أو سمّاً أو طوقاً أو شريحة أو أي علامة تدل على مالكة. كما يجب إثبات ما إذا كان الحيوان قد نفق أو أصيب أو هرب، وهل أمكن ضبطه أو تصويره أو عرضه على الشهود.⁽⁴⁾

ويتعين ثالثاً تحديد مالك الحيوان وحارسه الفعلي وقت الحادث، وسؤالهما عن مكان وجود الحيوان قبل الحادث، وسبب دخوله الطريق، ووسائل الحراسة المتخذة، ومكان الرعي أو الحظيرة،

(1) المسؤولية الجزائية شخصية، ولا تنسب إلى مجهول أو إلى مالك غير ثابت.

(2) تغير القصد من الخطأ إلى العمد يغير التكييف القانوني، ولا يجوز الاكتفاء بوصف الإهمال إذا ثبت تعمد إحداث الخطر.

(3) المادة 169 من قانون الجزاء لا تقوم دون إخلال بواجب الحيطة ونتيجة وسببية.

(4) تحديد الحيوان لازم لإثبات الملكية أو الحراسة ولربط الضرر بمصدر الخطر.

وعدد الحراس، ومدى قرب المرعى من الطريق. فإذا تعذر تحديد المالك أو الحارس، وجب تكليف المباحث بالتحري، ولا يصح توجيه الاتهام دون دليل.⁽¹⁾

ويتعين رابعاً تحديد سلوك قائد المركبة: سرعته، مساره، حالة الرؤية، حالة الإضاءة، المسافة التي شاهد منها الحيوان، رد فعله، استعماله للفرامل أو آلة التنبيه، موضع الاصطدام، ومكان استقرار المركبة والحيوان.⁽²⁾

ويتعين خامساً بيان ما إذا نتج عن الحادث وفاة أو إصابة أو عاهة مستديمة أو إصابة أكثر من شخص، لأن ذلك يؤثر في الاختصاص والتكليف والظروف المشددة بعد تعديل سنة 2025.⁽³⁾

ويتعين سادساً بيان ما إذا كان أحد أطراف الحادث في حالة غير طبيعية، كاشتباه سكر أو تعاطٍ أو تأثير دوائي، واتخاذ إجراءات الفحص والتحليل فوراً متى وجدت دلائل جدية.⁽⁴⁾

ويتعين سابعاً حصر التلفيات بالمركبة أو الممتلكات العامة أو الخاصة، واستدعاء مالك المال المتضرر أو مخاطبة الجهة الحكومية المختصة، كالإدارة العامة للمرور عند تلف الإشارات أو العلامات المرورية، ووزارة الأشغال عند تلف الحواجز أو الأرصفة، ووزارة الكهرباء والماء عند تلف أعمدة الإنارة، والهيئة العامة لشؤون الزراعة والثروة السمكية عند تلف الأشجار أو المزروعات العامة، والجهة المختصة بالاتصالات عند تلف أعمدة أو معدات الاتصالات.⁽⁵⁾

ويتعين ثامناً بحث ما إذا كان قتل الحيوان المملوك للغير قد وقع عرضاً نتيجة الحادث أم بقصد الاستيلاء على جثته. فإذا ثبت قصد الاستيلاء، فقد يثور تطبيق المادة 220 من قانون الجزاء

(1) المادة 135 من اللائحة التنفيذية تلزم بوجود قائد للحيوانات وتنظيم قيادتها وتحظر تركها في الطريق.

(2) هذه العناصر هي أساس تقدير الحيلة والحذر وعلاقة السببية.

(3) المادتان 154 مكرراً و164 مكرراً من قانون الجزاء.

(4) المادة 38 من قانون المرور بعد تعديل 2025.

(5) المادة 1/34 من قانون المرور بشأن الحوادث المضرّة بالممتلكات العامة أو الغير.

التي تعاقب من قتل حيواناً مملوكاً لغيره بقصد الاستيلاء على جثته.⁽¹⁾

ثامناً: الأسئلة النموذجية في التحقيق

« أسئلة قائد المركبة

يسأل قائد المركبة عن بياناته ورخصته وإجازة تسيير المركبة والتأمين، ثم يسأل: من كان يقود المركبة وقت الحادث؟ ومتى وأين وقع الحادث؟ ومن أين قدم وإلى أين كان يتجه؟ وفي أي حارة كان يسير؟ وكم كانت سرعته تقريباً؟ وهل كان الطريق مضاًء؟ وهل كانت الرؤية واضحة؟ وهل كان الطريق مزدحماً؟ ومتى شاهد الحيوان لأول مرة؟ وكم كانت المسافة بينه وبين الحيوان عند مشاهدته؟ ومن أي اتجاه ظهر الحيوان؟ وهل كان الحيوان منفرداً أم ضمن قطيع؟ وهل كان معه حارس أو قائد؟ وهل استعمل الفرامل أو آلة التنبيه؟ وهل حاول تفاديته؟ وكيف كان التفادي؟ وهل أدى الانحراف إلى اصطدام آخر؟ وأين كانت نقطة الاصطدام في المركبة وفي الطريق؟ وأين استقرت المركبة بعد الحادث؟ وهل أصيب هو أو مرافقوه؟ وهل نفق الحيوان أو هرب؟ وهل يستطيع التعرف على الحيوان أو مالكه أو حارسه إذا عرض عليه؟

وإذا نتجت تلفيات بالممتلكات، يسأل: ما الجسم الذي تضرر؟ ولمن تعود ملكيته؟ وهل أبلغ الجهة المختصة؟ وما مقدار التلفيات الظاهرة؟ وإذا كان هناك مصابون، يسأل: من قام بإسعافهم؟ وهل توقف في مكان الحادث؟ وهل أبلغ الشرطة أو الإسعاف؟ وهل غادر الموقع؟ ولماذا؟ وإذا وجدت شبهة حالة غير طبيعية، يسأل عن تناول المسكرات أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو الأدوية المحذر من القيادة تحت تأثيرها.⁽²⁾

« أسئلة مالك الحيوان

يسأل مالك الحيوان: هل الحيوان أو الحيوانات محل الحادث مملوكة له؟ وما نوعها وعددها؟ وأين كانت قبل الحادث؟ ومن كان يتولى حراستها أو قيادتها؟ وهل عهد بها إلى راعٍ أو عامل؟ وما

(1) المادة 220 من قانون الجزاء الكويتي.

(2) هذه الأسئلة ترتبط بالمادتين 38 و42 من قانون المرور وبالظروف المشددة في المادتين 154 مكرراً و164 مكرراً عند وجود إصابة أو وفاة.

مكان المرعى أو الحظيرة بالنسبة للطريق؟ وهل توجد وسائل منع لخروجها إلى الطريق؟ وهل سبق أن خرجت إلى الطريق؟ وهل كان يعلم بوجود خطر على الطريق؟ وما سبب ترك الحيوان أو القطيع في مكان الحادث؟ وهل كان هناك حارس؟ ولماذا لم يوجد؟ وهل يحمل الحيوان وسمّاً أو علامة ملكية؟ وهل يطالب بتعويض عن الحيوان النافق أو المصاب؟ وهل لديه مستندات تثبت الملكية؟ وما قوله في اتحامه بترك حيوان بالطريق العام دون حراسة أو بإهماله في رقبته إذا ثبت ذلك؟.

« أسئلة حارس الحيوان أو قائده

يسأل الحارس: من مالك الحيوان؟ ومن المسؤول عن رعايته وقت الحادث؟ وكم عدد الحيوانات التي كان يقودها؟ وكم عدد الحراس؟ وأين كان يسير بالقطيع؟ وهل كان في الطريق العام أو على جانبه؟ وهل اتخذ وسائل لتنظيم الحركة ومنع عرقلة المرور؟ وهل استعمل عواكس أو أنواراً أو إشارات تحذيرية عند السير ليلاً؟ وهل ابتعد المرعى عن الطريق بالمسافة القانونية؟ وكيف خرج الحيوان إلى الطريق؟ وماذا فعل لمنع؟ وأين كان وقت الاصطدام؟ وهل شاهد المركبة قبل الاصطدام؟ وهل كانت المركبة مسرعة أو مضاءة؟ وبأي جزء اصطدمت المركبة بالحيوان؟ وما الإصابات أو النفوق الذي وقع؟ وما قصده مما حدث؟ وما قوله في اتحامه بمخالفة قواعد المرور أو الإهمال في رقابة الحيوان أو قيادته؟

« أسئلة الشاهد

يسأل الشاهد عن مكان وجوده وقت الحادث، وزاوية رؤيته، والمرحلة التي شاهدها، وهل شاهد الحيوان قبل الاصطدام أم بعده، وهل كان الحيوان سائراً في الطريق أم واقفاً أم مندفعاً فجأة، وهل كان معه حارس، وهل كانت المركبة مسرعة، وهل استعمل قائدها الفرامل أو آلة التنبيه، وهل كان الطريق مضاءً، وهل كان يمكن تفادي الحادث، ومن قام بإسعاف المصابين، ومن نقل الحيوان أو أخفاه إن حدث ذلك، وهل يعرف مالكة أو حارسه.

« أسئلة مالك الجسم الصلب أو الجهة المتضررة

إذا ترتب على الحادث اصطدام بجسم ثابت أو مرفق عام أو مال خاص، يسأل مالكة أو ممثله القانوني: ما طبيعة المال المتضرر؟ ولمن تعود ملكيته؟ وما وصف التلفيات؟ وما قيمتها التقديرية؟ وهل توجد فواتير أو مقاييس إصلاح؟ وهل كان المال قائماً في موضعه بصورة قانونية؟ وهل يوجد

تأمين أو مطالبة مدنية؟ وما طلباته؟⁽¹⁾

تاسعاً: الإجراءات العملية الواجبة

يبدأ التحقيق بمعاينة مكان الحادث أو تكليف جهة مختصة بها على وجه عاجل، مع إثبات عرض الطريق، وعدد الحارات، واتجاه السير، وحالة الإنارة، وحالة الطقس، وحالة سطح الطريق، ووجود إشارات تحذيرية من الحيوانات من عدمه، وآثار الفرامل، وآثار الدم أو الشعر أو الروث أو أجزاء الحيوان، ومكان استقرار المركبة والحيوان، ونقطة الاصطدام.⁽²⁾

ويجب تصوير الموقع والمركبة والحيوان إن وجد، وتصوير موضع التلفيات في المركبة، وآثار الاصطدام على جسم الحيوان، والآثار الأرضية. كما يجب ضبط أي وسيلة تدل على الملكية، كالوسم أو الطوق أو الشريحة أو أقوال أهل المنطقة أو بيانات الجواخير أو المزارع القريبة. فإذا هرب الحيوان أو تعذر ضبطه، أثبت ذلك في المحضر وكلفت المباحث بالتحري عن مالكه أو حارسه.

ويجب التحفظ على المركبة عند الحاجة وندب الخبير الفني لفحصها، خصوصاً إذا ثار نزاع حول سرعة المركبة أو صلاحية المكابح أو الأنوار أو جهاز التوجيه، أو إذا كانت التلفيات لا تكفي المعاينة الظاهرية لتحديد موضع الاصطدام. كما يجب طلب التقرير الطبي للمصابين، وندب الطب الشرعي عند الوفاة أو عند احتمال العاهة المستديمة.

وفي حال وجود حيوان نافق أو مصاب، يثبت المحقق حالته ومكانه ونوعه، وله أن يطلب جهة بيطرية أو مختصة عند الحاجة لتحديد نوع الحيوان أو ملكيته أو سبب نفوقه، خصوصاً إذا ادعى المالك أن الحيوان ذو قيمة عالية أو نادر أو مملوك لأغراض إنتاجية. أما إذا وجدت شبهة تعمد قتل الحيوان بقصد الاستيلاء على جثته، فيثبت ذلك استقلالاً وتبحث المادة 220 من قانون الجزاء. وعند الاشتباه في أن قائد المركبة أو حارس الحيوان كان تحت تأثير مادة مؤثرة، يجب اتخاذ إجراءات الفحص والتحليل فوراً، مع إثبات وقت الضبط ووقت أخذ العينة ووقت الحادث، لأن تأخير

(1) المادة 1/34 من قانون المرور، وقواعد التعويض المدني عن الضرر.

(2) المعاينة في هذه الحوادث ذات قيمة خاصة لأنها قد تثبت اتجاه الحيوان وسرعة المركبة ومدى إمكان التفادي.

الفحص قد يؤثر في قيمته الإثباتية.⁽¹⁾

وإذا ترتب على الحادث ضرر بمرفق عام، تخاطب الجهة المختصة رسمياً ببيانات الواقعة واسم المتهم أو المسؤول المحتمل، وتطلب منها معاينة التلفيات وبيان قيمتها. وإذا كان الضرر واقعاً على مال خاص، يستدعى مالكه أو ممثله القانوني لسؤاله وإثبات طلباته.

أما التصرف في المتهم فيكون بحسب جسامه الواقعة: فقد يكتفى بإخلاء سبيله بتعهد أو ضمان في الحوادث المادية البسيطة، وقد يتجه الحجز أو الحبس الاحتياطي في حالات الوفاة أو الإصابة الجسيمة أو الهروب أو الاشتباه في السكر أو التعاطي أو تعدد المصابين أو الامتناع عن المساعدة، مع مراعاة اختصاص الجهة المختصة بالتحقيق والتصرف بحسب الوصف النهائي.

عاشراً: التكييف القانوني المحتمل

إذا كان الحادث قد اقتصر على ترك حيوان في الطريق دون حراسة ولم يترتب عليه سوى مخالفة مرورية، فإن التكييف يكون وفق المادة 2/36 من قانون المرور. وإذا ترتب على ذلك ضرر بالممتلكات العامة أو الخاصة، يضاف بحث المادة 1/34 من قانون المرور. وإذا ترتبت وفاة أو إصابة بسبب إخلال الحارس بواجب الحراسة، يثار تطبيق المادة 169 من قانون الجزاء مع العقوبات المشار إليها في المادتين 154 أو 164 بحسب النتيجة. وإذا اتخذ الفعل صورة قتل خطأ أو إصابة خطأ مكتملة الأركان، وبخاصة في ضوء عدم مراعاة القوانين واللوائح بعد تعديل 2025، وجب بحث المادتين 154 أو 164، والظروف المشددة في المادتين 154 مكرراً أو 164 مكرراً عند توافر شروطها.

وإذا ثبت أن قائد المركبة هو المخطئ رغم وجود الحيوان، كأن يكون مسرعاً أو غير منتبه أو تحت تأثير مادة مؤثرة أو منحرفاً دون مبرر، فإن مسؤوليته تقوم بحسب النص المناسب: قيادة برعونة أو تفريط، أو قيادة تحت تأثير، أو تسبب في حادث أضر بالممتلكات، أو إصابة خطأ أو قتل خطأ.

أما إذا ثبت أن الحيوان ضال لا مالك له ولا حارس، وأن قائد المركبة كان ملتزماً بواجب

(1) المادة 38 من قانون المرور؛ والمادتان 154 مكرراً و164 مكرراً من قانون الجزاء عند وجود وفاة أو إصابة.

الحذر، فقد تنتفي المسؤولية الجزائية عن الأشخاص، مع إثبات الواقعة لأغراض التأمين أو التعويض أو التحريات.

مثال لمخطط الحادث الذي يقوم برسمه المحقق في هذا الشأن



« أمثلة تطبيقية

المثال الاول

اصطدام مركبة بحيوانات بسبب إهمال الحارس

إذا خرجت الحيوانات إلى الطريق بسبب إهمال حارسها أو تركه لها دون رقابة، واصطدمت بها مركبة كان قائدها يسير بسرعة معتدلة ولم يصدر منه خطأ فني، فإن المسؤولية تقع على حارس الحيوانات.



ويستند ذلك إلى المواد (25) و(2/36) من قانون المرور، وإلى المادتين (122) و(135) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، باعتبار أن حارس الحيوانات ملتزم بتنظيم قيادتها ورقابتها وعدم تركها في الطريق أو بالقرب منه بصورة تعرض مستعملي الطريق للخطر. ومع ذلك، قد تقوم مسؤولية مشتركة إذا ثبت أن قائد المركبة كان مسرعاً، أو غير منتهبه، أو كان بإمكانه تفادي الحادث لو التزم الحذر الواجب.

المثال الثاني

وجود الحيوانات في الطريق ليلاً دون عواكس أو أنوار

إذا وقع الحادث ليلاً في طريق غير مضاء، وخرجت الحيوانات إلى نهر الطريق دون وجود أنوار أو عواكس تنبه قائدي المركبات إليها، فإن المسؤولية تقع على حارس الحيوانات، متى ثبت أن قائد المركبة كان يسير بسرعة معتدلة ولم يصدر منه خطأ.



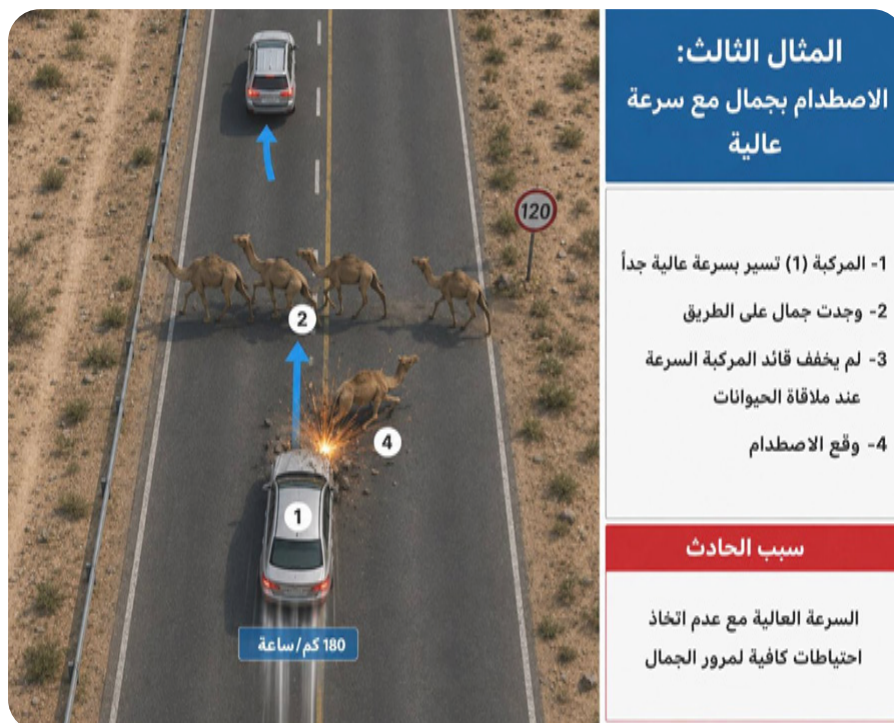
ويستند ذلك إلى المادة (135) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، التي أوجبت وجود قائد للحيوانات وتنظيم قيادتها، وإلى المادة (2/176) من اللائحة ذاتها، التي أوجبت استخدام أنوار أو أجهزة عاكسة عند سير الحيوانات ليلاً على نهر الطريق.

وقد تمتد المسؤولية، بحسب نتيجة الحادث، إلى الجرائم غير العمدية، كالإصابة الخطأ أو القتل الخطأ، إذا ترتب على الإهمال وفاة أو إصابة أحد مستخدمي الطريق.

المثال الثالث

الاصطدام بجمال مع قيادة المركبة بسرعة عالية جداً

إذا كانت الحيوانات، كالجمال مثلاً، تعبر الطريق أو توجد على مقربة منه، وكان قائد المركبة يقود بسرعة عالية جداً، كأن يقود بسرعة 180 كم/ساعة في طريق حد السرعة فيه 120 كم/ساعة، ثم يصطدم بها، فإن المسؤولية قد تكون مشتركة بين قائد المركبة وحارس الحيوانات.

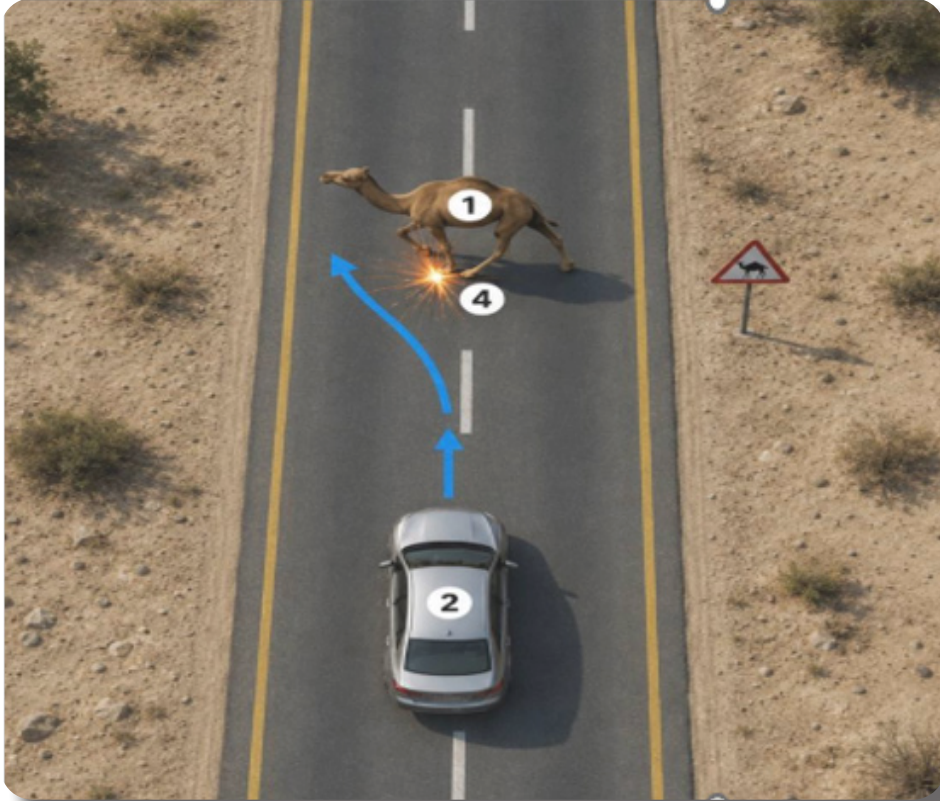


فتقع المسؤولية على قائد المركبة لعدم تهدئة السرعة عند ملاقة الحيوانات، استناداً إلى المادة (158) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، التي توجب تقليل السرعة عند ملاقة الحيوانات أو تخطيها.

كما تقع المسؤولية على حارس الحيوانات إذا ثبت أنه لم يتخذ الاحتياطات اللازمة، أو ترك الحيوانات في الطريق، أو لم يستخدم الأنوار أو الأجهزة العاكسة عند السير ليلاً، وذلك استناداً إلى المادة (2/176) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، فضلاً عن القواعد العامة المتعلقة برقابة الحيوانات وعدم تركها في الطريق.

المثال الرابع حوادث الاصطدام بالحيوانات

تخضع حوادث الاصطدام بالحيوانات لقواعد خاصة، نظراً لأن قانون المرور لا يقتصر تطبيقه على المركبات وحدها، وإنما يمتد كذلك إلى مرور المشاة والحيوانات في الطرق العامة.



فقد نصت المادة (1) من قانون المرور على سريان أحكام القانون واللوائح والقرارات المنفذة له على المركبات بجميع أنواعها، كما تسري على مرور المشاة والحيوانات في الطرق العامة. كما قررت المادة (25) من قانون المرور أنه لا يجوز قيادة المركبات بحالة تعرض حياة الأشخاص أو الأموال للخطر، وأن على كل من يستعمل الطريق، من المشاة وقائدي المركبات وقائدي الحيوانات، الالتزام بقواعد المرور وآدابه وإشاراتهِ وعلاماته وتعليمات رجال الشرطة. وجاءت المادة (2/36) من قانون المرور لتقرر عقوبة ترك الحيوانات في الطرق العامة من غير حارس، أو مخالفة حارسها لقواعد المرور، أو إهماله في رقابتها أو قيادتها.

وتكمل هذه القواعد المادة (122) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، التي أوجبت على كل مستعمل للطريق العام، سواء كان يقود مركبة أو يقود حيوانات أو يسير ماشياً، أن يبذل أقصى عناية وأن يلتزم الحذر والاحتياط اللازمين، وألا يؤدي مسلكه إلى الإضرار بالغير أو تعريضه للخطر أو إعاقته أو مضايقته بما يجاوز مقتضى الظروف.

كما أوجبت المادة (135) من اللائحة التنفيذية أن يكون لحيوانات الجر أو الحمل أو الركوب أو المواشي أو الأغنام، فرادى أو قطعاناً، قائد أو أكثر، وأن ينظم قيادتها بحيث لا تؤدي إلى عرقلة المرور، وحظرت ترك هذه الحيوانات في الطريق، كما أوجبت أن تبتعد مراعي الحيوانات عن الطريق بمسافة لا تقل عن خمسمائة متر.

وتلزم المادة (158) من اللائحة قائد المركبة بتقليل سرعة مركبته عند ملاقة الحيوانات أو تخطيها، كما أوجبت المادة (2/176) على قائدي العربات التي تجر بواسطة الحيوانات، وقائدي حيوانات الركوب أو الحمل أو الماشية، استخدام أنوار أو أجهزة عاكسة عند سيرهم ليلاً على نهر الطريق.

المبحث السابع حادث تصادم مروري و تجاوز إشارة ضوئية حمراء

تمهيد

يُعد تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء من أخطر صور المخالفات المرورية الجسيمة، لا لأنه يمثل مجرد مخالفة لأداة تنظيمية في الطريق، بل لأنه ينطوي في جوهره على اقتحام غير مشروع لمنطقة تقاطع يفترض أن تكون حركة السير فيها موزعة زمنياً بين اتجاهات متعارضة.

فالإشارة الضوئية، في حقيقتها القانونية والفنية، ليست علامة إرشادية عادية، وإنما هي وسيلة آمرة لتنظيم الأولوية، ومن ثم فإن مخالفتها تُحدث اضطراباً مباشراً في نظام السير، وتخلق احتمالاً عالياً للتصادم الجانبي أو التصادم الزاوي أو الدهس، خاصة في التقاطعات الحضرية ذات الكثافة المرورية العالية.

وتتضاعف أهمية هذا النوع من الحوادث في التحقيق المروري؛ لأن مجرد وقوع التصادم في تقاطع منظم بإشارة ضوئية لا يكفي وحده لتحديد المسؤولية الفنية أو الجزائية، بل يتعين على المحقق أن يستظهر، بدقة، لون الإشارة في اتجاه كل مركبة وقت دخولها التقاطع، وحالة عمل الإشارات، ودورة تشغيلها، واتجاهات السماح والمنع، وموقع خط التوقف، ونقطة التصادم، وآثار الفرملة، وحركة كل مركبة قبل وبعد التصادم، ومدى وجود شهود أو كاميرات أو أجهزة ضبط ومراقبة مرورية.

ومن ثم فإن التحقيق في حادث التصادم الناتج عن تجاوز الإشارة الحمراء يقوم على مزاجعة لازمة بين التحليل القانوني والتحليل الفني؛ فلا يكفي القول بأن أحد السائقين تجاوز الإشارة الحمراء، ولا يكفي كذلك القول بأن مركبة اصطدمت بأخرى، بل يجب بناء رابطة منطقية وفنية بين فعل التجاوز، ودخول التقاطع، ووقوع التصادم، والضرر الناتج عنه، مع استبعاد الاحتمالات الأخرى أو بيان أثرها إن وجدت، كالسرعة الزائدة، أو الانشغال بغير الطريق، أو تعطل الإشارة، أو

ضعف الرؤية، أو خطأ الطرف الآخر.⁽¹⁾

أولاً: النص القانوني المنطبق

نصت المادة 33 مكرراً من قانون المرور على أنه:

”مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأي عقوبة أشد في أي قانون آخر، يعاقب بالحبس مدة تزيد على سنة ولا تجاوز ثلاث سنوات، وبغرامة لا تزيد على ألف دينار ولا تقل عن ستمائة دينار، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية“:

• تجاوز إشارة المرور الضوئية الحمراء.

كما نصت المادة 34 من قانون المرور على أنه:

”مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأية عقوبة أشد في أي قانون آخر، يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على شهرين، وبغرامة لا تزيد على مائتي دينار ولا تقل عن مائة دينار، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:

1- التسبب في وقوع حادث يضر بالممتلكات العامة أو الغير نتيجة مخالفة أحكام هذا القانون أو لائحته التنفيذية.“

ويستفاد من الجمع بين النصين أن المشرع فرّق بين فعلين متلازمين في كثير من الوقائع، ولكنهما غير متحدين بالضرورة: الأول هو فعل تجاوز الإشارة الحمراء، وهو قائم بذاته ولو لم يقع حادث؛ والثاني هو التسبب في حادث مادي يضر بالممتلكات العامة أو ممتلكات الغير نتيجة مخالفة قانون المرور أو لائحته التنفيذية. فإذا تجاوز قائد المركبة الإشارة الحمراء دون أن يترتب على ذلك تصادم أو ضرر، بقي فعله داخلياً في نطاق المادة 33 مكرراً.

أما إذا ترتب على التجاوز اصطدام أو إتلاف رصيف أو حاجز أو عمود إنارة أو إشارة أو أي مرفق عام أو مال خاص، فإن تجمع بين مخالفة التجاوز وجريمة التسبب في الواقعة

(1) المادة 33 مكرراً من قانون المرور الكويتي، كما عدلت بالمرسوم بقانون رقم 5 لسنة 2025، عاقبت تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء باعتباره من المخالفات الجسيمة. والمادة 34 من القانون ذاته قررت عقوبة مستقلة لمن يتسبب في حادث يضر بالممتلكات العامة أو الغير نتيجة مخالفة أحكام قانون المرور أو لائحته التنفيذية.

حادث مادي، فضلاً عما قد ينشأ عنها من أوصاف أشد إذا ترتبت إصابة أو وفاة.⁽¹⁾

ثانياً: التعريف القانوني والفني للحادث

يمكن تعريف حادث التصادم المروري الناتج عن تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء بأنه: ”واقعة مرورية تنشأ عن قيادة مركبة آلية واجتياز قائدتها خط التوقف أو منطقة التقاطع حال كون الإشارة الضوئية الموجهة إلى اتجاه سيره حمراء، بما يؤدي إلى دخوله منطقة مخصصة زمنياً لحركة اتجاه آخر، فيقع اصطدام بمركبة أخرى أو بمستعمل طريق أو بمرفق عام أو بمال خاص، ويترتب على ذلك ضرر مادي أو إصابة أو وفاة بحسب الأحوال.“

ويمتاز هذا التعريف بأنه لا يكتفي ببيان لون الإشارة، بل يربط بين خمسة عناصر لازمة للتحقيق: وجود مركبة آلية، ووجود إشارة ضوئية منظمة لحركة السير، ووقوع فعل التجاوز أثناء اللون الأحمر، ودخول منطقة الخطر أو التقاطع، وترتب نتيجة ضارة ذات صلة سببية بهذا التجاوز.

ولا يشترط لقيام مخالفة تجاوز الإشارة الحمراء وقوع التصادم، لأن فعل التجاوز ذاته معاقب عليه. أما إذا وقع التصادم، فإن التحقيق لا يقف عند إثبات المخالفة المجردة، بل ينتقل إلى إثبات الضرر وعلاقة السببية وتحديد ما إذا كان التجاوز هو السبب المنتج للحادث أو أن هناك سبباً أجنبياً أو خطأً مشتركاً مؤثراً.⁽²⁾

ثالثاً: الطبيعة القانونية للواقعة

الأصل أن تجاوز الإشارة الحمراء يمثل جريمة مرورية مستقلة تدخل في نطاق المادة 33 مكرراً. فإذا ترتب على هذا التجاوز حادث مادي فقط، اجتمعت معه المادة 34 من قانون المرور. أما إذا ترتب على الحادث جرح أو أذى محسوس أو وفاة، فإن التكييف يمتد إلى قانون الجزاء؛ فتقوم جريمة الإصابة الخطأ وفق المادة 164 إذا ترتب على الحادث جرح أو أذى محسوس، وتقوم جريمة القتل

(1) عبارة ”مع عدم الإخلال بأية عقوبة أشد“ الواردة في المادتين 33 مكرراً و 34 تعني أن تطبيق قانون المرور لا يحول دون تطبيق قانون الجزاء متى تحققت جريمة أشد، كالقتل الخطأ أو الإصابة الخطأ أو القيادة تحت تأثير المواد المؤثرة.

(2) التمييز بين ”المخالفة المرورية المجردة“ و ”الحادث المروري الناتج عنها“ مهم في التكييف؛ فالأولى تقوم بمجرد السلوك المخطور، أما الثانية فتتطلب نتيجة ضارة ورابطة سببية.

الخطأ وفق المادة 154 إذا ترتبت وفاة، متى كان ذلك ناشئاً عن رعونة أو تفريط أو إهمال أو عدم انتباه أو عدم مراعاة القوانين واللوائح.

ويظهر أثر التعديل التشريعي الأخير في أن عدم مراعاة القوانين واللوائح أصبح داخلياً بنص صريح ضمن صور الخطأ غير العمدية، وهو ما يلائم طبيعة حوادث المرور، لأن المخالفة المرورية غالباً ما تمثل صورة محددة من صور الإخلال بواجب الحيطة والحذر⁽¹⁾. فتجاوز الإشارة الحمراء لا يعد مجرد مخالفة تنظيمية، بل قد يكون بذاته مظهراً من مظاهر الخطأ الجزائي متى اتصل اتصالاً سببياً بالضرر أو الإصابة أو الوفاة⁽²⁾.

رابعاً: أركان الجريمة

1. الركن المفترض: قيادة مركبة آلية في طريق منظم بإشارة

قبل بحث الخطأ والضرر والسببية، يجب على المحقق إثبات الصفة المفترضة للواقعة، وهي أن المتهم كان يقود مركبة آلية على طريق عام أو في موضع يخضع لتنظيم المرور، وأن موضع الحادث منظم بإشارة ضوئية عاملة أو مفترض عملها وقت الواقعة. كما يجب تحديد ما إذا كان التقاطع عادياً، أو تقاطعاً رئيسياً، أو تقاطعاً مزوداً بأسهم انعطاف، أو بنظام إشارات مستقل للحارات، لأن ذلك يؤثر في تحديد ما إذا كان دخول السائق إلى التقاطع مشروعاً أو مخالفاً.

ولا يكفي القول بأن التقاطع "منظم بإشارة"، بل يجب بيان اتجاه سير كل مركبة، والحارة التي كانت تسير بها، وخط التوقف الذي اجتازته، ولون الإشارة الموجهة إليها تحديداً، لأن الإشارات في التقاطعات المركبة قد تختلف من حارة إلى أخرى، فقد تكون الإشارة خضراء للسير المستقيم وحمراء للانعطاف، أو العكس.

(1) المادة 44 من قانون الجزاء بعد تعديل 2025 عرفت الخطأ غير العمدية بأنه التصرف على نحو لا يأتيه الشخص المعتاد في ظروف الفاعل إذا اتصف الفعل بالرعونة أو التفريط أو الإهمال أو عدم الانتباه أو عدم مراعاة القوانين واللوائح.

(2) المادة 154 من قانون الجزاء تتعلق بالقتل الخطأ، والمادة 164 تتعلق بالإصابة الخطأ. وتشدد العقوبة وفق المادتين 154 مكرراً و164 مكرراً إذا توافرت ظروف منها تعاطي مادة مسكرة أو مخدرة أو مؤثرة عقلياً، أو تعدد المجني عليهم، أو الامتناع عن مساعدة المجني عليه مع القدرة على ذلك.

2. الركن المادي :

يتكون الركن المادي في هذه الواقعة من ثلاثة عناصر مترابطة:

أولها: فعل القيادة واجتياز الإشارة الحمراء.

ويتحقق ذلك بدخول قائد المركبة إلى منطقة التقاطع أو اجتيازه خط التوقف أو استمراره في السير رغم أن الإشارة الموجهة إلى اتجاهه حمراء. والعبرة هنا ليست بمجرد وصول المركبة إلى التقاطع، بل بتوقيف اجتيازها خط التوقف أو دخولها منطقة التعارض مع حركة السير الأخرى.

ثانيها: وقوع التصادم أو الحادث. ويقصد به اصطدام المركبة المخالفة بمركبة أخرى، أو تسببها في اصطدام غير مباشر، أو اصطدامها بمرفق عام أو مال خاص. وقد يكون التصادم مباشراً بين مقدمة مركبة وجانب مركبة أخرى، أو زاوياً، أو جانبياً، أو متسلسلاً إذا أدى دخول المركبة المخالفة إلى اضطراب مركبات أخرى إلى الفرملة أو الانحراف.

ثالثها: تحقق الضرر. فإذا كان الضرر مادياً اقتصر على تلف المركبات أو الممتلكات العامة أو الخاصة، انطبق وصف الحادث المادي. أما إذا نتجت إصابات أو وفاة، تعين إدخال النصوص الجزائية المتعلقة بالإصابة أو القتل الخطأ بحسب النتيجة.⁽¹⁾

3. الركن المعنوي :

الركن المعنوي في هذه الواقعة هو الخطأ غير العمدى، لا القصد الجنائي الخاص بإحداث النتيجة. فقائد المركبة لا يقصد عادةً إحداث التصادم أو إصابة الغير، لكنه يأتي سلوكاً خطراً يتمثل في تجاوز إشارة حمراء، مع أن واجب الحيطة والحذر يفرض عليه الوقوف وعدم دخول التقاطع. ويكفي لقيام الخطأ أن يثبت أن السلوك الصادر منه لا يأتيه الشخص المعتاد لو وجد في ظروفه، وأنه خالف قواعد المرور أو لم يبذل العناية الواجبة.

(1) المادة 34 من قانون المرور اشترطت أن يكون الحادث ضاراً بالممتلكات العامة أو الغير نتيجة مخالفة أحكام قانون المرور أو لائحته التنفيذية، مما يقتضي إثبات المخالفة والضرر وعلاقة السببية بينها.

ويتحقق الخطأ في صور متعددة، منها: عدم مراعاة الإشارة الحمراء، أو الانشغال بغير الطريق، أو القيادة بسرعة لا تمكنه من الوقوف عند تغير الإشارة، أو محاولة اجتياز التقاطع في نهاية اللون الأصفر دون تقدير كافٍ، أو الاعتماد على خلو التقاطع رغم أن الإشارة حمراء. كما قد يجتمع تجاوز الإشارة مع صور أخرى من الخطأ، كالسرعة الزائدة، أو الرعونة، أو القيادة تحت تأثير مادة مؤثرة، أو عدم استعمال الفرامل في الوقت المناسب.⁽¹⁾

4. الضرر:

الضرر في هذا النوع من الحوادث قد يكون مادياً، كإتلاف مركبة الغير أو إتلاف مرفق عام أو خاص، وقد يكون بديناً، كالإصابة البسيطة أو الجسيمة أو العاهة المستديمة، وقد يكون مميتاً إذا ترتبت وفاة أحد الأشخاص. ويجب على المحقق أن يحدد نوع الضرر بدقة، وأن يربطه بمصدر إثباته؛ فالضرر المادي يثبت بالمعينة والصور وتقدير جهة الاختصاص أو الخبير أو مالك المال المتضرر، أما الإصابة فتثبت بالتقرير الطبي، والوفاة تثبت بتقرير الطب الشرعي وشهادة الوفاة وسائر الأدلة الفنية.

ولا ينبغي الاكتفاء بعبارة عامة مثل "حدثت أضرار بالمركبتين"، بل يتعين بيان مواضع الأضرار، لأن موضع الضرر يساعد في إعادة بناء الحادث وتحديد اتجاه الحركة ونقطة التصادم. فضرر مقدمة المركبة مع ضرر الجانب الأيمن أو الأيسر للمركبة الأخرى قد يدل على دخول إحدى المركبتين التقاطع من اتجاه متعامد، أما تلفيات خلفية فقد تشير إلى تصادم لاحق أو متسلسل.

5. علاقة السببية :

علاقة السببية هي الرابطة التي تصل بين تجاوز الإشارة الحمراء وبين النتيجة الضارة. ولا يكفي أن يكون المتهم قد ارتكب مخالفة في الوقت ذاته، بل يجب أن تكون هذه المخالفة سبباً منتجاً في وقوع الحادث. فقد يتجاوز قائد الإشارة الحمراء فيصطدم بمركبة تسير بإشارة خضراء، فتكون السببية واضحة. وقد يتداخل مع ذلك خطأ آخر، كزيادة سرعة المركبة الأخرى أو عدم انتباهها أو دخولها التقاطع قبل خلوه، فيتعين على المحقق أن يبين ما إذا كان خطأ المتهم هو السبب الرئيسي أو أحد الأسباب المنتجة، وما إذا كان خطأ الطرف الآخر قد ساهم في النتيجة أو جبَّ خطأ المتهم

(1) لا يلزم لتوافر الخطأ أن يكون المتهم قد توقع النتيجة الضارة، بل يكفي أن يكون في وسعه توقعها لو بذل العناية التي يبدؤها الشخص المعتاد في الظروف ذاتها.

أو قطع رابطة السببية.

ويجب الحذر من نسبة المسؤولية على وجه احتمالي. فقول المحقق إن "أحد الطرفين تجاوز الإشارة" لا يصلح أساساً للإسناد ما لم يحدد الدليل الذي يرجح ذلك: شهادة شاهد محايد، تسجيل كاميرا، تقرير هندسة المرور، آثار فرامل، موضع التصادم، اتجاه التلفيات، أو قرائن فنية متساندة.⁽¹⁾

خامساً: التمييز بين الحادث المادي والحادث المصحوب بإصابة أو وفاة

إذا لم ينتج عن تجاوز الإشارة الحمراء سوى تلفيات بالمركبات أو الممتلكات، فإن تبقى الواقعة واعد الصلح إن توافرت شروطه ولم توجد موانع قانونية أو عملية.

أما إذا نتجت إصابة أو وفاة، فإن تخرج من نطاق الحادث البسيط وتصبح واقعة جزائية تستوجب تحقيقاً أوسع، وانتقالاً ب الأدلة الجنائية أو الخبر الفني عند الاقتضاء، وإرفاق التقارير الطبية أو تقرير الطب الشرعي، وبحث مدى انطباق نصوص القتل الخطأ أو الإصابة الخطأ.

وتزداد جسامة الواقعة إذا اقترنت بقيادة تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو العقاقير المحذر من القيادة تحت تأثيرها. ففي هذه الحالة لا ينحصر التكييف في تجاوز الإشارة أو الحادث، بل تضاف المادة 38 من قانون المرور، وقد تشدد المسؤولية وفق قانون الجزاء إذا ترتبت إصابة أو وفاة.⁽²⁾

(1) لا يقطع الخطأ المشترك رابطة السببية إلا إذا كان خطأ الغير أو المجني عليه وحده كافياً لإحداث النتيجة واستغرق خطأ المتهم أو جعله غير منتج. أما إذا بقي خطأ المتهم عاملاً مساهماً في وقوع النتيجة، فلا تنتفي مسؤوليته، مع مراعاة أثر ذلك في تقدير المسؤولية المدنية أو العقوبة.

(2) المادة 38 من قانون المرور بعد تعديل 2025 قررت عقوبة للقيادة أو محاولة القيادة تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو العقاقير المحذر من القيادة تحت تأثيرها، وشددت العقوبة إذا نتج عن ذلك حادث مادي أو حادث أدى إلى إصابة أو وفاة.

سادساً: العناصر التي يتعين على المحقق إبرازها

ينبغي على المحقق في هذا النوع من الحوادث أن يبني محضره على عناصر واضحة لا على عبارات عامة. وأهم هذه العناصر:

أولاً: تحديد مكان الحادث تحديداً دقيقاً، بذكر اسم الطريق أو الشارع، والمنطقة، والتقاطع، واتجاهات السير، وعدد الحارات، ووجود إشارات ضوئية أو أسهم انعطاف أو خطوط توقف أو كاميرات.

ثانياً: تحديد اتجاه كل مركبة قبل التصادم، والحارة التي كانت تسير فيها، وما إذا كانت في مسار السير المستقيم أو الانعطاف، وما إذا كانت قد اجتازت خط التوقف أو دخلت التقاطع.

ثالثاً: تحديد لون الإشارة بالنسبة لكل اتجاه وقت الدخول إلى التقاطع، لا وقت المعاينة فقط. فإذا كانت الإشارة تعمل وقت المعاينة، فلا يعني ذلك بالضرورة أنها كانت تعمل بانتظام وقت الحادث.

رابعاً: مخاطبة إدارة هندسة المرور لبيان دورة الإشارة، وأزمنة الأحمر والأخضر والأصفر، ونظام الأسهم إن وجد، ومدى وجود عطل أو بلاغ سابق أو لاحق، وما إذا كان التقاطع مزوداً بكاميرات أو أجهزة ضبط.

خامساً: البحث عن تسجيلات الكاميرات، سواء كاميرات المرور أو كاميرات المحلات أو المنازل أو الأبراج أو المركبات أو كاميرات أجهزة الضبط والمراقبة المرورية.

سادساً: إثبات وجود الشهود وسماعهم بأقرب وقت ممكن، مع بيان موضع كل شاهد وقت الحادث ومدى قدرته على رؤية الإشارة والمركبات.

سابعاً: إثبات نقطة التصادم على الطريق، ونقطة التصادم في كل مركبة، ومواضع التلفيات، وآثار الفرامل، وآثار الانزلاق، وتبعثر الزجاج أو السوائل أو أجزاء المركبات، ومواضع استقرار المركبات بعد الحادث.

ثامناً: بيان حالة الطريق والطقس والرؤية والإنارة والازدحام وقت الحادث، لأن هذه الظروف تؤثر في مدى إمكان الرؤية والتفادي وفي تقدير السرعة المناسبة.

تاسعاً: بيان سرعة كل مركبة بقدر الإمكان من خلال أقوال الأطراف، وآثار الفرامل، وشدة التلفيات، وتقدير الخبير، وتسجيلات الكاميرات، وبيانات المركبة إن وجدت.

عاشراً: بيان ما إذا كان قائد المركبة قد استعمل الفرامل أو آلة التنبيه، وما إذا كان لديه وقت ومسافة كافيان لتفادي الحادث، وما إذا كان دخوله التقاطع مفاجئاً أو متوقعاً.

حادي عشر: بيان حالة المتهم والمجني عليه وقت الواقعة، من حيث الإصابة أو الاشتباه في تعاطي مسكر أو مخدر أو مؤثر عقلي، وطلب التحليل اللازم عند توافر مبرراته.

ثاني عشر: بيان المستندات المرورية: رخصة السوق، إجازة تسيير المركبة، التأمين، التصاريح اللازمة إذا كانت المركبة تستعمل في غرض خاص، وصلاحيات المركبة من حيث شروط الأمن والمثانة.

ثالث عشر: بيان ما إذا كان هناك خطأ مشترك، وتحديد أثر كل خطأ في وقوع النتيجة، وبيان أي الخطأين كان منتجاً أو راجحاً أو قاطعاً للسببية.

رابع عشر: حصر الجرائم أو المخالفات الأخرى التي تكشف عنها الواقعة، مثل القيادة دون رخصة، أو دون تأمين سارٍ، أو دون إجازة تسيير، أو استعمال المركبة في غير الغرض المخصص لها، أو السرعة الزائدة، أو القيادة برعونة أو تفريط، أو الهروب بعد الحادث، أو عدم إبلاغ الجهات المختصة عند وقوع حادث نتج عنه تلفيات.⁽¹⁾

(1) المادة 46 من قانون المرور بعد تعديل 2025 قررت حجية المحاضر المحررة من أعضاء قوة الشرطة أو التي تسجل بناء على أجهزة الضبط المروري أو المراقبة المرورية، وذلك إلى أن يثبت العكس. وهذه الحجية لا تعفي المحقق من تعزيز الدليل الفني بقرائن أخرى عند جسامة الواقعة أو إنكار المتهم.

سابعاً: المعاينة الفنية لمكان الحادث

المعاينة في حوادث تجاوز الإشارة الحمراء ليست إجراءً شكلياً، بل هي الإطار الذي يختبر صدق الروايات.

فيجب أن يثبت المحقق في محضر المعاينة موقع التقاطع، واتجاه الشمال أو الاتجاهات الأربعة، وموضع كل إشارة، وخطوط التوقف، وممرات المشاة، وعدد الحارات، وعلامات الاتجاه، وأي حواجز أو أشجار أو مركبات متوقفة قد تحجب الرؤية.

كما يجب تصوير التقاطع من اتجاه كل مركبة، لأن الصورة من اتجاه واحد قد لا تكشف الرؤية المتاحة للطرف الآخر. ويستحسن تصوير خط التوقف، ووجه الإشارة، وموضع الكاميرات، ومكان التصادم، ونقاط استقرار المركبات، وآثار الفرامل، ومواضع الزجاج والحطام.

ويتعين على المحقق، عند وجود إصابة أو وفاة، أن يحدد ما إذا كانت المركبات قد حُركت من مواضعها قبل المعاينة، ومن قام بتحريكها، ولماذا، وما إذا كان ذلك بسبب إسعاف المصابين أو فتح الطريق أو خطر آخر. فإذا حُركت المركبات، يجب الرجوع إلى الصور الأولية أو إفادات رجال الشرطة أو المسعفين أو الشهود لتحديد المواضع الأصلية بقدر الإمكان.

ثامناً: دور هندسة المرور والخبرة الفنية

ينبغي مخاطبة إدارة هندسة المرور أو الجهة المختصة في الحالات التي يدعي فيها كل طرف أن الإشارة كانت خضراء في اتجاهه، أو عندما تكون الإشارة ذات نظام معقد، أو عند الاشتباه في خلل فني، أو في الحوادث الجسيمة. ويطلب منها بيان:

طريقة عمل الإشارات في التقاطع وقت الحادث، ودورة التشغيل، وزمن كل لون، ونظام الأسهم، وما إذا كانت الإشارة تعمل آلياً أو بمستشعرات، وما إذا كان هناك عطل أو صيانة أو بلاغ سابق، وما إذا كانت توجد كاميرا ضبط أو مراقبة، وما إذا كان توقيت الإشارة يسمح بتداخل خطر بين الاتجاهات.

أما الخبير الفني فيطلب منه بيان التصور الفني للحادث، ونقطة التصادم، واتجاه حركة

المركبات، والسرعة التقريبية إن أمكن، ومدى اتساق التلفيات مع أقوال الأطراف، ومدى توافر شروط الأمن والمتانة في المركبات، ومدى إمكان تفادي الحادث من أي طرف، وما إذا كان خطأ معين هو السبب المنتج أو أن الخطأ مشترك. ⁽¹⁾

تاسعاً: أثر الإشارة الخضراء في مسؤولية الطرف الآخر

من المسائل الدقيقة أن حصول أحد السائقين على إشارة خضراء لا يعفيه مطلقاً من واجب الحيطة والحذر، خاصة إذا كان الخطر ظاهراً ويمكن تفاديته. فالإشارة الخضراء تمنحه حق المرور من حيث الأصل، لكنها لا تمنحه حق الاندفاع في التقاطع دون انتباه إذا كانت هناك مركبة ظاهرة تدخل التقاطع على نحو خطر أو كان الطريق غير خالٍ.

ومع ذلك، يجب عدم المساواة بين من دخل بإشارة خضراء ومن دخل بإشارة حمراء. فالأول يستفيد من قرينة مشروعية المرور ما لم يثبت عليه خطأ مستقل، كسرعة غير مأمونة أو انشغال أو عدم استعمال الفرامل مع إمكانية التفادي. أما الثاني فقد خالف قاعدة آمرة، ويقع عليه عبء تفسير سبب دخوله التقاطع في وقت كان يجب عليه التوقف. ⁽²⁾

عاشراً: الأسئلة الجوهرية التي يتعين توجيهها في التحقيق

« أسئلة قائد المركبة المتضررة أو المجني عليه

يسأل قائد المركبة المتضررة عن بياناته وبيانات مركبته ورخصته وإجازة التسيير والتأمين، ثم يستفصل منه عن كيفية وقوع الحادث تفصيلاً. وتوجه إليه الأسئلة الآتية بحسب الأحوال:

- من كان يقود المركبة وقت الحادث؟
- متى وقع الحادث وأين وقع تحديداً؟
- من أي طريق أو شارع قدمت؟ ومن أي اتجاه قدمت المركبة الأخرى؟

(1) الأصل أن تقرير الخبير يعين المحقق والحكمة في المسائل الفنية، لكنه لا يغني عن باقي الأدلة ولا يحل محل التحقيق في أقوال الأطراف والشهود ومقارنة القرائن المادية.

(2) المادة 199 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور تقرر أن علامات وإشارات وخطوط تنظيم المرور وتعليمات رجال الشرطة لا تعفي مستعمل الطريق من واجبه في العناية والتزام الحرص والحذر.

- في أي حارة كنت تسير؟ وفي أي حارة كانت تسير المركبة الأخرى؟
- هل كنت تسير مستقيماً أم كنت تنعطف؟
- ما لون الإشارة الضوئية في اتجاهك عند دخول التقاطع؟
- ما لون الإشارة الضوئية في اتجاه المركبة الأخرى بحسب ما شاهدت؟
- هل توقفت قبل التقاطع أم دخلته مباشرة؟
- هل شاهدت المركبة الأخرى قبل الاصطدام؟ ومتى شاهدتها؟
- هل استعملت الفرامل أو آلة التنبيه؟
- ما سرعتك التقريبية؟ وما السرعة التقريبية للمركبة الأخرى؟
- أين وقعت نقطة الاصطدام على الطريق؟
- ما موضع الضرر في مركبتك؟ وما موضع الضرر في المركبة الأخرى؟
- أين استقرت المركبات بعد الحادث؟
- هل كانت الإشارات تعمل بصورة منتظمة؟
- هل توجد كاميرات أو شهود؟
- ما حالة الطقس والرؤية والازدحام والإنارة؟
- هل أصبت؟ وما سبب الإصابات المثبتة بتقريرك الطبي؟
- هل قام المتهم أو أي شخص بإسعاف المصابين؟
- هل تربطك علاقة أو خلاف بقائد المركبة الأخرى؟
- هل لديك أقوال أخرى؟

« أسئلة المتهم المعترف

إذا أقر المتهم بتجاوز الإشارة الحمراء، فلا يكفي المحقق بالاعتراف المجرم، بل يجب تفصيله حتى تتحدد دلالاته القانونية والفنية. فيسأل:

- ما مضمون اعترافك تحديداً؟
- هل تقر بأنك قدت المركبة رقم (...) وقت الحادث؟
- من أي طريق قدمت؟ وإلى أي اتجاه كنت تسير؟
- في أي حارة كنت تقود؟
- ما لون الإشارة عند اقترابك من التقاطع؟
- هل رأيت الإشارة الحمراء قبل دخول التقاطع؟

- لماذا لم تتوقف؟
- هل كانت سرعتك تسمح بالتوقف؟
- هل استعملت الفرامل؟ ومتى؟
- هل كنت منشغلاً بهاتف أو حديث أو شيء آخر؟
- هل كنت تحت تأثير مسكر أو مخدر أو عقار؟
- هل كانت الإشارة واضحة أمامك؟
- هل كان هناك عائق رؤية أو مركبات أمامك؟
- أين دخلت التقاطع؟ وأين وقعت نقطة التصادم؟
- ما الأضرار أو الإصابات أو الوفيات الناتجة عن الحادث؟
- هل ساعدت المصابين أو أبلغت الجهات المختصة؟
- ما قولك فيما قرره الطرف الآخر والشهود؟
- ما قولك في محضر المعاينة أو تقرير الخبير؟
- أنت متهم بتجاوز الإشارة الضوئية الحمراء والتسبب في حادث أضر بممتلكات الغير/ أدى إلى إصابة/ أدى إلى وفاة، فما قولك؟
- هل لديك أقوال أخرى؟

« أسئلة المتهم المنكر

إذا أنكر المتهم، يجب أن تنتقل الأسئلة من الإسناد العام إلى اختبار روايته تفصيلاً:

- ما قولك فيما هو منسوب إليك؟
- ما الصحيح في كيفية وقوع الحادث حسب روايتك؟
- ما لون الإشارة في اتجاهك؟
- هل لديك شاهد أو كاميرا أو دليل يؤيد قولك؟
- هل كانت مركبات أخرى متوقفة في اتجاهك؟
- هل دخلت التقاطع مع بداية اللون الأخضر أم في نهايته؟
- هل كانت الإشارة صفراء قبل دخولك؟
- هل توقفت قبل خط التوقف؟
- هل شاهدت المركبة الأخرى؟
- هل تنسب تجاوز الإشارة إلى الطرف الآخر؟ وما أساس ذلك؟

- هل كانت سرعتك ضمن الحد المقرر؟
- هل استعملت الفرامل أو حاولت التفادي؟
- هل كانت هناك عوائق رؤية؟
- أين نقطة الاصطدام؟ وهل تتفق مع روايتك؟
- ما قولك في تلفيات المركبتين؟
- ما قولك في تسجيل الكاميرا أو شهادة الشاهد أو تقرير هندسة المرور إن وجد؟
- هل لديك رخصة سوق صالحة وإجازة تسيير وتأمين؟
- هل كنت في حالة طبيعية وقت الحادث؟
- هل لديك أقوال أخرى؟

وفي حالة ادعاء المتهم أن المركبة الأخرى هي التي تجاوزت الإشارة الحمراء، يجب استدعاء قائد تلك المركبة ومواجهته، ولا يجوز الاكتفاء بإنكار المتهم أو اتهامه للطرف الآخر دون تحقيق المواجهة وسائر القرائن.

« أسئلة مرافق أحد الأطراف

- أين كنت تجلس داخل المركبة وقت الحادث؟
- هل كنت منتهباً للطريق قبل وقوع التصادم؟
- من أي اتجاه قدمت المركبة التي كنت بها؟
- ما لون الإشارة في اتجاهكم؟
- هل شاهدت المركبة الأخرى قبل التصادم؟
- من أي اتجاه قدمت؟
- ما لون الإشارة في اتجاهها بحسب مشاهدتك؟
- هل استعمل قائد المركبة التي كنت بها الفرامل أو آلة التنبيه؟
- هل كان قائد المركبة منشغلاً أو مسرعاً؟
- أين وقعت نقطة الاصطدام؟
- ماذا حدث بعد الاصطدام؟
- هل أصبت؟ وما سبب إصابتك؟
- هل تعرف أطراف الحادث؟
- هل لديك أقوال أخرى؟

« أسئلة الشاهد

- أين كنت وقت الحادث؟
- ما سبب وجودك في المكان؟
- هل كنت تستطيع رؤية الإشارات والمركبات بوضوح؟
- من أي اتجاه قدمت كل مركبة؟
- ما لون الإشارة في اتجاه كل مركبة وقت دخول التقاطع؟
- من الذي دخل التقاطع أولاً؟
- هل كانت الإشارة تعمل بانتظام؟
- هل كانت هناك مركبات متوقفة عند أي اتجاه؟
- ما السرعة التقريبية لكل مركبة؟
- هل استعمل أي من السائقين الفرامل أو آلة التنبيه؟
- أين وقعت نقطة الاصطدام؟
- أين استقرت المركبات بعد الحادث؟
- هل نتجت إصابات أو وفاة أو تلفيات؟
- من قام بإسعاف المصابين؟
- هل توجد كاميرات قريبة؟
- ما علاقتك بأطراف الحادث؟
- هل لديك مصلحة أو خلاف مع أحدهم؟
- هل لديك أقوال أخرى؟

حادي عشر: القرارات والإجراءات المقترحة

أولاً: الانتقال إلى مكان الحادث متى اقتضت جسامه الواقعة ذلك، وإثبات حالة الطريق والتقاطع والإشارات وخطوط التوقف وممرات المشاة ونقاط التصادم واستقرار المركبات.

ثانياً: عمل محضر معاينة مستقل، يرفق به رسم كروكي وصور فوتوغرافية أو مقاطع مرئية، مع بيان ما إذا كانت المركبات في مواضعها الأصلية أو حركت قبل المعاينة.

ثالثاً: مخاطبة ضابط المخفر أو الجهة المختصة للمحافظة على المركبات محل الحادث عند الحاجة، خاصة إذا وجدت إصابة أو وفاة أو إنكار أو شبهة عطل في.

رابعاً: مخاطبة المستشفى لوضع حراسة على المتهم المصاب عند الاقتضاء إلى حين سماع أقواله أو تنفيذ قرار جهة التحقيق، مع مراعاة حالته الصحية.

خامساً: ندب الأدلة الجنائية لمعاينة مكان الحادث والمركبات إذا كانت الواقعة جسيمة أو غامضة أو ترتب عليها وفاة أو إصابات جسيمة.

سادساً: مخاطبة إدارة هندسة المرور لبيان حالة الإشارة ودورة تشغيلها ونظام الأسهم وأي أعطال أو بلاغات أو كاميرات متعلقة بالتقاطع.

سابعاً: ندب خبير في عند الحاجة لبيان التصور الفني للحادث، ونقاط التصادم، والسرعة التقريبية، ومدى توافر شروط الأمن والمتانة، ومدى إمكان التفادي، وأثر كل خطأ في وقوع النتيجة.

ثامناً: طلب تسجيلات الكاميرات من الإدارة العامة للمرور أو الجهات الحكومية أو المحلات أو العقارات المطلة أو المركبات المارة، مع إثبات تاريخ وساعة الطلب وحالة التسجيل.

تاسعاً: إرفاق التقارير الطبية للمصابين، وطلب تقرير الطب الشرعي في حالة الوفاة، وسؤال الطبيب أو المختص إذا وجدت ضرورة لبيان صلة الإصابة بالحادث.

عاشراً: طلب تحليل المتهم أو أي طرف يشتبه في كونه تحت تأثير مواد مؤثرة، مع إثبات وقت الضبط ووقت أخذ العينة ووقت الحادث، لأن الفاصل الزمني له أثر في قيمة الدليل.

حادي عشر: مخاطبة الجهة المالكة للمرفق العام المتضرر أو مالك المال الخاص أو الشركة المالكة للمركبة لبيان قيمة التلفيات، وطلب المستندات المؤيدة.

ثاني عشر: التصرف في المتهم بحسب جسامته الواقعة والأدلة القائمة وخطورة الجريمة، إما بالحجز أو الحبس الاحتياطي أو إخلاء السبيل بضمنان أو بدونه، وفق الضوابط المقررة قانوناً.

ثالث عشر: النظر في سحب أو حجز رخصة السوق أو إجازة التسيير أو لوحات المركبة بحسب الأحوال والإجراءات المقررة، خاصة في حوادث الإصابة أو الوفاة أو المخالفات الجسيمة.⁽¹⁾

٧ صياغات للتهمة تصلح لوضعها في المذكرة النهائية أو صحيفة الاتهام

1. إذا كانت الواقعة مجرد تجاوز للإشارة الحمراء دون حادث، تكون الصياغة:

”لأنه في يوم (...) بدائرة (...) قاد المركبة رقم (...) وتجاوز إشارة المرور الضوئية الحمراء في اتجاه سيره، وذلك على النحو المبين بالأوراق، الأمر المعاقب عليه بالمادة 33 مكرراً من قانون المرور.“

2. إذا ترتب على التجاوز حادث مادي، تكون الصياغة:

”لأنه في يوم (...) بدائرة (...) قاد المركبة رقم (...) وتجاوز إشارة المرور الضوئية الحمراء، فتسبب نتيجة مخالفته أحكام قانون المرور ولائحته التنفيذية في وقوع حادث تصادم أضر بممتلكات الغير/الممتلكات العامة، وذلك على النحو المبين بالتحقيقات، الأمر المعاقب عليه بالمواد 33 مكرراً و34 من قانون المرور.“

3. إذا ترتبت إصابة، تضاف تهمة الإصابة الخطأ:

”كما تسبب بخطئه في إصابة المجني عليه (...) بالإصابات الموصوفة بالتقرير الطبي، وكان ذلك ناشئاً عن رعونة أو تفريط أو إهمال أو عدم انتباه أو عدم مراعاة القوانين واللوائح، بأن تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء ودخل التقاطع على نحو مخالف لقواعد المرور، فوقع الحادث على النحو المبين بالتحقيقات، الأمر المعاقب عليه بالمادة 164 من قانون الجزاء، مع مراعاة المادة 164 مكرراً إن توافرت إحدى ظروفها.“

(1) المادة 42 من قانون المرور تجيز السحب الإداري في حالات محددة، كما أجازت في حوادث القتل أو الإصابة الخطأ الناتجة عن حوادث المركبات الآلية لعضو قوة الشرطة الذي ضبط الحادث أو للمحقق احتجاز رخصة السوق أو إجازة التسيير وإحالتها للجهة المختصة خلال الميعاد المقرر بعد سماع صاحب الشأن.

4. إذا ترتبت وفاة، تضاف تهمة القتل الخطأ:

”كما تسبب بخطئه في وفاة المجني عليه (...)، وكان ذلك ناشئاً عن رعونة أو تفريط أو إهمال أو عدم انتباه أو عدم مراعاة القوانين واللوائح، بأن قاد مركبته وتجاوز الإشارة الضوئية الحمراء ودخل التقاطع في وقت كان يتعين عليه الوقوف، فوقع الحادث الذي أودى بحياة المجني عليه، وذلك على النحو المبين بالأوراق، الأمر المعاقب عليه بالمادة 154 من قانون الجزاء، مع مراعاة المادة 154 مكرراً إن توافرت إحدى ظروفها.“

5. إذا وجدت شبهة قيادة تحت تأثير مادة مؤثرة، تضاف الصياغة:

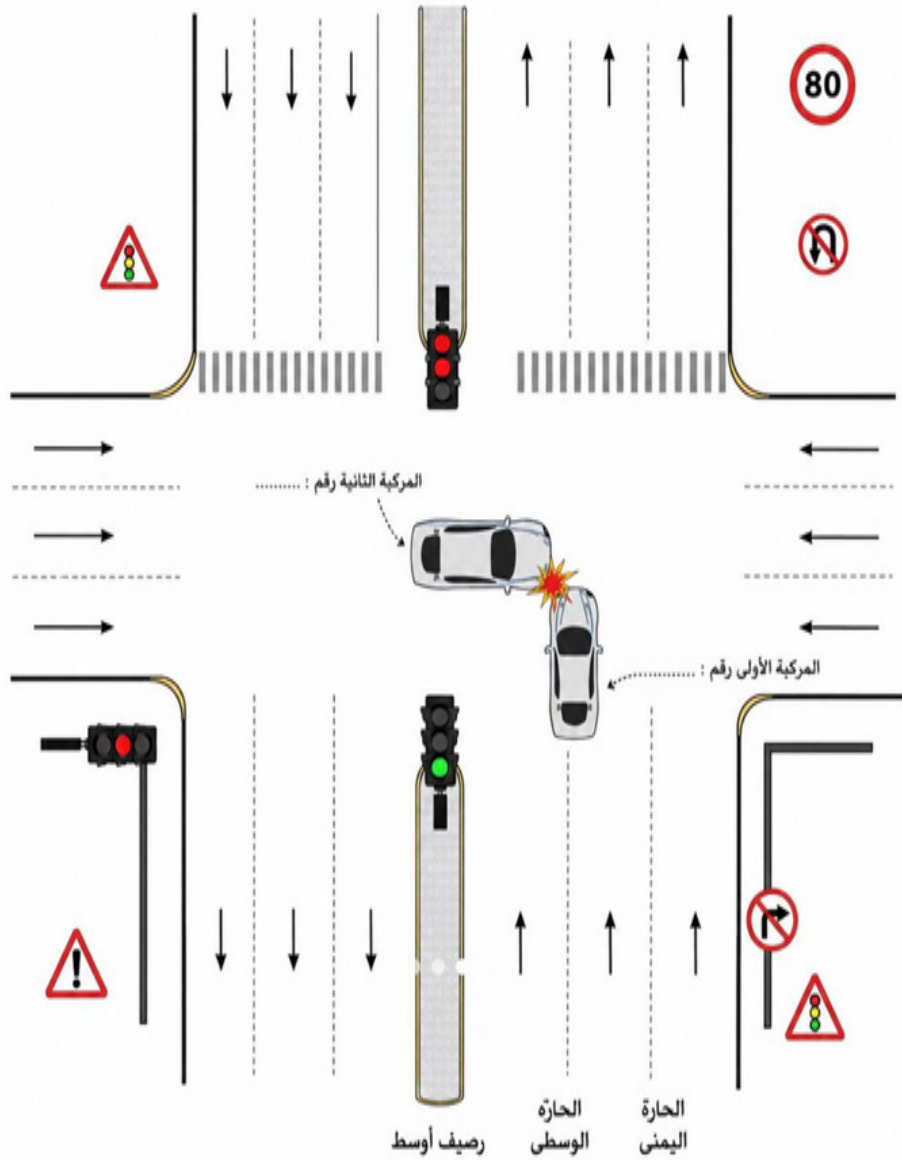
”كما قاد/حاول قيادة مركبة آلية وهو تحت تأثير المشروبات المسكرة/المخدرات/المؤثرات العقلية/عقار محذر من القيادة تحت تأثيره/مادة أخرى تؤثر في قواه الطبيعية، وذلك على النحو الثابت بالأوراق، الأمر المعاقب عليه بالمادة 38 من قانون المرور.“

وخلاصة التحقيق في حادث التصادم الناتج عن تجاوز الإشارة الحمراء أن المسؤولية لا تثبت بالانطباع ولا بمجرد حصول التصادم في التقاطع، وإنما تثبت بتساند الأدلة. ويجب أن يتجه عمل المحقق إلى الإجابة عن سؤال مركزي: من دخل منطقة التقاطع في الوقت غير المسموح له بالدخول؟ ثم يعقب ذلك سؤال آخر: هل كان هذا الدخول هو السبب المنتج في التصادم والضرر أو الإصابة أو الوفاة؟.

وعلى المحقق ألا يكتفي بعبارات عامة مثل ”عدم الانتباه“ أو ”تجاوز الإشارة“، بل عليه أن يحدد مظهر الخطأ ومصدر الدليل عليه. فإن كان الدليل شاهداً، يحدد موضعه وقدرته على الرؤية. وإن كان الدليل كاميرا، يثبت مصدرها وسلامة توقيتها. وإن كان الدليل تقريراً فنياً، يبين عناصره ومقدماته. وإن كان الدليل اعترافاً، يختبره بالتفصيل ويقارنه بالمعينة والتلفيات.

والتحقيق الجيد في هذه الوقائع هو الذي يربط بين القانون والفن؛ فيجعل النص القانوني حاضراً في التكييف، ويجعل المعينة والأثر المادي حاضرين في إثبات السلوك، ويجعل التقارير والشهادات والكاميرات متساندة في بناء القناعة. ومن ثم يصل المحقق إلى نتيجة عادلة: إسناد الخطأ لمن ثبت خطؤه، واستبعاد المسؤولية عمن لم يثبت عليه خطأ منتج، وبيان الخطأ المشترك عند قيامه، وتوجيه الوصف الأشد متى ترتبت إصابة أو وفاة أو قيادة تحت تأثير مادة مؤثرة.

مثال لمخطط الحادث الذي يقوم برسمه المحقق في هذا الشأن



*تقاطع شارع محمد علي مع شارع علي محمد

* عدد الحارات 3

*حدود السرعة 80 كم / ساعة

المبحث الثامن

قيادة المركبة أو محاولة قيادتها تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو العقاقير المحذر من القيادة تحت تأثيرها

تمهيد

تعد قيادة المركبة تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المواد المخدرة أو المؤثرات العقلية أو العقاقير المحذر من القيادة تحت تأثيرها من أخطر صور السلوك المروري المنحرف؛ لأنها لا تمثل مجرد مخالفة لقواعد السير، بل تمس القدرة الذاتية لقائد المركبة على الإدراك والتقدير والسيطرة ورد الفعل. فالقيادة الآمنة تفترض سلامة الحواس، واستقرار الوعي، وسرعة الاستجابة، وحسن تقدير المسافات والسرعة والمخاطر، وهي أمور يحتل بعضها أو كلها عند تعاطي مواد تؤثر في قوى الشخص الطبيعية.

ولا تقوم خطورة هذه الجريمة على وقوع الحادث وحده، إذ إن المشرع جرم القيادة أو محاولة القيادة تحت التأثير ولو لم تقع نتيجة ضارة، وذلك لأن الخطر في هذه الحالة خطر مجرد وكامن في ذات السلوك. فإذا وقع حادث مادي، أو أدى الحادث إلى إصابة أو وفاة، انتقلت الواقعة إلى صورة أشد، وتغيرت تبعاً لذلك حدود العقوبة والاختصاص وطبيعة الإجراءات المطلوبة من المحقق.⁽¹⁾

أولاً: النص القانوني :

نصت المادة 38 من قانون المرور على أنه:

”مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأية عقوبة أشد في أي قانون آخر.

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنتين ولا تقل عن سنة، وبغرامة لا تزيد على ثلاثة آلاف

دينار كويتي ولا تقل عن ألف دينار كويتي، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل من قاد أو حاول

قيادة مركبة وهو تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو عقاقير محذر من

⁽¹⁾ المادة 38 من قانون المرور الكويتي، كما عدلت بالمرسوم بقانون رقم 5 لسنة 2025، عاجلت القيادة أو محاولة القيادة

تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو العقاقير المحذر من القيادة تحت تأثيرها أو أية مادة أخرى تؤثر في قوى الشخص الطبيعية.

القيادة تحت تأثيرها أو أية مادة أخرى تؤثر في قوى الشخص الطبيعية.

وبعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات ولا تقل عن سنة، وبغرامة لا تزيد على ثلاثة آلاف دينار كويتي ولا تقل عن ألفي دينار كويتي، أو بإحدى هاتين العقوبتين، في حال نتج عن الفعل المشار إليه في الفقرة السابقة حادث نتج عنه تلفيات بالممتلكات العامة أو الغير.

وبعاقب بالحبس مدة لا تزيد على خمس سنوات ولا تقل عن سنتين، وبغرامة لا تزيد على خمسة آلاف دينار كويتي ولا تقل عن ألفي دينار كويتي، أو بإحدى هاتين العقوبتين، في حال نتج عن الفعل المشار إليه في الفقرة الثانية حادث أدى إلى إصابة أو وفاة.

وتأمر المحكمة بسحب رخصة السوق مدة لا تقل عن سنة ولا تجاوز ثلاث سنوات، وفي حالة العود للمحكمة أن تأمر بسحبها مدة لا تقل عن ثلاث سنوات ولا تجاوز خمس سنوات.“

ويتبين من هذا النص أن المشرع أقام الجريمة على تدرج ثلاثي: الصورة الأولى هي القيادة أو محاولة القيادة تحت التأثير دون اشتراط حادث؛ والصورة الثانية هي أن يترتب على تلك القيادة حادث مادي يضر بالممتلكات العامة أو ممتلكات الغير؛ والصورة الثالثة، وهي الأشد، أن يؤدي الحادث إلى إصابة أو وفاة.

وهذا التدرج يكشف فلسفة تشريعية تقوم على تشديد الجزاء كلما انتقل الخطر من مرحلة الاحتمال إلى مرحلة الضرر الفعلي، ثم من الضرر المادي إلى المساس بالجسد أو النفس.⁽¹⁾

ثانياً: التعريف القانوني والفني للجريمة :

يمكن تعريف هذه الجريمة بأنها:

” قيام شخص بقيادة مركبة آلية أو محاولة قيادتها في طريق عام أو في موضع يخضع لتنظيم

(1) عبارة ”مع عدم الإخلال بأية عقوبة أشد“ تعني أن المادة 38 لا تمنع تطبيق قانون الجزاء أو قوانين المخدرات والمؤثرات العقلية متى توافرت أركان جريمة أشد أو جريمة مستقلة، مثل القتل الخطأ أو الإصابة الخطأ أو حيازة مخدرات أو مؤثرات عقلية.

الممرور، حال كونه واقعاً تحت تأثير مشروب مسكر أو مادة مخدرة أو مؤثر عقلي أو عقار محذر من القيادة تحت تأثيره أو أية مادة أخرى من شأنها أن تنال من قواه الطبيعية أو قدرته على التحكم الآمن في المركبة.“

ويمتاز هذا التعريف بأنه يربط بين عنصرين جوهريين: فعل القيادة أو محاولة القيادة، وحالة التأثير. فليس المقصود مجرد تناول المادة في ذاته، وإنما أثر ذلك التناول في قوى الشخص الطبيعية عند مباشرته القيادة أو شروعه في مباشرتها. كما لا يشترط أن يبلغ التأثير حد فقدان الوعي الكامل أو السكر البين دائماً، بل يكفي أن يثبت أن المادة أحدثت أثراً من شأنه أن يضعف القدرة الطبيعية اللازمة للقيادة الآمنة.⁽¹⁾

ثالثاً: نطاق المواد المؤثرة المقصودة في المادة 38 :

لم يحصر النص المواد المؤثرة في المشروبات المسكرة وحدها، بل عدد خمس صور: المشروبات المسكرة، المخدرات، المؤثرات العقلية، العقاقير المحذر من القيادة تحت تأثيرها، وأية مادة أخرى تؤثر في قوى الشخص الطبيعية. وهذا الاتساع التشريعي مقصود؛ لأن الخطر الممروري قد ينشأ من مواد متعددة، بعضها محظور بذاته، وبعضها مشروع الاستعمال طبيّاً لكنه يصبح خطراً إذا استعمل قبل القيادة أو أثر في الانتباه أو التوازن أو سرعة الاستجابة.

فالمشروبات المسكرة تشمل كل شراب يحتوي على مادة مسكرة من شأنها أن تؤثر في الإدراك أو الاتزان أو القدرة على القيادة، سواء ظهرت على الشخص علامات السكر الشديد أم لا. أما المخدرات والمؤثرات العقلية فتخضع في أصل تجريمها لقوانينها الخاصة، إلا أن القيادة تحت تأثيرها تشكل جريمة ممرورية مستقلة متى تحققت علاقة التأثير بفعل القيادة.

أما العقاقير المحذر من القيادة تحت تأثيرها فتشمل الأدوية التي يثبت بطبيعتها أو بنشرتها أو بتقرير المختص أنها تؤثر في الانتباه أو تسبب النعاس أو الدوار أو بطء رد الفعل، ولو كانت مصروفة بوصفة طبية، لأن المشروعية العلاجية لا تبيح القيادة متى علم الشخص أو كان ينبغي أن

(1) يختلف مفهوم ”التأثير“ في المادة 38 عن مجرد ”الحيازة“ أو ”التعاطي“ في قوانين أخرى؛ فمحور المادة 38 هو قيادة المركبة أو محاولة قيادتها في حالة تؤثر في السيطرة والإدراك ورد الفعل.

يعلم بخطورة الدواء على القيادة.⁽¹⁾

أما عبارة ”أية مادة أخرى تؤثر في قوى الشخص الطبيعية“ فهي عبارة احتياطية واسعة تشمل كل مادة ليست داخلية في الأوصاف السابقة، متى ثبت علمياً أو فنياً أنها تؤثر في الإدراك أو التوازن أو التركيز أو التحكم، كالمواد الطيارة أو المذيبات أو المركبات الكيميائية التي تستعمل على نحو غير مشروع أو خطر.

رابعاً: طبيعة الجريمة وصورها :

الجريمة في صورتها الأصلية من جرائم الخطر؛ فهي تقوم بمجرد القيادة أو محاولة القيادة تحت التأثير، ولو لم يقع حادث. أما إذا وقع حادث مادي أو إصابة أو وفاة، فإن النتيجة لا تنشئ أصل الجريمة، وإنما تنقلها إلى صورة أشد من حيث العقوبة والتكليف والإجراءات.

وتتمثل الصورة الأولى في أن يضبط الشخص قائداً للمركبة أو محاولاً قيادتها وهو تحت التأثير دون وقوع حادث. وتتمثل الصورة الثانية في أن يؤدي ذلك إلى حادث نتجت عنه تلفيات بممتلكات عامة أو خاصة. أما الصورة الثالثة فتتحقق إذا ترتب على الحادث إصابة أو وفاة، وهنا تتصل الواقعة بقانون الجزاء أيضاً، لا سيما نصوص الإصابة الخطأ والقتل الخطأ والظروف المشددة المتعلقة بتعاطي المواد المؤثرة.⁽²⁾

خامساً: الاختصاص في التحقيق والتصرف والادعاء :

الأصل أن الجرائم المرورية التي لا تبلغ وصف الجنائية تدخل في اختصاص الإدارة العامة للتحقيقات بحسب القواعد العامة لاختصاصها في الجرح. غير أن الفقرة الثالثة من المادة 38 قررت عقوبة حبس لا تزيد على خمس سنوات ولا تقل عن سنتين إذا أدى الحادث إلى إصابة أو وفاة، وهي عقوبة يتجاوز حدها الأعلى ثلاث سنوات، وبذلك تقترب الواقعة من وصف الجنائية وفق التقسيم

(1) لا يمنع كون العقار موصوفاً طبيياً من قيام المسؤولية إذا ثبت أن المتهم قاد المركبة وهو عالم أو كان بوسعه العلم بتحذير القيادة تحت تأثيره، كأن يكون التحذير مثبتاً بالنشرة الطبية أو مقررأً بحسب طبيعة الدواء أو ثابتاً بتقرير فني.

(2) إذا أدى الحادث إلى وفاة أو إصابة، فلا يقتصر التكليف على المادة 38 من قانون المرور، بل يتعين بحث انطباق المادتين 154 أو 164 من قانون الجزاء، والمادتين 154 مكرراً أو 164 مكرراً عند توافر ظرف تعاطي مادة مسكرة أو مخدرة أو مؤثرة عقلياً أو أية مادة تؤثر في القوى الطبيعية.

العام للجرائم متى كان الحبس المؤقت يزيد على ثلاث سنوات.

وبناءً على ذلك، إذا تبين للمحقق أن المتهم قاد أو حاول قيادة مركبة تحت تأثير مادة مؤثرة، وأن فعله أدى إلى حادث ترتبت عليه إصابة أو وفاة، وجب عليه أن يراعي الاختصاص النوعي، وأن يعرض الأوراق على النيابة العامة أو يحضر مذكرة اختصاص متى كان الوصف الظاهر جنائية، خاصة إذا اقترنت الواقعة بوفاة أو إصابة جسيمة أو عاهة أو تعدد مصابين أو وجود مواد مخدرة أو مؤثرات عقلية.⁽¹⁾

سادساً: أركان الجريمة :

1. الركن المادي :

يتكون الركن المادي من عنصرين أساسيين: فعل القيادة أو محاولة القيادة، وحالة التأثير.

أولاً: فعل القيادة أو محاولة القيادة. ويقصد بالقيادة السيطرة الفعلية على المركبة وتحريكها أو توجيهها في الطريق. أما محاولة القيادة فتتحقق عند مباشرة أفعال قريبة من القيادة، كجلوس الشخص خلف المقود وتشغيل المركبة والاستعداد لتحريكها أو محاولة تحريكها، ولو لم تتحرك فعلاً بسبب تدخل الشرطة أو عطل أو ظرف طارئ.

وقد أحسن المشرع حين ساوى بين القيادة ومحاولة القيادة، لأن الخطر يبدأ من لحظة انتقال الشخص المتأثر إلى مركز السيطرة على المركبة.

ثانياً : حالة التأثير. وهي الحالة التي تكون فيها قوى الشخص الطبيعية قد تأثرت بمشروب مسكر أو مخدر أو مؤثر عقلي أو عقار محذر من القيادة تحت تأثيره أو أية مادة أخرى. وتثبت هذه الحالة بأدلة متعددة، أهمها تقرير الأدلة الجنائية أو التحليل المختبري لعينة الدم أو البول، ومظاهر الحالة الظاهرة، وأقوال ضابط الضبط، وأقوال الشهود، وطريقة القيادة، وسلوك المتهم، والمضبوطات

(1) المادة 3 من قانون الجزاء تقرر أن الجنايات هي الجرائم المعاقب عليها بالإعدام أو الحبس المؤبد أو الحبس المؤقت مدة تزيد على ثلاث سنوات. والمادة 5 تقرر أن الجناح هي الجرائم التي يعاقب عليها بالحبس مدة لا تتجاوز ثلاث سنوات أو بالغرامة أو بإحدى هاتين العقوبتين.

التي وجدت معه، وأي تسجيل مرئي يظهر عدم الاتزان أو القيادة غير الطبيعية.⁽¹⁾

1. الركن المعنوي :

الجـ
يث إن المتهم يقود أو يحاول قيادة المركبة بإرادته وهو عالم، أو كان يجب أن يعلم، بأنه تناول مادة مؤثرة أو واقع تحت تأثيرها. ولا يشترط أن يقصد إحداث حادث أو تعريض الغير للخطر؛ لأن محل القصد هو فعل القيادة في حالة التأثير، لا النتيجة الضارة. فإذا ترتب حادث أو إصابة أو وفاة، انتقل البحث إلى علاقة السببية والخطأ غير العمدي في النتيجة.

ويثور الدفع أحياناً بأن المتهم لم يكن يعلم بتأثير الدواء أو العقار. وهذا الدفع لا يقبل أو يرفض مجرداً، بل يفحص من خلال وصفة الدواء، والنشرة الطبية، وطبيعة العقار، وتحذيرات العبوة، وأقوال الطبيب أو الصيدلي عند الحاجة، وخبرة الشخص وظروفه. فإذا ثبت أن التحذير واضح أو أن الأثر معروف أو أن المتهم شعر فعلاً بالنعاس أو الدوار ثم قاد المركبة، كان ذلك قرينة على العلم أو على الأقل على الإخلال الجسيم بواجب الحيطة.⁽²⁾

سابعاً: الفرق بين التعاطي والحياسة والقيادة تحت التأثير :

من المهم للمحقق أن يميز بين ثلاث دوائر قانونية: دائرة التعاطي أو السكر في مكان عام، ودائرة حياسة المواد المحظورة، ودائرة القيادة تحت التأثير.

فإذا كان المتهم قد تعاطى خمرًا في مكان عام أو وجد في حالة سكر بين أو أقلق الراحة بسبب تناوله الخمر، فقد تنور أحكام قانون الجزاء المتعلقة بالخمر.

وإذا كان قد حاز مخدراً أو مؤثراً عقلياً بغير ترخيص أو بقصد التعاطي، فقد تقوم جرائم قوانين المخدرات أو المؤثرات العقلية. أما إذا قاد أو حاول قيادة مركبة وهو تحت تأثير أي من تلك

(1) إثبات حالة التأثير لا ينبغي أن يبني على الرائحة وحدها متى أمكن إجراء التحليل الفني، غير أن الرائحة والترنح واضطراب الكلام ومحاولة الهرب ومخالفة قواعد السير تعد قرائن أولية تبرر الاشتباه واتخاذ إجراءات الضبط والفحص.

(2) في العقاقير الطبية، يفرق التحقيق بين مشروعية الحياة أو الاستعمال العلاجي وبين مشروعية القيادة تحت تأثير العقار؛ فقد يكون استعمال الدواء مشروعاً، لكن القيادة بعده غير مشروعة متى كان مخدراً منها أو ثبت تأثيره.

المواد، فإن المادة 38 من قانون المرور تقوم بذاتها، ولو لم تضبط المادة معه، متى ثبت تأثيرها في قواه الطبيعية أثناء القيادة. (1)

ثامناً: وسائل إثبات الجريمة :

تثبت الجريمة بجميع طرق الإثبات المقررة قانوناً، ولا يلزم أن يقوم الدليل على التحليل وحده أو على شهادة الضابط وحدها، بل الأفضل أن تتساند الأدلة. ومن أهم وسائل الإثبات:

تقرير الأدلة الجنائية بشأن عينة الدم أو البول، وتقرير قسم الكحول والخمور أو السموم، وشهادة ضابط الضبط، ومحضر الحالة الظاهرة، وأقوال الشهود، وتسجيل الكاميرات، وبيانات القيادة غير الطبيعية، والمخالفات المرورية المصاحبة، والمضبوطات المحرزة، وتقرير الخبير الفني عند وقوع حادث، والتقارير الطبية أو الطب الشرعي عند وجود إصابة أو وفاة.

ويجب على المحقق أن يثبت وقت الضبط ووقت الحادث ووقت أخذ العينة ووقت إرسالها إلى المختبر، لأن الفاصل الزمني قد يؤثر في النتيجة أو في تفسيرها. كما يجب أن يثبت سلسلة حياة العينة والمضبوطات منذ ضبطها وحتى وصولها إلى الأدلة الجنائية، منعاً للطعن في سلامة التحريز أو نسبتها إلى المتهم. (2)

تاسعاً: مناظرة حالة المتهم :

ينبغي للمحقق أو رجل الضبط أن يثبت حالة المتهم الظاهرة وقت الضبط أو العرض، وذلك بوصف دقيق غير مرسل.

فيذكر هل تفوح من فمه رائحة كحول، وهل كان مترنحاً، وهل كانت عيناه محتقنتين، وهل

(1) المادة 206 مكرر ب من قانون الجزاء تعاقب على تعاطي الخمر أو الشراب المسكر في مكان عام أو مكان يستطيع من في مكان عام رؤيته، كما تعاقب من وجد في حالة سكر بين أو أقلق الراحة بسبب تناوله الخمر. وهذا يختلف عن المادة 38 من قانون المرور التي مناصها القيادة أو محاولة القيادة تحت التأثير.

(2) من أخطر أوجه الضعف في هذا النوع من القضايا التأخر غير المبرر في أخذ العينة، أو عدم إثبات وقت أخذها، أو عدم تحريز المضبوطات، أو الاكتفاء بعبارة عامة مثل "كان بحالة غير طبيعية" دون وصف مظاهر الحالة.

كان كلامه متشاقلاً أو غير مفهوم، وهل كان غير قادر على التوازن، وهل كان يتقيأ أو ينعس أو يضحك بلا سبب أو يثور أو يقاوم، وهل كان يقود المركبة بطريقة متعرجة أو بسرعة غير مأمونة أو يتجاوز الإشارات أو يصطدم أو يتوقف في موضع خطر.

ولا يكفي قانوناً ولا فنياً أن يكتب في المحضر "كان بحالة سكر" دون بيان مظاهر هذه الحالة؛ لأن هذا وصف نهائي يحتاج إلى أساس. والأصح أن يثبت المحقق الوقائع الحسية، ثم يترك التكييف الفني للتحليل المختبري والتقدير القضائي.⁽¹⁾

عاشراً: أثر وقوع حادث أثناء القيادة تحت التأثير :

إذا اقترنت القيادة تحت التأثير بحادث مادي، وجب إثبات التلفيات وقيمتها ومالكها، وبيان صلة الحادث بحالة المتهم. ولا يكفي إثبات أن المتهم كان تحت التأثير وأن حادثاً وقع، بل يجب أن يبين التحقيق كيف أسهمت حالته في وقوع الحادث: هل انحرف عن مساره؟ هل تجاوز الإشارة؟ هل لم يترك مسافة أمان؟ هل اصطدم بجسم ثابت؟ هل قاد بسرعة غير مأمونة؟ هل لم يستعمل الفرامل؟.

أما إذا ترتبت إصابة أو وفاة، وجب إدخال التقارير الطبية والطب الشرعي، وبيان علاقة الإصابة أو الوفاة بالحادث، وبحث انطباق نصوص القتل الخطأ أو الإصابة الخطأ. كما يجب بيان ما إذا كان المتهم قد امتنع عن مساعدة المجني عليه أو هرب أو حاول الهرب، لأن ذلك قد يؤثر في التكييف والعقوبة.⁽²⁾

حادي عشر: الأحكام والتطبيقات القضائية ذات الصلة :

قضت محكمة التمييز في الطعن رقم 111 لسنة 2006 جزائي، جلسة 2006/11/7، بأن تجاوز الطاعن الإشارة الضوئية الحمراء ومحاولته الهرب بعد صدور أمر له بالوقوف، وإدراك رجل

(1) الرائحة أو الترنح أو اضطراب الكلام قرائن حسية، أما الجرم بوجود مادة مسكرة أو مخدرة فيكون من خلال الدليل الفني متى أمكن الحصول عليه.

(2) تعاطي الجاني مادة مسكرة أو مخدرة أو مؤثرة عقلياً يعد ظرفاً مشدداً في القتل الخطأ والإصابة الخطأ وفق المادتين 154 مكرراً و164 مكرراً من قانون الجزاء.

الشرطة بحاسة الشم قيادته المركبة تحت تأثير المشروبات المسكرة، يوفر حالة التلبس التي تبيح لرجل الشرطة استيقافه والقبض عليه، وأن نعي الطاعن على الحكم في هذا الخصوص في غير محله. ويستفاد من هذا الحكم أن مظاهر الحالة الظاهرة المقترنة بمخالفة مرورية جسيمة ومحاولة الهرب قد تكفي لإقامة حالة التلبس التي تبرر الإجراء التحفظي.⁽¹⁾

كما ورد في التطبيقات القضائية المنشورة أن المحاكم تستند في قضايا القيادة تحت تأثير المشروبات المسكرة إلى تساند أدلة الإثبات، ومنها شهادة ضابط الواقعة، ومحضر التحريات، وتقرير الإدارة العامة للأدلة الجنائية بشأن فحص دم المتهم، خاصة متى أثبت التقرير أن المتهم كان متأثراً بالخمرة، وساندت ذلك مظاهر القيادة والحالة الظاهرة. وتظهر أهمية ذلك في أن التحليل الفني لا يعمل بمعزل عن باقي الأدلة، كما أن شهادة الضابط لا تغني غالباً عن الفحص الفني متى كان ممكناً.

ومن التطبيقات الحديثة ذات الصلة ما ورد ضمن أحكام التمييز الجزائية المنشورة لسنة 2024 بشأن اتهام قائد مركبة بالقيادة تحت تأثير المؤثرات العقلية، مثل الأمفيتامين والميثامفيتامين، إلى جانب اتهامات حيازة مؤثرات عقلية، وهو ما يبين أن المادة 38 من قانون المرور قد تجتمع عملياً مع قوانين المخدرات والمؤثرات العقلية متى كانت المادة المؤثرة محظورة بذاتها.⁽²⁾

ثاني عشر: العناصر التي يتعين على المحقق إبرازها :

ينبغي على المحقق في هذا النوع من الوقائع أن يبرز العناصر الآتية:

أولاً: إثبات أن المتهم قاد أو حاول قيادة مركبة محددة، مع بيان رقمها ونوعها ومكان ضبطها، وما إذا كانت في حالة حركة أو توقف أو محاولة تشغيل.

ثانياً: إثبات حالة المتهم الظاهرة وقت الضبط، لا بعبارات عامة، بل بأوصاف حسية دقيقة:

(1) الطعن رقم 2006/111 جزائي، جلسة 2006/11/7، القسم الخامس، المجلد الثاني عشر، ص 408.

(2) اجتماع جريمة المرور مع جريمة حيازة أو تعاطي مخدر أو مؤثر عقلي لا يعني التداخل الكامل بينهما؛ فكل جريمة لها ركنها الخاص، فجريمة المرور مناطها القيادة تحت التأثير، وجريمة المخدر أو المؤثر مناطها الحيازة أو التعاطي غير المشروع.

الرائحة، الكلام، المشي، الاتزان، العينان، السلوك، الانفعال، المقاومة، محاولة الهرب، طريقة القيادة.

ثالثاً: بيان سبب الاستيقاف أو الضبط: مخالفة مرورية، حادث، بلاغ، قيادة متعرجة، تجاوز إشارة، توقف خطر، محاولة هرب، اشتباه ظاهر.

رابعاً: إثبات وقت الضبط ووقت الحادث ووقت أخذ العينة ووقت إرسالها للأدلة الجنائية.

خامساً: إثبات نوع المادة المشتبه بها، ومكان ضبطها، وحياسة المتهم لها، وطريقة تحريزها، وطلب فحصها وبيان ماهيتها.

سادساً: إثبات ما إذا كان المتهم قد تناول المادة قبل القيادة أو أثناءها أو بعد الحادث، لأن توقيت التناول قد يكون حاسماً في قيام الجريمة.

سابعاً: إثبات ما إذا كان المتهم قد تناول دواءً علاجياً، وطلب ما يفيد وصفه أو نشرته أو تحذيراته، وسؤال المتهم عن علمه بالتأثير.

ثامناً: عند وقوع حادث، يجب إثبات التصور الفني للحادث، ونقاط التصادم، والأضرار، والإصابات، والوفاة، ومكان استقرار المركبات، وحالة الطريق والرؤية والطقس.

تاسعاً: إثبات الجرائم أو المخالفات المصاحبة، مثل القيادة دون رخصة، أو دون إجازة تسيير، أو دون تأمين، أو تجاوز الإشارة الحمراء، أو السرعة، أو الرعونة، أو الهروب، أو تعاطي الخمر في مكان عام، أو حيازة مواد مخدرة أو مؤثرات عقلية.

عاشراً: تحديد الاختصاص، فإذا كان الحادث قد أدى إلى إصابة أو وفاة، وكان الوصف الظاهر يدخل في صورة المادة 38/الفقرة الثالثة، تعين مراعاة اختصاص النيابة العامة وإعداد مذكرة اختصاص عند اللزوم.

ثالث عشر: الأسئلة النموذجية التي توجه إلى ضابط الضبط أو المبلغ :
يسأل ضابط الواقعة أو المبلغ، وغالباً ما يكون من الشرطة، عن الآتي:

- ما معلوماتك عن الواقعة محل التحقيق؟
- متى وأين حصلت الواقعة؟
- ما مناسبة وجودك في المكان؟ وهل كنت أثناء الدوام الرسمي؟
- ما سبب استيقاف المركبة؟
- هل كانت المركبة في حالة سير أم توقف؟
- من كان يقود المركبة؟
- هل حاول قائد المركبة الهرب أو عدم الامتثال للأمر بالتوقف؟
- كيف كانت طريقة قيادته قبل الضبط؟
- ما الحالة التي وجدت عليها المتهم؟
- هل كانت تفوح منه رائحة كحول أو مادة غريبة؟
- هل كان مترنحاً أو غير متزن أو يتحدث بكلمات غير مفهومة؟
- هل لاحظت اضطراباً في عينيه أو كلامه أو تصرفاته؟
- هل شاهدته يتناول مادة مسكرة أو عقاراً أو مادة مشتهة بها؟
- هل ضبطت بحوزته زجاجة أو عقاقير أو مواد أو أدوات تعاط؟
- أين وجدت المضبوطات تحديداً؟
- هل كانت داخل المركبة أم على جسم المتهم أم بالقرب منه؟
- كيف تم تحريزها؟
- هل حررت مخالفة مرورية؟ وما نوعها؟
- هل نتج عن الواقعة حادث مادي أو إصابة أو وفاة؟
- أين المركبة حالياً؟ وهل تم حجزها؟
- هل يوجد شهود أو كاميرات في المكان؟
- هل لك علاقة بالمتهم أو خلاف سابق معه؟
- هل لديك أقوال أخرى؟

رابع عشر: أسئلة المتهم المعترف :

- إذا اعترف المتهم، فيجب أن يكون الاعتراف مفصلاً، لا عاماً. ويسأل عن الآتي:
- ما اسمك وسنك وعملك ومحل إقامتك؟
- هل كنت تقود المركبة رقم (...) وقت الضبط؟
- من أين كنت قادماً وإلى أين كنت متجهاً؟
- ما المادة التي تناولتها تحديداً؟
- هل كانت مشروباً مسكراً أم مخدراً أم مؤثراً عقلياً أم عقاراً طبياً أم مادة أخرى؟
- متى تناولتها؟ وأين؟
- ما الكمية التي تناولتها؟
- كيف تناولتها وبأي طريقة؟
- من أين حصلت على هذه المادة؟
- هل كنت تعلم بأنها تؤثر في القيادة؟
- هل شعرت بدوار أو نعاس أو اضطراب قبل القيادة؟
- لماذا قدت المركبة رغم ذلك؟
- هل تناولت المادة أثناء القيادة؟
- ماذا فعلت بالزجاجة أو العقار أو المادة بعد ذلك؟
- ما سبب استيقاف الشرطة لك؟
- هل حاولت الهرب أو الامتناع عن التوقف؟
- هل ارتكبت مخالفة مروية قبل الضبط؟
- هل وقع حادث؟ وما تفاصيله؟
- هل نتجت تلفيات أو إصابات أو وفاة؟
- هل قمت بإسعاف المصاب أو إبلاغ الجهات المختصة؟
- هل لديك رخصة سوق صالحة وإجازة تسيير وتأمين؟
- هل كنت ترتدي حزام الأمان؟
- هل لديك سوابق أو عود في جرائم مماثلة؟
- أنت متهم بقيادة/محاولة قيادة مركبة تحت تأثير مادة مؤثرة في قواك الطبيعية، فما قولك؟
- هل لديك أقوال أخرى؟

خامس عشر: أسئلة المتهم المنكر :

إذا أنكر المتهم، فيسأل بما يختبر روايته:

- ما قولك فيما هو منسوب إليك؟
- ما سبب ضبطك وإحضارك إذن؟
- من كان يقود المركبة وقت الضبط؟
- ما حالتك وقت الضبط؟
- هل كنت متعباً أو مريضاً أو تتناول علاجاً؟
- هل تعاني من مرض عضوي أو نفسي أو عصبي قد يفسر حالتك؟
- هل تناولت أي دواء قبل القيادة؟ وما اسمه؟ ومن وصفه؟
- هل قرأت التحذيرات المرفقة به؟
- ما قولك فيما قرره الضابط من وجود رائحة كحول أو ترنج أو اضطراب في كلامك؟
- ما قولك فيما جاء بمحضر الضبط عن محاولة الهرب أو القيادة المتعرجة؟
- ما قولك في المضبوطات التي عثر عليها في المركبة أو بالقرب منك؟
- هل تعود المضبوطات إليك؟
- هل توافق على أخذ عينة دم أو بول للفحص؟
- هل كان معك أحد؟ ومن يستطيع تأييد روايتك؟
- هل توجد كاميرات في موقع الضبط؟
- هل وقع حادث؟ وما سببه؟
- هل لديك رخصة سوق وإجازة تسيير وتأمين؟
- أنت متهم بقيادة/محاولة قيادة مركبة تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو عقار محذر من القيادة تحت تأثيره، فما قولك؟
- هل لديك أقوال أخرى؟

سادس عشر: أسئلة الشاهد :

يسأل الشاهد عن الآتي :

- ما معلوماتك عن الواقعة؟
- متى وأين شاهدت المتهم؟
- ما سبب وجودك في المكان؟
- هل شاهدت المتهم يقود المركبة؟
- كيف كانت طريقة قيادته؟
- هل شاهدته يتناول مادة مسكرة أو عقاراً أو مادة مشتبّه بها؟
- كيف كانت حالته الظاهرة؟
- هل كان مترنحاً أو غير متزن أو يتحدث بطريقة غير طبيعية؟
- هل صدر منه إزعاج أو مقاومة أو محاولة هرب؟
- هل وقع حادث؟ وكيف وقع؟
- هل توجد إصابات أو تلفيات؟
- هل تعرف المتهم أو توجد بينك وبينه خلافات؟
- هل يوجد شهود آخرون أو كاميرات؟
- هل لديك أقوال أخرى؟

سابع عشر: الإجراءات العملية في التحقيق :

أولاً: مناظرة المتهم فور عرضه، وإثبات حالته الظاهرة تفصيلاً في المحضر.

ثانياً: إذا كانت حالته لا تسمح بسؤاله، يثبت ذلك صراحة، ويؤجل استجوابه إلى حين زوال الحالة، مع عدم تأخير إجراءات الفحص الفني.

ثالثاً: إحالة المتهم فوراً إلى الأدلة الجنائية أو الجهة المختصة لأخذ عينات الدم والبول، مع إثبات وقت الضبط ووقت الإحالة ووقت أخذ العينة.

رابعاً: إذا كان المتهم مصاباً أو في المستشفى، يتم التنسيق مع محقق المستشفى أو الجهة المختصة لأخذ العينات وفق الأصول، مع مراعاة حالته الصحية.

خامساً: تحريز أي زجاجات أو عقاقير أو مواد أو أدوات تعاط أو عبوات أو أكياس أو مواد مشبوهة، وبيان مكان ضبطها وصلتها بالمتهم، وإحالتها للأدلة الجنائية.

سادساً: سماع ضابط الضبط والشهود بأسرع وقت ممكن، لأن مظاهر الحالة قد تتغير بمرور الزمن.

سابعاً: حجز المركبة عند الاقتضاء، خاصة إذا اقترنت الواقعة بحادث أو كانت المركبة محلاً للفحص أو التحفظ.

ثامناً: إذا وقع حادث، ينتقل المحقق إلى مكان الحادث أو يندب المختص، ويثبت نقاط التصادم والأضرار واستقرار المركبات وحالة الطريق، ويندب الخبير الفني عند الحاجة.

تاسعاً: مخاطبة الجهة المالكة للمرفق المتضرر أو مالك المال الخاص لبيان قيمة التلقيات.

عاشراً: طلب تقرير طبي للمصابين وتقرير الطب الشرعي في حالة الوفاة.

حادي عشر: طلب تحريات المباحث بشأن مصدر المادة المضبوطة، وطريقة حصول المتهم عليها، ومدى وجود شبهة تجار أو ترويج أو تعاط.

ثاني عشر: إذا تبين أن الواقعة أدت إلى إصابة أو وفاة، وكانت مقترنة بقيادة تحت التأثير، تحرر مذكرة اختصاص للنيابة العامة متى كان الوصف الظاهر جنائية.

ثالث عشر: التصرف في المتهم بالحجز أو الحبس الاحتياطي أو إخلاء السبيل بضمان أو بدونه، بحسب جسامة الواقعة، وقوة الأدلة، وخطورة المتهم، واحتمال هروبه أو تأثيره في الأدلة.

ولا يصح جعل "الانتظار 24 ساعة" قاعدة جامدة في كل الأحوال؛ القاعدة العملية هي عدم استجواب من لا تسمح حالته بالإدلاء بأقوال صحيحة واعية، مع سرعة أخذ العينات الفنية قبل زوال أثر المادة.

ثامن عشر: صياغات للتهمة يمكن إدراجها في المذكرة النهائية أو صحيفة الاتهام :

1. إذا لم يقع حادث:

"لأنه في يوم (...) بدائرة (...) قادم/حاول قيادة المركبة رقم (...) وهو تحت تأثير المشروبات المسكرة/المخدرات/المؤثرات العقلية/عقار محذر من القيادة تحت تأثيره/مادة أخرى تؤثر في قواه الطبيعية، وذلك على النحو الثابت بالأوراق، الأمر المعاقب عليه بالمادة 38/فقرة أولى من قانون المرور."

2. إذا نتج حادث مادي:

"لأنه في يوم (...) بدائرة (...) قاد المركبة رقم (...) وهو تحت تأثير (...)، فتسبب في وقوع حادث نتج عنه تلفيات بالممتلكات العامة/بممتلكات الغير، وذلك على النحو الثابت بالتحقيقات، الأمر المعاقب عليه بالمادة 38/فقرة ثانية من قانون المرور."

3. إذا نتجت إصابة أو وفاة:

"لأنه في يوم (...) بدائرة (...) قاد المركبة رقم (...) وهو تحت تأثير (...)، فتسبب في وقوع حادث أدى إلى إصابة/وفاة المجني عليه (...)، وذلك على النحو الثابت بالأوراق، الأمر المعاقب عليه بالمادة 38/فقرة ثالثة من قانون المرور، مع مراعاة نصوص قانون الجزاء بشأن الإصابات الخطأ أو القتل الخطأ والظروف المشددة."

4. إذا وجدت حيازة مادة مخدرة أو مؤثر عقلي:

"كما حاز/أحرز مادة مخدرة أو مؤثراً عقلياً بقصد التعاطي/بغير ترخيص، وذلك على النحو الثابت بتقرير الأدلة الجنائية، مع إعمال النصوص الخاصة بقوانين المخدرات أو المؤثرات العقلية بحسب نوع المادة."

وفيما يتعلق بالأحكام، فإن الطعن رقم 2006/111 جزائي جلسة 2006/11/7 قرر أن تجاوز الإشارة الحمراء ومحاولة الهرب مع إدراك الشرطي بحاسة الشم قيادة المركبة تحت تأثير المسكرات يوفر حالة التلبس التي تبيح الاستيقاف والقبض. أما قانون الجزاء في المادة 206 مكرر ب فيعالج تعاطي الخمر في مكان عام أو الوجود في حالة سكر بين، وهو وصف مستقل عن جريمة المادة 38 التي مدارها القيادة أو محاولة القيادة تحت التأثير.



مذكرة في القضية رقم / مرور مخفر شرطة

/ ، ... الجنسية ، مواليد ، رقم مدني أو الجواز حالته (إن كان مصاباً أو متوفى (في حالة عدم وجود مجني عليه يتم كتاب المجني عليه هو ”الحق العام“)
 . الجنسية ، م مدني أو الجواز ... ”يبين حالته من حيث
 الحجز أو إخلاء السبيل“ ك (محبوس محبوس - تعهد بالحضور - ضمان مالي - كفالة
 شخصية إقامة بدون ضمان) وفي حالة كان المتهم مجهول
 يتم كتاب (المتهم / مجهول ' متوارٍ عن الأنظار ')
 التهم / (أمثلة)

1. التسبب في وقوع حادث أضر بممتلكات الغير أو الدولة بسبب تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء وفقاً للمادة 33 مكرر من قانون المرور و المادة 122 من اللائحة بدلالة المادة 1/34 من قانون المرور ، و المادة 199 من اللائحة (في حالة ادعاء كل قائدي المركبات بأن إشارته كانت خضراء) تجاهه للمتهم
2. الإصابة خطأ وفقاً للمادة 164 من قانون الجزاء .
3. قيادة مركبة تحت تأثير المشروبات المسكرة وفقاً للمادة 38 من قانون المرور .
 الوقائع /

تخلص الواقعة فيما أحال إلينا السيد/ ضابط المخفر من أنه و بتاريخ
 في طريق وقع حادث تصادم ثنائي في طريق بين المركبة الأولى رقم
 بقيادة المجني عليه / و المركبة الثانية رقم بقيادة المتهم
 / و يشتهر بأنه كان يقود مركبته تحت تأثير المشروبات الكحولية ونتج عن الحادث أضرار مادية بالمركبات و إصابة قائد المركبة الأولى بالإصابات الموصوفة بالتقرير الطبي الأولي ، و ذل

وحيث أن سؤال المجني عليه عن كيفية وقوع الحادث أفاد.. (شرح كيفية وقوع الحادث)
 وحيث أنه وبسؤال شاهد الإثبات / أفاد (تفاصيل
 الشهاد (

وحيث وبسؤال المتهم / عن التهم المنسوبة اليه (أقر بها / أنكرها) .
 أنه

وحيث إنه و بسؤال شاهد النفي / أفاد (تفاصيل الشهادة)

وحيث إنه قد وردنا تقرير الخبير الفني رقم والمؤرخ بتاريخ والذي جاء به () .

وحيث إنه قد وردنا تقرير الطب الشرعي رقم والمؤرخ بتاريخ والذي جاء به () ...) .

وحيث إنه قد وردنا تقرير مسرح الجريمة رقم المؤرخ بتاريخ والذي جاء به ())

وحيث إنه قد وردنا تقرير الصادر من رقم المؤرخ بتاريخ)

وحيث إنه قد تم إرفاق محضر معاينة مفصل واصفاً لمكان الواقعة في ملف القضية و تضمن)

وحيث إنه و بسؤال المدعو / في موضع آخر في التحقيق و أفاد بتنازله عن القضية و ذلك بمحض إرادته الحرة / بمقابل / بدون مقابل .

وحيث إنه قد تم فصل القضية رقم / 2021 جنح من القضية الماثلة فيما يخص تهمة .

وحيث إنه في مجال التكييف القانوني فإن على النحو سالف البيان تشكل الجرح السابق

لذلك

نرى رفع الأوراق للادعاء العام للنظر والتصرف.

رئيس تحقيق أ / محمد فلاح العازمي

المبحث التاسع

جريمة الدهس في الحوادث المرورية بين الإصابة الخطأ والقتل الخطأ

تمهيد

تمثل حوادث الدهس إحدى أخطر صور الحوادث المرورية من الناحيتين الفنية والقانونية؛ لأنها تجمع في الغالب بين عنصرين شديدي الحساسية: مركبة آلية تسير بقوة ميكانيكية، وإنسان أعزل يستعمل الطريق ماشياً أو عابراً أو واقفاً أو موجوداً في نحر الطريق أو على جانبه.

ومن ثم فإن التحقيق في واقعة الدهس لا يجوز أن يختزل في عبارة عامة مفادها أن “المركبة

هل كان المجني عليه عابراً من ممر مشاة؟ وهل كانت الإشارة تسمح له بالعبور؟ وهل كان قائد المركبة قادراً على رؤيته؟ وهل كانت السرعة ملائمة؟ وهل استعمل القائد الفرامل أو آلة التنبيه؟ وهل كان فعل المجني عليه مفاجئاً إلى درجة تقطع رابطة السببية؟ وهل كان بالإمكان الفني تفادي الحادث؟

والدهس، في ذاته، ليس وصفاً قانونياً مستقلاً في قانون الجزاء، وإنما هو صورة واقعية قد ينتج عنها أحد وصفين: الإصابة الخطأ إذا ترتب على الحادث جرح أو أذى محسوس، أو القتل الخطأ إذا ترتبت وفاة. وقد يقترن الدهس كذلك بجرائم مرورية أو جزائية أخرى، مثل القيادة برعونة أو بسرعة غير مأمونة، أو تجاوز الإشارة الحمراء، أو القيادة تحت تأثير مواد مسكرة أو مخدرة أو مؤثرة، أو الهروب من موقع الحادث، أو الامتناع عن مساعدة المجني عليه.⁽¹⁾

(1) يقصد بالدهس، في الاصطلاح المروري العملي، اصطدام مركبة بإنسان أو مرور جزء من المركبة عليه أو على جسمه أو سقوطه نتيجة صدم المركبة له، سواء وقع ذلك على ممر مشاة أو في نحر الطريق أو على كتف الطريق أو عند الرصيف.

أولاً: النصوص القانونية الحاكمة :

نصت المادة 154 من قانون الجزاء، بعد تعديلها، على أن:

”من قتل نفساً خطأ أو تسبب في قتلها من غير قصد، بأن كان ذلك ناشئاً عن رعونة أو تفريط أو إهمال أو عدم انتباه أو عدم مراعاة القوانين واللوائح، أو إخلاله بما تفرضه عليه أصول وظيفته أو مهنته أو حرفته، يعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز ثلاث سنوات وبغرامة لا تتجاوز ألف دينار ولا تقل عن خمسمائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين.“

ونصت المادة 164 من قانون الجزاء، بعد تعديلها، على أن:

”كل من تسبب في جرح أحد أو إلحاق أذى محسوس به عن غير قصد، بأن كان ذلك ناشئاً عن رعونة أو تفريط أو إهمال أو عدم انتباه أو عدم مراعاة القوانين واللوائح، أو عن إخلاله بما تفرضه عليه أصول وظيفته أو مهنته أو حرفته، يعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز سنة واحدة وبغرامة لا تتجاوز خمسمائة دينار ولا تقل عن مائتين وخمسين ديناراً أو بإحدى هاتين العقوبتين.“

ويستفاد من هذين النصين أن المشرع لم يعاقب على مجرد النتيجة، وإنما اشترط أن تكون الوفاة أو الإصابة ناشئة عن خطأ غير عمدي، يأخذ إحدى صور الرعونة أو التفريط أو الإهمال أو عدم الانتباه أو عدم مراعاة القوانين واللوائح. ومن ثم فإن مجرد وقوع الدهس لا يكفي وحده لإدانة قائد المركبة، ما لم يثبت الخطأ ورابطة السببية بين هذا الخطأ وبين الإصابة أو الوفاة.⁽¹⁾

وقد أضاف المشرع بالمادة 154 مكرراً ظروفاً مشددة للقتل الخطأ، من أهمها أن يكون الجاني وقت الحادث متعاطياً مادة مسكرة أو مخدرة أو مؤثرة عقلياً أو أية مادة أخرى تؤثر في قواه الطبيعية، أو أن ينكل عن مساعدة المجني عليه أو طلب المساعدة له مع استطاعته ذلك، أو أن ينشأ عن الفعل وفاة أكثر من شخص. كما أضاف بالمادة 164 مكرراً ظروفاً مشددة للإصابة الخطأ، منها تعدد المجني عليهم، أو حصول عاهة مستديمة، أو التعاطي، أو الامتناع عن المساعدة عند القدرة.⁽²⁾

(1) المادة 154 تتعلق بالقتل الخطأ، أما المادة 164 فتتعلق بالإصابة الخطأ. ويشترك النصان في ضرورة إثبات الخطأ غير العمدي، والنتيجة، ورابطة السببية.

(2) يترتب على وجود تعاطي أو امتناع عن مساعدة المصاب أثر مباشر في التكييف والعقوبة، ولا يجوز للمحقق إغفال بحث هذه الظروف في حوادث الدهس الجسيمة.

ثانياً: النصوص المرورية ذات الصلة بالمشاة :

لا يقتصر التحقيق في حادث الدهس على قانون الجزاء، بل يجب ربطه بقواعد قانون المرور ولائحته التنفيذية، لأنها تحدد واجبات قائد المركبة وواجبات المشاة. فقد أوجبت اللائحة على المشاة السير على الأرصفة، وعند عدم وجود أرصفة السير في أقصى جانب الطريق وفق الضوابط المقررة.

كما ألزمت من يرغب في عبور نهر الطريق بتوخي الحرص والحذر والتثبت من إمكان العبور دون خطر أو إعاقة لحركة المركبات، وباستخدام أقرب ممر عبور للمشاة في حالة وجوده. وألزمت المشاة، عند وجود إشارات خاصة بهم أو إشارات تنظم مرور المركبات، باتباعها وعدم العبور متى كانت الإشارة تسمح للمركبات بالسير.⁽¹⁾

وفي المقابل، أوجبت اللائحة على قائدي المركبات ألا يعرضوا المشاة للخطر، سواء كانوا على الأرصفة أو جوانب الطريق أو في نهر الطريق، وأن يتوقفوا عند اللزوم لتجنب إزعاج أي مستعمل للطريق. كما أوجبت على قائد المركبة أن يهدئ سرعته عند الاقتراب من ممر المشاة، وألا يبدأ السير بعد فتح المرور له حتى يخلو الممر من المشاة الذين بدأوا العبور، وأن يسير ببطء عند تغيير اتجاهه للدخول في طريق آخر ليفسح المجال للمشاة الذين شرعوا في العبور، وعليه التوقف تماماً حتى يتم عبورهم.⁽²⁾

وعلى ذلك، فإن مسؤولية الدهس لا تفترض آلياً في جانب قائد المركبة ولا تنفي آلياً بمجرد أن المجني عليه كان في نهر الطريق. فالعبرة هي بمن خالف واجب الحيطة والحذر، وما إذا كانت هذه المخالفة هي السبب المنتج في وقوع النتيجة.

(1) المادة 190 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور تتعلق بسير المشاة على الأرصفة أو جوانب الطريق، والمادة 193 تلزم المشاة بتوخي الحذر واستخدام أقرب ممر عبور عند وجوده، والمادة 194 تنظم عبور المشاة عند الممرات المزودة بإشارات ضوئية أو التي ينظمها رجل الشرطة.

(2) المادة 196 من اللائحة التنفيذية توجب على قائدي المركبات عدم تعريض المشاة للخطر. والمادة 197 تلزم قائد المركبة بتهدئة السرعة عند ممرات المشاة والتوقف عند اللزوم. والمادة 198 تلزمه عند تغيير الاتجاه بإفساح المجال للمشاة الذين شرعوا في العبور.

ثالثاً: تعريف جريمة الدهس المرورية :

يمكن تعريف جريمة الدهس في مجال الحوادث المرورية بأنها:

”واقعة مرورية يصطدم فيها قائد مركبة بإنسان موجود في نهر الطريق أو على ممر مشاة أو بجانب الطريق أو عند الرصيف، فيتربط على ذلك جرح أو أذى محسوس أو وفاة، متى كان الحادث ناشئاً عن خطأ غير عمدي من قائد المركبة أو من أي طرف آخر، وثبتت رابطة السببية بين الخطأ والنتيجة.“

وهذا التعريف يبرز أن الدهس واقعة فنية قبل أن يكون وصفاً جزائياً، وأن التكييف القانوني يتوقف على النتيجة: فإن كانت إصابة انطبق وصف الإصابة الخطأ، وإن كانت وفاة انطبق وصف القتل الخطأ، وإن كان الفعل مقترناً بتعاطي أو هروب أو امتناع عن المساعدة أو تعدد مجني عليهم، وجب بحث الظروف المشددة.⁽¹⁾

رابعاً: أركان المسؤولية في حادث الدهس :

1. الخطأ :

الخطأ هو جوهر المسؤولية في القتل الخطأ والإصابة الخطأ. وقد يتمثل خطأ قائد المركبة في السرعة غير الملائمة، أو عدم الانتباه، أو الانشغال بغير الطريق، أو عدم تهدئة السرعة عند ممر المشاة، أو تجاوز الإشارة، أو القيادة تحت تأثير مادة مؤثرة، أو عدم استعمال الفرامل في الوقت المناسب، أو عدم ترك مسافة كافية عند المرور بجوار المشاة، أو القيادة على الرصيف أو كتف الطريق، أو عدم مراعاة ظروف الليل أو المطر أو ضعف الإضاءة.

وقد يتمثل خطأ المجني عليه في العبور المفاجئ من غير ممر، أو مخالفة إشارة المشاة، أو الجري في نهر الطريق ليلاً دون عواكس أو إنارة، أو الوقوف في نهر الطريق دون ضرورة، أو عبور طريق سريع مخصص للمركبات، أو الانشغال عن الطريق على نحو أفقده القدرة على التثبت من خلو الطريق.

(1) لا يصح استعمال عبارة ”جريمة الدهس“ باعتبارها نصاً مستقلاً في قانون الجزاء، وإنما تستعمل كعبارة عملية لوصف واقعة مرورية قد تندرج تحت القتل الخطأ أو الإصابة الخطأ أو غيرها.

ولا يعني ذلك تحميل المجني عليه المسؤولية بمجرد عبوره، بل يجب بيان هل كان فعله مفاجئاً وغير متوقع، وهل كان قائد المركبة قادراً على تفاديه لو قاد بالسرعة والحذر الواجبين.⁽¹⁾

2. الضرر أو النتيجة :

النتيجة في حادث الدهس قد تكون إصابة بسيطة أو جسيمة أو عاهة مستديمة أو وفاة. ويجب على المحقق أن يربط كل نتيجة بدليلها: فالإصابة تثبت بالتقرير الطبي، والعاهة تحتاج إلى تقرير طبي متخصص أو طب شرعي بحسب الأحوال، والوفاة تثبت بتقرير الطب الشرعي وشهادة الوفاة ومحضر رفع الجثة، مع بيان علاقة الوفاة بالحادث.

ولا يكفي أن يقال إن المجني عليه توفي بعد الحادث، بل يجب أن يثبت أن الوفاة ناشئة عن الإصابات الناتجة عن الدهس، لا عن سبب لاحق مستقل. كما لا يكفي أن يقال إن المجني عليه أصيب، بل يجب بيان مواضع الإصابة ومدى اتساقها مع موضع الاصطدام بالمركبة والجزء المصطدم من جسم المجني عليه.⁽²⁾

3. علاقة السببية :

رابطة السببية هي حلقة الاتصال بين الخطأ والنتيجة. وفي حوادث الدهس يجب على المحقق أن يحدد هل الخطأ المنسوب لقائد المركبة هو الذي أدى إلى الإصابة أو الوفاة، أم أن فعل المجني عليه كان مفاجئاً ومستغرقاً بحيث يستحيل على السائق العادي تفاديه.

وتظهر أهمية السببية في الحالات الآتية: عبور مفاجئ من خلف مركبة متوقفة، خروج طفل مسرع بين السيارات، عبور عامل ليلاً في طريق سريع دون عواكس، عبور المشاة رغم الإشارة الحمراء الخاصة بهم، أو قيادة المتهم بسرعة عالية في منطقة مأهولة أو عند ممر مشاة.

(1) خطأ المجني عليه لا يقطع رابطة السببية إلا إذا استغرق خطأ قائد المركبة وكان وحده كافياً لإحداث النتيجة، أما إذا ساهم خطأ قائد المركبة في وقوع الحادث بقيت المسؤولية قائمة بحسب قدر مساهمة الخطأ.

(2) التقرير الطبي يثبت وجود الإصابة ووصفها، لكنه لا يغني وحده عن إثبات خطأ المتهم وعلاقة السببية بين سلوكه والإصابة.

ففي كل هذه الصور لا بد من تحليل المسافة والزمن والرؤية والسرعة ونقطة التصادم وآثار الفرامل لتحديد إمكان التفادي.⁽¹⁾

خامساً: الصور العملية لحوادث الدهس :

« الصورة الأولى: الدهس عند ممر المشاة

إذا وقع الدهس عند ممر مشاة محدد بعلامات أرضية، فإن مركز قائد المركبة يكون أشد من حيث واجب الحذر، لأن القانون يلزمه بتهدئة السرعة والوقوف عند اللزوم وعدم عرقلة المشاة الذين بدأوا العبور. ويجب على المحقق هنا أن يثبت هل كان المجني عليه قد بدأ العبور فعلاً، وهل كانت الإشارة تسمح له، وهل كانت المركبة قادمة بسرعة تمكنها من التوقف.

« الصورة الثانية: الدهس خارج ممر المشاة

إذا وقع الدهس خارج ممر المشاة، فلا يعني ذلك انتفاء مسؤولية القائد، لكنه يوجب بحث مدى مخالفة المجني عليه لواجب استخدام أقرب ممر عبور عند وجوده، ومدى مفاجأة العبور، ومدى إمكان تفادي الحادث. وقد تكون المسؤولية على قائد المركبة إذا كان مسرعاً أو غير متنبه أو كان الطريق مأهولاً أو مظلماً ويستلزم تهدئة السرعة. وقد تنتفي المسؤولية عنه إذا ثبت أن المجني عليه اندفع فجأة إلى مسار المركبة في مسافة لا تكفي فنياً للتفادي.

« الصورة الثالثة: دهس في طريق سريع

في الطرق السريعة، يزداد خطر الدهس بسبب السرعات العالية وطبيعة الطريق المخصص للمركبات. فإذا دخل شخص إلى نهر الطريق السريع في غير موضع عبور، وجب بحث ما إذا كان وجوده متوقعاً، وهل كانت هناك إنارة أو عواكس أو عطل أو حادث سابق أجبره على النزول، وهل كان قائد المركبة يسير بسرعة قانونية ومناسبة للرؤية. وقد يختلف التقدير إذا كان الطريق مظلماً أو كانت هناك مركبة معطلة أو تجمع أشخاص أو رجال شرطة أو إسعاف في موقع حادث سابق.

(1) لا يصح بناء الإسناد على عبارة "لو كان منتبهاً لتفادى الحادث" دون بيان أساسها الفني من حيث المسافة والسرعة وزمن رد الفعل والرؤية ومكان ظهور المجني عليه.

« الصورة الرابعة: دهس ليلي

في الدهس الليلي يجب على المحقق أن يركز على الإضاءة، ومدى الرؤية، ولون ملابس المجني عليه، ووجود عواكس أو أنوار، وموقعه بالنسبة للحارات، وما إذا كانت المركبة تستخدم أنوارها بصورة صحيحة. ولا يكفي القول إن الحادث وقع ليلاً، بل يجب بيان مدى وضوح المجني عليه لقائد يقود بسرعة مأمونة في الظروف ذاتها.

« الصورة الخامسة: دهس طفل أو شخص عاجز أو عامل طريق

عند دهس طفل أو شخص عاجز أو عامل في موقع عمل، تتشدد واجبات الحذر بحسب الظروف. فوجود مدرسة أو منطقة سكنية أو عمالة في الطريق أو علامات أعمال طرق يفرض على السائق خفض السرعة وزيادة الانتباه. وإذا كان المجني عليه طفلاً، فلا يعامل سلوكه بذات معيار الشخص البالغ، بل تبحث إمكانية توقع اندفاع الأطفال في تلك المنطقة.⁽¹⁾

سادساً: العناصر التي يتعين على المحقق إبرازها

ينبغي على المحقق أن يثبت في محضره العناصر الآتية:

- تحديد مكان الحادث بدقة، وبيان الطريق والمنطقة والحارة والاتجاه ونوع الطريق، وهل يوجد ممر مشاة أو إشارة ضوئية أو لوحة تحذيرية أو مدرسة أو سوق أو موقف حافلات أو أعمال طريق.
- تحديد موقع المجني عليه قبل الاصطدام، واتجاه حركته، وهل كان يعبر أم واقفاً أم ماشياً بمحاذاة الطريق، وهل كان على الرصيف أو الكتف أو في نهر الطريق.
- تحديد المسافة بين المركبة والمجني عليه عند أول مشاهدة، بحسب أقوال السائق والشهود وبحسب التقدير الفني إن أمكن.
- تحديد سرعة المركبة، وحالة الطريق، وحالة الطقس، والإنارة، والرؤية، وكثافة المرور.
- تحديد ما إذا كان قائد المركبة قد استعمل الفرامل أو آلة التنبيه أو حاول الانحراف للتفادي.

(1) واجب الحذر يتغير بحسب طبيعة المكان؛ فواجب قائد المركبة أمام مدرسة أو سوق أو ممر مشاة أو موقف عمل ليس كواجبه في طريق سريع مفتوح.

- تحديد موضع التصادم في المركبة: المقدمة، المصباح، الزجاج الأمامي، غطاء المحرك، الصدام، الجانب، العجلة، أو أسفل المركبة.
- تحديد موضع الإصابة في جسم المجني عليه ومدى اتساقها مع موضع الاصطدام.
- تحديد مكان استقرار جسم المجني عليه بعد الحادث، ومكان استقرار المركبة، وآثار الدماء أو الملابس أو الحذاء أو الحقيبة أو الهاتف أو الأجزاء المتناثرة.
- تحديد ما إذا كانت مركبات أخرى اشتركت في الدهس أو مرت على جسم المجني عليه بعد الصدمة الأولى.
- تحديد من قام بالإسعاف، وما إذا كان المتهم توقف أو غادر، وهل أبلغ الشرطة أو الإسعاف.
- تحديد حالة قائد المركبة من حيث الرخصة وإجازة التسيير والتأمين والحالة الطبيعية أو الاشتباه في تعاطي مواد مؤثرة.
- تحديد ما إذا كان المجني عليه مجهول الهوية أو أجنبياً أو عاملاً أو خادماً أو طفلاً، وما يلزم لذلك من إجراءات تعريف وإبلاغ ذويه أو سفارته.

سابعاً: أسئلة قائد المركبة محل الاتهام

يسأل قائد المركبة محل الاتهام أسئلة تفصيلية تكشف كيفية وقوع الحادث ومدى الخطأ والسببية:

- هل أنت قائد المركبة رقم (...) وقت الحادث؟
- متى وأين وقع الحادث تحديداً؟
- من أي جهة كنت قادماً وإلى أين كنت متجهاً؟
- في أي حارة أو مسار كنت تسير؟
- ما سرعتك التقريبية وقت الحادث؟
- هل كان الطريق مضائاً؟ وكيف كانت حالة الجو والرؤية؟
- هل كانت حركة السير مزدحمة أم خفيفة؟
- هل كان هناك ممر مشاة أو إشارة أو لوحة تحذيرية في مكان الحادث؟
- هل شاهدت المجني عليه قبل الحادث؟ ومتى شاهدته لأول مرة؟
- من أي جهة قدم المجني عليه؟ وهل كان يعبر أم يسير أم واقفاً؟

- كم كانت المسافة بينك وبينه عند أول مشاهدة؟
- هل كان ظهوره مفاجئاً؟ ومن أي مكان ظهر؟
- هل استعملت آلة التنبيه؟
- هل استعملت الفرامل؟ ومتى؟
- هل حاولت الانحراف أو تفادي الاصطدام؟
- ما تفسيرك لوجود آثار فرامل إن وجدت؟
- ما سبب الحادث باعتقادك؟
- بأي جزء من مركبتك اصطدمت بالمجني عليه؟
- بأي جزء من جسم المجني عليه وقع الاصطدام أولاً؟
- أين وقعت نقطة الاصطدام على الطريق؟
- أين استقر جسم المجني عليه بعد الحادث؟
- أين توقفت مركبتك بعد الحادث؟
- هل مرت مركبات أخرى على المجني عليه أو اصطدمت به؟
- هل تضررت مركبتك؟ وما مواضع الضرر؟
- من كان برفقتك في المركبة؟ وأين كان يجلس؟
- هل توجد كاميرات أو شهود؟
- من قام بإسعاف المجني عليه؟
- هل توقفت في مكان الحادث؟ وهل أبلغت الجهات المختصة؟
- هل لديك رخصة قيادة صالحة؟ وهل المركبة مرخصة ومؤمن عليها؟
- هل كنت في حالة طبيعية؟ وهل تناولت أية مادة مسكرة أو مخدرة أو دواء مؤثر؟
- هل تربطك بالمجني عليه علاقة أو خلاف؟
- ما قصدك مما حصل؟
- أنت متهم بالتسبب خطأ في إصابة/وفاة المجني عليه (...)، فما قولك؟
- هل لديك أقوال أخرى؟

ثامناً: أسئلة المجني عليه المصاب، إن أمكن سؤاله
إذا كانت إصابة المجني عليه تسمح بسؤاله، وجب سؤاله بأقرب وقت ممكن مع مراعاة حالته
الصحية:

- ما اسمك وبياناتك؟
- متى وأين وقع الحادث؟
- ما سبب وجودك في مكان الحادث؟
- هل كنت تعبر الطريق أم تسير بمحاذاة أم واقفاً؟
- هل كنت على ممر مشاة؟
- هل كانت هناك إشارة ضوئية للمشاة؟ وما حالتها؟
- من أي جهة قدمت المركبة؟
- هل شاهدت المركبة قبل اصطدامها بك؟
- كم كانت سرعتها بحسب تقديرك؟
- هل استعمل قائدها آلة التنبيه أو الفرامل؟
- هل كانت هناك سيارات أخرى تحجب الرؤية؟
- هل كان الطريق مضاءً؟
- ما موضع اصطدام المركبة بك؟
- أين سقطت أو استقر جسمك بعد الحادث؟
- من قام بإسعافك؟
- هل تعرف قائد المركبة؟ وهل بينكما خلاف؟
- ما الإصابات التي لحقت بك؟
- ما سبب الإصابات المثبتة بتقريرك الطبي؟
- هل لديك أقوال أخرى؟

تاسعاً: أسئلة قريب المتوفى أو المصاب

يسأل قريب المتوفى أو المصاب فيما يتعلق بالتعريف والظروف والمعلومات المتاحة، لا باعتباره شاهداً مباشراً إلا إذا شاهد الحادث:

- ما علاقتك بالمجني عليه؟
- هل شاهدت الحادث أم أبلغت به؟
- متى وكيف علمت بالحادث؟
- ما مناسبة وجود المجني عليه في مكان الحادث؟
- هل كان في طريقه إلى عمل أو منزل أو مدرسة أو مكان معين؟
- هل كان يعاني من مرض أو إعاقة أو ضعف نظر أو سمع؟
- هل كان معتاداً على استعمال ذلك الطريق؟
- هل تعرف قائد المركبة؟ وهل توجد خلافات بينه وبين المجني عليه؟
- هل يوجد شهود أو كاميرات تعلم بها؟
- هل تسلمت متعلقات المجني عليه أو تعرفها؟
- هل لديك أقوال أخرى؟

عاشراً: أسئلة مرافق المجني عليه أو مرافق قائد المركبة

إذا كان هناك مرافق للمجني عليه أو مرافق لقائد المركبة، فيسأل عن موضعه وقدرته على المشاهدة:

- ما معلوماتك عن الحادث؟
- أين كنت وقت الحادث؟
- هل كنت داخل المركبة أم بجانب المجني عليه؟
- ما علاقتك بأطراف الحادث؟
- هل شاهدت المجني عليه قبل الدهس؟
- هل كان يعبر الطريق؟ ومن أي جهة؟
- هل كان يعبر من ممر مشاة؟
- هل شاهدت المركبة قبل الاصطدام؟

- كم كانت سرعتها بحسب تقديرك؟
- هل استعمل قائدھا الفرامل أو آلة التنبيه؟
- أين وقعت نقطة الاصطدام؟
- بأي جزء من المركبة وقع الاصطدام؟
- أين استقر جسم المجني عليه؟
- هل تضررت المركبة؟
- هل قام المتهم بإسعافه أو أبلغ الشرطة؟
- هل توجد كاميرات أو شهود؟
- هل لديك أقوال أخرى؟

حادي عشر: سؤال الكفيل أو صاحب العمل إذا كان المجني عليه عاملاً منزلياً أو عاملاً أجنبياً

إذا كان المجني عليه عاملاً منزلياً أو عاملاً أجنبياً، فإن سؤال كفيله أو صاحب عمله يكون بغرض التعريف بالمجني عليه وبيان ظروف وجوده في مكان الحادث والتواصل مع ذويه، لا لتحصيل المجني عليه حكماً مسبقاً. وتوجه الأسئلة الآتية:

- ما علاقتك بالمجني عليه؟
- منذ متى يعمل لديك أو لدى الجهة التي تمثلها؟
- ما بياناته وجنسيته ورقم جوازه أو بطاقته المدنية؟
- هل لديك ما يثبت تبعيته أو عمله لديكم؟
- أين كان يقيم؟
- أين كان ذاهباً وقت الحادث بحسب علمك؟
- هل كان في مهمة عمل أم في إجازة أم في طريقه إلى مسكنه؟
- هل له أقارب أو أصدقاء داخل الكويت؟
- أين جواز سفره ومتعلقاته؟
- هل تم إبلاغ ذويه أو سفارته؟
- هل لديك معلومات عن شهود أو كاميرات؟
- هل لديك أقوال أخرى؟

ولا ينبغي أن ينصب سؤال الكفيل أو صاحب العمل على أمور لا صلة لها بالحادث، إلا إذا كانت لازمة للتعريف بالمجني عليه أو تحديد سبب وجوده في المكان أو إبلاغ ذويه أو سفارته.

ثاني عشر: المعاينة الفنية في حوادث الدهس

المعاينة في حوادث الدهس ذات أهمية بالغة؛ لأنها قد تكون الدليل الأهم في تحديد المسؤولية. ويجب أن تتضمن المعاينة:

1. وصف الطريق، وعدد الحارات، واتجاه السير، وحدود السرعة، والإنارة، وممرات المشاة، والإشارات، واللوحات، وحالة الرصيف والكتف.
2. تحديد نقطة الاصطدام على الطريق، ومكان سقوط المجني عليه، ومكان استقرار جسمه، ومكان توقف المركبة، والمسافة بين هذه المواضع.
3. إثبات آثار الفرامل أو الانزلاق أو الدماء أو الملابس أو الحذاء أو الزجاج أو أجزاء المركبة أو آثار احتكاك على الطريق.
4. تصوير موضع الضرر في المركبة، وخاصة المقدمة، والزجاج، والمصابيح، والصدام، والرفرف، والإطارات، وأسفل المركبة.
5. إثبات ما إذا كانت المركبة قد حركت قبل وصول المحقق، ومن حركها، ولماذا، وما الموضع الأصلي بحسب الشهود أو الصور الأولية.
6. البحث عن كاميرات قريبة في المحلات والمنازل والأبراج والمركبات وإشارات المرور.
7. إثبات حالة الطقس والرؤية والإضاءة وقت الحادث، لا وقت المعاينة فقط إذا اختلف الوقت.

ثالث عشر: ندب الخبير الفني والطب الشرعي

يندب الخبير الفني في حوادث الدهس متى كانت الواقعة جسيمة أو منازعاً فيها أو ترتبت عليها وفاة أو إصابة بليغة، ويطلب منه بيان:

نقطة الاصطدام، واتجاه حركة المركبة والمجني عليه، وموضع التلفيات، ومدى اتساقها مع أقوال الأطراف، والسرعة التقريبية إن أمكن، ومدى إمكان تفادي الحادث، ومدى استعمال الفرامل، وما إذا كانت المركبة مستوفية لشروط الأمن والمتانة، وما إذا كان خطأ قائد المركبة أو خطأ المجني عليه هو السبب المنتج أو أن الخطأ مشترك.

أما الطب الشرعي، فيطلب منه في حالة الوفاة رفع الجثة وفحصها وبيان سبب الوفاة وعلاقته بالحادث، وتحديد نوع الإصابات ومواضعها واتجاهها ومدى اتساقها مع الدهس أو الصدم أو السقوط، وبيان ما إذا كانت هناك إصابات سابقة أو لاحقة أو آثار مرور مركبة أخرى.

ففي حوادث الدهس، قد تساعد مواضع إصابات الساقين والحوض والرأس، وارتفاع الصدمة على جسم المجني عليه، في تحديد نوع المركبة وسرعتها التقريبية واتجاه الاصطدام .

رابع عشر: الإجراءات العملية

أولاً: الانتقال إلى مكان الحادث وإجراء المعاينة، أو ندب المختص عند الاقتضاء، مع تحرير محضر معاينة مستقل.

ثانياً: التحفظ على المركبة محل الحادث وعرضها على الخبير الفني، خاصة إذا كانت الوفاة أو الإصابة جسيمة أو أنكر القائد أو فر من المكان.

ثالثاً: مخاطبة الأدلة الجنائية والطب الشرعي في حالة الوفاة لرفع الجثة وفحصها، ومخاطبة المصور الجنائي أو مسرح الجريمة لتوثيق الآثار إذا لزم.

رابعاً: سماع قائد المركبة والمجني عليه إن أمكن والشهود والمرافقين ورجال الشرطة والمسعفين بأقرب وقت.

خامساً: طلب التسجيلات المرئية من كاميرات المرور أو المحلات أو المنازل أو المركبات.

سادساً: إرفاق التقارير الطبية للمصابين، وطلب تقرير الطب الشرعي في حالة الوفاة أو العاهة.

سابعاً: طلب تحريات المباحث إذا فر قائد المركبة أو كانت المركبة مجهولة أو اختلفت أقوال الأطراف أو وجدت شبهة تعمد أو تستر.

ثامناً: إذا كان المتهم مصاباً ونقل إلى المستشفى، يخاطب ضابط المخفر لوضع الحراسة عليه لحين سماع أقواله أو تنفيذ قرار جهة التحقيق، مع مراعاة حالته الصحية.

تاسعاً: التصرف في المتهم بالحجز أو الحبس الاحتياطي أو إخلاء السبيل بضمان أو بدونه بحسب جسامة الواقعة وقوة الأدلة وخطر الهرب أو التأثير في التحقيق.

عاشراً: إذا كان المتوفى أجنبياً، تتخذ إجراءات إبلاغ السفارة عن طريق التسلسل الإداري المختص، وتطلب شهادة لمن يهيمه الأمر مترجمة إلى العربية تبين الشخص المخول باستلام تصريح الدفن ومتعلقات المتوفى، ويتم سؤال هذا الشخص قبل تسليمه التصريح أو المتعلقات وفق الإجراءات.

حادي عشر: إذا كان المتوفى مجهول الهوية، تخاطب الأدلة الجنائية لإجراء البصمة التعريفية والتصوير والوصف، وتعمم بياناته بحسب الإجراءات المتبعة.

ثاني عشر: إذا وجدت شبهة قيادة تحت تأثير مادة مسكرة أو مخدرة أو مؤثرة، تؤخذ العينات اللازمة فوراً، وتطبق أحكام المادة 38 من قانون المرور، مع بحث أثر ذلك في تشديد القتل الخطأ أو الإصابة الخطأ.

« صياغات للتهمة يمكن استخدامها في المذكرة أو بصحيفة الإتهام

1. إذا ترتبت إصابة:

”لأنه في يوم (...) بدائرة (...) تسبب بخطئه في إصابة المجني عليه (...) بالإصابات الموصوفة بالتقرير الطبي، وكان ذلك ناشئاً عن رعونة أو تفريط أو إهمال أو عدم انتباه أو عدم مراعاة القوانين واللوائح، بأن قاد المركبة رقم (...) بسرعة/دون انتباه/دون تهدئة عند ممر المشاة/على نحو مخالف لقواعد المرور، فصدم المجني عليه وأحدث إصابته، وذلك على النحو المبين بالتحقيقات، الأمر المعاقب عليه بالمادة 164 من قانون الجزاء، مع مراعاة المادة 164 مكرراً إن توافرت ظروفها.“

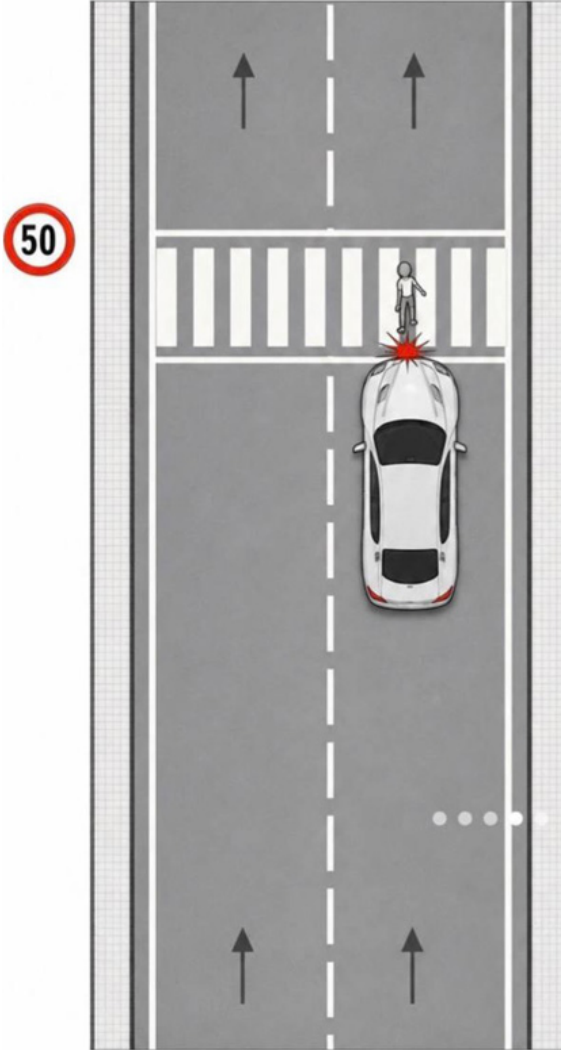
2. إذا ترتبت وفاة:

“لأنه في يوم (...) بدائرة (...) تسبب بخطئه في وفاة المجني عليه (...), وكان ذلك ناشئاً عن رعونة أو تفريط أو إهمال أو عدم انتباه أو عدم مراعاة القوانين واللوائح، بأن قاد المركبة رقم (...) على نحو غير مأمون، فدهس المجني عليه وأحدث به الإصابات التي أودت بحياته، وذلك على النحو الثابت بتقرير الطب الشرعي والتحقيقات، الأمر المعاقب عليه بالمادة 154 من قانون الجزاء، مع مراعاة المادة 154 مكرراً إن توافرت ظروفها.”

3. إذا اقترنت الواقعة بقيادة تحت تأثير مادة مؤثرة:

“كما قاد المركبة سالفة البيان وهو تحت تأثير المشروبات المسكرة/المخدرات/المؤثرات العقلية/عقار محذر من القيادة تحت تأثيره/مادة أخرى تؤثر في قواه الطبيعية، وذلك على النحو الثابت بالأوراق، الأمر المعاقب عليه بالمادة 38 من قانون المرور، مع مراعاة أثر ذلك كظرف مشدد وفق قانون الجزاء عند تحقق الإصابة أو الوفاة.”

مثال لمخطط الحادث الذي يقوم برسمه المحقق في هذا الشأن



*طريق داخلي في حولي ، عدد الحارات 2

حدود السرعة 50 كم/ساعة

ممر عبور مشاة

الاصطدام بـ

بالمدعو / حالة "مصاب"

المركبة الأولى رقم :

توجد أضرار في المقدمة نتيجة
الاصطدام بجسم بشري



الحارة اليسرى

الحارة اليمنى

نموذج لمذكرة تحقيق



مذكرة في القضية رقم / مرور مخفر شرطة

4 / ، الجنسية ، مواليد ، رقم مدني أو الجواز حالته (إن كان مصاباً أو متوفى

الجنسية ، م . الحجز أو إخلاء السبيل “ ك (محبوس محبوس - تعهد بالحضور - ضمان مالي - كفالة احتياطياً بدون ضمان) وفي حالة كان المتهم مجهول شخصية إقامة يتم كتاب (المتهم / مجهول “ متوارٍ عن الأنظار “ التهمة /

الإصابة خطأ وفقاً للمادة 164 من قانون الجزاء .
الوقائع /

تخلص الواقعة المخفر من أنه و بتاريخ في طريق وقع حادث دهس وإصابة في طريق .. أثناء سيره على في المركبة رقم بقمي بالمجني عليه في و نتج عن الحادث أضرار مادية بالمركبة و إصابة المجني عليه بالتقرير لي ، و ذلك حسب التفصيل في التحقيقات.

وحيث أنه بسؤال المجني عليه عن كيفية وقوع الحادث أفاد.. (شرح كيفية وقوع الحادث) وحيث أنه و بسؤال شاهد الإثبات / أفاد (تفاصيل الشهاد

وحيث أنه بسؤال المتهم / عن التهم المنسوبة اليه (أقر بها / أنكرها) . وحيث أنه و بسؤال شاهد النفي / أفاد (تفاصيل الشهاد

وحيث أنه قد وردنا تقرير الخبير الفني رقم و المؤرخ بتاريخ و الذي جاء

به (..)

وحيث إنه قد وردنا تقرير الطب الشرعي رقم و المؤرخ بتاريخ و الذي جاء به).

وحيث إنه قد وردنا تقرير مسرح الجريمة رقم المؤرخ بتاريخ و الذي جاء به)

وحيث إنه قد وردنا تقرير الصادر من رقم المؤرخ بتاريخ

وحيث إنه قد تم إرفاق محضر معاينة مفصل واصفاً لمكان الواقعة في ملف القضية و تضمن

وحيث و بسؤال المدعو / في موضع آخر في التحقيق و أفاد بتنازله عن القضية إنه بمحض إرادته الحرة / بمقابل / بدون مقابل .

وحيث إنه قد تم فصل القضية رقم / 2021 جنح من القضية الماثلة فيما يخص م

وحيث إنه في مجال التكييف القانوني فإن على النحو سالف البيان تشكل الجرح الواقعة السابقة

لذلك

نرى رفع الأوراق للدعاء العام للنظر والتصرف.

رئيس تحقيق أ / محمد فلاح العازمي

جدول العقوبات و المخالفات المرورية التي تضمنها التعديل الأخير لقانون المرور

المادة 33 من قانون المرور

الرقم	وصف التهمة / المخالفة	المرور	المحكمة		
			الحبس	الغرامة	
				الحد الأدنى	الحد الأعلى
1	قيادة مركبة آلية بدون رخصة سوق	75	لا يزيد عن ثلاثة أشهر	150	300
2	قيادة دراجة آلية بدون رخصة سوق	75	لا يزيد عن ثلاثة أشهر	150	300
3	قيادة مركبة آلية برخصة لا تجيز قيادتها	75	لا يزيد عن ثلاثة أشهر	150	300
4	قيادة مركبة آلية برخصة تقرر سحبها	75	لا يزيد عن ثلاثة أشهر	150	300
5	قيادة مركبة آلية برخصة تقرر وقف سريانها	75	لا يزيد عن ثلاثة أشهر	150	300
6	عدم افساح الطريق لمرور المركبات الحكومية أو اللحاق بها.	75	لا يزيد عن ثلاثة أشهر	150	300
7	عدم التزام مركبات النقل والمركبات الصناعية والانشائية والجرارات والمقطورة وشبه المقطورة بالجانب الأيمن للطريق أو التخطي دون ضرورة	75	لا يزيد عن ثلاثة أشهر	150	300
8	قيادة مركبة تصدر أصوات مزعجة	75	لا يزيد عن ثلاثة أشهر	150	300

300	150	لا يزيد عن ثلاثة أشهر	75	قيادة مركبة ينبعث منها دخان كثيف أو رائحة كريهة	9
300	150	لا يزيد عن ثلاثة أشهر	75	قيادة مركبة تتطاير من حمولتها أو يسيل منها مواد قابلة للاشتعال أو مضرّة بالصحة أو مؤثرة على صلاحية الطريق	10
300	150	لا يزيد عن ثلاثة أشهر	75	قيادة مركبة يتساقط من حمولتها ما يشكل خطراً على مستعملي الطريق	11
300	150	لا يزيد عن ثلاثة أشهر	75	قيادة مركبة بها حادث يؤثر على توازنها	12
300	150	لا يزيد عن ثلاثة أشهر	75	قيادة مركبة إطاراتها أو إحداها غير صالحة للاستعمال	13
300	150	لا يزيد عن ثلاثة أشهر	75	الهروب أو محاولة الهروب بعد ارتكاب حادث تسبب بتلفيات للممتلكات العامة أو للغير	14
300	150	لا يزيد عن ثلاثة أشهر	75	التحرك بالمركبة بتسارع عالي بحيث تصدر الإطارات صوتاً مزعجاً	15
300	150	لا يزيد عن ثلاثة أشهر	75	مخالفة الآداب العامة في المركبة	16
300	150	لا يزيد عن ثلاثة أشهر	75	السير على كتف الطريق	17
300	150	لا يزيد عن ثلاثة أشهر	75	قيادة مركبة آلية بإهمال يعرض السائق أو الركاب أو غيرهم من المخاطر في أرواحهم أو ممتلكاتهم	18
300	150	لا يزيد عن ثلاثة أشهر	75	عدم الانتباه أثناء القيادة يعرض السائق أو الركاب أو غيرهم من المخاطر في أرواحهم أو ممتلكاتهم	19
300	150	لا يزيد عن ثلاثة أشهر	75	إصلاح حادث بدون إذن كتابي	20

300	150	لا يزيد عن ثلاثة أشهر	75	تعمد إثبات بيانات مخالفة للحقيقة في أحد النماذج أو الطلبات الرسمية بقصد الحصول على إجازة تسيير مركبة أو رخصة سوق أو أي تصريح يستلزمه القانون أو اللائحة التنفيذية أو استخراج صورة أو بدل فاقد لأي منها	21
300	150	لا يزيد عن ثلاثة أشهر	75	استخدام أجهزة الإتصال النقالة أو أي جهاز آخر باليد أو الإنشغال بغير الطريق أثناء القيادة	22

المادة 33 مكرر من قانون المرور

الرقم	وصف التهمة / المخالفة	المرور	المحكمة	
			الحبس	الغرامة
				الحد الأدنى الحد الأعلى
1	تجاوز إشارة المرور الضوئية الحمراء	150	يزيد ع يتجاوز	600 1000
2	قيادة مركبة برعونة تعرض السائق أو الغير للخطر في أرواحهم أو ممتلكاتهم	150	يزيد ع يتجاوز	600 1000
3	قيادة مركبة بتفريط تعرض السائق أو الغير للخطر في أرواحهم أو ممتلكاتهم	150	يزيد ع يتجاوز	600 1000
4	السباق دون تصريح على الطرق	150	يزيد ع يتجاوز	600 1000
5	مخالفة شروط تصريح السباق	150	يزيد ع يتجاوز	600 1000
6	عمل تجمعات للمركبات الآلية لاستخدامها برعونة أو تفريط أو استعمالها بطريقة تعرض السائق أو الغير للخطر في أرواحهم أو ممتلكاتهم	150	يزيد ع يتجاوز	600 1000
7	تجاوز الحد الأقصى للسرعة المحددة	150	يزيد ع يتجاوز	600 1000
8	قيادة الباجيات في غير الأماكن المخصصة لها	150	يزيد ع يتجاوز	600 1000

1000	600	ثلاث سنوات	يزيد ع يتجاوز	150	قيادة الدراجات في غير الأماكن المخصصة لها	9
1000	600	ثلاث سنوات	يزيد ع يتجاوز	150	قيادة مركبة عكس اتجاه السير في الطرق الدائرية	10
1000	600	ثلاث سنوات	يزيد ع يتجاوز	150	قيادة مركبة عكس اتجاه السير في الطرق السريعة	11
1000	600	ثلاث سنوات	يزيد ع يتجاوز	150	قيادة مركبة آلية غير مرخص بها	12
1000	600	ثلاث سنوات	يزيد ع يتجاوز	150	قيادة مركبة آلية بدون لوحات	13
1000	600	ثلاث سنوات	يزيد ع يتجاوز	150	قيادة مركبة آلية بلوحات غير مصروفة من الإدارة العامة للمرور مدون عليها أرقام اللوحات الأصلية	14
1000	600	ثلاث سنوات	يزيد ع يتجاوز	150	قيادة مركبة آلية بلوحات غير مصروفة من الإدارة العامة للمرور مدون عليها أرقام مختلفة	15
1000	600	ثلاث سنوات	يزيد ع يتجاوز	150	استعمال المركبة الآلية في نقل الركاب بالأجرة دون تصريح	16
1000	600	ثلاث سنوات	يزيد ع يتجاوز	150	الوقوف في الأماكن المخصصة للمعاقين	17
1000	600	ثلاث سنوات	يزيد ع يتجاوز	150	عمل حفريات أو أشغال في الطريق دون تصريح	18
1000	600	ثلاث سنوات	يزيد ع يتجاوز	150	عمل تعديل بالطريق دون تصريح	19
1000	600	ثلاث سنوات	يزيد ع يتجاوز	150	وضع أشياء يتسبب عنها عرقلة حركة المرور دون تصريح خاص من الإدارة العامة للمرور	20

وللمحكمة أن تقضي من تلقاء نفسها أو بناءً على طلب من وزارة الداخلية بمصادرة المركبة الآلية لصالح وزارة الداخلية إذا أدانت متهمًا ارتكب أي فعل من الأفعال الواردة في هذه المادة، على أن تؤول صلاحية التصرف في المركبة سائلة الذكر إلى الجهة المعنية في وزارة الداخلية، وذلك دون الإخلال بالأحكام الواردة في قانون الجزاء المشار إليه أو الغير حسن النية [كذا في النص الرسمي المجمع].

المادة 34 من قانون المرور

الرقم	وصف التهمة / المخالفة	المرور	المحكمة	
			الحبس	الغرامة
				الحد الأدنى الحد الأعلى
1	التسبب بحادث يضر بالممتلكات العامة أو الغير	50	لا يزيد عن شهرين	100
2	وجود طفل دون سن العاشرة في المقاعد الأمامية	50	لا يزيد عن شهرين	100
3	وجود طفل دون سن العاشرة وعدم تثبيته في المقاعد الخلفية أثناء قيادة المركبة الآلية	50	لا يزيد عن شهرين	100
4	وجود طفل دون سن العاشرة وتركه في المركبة دون مرافق بالغ	50	لا يزيد عن شهرين	100
5	قيادة مركبة آلية خالية من المكابح	50	لا يزيد عن شهرين	100
6	قيادة مركبة آلية يوجد خلل في مكابحها	50	لا يزيد عن شهرين	100
7	قيادة مركبة آلية بمكابح غير صالحة للاستعمال	50	لا يزيد عن شهرين	100
8	تسليم المركبة لمن ليس لديه رخص سوق صالحة	50	لا يزيد عن شهرين	100
9	تسليم المركبة لشخص بدون رخصة سوق	50	لا يزيد عن شهرين	100
10	تسليم المركبة لشخص غير حاصل على تصريح يستلزمه القانون أو اللائحة	50	لا يزيد عن شهرين	100

200	100	لا يزيد عن شهرين	50	مخالفة مركبات النقل لشروط الحمولة	11
200	100	لا يزيد عن شهرين	50	مخالفة مركبات النقل لشروط ارتفاع الحمولة	12
200	100	لا يزيد عن شهرين	50	مخالفة مركبات النقل لشروط عرض الحمولة	13
200	100	لا يزيد عن شهرين	50	مخالفة مركبات النقل لشروط طول الحمولة	14
200	100	لا يزيد عن شهرين	50	مخالفة مركبات النقل لشروط وزن الحمولة	15
200	100	لا يزيد عن شهرين	50	إلحاق أضرار أو تلفيات بالعلامات المرورية	16
200	100	لا يزيد عن شهرين	50	إلحاق أضرار أو تلفيات بالإشارات الضوئية	17
200	100	لا يزيد عن شهرين	50	إلحاق أضرار أو تلفيات بأجهزة الضبط والمراقبة المرورية	18
200	100	لا يزيد عن شهرين	50	تغيير معالم العلامات المرورية	19
200	100	لا يزيد عن شهرين	50	تغيير أماكن العلامات المرورية	20
200	100	لا يزيد عن شهرين	50	تغيير اتجاهات العلامات المرورية	21
200	100	لا يزيد عن شهرين	50	وضع ملصقات أو أي مواد أخرى على العلامات المرورية قد تؤثر على فعاليتها	22
200	100	لا يزيد عن شهرين	50	عدم التقيد بمداول الخطوط الأرضية	23
200	100	لا يزيد عن شهرين	50	عدم التقيد بمداول العلامات المرورية	24
200	100	لا يزيد عن شهرين	50	قيادة مركبة آلية بدون تأمين ساري المفعول	25

200	100	لا يزيد عن شهرين	50	مخالفة ضوابط لون زجاج المركبة	26
200	100	لا يزيد عن شهرين	50	مخالفة ضوابط شفافية زجاج المركبة	27
200	100	لا يزيد عن شهرين	50	تظليل زجاج المركبة خلافاً للوائح	28
200	100	لا يزيد عن شهرين	50	وضع كتابات على المركبة	29
200	100	لا يزيد عن شهرين	50	وضع ملصقات أو صور على المركبة	30
200	100	لا يزيد عن شهرين	50	وضع إضافات على المركبة دون تصريح	31
200	100	لا يزيد عن شهرين	50	استعمال المركبة الآلية في غير الغرض المبين في إجازة تسييرها	32
200	100	لا يزيد عن شهرين	50	مخالفة المكاتب والمؤسسات والشركات للشروط والضوابط التي تحددها اللائحة التنفيذية والقرارات المنظمة بشأن الأنشطة التجارية ذات الصلة بالإدارة العامة للمرور	33

المادة 35 من قانون المرور

الرقم	وصف التهمة / المخالفة	المرور	المحكمة	
			الحبس	الغرامة
				الحد الأدنى الحد الأعلى
1	قيادة مركبة آلية دون علم أو موافقة مالكيها ، أو المرخصة باسمه ، أو حائزها	30	لا يزيد عن شهر	50
2	قيادة مركبة آلية بلوحات تالفة	30	لا يزيد عن شهر	50
3	قيادة مركبة آلية بلوحات غير واضحة	30	لا يزيد عن شهر	50
4	قيادة مركبة آلية بلوحات غير مقروءة الأرقام	30	لا يزيد عن شهر	50
5	قيادة مركبة آلية بلوحة واحدة	30	لا يزيد عن شهر	50
6	قيادة مركبة آلية مع تغيير مكان اللوحات	30	لا يزيد عن شهر	50
7	قيادة مركبة آلية مع تغيير لون اللوحات	30	لا يزيد عن شهر	50
8	قيادة مركبة آلية مع تغيير شكل اللوحات	30	لا يزيد عن شهر	50
9	قيادة يستوجب القانون	30	لا يزيد عن شهر	50
10	قيادة مركبة آلية بتصريح انتهت مدة سريانه	30	لا يزيد عن شهر	50
11	قيادة مركبة آلية مخالفة لشروط التصريح	30	لا يزيد عن شهر	50

100	50	لا يزيد عن شهر	30	الامتناع عن تقديم رخصة السوق	12
100	50	لا يزيد عن شهر	30	الامتناع عن تقديم إجازة تسيير المركبة	13
100	50	لا يزيد عن شهر	30	الامتناع عن تقديم تصريح يستلزمه القانون	14
100	50	لا يزيد عن شهر	30	استعمال مصابيح خلاف المصرح به قانوناً	15
100	50	لا يزيد عن شهر	30	استعمال مكبرات صوت خلاف المصرح به قانوناً	16
100	50	لا يزيد عن شهر	30	استعمال آلات أو أية أجهزة أخرى خلاف المصرح به قانوناً	17
100	50	لا يزيد عن شهر	30	السير على الأرصفة المخصصة للمشاة	18
100	50	لا يزيد عن شهر	30	الوقوف على الأرصفة المخصصة للمشاة	19
100	50	لا يزيد عن شهر	30	السير على الطرق المخصصة للمشاة	20
100	50	لا يزيد عن شهر	30	الوقوف على الطرق المخصصة للمشاة	21
100	50	لا يزيد عن شهر	30	الوقوف بالمركبة ليلاً على الطرق السريعة أو الطرق غير المضاءة دون إضاءة الأنوار الصغيرة	22
100	50	لا يزيد عن شهر	30	الوقوف بالمركبة ليلاً على الطرق السريعة أو الطرق غير المضاءة دون عاكس الأنوار	23
100	50	لا يزيد عن شهر	30	استعمال الأنوار المبهرة للبصر على وجه مخالف للمقرر في شأن استعمالها	24

25	استعمال المصابيح الكاشفة على وجه مخالف للمقرر في شأن استعمالها	30	لا يزيد عن شهر	50	100
26	الانعطاف عكس اتجاه السير	30	لا يزيد عن شهر	50	100
27	الدوران عكس اتجاه السير	30	لا يزيد عن شهر	50	100
28	الدخول عكس اتجاه السير	30	لا يزيد عن شهر	50	100
29	الرجوع عكس اتجاه السير	30	لا يزيد عن شهر	50	100
30	تغيير غرض استعمال المركبة دون موافقة المرور	30	لا يزيد عن شهر	50	100
31	تغيير لون المركبة دون موافقة المرور	30	لا يزيد عن شهر	50	100
32	استبدال أي جزء جوهري للمركبة دون موافقة المرور	30	لا يزيد عن شهر	50	100
33	قيادة مركبة آلية بسرعة تقل عن الحد الأدنى للسرعة المقررة بالطرق السريعة	30	لا يزيد عن شهر	50	100
34	قيادة مركبة آلية بسرعة تقل عن الحد الأدنى للسرعة المقررة بالطرق الدائرية	30	لا يزيد عن شهر	50	100
35	مخالفة تعليمات أو أوامر أو إرشادات أعضاء قوة الشرطة الخاصة بتنظيم حركة المرور	30	لا يزيد عن شهر	50	100
36	سير الشاحنات في أوقات المنع التي تحددها الإدارة العامة للمرور	30	لا يزيد عن شهر	50	100
37	عدم إعطاء أولوية المرور حسب ما تبينه اللائحة التنفيذية بشأن قانون المرور	30	لا يزيد عن شهر	50	100
38	عدم ربط حزام الأمان	30	لا يزيد عن شهر	50	100

100	50	لا يزيد عن شهر	30	الهروب من أعضاء قوة الشرطة	39
100	50	لا يزيد عن شهر	30	عدم الامتثال بالوقوف الصادر من أعضاء قوة الشرطة	40
100	50	لا يزيد عن شهر	30	المراوغة بسرعة بين المركبات على الطريق	41

المادة 36 من قانون المرور

الرقم	وصف التهمة / المخالفة	المبلغ الصلح	المرور	المحكمة	
				الحبس	الغرامة
					الحد الأدنى
1	تجاوز الحد الاقصى للركاب (أجرة حافلة)	20	لا يوجد	45	75
2	الامتناع دون مبرر عن نقل الركاب (أجرة، حافلة)	20	لا يوجد	45	75
3	تقاضي أجر أكثر من المقرر (أجرة ، حافلة)	20	لا يوجد	45	75
4	ترك الحيوانات بالطرق العامة دون حارس	20	لا يوجد	45	75
5	مخالفة حارس أو قائد الحيوانات لقواعد المرور	20	لا يوجد	45	75
6	إهمال حارس أو قائد الحيوانات في رقابتها أو قيادتها	20	لا يوجد	45	75
7	مخالفة المشاة لقواعد المرور	20	لا يوجد	45	75
8	مخالفة راكبي الدراجات العادية (الكهربائية أو الهوائية) لقواعد المرور	20	لا يوجد	45	75
9	عدم حمل إجازة تسيير المركبة اثناء القيادة	20	لا يوجد	45	75

10	عدم حمل رخصة السوق اثناء القيادة	20	لا يوجد	45	75
11	عدم حمل تصريح يستلزمه القانون أو اللائحة أثناء القيادة	20	لا يوجد	45	75
12	قيادة مركبة آلية دون إضاءة الأنوار اللازمة	20	لا يوجد	45	75
13	ترك المركبة أو أنقاضها مهملة بالطرق أو على جوانبها	20	لا يوجد	45	75
14	سماح قائد المركبة الآلية بوجود ركاب خارج أجزاء المركبة بخلاف الغرض من ترخيصها	20	لا يوجد	45	75
15	سماح قائد المركبة الآلية بوجود أشياء خارج أجزاء المركبة سمح قائد المركبة الآلية بوجود حيوانات خارج أجزاء المركبة بخلاف الغرض من ترخيصها بخلاف الغرض من ترخيصها	20	لا يوجد	45	75
16	قيادة مركبة آلية فاقدة لشروط الأمن والمتانة	20	لا يوجد	45	75
17	تعمد تعطيل حركة السير	20	لا يوجد	45	75
18	تعمد إعاقة حركة السير	20	لا يوجد	45	75
19	استغلال الطريق العام من المشاة بما يعوق حركة المرور بدون تصريح صادر من الإدارة العامة للمرور استغلال الطريق العام من قائدي جميع أنواع المركبات بما يعوق حركة المرور بدون تصريح صادر من الإدارة العامة للمرور	20	لا يوجد	45	75
20	استغلال الطريق العام من المشاة بما يعوق حركة المرور بمخالفة شروط التصريح	20	لا يوجد	45	75
21	استغلال الطريق العام من قائدي جميع أنواع المركبات بما يعوق حركة المرور بمخالفة شروط التصريح	20	لا يوجد	45	75

75	45	لا يوجد	20	وقوف مركبات النقل والشاحنات والمركبات الصناعية والإنشائية والزراعية ومركبات بيع السلع والمشروبات والمأكولات المتنقلة أو أي نشاط تجاري آخر داخل المناطق السكنية أو بالقرب منها بخلاف التصريح الصادر لها وقوف مركبات النقل والشاحنات والمركبات الصناعية والإنشائية والزراعية ومركبات بيع السلع والمشروبات والمأكولات المتنقلة أو أي نشاط تجاري آخر داخل المرافق العامة والحيوية أو بالقرب منها بخلاف التصريح الصادر لها	22
75	45	لا يوجد	20	وقوف مركبات النقل والشاحنات والمركبات الصناعية والإنشائية والزراعية ومركبات بيع السلع والمشروبات والمأكولات المتنقلة أو أي نشاط تجاري آخر داخل المرافق النفطية أو بالقرب منها بخلاف التصريح الصادر لها	23
75	45	لا يوجد	20	وقوف جميع أنواع المركبات في الأماكن المخصصة أو المملوكة للغير	24
75	45	لا يوجد	20	مخالفة شروط الجبر	25
75	45	لا يوجد	20	عدم إبلاغ الجهات المختصة عند وقوع حادث نتج عنه تلفيات للممتلكات العامة أو الغير	26

المادة 36 مكررا من قانون المرور

الرقم	وصف التهمة / المخالفة	المرور	المحكمة	
		مبلغ الصلح	الحبس	الغرامة
				الحد الأدنى الحد الأعلى
1	القيء من وسائل الاتصال أو غيرها بالتقاط صورة رئي أو مسموع أو قام بنشر أي منها أثناء ارتكابه لأي جريمة من عليها في هذا القانون	لا يوجد	لا يوجد	1000 2000

المادة 37 من قانون المرور

الرقم	وصف التهمة / المخالفة	المرور	المحكمة	
		مبلغ الصلح	الحبس	الغرامة
				الحد الأدنى الحد الأعلى
1	عدم تجديد رخصة تسيير السيارة	15	لا يوجد	30 50
2	عدم وجود طلاء معدني عند عدم وجود تصريح	15	لا يوجد	30 50
3	عدم وجود طلاء معدني عند انتهاء الترخيص	15	لا يوجد	30 50
4	عدم وجود طلاء معدني عند سحب ترخيصها	15	لا يوجد	30 50

المادة 37 من قانون المرور — المخالفات 1-19

الرقم	وصف المخالفة	الصلح (د.ل.)	الحبس	الحد الأدنى للمغرامة	الحد الأقصى للمغرامة
1	عدم تجديد إجازة تسيير مركبة آلية	15	لا يوجد	30	50
2	عدم رد اللوحة المعدنية عند الاستغناء عنها	15	لا يوجد	30	50
3	عدم رد اللوحة المعدنية عند انتهاء الترخيص	15	لا يوجد	30	50
4	عدم رد اللوحة المعدنية عند سحب الترخيص	15	لا يوجد	30	50
5	عدم رد اللوحة المعدنية عند تصديرها نهائيًا	15	لا يوجد	30	50
6	عدم إبلاغ المرور عن تلف اللوحة المعدنية	15	لا يوجد	30	50
7	عدم إبلاغ المرور عن فقد اللوحة المعدنية	15	لا يوجد	30	50
8	عدم تجديد رخصة السوق	15	لا يوجد	30	50
9	عدم نقل الملكية للمالك الجديد	15	لا يوجد	30	50
10	ارتداء البرقع أو النقاب أثناء القيادة	15	لا يوجد	30	50
11	ترك ما يعوق حركة المرور على الطرق العامة	15	لا يوجد	30	50
12	ترك ما يتسبب في قذارة الطرق العامة	15	لا يوجد	30	50
13	إلقاء ما يعوق حركة المرور على الطرق العامة	15	لا يوجد	30	50
14	إلقاء ما يتسبب في قذارة الطرق العامة	15	لا يوجد	30	50
15	وضع ما يعوق حركة المرور في الطرق العامة	15	لا يوجد	30	50
16	وضع ما يتسبب في قذارة الطرق العامة	15	لا يوجد	30	50
17	ترك المركبة الآلية وبها مفتاح تشغيلها	15	لا يوجد	30	50
18	النزول من المركبة الآلية دون انتباه	15	لا يوجد	30	50
19	الصعود للمركبة الآلية دون انتباه	15	لا يوجد	30	50

المادة 37 من قانون المرور — المخالفات 20-38

الرقم	وصف المخالفة	الصلح (د.ك)	الحبس	الحد الأدنى للفرامة	الحد الأقصى للفرامة
20	ترك باب المركبة الآلية مفتوحاً معرّضاً مستعملي الطرق للخطر	15	لا يوجد	30	50
21	التطويل على المذياع بصوت مزعج	15	لا يوجد	30	50
22	استعمال آلة التنبيه دون مبرر	15	لا يوجد	30	50
23	التجول داخل المدن ذهاباً وإياباً دون مبرر	15	لا يوجد	30	50
24	التسبب بإزعاج الآخرين	15	لا يوجد	30	50
25	ممنوع الوقوف	15	لا يوجد	30	50
26	ممنوع الانتظار	15	لا يوجد	30	50
27	الوقوف فوق الجسر	15	لا يوجد	30	50
28	الوقوف في الممرات العلوية	15	لا يوجد	30	50
29	الوقوف في الأنفاق	15	لا يوجد	30	50
30	الوقوف في نهر الطريق بالقرب من المرتفعات	15	لا يوجد	30	50
31	الوقوف في نهر الطريق بالقرب من المنحنيات	15	لا يوجد	30	50
32	الوقوف في نهر الطريق بجوار العلامات الأرضية الطولية المتصلة	15	لا يوجد	30	50
33	الوقوف في الأماكن التي تحجب الرؤية عن مستعملي الطريق	15	لا يوجد	30	50
34	الوقوف أمام مداخل ومخارج حظائر المركبات	15	لا يوجد	30	50
35	الوقوف أمام مداخل ومخارج محطات البنزين	15	لا يوجد	30	50
36	الوقوف أمام مداخل ومخارج المستشفيات	15	لا يوجد	30	50
37	الوقوف أمام مداخل ومخارج مراكز الإسعاف	15	لا يوجد	30	50
38	الوقوف أمام مداخل ومخارج مراكز الإطفاء	15	لا يوجد	30	50

المادة 37 من قانون المرور — المخالفات 39-56

الرقم	وصف المخالفة	الصلح (د.ك)	الحبس	الحد الأدنى للمغرامة	الحد الأقصى للمغرامة
39	الوقوف أمام مداخل ومخارج مراكز الشرطة	15	لا يوجد	30	50
40	الوقوف أمام مداخل ومخارج المناطق العسكرية	15	لا يوجد	30	50
41	الوقوف أمام مداخل ومخارج المدارس	15	لا يوجد	30	50
42	التسكير على الآخرين	15	لا يوجد	30	50
43	الوقوف صفًا ثانيًا	15	لا يوجد	30	50
44	وقوف مركبات النقل العام بعيدًا عن رصيف محطة الركاب	15	لا يوجد	30	50
45	الوقوف في محطات الركاب	15	لا يوجد	30	50
46	وقوف سيارات الأجرة في غير الأماكن المخصصة لها	15	لا يوجد	30	50
47	عداد الانتظار	15	لا يوجد	30	50
48	عدم لبس النظارة الطبية	15	لا يوجد	30	50
49	تلف رخصة السوق	15	لا يوجد	30	50
50	عدم استعمال عداد التعرفة	15	لا يوجد	30	50
51	قيادة مركبة آلية مخالفة لشروط التصدير	15	لا يوجد	30	50
52	إعاقة حركة المرور بالطرقات العامة	15	لا يوجد	30	50
53	عدم سحب مركبة آلية تعيق المرور	15	لا يوجد	30	50
54	الوقوف في تقاطع الطرق المحظورة	15	لا يوجد	30	50
55	قيادة مركبة آلية بإجازة تسيير منتهية	15	لا يوجد	30	50
56	الوقوف غير المنتظم	15	لا يوجد	30	50

المادة 37 مكرر من قانون المرور

الرقم	وصف التهمة / المخالفة	المرور	المحكمة	
		مبلغ الصلح	الحبس	الغرامة
				الحد الأدنى الحد الأعلى
1	ارتكاب الشخص الاعتباري أي جريمة م في هذا القانون باسمه أو لحسابه أو لمنفعته أو عن أحد ممثليه أو مديره أو وكلائه أو أحد العاملين لديه، ك ب إذا كان الفعل بحد ذاته قد أوجد جريمة من الجرائم المنصوص عليها في هذا القانون نتيجة تصرف أو إهمال جسيم أو تستر من أحد العاملين لديه أو تم دون موافقة الجهات المختصة قانونا	لا يوجد	لا يوجد	1000 10000

المادة 38 من قانون المرور

الرقم	وصف الجريمة	الحبس	الصلح	الحد الأدنى للغرامة	الحد الأقصى للغرامة
1	من قاد أو حاول قيادة مركبة وهو تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو عقاقير يُحدّر من القيادة تحت تأثيرها أو أية مادة أخرى تؤثر في قوى الشخص الطبيعية.	من سنة إلى سنتين	لا يوجد	1000	3000
2	إذا نتج عن القيادة تحت التأثير حادث وتلفيات بالملكات العامة أو ممتلكات الغير.	من سنة إلى ثلاث سنوات	لا يوجد	2000	3000
3	إذا أدى الحادث الناتج عن القيادة تحت التأثير إلى إصابة أو وفاة.	من سنتين إلى خمس سنوات	لا يوجد	2000	5000

وتأمر المحكمة بسحب رخصة السوق مدة لا تقل عن سنة ولا تجاوز ثلاث سنوات، وفي حالة العود للمحكمة أن تأمر بسحبها مدة لا تقل عن ثلاث سنوات ولا تجاوز خمس سنوات.

المادة 39 مكرر من قانون المرور

للمحكمة أن تقضي على المحكوم عليه، بدلاً من العقوبة الأصلية للجريمة المرتكبة، بعقوبة واحدة أو أكثر من العقوبات البديلة الآتية:

1. العمل في خدمة المجتمع دون مقابل لصالح إحدى الجهات، مع مراعاة توافق العمل مع مهنة المحكوم عليه إن أمكن، وألا تزيد مدته على سنة، وبما لا يتجاوز ثماني ساعات يومياً، وفق الضوابط التي يصدر بها قرار من وزير الداخلية.
2. حضور برامج ومحاضرات توعوية وتأهيلية وتدريبية في المجالات الطبية أو النفسية أو الاجتماعية أو التعليمية أو الحرفية أو الصناعية أو الدينية لتقويم السلوك.
3. إصلاح الضرر الناتج عن الجريمة، برد الشيء إلى أصله أو جبره أو التعويض عنه. وتكون هذه العقوبات نافذة فور النطق بها.

الخاتمة

ختامًا، فإن هذا الكتاب يسعى إلى بناء منهج علمي وقانوني متكامل لفهم الحادث المروري بوصفه واقعة مركبة تتداخل فيها القاعدة القانونية مع الدليل الفني، ويتداخل فيها السلوك البشري مع حالة المركبة والطريق والظروف المحيطة. وقد أحسن الكتاب في تقرير أن التحقيق المروري لا يبدأ من سؤال مبسط هو: من اصطدم بمن؟ وإنما يبدأ من أسئلة أعمق تتعلق بالقاعدة المرورية التي خولفت، ومدى تحقق الضرر، وقيام علاقة السببية، وتحديد ما إذا كانت الواقعة مجرد مخالفة أو جنحة أو جناية بحسب نتائجها وظروفها.

وتظهر أهمية هذا المؤلف في أنه يقدم للمحقق، ورجل الشرطة، والباحث القانوني، والدارس الأكاديمي، مادة عملية منظمة تساعد على الانتقال من المعاينة الأولية إلى التكييف القانوني الصحيح. فالكتاب يبين أن المسؤولية الفنية في الحوادث المرورية مسؤولية مركبة تجمع بين القانون والفن، وبين النص والواقع، وأن التحقيق السليم لا يبدأ من النتيجة وحدها، بل من آلية وقوع الحادث، ثم ينتقل إلى تحديد الخطأ، فالضرر، فعلاقة السببية. وهذه المنهجية هي جوهر العدالة في الحوادث المرورية؛ لأن إسناد الخطأ دون دليل، أو إغفال سبب في منتج، أو الخلط بين المخالفة والحادث، قد يؤدي إلى تحميل بريء مسؤولية لا يستحقها أو إعفاء مخطئ كان خطؤه سببًا في إزهاق نفس أو إتلاف مال أو تعريض الطريق للخطر.

ومن هنا تتأكد الصلة الوثيقة بين التحقيق المروري وبين القيم الشرعية العليا في إقامة الحق والعدل والتثبت. فالتحقيق في الحوادث ليس إجراءً إداريًا مجردًا، بل هو أداء للأمانة، وبحث عن الحقيقة، وحماية للحقوق، ومنع للظلم. قال تعالى: ﴿إِنَّ اللَّهَ يَأْمُرُكُمْ أَنْ تُؤَدُّوا الْأَمَانَاتِ إِلَىٰ أَهْلِهَا وَإِذَا حَكَمْتُمْ بَيْنَ النَّاسِ أَنْ تَحْكُمُوا بِالْعَدْلِ﴾ [النساء: 58]، وقال سبحانه: ﴿يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا كُونُوا قَوَّامِينَ بِالْقِسْطِ شُهَدَاءَ لِلَّهِ وَلَوْ عَلَىٰ أَنْفُسِكُمْ﴾ [النساء: 135]، وقال جل شأنه: ﴿وَلَا تَقْفُ مَا لَيْسَ لَكَ بِهِ عِلْمٌ إِنَّ السَّمْعَ وَالْبَصَرَ وَالْفُؤَادَ كُلُّ أُولَٰئِكَ كَانَ عَنْهُ مَسْئُولًا﴾ [الإسراء: 36]. وهذه الآيات ترسم للمحقق قاعدة أخلاقية ومنهجية واضحة: لا حكم بلا علم، ولا نسبة للخطأ بلا بينة، ولا تصرف في الأوراق إلا بعد تثبت، ولا عدالة بغير حياد.

كما يؤكد القرآن الكريم ضرورة الثبوت من الأخبار والوقائع قبل ترتيب الآثار عليها، فقال تعالى: ﴿يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا إِن جَاءَكُمْ فَاسِقٌ بِنَبَأٍ فَتَبَيَّنُوا أَن تُصِيبُوا قَوْمًا بِجَهَالَةٍ فَتُصْبِحُوا عَلَىٰ مَا فَعَلْتُمْ نَادِمِينَ﴾ [الحجرات: 6]، وقال تعالى: ﴿وَلَا تَلْبِسُوا الْحَقَّ بِالْبَاطِلِ وَتَكْتُمُوا الْحَقَّ وَأَنْتُمْ تَعْلَمُونَ﴾ [البقرة: 42]. وهذه المعاني تنطبق على التحقيق في الحوادث المرورية أتم الانطباق؛ إذ قد يختلط الحق بالباطل إذا لم تحفظ آثار الحادث، أو أهمل الكروكي، أو غاب التصوير، أو لم تسمع أقوال الشهود، أو لم يطلب التقرير الفني أو الطبي عند الحاجة. ومن ثم فإن طلب الحقيقة في الحادث المروري ليس ترفاً إجرائياً، بل هو واجب شرعي وقانوني ومهني.

وقد استعرض الكتاب، في بنائه العام، الإطار التشريعي والمفاهيمي للحوادث المرورية، وبيان عناصر المسؤولية الفنية، والتمييز بين الحادث والمخالفة، ثم تناول الاختصاص والإجراءات الأولية في التحقيق، والجهات المختصة بالتحقيق الابتدائي، وأثر التعديلات التشريعية الحديثة، ثم انتقل إلى تحديد المسؤولية الفنية، والتطبيقات العملية في صور الحوادث الأكثر شيوعاً، ومنها الحادث ضد مجهول، والتصادم الثنائي، والإصابة الخطأ، والقتل الخطأ، والاصطدام بجسم صلب، والاصطدام بالحيوانات، وتجاوز الإشارة الضوئية الحمراء، والقيادة تحت تأثير المسكرات أو المخدرات أو المؤثرات العقلية، وجريمة الدهس.

وتبرز قيمة هذا الكتاب كذلك في أنه لا يكتفي بالنظرية، بل يربط النص القانوني بالتطبيق العملي، ويبين ما يجب على المحقق ملاحظته عند دراسة نقطة الاصطدام، وآثار الفرميل، واتجاه المركبات، وحالة الطريق، وأقوال الأطراف، والتقارير الفنية والطبية. كما يوضح أن جريمة الإصابة الخطأ في الحوادث المرورية ليست مجرد حادث ترتب عليه مصاب، بل واقعة جزائية لا تقوم إلا إذا ثبت خطأ غير عمدي منسوب إلى قائد المركبة أو أحد مستعملي الطريق، وكانت الإصابة مرتبطة بهذا الخطأ برابطة سببية معتبرة.

ومن المهم الاستعانة بهذا المؤلف في دراسة الحوادث المرورية وكيفية التحقيق فيها؛ لأنه يقدم تصوراً متوازناً بين مقتضيات السرعة العملية في إنجاز معاملات المرور والتأمين، وبين مقتضيات الشرعية الإجرائية وضمانات التحقيق الصحيح.

فالحوادث البسيطة تحتاج إلى تيسير، لكن التيسير لا يجوز أن يتحول إلى إهدار للضمانات أو اختصار محل للحقيقة. والحوادث الجسيمة تحتاج إلى دقة وعمق، لكن الدقة لا تعني التعقيد غير المبرر، وإنما تعني ضبط الإجراءات وربطها بالغاية منها.

التوصيات

أولاً: يوصى بتحديث اللائحة التنفيذية لقانون المرور بما يتفق مع تعديلات سنة 2025، وبخاصة في مسائل أجهزة الضبط والمراقبة المرورية، وحجية المحاضر، والعقوبات البديلة، وإجراءات الإعلان الإلكتروني، ونماذج الصلح، وإذن الإصلاح، وإجراءات التأمين، حتى لا يبقى التطبيق العملي أسبق من التنظيم القانوني.

ثانياً: يوصى بإدراج مادة تدريبية متخصصة تدرس بشكل مستمر لكافة أعضاء الإدارة العامة للتحقيقات في مركز التدريب التخصصي التابع للإدارة وكذلك تدرس في معهد الدراسات القضائية ومراكز تدريب وزارة الداخلية عن التحقيق المروري الفني، تتناول عناصر الخطأ والضرر والسببية، ونماذج الحوادث الشائعة، وأثر السرعة، ومسافة التوقف، ونقطة الاصطدام، وحالة الطريق، والعيوب الفنية في المركبة، وكيفية كتابة مذكرة التصرف في قضايا المرور.

ثالثاً: يوصى بتنظيم برامج تأهيل إلزامية لأعضاء الشرطة المكلفين بالحوادث البسيطة، بحيث لا يباشرون هذا الاختصاص إلا بعد اجتياز تدريب قانوني وفني، يشمل قواعد المسؤولية المرورية، وضمانات الإقرار والصلح، وحالات الامتناع عن قبول الصلح، وضوابط الإحالة إلى التحقيقات.

رابعاً: يوصى بتعزيز التنسيق المؤسسي بين الإدارة العامة للمرور، والإدارة العامة للتحقيقات، ومخافر الشرطة، والنيابة العامة، ووزارة العدل، وشركات التأمين، ووزارة الصحة، والإدارة العامة للإطفاء، ووزارة الأشغال العامة، والبلدية، من خلال بروتوكول عمل مكتوب يحدد دور كل جهة منذ لحظة البلاغ حتى تسليم أوراق التأمين أو إحالة القضية.

خامساً: يوصى بإنشاء منصة إلكترونية موحدة للحوادث المرورية، تتضمن البلاغ، والكروكي، والصور، وبيانات المركبات، ووثائق التأمين، والتقارير الطبية والفنية، وحالة الصلح، وجهة الإحالة، بما يسمح بسرعة الإنجاز ويمنع ازدواجية الإجراءات ويضمن حفظ الدليل.

سادساً: يوصى بإعداد قاعدة بيانات وطنية للحوادث المرورية، لا تقتصر على عدد الحوادث، بل تتضمن أسبابها الفنية والقانونية، ومواقع تكرارها، وأنواع المخالفات المنتجة لها، ونوع المركبات، وحالة الطريق، والوقت، والظروف الجوية، وذلك لاستخدامها في تطوير التشريع والتخطيط المروري والوقاية.

سابعاً: يوصى بتفعيل دور المجلس الأعلى للمرور، أو أي لجنة تنسيقية عليا، في دراسة المشكلات التطبيقية الناتجة عن تعديلات قانون المرور، وبخاصة العلاقة بين الصلح، والتأمين، والتحقيق، والاختصاص، وحجية المحاضر، وحالات الإحالة.

ثامناً: يوصى بإعادة النظر دورياً في قانون المرور ولوائحه التنفيذية على ضوء التطبيق العملي، بحيث لا تقتصر السياسة التشريعية على تغليظ العقوبة، بل تشمل الوقاية، والتوعية، والهندسة المرورية، والتقنيات الحديثة، وإصلاح سلوك السائقين، وتطوير إجراءات التحقيق.

تاسعاً: يوصى بتنظيم آلية اعتراض واضحة على تقرير الحادث أو نتيجة الصلح أو تقدير المسؤولية، مع تحديد الجهة المختصة بنظر الاعتراض، والمدة، والأثر المترتب عليه، حتى لا تبقى المنازعات معلقة بين المخفر والمرور والتحقيقات وشركات التأمين.

عاشراً: يوصى بأن تتبنى الجهات الأكاديمية والبحثية دراسات ميدانية عن أثر تطبيق أوامر الصلح والحوادث البسيطة على سرعة الإنجاز، ورضا المتعاملين، وعدالة تقدير المسؤولية، ومعدلات الرجوع من شركات التأمين، ومدى تأثير ذلك على تقليل القضايا أمام جهات التحقيق والمحاكم.

وبذلك، فإن هذا الكتاب يمثل إضافة علمية وعملية مهمة في مجال التحقيق المروري، لأنه يضع بين يدي القارئ منهجاً يساعد على تحقيق التوازن بين سرعة الإجراءات وحماية الحقوق، وبين مقتضيات التنظيم المروري وضمانات الدعوى الجزائية، وبين ظاهري الحادث وحقيقته الفنية. وأهم ما

يخلص إليه أن العدالة في الحوادث المروية لا تتحقق بمجرد تحرير محضر، بل تتحقق بتحقيق واعٍ، ومعاينة دقيقة، وتكييف صحيح، وتنسيق مؤسسي منظم، وإرادة تشريعية واضحة تحفظ للناس دماءهم وأموالهم وحقوقهم.

قائمة المراجع والتشريعات

1. دولة الكويت، المرسوم بقانون رقم (67) لسنة 1976 في شأن المرور وتعديلاته، الجريدة الرسمية «الكويت اليوم»، وزارة الإعلام.
2. دولة الكويت، المرسوم بقانون رقم (5) لسنة 2025 بتعديل بعض أحكام المرسوم بقانون رقم (67) لسنة 1976 في شأن المرور، الجريدة الرسمية «الكويت اليوم»، وزارة الإعلام.
3. وزارة الداخلية، قرار رقم (81) لسنة 1976 بإصدار اللائحة التنفيذية لقانون المرور وتعديلاته، الجريدة الرسمية «الكويت اليوم».
4. وزارة الداخلية، قرار رقم (98) لسنة 1977 بشأن تحديد سرعة المركبات، الجريدة الرسمية «الكويت اليوم».
5. وزارة الداخلية، قرار رقم (245) لسنة 1982 بشأن ضوابط تسيير مركبات الباجي والدراجات الآلية، وفق بيان الإدارة العامة للمرور.
6. وزارة الداخلية، قرار رقم (630) لسنة 2000 بشأن المركبات الصغيرة (الباجيات)، الجريدة الرسمية «الكويت اليوم».
7. وزارة الداخلية، قرار رقم (2011) لسنة 2024 بتعديل بعض أحكام القرار رقم (81) لسنة 1976 بإصدار اللائحة التنفيذية لقانون المرور، الجريدة الرسمية «الكويت اليوم».
8. دولة الكويت، القانون رقم (16) لسنة 1960 بإصدار قانون الجزاء وتعديلاته، الجريدة الرسمية «الكويت اليوم».
9. دولة الكويت، القانون رقم (17) لسنة 1960 بإصدار قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية وتعديلاته، الجريدة الرسمية «الكويت اليوم».
10. دولة الكويت، المرسوم بقانون رقم (67) لسنة 1980 بإصدار القانون المدني وتعديلاته، الجريدة الرسمية «الكويت اليوم».

المصادر الرسمية الإلكترونية

- وزارة العدل، معهد الكويت للدراسات القضائية والقانونية، «مجموعة التشريعات الكويتية»، النص المجمع، الصفحات الخاصة بكل تشريع، تاريخ الاطلاع: 7 أغسطس 2026.
- وزارة الداخلية، الإدارة العامة للمرور، «جدول المخالفات والعقوبات»، البنود (301-356)، تاريخ الاطلاع: 7 أغسطس 2026.
- وزارة الإعلام، بوابة الجريدة الرسمية «الكويت اليوم»، الأعداد والملحقات الأصلية.

الفهرس

الصفحة	الموضوع
11	الإهداء
13	المقدمة
17	الفصل التمهيدي: تمهيد
19	المبحث الأول: الإطار التشريعي والمفاهيمي للحوادث المرورية وعناصر المسؤولية الفنية فيها
37	المبحث الثاني: الاختصاص والإجراءات الأولية في التحقيق في الحوادث المرورية
53	الفصل الأول: الجهات المختصة بالتحقيق الابتدائي في الحوادث المرورية وقواعد التحقيق فيها
55	المبحث الأول: التحقيق بمعرفة رجال الشرطة في الحوادث المرورية البسيطة
63	المبحث الثاني: التحقيق بمعرفة النيابة العامة والنيابات المتخصصة
71	المبحث الثالث: التحقيق بمعرفة محققي الإدارة العامة للتحقيقات
75	المبحث الرابع: الاختصاص المكاني في الحوادث المرورية

الموضوع	الصفحة
الفصل الثاني: تحديد المسؤولية الفنية في الحوادث المرورية	99
المبحث الأول: عناصر المسؤولية الفنية: الخطأ والضرر وعلاقة السببية	101
المبحث الثاني: الأسباب المتعلقة بالسائق (العوامل البشرية)	113
الفرع الأول: عدم ترك مسافة كافية	113
الفرع الثاني: الانحراف الخاطئ	133
الفرع الثالث: السرعة كأحد أسباب الحوادث المرورية	160
الفرع الرابع: التقابل في طريق ذي اتجاهين	177
الفرع الخامس: التخطي أو التجاوز	185
الفرع السادس: التقاطعات وأولوية المرور	201
الفرع السابع: التسبب في حادث أضر بممتلكات الغير	269
المبحث الثالث: الأسباب المتعلقة بالمركبة (العوامل الفنية)	277
المبحث الرابع: أسباب تتعلق بالمشاة	303
المبحث الخامس: مسائل تطبيقية متقدمة والخطأ المشترك	329

الموضوع	الصفحة
الفصل الثالث: التطبيق العملي لتعديلات قانون المرور	365
المبحث الأول: ماهية أهم التعديلات التي طرأت على قانون المرور	369
الفرع الأول: العقوبات البديلة للعقوبات الأصلية	371
الفرع الثاني: إضافة صلاحيات خاصة للأفراد	376
الفرع الثالث: صلاحيات مشددة للسلطة الإدارية	381
الفرع الرابع: مسؤولية الشخص الاعتباري	386
الفرع الخامس: تعديل المادة 38 من قانون المرور	387
الفرع السادس: الإعلان الإلكتروني والوسائل الحديثة	395
الفرع السابع: أبرز جرائم المرور المستحدثة	396
الفرع الثامن: قبول الصلح في حالات خاصة	406
المبحث الثاني: الآثار الاجتماعية والنفسية والتحديات	411
الفرع الأول: الآثار الاجتماعية والنفسية	412

الموضوع	الصفحة
الفرع الثاني: تحديات تطبيق التعديلات وسبل التغلب عليها	413
الفرع الثالث: توقف مركبات الصيانة والخدمات	418
الفرع الرابع: توقف سيارات نقل النفايات	422
الفصل الرابع: التطبيقات العملية والتحديات المعاصرة في التحقيق المروري	427
المبحث الأول: حادث ضد مجهول (اصطدام وهروب)	429
المبحث الثاني: تصادم بين مركبتين فأكثر دون إصابات	459
المبحث الثالث: جريمة الإصابة الخطأ في الحوادث المرورية	485
المبحث الرابع: القتل الخطأ في الحوادث المرورية	507
المبحث الخامس: الاصطدام بجسم صلب	523
المبحث السادس: الاصطدام بالحيوانات أو تسبب الحيوان في الحادث	535

الصفحة	الموضوع
557	المبحث السابع: تجاوز إشارة ضوئية حمراء
577	المبحث الثامن: القيادة تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو العقاقير المحدّر من القيادة تحت تأثيرها
595	المبحث التاسع: جريمة الدهس بين الإصابة الخطأ والقتل الخطأ
612	نموذج تطبيقي لمذكرة التحقيق
615	جدول العقوبات والمخالفات المرورية
637	الخاتمة
643	قائمة المراجع والتشريعات

