



## قراءة نقدية لقانون المرور في ضوء معايير السلامة المرورية والشرعية الجزائية

أ.م.د. هيمن عبدالله محمد

Hemn.muhammad@uoh.edu.iq

كلية القانون والإدارة - جامعة حلبجة - كردستان - العراق

### ملخص البحث:

تهدف هذه الدراسة إلى بحث السياسة التي انتهجها المشرع العراقي في تأمين السلامة المرورية وإقرار الحماية الجنائية لها في كل من قانون المرور الإتحادي رقم (٨) لسنة ٢٠١٩؛ وقانون المرور العراقي رقم (٨٦) لسنة ٢٠٠٤ الملغى في العراق والساري في الإقليم بموجب القانون رقم (٢) لسنة ٢٠١٨، قانون التعديل الأول لتعديل تطبيق قانون المرور رقم (٨٦) لسنة ٢٠٠٤ في إقليم كردستان - العراق.

وتم لنا ذلك من خلال تسليط الضوء على مدى استجابة التشريعات المرورية الوطنية للأساليب والمعايير الكفيلة بتأمين السلامة المرورية الموصى بها لدى منظمة الصحة العالمية (WHO) في تقاريرها الدورية. إضافة إلى بحث مدى شرعية الجرائم والعقوبات الواردة في قانون المرور وضماناتها ومدى فاعليتها وملائمتها مع الواقع المتري في العصر الراهن الذي يعاني فيه المجتمع من اختناق المدن وازدحام الشوارع نتيجة لإنهيار قطاع النقل العام. وتم الإعتماد على المنهج التحليلي المقارن للوصول إلى الغاية المرجوة من البحث.

أملاً أن يساهم البحث في لفت انتباه المشرع الوطني إلى أوجه القصور في التشريعين وسد جوانب الضعف فيهما على الوجه الذي يتلائم مع واقع المجتمعين العراقي والكوردستاني ويكفل التطبيق الفعلي للقانونين ويساهم في تأمين السلامة المرورية والحد من الضحايا والإصابات المرورية.

الكلمات المفتاحية: قانون المرور، معايير السلامة المرورية، الشرعية الجزائية، الجرائم المرورية، العقوبات المرورية.

Recieved: 4/10/2023

Accepted: 3/11/2023



## المقدمة:

يعد الأمن المروري من أولويات سلم الإحتياجات الضرورية للمواطن في الدول المتحضرة، لإرتباطه الوثيق بحياة المواطنين وتسهيل انتقالهم وتنظيم أوقاتهم، إذ أن أي خلل يمكن أن يعرض المجتمع لخسائر قد تصل في بعض الأحيان إلى حدود الكوارث.

وأصبحت الحوادث المرورية مصدر قلق لكافة أفراد المجتمع، وهي من المشكلات الكبيرة التي تهتم كافة بلدان العالم، فهي تستنزف الموارد البشرية والمادية للمجتمع، وإن مواجهة هذه المشكلة يجب أن تكون مواجهة مبنية على أسس علمية تقوم على تضافر مختلف الجهود والتخصصات.

وهموجب تقارير منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي أن حوادث الطرق هي ثاني الأسباب الرئيسة للوفاة بين سكان العالم، خاصة بين المرحلة العمرية من ٥ سنوات إلى ٢٩ سنة، كما أنه السبب الرئيس الثالث للوفاة بين سكان العالم في المرحلة العمرية من ٣٠ سنة إلى ٤٤ سنة. ويشير تقرير لمنظمة الصحة العالمية بأن التصادمات على الطرق تؤدي بحياة ١٢,٤ مليون شخص سنوياً، وتؤدي إلى إصابة وإعاقة ما بين ٢٠ مليون إلى ٥٠ مليون نسمة على مستوى العالم، وتقدر تكلفة الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق في البلدان النامية بحوالي ٦٥ مليار دولار سنوياً (١).

وتعد العراق في مقدمة الدول الأكثر تعرضاً في قائمة حوادث المرور وعدد الضحايا في العالم، إذ تقع في المركز السابع عالمياً ومعدل ٢٠,٧ قتيل لكل ١٠٠٠٠٠ نسمة من السكان مقارنة باليابان التي سجلت ٤,١ قتيل لكل ١٠٠٠٠٠ نسمة من السكان لعام ٢٠١٦ (٢).

ونظرا لتعدد المؤثرات التي تؤثر في السلامة المرورية فإن مسؤولية تأمين هذه السلامة مسؤولية تضامنية تقع على عاتق فئات مختلفة من المجتمع ولا يقتصر على طرف واحد دون غيره، إلا أن كاهل الدولة في هذا السياق أثقل من غيرها بما لها من سلطة ووسائل كفيلة لتحقيق سياساتها ومآربها في مجالات شتى، لاسيما تلك التي تتعلق بتأمين السلامة المرورية وحماية أرواح وسلامة المواطنين.

ويعد التشريع المروري إحدى الوسائل الضبطية الذي تلجأ إليه الدول في تنظيم الحركة المرورية وتقليل خطر حوادث المرور وتأمين السلامة المرورية، وإن وضوح هذا التشريع من المبادئ الأساسية الذي يفرض على السلطة المختصة بالتشريع بأن تراعي عند وضع النصوص القانونية بأن تكون قابلة للفهم وسهلة التطبيق، وأن تصاغ بأسلوب لا يحوّل التأويل ويسمح للمخاطب به فهمه وإدراكه.

ويعد هذا الوضوح التشريعي من عناصر اليقين القانوني، كما أنه يتمتع بقيمة دستورية كبيرة، إذ ذهب القضاء في بعض الأحيان إلى عدم دستورية النصوص غير الواضحة أو الغامضة، ويظهر انعدام وضوح القانون بصور عدة أهمها غموض النصوص القانونية أو تعارضها، وكذلك حالة تضخم النصوص القانونية.

ويمكن معالجة انعدام وضوح القانون بعدة طرق أهمها ضمان جودة الصياغة التشريعية - وهي موضوع دراستنا في بحثنا هذا - فضلاً عن ضمان إمكانية وصول القانون وضمان العلم بالقانون.

كما تعد الحماية الجنائية للسلامة المرورية إحدى الوسائل التشريعية الأخرى التي تلجأ إليها الدول لضمان انتظام الحركة المرورية وتأمين السلامة المرورية، وذلك من خلال إدراج الجرائم الخاصة بالإعتداء على انتظام الحركة المرورية وسلامتها في قوانين عقابية خاصة كقانون المرور.

١ ( ) منظمة الصحة العالمية، تعزيز تشريعات السلامة على الطرق: دليل الممارسات والموارد للدول. ٢٠١٣، ص ٤. متاح على الرابط التالي:

https://www.emro.who.int/press-releases/٢٠١٣-٢، تأريخ الزيارة: ٢٠٢٣/٨/١٨.

٢ ( ) منظمة الصحة العالمية، «تقرير الحالة العالمية عن السلامة على الطرق، ٢٠١٨، ص ١٦.



وإن هذه الجرائم تخضع كغيرها من الجرائم المدرجة في قانون العقوبات لمعايير الشرعية الجزائية الموضوعية والإجرائية، لذلك يعد موضوع الشرعية الجزائية والاعتراض على العقوبات المرورية والاعتراف بهذا الحق في التشريعات المرورية من المواضيع التي تهتم الباحثين، وهو أطار يمثل في الحقيقة مجموعة من الضمانات القانونية لكل من أطراف العلاقة المرورية محل الاعتراض فضلاً عن تحقيق المصالح المشتركة عند المباشرة بإجراءات الاعتراض الشكلية والموضوعية وكل ما يتعلق بالتطبيق الصحيح لمبدأ المشروعية القانونية في تصرفات السلطة العامة وموظفيها، وهو موضوع يثير الجدل والنقاش الذي ينبع أحياناً من القصور والغموض في أحكام التشريعات القانونية ذات العلاقة والتي تتضمن آلية الاعتراض على القرارات الجزائية لرجال الإدارة المرورية في ظل القوانين النافذة.

### أولاً- أهمية موضوع البحث:

تظهر أهمية هذا البحث من خلال أنه يتناول موضوعاً مهماً ونادراً إلى حد ما، إذ يلاحظ تركيز تشريعاتنا المرورية على الجانب التنظيمي لحركة المرور والمركبات فقط ووضع القدر الأكبر من المسؤولية على عاتق سائقي المركبات دون غيرهم من الإدارة ومستخدمي الطرق بأعتبارهما الزاويتين المهمتين في المثلث المروري، كما لم تراعى الجودة التشريعية في ضوء معايير السلامة المرورية باعتبارها الغاية المرجوة من التشريعات المرورية المعاصرة، ولم يضع حداً فاصلاً بين هذه الأطراف في تحمل مسؤولية الجرائم المرورية.

و تتبع أهمية هذا البحث أيضاً في كونه يعمل على معالجة الإشكالات التي تثار حول الشرعية الجزائية للجرائم والعقوبات المرورية ووضع معيار وآليات محددة لتأمين حق المقاضاة والدفاع للمحكومين بالعقوبات المرورية وتحقيق نوع من التوازن بين الإدارة أو السلطة المرورية ومستخدمي الطرق والمركبات على اعتبار إن الأخيرين هما الطرفان الضعيفان في العلاقة المرورية، وذلك بهدف إيجاد سبل التقليل من تجاوز الإدارة عليهما.

### ثانياً - تساؤلات البحث:

تثار أسئلة عديدة حول موضوع بحثنا، أهمها:

ماهي الفلسفة أو الحكمة التشريعية في قانون المرور الإتحادي رقم ٨ لسنة ٢٠١٩، وقانون المرور رقم ٨ لسنة ٢٠٠٤ النافذ في إقليم كردستان- العراق وقانون تعديل تطبيقه رقم ٢ لسنة ٢٠١٨؟.

ما مدى الإهتمام الذي أولاه المشرع الوطني بجودة التشريع في ظل معايير السلامة المرورية المعتمدة دولياً عند صياغته لنصوص قانون المرور النافذ.

ما مدى استجابة السلطات الوطنية القائمة على إدارة القطاع المروري للضوابط التشريعية الكفيلة بتأمين السلامة المرورية؟.

ما مدى الشرعية الجزائية للجرائم الواردة في قانون المرور؟، وما مدى فاعليتها وملائمتها مع الواقع؟.

ما مدى الشرعية الجزائية للعقوبات الواردة في قانون المرور؟، وماهي ضماناتها الموضوعية والإجرائية؟.

### ثالثاً- الهدف من البحث:

يهدف هذا البحث إلى تسليط الضوء على النواقص الموجودة في قانون المرور النافذ في العراق وإقليم كردستان في ضوء معايير السلامة المرورية - باعتبارها الهدف الأهم والأسمى من سن التشريعات المرورية الأساسية والفرعية،



وكذلك البحث في مدى مراعاة مبدأ الشرعية الجزائية للجرائم والعقوبات المرورية، الذي يعد من أهم المبادئ السائدة في القوانين المعاصرة والتي أقرتها الدساتير في مختلف دول العالم - ومن ضمنها الدستور العراقي، كما أقرتها القوانين العقابية - ومن ضمنها قانون العقوبات العراقي.

#### رابعاً- منهج البحث:

نظراً للطبيعة التي يتميز بها موضوع بحثنا ، فإن دراسته يتطلب منا الالتزام بالمنهج التحليلي القائم على مناقشة وتحليل آراء الباحثين والدارسين، بالإضافة إلى تحليل أحكام التشريع المروري. وكذلك الالتزام بالمنهج المقارن القائم على مقارنة التشريعات المرورية مع بعضها بخصوص مدى مراعاة الجودة التشريعية في ضوء معايير السلامة المرورية، ومدى شرعية الجرائم والعقوبات المرورية وضماناتها، وذلك بهدف إظهار نقاط الضعف في تشريعنا المروري النافذ وتقديم الطروحات والبدائل التشريعية لمعالجتها في المستقبل. عليه يعتمد هذا البحث على المنهج التحليلي المقارن للوصول إلى الغاية المرجوة منه.

#### خامساً- هيكلية البحث:

سيتم دراسة موضوع بحثنا هذا، من خلال تقسيمه إلى مطلبين، وكما يأتي:

المطلب الأول/ النواقص التشريعية المؤثرة على السلامة المرورية.

الفرع الأول/ شروط المتانة والأمان.

الفرع الثاني/ السرعة القصوى.

الفرع الثالث/ القيادة تحت تأثير المسكر.

المطلب الثاني/ الشرعية الجزائية للجرائم والعقوبات المرورية.

الفرع الأول/ شرعية الجرائم والعقوبات المرورية.

الفرع الثاني/ الضمانات الموضوعية لشرعية العقوبات المرورية.

الفرع الثالث/ الضمانات الإجرائية لشرعية العقوبات المرورية.

المطلب الأول

النواقص التشريعية المؤثرة على السلامة المرورية

يستوجب الحد من الحوادث المرورية تكثيف الجهود الوطنية على مختلف الأصعدة ووضع استراتيجية شاملة لتحقيق السلامة المرورية، وتعد جودة التشريعات المرورية وخلوها من القصور والنواقص التشريعية أحد العناصر الرئيسة لهذه الإستراتيجية.

عليه سنسلط الضوء من خلال هذا المطلب على النواقص التشريعية المؤثرة على السلامة المرورية في تشريعنا الوطني، وسيتم لنا ذلك في ضوء المعايير التي أوردها منظمة الصحة العالمية (W.H.O) في إطار جهودها لوضع إستراتيجيات لتعزيز تشريعات السلامة على الطرق.

إذ تتضمن هذه الإستراتيجية خمس عوامل رئيسة لتعزيز السلامة على الطرق، وهي: ارتداء أحزمة الأمان، واستخدام المقاعد للأطفال، واستخدام الخوذات الواقية بالنسبة للدراجات النارية ، وتحديد السرعة القصوى، وتنظيم القيادة تحت تأثير المسكر)، وتعدّها بالغ الأهمية في توفير السلامة المرورية والحد من الوفيات والإصابات



الناجمة عن حوادث المرور على الطرق(٣).

عليه سندرس في هذا المطلب مدى الاهتمام الذي أولاه المشرع بتنظيم هذه الأمور في تشريعنا المروري والمقارن، وذلك من خلال الفروع الآتية:

## الفرع الأول

### شروط المتانة والأمان

يقصد بشروط المتانة والأمان كما جاء في قانون المرور العراقي النافذ «كون المركبة مصممة ومصنعة على وفق ما تقتضيه الأصول الفنية والصناعية طبقاً للمواصفات القياسية المعتمدة وأن تكون جميع أجزائها متينة وسليمة وصالحة للاستعمال والسير في الطرق على نحو لا يعرض سائقها أو ركبها أو مستعملي الطريق للخطر أو يتسبب عن استعمالها أو تسييرها ضرر بالطرق أو الأملاك أو الأشخاص ...»(٤).

إلا أن قانون المرور النافذ في الإقليم جاء خالياً من أي تعريف لشروط المتانة والأمان، واكتفى بتعداد بعض الشروط الواجب توفرها في المركبة وأعطى لضابط المرور صلاحية إيقاف وتفتيش اي مركبة لا يتوفر فيها تلك الشروط(٥).

وهذا يعتبر نقصاً تشريعياً يجب تداركه في هذا القانون لأن الوصف الدقيق لمثل هذه الشروط تعتبر الضمانة الأكبر لتأمين السلامة المرورية لمستخدمي المركبات، وأن أي نقص في هذا المجال ينعكس سلباً على جودة ومتانة المركبات المستخدمة في الإقليم والمتداولة في أسواقه.

وفيما يتعلق بتفاصيل هذه الشروط اكتفى قانون المرور النافذ في الإقليم بذكر (١٠) شروط فقط لإعطاء صلاحية الإستخدام في الإقليم وهي: «محرك، عجلة الاستدارة ويجب أن تكون في الجانب الأيسر ، مصابيح أمامية وخلفية وإشارات ضوئية ، جهاز تنبيه مماثل للموجود في المركبة من المنشأ ، جهاز كاتم للصوت، جهاز موقف، مرايا جانبية وخلفية، ماسحات مطرية، مصباح خاص لقراءة لوحة التسجيل ليلاً، أن يكون الزجاج الموجود في المركبة من النوع غير القابل للكسر بشكل شظايا»(٦).

إلا أن المشرع العراقي أوجب توفر (١٥) شروط في المركبات الصالحة للإستخدام في أنحاء العراق وأضاف خمسة شروط على تلك الواردة في القانون النافذ في الإقليم وهي: «جهاز لمنع التلوث وتخفيف الصوت ( عادم ) الغازات ( اكزوسيت )، مطفأة حريق مملوءة وصالحة للاستعمال، مثلث فسفوري، إطار احتياطي مع أدواته وفي حالة صالحة للاستعمال، عداد لمعرفة سرعة المركبة، واقيات طين عدد ( ٤ ) اربعة»(٧).

وهذا يدل على دقة المشرع العراقي في القانون الجديد مقارنة بالقانون القديم والذي لا يزال سارياً في الإقليم وحرصه على توفير قدر كبير من الضمانات المتعلقة بشروط المتانة والأمان والكفيلة بتأمين السلامة المرورية في المركبات المستخدمة في المحافظات التابعة للدولة الإتحادية.

ويذهب بعض التشريعات المرورية إلى حدود أبعد مما قرره المشرع العراقي، حتى في القانون الجديد من شروط

٣ ( ) منظمة الصحة العالمية، تعزيز تشريعات السلامة على الطرق...، ٢٠١٣، مصدر سابق.

٤ ( ) المادة (١٤ /أولا) من قانون المرور العراقي النافذ رقم ٨ لسنة ٢٠١٩.

٥ ( ) المادة (١٣) من قانون مرور العراقي رقم (٨٦) لسنة ٢٠٠٤ الملغى في العراق والساري في الإقليم بموجب القانون رقم (٢) لسنة ٢٠١٨.

٦ ( ) المادة (١٣ / ف٢) من القانون ذاته.

٧ ( ) المادة (١٤ /أولا) من قانون المرور العراقي النافذ رقم ٨ لسنة ٢٠١٩.



المتانة والأمان، كالتشريع المروري المصري الذي يقضي بوجوب استيفاء السيارة لـ: « القاعدة ( الشاسيه )، دورة التبريد، الشبكة الكهربائية السليمة، تركيب GPS، نظام الوسائد الهوائية (Airbag system)، أحزمة الأمان الأمامية والخلفية الصالحة للإستخدام، ملصق إلكتروني على السيارة، إضافة إلى شروط خاصة في سيارات الأجرة وسيارات الإطفاء و الإسعاف الفوري و نقل الموتى(٨).

ويعد التشريع المروري الإسرائيلي من أدق التشريعات المرورية على الصعيد الإقليمي الذي تناول عدداً كبيراً من هذه الشروط، إذ تضمن نظام المرور الإسرائيلي (يهودا والسامرة) (رقم ١٣١٠) لسنة ١٩٩٢ فصلاً كاملاً بإسم «مبنى المركبة» الذي يحتوي على أكثر من (٨٠) مادة قانونية متناولة لأدق الشروط المتعلقة بالمتانة والأمان؛ ابتداءً بشروط سلامة المركبة (المادة ٣٠٦) وانتهاءً بخطر مركبات غير الموسومة (المادة ٣٨٣)(٩). وإضافة إلى الشروط المتعلقة بمتانة أجزاء المركبة، يولي التشريعات المرورية اهتماماً بالغاً بشروط أخرى لصيقة بالركاب ومستخدمي المركبات، ويركز منظمة الصحة العالمية (WHO) ضمن هذه الشروط على حزام الأمان لكبار السن، ومقعد داعم (بوستر) للأطفال، والخوذات الواقية بالنسبة لمستخدمي الدراجات النارية(١٠). فيؤكد توجيهات الأمان لمنظمة الصحة العالمية على استخدام حزام الأمان لكبار السن، وكذلك المقعد الداعم (بوستر) إلى طول ١,٤٥ (سن ١١ سنة تقريباً)، وذلك لأن حزام الأمان في السيارة مناسب للبالغين فقط. وعندما يتم ربط الطفل بحزام السيارة بدون المقعد الداعم (بوستر) فإن حزام الحوض يميل إلى الارتفاع نحو البطن ويرتفع حزام الصدر نحو الرقبة، في مثل هذه الحالة، وفي حال وقوع حادث، قد يتسبب الحزام في إصابات خطيرة للأعضاء الداخلية والعمود الفقري(١١).

وموجب إرشادات منظمة الصحة العالمية يعد استخدام الخوذات أمراً بالغ الأهمية لحماية سائقي الدراجات النارية وركابهم من إصابات الرأس في حالات الاصطدام. ولضمان أعلى مستوى من الحماية يجب تنفيذ مجموعة من الإرشادات، منها: فرض ارتداء الخوذة الإلزامية على جميع راكبي الدراجات على جميع الطرق، بما في ذلك ربط الخوذة بشكل مناسب وارتداء الخوذة المعتمدة. ويجب أن يطبق هذا الشرط على ركاب جميع المركبات ذات العجلتين أو الثلاث عجلات، بغض النظر عن نوع المحرك.

علاوة على ذلك، يجب تحديد الحد الأدنى لسن ركوب الدراجة النارية، ويجب أن تكون الخوذات مطابقة لمعايير السلامة الدولية لضمان فعاليتها في الحد من إصابات الرأس.

كما يجب أن تتضمن معايير الخوذات أيضاً متطلبات وضع العلامات لتجنب التلاعب بها ولضمان الترخيص باستخدامها بشكل صحيح. بالإضافة إلى ذلك، يجب أن تستند متطلبات خوذة الأطفال إلى عمر الأطفال. ولغرض ارتداء الخوذات ينبغي منح السلطات المرورية الصلاحيات اللازمة لمراقبة مدى التزام راكبي الدراجات النارية. مما يعني أن ضباط منفذي القانون يمكنهم إيقاف وتغريم الركاب الذين لا يرتدون الخوذات. وينبغي أن تشمل عقوبات عدم الالتزام غرامات مالية وحجز الدراجة النارية. وينبغي فرض عقوبات على بيع الخوذات غير المصرح بها لضمان بيع واستخدام الخوذات المصرح بها فقط، و يجب أيضاً أن يكون ارتداء خوذة الركاب مطلوباً

٨ ( ) المواد (١٣٣-١٦٥) من قرار وزير الداخلية المصري رقم ٢٧٧٧ لسنة ٢٠٠٠ بإصدار اللائحة التنفيذية لقانون المرور وفقاً للصلاحيحة الممنوحة له بموجب المادة (١١) من قانون المرور المصري رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣.

٩ ( ) مواد القسم الرابع / الفصل الثالث / المواد (٣٠٦-٣٨٣) من نظام المرور الإسرائيلي (يهودا والسامرة) (رقم ١٣١٠) لسنة ١٩٩٢.

١٠ ( ) منظمة الصحة العالمية. المكتب الإقليمي لشرق المتوسط، «السلامة على الطرق في منطقة شرق البحر الأبيض المتوسط: أبرز النقاط في تقرير الحالة العالمية الصادر عن منظمة الصحة العالمية بشأن السلامة على الطرق ٢٠١٨»، ٢٠٢٠، ص.٥.

١١ ( ) منظمة الصحة العالمية، تعزيز تشريعات السلامة على الطرق...، ٢٠١٣، مصدر سابق.



فى مركبات الخدمة العامة ذات العجلتين والثلاث عجلات أيضاً. ويمكن استخدام سبل التوعية والتعليم لتشجيع استخدام الخوذات. على سبيل المثال، يمكن إطلاق حملات لرفع مستوى الوعي بأهمية ارتداء الخوذات، ويمكن تقديم مكافآت للمتزمين بقواعد ارتداء الخوذات. ويمكن أيضاً تنفيذ تدابير أخرى، مثل توفير خوذات مجانية للركاب أو إنشاء برامج لارتداء الخوذات للأسر ذات الدخل المنخفض، لتشجيع الامتثال للوائح ارتداء الخوذات (١٢).

وفيما يتعلق بموقف التشريعات المرورية المقارنة من وجوب استخدام حزام الأمان لركاب كبار السن والمقاعد الداعم (بوستر) للأطفال دون سن (١١) سنة تقريباً، وجدنا بأن قانون المرور العراقي رقم (٨) لسنة ٢٠١٩، وكذلك قانون مرور العراقي رقم (٨٦) لسنة ٢٠٠٤ الملغى في العراق والساري في الإقليم بموجب القانون رقم (٢) لسنة ٢٠١٨ لم يتضمننا نصوصاً لتنظيم هذه المسألة.

وكذلك الحال بالنسبة لإرتداء الخوذات الواقية لركاب الدراجات النارية، فلا يفرض القوانين المرورية النافذة في العراق و إقليم كوردستان على سائقي الدراجات النارية ارتداء الخوذات، ولا توجد معايير للخوذات في العراق، وهذا ما يترك مستخدمي الطرق عرضة لخطر الإصابة الخطيرة أو الوفاة أثناء حوادث المرور.

وعند مراجعتنا للأنظمة والقرارات المرورية الصادرة من وزارة الداخلية أو المديرية العامة للمرور سواء في العراق أو في إقليم كوردستان- العراق لم نجد تنظيمات لهذه المسائل، لاسيما فيما يتعلق بوجوب استخدام المقاعد الداعمة أو البوسترات للأطفال وخوذات الوقاية لراكبي الدراجات النارية.

وهذا ما نعهده نقصاً تشريعياً يجب تداركه ومعالجته لأن مقاعد الأطفال وخوذات الوقاية من الأدوات الفعالة للسلامة في المركبات والدراجات النارية، فهي لا تنقذ الأرواح فحسب، وإنما تخفض كثيراً من خطورة الإصابات التي قد يتعرض لها الأطفال في المركبات، وراكبو الدراجات النارية. شفي الصحاح /ث

حيث أظهرت التقارير الصادرة من قبل منظمة الصحة العالمية بأن الحادث الذي يقع عند سرعة ٥٠ كم/ساعة، يتضاعف وزن الراكب بشكل كبير حوالي ٣٠ مرة، إلا أن الراكب الذي يضع حزام الأمان يكون أكثر ثباتاً في مقعده، وتخفض سرعته بالتزامن مع معدل انخفاض سرعة السيارة، مما يؤدي إلى تخفيض كبير للطاقة الميكانيكية التي يتعرض لها الجسم وتخفض أيضاً من قوة الإصابة (١٣).

كما أظهرت تقارير المنظمة بأن استخدام وسائل الحماية داخل المركبة المناسبة لعمر الطفل وطوله ووزنه وقدراته الجسدية تؤدي إلى تخفيض وفيات الأطفال بحدود ٥٠٪ إلى ٧٥٪، وأن الإستخدام الصحيح للخوذة يؤدي إلى تقليل مخاطر الإصابات المميتة بنسبة ٤٢٪ وتقليل مخاطر إصابات الرأس بنسبة ٦٩٪. (١٤).

وفيما يتعلق بموقف التشريع المصري من وجوب استخدام حزام الأمان بالنسبة للبالغين لم يتضمن قانون المرور المصري رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ نصاً بهذا الشأن، إلا أن المادة (٤) من اللائحة التنفيذية ألزم كل قائد مركبة قبل تحركها الكشف عليها وعلى جميع أجهزتها والتأكد من سلامتها وصلاحياتها للسير بدون وجود خطر عليها من ذلك أو نشوء خطر منها على الغير وهو مسئول عن إستيفاء المركبة لكافة الشروط التي يتطلبها القانون واللوائح وعلى توفر هذه الشروط في الركاب والحمولة كذلك. ويلزم قائد المركبة ومن يركب بجواره في السير بإستخدام حزام الأمان.

S.Hamid and K.-Z. Davoud, "Road traffic injuries measures in the Eastern Mediterranean Region: findings from the (( ١٢ Journal of injury and violence research, vol "٢٠١٥-Global Status Report on Road Safety", ١١, no. ٢, ٢٠١٩, p. ١٤٩.

(( ١٣ World Health Organization, Seat-belts and child restraints. FIA Foundation for the Automobile and Society, ٢٠٠٩, P٤.

( ١٤ ) Op Cit, P ٤ World Health Organization, Seat-belts and child restraints.



أما بخصوص استخدام المقاعد الداعمة (بوستر) للأطفال، وكذلك الخوذات الواقية لراكبي الدراجات النارية لم يتضمن قانون المرور المصري ولائحته التنفيذية نصاً بهذا الشأن مع أهميته البالغة في تأمين الأمان والسلامة المرورية لهاتين الفئتين.

على خلاف التشريع المروري الإسرائيلي الذي تناول استخدام المقاعد الداعمة (بوستر) للأطفال في المادة (٨٣ أ) من نظام المرور الإسرائيلي (يهودا والسامرة) (رقم ١٣١٠) لسنة ١٩٩٢، ومنع الركوب في المقعد الأمامي للمركبة الميكانيكية شخصاً لم يتم الرابعة عشرة من عمره إلا إذا كان مربوطاً بجهاز تثبيت يناسب سنه أو وزنه، وإن «جهاز التثبيت» حسب مدلوله في المقياس الذي يعتمد عليه المسؤول. «المركبة الميكانيكية» لا تشمل الباص والدراجة النارية والدراجة العادية المزودة بمحرك مساعد (١٥).

كما تناول التشريع المروري الإسرائيلي استخدام الخوذات الواقية لراكبي الدراجات النارية في المادة (١١٩/ فقرة د، هـ) من النظام المذكور، فمنع بموجب فقرة (هـ) منها ركوب الدراجة النارية إلا إذا كان راكبها لابساً الخوذة الواقية، وحدد كيفية وضعها وحجمها في الفقرة (د) منها، فألزم وضع خوذة واقية بخط أبيض عاكس لا يقل عرضه عن ٢,٥ سم (١٦). عليه نهييب بالمشرعين العراقي والكوردستاني أن يحذوا حذو المشرع الإسرائيلي بتضمين قانون المرور نصوصاً بالزام استخدام حزام الأمان لكبار السن ومقعد داعم (بوستر) للأطفال وخوذات الواقية لراكبي الدراجات النارية، لكونها وسيلة فعالة لتقليل إصابات المرور وتأمين الأمان والسلامة المرورية، فكلما يكون المشرع أدق في وضع الشروط المتعلقة بالمتانة والأمان يكون المواطن في مأمن أكبر من حوادث المرور و تكون نسبة الإهدار في مجموع الإنفاق الوطني في وسائل النقل أقل (١٧).

## الفرع الثاني

### السرعة القصوى

القيادة بسرعة هي واحدة من المسببات الرئيسية لحوادث الطرق. تؤثر السرعة في احتمال التعرض لحادث وأيضاً على درجة خطورة الحادث. يزداد احتمال وقوع حادث للسيارة مع زيادة سرعة المركبة. وعند وقوع حادث سير فإن احتمال وقوع إصابات خطيرة - وفاة أو إصابة خطيرة - يزداد مع زيادة السرعة، خاصة للمشاة وراكبي الدراجات الهوائية وراكبي الدراجات النارية. وتعد السرعة أحد العوامل الرئيسية للوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور، حيث تمثل أكثر من ٣٠٪ من هذه الحوادث في البلدان المرتفعة الدخل وأكثر من ٥٠٪ في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل (١٨). وإن قوة الاصطدام تزداد وفقاً لتربيع السرعات النسبية، فإن لأي تغيير طفيف في أثناء القيادة بسرعة عالية آثاراً هائلة على شدة الإصابات الخطيرة والمميتة. وتتأثر هذه العلاقة بعدد من المتغيرات الإضافية، على سبيل المثال، كلما زاد الفارق في السرعة بين السائقين، كلما زاد احتمال وقوع حادث.

ولقد ثبت وجود علاقة مباشرة بين سرعات السفر وشدة الحوادث في العديد من الدراسات في جميع أنحاء العالم. ويعد تحديد حدود السرعة التي تتوافق مع التصنيف الوظيفي للطرق أمراً بالغ الأهمية للسلامة المرورية (١٩).

١٥ ( ) المادة (٨٣ أ) من نظام المرور الإسرائيلي (يهودا والسامرة) (رقم ١٣١٠) لسنة ١٩٩٢.

١٦ ( ) المادة (١١٩/ فقرتين د، هـ) من نظام المرور الإسرائيلي (يهودا والسامرة) (رقم ١٣١٠) لسنة ١٩٩٢.

١٧ ( ) دريد سلوم ، مقاله بعنوان: أهمية تنامي قطاع النقل ودوره في نمو الناتج المحلي الإجمالي، منشورة في مجلة النقل للدراسات والأبحاث في مجال النقل، متاحة على الرابط التالي : [http://mot.gov.sy/web/magazine/magazine\\_det.php](http://mot.gov.sy/web/magazine/magazine_det.php) ، تاريخ الزيارة: ٢٠٢٢/٨/٢٢.

١٨ ( ) منظمة الصحة العالمية، «الوقاية من الإصابات والعنف: نظرة عامة»، ٢٠٢٢، ص ٦.

١٩ ( ) World Health Organization, «The power of cities: tackling no communicable diseases and road safety», ed: (





على سبيل المثال، يمكن أن يؤدي تحديد حد أقصى للسرعة يبلغ ٣٠ ميلاً في الساعة أو (٥٠ كم/ساعة) على الطرق غير السريعة في المناطق الحضرية إلى تقليل عدد وشدة حوادث المرور على الطرق، وإن تقليل متوسط السرعة بنسبة ٥% فقط يمكن أن يؤدي إلى انخفاض بنسبة ٣٠% في الحوادث المميتة (٢٠).  
وتعتبر القيادة فوق السرعة المسموح بها مشكلة شائعة وسبب رئيسي لحوادث الطرق أيضاً في العراق وإقليم كردستان، فعلى سبيل المثال: تعد السرعة عاملاً مساهماً في ما يقرب من ٥٦% من جميع الحوادث المسجلة بين عامي ٢٠١٥ و ٢٠٢١ في إقليم كردستان - العراق (٢١)، وبالمقارنة؛ في الولايات المتحدة، كانت السرعة عاملاً في ٢٦% من الحوادث المميتة، و ١٢% من حوادث الإصابات، و ٩% من حوادث الإضرار بالملتملكات في عام ٢٠١٩ (٢٢).

### أولاً/ موقف التشريع المروري العراقي من السرعة القصوى:

إن المشرع سواء في العراق أو في إقليم كردستان العراق لم يتدارك خطورة هذا الأمر عند سن قانون المرور، إذ لم يتضمن قانون المرور الإتحادي رقم ٨ لسنة ٢٠١٩، وكذلك وقانون مرور العراقي رقم (٨٦) لسنة ٢٠٠٤ الملغى في العراق والساري في الإقليم بموجب القانون رقم (٢) لسنة ٢٠١٨ نصوصاً لتحديد السرعة القصوى للمركبات و الدراجات النارية وتم ترك الأمر لوزير الداخلية .  
وبموجب الفقرة الأولى من بيان رقم رقم (٩) لسنة ٢٠٠٨ الصادر عن مديرية المرور العامة حدد السرعة القصوى للمركبات على الوجه الآتي:

١/ حدد الحد الأقصى والحد الأدنى لسرعة سير المركبات على طريق السير السريع الخارجية وفقاً لما يأتي:

صالون ١٢٠ كم- ساعة ٨٠ كم - ساعة.

باصات نقل الأشخاص ١٠٠ كم - ساعة ٨٠ كم - ساعة.

الحمل ٩٠ كم - ساعة ٧٠ كم - ساعة.

٢/ حدد الحد الأقصى والحد الأدنى لسرعة سير المركبات على طرق السير السريع الداخلية وفقاً لما يأتي:

الحد الأدنى للسرعة صالون ١٠٠ كم- ساعة ٦٠ كم - ساعة.

باصات نقل الأشخاص ٩٠ كم - ساعة ٦٠ كم - ساعة.

الحمل ٨٠ كم - ساعة ٦٠ كم - ساعة.

٣/ حدد الحد الأقصى والحد الأدنى لسرعة سير المركبات على المطار الدولي وفقاً لما يأتي:

الحد الأدنى للسرعة الممر الأيسر ١٤٠ كم- ساعة ١٢٠ كم - ساعة الممر الأوسط ١١٠ كم - ساعة ١٠٠ كم - ساعة

الممر الأيمن ٩٠ كم - ساعة ٨٠ كم - ساعة.

٤/ حدد سرعة المركبات على الطرق الخارجية التي تربط بين المحافظات وفقاً لنوع الطريق والوقفت كما يأتي:

صالون ذو ممرين منفصلين بجزرة وسطية أو فسحة أو سياج في الوسط نهراً ١٠٠ كم- ساعة، ليلاً ٩٠ كم- ساعة.

ذو ممر واحد باتجاهين بدون جزرة وسطية أو سياج أو فسحة في الوسط نهراً ٨٠ كم - ساعة ليلاً ٧٠ كم - ساعة .

Geneva, ٢٠١٩, p١٧.

World Health Organization, «Managing speed,» World Health Organization (( ٢٠ p٧, ٢٠١٧.

Hemn J Mohammad et al., Examining Risk Factors to Improve Safety in Enacting Traffic Law, International ( ٢١

Conference on Engineering, Applied and Nano Sciences (ICEANS ٢٧th of October-٢٥, ٢٠٢٣), p ٣.

NHTSA, National Highway Traffic Safety Administration, «Traffic Safety Facts,» in ( ٢٢) Data, ed ٢٠١٩, p. ١٦.



باصات نقل الأسخاص و الحمل ذو ممر واحد باتجاهين بدون جزيرة وسطية أو سياج أو فسحة في الوسط نهراً ٧٠ كم - ساعة ليلاً ٦٠ كم - ساعة.

١٥ حدد الحد الأقصى لسرعة المركبات في الطرق داخل المدن والضواحي وفقاً لما يأتي:

٦٠ كم - ساعة في الظروف الاعتيادية.

٣٠ كم - ساعة عند الاقتراب من ممرات تقاطع سكك الحديد ابتداءً من العلامة المرورية الأولى الدالة على

التقاطع وكذلك عند المرور قرب المدارس والأسواق والمناطق المزدحمة (٢٣).

وموجب الفقرة الثانية من البيان أن الحدود القصوى للسرعة المحددة بهذا البيان أو بعلامات المرور الشاخصة

والأرضية لا تعفي السائق من وجوب تخفيف سير مركبته بما يتناسب وسرعة حركة السير على الطريق وبما

يؤمن الوقاية من حوادث المرور، مع ضرورة مراعاة قواعد السير والمرور في الطرق السريعة والطرق الأخرى من

قبل سائقي المركبات(٢٤).

وموجب الفقرة الثالثة من البيان يعاقب المخالف لأحكام هذا البيان وفق أحكام الفقرة (ج) من البند (٢٧) من

قانون المرور المذكور(٢٥).

ويختلف الأمر في إقليم كردستان العراق، فعلى الرغم من توريد أحدث التقنيات لرصد تجاوزات السرعة وضع

غرامات مالية متفاوتة لحالات تجاوز السرعة بموجب قرارات متفرقة من المديرية العامة للمرور، لم يصدر بيان

شامل وواضح لتحديد السرعة القصوى والأدنى للمركبات على مختلف أنواع الطرق.

بل اكتفى الجهات المشرفة على حسن سير المركبات على الطرق الخارجية والداخلية بشارات وعلامات تحديد

السرعة المتعلقة على حافة الطرق أو المكتوبة على الشوارع. والأستقرار على تحديد السرعة القصوى في الطرق

الخارجية بـ (١٠٠) كم - ساعة، وفي الطرق الداخلية بـ (٦٠) كم - ساعة، مع التركيز على وضع غرامات مالية

لحالات تجاوز السرعة بموجب قرارات متفرقة من المديرية العامة للمرور على الوجه الآتي:

تجاوز السرعة في الطرق الداخلية من (٦١-٧٥) كم - ساعة (٧٠.٠٠٠) دينار.

تجاوز السرعة في الطرق الداخلية من (٧٦-٩٠) كم - ساعة (١٠٠.٠٠٠) دينار.

تجاوز السرعة في الطرق الداخلية من (٩١-١٠٥) كم - ساعة (١٢٥.٠٠٠) دينار.

تجاوز السرعة في الطرق الداخلية من (١٠٦-١١٥) كم - ساعة (١٢٥.٠٠٠) دينار.

تجاوز السرعة في الطرق الداخلية من (١١٦) كم - ساعة فما فوق (٢٥٠.٠٠٠) دينار.

تجاوز السرعة في الطرق الخارجية من (١٠١-١١٥) كم - ساعة (٧٠.٠٠٠) دينار.

تجاوز السرعة في الطرق الخارجية من (١١٦-١٣٠) كم - ساعة (٩٠.٠٠٠) دينار.

تجاوز السرعة في الطرق الخارجية من (١٣١-١٤٥) كم - ساعة (١١٥.٠٠٠) دينار.

تجاوز السرعة في الطرق الخارجية من (١٤٦-١٥٥) كم - ساعة (١٨٥.٠٠٠) دينار.

تجاوز السرعة في الطرق الخارجية من (١٥٦) كم - ساعة فما فوق (٢٣٠.٠٠٠) دينار.

وبما أن الغرامة المالية تمثل عقوبة جنائية تخضع كغيرها من العقوبات لمبدأ الشرعية الجزائية، عليه أن فرض

هذه الغرامات بقرارات إدارية يتناقض مع مبدأ (قانونية الجرائم والعقوبات).

٢٣ ( ) الفقرة الأولى من بيان رقم رقم (٩) لسنة ٢٠٠٨ الصادر عن مديرية المرور العامة.

٢٤ ( ) الفقرة الثانية من البيان نفسه.

٢٥ ( ) الفقرة الثالثة من البيان نفسه..



عليه تحتاج هذه المسألة إلى تدخل تشريعي وتنظيم أدق بتصنيفات متفاوتة حسب أنواع المركبات وأنواع الطرق وحالات الطقس والوقت، فلا يمكن عدم التمييز مثلاً بين سيارات الصالون والباصات وسيارات الحمل والدراجات النارية ارتباطاً بتحديد السرعة القصوى، كما لا يصح عدم التمييز بين السرعة القصوى للمركبات في الليل و النهار، أو عدم التمييز بين السرعة القصوى للمركبات في حالات الطقس المختلفة والمتقلبة في إقليم كردستان. فكل هذه الملاحظات يمثل نقصاً تشريعياً يجب تداركه ومعالجته بتدخل تشريعي مباشر ودقيق من قبل المشرع الكوردستاني على الوجه الذي يحقق المشروعية الجزائية والعدالة الجزائية ويؤمن الأمن القانوني والسلامة المرورية للمواطن.

ثانياً/ موقف التشريع المروري المصري من السرعة القصوى:

نظم المشرع المصري سرعة المركبات في قانون المرور رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ وخصص المواد ٤٨ إلى ٥٥ من القانون لهذه المسألة.

فألزم قائد المركبة ألا يتجاوز مركبته السرعة التي يظل في حدودها مسيطراً على المركبة وعليه أن يلتزم في سرعته ما تقتضيه حالة المرور بالطريق وإمكان الرؤية به والظروف الجوية القائمة وما تقتضيه حالته ومقدرته الشخصية وحالة كل من المركبة والحمولة والطريق وسائر الظروف المحيطة به، وعليه أن تكون سرعته بما لا يجاوز الحد الذي يمكنه من إيقاف المركبة في حدود الجزء المرئي من الطريق أما في الطرق التي تضيق بحيث يمكن أن يتعرض المرور المقابل للخطر من جراء السرعة فيجب عليه التمهّل بحيث يمكنه التوقف في حدود نصف الجزء المرئي من الطريق، بل وعليه إذا كانت الرؤية غير واضحة تماماً التوقف عن السير (٢٦).

كما يمنع القانون المركبات التباطؤ في السرعة بما يعرقل سيولة المرور بغير مبرر قوي (٢٧)، ويحدد الحد الأقصى لسرعة مركبات النقل السريع على الطرق داخل المدن على الوجه الآتي:

٤٥ كيلو متراً في الساعة للسيارات القاطرة للمقطورات وأنصاف المقطورات.

٦٠ كيلو متراً في الساعة لباقي أنواع المركبات داخل التجمعات السكنية والصناعية والسياحية.

٤٠ كيلو متراً لكافة أنواع المركبات.

وحدد السرعة القصوى في الطرق السريعة أو الرئيسية التي تربط المحافظات. والتي تتبع المحليات أو الهيئة العامة للطرق والكباري: على الوجه الآتي:

٦٠ كيلو متراً في الساعة للسيارات القاطرة للمقطورات والسيارات من نوع سيمي تريلر "نصف المقطورة.

٧٠ كيلو متراً في الساعة للسيارات النقل.

٨٠ كيلو متراً في الساعة لسيارات نقل الركاب.

٩٠ كيلو متراً في الساعة لباقي أنواع السيارات.

وحدد السرعة القصوى في الطرق الطرق الصحراوية على الوجه الآتي :

٧٠ كيلو متراً في الساعة للسيارات القاطرة للمقطورات والسيارات من نوع "سيمي تريلر" نصف المقطورة.

٨٠ كيلو متراً في الساعة للسيارات النقل.

٩٠ كيلو متراً في الساعة لسيارات نقل الركاب.

٢٦ ( ) المادة (٤٨) من قانون المرور المصري رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣.

٢٧ ( ) المادة (٤٩) من القانون ذاته.



١٠٠ كيلو متراً في الساعة لباقي أنواع السيارات(٢٨).

كما حدد الحد الأدنى لسرعة سير مركبات النقل السريع على الطرق بداخل المدن ١٥ كيلو متراً في الساعة وخارج المدن ٣٠ كيلو متراً في الساعة، ومع ذلك يسمح للجرارات الزراعية بالسير بحد أدنى قدره ١٠ كيلو متراً في الساعة، على أن تلزم أقصى الجانب الأيمن للطريق(٢٩).

وألزم قائد المركبة أن يقلل من سرعة مركبته عند اجتيازه المناطق المأهولة أو عند الدخول في المنعطفات أو المنحنيات أو المنحدرات أو التقاطعات أو عند الإقتراب من أماكن عبور المشاة أو عند ملاقات حيوانات أو تخطيها(٣٠).  
وألزم قائد أية مركبة ينوي الإبطاء أو تهدئة سرعته إلى حد كبير أن يتأكد قبل إجراء ذلك من أنه لن ينشأ عن مسلكه أي خطر أو عرقلة للمركبات اللاحقة التي تتبعه ما لم يكن مضطراً إلى ذلك بسبب خطر مفاجئ، وعليه أن ينبه عن رغبته في إجراء ذلك بصورة واضحة وبوقت كاف قبل إجرائه بواسطة الإشارات الدالة على ذلك ولو اليدوية أو باستعمال نور الفرامل الخلفية(٣١).

ومنع قائد المركبة أن يستعمل الفرامل بصورة مفاجئة لتخفيف سرعة مركبته أو بإيقافها إذا لم تكن هناك أسباب لذلك تطلبها أمن المرور(٣٢).

كما منع مركبات النقل العام للركاب ومركبات النقل أن يتخطى بعضها بعضاً داخل المدن كما لا يجوز أن يتخطى بعضها بعضاً خارج المدن إلا إذا كان ذلك لا يؤدي إلى عرقلة المرور بالطريق. ومنع مركبات النقل البطيء من نفس النوع أن يتخطى بعضها بعضاً إلا إذا لم يؤد ذلك إلى عرقلة المرور(٣٣).

ويعاقب بموجب المادة(٧٥) من قانون المرور المصري رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ بالحبس مدة لا تزيد على ثلاثة أشهر وبغرامة لا تقل عن مائة جنية ولا تزيد على خمسمائة جنية أو بإحدى هاتين العقوبتين قيادة مركبة آلية بسرعة تجاوز الحد الأقصى للسرعة المقررة(٣٤).

ويعاقب وفق المادة(٧٤) من القانون من قاد مركبة إليه بسرعة تقل عن الحد الأدنى للسرعة المقررة إذا ترتب عليها إعاقة حركة المرور بالطريق العام بغرامة لا تقل عن خمسين جنيهاً ولا تزيد على مائة جنييه (٣٥).  
وبوجب المادة(٧٥ مكرر) من القانون ذاته يعاقب كل من حاز في السيارة أو استعمل فيها أجهزة تكشف أو تنذر بمواقع أجهزة قياس سرعة المركبات أو تؤثر على عملها بالحبس مدة لا تزيد على ثلاثة شهر وبغرامة لا تقل عن خمسمائة جنييه ولا تزيد على ألف جنييه . أو بإحدى هاتين العقوبتين، كما يتم ضبط تلك الأجهزة وتقضى المحكمة بمصادرتها(٣٦).

ثالثاً/ موقف التشريع المروري الإسرائيلي من السرعة القصوى:

نظم المشرع الإسرائيلي موضوع السرعة في المواد (٥١- ٥٥) من نظام المرور الإسرائيلي (يهودا والسامرة) (رقم ١٣١٠) لسنة ١٩٩٢، فمنع بموجب المادة ٥١ منه سوق المركبة إلا بسرعة معقولة مع مراعاة جميع الظروف

٢٨ ( ) المادة (٥٠) من قانون المرور المصري رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣.

٢٩ ( ) المادة (٥١) من القانون ذاته.

٣٠ ( ) المادة (٥٢) من القانون ذاته.

٣١ ( ) المادة (٥٣) من القانون ذاته.

٣٢ ( ) المادة (٥٤) من القانون ذاته.

٣٣ ( ) المادة (٥٥) من القانون ذاته.

٣٤ ( ) المادة (٧٥) من القانون ذاته.

٣٥ ( ) المادة (٧٤) من القانون ذاته.

٣٦ ( ) المادة (٧٥ مكرر) من القانون ذاته.



وأوضاع الطريق وحركة السير فيها بحيث يسيطر على المركبة سيطرة تامة (٣٧).  
وأوجب المشرع الإسرائيلي على سائق المركبة أن يخفف من سرعة سيره وأن يوقف مركبته لدى الحاجة كلما  
تعرض عابرو الطريق أو الأموال للخطر، بما في ذلك مركبته، وخاصة في الحالات الآتية:  
داخل المناطق المبنية المأهولة وفي مقطع الطرق المبنية بالعمارات على جانبيها والتي توجد فيها حركة للمارة.  
في طريق غير خالية.  
عندما تكون الرؤية في الطريق محدودة لأي سبب كان.  
لدى دخوله إلى منعطفات حادة وفي أثناء سيره فيها.  
على مقربة من جمع من الأولاد أو على مقربة من حشد من الناس.  
لدى اقترابه من مكان لعبور المارة.  
لدى اقترابه من قمة أو مكان يكون فيه مدى البصر محدوداً.  
في منحدر شديد أو طويل.  
لدى اقترابه من جسر ضيق ولدى مروره فيه.  
لدى التقائه أو مجاوزته جمعاً من الناس يسير في صفوف.  
لدى التقائه أو مجاوزته الحيوانات.  
لدى اقترابه من باص واقف في محطة ولدى مروره بحذائه.  
لدى اقترابه من باص أو مركبة تجارية تقل أولاداً ووسمت بذلك وكانت واقفة لإصعاد الأولاد أو إنزالهم، ولدى  
مروره بحذائها (٣٨).  
في شارع مختلط.  
ويمنع أن يكبح سائق المركبة مركبته بصورة فجائية إلا لمنع وقوع حادث لا يمكن تفاديه بطريقة أخرى أو إذا  
كان ذلك ضرورياً لأسباب تتعلق بسلامة حركة السير؛ ولا يسري نص هذه المادة على كبح المركبة لتجربة فراملها  
بشرط ألا يجري أحد مثل هذه التجربة إلا بعد اتخاذ جميع تدابير الحذر اللازمة وتأكدته من أن التجربة ليس  
من شأنها أن تعيق أو تعرض للخطر أية مركبة تسير في الطريق (٣٩).  
ويمنع المشرع الإسرائيلي سوق مركبة في الطريق بسرعة تتجاوز السرعة المحددة إزاءها وعلى النحو التالي:  
مركبة ميكانيكية، باستثناء ٥٠ كم - ساعة داخل المدن، ٨٠ كم - ساعة خارج المدن، ٩٠ كم - ساعة في الطرق  
السريعة، ماعدى المركبة المذكورة في البندين (٣،٢).  
دراجة عادية مزودة بمحرك ٤٠ كم - ساعة داخل المدن، ٥٠ كم - ساعة خارج المدن، ممنوع سير هذه المركبة  
في الطرق السريعة.  
مركبة بطيئة، تراكتور، ماكينة ٤٠ كم - ساعة داخل المدن، ٤٠ كم - ساعة خارج المدن، ممنوع سير هذه المركبة  
في الطرق السريعة.  
جميع أنواع المركبات، عدا المركبات المذكورة في البندين (٢،٣) عندما توضع الشاخصة ٦٦ كم - ساعة خارج المدن

٣٧ ( ) المادة (٥١) من نظام المرور الإسرائيلي (يهودا والسامرة) (رقم ١٣١٠) لسنة ١٩٩٢

٣٨ ( ) المادة (٥٢) من النظام ذاته.

٣٩ ( ) المادة (٥٣) من النظام ذاته.



جميع أنواع المركبات في شارع مختلط عندما توضع الشاحنة ٢٥ كم - ساعة خارج المدن، ٥٠ كم - ساعة في الطرق السريعة.

مركبة كهربائية ٣٢ كم - ساعة في طريق تقع في المنطقة المذكورة في رخصة المركبة (٤٠).

ويتضح مما تقدم أن المشرع المروري المصري والإسرائيلي أكثر دقة من نظيريهما العراقي عند تنظيمهما لسرعة المركبات، إذ لم يكتفيا بتحديد الحد الأقصى لسير المركبات بل تطرقا أيضاً إلى تحديد الحد الأدنى لسير المركبات إدراكاً منهما بأن البطء أيضاً يعرقل سير المركبات ويمكن أن يهدد أيضاً السلامة المرورية، كما ميزا عند تحديدهما للسرعة القصوى والسرعة الأدنى بين أنواع المركبات وأنواع الطرق الخارجية والداخلية والصحراوية. عليه ندعو المشرع العراقي إلى مراعاة هذه المتغيرات والمؤثرات المختلفة في أثناء تحديد السرعة القصوى للمركبات، وكذلك النص على تحديد السرعة الأدنى أيضاً لاسيما في الطرق الخارجية، إضافة إلى إعادة النظر بالعقوبات المالية الهائلة التي تفرض على حالات تجاوز السرعة وإلغاء فكرة تصاعد مبلغ الغرامة مع ارتفاع السرعة المتجاوزة. على النحو الذي يراعي فيه التناسب والعدالة الجزائية وبحقق الأمن القانوني والسلامة المرورية للمواطن.

## الفرع الثالث

### القيادة تحت تأثير المسكر

السكر حالة عرضه تفقد الإنسان قدرته على التمييز والتدقيق في الأشياء وهي في الغالب وليدة تأثير المشروبات الروحية أو الكحولية أو المخمرة التي يتناولها الشخص، وأنواع السكر من حيث درجة إفقاده للتمييز سكر بين وسكر غير بين، ويكون السكر بيناً إذا أفقد الشخص بشكل مطلق قدرته على التمييز والتدقيق ويكون السكر غير بين إذا قلل دون أن يعدم قدرة الشخص على التمييز، وهناك أيضاً أنواع السكر من حيث درجة التأثير على المسؤولية سكر عن اختيار وسكر عن إجبار.

ويشرب بعض المواطنين الكحوليات في أثناء القيادة، ففي الوقت الذي تعتبر فيه مسألة تعاطي الكحول أمراً ضاراً يؤدي كل عام إلى وفاة أكثر من ٣ ملايين شخص، أي بواقع وفاة واحدة من كل ٢٠ وفاة، علماً بأن الرجال استأثروا بأكثر من ثلاثة أرباعها، ويتسبب عموماً تعاطي الكحول على هذا النحو بنسبة تزيد على ٥٪ من عبء المرض العالمي (٤١).

ففي أستراليا - على سبيل المثال - حرر تقرير من قبل الحكومة ينص على أن الشباب بأعمار ١٠-١٤ سنة والذين يتناولون الكحول بإفراط يكون لديهم أرجحية للعنف أكبر بخمس مرات من أولئك الذين لا يشربون بشكل مفرط (٤٢).

ومن أجل معالجة هذا الوضع بخطره الواضح، تمت المصادقة على الاستراتيجية العالمية لمنظمة الصحة العالمية لتقليل الاستخدام الضار للكحول من قبل جمعية الصحة العالمية في مايو/أيار ٢٠١٨، وهي تدعو الحكومات لتقديم التدخلات من أجل منع الحصول السهل على الكحول من قبل الفئات غير المحصنة؛ وسن التشريعات التي تأخذ بعين الاعتبار الشرب في الأماكن العامة، ووضع سياسات لإنقاص إتاحة الكحول المحظور والمنتج بشكل

٤٠ ( ) المادة (٥٤) من النظام ذاته.

٤١ ( ) تقرير منظمة الصحة العالمية (المنظمة) بشأن الكحول والصحة لعامة لسنة ٢٠١٨، متاح على الرابط التالي: <https://www.who.int/ar/news/item/2018-09-21>، تاريخ الزيارة ٢٠٢٣/٩/٢.

٤٢ ( ) راضي عبدالمعطي السيد، مصدر سابق، ص ٨٣.



غير رسمى (٤٣).

تحدد بعض البلدان حدوداً عمرية مختلفة لأنواع مختلفة من المشروبات الكحولية، ولا تسري معظم هذه القوانين إلا على شرب الخمر في الأماكن العامة، حيث يكون استهلاك الكحول في المنزل غير منظم في الغالب - باستثناء المملكة المتحدة التي حددت السن القانوني الأدنى للاستهلاك في الأماكن الخاصة تحت إشراف البالغين - ويرجع السبب الأكثر شيوعاً وراء تشريع سن قانوني للشراب هو تأثير الكحول السلبي على تكوين دماغ المراهقين، وكذا على الذاكرة والتفكير على المدى الطويل - إلى جانب ذلك - يمكن أن يؤدي إلى الفشل الكبدي، وخلق اختلال هرموني في سن المراهقة بسبب التغيرات المستمرة ونضج الهرمونات خلال فترة البلوغ.

عليه سوف نلقي الضوء على إشكالية موقف السكر في العديد من التشريعات العربية والسن القانوني لاستهلاك الخمر هو السن القانوني الذي يمكن فيه للشخص أن يقتني ويستهلك المشروبات الكحولية وفق الضوابط التي تسمح بها كل دولة في العالم العربي، وذلك في الوقت الذي يمكن أن يكون السن القانوني الأدنى لاستهلاك الكحول مختلفاً عن سن اقتنائه في بعض البلدان.

أولاً/ موقف المشرع العراقي من القيادة تحت تأثير المسكر:

عاقب قانون العقوبات العراقي رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩ في المادة ٣٨٦ كل من وجد في طريق عام أو محل مباح للجمهور في حالة سكر بين (واضح) بأن فقد صوابه أو أحدث شغباً أو إزعاجاً للغير بغرامة لا تزيد على (١٠٠٠٠) دينار (٤٤).

وتعاقب المادة (٣٤- أولاً) من قانون المرور العراقي النافذ رقم ٨ لسنة ٢٠١٩ كل من قاد مركبته تحت تأثير مسكر أو مخدر بعقوبة الحبس مدة لا تقل عن (٣) ثلاثة أشهر ولا تزيد على (١) سنة واحدة أو بغرامة لا تقل عن (٢٠٠٠٠٠) مائتي ألف دينار ولا تزيد على (٥٠٠٠٠٠) خمسمائة ألف دينار أو بكلتا العقوبتين. وموجب الفقرة الثانية من المادة ذاتها تكون العقوبة الحبس مدة لا تقل عن (٦) ستة أشهر ولا تزيد على (١) سنة واحدة أو بغرامة لا تزيد على (١٠٠٠٠٠٠) مليون دينار أو بكلتا العقوبتين في حالة العود إلى ارتكاب الجريمة المنصوص عليها في البند (أولاً) من هذه المادة خلال (١) سنة واحدة من تاريخ صدور حكم نهائي بحقه (٤٥).

ويعاقب القسم (٢٢/ أولاً) من قانون مرور العراقي رقم (٨٦) لسنة ٢٠٠٤ الملغى في العراق والساري في الإقليم بموجب القانون رقم (٢) لسنة ٢٠١٨ كل من قاد مركبته تحت تأثير مسكر أو مخدر بعقوبة الحبس مدة لا تقل عن (٣) ثلاثة اشهر ولا تزيد على (٦) أشهر أو بغرامة لا تقل عن (٥٠٠٠٠٠) خمسمائة ألف دينار ولا تزيد على (١٥٠٠٠٠٠) مليون وخمسمائة ألف دينار، مع سحب إجازته لمدة لا تقل عن (٣) أشهر.

وموجب الفقرة الثانية من القسم ذاته تكون العقوبة الحبس مدة لا تقل عن (٦) ستة أشهر ولا تزيد على (١) سنة واحدة أو بغرامة لا تزيد على (٢٠٠٠٠٠٠) مليون دينار في حالة العود إلى ارتكاب الجريمة المنصوص عليها في البند (أولاً) من هذا القسم، مع سحب إجازته لمدة لا تقل عن (٦) أشهر.

وموجب الفقرة الثالثة من القسم ذاته يمكن تمديد مدة سحب الإجازة لمدة (٣ سنوات) في حالة العود إلى ارتكاب الجريمة المنصوص عليها في البند (أولاً) من هذا القسم للمرة الثالثة وما فوق.

٤٣ (عمر بن ناصر المطير، مستوى السلامة المرورية في الوطن العربي مقارنة بالدول الاخرى والاستراتيجية المقترحة لتحسينه، بحث متاح على الرابط التالي: <https://www.geosp.net/wp-content/uploads/AF%D8%A3%D8/05/2014/>، ص٣، تاريخ الزيارة ٢٠٢٣/٩/١.

٤٤ ( المادة ٣٨٦ من قانون العقوبات العراقي رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩، وهذه الغرامة تم رفعها من خلال احتساب تغير قيمة الدينار العراقي وزيادة ثلاثة أضعاف إليه وأصبح (١٠٠٠٠) دينار عراقي.

٤٥ ( المادة (٣٤- ثانيا) من قانون المرور الإتحادي رقم ٨ لسنة ٢٠١٩.



وهموجب الفقرة الرابعة من القسم ذاته على المحكمة إعلام مديرية المرور المعنية بسحب إجازة السائق بعد اكتساب قرار الإدانة الدرجة القطعية (٤٦).

وإضافة إلى الإجراءات العقابية تتمثل الإجراءات التنفيذية الميدانية للحد من استخدام الكحول ذات أهمية بالغة في الحد من إصابات المرور؛ كوضع نقاط التفتيش العشوائية لاختبار التنفس، والفحص الميداني لتحديد نسبة تركيز الكحول في الدم (BAC) الذي يبلغ ٠,٠٢ أو أقل، واختبار جميع المتورطين في الحوادث المرورية، وتحديد سن قانوني للشرب، وحظر ومراقبة بيع المسكرات للأشخاص دون السن القانونية.

ويبدو مما سبق أن العقوبة المقررة لجريمة القيادة تحت تأثير المسكر أو المخدر في قانون المرور النافذ في إقليم كردستان العراق أشد مقارنة بالعقوبة المقررة لنفس الجريمة في قانون المرور الإتحادي، لاسيما فيما يتعلق بالشق المتعلق بالعقوبات المالية التي تضاعف من تلك المقررة لهذه الجريمة في قانون المرور الإتحادي. وهو محل النظر لدينا، لأن تفاوت المعاملة العقابية لهذه الجريمة بين إقليم كردستان والحكومة الإتحادية يخل بمبدأ المساواة و يشكل نوعاً من الفوضى التشريعية ويؤثر سلباً على الأمن القانوني واليقين القانوني ويؤدي إلى ضعف ثقة المواطن بالقانون والتمرد عليه.

وعلى الرغم من حظر القيادة تحت تأثير الكحول في التشريع المروري لإقليم كردستان - العراق، إلا أن الإجراءات الضبطية الميدانية المتمثلة باستخدام اختبارات التنفس العشوائية ونقاط التفتيش التابعة للشرطة لإنفاذ هذه التشريعات شبه معدومة في الإقليم، في حين تشير البيانات التي تم جمعها حول تأثير الكحول على حوادث المرور في إقليم كردستان العراق بأن الكحول كان سبباً في ما يعادل ٦٪ من جميع الحوادث المسجلة بين عامي ٢٠١٥ و ٢٠٢١ (٤٧). وهذا ما نعهده نقصاً إجرائياً يجب تداركه ومعالجته من خلال تأمين أجهزة الفحص الميدانية لتحديد نسبة تركيز الكحول في الدم (BAC) لتمكين السلطات المنفذة لقانون المرور على ضبط حالات التمثل المتجاوز للقانون وتسليمهم إلى العدالة مشفوعة بتقارير وفحوصات ميدانية منظمة في أثناء الضبط.

ثانياً/ موقف التشريع المصري من القيادة تحت تأثير المسكر:

وفي القانون المصري - بموجب قانون حظر شرب الخمر رقم ٦٣ لسنة ١٩٧٦ تعتبر خموراً في تطبيق أحكام القانون المشروبات الروحية والكحولية والخمور المبينة بالجدول الملحق بهذا القانون، ويجوز بقرار من وزير الداخلية إضافة أنواع أخرى للجدول المذكور، حيث يحظر تقديم أو تناول المشروبات الروحية أو الكحولية أو المخمرة في الأماكن العامة أو المحال العامة (٤٨).

وهموجب المادة ٦٦ من قانون المرور المصري رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ يحظر قيادة أية مركبة على من كان تحت تأثير خمر أو مخدر وإلا سحبت رخصة قيادته إدارياً لمدة تسعين يوماً، ولضباط وأمناء ومساعدى الشرطة والمرور عند الاشتباه فحص حالة قائد المركبة بالوسائل الفنية التى يحددها وزير الداخلية بالاتفاق مع وزير الصحة، أو إحالته إلى أقرب مقر شرطة أو مرور لإحالته إلى أقرب جهة طبية مختصة لفحصه، فإذا تبين عند وقوع إحدى حوادث المركبات، أن قائد المركبة كان في حالة سكر نتيجة تناوله خمر أو مخدر أو كان تحت تأثيرها في أثناء القيادة افترض الخطأ في جانبه إلى أن يقيم الدليل على نفي خطئه (٤٩).

وهموجب المادة ٧٦ من القانون ذاته يعاقب كل من قاد مركبة وهو تحت تأثير مخدر أو مسكر بالحبس مدة لا ٤٦ ( ) القسم (٢٢/أولاً) من قانون المرور رقم ٨٦ لسنة ٢٠٠٤ المعدل النافذ في إقليم كردستان العراق.

٤٧ ( ) ( Hemn J Mohammad et al., Examining Risk Factors to Improve Safety in Enacting Traffic Law, op cit, p )

٤٨ ( ) ( المادتان (١، ٢) من قانون حظر شرب الخمر رقم ٦٣ لسنة ١٩٧٦، المنشور في الجريدة الرسمية العدد ٢٦ في ١٩٧٦/٦/٢٤.

٤٩ ( ) ( المادة (٦٦) من قانون المرور المصري رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣.





تقل عن ثلاثة أشهر ولا تزيد على سنة وبغرامة لا تقل عن خمسمائة جنيه ولا تزيد على ألف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين. وتضاعف العقوبة عند العود إلى الفعل ذاته خلال سنة من تاريخ الحكم النهائي بالإدانة (٥٠).  
ثالثاً/ موقف المشرع الإسرائيلي من القيادة تحت تأثير المسكر:

أولى المشرع الإسرائيلي اهتماماً بالغاً بمسألة القيادة تحت تأثير المسكر أو المخدر في الفصل السادس من نظام المرور (يهودا والسامرة) (رقم ١٣١٠) لسنة ١٩٩٢، فموجب المادة (١٦٩ أ) منه حدد المسكرات بـ «الكحول» الأثيلي أو الاثينول أو أثيل الكحول»، وعرف «الشخص المتقدم للفحص» بأنه الشخص المكلف بالفحص بمقتضى أحكام هذا الفصل.

كما نص على نوعي الفحص لحالة الثمل، فالأولى هو «فحص الزفير» الذي يتم عن طريق فحص زفير الشخص بواسطة جهاز اعتمده بإعلان خطي ضابط الصحة باستشارة المسؤول ويشير إلى تركيز الكحول في هواء الزفير أو ما يعادله في دم الشخص المراد فحصه على عينة من زفيره.

أما الثاني فهو «الفحص المختبري» الذي يتم عن طريق فحص عينة من الدم أو البول في مختبر أو في مؤسسة طبية لقياس تركيز الكحول في الدم أو وجود عقاقير مسكرة أو خطرة في جسم الشخص المتقدم للفحص. ووضح الكمية المقررة لقيام حالة الثمل، وهو عندما يكون تركيز الكحول بإحدى الكميات التالية:  
خمسين مليغراما من الكحول في مائة مليلتر من الدم.

تركيز الكحول في هواء الزفير بقدر يعادل التركيز المذكور في البند (١) أو بمقدار ٢٤٠ ميكرو غراما من الكحول في اللتر الواحد في عينة من هواء الزفير الذي جرى فحصه (٥١).

ومنع السائق القيادة بنفسه أو السماح بالقيادة لغيره في حالة السكر بموجب المادة (١٦٩ أ) من القانون ذاته و على الوجه الآتي: « (أ) لا يجوز لأحد سوق أو تسيير مركبة في الطريق أو في مكان عام وهو ثمل. (ب) لا يجوز لصاحب المركبة أو للمسؤول عنها أن يسمح بسوقها من قبل شخص ثمل....(٥٢).

كما حدد الجهة المخولة بفحص حالة السكر وكيفية إجراء الفحص في المادة (١٦٩ ج) من القانون ذاته على النحو الآتي: « (أ) إذا كان للشرطي اشتباه معقول بأن سائق المركبة أو المسؤول عنها ثمل فيجوز له أن يكلفه بفحص زفيره أو بإعطاء عينة من دمه أو بوله لفحصها في المختبر أو أن يكلفه بإجراء الفحوص المذكورة في هذا الفصل كلاً أو جزءاً. (ب) يجري فحص الزفير في مكان إيقاف المركبة من قبل الشرطي أو في مكان وجود سائقها أو في أي مكان آخر يعينه الشرطي. (ج) يجري فحص الدم أو البول في المختبر أو في المؤسسة الطبية التي يعينها الشرطي من ضمن قائمة المختبرات والمؤسسات الطبية التي اعتمدها ضابط الصحة لهذا الغرض(٥٣).

وأوضح إجراءات فحص الثمل في أثناء الحدودات المرورية في المادة (١٦٩ د) من القانون ذاته وفق الإجراءات التالية: (أ) إذا كان للشرطي اشتباه معقول بأن سائق المركبة أو المسؤول عنها ثمل أو أن له دخلاً في حادث طرق فيجوز له أن يكلفه بفحص زفيره. (ب) إذا أظهر فحص الزفير أن تركيز الكحول في جسم الشخص المتقدم للفحص يتجاوز الكمية المقررة فعلى الشرطي إبلاغ الشخص المذكور بحقه في طلب فحص دمه في المختبر. (ج) إذا طلب الشخص إجراء الفحص المخبري بعد فحص الزفير فلا تتخذ نتائج فحص الزفير بينة أمام المحكمة التي تنظر في الجريمة التي تنطبق عليها المادتان ٦٢(٣) و ٦٤ ب من الأمر أو التي ينطبق عليها هذا الفصل (فيما يلي جريمة ٥٠ ( ) المادة (٧٦) من القانون ذاته.

٥١ ( ) المادة (١٦٩ أ) من أمر رئيس الإدارة المدنية الإسرائيلي بشأن المرور (يهودا والسامرة) (رقم ١٣١٠) لسنة ١٩٩٢.

٥٢ ( ) المادة (١٦٩ ب) من الأمر نفسه.

٥٣ ( ) المادة (١٦٩ ج) من الأمر نفسه.



السوق في حالة مثل). (د) إذا لم يطلب الشخص إجراء الفحص المخبري بعد فحص الزفير فتتخذ نتائج فحص الزفير بينة أمام المحكمة التي تنظر في جريمة السوق في حالة مثل إذا أعطيت النتائج في شهادة صادرة بمقتضى المادة ١٦٩ ط(٥٤).

وأوضح الأمر حدود صلاحية الشرطي والتزاماته في أثناء فحص حالة التمثل بموجب المادة (١٦٩ هـ) من القانون ذاته، وعلى الوجه الآتي: (أ) إذا طلب الشخص المذكور في المادة ١٦٩ إجراء الفحص المخبري وجب على الشرطي أن يأخذه إلى مؤسسة طبية معتمدة بموجب هذا الفصل لإعطاء عينة من دمه. (ب) يجوز للشرطي أن يكلف الشخص المتقدم للفحص المخبري بإعطاء عينة من دمه حتى وإن لم يجز فحص زفيره لأي سبب كان. (ج) مع عدم الإخلال بأحكام المادة ١٦٩ د،

وإذا جرى فحص مخبري لعينة من الدم في أعقاب فحص الزفير فتتخذ نتائج الفحص المخبري بينة أمام المحكمة عن جريمة السوق في حالة مثل(٥٥).

وحدد الأمر الأثر المترتب على عصيان السائق لأمر الشرطة وعدم خضوعه لفحص حالة التمثل عنده في المادة (١٦٩ و) من القانون ذاته ، وعلى الوجه الآتي: (أ) إذا رفض سائق المركبة أو المسؤول عنها التقدم لفحص الزفير بناء على طلب الشرطي أو إعطاء عينة من دمه أو بوله لفحصها في المختبر فيعاقب بالحبس مدة سنة أو بغرامة مقدارها ألف شيكل جديد ويجوز للمحكمة أن تحرمه من حيازة رخصة السوق لمدة سنتين. (ب) يجوز للشرطي المعين كسلطة ترخيص لأغراض المادة ٥٢ من الأمر تعليق رخصة السوق التي يحملها الشخص الذي رفض إعطاء العينات بمقتضى الفقرة (أ) أو الذي أظهرت نتائج فحص الزفير أو الفحص المخبري أن تركيز العقار أو الكحول في جسمه يتجاوز الكمية المقررة ويكون تعليق رخصة السوق كما ذكر لمدة لا تزيد على ٢٤ ساعة(٥٦).

وأوضح المادة (١٦٩ ز) من القانون ذاته إجراءات فحص التمثل المتتالية في نفس المكان لتجنب الأخطاء في نسبة التمثل، ووفق الآلية التالية: (أ) يجري الفحص بجهاز فحص الزفير لشخص واحد أو لعدة أشخاص الواحد بعد الآخر في نفس المكان بعد تنفيذ العمليات التالية: (١) فحص الهواء الخالي من الكحول (bland sample) بشرط إلا تتجاوز نتائج الفحص ٥٠ ميكروغراما من الكحول في اللتر الواحد من الهواء أو أن تظهر تركيزاً معادلاً لا يتجاوز ١٠ ملغرامات من الكحول في ١٠٠ مليلتر من الدم. (٢) يفحص مرتين على الأقل (duplicate) تركيز الكحول عينة قياسية (standard sample) ضمن حدود ٢٤٠ لغاية ٤٨٠ ميكروغراما من الكحول في اللتر الواحد من هواء الزفير أو فيما يعادل ٥٠ لغاية ١٠٠ مليغرام من الكحول في مائة مليلتر من الدم بشرط إلا يزيد معامل الاختلاف (coefficient of variation) لنتائج هذا الفحص على ١٠٪.

(ب) يفحص مرتين على الأقل (duplicate) تركيز الكحول في عينة من هواء زفير الشخص المتقدم للفحص بشرط إلا يزيد معامل الاختلاف (coefficient of variation) لنتائج هذا الفحص على ١٠٪(٥٧).

وأوضح الأمر آليات وإجراءات فحص الدم المختبرية في المادة(١٦٩ ح) من القانون ذاته، وعلى وفق الخطوات التالية:

(١) يعقم مكان الوخز في جسم الشخص المتقدم للفحص بمادة خالية من الكحول. (٢) توضع عينة الدم في وعاء مغلق يحتوي على ملح فلوريدي بكمية لا يقل معها تركيزه النهائي في عينة الدم عن واحد في المائة. (٣) يوسم ٥٤ ( ) المادة (١٦٩ د) من الأمر نفسه.

٥٥ ( ) المادة (١٦٩ هـ) من الأمر نفسه.

٥٦ ( ) المادة (١٦٩ و) من الأمر نفسه.

٥٧ ( ) المادة (١٦٩ ز) من الأمر نفسه.



الوعاء بالطريقة المألوفة في وسم هذا النوع من المبرزات القضائية وينقل إلى المختبر للفحص. (٤) يستند الفحص إلى طريقة مألوفة. (٥) لا تزيد نتيجة فحص الدم الخالي من الكحول (bland sample) على عشرة مليغرامات من الكحول في مائة ميليلتر من الدم. (٦) لا يزيد معامل الاختلاف (coefficient of variation) في طريقة الفحص على ١٠٪. (٧) يعطي المختبر للشرطي تصديقاً باستلام العينة حسب الأصول (٥٨).

و تعطي نتائج فحص الزفير في مخرج يخرج جهاز الفحص أو بتقرير يحرره الفاحص ويوقعه بإمضائه بشرط أن يبين التقرير نتائج الفحص وتاريخ إجرائه والبيانات الخاصة بالقائم بالفحص كما يمكن إعطاء النتائج بإفادة من قبل الشرطي بموجب المادة ٢٧ من الأمر. كما تعطي نتائج فحص الدم أو البول في المختبر بتقرير من خبير حسب الأصول (٥٩).

ويجوز للمحكمة التي تنظر في جريمة السوق بحالة مثل أن تقبل في معرض البيئة التقرير الصادر بموجب هذا الفعل حيث يعتبر في حكم الشهادة لأغراض المواد ٢١٤ لغاية ٢١٧ من قانون العقوبات رقم ١٦ لسنة ١٩٦٠ ولأغراض المادة ٥٨ من الأمر بشأن تعليمات الأمن.

دون أن تجحف أحكام هذه المادة بصلاحيه المحكمة في أن تأمر بمناقشة من أصدر التقرير أمام المحكمة وعليها أن تستجيب لطلب الفريق الذي يطلب ذلك كما يجوز لها أن تفرض نفقات المناقشة على الطالب إذا تبين لها أن الطلب كيدي أو قدم نتيجة طيش (٦٠).

ويتضح مما تقدم أن موقف المشرع الإسرائيلي أكثر دقة وتفصيلاً من نظيره العراقي والمصري في تنظيم أحكام القيادة تحت تأثير المسكر أو المخدر، إذ لم يترك شيئاً خارج التنظيم القانوني لهذه المسألة، مما يدل على حرصه واهتمامه بتحقيق العدل ورعاية حقوق ذوي الشأن ومنع أي تعسف من أطراف العلاقة المرورية من سائقي المركبات ورجال الشرطة والمحاكم والإدارة المرورية. وهذا ما يؤمن وضوح القانون للجميع ويعزز الأمن القانوني والسلامة المرورية للمواطن.

#### المطلب الثاني

#### الشرعية الجزائية للجرائم والعقوبات المرورية

حرص المشرعان العراقي والكوردستاني على توفير قدر ملائم من الحماية الجنائية للسلامة المرورية في البلاد عندما قام بتجريم بعض الأفعال، فقد حدد الأفعال التي من شأنها أن تؤدي إلى إحداث إصابات لأي فرد أو وفاته أو إحداث خسائر مادية كتلفيات في المركبة، وبالتالي قام بتجريم هذه الأفعال.

وعلى الرغم من أن معظم هذه الأفعال لم تكن غير مشروعة كأفعال بذاتها مثل القتل و السرقة، ولكن هي أفعال تعرض الأفراد للخطر كالقيام بقيادة المركبة الميكانيكية بسرعة معينة، إذ إنه لا تعد جريمة بحد ذاتها بينما تصبح كذلك عندما تدخل في نطاق الأفعال التي يحظر المشرع القيام بها لما فيها من الخطورة على الأفراد، أي أن المشرع عندما يحدد الحد الأقصى للسرعة ويقرر لذلك عقوبة فهو يعمل على حماية أفراد المجتمع، فمن يتجاوز هذا الحد يدخل في نطاق التجريم، وتوقع عليه العقوبة التي قررها المشرع لهذه الجريمة، وأفعال قد تؤدي إلى الإضرار بالأفراد أو بالنظام العام، كمن يقوم باصطناع أو تقليد لوحة أرقام، أو قيادة مركبة ميكانيكية ينبعث منها دخان كثيف، فالقانون هدفه الأساسي حماية المصالح الجوهرية للجماعة والفرد.

٥٨ ( ) المادة (١٦٩ ج) من الأمر نفسه.

٥٩ ( ) المادة (١٦٩ ط) من الأمر نفسه.

٦٠ ( ) المادة (١٦٩ ي) من الأمر نفسه.



لذلك لابد من أن نتساءل عن الأسباب التي جعلت المشرع يحدد هذه الأفعال، ويدخلها في حيز التجريم و يقرر لها العقوبات الجنائية حسب جسامه الفعل وما ينجم عنه من خطورة أو إضرار بالأفراد. وعن مدى مراعاة قواعد الشرعية الجزائية للجرائم والعقوبات المرورية، وعن الضمانات الموضوعية والإجرائية المقررة لها، وذلك من خلال الفروع الثلاثة التالية:

## الفرع الأول

### شرعية الجرائم والعقوبات المرورية

يتطلب الخوض في شرعية الجرائم والعقوبات المرورية تقسيم الموضوع إلى شقين، نبحث في الأول شرعية الجرائم المرورية، ثم نتطرق في الثاني إلى شرعية العقوبات المرورية. أولاً- شرعية الجرائم المرورية:

ينص القسم الـ(١٩) من قانون مرور العراقي رقم (٨٦) لسنة ٢٠٠٤ الملغى في العراق والساري في الإقليم بموجب القانون رقم (٢) لسنة ٢٠١٨ على إعطاء وزير الداخلية ومديرية المرور العامة صلاحية وضع الغرامات الخاصة بالمخالفات المرورية المذكورة في الملحق (أ) من هذا القانون(٦١).

فالأصل في تطبيق مبدأ شرعية الجرائم والعقوبات هو كون مصدر التجريم والعقاب نصاً تشريعياً أي قانوناً صادراً عن السلطة التشريعية، ومع ذلك يمكن أحياناً صدور أنظمة أو لوائح خاصة بالتجريم والعقاب من قبل السلطة التنفيذية، وإن هذا الأمر لا يتم إلا عن طريق تفويضه صراحة ومنحه سلطة تحديد بعض صور الانتهاكات الجرمية في مجال التجريم والعقاب(٦٢).

وإن هذا التفويض تم بعد الانتقادات التي وجهت لمبدأ الشرعية بمفهومه التقليدي، وذلك لتعذر حصر كافة الجرائم في التشريع العادي، واحتمالية ظهور أفعال أو نشاطات خطيرة مستقبلاً، تؤثر في سلامة المجتمع، مما يؤدي إلى إفلات العديد من مرتكبي هذه الأفعال من العقاب(٦٣).

وتتميز الأنظمة واللوائح بمكانة متميزة بين قواعد الشرعية الجنائية، ففي بعض التشريعات يتسع نطاقها ليشمل بالتنظيم كل الجرائم دون التقييد بنوع الجريمة، بينما حددت تشريعات أخرى نطاق الأنظمة واللوائح فجعلته مقيداً في نطاق المخالفات فقط، دون غيرها من الجرائم الأخرى (الجنح و الجنايات)، وهذا ما تبناه المشرع العراقي في القسم التاسع عشر من قانون المرور الملغى والساري في إقليم كردستان.

وهناك من يرى أن المخالفات جرائم إدارية أو تنظيمية لاجنائية، حيث تقوم الإدارة بتتبع المخالفات وتنفيذ ما تحكم به، فالمؤيدون لهذا الاتجاه يرون فيه تبسيطاً للإجراءات وتخفيفاً عن السلطة القضائية في جرائم قليلة الضرر أو الخطر(٦٤).

ولا يؤيد الباحث ذلك لمخالفته للقانون صراحة عندما قسم الجرائم إلى ثلاثة أنواع، وأعطى الاختصاص للسلطة القضائية (محاكم الجنايات والجنح) للنظر في الجرائم المرتكبة، دون تمييز بين المخالفة أو الجنحة أو الجنائية (٦٥).

٦١ ( ) ينص القسم التاسع عشر من قانون المرور رقم ٨٦ لسنة ٢٠٠٤ الساري في إقليم كردستان- العراق على أنه: «لوزارة الداخلية/ مديرية المرور العامة صلاحية وضع الغرامات الخاصة بالمخالفات المرورية، تم ذكر هذه الغرامات في الملحق(أ) من هذا القانون».

٦٢ ( ) محمود نجيب حسني، الدستور والقانون الجنائي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢، ص ٣١-٣٢.

٦٣ ( ) يحيى بن صالح الحسون، التفويض في التجريم والعقاب، أطروحة دكتوراه، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، كلية الدراسات العليا/ قسم العدالة الجنائية، الرياض، ٢٠١٣، ص ٦١.

٦٤ ( ) محمود محمود مصطفى، شرح قانون العقوبات/ القسم العام، مرجع سابق، ص ٣١-٣٢.

٦٥ ( ) تنص المادة (٢٣) من قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ العدل على الآتي: «الجرائم من حيث جسامتها ثلاثة أنواع:



ونرى بأن تفويض السلطة التنفيذية في خلق الجرائم والعقوبات أمر في غاية الخطورة ويتطلب دراية فنية دقيقة في السلطة المفوضة، وربما يؤدي في أغلب الأحيان إلى تعسف السلطة وتحجيمها للحقوق والمصالح المحمية في القانون، وإن دعت الضرورة إلى هذا التفويض فيجب أن يكون محصوراً جداً من الناحية الموضوعية ولا يتجاوز نطاق المخالفات، لأن الخصومة في أغلب القضايا المرورية تكون بين المواطن والسلطة المرورية المفوضة بإصدار لوائح المخالفات المرورية، فتكون به السلطة التنفيذية حكماً وخصماً في آن واحد، وهذا ما يخالف قواعد الخصومة الجزائية السليمة (٦٦).

كما نرى ضرورة إعطاء الاختصاص بالنظر في الجرائم المرورية - سواء أكان في الجنايات أو الجنح أو المخالفات- إلى محاكم جنائية مختصة، وإناطة التحقيق في القضايا المرورية بمحاكم تحقيقية خاصة بقضايا المرور في كل محافظة، على غرار ما سار عليه المشرع العراقي في المادة (٣١/أولاً) قانون المرور رقم ٨ لسنة ٢٠١٩ النافذ في الحكومة الاتحادية (٦٧).

فيجب أن تكفل الدولة ضماناً كافياً لمحاكمة المتهم بالقضايا المرورية أمام جهة قضائية مختصة وعادلة، إضافة إلى إعطاء المتهم فرصة مناقشة التهمة الموجهة إليه بما يكفل حقه في الدفاع ويساهم في بناء حكم قضائي عادل، ويمنع حصول التناقض والتعارض بين النصوص الجزائية الإجرائية، إذ أن القواعد الإجرائية في القضايا الجزائية تؤكد على عدم معاقبة شخص إلا بعد إجراء محاكمته لدى جهة قضائية عادلة، وعدم جواز بناء الحكم على دليل لم يطرح للمناقشة (٦٨).

وهذا ما يوافق الضمانات الدستورية الضامنة لحقوق المتهم والمدرجة في (الفقرات الثانية إلى الخامسة من المادة (١٩) من الدستور العراقي الدائم لسنة ٢٠٠٥ (٦٩)، ومقتضاه ينبغي أن لا يخالف التشريع المروري النصوص الدستورية، ولا يخالف النظام أو اللائحة المرورية نصاً تشريعياً، وإلا عدت النصوص المخالفة غير دستورية ومن ثم غير قانونية وغير شرعية (٧٠).

## ثانياً/ شرعية العقوبات المرورية:

يثار كثيراً عندما تفرض السلطات المرورية عقوبات مرورية على مخالفة معينة في إطار قانون المرور مسألة كون هذا النشاط المتمثل بفرض العقوبات المرورية يتعارض مع مبدأ الفصل بين السلطات، ذلك أن الأصل هو إن القضاء يفرض العقوبة ضمن إجراءات قضائية محدودة، لذا فإن مجلس الدولة الفرنسي حسم الخلاف الذي نشب في هذا الشأن عندما أقر بأن مبدأ الفصل بين السلطات لا يعد عقبة أمام سلطة الإدارة بفرض العقوبات الإدارية بحكم القانون سواء من حيث ممارسة الاختصاص القانوني المتمثل بفرض العقوبة من حيث فرض الجنايات والجنح والمخالفات يحدد نوع الجريمة بنوع العقوبة المقررة لها في القانون وإذا اجتمع في عقوبة جريمة ما الحبس والغرامة فيحدد نوع الجريمة بمقدار عقوبة الحبس المقررة لها في القانون.»

٦٦ ( ) عبد الحميد الشورابي، ضمانات المتهم في مرحلة التحقيق الابتدائي، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٨، ص ٨٣.

٦٧ ( ) تنص المادة (٣١) من قانون المرور رقم ٨ لسنة ٢٠١٩ على أنه: «أولاً: تشكل محكمة تحقيق و جنح مختصة بقضايا المرور في بغداد والمحافظات....»

٦٨ ( ) عبدالأمير العقبلي و سليم حرب، أصول المحاكمات الجزائية - التحقيق والمحاكمة، ج٣، ط١، مطبعة المعارف، بغداد، ١٩٨٤، ص ١٦٨.

٦٩ ( ) تنص المادة (١٩) من الدستور العراقي الدائم لسنة ٢٠٠٥ على أنه: «... ثانياً:- لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص، ولا عقوبة إلا على الفعل الذي يعده القانون وقت اقترافه جريمة، ولا يجوز تطبيق عقوبة أشد من العقوبة النافذة وقت ارتكاب الجريمة. ثالثاً:- التقاضي حق مصون ومكفول للجميع. رابعاً: حق الدفاع مقدس ومكفول في جميع مراحل التحقيق والمحاكمة. خامساً:- المتهم بريء حتى تثبت إدانته في محاكمة قانونية عادلة، ولا يحاكم المتهم عن التهمة ذاتها مرة أخرى بعد الإفراج عنه، إلا إذا ظهرت أدلة جديدة.»

٧٠ ( ) جلال ثروت، اصول المحاكمات الجزائية، سير الدعوى العمومية، الدار الجامعية، مطبعة الأمل، بيروت، ١٩٨٦، ص ١٧٢.



الجزء وذلك من ناحيتين:

الناحية الأولى/ إن العقوبات التي تفرضها الإدارة لا تتعلق بسلب الحرية بل تكتفي بعقوبات مالية أو بحجز ممتلكات استخدمت بصورة مخالفة للأنظمة السائدة في البلاد.

الناحية الثانية/ مراعاة الضمانات الدستورية المتعلقة بالحقوق والحريات، وبما أن معظم العقوبات الإدارية عقوبات غير سالبة للحرية فلا تمس في الأصل الحقوق والحريات المحمية في الدستور.

وهذا لا يتعارض إطلاقاً مع ضرورة إخضاع وتنفيذ العقوبة لإشراف ورقابة السلطات القضائية المختصة لضمان منع تعسف الإدارة - المتمثلة في السلطات المرورية - في استخدام هذا الحق من جانب و حق المواطن المتهم للدفاع أمام المحاكم عن التهمة الموجهة إليه من الإدارة من جانب آخر (٧١).

وهناك ناحية ثالثة وهي التي تتعلق بكون الإدارة المتمثلة (بالسلطات المرورية) تراعي تناسب العقوبة مع المخالفة بحكم القانون وتحت إشراف ورقابة القضاء عند فرض الجزاء المروري على المخالفة المرتكبة، فإن ذلك الأمر يخفف الأعباء عن السلطات المرورية من ناحية ويحقق سرعة الانجاز من ناحية ثانية ويكفل الردع ثالثاً، فضلاً عن توفير حماية أمثل وأكمل (٧٢).

وينبغي إخضاع العقوبات المرورية للشريعة الجزائية، اتباع الوسائل التي تضمن حقوق وحريات الأفراد عند فرض العقوبة، وهذه الضمانات تنقسم إلى ضمانات موضوعية وأخرى إجرائية، نتطرق إليها تباعاً في الفرعين التاليين.

## الفرع الثاني

الضمانات الموضوعية لشريعة العقوبات المرورية

تتطلب دراسة الضمانات الموضوعية التي تكفل الشريعة الجزائية للعقوبات المرورية تقسيم المطلب على محورين، نخصص الأول لبحث الرقابة على التفويض التشريعي في قانون المرور ، ونكرس الثاني لدراسة الرقابة على مبدأ التناسب للعقوبات المرورية ، وذلك على الوجه الآتي:

أولاً - الرقابة على التفويض التشريعي في قانون المرور:

لما كان الأصل في التشريع إناطته بالسلطة التشريعية، فإن التفويض التشريعي يعد الاستثناء على ذلك وإلى ذلك أشار الدستور العراقي لعام ٢٠٠٥ في المادة (٨٠/ثالثاً) (٧٣).

ولما كان التفويض التشريعي يمنح السلطة التنفيذية سلطة تحديد عناصر التجريم دون إنشاء جرائم ، فهل يجوز وتحت إطار التفويض التشريعي استحداث جرائم جديدة؟.

فقد أشار الدستور العراقي النافذ صراحة إلى التفويض التشريعي في المادة (٨٠/ ثالثاً)، وعند الإمعان في نص المادة (١٩/ ثانياً) منه عندما نصت بأنه (( لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص )) ولم يذكر بقانون (٧٤)، أما المادة الدستورية

٧١ ( ) شاهر محمد علي المطيري، الشكوى كقيد على تحريك الدعوى الجزائية، في القانون الجزائي الأردني والكويتي والمصري ، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق بجامعة الشرق الأوسط ، ٢٠١٠. ص ٧٩.

٧٢ ( ) محمود طه جلال، أصول التجريم والعقاب في السياسة المعاصرة، رسالة دكتوراه منشورة، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٥، ص ٤٥٠.

٧٣ ( ) تنص المادة (٨٠) من دستور العراق الدائم لسنة ٢٠٠٥ على الآتي: «يمارس مجلس الوزراء الصلاحيات الآتية: أولاً: تخطيط وتنفيذ السياسة العامة للدولة، والخطط العامة، والإشراف على عمل الوزارات، والجهات غير المرتبطة بوزارة. ثانياً: اقتراح مشروعات القوانين. ثالثاً: إصدار الأنظمة والتعليمات والقرارات، بهدف تنفيذ القوانين.....».

٧٤ ( ) تنص المادة (١٩) من دستور العراق الدائم لسنة ٢٠٠٥ على الآتي: « أولاً: القضاء مستقل لا سلطان عليه لغير القانون. ثانياً: لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص، ولا عقوبة إلا على الفعل الذي يعده القانون وقت ارتكابه جريمة، ولا يجوز تطبيق عقوبة أشد من العقوبة النافذة وقت ارتكاب الجريمة.....».



المشار إليها آنفاً، فتنص على صلاحيات مجلس الوزراء بإصدار الأنظمة والتعليمات والقرارات بهدف تنفيذ القوانين.

أما قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ فلم يشر إلى منح السلطة التنفيذية صلاحية استحداث مخالفات، والثابت هو اختصاص الإدارة بتحديد عناصر التجريم بالاستناد إلى القوانين الخاصة التي تحدد الجرائم كالتشريعات المرورية الخاصة (٧٥).

ونعتقد أن اتجاه المشرع العراقي بتفويض الإدارة سلطة استحداث المخالفات سواء بقانون المرور أو القوانين الخاصة الأخرى، هو بحد ذاته التزام بالشرعية الجزائية سواء تحت مظلة قانون العقوبات الجنائي أو قانون العقوبات الإداري، وإن كان المشرع العراقي لم ينظم العقوبات الإدارية بنظام خاص كما هو عليه الحال في التشريع الألماني والاطالي (٧٦).

الأمر الذي يبين أهمية التفويض التشريعي في العقوبات الإدارية على الوجه الذي يمنع من تعسف الإدارة في خلق جرائم وليس هي الأصل بينما هي استثناء وتبقى استثناء، فالتفويض بمعنى تحديد عناصر التجريم فهو يعد اختصاصاً أصيلاً للسلطة التنفيذية والإدارة بعد النص عليه دستوراً وقانوناً.

وتكون رقابة القضاء على التفويض التشريعي الممنوح للإدارة من خلال الشكل والموضوع، فمن خلال الشكل يراقب القضاء مشروعية إصدار اللوائح والأنظمة والتعليمات من حيث خضوعها للقانون ومن حيث ممارسة الاختصاص في إصدارها، أما رقابة القضاء على الموضوع فيجب أن تصدر اللوائح والأنظمة والتعليمات والقرارات دوماً تعديل أو تعطيل أو تجاوز على أحكام القانون (٧٧).

ثانياً - الرقابة على مبدأ تناسب العقوبة.

ومن الضمانات المهمة في مجال قانون المرور مبدأ تناسب العقوبة شأنه شأن القانون الجنائي، فلا بد من مراعاة الجهة الإدارية عند فرضها العقوبة تناسبها مع المخالفة المرتكبة، وإن كان الغلو في الجزاء ينافي العدالة الاجتماعية، وإلى ذلك ذهبت المحاكم الإدارية في أمريكا وفرنسا في القضايا المرفوعة أمامها لكبح جماح غلو وتعسف الإدارة بالجزاءات التي تفرضها (٧٨).

ويترتب على مبدأ تناسب العقوبة التزامان أساسيان هما (المعقولة وعدم التعدد) أي المعقولة في اختيار الجزاء الإداري والالتزام بعدم تعدد العقوبات الإدارية المفروضة على مخالفة واحدة، وأن التزام المعقولة يفرض أن يكون الجزاء على قدر خطورة الفعل الماس بالمصلحة المحمية وقدر المنفعة التي حققها المخالف وهذا ما سمي في الفقه الجنائي بـ(مبدأ الموازنة بين خطورة الجريمة وجسامة العقوبة) (٧٩).

فعلى سبيل المثال يعاقب قانون المرور رقم ٨٦ لسنة ٢٠٠٤ في القسم (٢٢/٢) منه من قاد مركبته تحت تأثير مسكر أو مخدر بالحبس مدة لا تقل عن (ثلاثة أشهر) ولا تزيد على (سنة واحدة) أو بغرامة لا تقل عن (ثلاثمائة ألف دينار) ولا تزيد على (خمسمائة ألف دينار) أو بكلتا العقوبتين مع حجز المركبة مدة (سنة) (٨٠)،

٧٥ ( ) محمود طه جلال، مصدر سابق، ص ٤٥٣.

٧٦ ( ) J. pradel, La rapidité de l'instance pénale, Aspecte de droit comparé, Rev. pénit. ١٩٩٥, p ٢١.

٧٧ ( ) ياسر بن محمد سعيد بابصيل، الوساطة الجنائية في النظم المعاصرة، دراسة تحليلية، رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، ٢٠١١، ص ٢٧.

٧٨ ( ) أحمد عوض بلال، التطبيقات المعاصرة للنظام الاتهامي في القانون الانجلوامريكي، ط١، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣، ص ٣٦٤.

٧٩ ( ) عبد الوهاب العشماوى، الاتهام الفردي أو حق الفرد في الخصومة الجنائية، ط١، دار النشر للجامعات المصرية، ١٩٩٣، ص ٢٨٨.

٨٠ ( ) ينص القسم الثاني والعشرون من قانون المرور رقم ٨٦ لسنة ٢٠٠٤ والمعنون بـ(القيادة تحت تأثير مسكر او مخدر)على الآتي:

١- يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن ( ثلاثة اشهر) ولا تزيد على ( سنة واحدة) او بغرامة لا تقل عن ( ثلاثمائة الف دينار) ولا تزيد



دون أن يحدد نسبة السكر أو التخدير، علماً بأن السائق لا يتأثر كثيراً بنسب أقل من (٠,٢ غم في ١٠٠ مللتر) من المسكرات في الدم ولا تشكل القيادة تحت تأثير النسب الضئيلة من المسكرات خطورة كبيرة على السلامة المرورية، كما تزداد هذه الخطورة بزيادة نسبة الكحول في الدم بما يفوق (٠,٢ غم في ١٠٠ مللتر).  
عليه نوصي بإيراد تعريف للقيادة تحت تأثير المسكر ضمن قانون المرور ونقترح النص الآتي: «يقصد بالسياسة تحت تأثير المسكر قيادة المركبة في حالة السكر مع ارتفاع نسبة الكحول في الدم تعادل أو تفوق ٠,٢ في الألف»، مع إمكانية تشديد العقوبة على قدر زيادة نسبة السكر أو التخدير لإطلاق يد القضاء في الموازنة بين العقوبة وخطورة الجريمة في أثناء النظر في مثل هذه المخالفات.

أما الالتزام بعدم تعدد العقوبات الإدارية المفروضة على المخالفة الواحدة فلا يشمل تعدد العقوبات أو جمعها على ذات الواقعة إن كان كل منهما ينتهي إلى نظام قانوني مخالف للآخر كالجناي والإداري مثلاً، فضلاً عن ذلك إن كان الجزاء المزدوج لأكثر من نظام قانوني فيجب أن لا يزيد عن الحد الأقصى المقرر لأحدهما. كما يجب أن يقتزن الجزاء الإداري الأصلي بجزاء تكميلي أو تبعي طالما كانت الإدارة مرخصة تشريعياً بذلك، كما في سحب رخصة القيادة مع حجز المركبة في مخالفة مرورية (٨١).

### الفرع الثالث

الضمانات الإجرائية لشرعية العقوبات المرورية

وتتمثل الضمانات الإجرائية لشرعية العقوبات المرورية بالضبط والتحقيق وحق المواجهة والدفاع، فضلاً عن الضمانات المتعلقة بتنفيذ العقوبات المرورية.  
أولاً - الضبط والتحقيق في الجرائم المرورية:

إن ضبط الجريمة الإدارية وفق القانون المرور النافذ في إقليم يختص فيها عضو الإدارة المكلف بهذا الواجب والتحقيق فيها والحكم عليها وإعلان الجزاء وتنفيذه، وأن حصر هذا الاختصاص بالمقارنة مع الجرائم الجنائية بيد شخص واحد يبرر لها بأنه تفرضه الحاجة إلى سرعة الحسم وفعاليتها التي تفرضه طبيعة المصالح المحمية (٨٢).  
وأن تحديد عضو الضبط الإداري واختصاصه يكون من خلال القانون الذي يحدد الجهة الإدارية المختصة بالضبط والتحقيق والحكم وفرض وتنفيذ العقوبة الإدارية بحسب منصبه ووظيفته، كما ورد في قانون المرور رقم ٨٦ لسنة ٢٠٠٤ المعدل النافذ في إقليم كردستان - العراق.

فالمشرع العراقي في القانون المذكور وغيره يحدد الجزاءات ويذكر الأفعال ويترك تحديدها وتنفيذها إلى السلطة الإدارية، فيمنح القسم (٢٠ / ٢) من قانون المرور رقم ٨٦ لسنة ٢٠٠٤ المعدل لضابط المرور سلطة قاضي الجرح عن المخالفات المرورية التي تقع أمامه بشرط أن لا تتجاوز عقوبتها الغرامة، فإذا زاد عن ذلك تختص بها محاكم الجرح (٨٣).

على (خمسمائة الف دينار) او بكتلتا العقوبتين مع حجز المركبة مدة ( سنة ) كل من قاد مركبته تحت تأثير مسكر او مخدر ويجوز سحب اجازة السوق مدة لا تقل عن ( شهرين ) ولا تزيد على ( سنة واحدة ) . ٢٠ - وفي حالة العودة الى ارتكاب الجريمة المبينة في الفقرة ( ١ ) من هذا القسم خلال سنة من تأريخ صدور حكم نهائي عليه تكون العقوبة الحبس مدة لا تقل عن ستة اشهر ولا تزيد على سنة او بغرامة لا تقل عن خمسمائة الف دينار ولا تزيد على مليون دينار او بكتلتا العقوبتين وسحب اجازة السوق مدة لا تقل عن ستة اشهر ولا تزيد على سنة واحدة».

٨١ ( ) أحمد عوض بلال، التطبيقات المعاصرة للنظام ألتاهامي في القانون الانجلوامريكي، ط١، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣، ص٣٥٩.

٨٢ ( ) عدنان عبدالحميد، مبادئ التحقيق في حوادث الطريق، المكتبة الوطنية، بغداد، ١٩٧٩، ص٧٦.

٨٣ ( ) ينص القسم (٢٠ / ٢) من قانون المرور رقم ٨٦ لسنة ٢٠٠٤ المعدل على الآتي: «لضابط المرور كما تم تعريفه في القسم الاول ( ١ ) الفقرة(٩) خمسة عشر من هذا القانون سلطة قاضي جرح في فرض العقوبات عن المخالفات التي تقع امامه والمنصوص عليها في الفقرة





ويثار التساؤل بصدده هذه المادة حول طبيعة السلطة الممنوحة لضباط المرور، فهل هي سلطة اتهام أم سلطة الإدانة أو الحكم؟.

يفهم من خلال نص الفقرة الرابعة من القسم (٢٠) من القانون ذاته بأن السلطة الممنوحة لضباط العدل في قانون المرور رقم ٨٦ لسنة ٢٠٠٤ هي سلطة الإتهام و الإدانة والحكم معاً، فلا يحق للسائق المخالف سوى حق الاعتراض على قرار الحكم بالمخالفة المفروضة لدى لجنة الاعتراض المشكلة في دائرة المرور المختصة بعد دفع مبلغ قدره (٥٠٠٠) خمسة آلاف دينار عراقي (كرسوم) (٨٤).

ويمثل هذا النص في رأياً إجحافاً واضحاً بحق السائق المخالف لأن هذه المادة جمعت بين سلطات الإتهام والإدانة والحكم في يد شخص واحد المتمثل بـ(ضابط الشرطة)، إضافة إلى منح سلطة الإستئناف للجنة الاعتراض المشكل بموجب قرار من وزير الداخلية(٨٥)، وهما منتميين إلى نفس الوزارة التابعة للسلطة التنفيذية. ويعد ذلك تدخلاً واضحاً في شؤون القضاء من قبل السلطة التنفيذية ومخالفاً لمبدأ الفصل بين السلطات وإستقلالية القضاء المنصوص عليه في المادة (١٩/ أولاً) من الدستور(٨٦)، كما يعد جمع سلطتي التحقيق والإتهام والحكم في يد ضابط الشرطة مخالفاً للقواعد الإجرائية السليمة في سير الدعوى الجزائية وإخلالاً واضحاً بحق المجني عليه في الدفاع(٨٧).

عليه فقد أدرك المشرع العراقي ذلك النقص في قانون المرور عندما نص في المادة ٣١ من قانون المرور الجديد رقم ٨ لسنة ٢٠٠٩ بإنشاء محاكم تحقيق وجنح مختصة بقضايا المرور في بغداد والمحافظات(٨٨)، وفيه ميز بين سلطات الإتهام والإدانة والحكم ومنح كل منهم لجهة خاصة، فقام بتجسيم سلطة ضابط التحقيق واكتفى بمنحه سلطة الإتهام دون سلطتي الإدانة والحكم، فمنح الأولى لمحكمة التحقيق والثانية لمحكمة الجنح المشكلتان بموجب المادة ٣١ من القانون.

بناءً على ما تقدم ندعو المشرع الكوردستاني أن يحذو حذو المشرع العراقي بإنشاء محاكم تحقيق وجنح خاصة بقضايا المرور في كل محافظة من محافظات إقليم كوردستان وحصراً سلطة ضباط المرور في سلطة الإتهام دون الإدانة والحكم.

ثانياً- حق المواجهة والدفاع:

لقد فرضت الدساتير وكفلت حق المواجهة والدفاع، كما أكد القضاء ذلك بأحكام عديدة، وهو حق مكفول في

٢٧ في الملحق (أ) من هذا القانون اما بقية مخالفات القانون والتي تكون عقوبتها الحبس سوف يتم النظر بها من قبل محكمة مختصة (وليس لجنة الاستئناف) «.

٨٤ ( ) ينص القسم (٢٠ / ٢) من قانون المرور رقم ٨٦ لسنة ٢٠٠٤ المعدل على الآتي: « للسائق المخالف حق الاعتراض على قرار الحكم بالمخالفة المفروضة لدى لجنة الاعتراض المشكلة في دائرة المرور المختصة بعد دفع مبلغ قدره (٥٠٠٠) خمسة آلاف دينار عراقي (كرسوم)....».

٨٥ ( ) ينص القسم (٢٠ / ٢) من قانون المرور رقم ٨٦ لسنة ٢٠٠٤ المعدل على الآتي: « ..... ولوزير الداخلية صلاحية اصدار التعليمات الخاصة بلجنة الاعتراض ويكون تعيين اعضاء لجنة الاعتراض من قبل وزير الداخلية او من يخوله قانونا ويكون اعضاء لجنة الاعتراض كالاتي: -ضابط من الشؤون الداخلية، ممثل عن المجلس الاستشاري، ممثل عن المجتمع، ويسقط حق المخالف في الاعتراض خلال مدة اسبوعين من تاريخ المخالفة وللجنة الاعتراض حق تعديل او الغاء او المصادقة على الغرامة المفروضة».

٨٦ ( ) تنص المادة(١٩) من الدستور العراقي الدائم لسنة ٢٠٠٥ على الآتي:« أولاً:- القضاء مستقل لا سلطان عليه لغير القانون... » .  
٨٧ ( ) محمد محي الدين عوض .حقوق المجني عليه في الدعوى الجنائية .. أعمال المؤتمر الثالث للجمعية المصرية للقانون الجنائي، مارس ١٩٨٩، ص٥٥.

٨٨ ( ) تنص المادة (٣١) من قانون المرور رقم ٨ لسنة ٢٠٠٩ النافذ في الحكومة الاتحادية على انه:«أولاً/ تشكل محاكم تحقيق وجنح مختصة بقضايا المرور في بغداد والمحافظات....».



القانون الجنائي ، والقانون الإداري، إذ لا بد من احترام مبدأ المواجهة في توقيع العقوبات الإدارية من خلال الآتي:

إخطار المتهم بالتهمة الإدارية الموجهة إليه خطياً.

تمكينه بالطرق المتاحة من الدفاع عن نفسه.

منحه مهلة لإعداد الدفاع وتقديم لائحته ودفعه.

واستقر مجلس الدولة الفرنسي على التأكيد على ضمانات حق المواجهة والدفاع سواء في مجال القضاء الجنائي أو المدني أو الضبطي أو الإداري، ويكون الإخطار عادة بإعلان الوقائع المنسوبة إلى المتهم بشكل واضح وجلي نافياً للجهالة ، ومن ثم فتح ومباشرة التحقيق حسب الأصول المرعية في مجال التحقيق من خلال بيان الواقعة ومكان وزمان وقوعها وطبيعتها بالتفصيل ، الأمر الذي يفرض التزام المتهم بحدود حق الدفاع وعدم تجاوزه من خلال الزمن المطلوب لإعداده، لأن في ذلك فوات فرص الحماية القانونية للمصالح وفوات لاعتراض الجزاء الإداري (٨٩).

ثالثاً- تنفيذ العقوبات المرورية:

ويثار الجدل في صلاحية الإدارة بتنفيذ العقوبة وفرضها ومدى تعارض هذا الإجراء مع مبدأ الفصل بين السلطات، إلا أن مجلس الدولة الفرنسي حسم الأمر عندما أقر بأن مبدأ الفصل بين السلطات لا يمثل عقبة أما السلطة الإدارية عندما تمارس صلاحياتها وامتيازاتها كإدارة عامة وهي تتمتع بفرض الجزاء وذلك من ناحيتين:

الأولى/ أن لا تؤدي العقوبات التي تنفذها الإدارة إلى سلب أو تقييد الحرية.

والثانية/ أن يكون فرض الجزاء غير السالب للحرية ضمن الحدود التي كفلها الدستور والتي يضمن الحقوق والحريات (٩٠).

ومع ذلك ولمنع سيطرة السلطة التنفيذية على هذه الأموال وسد الطرق أمام الفساد المالي وسوء إدارتها وإعمال الرقابة القضائية وضمان استعمالها لتأمين مستلزمات السلامة المرورية ندعو إلى منح سلطة تنفيذ الأحكام الصادرة في القضايا المرورية إلى مديريات التنفيذ وتحت إشراف ورقابة القضاء بشرط إيداع المبالغ المستحصلة من الغرامات في صندوق خاص بإسم (صندوق السلامة المرورية) وحصر استعمالها بنسبة (١٠٠٪) لأغراض تحسين الطرق و تأمين مستلزمات السلامة المرورية في الإقليم (٩١).

## الخاتمة

توصلنا في نهاية بحثنا هذا إلى جملة من الإستنتاجات والتوصيات، نلخص أهمها بما يأتي:

### أولاً/ الإستنتاجات:

يعد التشريع المروري الإسرائيلي من أدق التشريعات المرورية على الصعيد الإقليمي الذي تناول عدداً كبيراً من الشروط المتعلقة بالمتانة والأمان، إذ تضمن نظام المرور الإسرائيلي (يهودا والسامرة) (رقم ١٣١٠) لسنة ١٩٩٢ فصلاً كاملاً باسم «مبنى المركبة» الذي يحتوي على أكثر من (٨٠) مادة قانونية متناولة لأدق الشروط المتعلقة بالمتانة والأمان، ثم يليه التشريع المروري المصري، ثم التشريع المروري العراقي.

٨٩ ( ) فوزيه عبد الستار، الادعاء المباشر في الإجراءات الجنائية \_دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، ١٩٩٠، ص ٤١.

٩٠ ( ) مأمون محمد سلامة، الإجراءات الجنائية في التشريع المصري، الجزء الأول، بدون دار نشر، ٢٠٠١، ص ٣٢٢.

٩١ ( ) ينص القسم (١١) من قانون المرور رقم ٨٦ لسنة ٢٠٠٤ والمعنون ب(استعمال العائدات من الرسوم والغرامات) على: «تخصيص نسبة ٥٠٪ من مجموع إيرادات رسوم الاجازات ورسوم التسجيل والغرامات المنصوص عليها في هذا الامر لموازنة وزارة الداخلية لغرض استخدامها وانفاقها من اجل السلامة المرورية اما نسبة الـ ( ٥٠٪) المتبقية فتخصص للإيرادات العامة لوزارة المالية»، ونرى بأن هذه النسبة لا يكفي لبناء بنية تحتية مرورية معاصرة في الإقليم على الوجه الذي يكفل تأمين السلامة المرورية لمستخدمي الطرق والشوارع في الإقليم.



يلاحظ دقة المشرع العراقي مقارنة بنظيره في إقليم كردستان - العراق فيما يتعلق بالضمانات المتعلقة بشروط المتانة والأمان الكفيلة بتأمين السلامة المرورية في المركبات، حيث جاء قانون المرور النافذ في إقليم كردستان- العراق ذي رقم ٨ لسنة ٢٠٠٤ خالياً من أي تعريف لشروط المتانة والأمان، واكتفى القانون المذكور بذكر (١٠) شروط فقط لإعطاء صلاحية استخدام المركبات في الإقليم، على خلاف نظيره القانون النافذ في العراق الذي عرف هذه الشروط، وأضاف خمسة شروط على تلك الواردة في القانون النافذ في الإقليم، وأوجب توفر (١٥) شروط في المركبات الصالحة للاستخدام في أنحاء العراق.

لم يتضمن قانون المرور الإتحادي رقم ٨ لسنة ٢٠١٩، وكذلك قانون المرور النافذ في إقليم كردستان العراق رقم ٨٦ لسنة ٢٠٠٤ المعدل نصوصاً بإلزام استخدام حزام الأمان لركاب كبار السن والمقعد الداعم (بوستر) للأطفال دون سن (١١) سنة، وكذلك الحال بالنسبة لارتداء الخوذات الواقية لركاب الدراجات النارية، فلا يفرض القوانين المرورية النافذة في العراق وإقليم كردستان على سائقي الدراجات النارية ارتداء الخوذات، ولا توجد معايير للخوذات في العراق، وهذا ما يترك مستخدمي الطرق عرضة لخطر الإصابة الخطيرة أو الوفاة في أثناء حوادث المرور.

أن المشرع المروري المصري والإسرائيلي أكثر دقة من نظيريهما العراقي عند تنظيمهما لسرعة المركبات، إذ لم يكتفيا بتحديد الحد القصوى لسير المركبات بل تطرقا أيضاً إلى تحديد الحد الأدنى لسير المركبات إدراكاً منهما بأن البطء أيضاً يعرقل سير المركبات ويمكن أن يهدد أيضاً السلامة المرورية، كما ميزا عند تحديدهما للسرعة القصوى والسرعة الأدنى بين أنواع المركبات وأنواع الطرق الخارجية والداخلية والصحراوية.

يلاحظ دقة المشرع الإسرائيلي مقارنة بنظيره العراقي والمصري في تنظيم أحكام القيادة تحت تأثير المسكر أو المخدر، إذ لم يترك شيئاً خارج التنظيم القانوني لهذه المسألة، مما يدل على حرصه واهتمامه بتحقيق العدل ورعاية حقوق ذوي الشأن ومنع أي تعسف من أطراف العلاقة المرورية من سائقي المركبات ورجال الشرطة والمحاكم والإدارة المرورية. وهذا ما يؤمن وضوح القانون للجميع ويعزز الأمن القانوني والسلامة المرورية للمواطن. يلاحظ شدة العقوبة المقررة لجريمة القيادة تحت تأثير المسكر أو المخدر في قانون المرور النافذ في إقليم كردستان العراق مقارنة بالعقوبة المقررة لنفس الجريمة في قانون المرور الإتحادي، لاسيما فيما يتعلق بالشق المتعلق بالعقوبات المالية التي تضاعف من تلك المقررة لنفس الجريمة في قانون المرور الإتحادي.

إضافة إلى ذلك إن الإجراءات الضبطية الميدانية المتمثلة باستخدام اختبارات التنفس العشوائية لتحديد نسبة تركيز الكحول في الدم (BAC) شبه معدومة في الإقليم.

الأصل في تطبيق مبدأ شرعية الجرائم والعقوبات هو كون مصدر التجريم والعقاب نصاً تشريعياً أي قانوناً صادراً عن السلطة التشريعية، ومع ذلك يمكن أحياناً - وفي أضيق الحدود- صدور أنظمة أو لوائح خاصة بالتجريم والعقاب من قبل السلطة التنفيذية، إلا أن الأمر في غاية الخطورة ويتطلب دراية فنية دقيقة في السلطة المفوضة، وقد يؤدي إلى تعسف السلطة وتحجيمها لحقوق والمصالح المحمية في القانون، فإن دعت الضرورة إليه فيجب أن يكون محصوراً جداً من الناحية الموضوعية ولا يتجاوز نطاق المخالفات، لأن الخصومة في أغلب القضايا المرورية تكون بين المواطن والسلطة المرورية المفوضة بإصدار لوائح المخالفات المرورية، فتكون به السلطة التنفيذية حكماً وخصماً في آن واحد، وهذا ما يخالف قواعد الخصومة الجزائية السليمة.

يتضمن الدستور العراقي النافذ إشارة صريحة الى التفويض التشريعي في المادة (٨٠/ ثالثاً)، عندما نص في المادة



(١٩/ ثانياً) منه بأنه (( لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص )) ولم يذكر «بقانون»، وتنص المادة ذاتها على صلاحيات مجلس الوزراء بإصدار الأنظمة والتعليمات والقرارات بهدف تنفيذ القوانين. أما قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ فلم يشير إلى منح السلطة التنفيذية صلاحية استحداث مخالفات، وإن اتجاه المشرع العراقي بتفويض السلطة التنفيذية باستحداث المخالفات في قانون المرور أو القوانين الخاصة الأخرى هو بحد ذاته التزاماً بالشرعية الجزائية سواء تحت مظلة قانون العقوبات الجنائي أو قانون العقوبات لإداري، وإن كان المشرع العراقي لم ينظم العقوبات الإدارية بنظام خاص كما هو عليه الحال في التشريع الألماني والىطالي.

يترتب على مبدأ تناسب العقوبة التزامان أساسيان هما (المعقولية وعدم التعدد) أي المعقولية في اختيار الجزاء الإداري والالتزام بعدم تعدد العقوبات الإدارية المفروضة على مخالفة واحدة، وأن التزام المعقولية يفرض أن يكون الجزاء على قدر خطورة الفعل الماس بالمصلحة المحمية وقدر المنفعة التي حققها المخالف وهذا ماسمي في الفقه الجنائي بـ(مبدأ الموازنة بين خطورة الجريمة وجسامة العقوبة).

يتضمن نص الفقرة الرابعة من القسم (٢٠) من قانون المرور رقم ٨٦ لسنة ٢٠٠٤ المعدل النافذ في إقليم كردستان - العراق إجحافاً واضحاً بحق السائق المخالف لأن هذه المادة جمعت بين سلطات الإتهام والإدانة والحكم في يد شخص واحد المتمثل بـ(ضابط الشرطة)، وبه يكون مخالفاً للقواعد الإجرائية السليمة في سير الدعوى الجزائية ومخلاً بحق المجنى عليه في الدفاع. ويشكل منح سلطة الإستئناف للجنة الاعتراض المشكل بموجب قرار من وزير الداخلية مخالفة قانونية أخرى، لأن اللجنة منتمية إلى نفس الوزارة التي يتبعها الضابط. ويعد ذلك تدخلاً واضحاً في شؤون القضاء من قبل السلطة التنفيذية ومخالفاً لمبدأ الفصل بين السلطات واستقلالية القضاء المنصوص عليه في المادة (١٩/ أولاً) من الدستور.

ثانياً/ التوصيات:

نرى ضرورة تضمين قانون المرور النافذ في العراق، وإقليم كردستان- العراق نصوصاً بإلزام استخدام حزام الأمان لكبار السن ومقعد داعم (بوستر) للأطفال وخوذات الوقاية لراكبي الدراجات النارية، لكونها وسيلة فعالة لتقليل إصابات المرور وتأمين الأمان والسلامة المرورية، فهم لا تنقذ الأرواح فحسب، وإنما تخفف كثيراً من خطورة الإصابات التي قد يتعرض لها الكبار والأطفال في المركبات، وكذلك راكبي الدراجات النارية. فكلما يكون المشرع دقيقاً في وضع هذه الشروط يكون المواطن في مأمن أكبر من حوادث المرور وتكون نسبة الإهدار في مجموع الإنفاق الوطني في وسائل النقل أقل.

ندعو المشرع العراقي أن يحذو حذو المشرع المصري في مراعاة المتغيرات والمؤثرات المختلفة في أثناء تحديد السرعة القصوى للمركبات، وكذلك النص على تحديد السرعة الأدنى أيضاً لاسيما في الطرق الخارجية، إضافة إلى إعادة النظر بالعقوبات المالية الهائلة التي تفرض على حالات تجاوز السرعة وإلغاء فكرة تصاعد مبلغ الغرامة مع ارتفاع السرعة المتجاوزة. على النحو الذي يراعي فيه التناسب والعدالة الجزائية ويحقق الأمن القانوني والسلامة المرورية للمواطن.

ندعو المشرع الكوردستاني إلى مراعاة التناسب في العقوبة المقررة لجريمة القيادة تحت تأثير المسكر أو المخدر في قانون المرور النافذ في إقليم كردستان العراق مقارنة بتلك المقررة للجريمة ذاتها في قانون المرور الإتحادي، لأن التمييز في المعاملة العقابية لهذه الجريمة بين الإقليم والحكومة الإتحادية يخل بمبدأ المساواة ويشكل نوعاً من الفوضى التشريعي ويؤثر سلباً على الأمن القانوني واليقين القانوني.



نرى ضرورة تأمين أجهزة الفحص الميدانية لتحديد نسبة تركيز الكحول في الدم (BAC) للسلطات المنفذة لقانون المرور لتمكينهم على ضبط حالات التمل المتجاوز للقانون وتسليمهم إلى العدالة مشفوعة بتقارير وفحوصات ميدانية منظمة في أثناء الضبط.

نوصي للمشرع الكوردستاني بعدم منح السلطة المرورية في خلق الجرائم والعقوبات، وإن دعت الضرورة إلى ذلك فيجب أن يكون هذا الأمر محصوراً جداً من الناحية الموضوعية ولا يتجاوز نطاق المخالفات. ندعو المشرع الكوردستاني إلى إعطاء الاختصاص بالنظر في الجرائم المرورية - سواء أكان في الجنايات أو الجنح أو المخالفات- إلى محاكم جنائية مختصة، وإنشطة التحقيق في القضايا المرورية بمحاكم تحقيقية خاصة بقضايا المرور في كل محافظة، وإعطاء المتهم فرصة مناقشة التهمة الموجهة إليه بما يكفل حقه في الدفاع ويساهم في بناء حكم قضائي عادل، على غرار ما سار عليه المشرع العراقي في المادة (٣١/ أولاً) من قانون المرور رقم ٨ لسنة ٢٠١٩ النافذ. وبه يمنع حصول التناقض والتعارض بين النصوص الجزائية الإجرائية، إذ أن القواعد الإجرائية في القضايا الجزائية تؤكد على عدم معاقبة شخص إلا بعد إجراء محاكمته لدى جهة قضائية عادلة، وعدم جواز بناء الحكم على دليل لم يطرح للمناقشة.

نوصي بإيراد تعريف للقيادة تحت تأثير المسكر ضمن قانون المرور النافذ في إقليم كردستان، وفي هذا السياق نقترح النص الآتي: «يقصد بالسياسة تحت تأثير المسكر قيادة المركبة في حالة السكر مع ارتفاع نسبة الكحول في الدم تعادل أو تفوق ٠,٢ في الألف».

نقترح إضافة عبارة «ويمكن تشديد العقوبة على قدر زيادة نسبة السكر أو التخدير» إلى القسم (٢٢/ ف٢) من قانون المرور رقم ٨٦ لسنة ٢٠٠٤، وبه تكون صياغة المادة على الوجه الآتي: «من قاد مركبته تحت تأثير مسكر أو مخدر بالحبس مدة لا تقل عن ( ثلاثة أشهر) ولا تزيد على ( سنة واحدة) أو بغرامة لا تقل عن ( ثلاثمائة ألف دينار) ولا تزيد على ( خمسمائة ألف دينار) أو بكلتا العقوبتين مع حجز المركبة مدة (سنة)، ويمكن تشديد العقوبة على قدر زيادة نسبة السكر أو التخدير»، وذلك لإطلاق يد القضاء في الموازنة بين العقوبة وخطورة الجريمة في أثناء النظر في مثل هذه المخالفات.

ندعو المشرع الكوردستاني أن يحذو حذو المشرع العراقي بإنشاء محاكم تحقيق و جنح خاصة بقضايا المرور في كل محافظة من محافظات إقليم كردستان وحصر سلطة ضبط المرور في سلطة الإتهام دون الإدانة والحكم. على أن يمنح سلطة الإدانة لمحاكمة التحقيق ويمنح سلطة الحكم لمحاكمة الجنح.

ندعو المشرع الكوردستاني والعراقي إلى منح سلطة تنفيذ الأحكام الصادرة في القضايا المرورية إلى مديريات التنفيذ وتحت إشراف ورقابة القضاء بشرط إيداع المبالغ المستحصلة من الغرامات في صندوق خاص باسم (صندوق السلامة المرورية) وحصار استعمالها بنسبة (١٠٠٪) لأغراض تحسين الطرق و تأمين مستلزمات السلامة المرورية في الإقليم، وذلك لمنع سيطرة السلطة التنفيذية على هذه الأموال وسد الطرق أمام الفساد المالي وسوء إدارتها وإعمال الرقابة القضائية وضمان استعمالها لتأمين مستلزمات السلامة المرورية.



## Abstract

This study aims to examine the policy adopted by the Iraqi legislator in ensuring traffic safety and approving criminal protection for it in both Federal Traffic Law No. ۸ of ۲۰۱۹; And the Kurdistan Region-Iraq Traffic Law No. ۸۶ of ۲۰۰۴, amended by Law No. ۲ of ۲۰۱۸.

We did this by highlighting the extent to which national traffic legislation responds to the methods and standards necessary to ensure traffic safety recommended by the World Health Organization (WHO) in its annual reports.

In addition to examining the legality of the crimes and penalties contained in the traffic law, their guarantees, and the extent of their effectiveness and suitability with the deteriorating reality in the current era in which society suffers from suffocation in cities and congestion in the streets as a result of the collapse of the public transportation sector.

The comparative analytical approach was relied upon to reach the desired goal of the research, through the following brief plan:

The first requirement/ legislative shortcomings affecting traffic safety.

The second requirement: the criminal legality of traffic crimes and penalties.

We hope that the research will contribute to drawing the attention of the national legislator to the shortcomings of the two legislations and fill their weaknesses in a way that is compatible with the reality of the Iraqi and Kurdistan societies, ensures the effective implementation of the two laws, and contributes to ensuring traffic safety and reducing traffic victims and injuries.

**Key words: Traffic law, traffic safety standards, criminal legality, traffic crimes, traffic penalties.**

## قائمة المصادر

### أولا/ التشريعات (الاساسية، العادية، الفرعية):

- الدستور العراقي الدائم لسنة ۲۰۰۵.
- قانون العقوبات العراقي رقم (۱۱۱) لسنة ۱۹۶۹.
- قانون المرور الإتحادي رقم ۸ لسنة ۲۰۱۹.
- قانون المرور العراقي النافذ رقم ۸ لسنة ۲۰۱۹.
- قانون المرور المصري رقم ۶۶ لسنة ۱۹۷۳.
- قانون المرور النافذ في إقليم كردستان - العراق رقم ۸ لسنة ۲۰۰۴ المعدل.
- قانون حظر شرب الخمر رقم ۶۳ لسنة ۱۹۷۶.
- قرار وزير الداخلية المصري بإصدار اللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم ۲۷۷۷ لسنة ۲۰۰۰.



نظام المرور الإسرائيلى (يهودا والسامرة) (رقم ١٣١٠) لسنة ١٩٩٢.

بيان رقم رقم (٩) لسنة ٢٠٠٨ الصادر عن مديرية المرور العامة.

### ثانيا/ الكتب:

أ/ باللغة العربية:

أحمد عوض بلال، التطبيقات المعاصرة للنظام ألاتهامى فى القانون الانجلوامريكى، ط١، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣.

جلال ثروت، اصول المحاكمات الجزائية، سير الدعو العمومية، الدار الجامعية، مطبعة الأمل، بيروت، ١٩٨٦.

عبد الحميد الشوارى، ضمانات المتهم فى مرحلة التحقيق الإبتدائى، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٨.

عبد الوهاب العشماوى، الاتهام الفردي أو حق الفرد فى الخصومة الجنائية، ط١، النشر للجامعات المصرية، ١٩٩٣.

عبد الأمير العقيلى و سليم حربى، أصول المحاكمات الجزائية - التحقيق والمحاكمة، ج٣، ط١، مطبعة المعارف، بغداد، ١٩٨٤.

عدنان عبد الحميد، مبادئ التحقيق فى حوادث الطريق، المكتبة الوطنية، بغداد، ١٩٧٩.

فوزيه عبد الستار، الادعاء المباشى فى الإجراءات الجنائية \_دراسة مقارنة، دار النهضة العربية ١٩٩٠.

مأمون محمد سلامة، الإجراءات الجنائية فى التشريع المصرى، الجزء الأول، بدون دار نشر، ٢٠٠١.

محمود محمود مصطفى، شرح قانون العقوبات/ القسم العام، مرجع سابق، ص ٣١-٣٢.

محمود نجيب حسنى، الدستور والقانون الجنائى، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢.

ب/ باللغات الأجنبية:

Hemn J Mohammad et al., Examining Risk Factors to Improve Safety in Enacting Traffic Law, International Conference on Engineering, Applied and Nano Sciences (ICEANS-2023), 2527-th of October 2023.

J. pradel, La rapidité de Linstance pénale, Aspecte de droit comparé, Rev. Pénit. 1995.

S. Hamid and K.-Z. Davoud, "Road traffic injuries measures in the Eastern Mediterranean Region: findings from the Global Status Report on Road Safety-2015," Journal of injury and violence research, vol. 11, no. 2, 2019.

### ثالثا/ البحوث والرسائل والأطاريح:

شاهر محمد علي المطيري، الشكوى كقيد على تحريك الدعوى الجزائية، فى القانون الجزائى الأردنى والكويتى والمصري، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق بجامعة الشرق الأوسط، ٢٠١٠.

محمد محي الدين عوض، حقوق المجنى عليه فى الدعوى الجنائية، أعمال المؤتمر الثالث للجمعية المصرية للقانون الجنائى، مارس ١٩٨٩.

محمود طه جلال، أصول التجريم والعقاب فى السياسة المعاصرة، أطروحة دكتوراه منشورة، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٥.

ياسر بن محمد سعيد بابصيل، الوساطة الجنائية فى النظم المعاصرة، دراسة تحليلية، رسالة ماجستير مقدمة إلى



جامعة نايف للعلوم الأمنية ، الرياض ، ٢٠١١.

يحيى بن صالح الحسون، التفويض في التجريم والعقاب، أطروحة دكتوراه، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، كلية الدراسات العليا/ قسم العدالة الجنائية، الرياض، ٢٠١٣.

#### رابعاً/ التقارير:

أ/ باللغة العربية:

منظمة الصحة العالمية. المكتب الإقليمي لشرق المتوسط، «تقرير السلامة على الطرق في منطقة شرق البحر الأبيض المتوسط: أبرز النقاط في تقرير الحالة العالمية الصادر عن منظمة الصحة العالمية بشأن السلامة على الطرق ٢٠١٨»، ٢٠٢٠.

منظمة الصحة العالمية، «تقرير الوقاية من الإصابات والعنف: نظرة عامة»، ٢٠٢٢.

منظمة الصحة العالمية، «تقرير الحالة العالمية عن السلامة على الطرق، ٢٠١٨، ص ٣٠٧.

ب/ باللغة الإنكليزية:

NHTSA, National Highway Traffic Safety Administration, “Traffic Safety Facts,” in 2019 Data, ed, 2019.

World Health Organization, “Managing speed,” World Health Organization, 2017.

World Health Organization, “The power of cities: tackling non-communicable diseases and road safety,” ed: Geneva, 2019.

World Health Organization, Seat-belts and child restraints. FIA Foundation for the Automobile and Society, 2009.

#### خامساً/ المصادر الإلكترونية:

دريد سلوم ، مقاله بعنوان: أهمية تنامي قطاع النقل ودوره في نمو الناتج المحلي الإجمالي، منشورة في مجلة النقل للدراسات والأبحاث في مجال النقل، متاحة على الرابط التالي : [http://mot.gov.sy/web/magazine/magazine\\_det.php](http://mot.gov.sy/web/magazine/magazine_det.php) ، تاريخ الزيارة: ٢٢/٨/٢٠٢٣.

عامر بن ناصر المطير، مستوى السلامة المرورية في الوطن العربي مقارنة بالدول الأخرى والاستراتيجية المقترحة لتحسينه، بحث متاح على الرابط التالي: <https://www.geosp.net/wp.content/uploads/05/2014/AF%D8%A3%D8%AF> ، تاريخ الزيارة ١/٩/٢٠٢٣.

منظمة الصحة العالمية ، تقرير عن الكحول والصحة لعامة لسنة ٢٠١٨، متاح على الرابط التالي: <https://www.who.int/ar/news/item/2018-09-21> ، تاريخ الزيارة ٢/٩/٢٠٢٣.

منظمة الصحة العالمية، تعزيز تشريعات السلامة على الطرق: دليل الممارسات والموارد للدول. ٢٠١٣، متاح على الرابط التالي: <https://www.emro.who.int/press-releases/2013> ، تاريخ الزيارة: ١٨/٨/٢٠٢٣.