المسؤوليَّةُ القانونيَّة المترتِّبة على قيادة دراجةٍ ناريَّةٍ بدونِ إجازةِ سياقة

م. أحمد حمزة ناصر
جامعة واسط– كلية القانون

الملخص:
يعد موضوع المسؤولية القانونية للقيادة بدون إجازة سوق من الموضوعات المهمة والجديرة بالبحث، لكون إجازة السوق تعد أهم الوسائل الإدارية التي تعنى بتنظيم حرية النقل. فمقتضيات المصلحة العامة ولاسيما حياة وأرواح المواطنين دعت المشرع الى تنظيم إجراءات منح إجازة السياقه. حيث تزايدت في الآونة الأخيرة أعداد الدراجات النارية في اغلب محافظات العراق وخصوصا العاصمة بغداد باعتبارها وسيلة نقل عملية تعفيهم من عناء وسائل النقل العمومي أمام الازدحام المروري إضافة الى رخص ثمنها مقارنة بالسيارات واقل تكلفة في استهلاك الوقود، لكن هذه الوسيلة أصبحت تشكل خطرا على المارة والسيارات مع تهور الشباب الذين يقودون الدراجات النارية بسرعة شديدة دون مراعاة لقوانين السير والإشارات المرورية خاصة وان معظمهم دون السن القانوني لقيادة الدراجة النارية.

الكلمات المفتاحية: القانونية– قيادة– دراجة– نارية اجازة سياقة

Abstract

Legal responsibility for driving a motorcycle without a driver's license

The issue of the legal responsibility of driving without a driver’s license is one of the important topics worthy of research, because the driver’s license is the most important administrative means concerned with regulating the freedom of transportation. The requirements of the public interest, especially the lives of citizens, called for the legislature to regulate the procedures for granting driving licenses. As the number of motorcycles has recently increased in most of the governorates of Iraq, especially

become a danger to pedestrians and cars with the recklessness of young people who drive motorcycles very quickly without observing traffic laws and traffic signals, especially since most of them are under the legal age to drive a motorcycle.

the capital, Baghdad, as it is a practical means of transportation that relieves them of the trouble of public transport in front of traffic congestion, in addition to its cheaper price compared to cars and less expensive in fuel consumption, But this method has

- **المقدِّمة:**

أوَّلا- موضوعُ الدِّراسة:

يُعَدُّ موضوع المسؤوليَّة القانونيَّة للقيادة بدون إجازة سوقٍ، من الموضوعات المهمة والجديرة بالبحث، لكون إجازة السوق تُعَدُّ أهم الوسائل الإدارية، التي تعنى بتنظيم حرية النقل. فمقتضيات المصلحة العامة، ولا سيما حياة وأرواح المواطنين؛ دعت المشرِّع إلى تنظيم إجراءات منح إجازة السياقة، إذ تزايدت في الآونة الأخيرة أعداد الدراجات النارية، في أغلب محافظات العراق، وخصوصاً العاصمة بغداد، على اعتبارها وسيلة نقلٍ عملية تعفيهم من عناء وسائل النقل العمومي، أمام الازدحام المروري. فضلا عن إلى رخص ثمنها مقارنة بالسيارات، وأقلُّ تكلفة في استهلاك الوقود، ولكنَّ هذه الوسيلة أصبحت تشكل خطراً على المارة والسيارات، مع تهور الشباب الذين يقودون الدراجات الناريَّة بسرعة شديدة،من دون مراعاة لقوانين السير والإشارات المرورية خاصة، وأن معظمهم دون السن القانوني لقيادة الدراجة النارية.

وكل ذلك؛ دفع بدوريات الشرطة ورجال المرور، إلى شن حملات واسعة لمصادرة الدراجات المخالفة، خصوصا أن أغلبها بغير أوراق رسمية، إذ أعلنت مديرية المرور العامة عن منع قيادة الدراجات النارية، التي لا يمتلك أصحابها اجازات سوق.

كما منعت مديرية المرور العامة، ركوب شخصين على دراجة واحدة، وفرضت غرامة مالية مقدارها (١٠٠) مئة ألف دينار، على المخالف؛ لأن معظمها بات يشكل خطراً على المواطنين؛ لأنها أصبحت وسيلة للسرقة والتحرش بالفتيات وإزعاجهن. إضافة إلى عدد الحوادث التي يتسبب بها سائقو الدراجات النارية.

ونتيجة لذلك؛ أصدر المشرع العراقي العديد من القوانين والتعليمات، التي تعالج موضوع منح إجازة السوق، وكذلك كل ما يتعلق بأمور المرور؛ ومنها القانون الملغى رقم (٤٨)، لسنة ١٩٧١، وكذلك الأمر الصادر عن سلطة الائتلاف المنحلة رقم (٨٦)، لسنة ٢٠٠٤، الذي تم تعديله بالقانون رقم (١٠٠)، لسنة ٢٠١٢، وتعليمات تسجيل

المركبات، وإجازات السياقة رقم (١)، لسنة ٢٠٠٩، وصولاً الى قانون المرور رقم (٨)،لسنة ٢٠١٩ النافذ.

ثانياً– إشكاليَّة الدراسة:

يتصدى هذا البحث، إلى أهم موضوعات القانون الإداري؛ وهو قانون القيادة من دون الحصول على إجازة سوقٍ، من خلال دراسة تأثيرها في النظام العام.

كما تدور إشكالية هذا البحث أيضاً؛ حول إن العقوبة التي تفرض على سائق الدراجة النارية، والإجراءات المتبعة؛ هي إجراءات معقدة، وتشغل المحاكم بأمور بسيطة، لا تحتاج إلى هذا التعقيد.ولذلك؛كان الأجدر بالقانون رقم (٨)، لسنة ٢٠١٩، أن يوكلها إلى رجال المرور؛ لتقليل الوقت والجهد والإجراءات.

ثالثاً– منهجيَّة الدِّراسة:

نحتاجُ في دراستنا لموضوع هذا البحث، إلى منهجيةٍ تتمثل في المنهج التحليلي؛ فمن خلاله نحلل النصوص القانونية والأحكام القضائية، وكذلك عرض الآراء الفقهية، لكي نلاحظ مدى الملائمة بين التشريعات النافذة،وكذلك معالجة هذه الإشكاليات. وفي بعض إجزاء هذا البحث؛ احتجنا إلى المنهج المقارن، الذي يقوم على المقارنة بين أنظمةٍ قانونيةٍ مختلفة.

رابعاً– خطَّة الدِّراسة:

استناداً إلى الإشكاليات المطروحة في أعلاه؛ اعتمدنا في هذا الدراسة على خطةٍ مكوَّنة من مبحثين: تناولنا في **الأول**؛ مفهوم إجازة سياقة الدراجة النارية، مبينين فيه التعريف والأهمية. أما **الثاني**؛فقد سلطنا الضوء فيه على شروط منح إجازة السوق، والجزاء المترتب على القيادة من دون الحصول عليها.

ثمَّ ختمنا الدراسة، بخاتمةٍ تضمنتعلى أهم النتائج والتوصيات.

المَبْحثُ الأوَّل

مفهومُ إجازة سياقة الدَّراجة الناريَّة

تُعَدُ إجازة السياقة، من أهم الوسائل التي من خلالها تستطيع الإدارة تنظيم هذا النشاط المعقد؛ وذلك من أجل المحافظة على النظام العام، وضمان استمرار المرافق العامة بانتظام، واضطراد تحقيقاً للمنفعة العامة أيضاً.

ولإيضاح مفهوم إجازة السياقة؛ سنقسم هذا المبحث إلى المطلبين الآتيين:

المطلبُ الأوَّل

تعريف إجازة سياقة الدَّراجة الناريَّة

الإجازة في اللغة؛ مصدرها "الفعل الثلاثي (أجاز)، وأجاز الشيء أي جعله مُباحاً، وقد تكون الإجازة بمعنى إجازة التصرف، وجعله نافذا"[١].

أما لفظ السياقة؛ فإن "مصدرها الفعل الثلاثي (ساق)؛ وهي تدل على الحرفة، والسائق؛ هو

من يقود القطار، أو السيارة، او الدراجة، أو غيرها"[٢].

أما اصطلاحاً؛ فقد تباينت التشريعات المقارنة بخصوص تعريف إجازة السياقة، وذهبت في ذلك إلى اتجاهين: **الأول**؛ لم يضع تعريف لإجازة السياقة، كما هو الحال في المشرع الفرنسي والمشرع المصري، إذ تم تنظيمها –فقط– وفقاً للوائح إدارية[٣].

في حين تمثل الثاني بالمشرع العراقي، الذي ذهب إلى وضع تعريف لإجازة السياقة، إذ عرفها بموجب المادة (١)، من قانون المرور رقم (٨)، لسنة ٢٠١٩؛ بأنها: "وثيقة قيادة المركبة، التي يصدرها ضابط الإجازات، وفق أحكام هذا القانون"[٤].

ويلحظ من خلال التعريف في أعلاه، أنه لم يبين معنى إجازة السوق، بصورةٍ دقيقة ومفصلة، بالإضافة إلى إن عبارة ضابط الاستخبارات، بحسب المادة (١/ البند ١٨) من القانون أعلاه؛ تعني (مدير المرور العام، أو من يخوله من الضباط صلاحية إصدار إجازة السوق).

وقد عرف قانون المرور النافذ رقم (٨)، لسنة ٢٠١٩ السائق بأنه:"كل شخص طبيعي يقود مركبة، بإجازةٍ تختص بنوع المركبة"[٥].

وعرف المركبة بأنها: "آلة ميكانيكية أو دراجة عادية، أو نارية، أو عربة، أو أي جهاز آخر، يسير على الطريق بقوة ميكانيكية، أو بأي وسيلةٍ أخرى ويشمل ذلك الجرار"[٦].

أما الدراجة النارية؛ فقد عرفها بأنها:"واسطة نقل ذات عجلتين، أو ثلاث؛ مجهزة بمحرك آلي للاندفاع، على ألا يقل حجمه عن (٤٠) سم٣ ، ولا يكون تصميمها على شكل عجلة"[٧].

وبالاستناد إلى ذلك؛ تُعَدُّ إجازة السياقة امتيازاً، من امتيازات السلطة العامة، التي تتمتع بها الإدارة اتجاه الأفراد. وبإرادتها المنفردة؛ تستطيع منح الترخيص (إجازة السوق) من عدمه، وفقاً للقوانين والأنظمة السارية[٨].

أما من الناحية القضائية؛ فالقضاء: سواء أكان في فرنسا، أم في مصر، أم في العراق؛ اكتفى فقط بالإشارة إلى مصطلح إجازة السياقة من دون وضع تعرف مانع جامع لها. ففي قرار لمحكمة التمييز الاتحادية؛ جاء فيه:"عند النظر في الحكم المميز؛ ظهر أنه صحيح وموافق للقانون؛ نظراً لثبوت قيام المميز بقيادة السيارة من دون اجازة سوق ... "[٩].

وفي قرار آخر لمحكمة استئناف بغداد/ الكرخ الاتحادية، بصفتها التميزية؛ جاء فيه: "... وإنه كان يقود سيارته، من دون إجازة سوقٍ أصولية ..."[١٠].

ومن خلال ما تقدم؛ يتضح –لنا– بأن القضاء، لم يعرِّف إجازة السياقة؛ وإنما – فقط– أشار إليها إشارةً في هامش أحكامه.

وقد عُرِّفتْ إجازة السوق (الترخيص الإداري)، من الناحية الفقهية في القانون المصري بأنها: "إلزام الأفراد على الحصول على إذنٍ، أو موافقة من الجهة الإدارية المختصة؛ للسماح بممارسة نشاطٍ معين قبل البدء فيه ..."(١١). أما في العراق؛ فقد عُرِّفتْ بأنها: "قرار صادر عن الإدارة المختصة، وموضوعه عدم السماح لأي شخصٍ بممارسة نشاطٍ فرديٍّ معين؛ إلا بعد الحصول على إذنٍ من السلطة ..."(١٢).

المطلبُ الثاني

أهميَّةُ إجازة السياقة

إن إجازة السياقة: (الرخصة، أو تصريح السياقة، أو القيادة)؛وهي عبارة عن وثيقةٍ رسميةٍ، يستطيع حاملها قيادة سيارة، أو حافلة، أو شاحنة، أو دراجة نارية؛ فمن خلالها تستطيع الإدارة أن تنظم وتراقب نشاط الأفراد في هذا المجال؛ ولما لها من أهمية في حماية المجتمع من خطر الحوادث، التي قد تنتج عن قيادة المركبات. بالإضافة إلى كونها تُعَدُّ وسيلة مهمة بيد سلطة الضبط الإداري، تستخدمها من أجل المحافظة على عناصر النظام العام؛ وكما يأتي:

أولاً– المحافظة على الأمن العام:

يُقْصَدُ بالأمن العام – على اعتباره عنصر من عناصر الضبط الإداري–بأنه من أبعاد الظروف، التي من شأنها الحيلولة دون تحقيق الحياة الهانئة للأفراد، وإبعادها عن كل ما يهددها من مخاطرٍ، بما يحقق بث الشعور بالطمأنينة، لدى أفراد المجتمع، على أرواحهم، وسلامة اجسامهم واموالهم(١٣).

وبناءً على ذلك؛ فإن مصطلح الأمن العام بحسب الوظيفة الإدارية للدولة، هو المحافظة على السلامة العامة، من خلال درء ومنع المخاطر التي من شأنها أن تهدد الأفراد بطريقةٍ وقائيةٍ وقبل حدوثها، من خلال ما تمتلكه من سلطة في إصدار قراراتٍ تهدف إلى الحفاظ على الأمن العام. ومن تلك القرارات؛ قرارها بإصدار إجازة السوق، كأن تضع بعض الشروط للحصول عليها أو تصدر أنظمة وتعليمات، بالاستناد إلى القانون من أجل تنظيم حركة المرور(١٤).

وقد نص قانون المرور رقم (٨)، لسنة ٢٠١٩، في المادة (٤٤/ البند الأول)، على ما يأتي: "أولاً– تكون شرطة المرور مسؤولة، عن تنظيم حركة المرور في داخل المدن وفي خارجها، بالتعاون مع الدوائر ذات العلاقة، ومنع سير المركبات في بعض الطرق والجسور (بصورةٍ مؤقتة)، عند الاقتضاء وتعيين الطرق البديلة وأوقات ذلك،

وأخذ التدابير اللازمة لمنع الازدحام والاخطار...".

وبالاستناد إلى ذلك؛ تتضح –لنا– أهمية عنصر الأمن العام، على اعتباره أحد عناصر الضبط الإداري، في المحافظة على أرواح المواطنين، من خطر الحوادث التي قد تتسبب بها القيادة، من دون الحصول على إجازة سوقٍ، لما تمثله من أهميةٍ كبيرةٍ في إعداد الشخص، لكي يكون قادراً على القيادة بسلامةٍ وإدراك.

ثانياً– المحافظة على السكينة العامة:

يُقْصَدُ بالسكينة العامة؛ هي المحافظة على السكون والهدوء في الطرق والأماكن العامة، ومنع مظاهر الإزعاج والمضايقات. لأن من أبسط حقوق الفرد على الدولة؛ هو العيش بهدوء والشعور بالطمأنينة، وهذا لا يمكن تحقيقه إلا بتدخل سلطة الضبط الإداري، من أجل القضاء على جميع مصادر الإزعاج والضوضاء غير المألوفة؛ وذلك عن طريق منع استعمال مكبرات الصوت وآلات التنبيه؛ إلا عند الحاجة القصوى(١٥).

وهذا ما نص عليه قانون المرور رقم (٨)، لسنة ٢٠١٩، في المادة (٢٥/ البند ثالثاً) منه، على عدة إجراءاتٍ وقائيةٍ، تلجأ إليها الإدارة من أجل المحافظة على السكينة العامة؛ كما يأتي: "يُعَاقَبُ بغرامةٍ مقدارها ٥٠٠٠٠ خمسون ألف دينار، كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية: استعمال جهاز التنبيه الهوائي، أو المتعدد النغمات، أو المشابه لأصوات الحيوانات، أو وضع مكبرات الصوت، أو الصافرات التي تزعج مستخدمي الطريق".

ثالثاً– المحافظة على الصحة العامة:

تُعَدُّ المحافظة على الصحة العامة؛ من العوامل المساعدة للمحافظة على الأمن العام، وعدم الإخلال به في ذات الوقت؛ وذلك من خلال جملة من الإجراءات، التي تتخذها سلطات الضبط الإداري، للتأكد من مراعاة سائقي المركبات للتعليمات الصحية، وكذلك تطبيق الحظر الصحي إن وجد؛ للحيلولة دون انتشار الأمراض والأوبئة. وقد تزايدت أهمية عنصر الصحة العامة، بسبب النمو السكاني المتسارع وتعقيدات الحياة الحديثة، وسرعة وسهولة الاتصال بين أفراد المجتمع، بحيث أصبحت الأمراض تأخذ شكل الكوارث(١٦).

ولذا؛ أصبح على عاتق سلطات الضبط الإداري ،القيام بدورها ومتابعة إجراءات تنظيف الطرق والأماكن العامة، ومراقبة مدى التزام سائقي المركبات على مختلف أنواعها، بالتعليمات الصحية، وكذلك حماية البيئة من التلوث؛ وهذا ما نص عليه قانون المرور العراقي، إذ جاء فيه: "يعاقب بغرامة مقدارها ٥٠٠٠٠ خمسون ألف دينار، كل من ارتكب

فعلاً من الأفعال الآتية:"... ف. رمي النفايات والأوراق والسكائر في الشارع"[١٧].

وبناءً على ذلك؛ نلحظ أن قانون المرور، له دور كبير في المحافظة على الصحة العامة، من خلال الصلاحيات التي خولها إلى سلطات الضبط الإداري، وفقاً لما تراه مناسباً، وبما ينسجم مع مبدأ المشروعية.

رابعاً- المحافظة على الآداب والأخلاق العامة:

وفقاً للتطور الحديث في موضوع الآداب والأخلاق العامة، لاسيما بعد (حكم لوتيسيا) عام ١٩٥٩ في فرنسا[١٨]؛ نجد أن هدف الضبط الإداري،لا يقتصر فقط على تحقيق الأمن العام، أو الصحة العامة، أو السكينة العامة؛ بل يشمل كل ما يخلُّ بالآداب والأخلاق العامة ايضاً؛ ومنها: ما قد يقوم به البعض من سائقي المركبات، في أثناء قيادتهم من أفعال، قد تقود إلى تهديدٍ للقيم المعنوية، التي يجب حمايتها.

ولذا؛ فمن خلال إجازة السياقة؛ تستطيع الإدارة تنظيم نشاط ممارسة السياقة للمركبة، بما يضمن احترام العنصر الرابع من عناصر، أو أغراض الضبط الإداري: (الآداب والاخلاق العامة)، عن طريق منحها للإجازة، أو الامتناع عن ذلك، بحسب الأحوال، وبما يكفل المحافظة على النظام العام.

وهذا ما أكد عليه المشرع، في الدستوري العراقي، وتحديداً في المادة (١٧/ البند الأول) من الدستور، لعام ٢٠٠٥ النافذ، إذ جاء فيها: "لكل فردٍ، الحق في الخصوصية الشخصية، بما لا يتنافى مع حقوق الأخرين والآداب العامة". كما أن قانون المرور النافذ رقم (٨)، لسنة ٢٠١٩؛قد بيَّن هذا الموضوع بصورةٍ ضمنيةٍ، من خلال التأكيد على عدم القيادة برعونة، أو تحت تأثير المخدر، أو في حالة سكر[١٩].

نخلص مما تقدم؛ إلى القول: إن الآداب والأخلاق العامة؛ هي بحد ذاتها فكره نسبية، قد تتغير بتغيُّر الزمان والمكان، بحسب الظروف. وبالتالي؛ فهي تدخل ضمن أهداف الضبط الإداري، وعلى الأخيرة اتخاذ الاجراءات اللازمة كافة، بحق كل سائق مركبةٍ، يكون سلوكه منافي للآداب والأخلاق، من أجل حماية النظام العام.

المبحثُ الثَّاني

الأحكامُ القانونيَّة لإجازة السياقة

على الرغم من الأهمية التي تحظى بها إجازة السياقة، في المحافظة على النظام العام وحياة الناس، وما يشكله قرار منحها في كونه قرار إداريٌّ فرديٌّ بسيطٍ؛ إلا إنه بالمقابل لا تمتلك الإدارة سلطة تقديرية مطلقه في منحها من عدمه،إذ إن على

الإدارة أن تمنح الإجازة، متى ما توافرت الشروط المحددة بموجب القانون، هذا من جهة، ومن جهةٍ أخرى يترتب جزاء قانوني على القيادة من دون الحصول عليها.

وبناءً عليه؛ سوف يتم تقسيم هذا المبحث إلى المطلبين الآتيين:

المطلبُ الأول

شروط منح إجازة السوق

حدد قانون المرور رقم (٨)، لسنة ٢٠١٩ النافذ، شروط منح إجازة السياقة للمركبات على اختلاف أنواعها. وبذلك؛ فإن منح الإجازة يتطلب توافر شروط معينة، لا تستطيع الإدارة التغاضي عنها. وبالتالي؛ فإنها تكون ملزمة بإصدار الإجازة، متى ما توافرت الشروط التي حددها المشرع. ولذلك؛ سوف نتطرق في هذا المطلب، إلى أهم الشروط؛ وهي:

أولاً–شروط تتعلَّق بالسن:

يُشْترطُ في طالب إجازة السياقة، أن يكون كامل الأهلية؛ أي بمعنى الصلاحية الممنوحة للشخص طالب الإجازة، بحيث يكون مسئولاً مسؤولية كامله للقيام بالتصرف القانوني.

ويرى بعض الفقهاء، أن شرط الأهلية؛ هو من الشروط البديهية التي يفترض وجودها في شخص طالب الإجازة، حتى وإن لم يتم النص عليه بصورةٍ مباشرة في القانون[٢٠].

وبالتالي؛ فإن سائق المركبة يجب أن يكون مدركاً ومؤهلاً للقيادة؛ مما دفع الدول إلى تحديد السن القانوني، لكي يصبح الشخص كامل الاهلية. ففي مصر؛ نلحظ أن قانون المرور قد وضع لكل رخصةٍ شروطٍ محدده؛ للحصول عليها. وعلى أي حالٍ؛ قد اشترط أن لا يقل عمر مقدم طلب الحصول على إجازة السياقة (رخصة القيادة)، عن ثمانية عشر عام[٢١].

أما في العراق؛ فقد نص قانون المرور رقم (٨)، لسنة ٢٠١٩ النافذ، على شرط العمر كشرطٍ أساسٍ في منح الإجازة،من خلال بيان كل فئةٍ من فئات الإجازة؛ إذ نص على ما يأتي: "أ– بلوغ (١٨) ثماني عشر سنةللإجازة فئات (أ) و(د) للمعوقين، و(هـ) وفئة الصم والبكم (خاصة).ب– بلوغ (٢٠) عشرون سنة للإجازة فئتي (ب) و(و).ج– بلوغ (٢٥) خمسة وعشرون سنة للإجازة فئة (ج)"[٢٢].

ثانياً– الشروط الصحية والنفسية:

لا يتم تحقيق الأمن المروري، في أي بلدٍ بجهودٍ أحادية الجانب؛ وإنما يجب أن تبذل الجهود كافة، لا سيما الجهود الصحية والوقائية، التي تتجسد في تدقيق شروط اللياقة الصحية للشخص طالب إجازة السوق، لكي تتمكن من تقليل نسبة وقوع الحوادث؛ وذلك عن طريق إخضاعه إلى

اختباراتٍ:(صحية، ونفسية)، قبل منحه إجازة السوق[٢٣].

وقد اختلفت الدول في موضوع الشروط الصحية؛ فبعضها يُخْضِعُ الشخص طالب الإجازة إلى لجنةٍ طبيةٍ، قبل منحه الإجازة، أو قد تشترط إجراء فحصٍ دوريٍّ، وليس فقط عند منح أو تجديد الإجازة، كما هو الحال في فرنسا[٢٤].

أما في مصر والعراق؛ فإن شرط إجراء الفحص الطبي؛ يُعَدُّ أحد الشروط الأساسية، في الحصول على إجازة السوق؛ وذلك عن طريق إحالته إلى لجانٍ طبيةٍ مختصة، وفقاً لاستمارةٍ خاصة مُعَدَّة لهذا الغرض[٢٥].

وبذلك؛ فالمشرع العراقي، ونظيره المصري؛ كانا موفقين في تضمين قوانين المرور، نصَّاً يحدد كيفية تشكيل اللجان الطبية، وآلية إجراء الفحص.

ثالثاً- الاختبار النظري والفني:

يُعَدُّ الاختبار النظري والفني؛ أحد الشروط الأساسية لمنح إجازة السوق، ويتم ذلك في اتجاهين: **الأول؛** الإجابة عن الأسئلة النظرية، التي تُوجه إليه؛ وعادة ما تكون عن علامات وإشارات المرور الثابتة، وكذلك بيان أسبقيات السير على الطريق. أما **الثاني؛** فإنه يتمثل في الاختبار الفني على ميكانيكية المركبة، والتدقيق في شروط السلامة والمتانة؛ وهذا ما أكد عليه قانون المرور العراقي[٢٦].

رابعاً- أن لا يكون ممنوعاً من السياقة بموجب حكمٍ قضائي:

إن قانون المرور،شأنه شأن بقية القوانين في الدول؛ فهو يُعَدُّ وسيلة ردعٍ لكل من لم يلتزم بنصوصه؛ لأن عدم الالتزام به والتقيد بما يتضمنه من فقرات؛ يقود إلى كوارث لا تُحْمَدُ عقباها، وخسائر بالأنفس والممتلكات. ولذلك؛ نلحظ الأهمية من إدراج الشرط الرابع، من شروط الحصول على إجازة السياقة؛ وهو أن لايكون ممنوعاً من السياقة بموجب حكمٍ قضائيٍّ[٢٧].

ويتم ذلك؛ من خلال تدقيق السوابق القضائية، للشخص طالب الإجازة. وكذلك أخذ إقرار من ذات الشخص، بعدم وجود مانعٍ قانونيٍّ من السياقة[٢٨].

المطلبُ الثاني

جزاءُ قيادة دراجة ناريةٍ بدون إجازة سوق

نصَّ قانون المرور رقم (٨)، لسنة ٢٠١٩، على أن "يعاقب بالحبس مدَّة لا تقلُّ عن شهرٍ واحد، ولا تزيد على ثلاثة أشهر، أو بغرامة مقدارها (٢٠٠٠٠٠) مائتا ألف دينار؛ كل من قاد مركبة بدون إجازة سوقٍ، أو إجازة سوقٍ مسحوبةٍ أو مُلغاةٍ، وحجز المركبة مدة لا تزيد على عشرة أيام"[٢٩].

أما عن الإجراء العملي، الذي يتم عند قيادة دراجة ناريةٍ، من دون إجازة سياقة؛ فإنه يتمثل بالآتي:

١-يُحال المخالف صاحب الدراجة النارية مع عجلته، من قبل مفارز المرور؛ ويتم تسليم الدراجة النارية مع سائقها، إلى مركز الشرطة بصفة مخالف.

٢-يتم تدوين أقواله ابتدائياً؛ ثم يتم عرضه على القاضي بصفة متهم؛ ويتم كفالته بثلاثة ملايين دينار.

٣-يتم فحص الدراجة من قبل خبيرٍ قضائي؛ يسمى (البراد الآلي)، وقيمة الفحص (٢٥٠٠٠) خمس وعشرون الف دينار.

٤-بعد ذلك؛ يعرض المتهم على القاضي، لفرض غرامة مقدارها (٢٠٠٠٠٠) مائتا ألف دينار؛ وتعاد إليه العجلة، إذا كانت ملكاً للمخالف.

ولنا على الإجراءات في أعلاه؛ العديد من الملاحظات؛وهي:

١-إن قيادة دراجة من دون إجازة سياقةٍ؛ تندرج تحت جرائم المخالفات؛ وذلك من خلال العقوبة التي حددتها المادة (٣٢) في أعلاه.

٢-لا نجد هناك حاجة (للبراد الآلي)؛ لأن سائق الدراجة النارية، لم يرتكب جريمة دهسٍ، ولم يعمل حادث، و(البراد الآلي) أكيد الغاية منه؛ هو فحص جودة العجلة ومتانتها، ومعرفة سبب الخلل فيها، الذي نتج عنه الحادث المروري.

٣-إن إجراء فرض الغرامة، ممكن لرجل المرور فرضه على المخالف، مع حجز المركبة من دون حاجةٍ؛ لإحالة المخالف إلى القاضي، وإشغال المحاكم بأمورٍ بسيطة، لا تستوجب إجراءاتٍ معقدة.

- **الخاتمة:**

من خلال الدراسة في أعلاه؛ توصلنا إلى النتائج والمقترحات الآتية:

أوَّلاً- النتائج:

١-تُعَدُّ المركبات، ومن ضمنها الدراجات النارية؛ وسيلة نقلٍ عملية؛ لأنها تحد من عناء وسائل النقل العمومي، وخصوصاً الازدحام المروري، إضافة إلى رخص ثمنها مقارنة بالسيارات. كما أنها أقل تكلفة في استهلاك الوقود.

٢-حدد قانون المرور رقم (٨) لسنة ٢٠١٩، شروط منح إجازة السياقة؛ وهي شروط تتعلق بالسن واللياقة الطبية والاختبار النظري والفني، وأن لا يكون قد صدر حكم قضائي يمنع السائق من السياقة.

٣-تُعَدُّ سياقة دراجة ناريةٍ من دون إجازة سوقٍ؛ من عِداد المخالفات؛ لأن العقوبة المحددة، لها أقل من سنة.

٤-إن الإجراءات التي حددها قانون المرور رقم (٨)، لسنة ٢٠١٩، عند قيادة دراجة

نارية من دون إجازة سياقةٍ؛ هي إجراءات معقدة، وتشغل المحاكم بأمور بسيطة، يمكن لرجال المرور القيام بها.

ثانياً- المُقترحات:

١- جعل فرض الغرامة البالغة (٢٠٠٠٠٠) مائتا ألف دينار، من قبل رجال المرور؛ وذلك للأسباب الآتية:

أ- لأن قيادة الدراجة النارية من دون إجازة سياقة؛ تُعَدُّ مخالفة، أي إنها ليست جناية، أو جنحة.

ب-تقليل الروتين المتمثل بتدوين الأقوال، ابتدائياً وقضائياً، وطلب الكفيل، وفحص البراد الآلي.

ت-إرباك مكاتب التحقيق، في فتح قضية كأجراءٍ لا فائدة منه.

ث-هناك غرامات يفرضها رجال المرور، مماثلة للمبلغ المذكور في أعلاه.

٢- تشديد العقوبة عند تكرار المخالفة؛ وذلك بحجز الدراجة النارية لمدة ستة أشهر، ومضاعفة الغرامة.

٣- تعديل نص المادة (٣٢)؛ ليصبح بالشكل الآتي: "لرجل المرور فرض غرامةمقدارها(٢٠٠٠٠٠) مائتا ألف دينار، كلمن قاد مركبة بدون إجازة سوقٍ، أو إجازة سوقٍ مسحوبةٍ،أو ملغاةٍ، وحجز المركبة مدة لاتقل على (١٠) عشرة أيام، ولا تزيد على شهر، وفي حالة تكرار المخالفة تصبح الغرامة (٤٠٠٠٠٠) أربعمائة ألف دينار، وتُحجز المركبة لمدة لا تقل عن (٦) ستة أشهر، ولا تزيد على سنة".

الهوامش:

١- جمال الدين بن منظور الأنصاري: **لسان العرب**، ج٣، ط١، الدار المصرية للتأليف والترجمة والنشر، القاهرة، ١٩٥٦،ص٨١.

٢- جبران مسعود:**معجم الرائد**، ط١، دار العلم للملاين، بيروت، ١٩٩٢، ص٤٢٦.

٣- محمد الطيب عبد اللطيف:**نظام التراخيص والأخطار (دراسة مقارنة)**، ط١، مطبعة دار التأليف، القاهرة، ١٩٥٧، ص١٠٠.

٤- المادة (١/ البند السابع عشر)، من قانون المرور رقم (٨) لسنة ٢٠١٩، منشور في جريدة الوقائع العراقية، بالعدد ٤٥٥٠، في ٢٠١٩/٨/٥.

٥- المادة (١/ البند السادس عشر)، من قانون المرور رقم (٨)، لسنة ٢٠١٩.

٢- المادة (١/ البند الأول)، من قانون المرور رقم (٨)، لسنة ٢٠١٩.

٣- المادة (١/ البند الحادي عشر)، من قانون المرور رقم (٨)، لسنة ٢٠١٩.

٤- يُنظر في ذلك؛ سليمان محمد الطماوي:**النظرية العامة للقرارات الإدارية**، ط١، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٦٦، ص٢١٨.

٥- قرار محكمة التمييز الاتحادية رقم (٤٢٩)، لسنة ١٩٨٣، منشور على الموقع الإلكتروني:www.hge,ig/gview_28، تاريخ الزيارة: ٢٠٢٠/١٢/٢٦.

٦- قرار محكمة استئناف الكرخ الاتحادية رقم (٢٧٣)، لسنة ٢٠١٥، منشور على الموقع الإلكتروني:www.hic.ig.net، تاريخ الزيارة: ٢٠٢٠/١٢/٢٢.

٧- حسين عبد الله قايد:**حرية الصحافة**، ط١، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٤، ص١٤٣.

١- سجى محمد عباس:**دور الضبط الإداري البيئي في حماية جمال المدن**، ط١، المركز العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٧،ص٢٨٢.

٢- يُنظر في ذلك؛ عزيزة الشريف :**دراسات في التنظيم القانوني للنشاط الضبطي**، ط١، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٩، ص٣٩.

٣- سامي جمال الدين :**أصول القانون الإداري**، ط١، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٣،ص١٥٦.

١- يُنظر في ذلك؛ محمد رفعت عبد الوهاب:**النظرية العامة للقانون الإداري**، ط٣، دار الجامعة الجديد، الإسكندرية، ٢٠١٢، ص٢١٢.

٢- حسني درويش عبد الحميد:**الضبط الإداري في النظم الوضعية المعاصرة**، مجلَّة المحاماة، العدد:(٢)، القاهرة، ١٩٨٥، ص١٤٢.

١- المادة (٢٥/ البند الثالث/ ف)، من قانون المرور، رقم (٨)، لسنة ٢٠١٩.

٢- عزيزة الشريف، (م. س)، ص٤٦.

٣- المادة (٣٥/ البند ثانياً)، من قانون المرور رقم (٨)، لسنة ٢٠١٩.

١- سليمان محمد الطماوي، (م. س)، ص٢١٠.

٢- المادة (٣٥/ ١)، من قانون المرور المصري، رقم (٦٦)، لسنة ١٩٧٣، المعدل،التي جاء فيها: "يشترط لمنح رخصة القيادة،أن تتوفر في طالب الترخيص الشروط الآتية: ١- ألا يقل سن الطالب عن ١٨ سنة ميلادية، للرخص الواردة بالبندين (٧،١) من المادة السابقة، وعن ٢١ سنة ميلادية بالنسبة للرخص الواردة في البنود (٣،٢،١٢،٨،٦،٥،٤).

١- المادة (٢١ / البند أولاً) من قانون المرور رقم (٨)، لسنة ٢٠١٩.

٢- زين العابدين عواد كاظم:**المسؤولية الجزائية الناشئة عن حوادث المرور**، بحث منشور على الموقع الالكتروني:http://www.iasj.net، تاريخ الزيارة: ٢٨/ ١٢/ ٢٠٢٠.

٣- سعيد أحمد علي قاسم، (م. س)، ص٧٥.

٤- المادة (٢١/ البند ثانياً)، من قانون المرور العراقي رقم (٨)، لسنة ٢٠١٩. وكذلك المادة (٥٧)، من اللائحة التنفيذية لقانون المرور المصري رقم (٦٦)، لسنة ١٩٧٣ المعدل.

١- المادة (٢١/ البند ثالثاً)، من قانون المرور العراقي رقم (٨)، لسنة ٢٠١٩، وكذلك المادة (١٠٠/ البند أولاً)، من تعليمات تسجيل المركبات وإجازات السياقة، رقم (١)، لسنة ٢٠٠٩ المعدل.

٢- محمد رفعت عبد الوهاب، (م. س)، ص.٢٥٦

٣- المادة (٢١/ البند خامساً)، والمادة (٢٣/ البند ثالثاً)، من قانون المرور العراقي رقم (٨)، لسنة ٢٠١٩.

٤- المادة (٣٢)، من قانون المرور رقم (٨)، لسنة ٢٠١٩.

المراجع:

١- ابن منظور جمال الدين الأنصاري، الدار المصرية للتأليف والترجمة، القاهرة، ١٩٥٦.

٢- د.حسين عبد الله قايد، حرية الصحافة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٤.

٣- د. حسني درويش عبد الحميد، الضبط الإداري في النظم الوضعية المعاصرة، مجلة المحاماة، العدد الثاني، القاهرة، ١٩٨٥.

٤- جبران مسعود، معجم الرائد، دار العلم للملاين، بيروت، ١٩٩٢.

٥- د. عزيزة الشريف، دراسات في التنظيم القانوني للنشاط الضبطي، دار النهضة العربية ، القاهرة، ١٩٨٩.

٦- د. سليمان محمد الطماوي، النظرية العامة للقرارات الإدارية، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٦٦.

٧- د. سامي جمال الدين، أصول القانون الإداري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٣.

٨- د.سجى محمد عباس، دور الضبط الإداري البيئي في حماية جمال المدن، المركز العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٧.

٩- د.زين العابدين عواد كاظم، المسؤولية الجزائية الناشئة عن حوادث المرور، بحث منشور على الموقع الالكتروني http://www.iasj.net.

١٠- . محمد الطيب عبد اللطيف، نظام التراخيص والإخطار، دراسة مقارنة، مطبعة دار التأليف، القاهرة، ١٩٥٧.

١١- د. محمد رفعت عبد الوهاب، النظرية العامة للقانون الإداري، دار الجامعة الجديد، الإسكندرية، ٢٠١٢.

١٢- قانون المرور العراقي رقم (٨) لسنة ٢٠١٩، منشور في جريدة الوقائع العراقية بالعدد ٤٥٥٠ في ٢٠١٩/٨/٥.

١٣- قانون المرور المصري رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ المعدل.

١٤- قرار محكمة التمييز الاتحادية رقم ٤٢٩ لسنة ١٩٨٣، منشور على الموقع الالكتروني www.hge,ig/gview_28

قرار محكمة استئناف الكرخ الاتحادية رقم ٢٧٣ لسنة ٢٠١٥، منشور على الموقع الالكتروني www.hic.ig.net