

الأحكام الإجرائية للمخطط المروري.  
*Procedural provisions of the traffic plan.*

بحث مشترك مقدم من قبل  
الاستاذ المساعد الدكتور حيدر حسين علي  
الباحث فهد عادل شغيدل العصمي  
جامعة كربلاء / كلية القانون

الخلاصة

نظراً لأهمية المخطط المروري لأنه من الوسائل والإجراءات المهمة والتي تُقدم كدليل إثبات إلى المحاكم المختصة لبيان المُقصر في الحوادث المرورية والحكم على بالعقوبة المناسبة حسب الخطأ المرتكب سواء كانت عقوبة جنائية أو تعويض، لما تُمثله هذه الحوادث من خطرٍ على حياة الناس وممتلكاتهم، الأمر الذي يتطلب من الجهات المختصة المتمثلة بمديرية المرور بذل أقصى الجهود لإتقان عمل المخططات المرورية لما له من تأثير في مسألة الإثبات الجزائي على وجه الخصوص، وتناول البحث موضوع ( الأحكام العامة للمخطط المروري) استناداً إلى قانون المرور العراقي رقم (8) لسنة 2019 الذي لم يشهد تنظيمًا دقيقاً للمخطط المروري وآليات الطعن، لذا تناولنا التعريف بالمخطط المروري، وكذلك بيان مُتطلبات المخطط المروري، وضمانات تنظيمه، وخاتمة تضمنت أهم الاستنتاجات والمقترحات.

الكلمات المفتاحية: المخطط المروري، رجل المرور، المركبة.

**Abstract.**

Given the importance of the traffic plan because it is one of the important means and procedures that are presented as proof of evidence to the competent courts to indicate the negligence in traffic accidents and to judge him with the appropriate penalty according to the error committed, whether it is a criminal penalty or a civil penalty, because these accidents represent a danger to people's lives and their property, which requires The competent authorities represented by the traffic directorates make maximum efforts to master the work of traffic plans because of its impact on the issue of criminal evidence, and the research dealt with the topic (general provisions of the traffic plan) based on the Iraqi Traffic Law No. (8) of 2019, which did not witness a precise organization of the traffic plan and mechanisms The appeal, so we dealt with the definition of the traffic plan and criminal evidence, as well as a statement of the requirements of the traffic plan, the guarantees of its organization, and a conclusion that included the most important results and proposals.

**Key words :** traffic plan, traffic man, the vehicle.

## المقدمة.

## أولاً/ موضوع البحث.

وسيلة الإثبات في موضوع الحوادث المرورية هي المخطط المروري، فالحوادث تُعد من الظواهر المهمة التي تُسبب المعاناة للمجتمع لما لها من أثر كبير في حياتهم وسلامة أجسادهم وأموالهم، فعند حدوث تلك الحوادث المرورية لأبد من وجود أدلة يستند عليها القاضي في حكمه عند النظر في الدعوى تتناسب مع الواقعة، وأن لكل دليل له تأثير على قناعته، ومن الأدلة المباشرة والمهمة في الحوادث المرورية هو المخطط المروري الذي يُنظمه رجل المرور بعد حدوث الحادث مباشرةً، ولكي يكون رسم المخطط المروري ذا تأثير في مسألة إثبات الحادث والوقوف على أسبابه وتحديد المُقصر لإدانته من قبل المحكمة تحقيقاً للعدالة التي يتوخاها القانون، يُستلزم بأن يكون رسم المخطط المروري وفق ضوابط وأحكام مُعينة، مما لذلك الأثر الكبير والواضح على القناعة الوجدانية للقاضي بصورة خاصة، وعلى مسألة الإثبات الجزائي بصورة عامة.

## ثانياً/ أهمية البحث.

تنبع أهمية دراسة الموضوع من أهمية الحقوق المُقررة للإنسان، ومن أهمية المحافظة على أرواح الناس وحماية مُمتلكاتهم، والمُمتلكات العامة وفق أساليب علمية مُتبعة في الواقع العملي لإعطاء كل ذي حق حقه وبيان المُقصرين، فمن هذه الأساليب هو المخطط المروري الذي يُعد إجراء فني ضروري يقع على عاتق رجل المرور بناءً على الإجراءات القضائية التي تكون مبنية على توجيهات قاضي الموضوع استناداً إلى القوانين والأنظمة النافذة والتي تكون الغاية منها فض النزاع بين أطراف الدعوى وذلك لمعرفة المُقصر والمُتسبب في الحادث المروري.

## ثالثاً/ إشكالية البحث.

تتركز إشكالية الدراسة حول المواصفات والشروط التي يجب أن يتمتع بها عنصر المرور المُختص عند إجراء الكشف الفني للمخطط المروري، وإمكانية أن يكون هنالك نص تشريعي في قانون المرور النافذ يُنظم ذلك، ومن ضمنها اللجان المختصة والمواصفات الفنية التي يجب أن تتمتع بها وآليات الطعن؛ كون النصوص التشريعية حاسمة ولا تقبل الاجتهاد مما ينعكس على عمل أكثر دقة ورصانة.

## رابعاً/ هدف البحث .

يهدف إلى التعرف على الملامح والأحكام الإجرائية للمخطط المروري لما لها من أثر في الإثبات الجزائي والوصول إلى رسم مُخطط يرتقي إلى إثبات الحقوق الناتجة عن الحوادث المرورية، وكذلك الهدف منه هو الوقوف على آليات المخطط وإبراز الجانب الإيجابي منها، والعمل على دعوة المُشرع لمعالجة أوجه القصور التشريعي واكتشاف أبرز الثغرات التي تُضعف هذا العمل الإجرائي للوصول إلى النصوص والإجراءات التي تكفل حماية حقوق أطراف الحادث وذويهم.

## خامساً/ منهجية البحث.

سنعتمد في دراسة بحثنا على المنهج التحليلي للنصوص القانونية، وكذلك المنهج الاستقصائي من خلال مُراجعة الجهة الفنية المختصة ( مديرية المرور)، وفق التشريع العراقي.

## سادساً/ نطاق البحث.

إن بحث موضوع (الأحكام العامة للمخطط المروري) يتحدد نطاقه في الجانب الإجرائي للمخطط المروري، ويتطلب بحثه في التشريعات العراقية، لذا تم بحثه في قانون المرور العراقي رقم (8) لسنة 2019 ومُقارنته مع بعض القوانين الإجرائية العراقية كقانون أصول المحاكمات الجزائية رقم (23) لسنة 1971 المُعدّل.

## سابعاً/ خطة البحث.

ارتأينا تقسيم البحث على ثلاثة مباحث، نتناول في المبحث الأول التعريف بالمخطط المروري، وفي المبحث الثاني مُتطلبات المخطط المروري، أما في المبحث الثالث سنتناول ضمانات تنظيم المخطط المروري، وأنهينا البحث بخاتمة تتضمن أهم الاستنتاجات والمُقترحات.

**المبحث الأول/ التعريف بالمُخطط المروري .**

إن المُخطط المروري هو من الإجراءات المهمة والذي يُستعان به بأغلب الحوادث المرورية والذي من خلاله نتوصل إلى الحقيقة، لذا سنقسم هذا المبحث على مطلبين نتناول في المطلب الأول تعريف المُخطط المروري، ونعرض في المطلب الثاني عناصر المُخطط المروري .

**المطلب الأول/ تعريف المُخطط المروري.**

إن الوقوف على مدلول المُخطط المروري يقتضي منا الخوض في معناه من الناحية اللغوية والاصطلاحية، وسنبين هذين المعنيين فيما يأتي:  
أولاً- تعريف المُخطط المروري لغةً .

يجدُ لفظ " المُخطط المروري " أصله اللغوي في فعل ( حَطَّ ) من خط الوجه خطأً: صار فيه خطوط، وخط الغلام على الشيء، أي رسم علامه، ويُقال إن فلان يخطُّ على الأرض إذا كان يفكر في أمر، وخط الرمال في الرمل أو في الأرض، ويُقال خطَّط الأرض والبلاد: جعل لها خطوطاً وحدوداً (والتخطيط) في علم الرسم والتصوير: هي فكرة مثبته بالرسم تدلُّ على ما يُقصد في الصورة (1).  
خطط: الخط: الطريقة المستطيلة في الشيء، والخط الطريق يقال الزم هذا الطريق (2).

أما معنى كلمة المروري لغةً يُقال: مرَّ يمرُّ من المرور، ونقولُ مررتُ بفلانٍ مرأً ومروراً، وممرأً أي اجتزته، ومر الدهر أي ذهب، والجمع مرات (3)، ويُقال مر عليه أي اجتازه وهو الماضي والاجتياز بالشيء (4). وفي القرآن الكريم قال تعالى " وَالَّذِينَ لَا يَشْهَدُونَ الزُّورَ وَإِذَا مَرُّوا بِاللَّغْوِ مَرُّوا كِرَامًا " (5)، أي المرور باللغو هو المقصود به المرور بأهل اللغو ومعنى ذلك إذا مرو بأهل اللغو مرو صادين ومعرضين عنهم فهم لا يتدخلوا بهم ولا يتم مخالطتهم ومجالستهم (6).

**ثانياً- تعريف المُخطط المروري اصطلاحاً:**

فيما يخصُّ المعنى الاصطلاحي للمُخطط المروري نجدُ عدم ورود تعريفه في التشريعات ذات الصلة كقانون المرور المصري رقم (66) لسنة 1973 المعدل ولائحته التنفيذية، وقانون أصول المحاكمات الجزائية العراقي رقم (23) (لسنة 1971) المعدل، وقانون المرور العراقي رقم (8) لسنة 2019، غير أن القانون الأخير أشار إلى المُخطط المروري بقوله " للمحاكم أن تعتمد الصور والبيانات والقرارات الأخوذة بواسطة وسائل فحص وقياس درجة السكر وأجهزة رصد المخالفات ومُخطط محل الحادث ووصل سحب إجازة السوق الذي يُنظمه رجلُ المرور ممن لا تقل رتبته عن رتبة ضابط صف (7). أما من الناحية الفقهية نجد أن بعض الفقهاء قد عرفه بأنه ( هو رسم إيضاحي يحدد المكان الذي وقعت فيه الجريمة أو الحادث المروري وأبعاد ومواقع كل شيء له علاقة مباشرة فيها لتعطي فكرة وصوره صادقة وواضحة ودقيقة لكي تُحدد مسؤولية مرتكبيها، ويُستحسن أخذ صورة للحادث فوتوغرافية إضافة إلى المُخطط، لأن وجودهما يُعطينا ويرسم لنا صورة حية ومُفصلة للموضوع (8). كما تم تعريفه بأنه: (عبارة عن رسوم إيضاحية تُنظم وتُحدد أماكن وقوع الحادث وتبيِّن مواقع وأشكال وأبعاد كل شيء له علاقة بالحادث لإعطاء صورة وفكرة عن طبيعة وأسلوب وقوع الحادث) (9). وقيل بشأنه أيضاً أنه (رسم يُبين مكان التصادم وإيضاح العلاقة بين أطراف الحادث المروري، كما يُبين آثار الإطارات على الطريق وبيان موضع ارتطام وتصادم السيارات وكيفية تحركها بعد ذلك ووقوفها النهائي وتحديد كل الأمور السالفة الذكر بدقة من خلال قياس المسافات والأبعاد) (10).

نستنتج مما سبق أن التعريفات التي وردت للمُخطط المروري هي تعريفات مُتشابهة حيث تشترك جميعها بأن المُخطط المروري هو رسم صورة لمكان وقوع الحادث . وبناءً على ما تقدم نستطيع أن نقول بأن المُخطط المروري هو رسم إيضاحي لمحل الحادث ووصفه وصفاً دقيقاً من قبل رجال المرور المُخولين بذلك، مما يُعطى صورة واضحة للمحكمة عن كيفية وقوع الحادث، والمُتسبب به وفق إجراءات قانونية.

**المطلب الثاني/ عناصر المُخطط المروري.**

إن المُخطط المروري الذي يُجريه رجل المرور يتكون من عنصرين رئيسيين أحدهما بشري والآخر مادي:

أولاً- **العنصر البشري:** ويتمثل هذا العنصر برجل المرور واطراف الحادث

1- **رجل المرور:** والذي يُقصد به " الضابط أو المُنتسب الذي يعمل في إدارة وتنظيم المرور المُخول بتطبيق أحكام هذا القانون"<sup>(11)</sup>، ويُلاحظ أن المُشرع العراقي في قانون المرور قد استعمل مُصطلح ( رجل المرور) على الرغم من عدم شمولية المُصطلح للعنصر النسوي في شرطة المرور، وكان من الأوفق في نظرنا إيراد المُشرع مُصطلح ( شرطة المرور) أو ( عنصر المرور)، لكننا سننقيد بالتسمية الرسمية في القانون وهي ( رجل المرور) في نطاق دراستنا هذه. من الواجبات المهمة والرئيسة التي تقع على عاتق رجل المرور عندما يقع الحادث المروري فإنه ينتقل فوراً إلى محل الحادث المروري بسبب وجوده في التقاطعات والشوارع، وعند تلقي الإخبار عن وجود حادث مروري فعلى رجل المرور المُخول صلاحية عضو ضبط قضائي اتخاذ أهم الإجراءات التالية:

أ- الانتقال فوراً إلى مكان وقوع الحادث المروري وعليه ممارسة دوره كعضو ضبط قضائي وحسب واجباته المُحددة في القانون<sup>(12)</sup>، كما عليه أن يؤمن سلامة مكان الحادث خشية أن يقع حادث آخر، ويقوم بتقديم المُساعدة إلى القاضي والمُحقق وتزويدهم بكافة المعلومات وتسليم المتسببين بالحادث إلى السلطات المختصة، ويقوم أيضاً بتثبيت كل الإجراءات التي يقوم بها وإرسالها إلى قاضي التحقيق، وعليه القيام بكل الإجراءات التي تُحافظ على الأدلة<sup>(13)</sup>.

ب- على رجل المرور عندما يصل إلى مكان الحادث المروري ضبط أطراف الحادث وأخذ مفاتيح المركبات وإجازات السياقة<sup>(14)</sup>.

ت- وضع العلامات التحذيرية قرب مكان الحادث والاتصال بدوائر الإطفاء أو الكهرباء إذا كان هناك حريق أو من المحتمل أن يقع أو إذا أدى الحادث إلى قطع وتخريب الأسلاك الكهربائية<sup>(15)</sup>.

ث- عند وجود مصابين أو وفيات نتيجة الحادث المروري فعلى المرور أن يتصل بالإسعاف ويستعين ويستنجد بالناس المتواجدين لنقلهم لأقرب مستشفى، كون عملية الإسعاف تحد من المخاطر على حياة المصابين<sup>(16)</sup>.

ج- مُعالجة الاختناقات المرورية التي تحصل بسبب الحادث المروري، والاتصال بالمحقق عند عدم حضوره، ويُقدم كافة الأدلة والأوراق الثبوتية الأخرى التي تفيد التحقيق إليه بموجب محضر ضبط رسمي وقانوني معمول به سابقاً<sup>(17)</sup>.

ح- يقع على عاتق رجل المرور المتواجد بمكان الحادث أن يُحافظ على الآثار الناتجة عن الحادث أو المُتصلة به، إذ يُعتبر هذا الأمر من أهم واجبات عضو الضبط القضائي التي حدتها المادة (39) من قانون أصول المحاكمات الجزائية لكونه عضو من أعضاء الضبط القضائي<sup>(18)</sup>، وأحكام هذه المادة لا تسري فقط على رجل المرور بل هي واجبات عامة تقع على عاتق كل أعضاء الضبط القضائي المُحددة في القانون<sup>(19)</sup>.

خ- تنظيم استمارة مُخطط الحادث المروري الرسمية التي أعدتها مديرية المرور وكتابة كافة المعلومات المطلوبة فيها، وعليه أن يرسل المركبات التي تضررت من الحادث والمتسببة فيه وإزالة كل الأشياء التي تخلت عن الحادث لكي لا تتسبب في حادث آخر أو تمنع حركة السير<sup>(20)</sup>.

وتنتهي مهمة رجل المرور في موقع حدوث الحادث عند تواجد قاضي التحقيق أو المحقق أو ممثل الادعاء العام مالم يتم تكليفه بمهمة أخرى من قبل احدهم، وتستكمل بقية الإجراءات في مركز الشرطة من قبل المحقق أو قاضي التحقيق<sup>(21)</sup>، ولكن ما الشُروط والمؤهلات التي يجب توافرها في رجل المرور لكي توكل إليه مهمة رسم المُخططات المرورية؟ فنلاحظ بأن المُشرع لم ينص على تلك الشُروط والمؤهلات كما نصت عليها بعض القوانين<sup>(22)</sup>.

2- **أطراف الحادث:** وهم كل من تسبب بالحادث أو تضرر منه، وفي أحوال كثيرة يكون أطراف الحوادث المرورية معروفين وتكون مهمة التحقيق هو تحديد ومعرفة السبب في الحوادث وما يترتب عليها من خسائر بشرية ومادية، وذلك للمساعدة في تقدير التعويض للمتضرر من جراء ذلك الحادث ومعرفة الذي يتحمل الخسائر المترتبة<sup>(23)</sup>.

**ثانياً- العنصر المادي:** - والذي يتمثل بالسيارات وحوادثها .

والسيارة هي: " كل مركبة مزودة بمحرك آلي يعمل بالوقود وقادرة على السير بالطرق البرية عدا ما تسير منها على السكك الحديدية ، وتكون بحكم السيارة المقطورة الملحقة بها"<sup>(24)</sup>، وقد أورد المشرع العراقي مُصطلح المركبة بديلاً عن السيارة، إذ عرفت المادة الأولى من قانون المرور العراقي رقم (8) لسنة 2019 المركبة وفقاً لأنواعها وكما يأتي:

- 1- المركبة الخفيفة: كل مركبة مُعدة لنقل الأشخاص أو البضائع ولا يزيد وزنها عن (2,5 طن).
- 2- المركبة الثقيلة: هي كل مركبة مُعدة لنقل البضائع والتي يزيد وزنها الفارغ عن (2,5 طن).
- 3- الحافلة: هي كل مركبة تنقل ما يزيد عن أربعة عشر راكباً.
- 4- العجلة: هي واسطة آلية مُصممة للنقل ذات مُحرك آلي.
- 5- عجلة خصوصي: هي العجلة التي تنقل الأشخاص بدون أجرة.
- 6- عجلة الأجرة: هي العجلة التي تنقل الأشخاص مقابل أجر.
- 7- عجلة حمل: هي العجلة التي تنقل البضائع والمواد والحيوانات باختلاف أنواعها.
- 8- عجلة مُدرعة: هي العجلة التي تُدرع ويتم نقل الأشخاص والأشياء المهمة والثمينة فيها.
- 9- العجلة المصفحة: هي العجلة التي تُدرع جوانبها للحفاظ على حياة من فيها من أشخاص.
- 10- رأس القاطرة: هي العجلة التي تسحب مركبة نصف مقطورة.
- 11- المركبة الزراعية: هي آلية تُستعمل للأغراض الزراعية مثل الساحبة والحاصدة وغيرها.
- 12- المركبة الإنشائية: هي آلية تستعمل للأغراض الإنشائية مثل الرافعة والحادلة وغيرها.
- 13- الدراجة النارية: آلة نقل ذات عجلتين أو ثلاثة ولا يقل حجمها عن (40سم<sup>3</sup>).
- 14- الدراجة الهوائية: آلة نقل ذات عجلتين أو ثلاثة تسير بمجهود راكبيها.
- 15- العربة: هي مركبة تنقل الأشخاص والمواد تسير بجهد راكبيها أو جهد حيوان ولا تُسجل في دوائر المرور.

كما عرف المشرع المصري السيارة " بأنها كل ما أعد للسير تُعتبر مركبة شرط أن تسير على الطرق العامة"<sup>(25)</sup>، ثم بين لنا أن المركبة تُصنف إلى نوعين فهي أما مركبات النقل السريع وهي السيارات والمقطورات ونصف المقطورات والجرارات والدراجات وغيرها التي تستخدم وتسير على الطرق العامة ، والنوع الآخر هي مركبات النقل البطيء وتشمل الدراجات غير النارية وغير الآلية التي تسير بجهد الإنسان أو الحيوان<sup>(26)</sup>، ونرى بأن هذا التعريف أكثر شمولية من التعريف الذي تناولته المشرع العراقي. وتُعد حوادث السيارات<sup>(27)</sup> عنصراً مهماً من عناصر المخطط المروري وهي على ثلاثة أنواع:

**النوع الأول حادث الاصطدام** وهذا الحادث ينتج عن تصادم مركبتين أو أكثر أو أن ترتطم مركبة مع شيء آخر على الطرق وخارجها ، كأن تتصادم سيارتان مع بعضهما أو سيارة تتصادم مع دراجة<sup>(28)</sup>.

**النوع الثاني حادث الدعس** والتي ينتج عنها إصابة شخص أو أكثر ويتسبب له الأذى أو الوفاة وتشمل هذه حتى الحيوانات.

**النوع الثالث فهو حادث الانقلاب** والذي يتمثل بخروج المركبة عن سيرها بعد اختلال توازنها أو تتدحرج عن مسارها الطبيعي عن الطريق<sup>(29)</sup>.

ولا بُد أن نبين معنى الحوادث المرورية التي هي عنصر مهم من عناصر المخطط المروري فنلاحظ أنها اعتداء على مصالح أفراد المجتمع وتُعرض أرواحهم وأموالهم للخطر<sup>(30)</sup>، وإن اغلب القوانين المرورية لم تُعرف الحوادث المرورية أو الجرائم المرورية ، في حين ذهبت بعض القوانين بوضع تعريف لها وبيان عناصرها منها قانون السير الأردني رقم (49) لسنة 2008 فقد عرفت الحادث المروري بأنه ( كل واقعة تسببت فيها على الأقل مركبة واحدة متحركة في إلحاق أضرار بشرية أو مادية أو كليهما)<sup>(31)</sup>، أما المشرع العراقي في قانون المرور رقم (8) لسنة 2019 فقد نص على العقوبات للمتسبب في الحوادث المرورية في الفصل العاشر في المواد (25، 42) ونلاحظ أن المشرع تعامل مع أغلب الحوادث المرورية ضمن جرائم الخطأ<sup>(32)</sup> لأنها جرائم لا يتوفر فيها القصد الجنائي، كما يلاحظ الباحث أنه لا يوجد تعريفاً للحوادث المرورية، لذا نقترح على المشرع أن يورد تعريفاً للحوادث

المرورية، ونقترح التعريف الآتي: ( الحوادث المرورية هي كل ضرر يُصيب الآخرين بسبب مركبة سواء كان ناتجاً عن دس أو انقلاب أو اصطدام). وعلى صعيد القضاء فإن محكمة التمييز الاتحادية قد أصدرت قراراً عبرت به عن الحوادث أو الجرائم المرورية (( بأنها من الجرائم الخاصة التي يتولاها المشرع بالنص عليها بقوانين عقابية خاصة ، منها قانون المرور وليس في قانون العقوبات))<sup>(33)</sup>. ومن خلال اطلاع الباحث على نماذج المخططات المرورية المُعتمدة في مديريات المرور تبين لنا أن أنواع الحوادث المرورية أعلاه يتم إدراجها في محضر الكشف المروري أو ما يُسمى ( محضر كشف حادث مروري ) ويُرفق معه المخطط المروري أو ما يُسمى بـ ( مُرْتسم الحادث ) . ولا يُد لرجل المرور أن يتقن المخطط المروري لأن محاكم التحقيق والموضوع تعتمد على المخطط المروري بشكلٍ أساسي في تكوين قناعتها وما تتوصل إليه من أحكام وقرارات<sup>(34)</sup>. لذا نرى من الأوفق لدوائر المرور إعداد وتدريب وتهيئة عناصر لديهم الكفاءة والمهنية والخبرة في تنظيم ورسم المخططات المرورية بفاعلية وسرعة وإتقان ومهنية، وذلك من خلال إشراكهم في دوراتٍ خاصة تُحدد مُددها وشروطها وآلية عملها من قبل مديرية المرور العامة.

### المبحث الثاني/ مُتطلبات المخطط المروري.

لكل عمل لابد له من توافر عدة شروط بمثابة قواعد يسري عليها يتم الأخذ بها وفق إجراءات مُعينة، لذا سنقسم هذا المبحث على مطلبين، نتناول شروط وقواعد رسم المخطط المروري في مطلبٍ أول، وإجراءات وطرق رسم المخطط المروري في مطلبٍ ثانٍ.

#### المطلب الأول/ شروط وقواعد رسم المخطط المروري .

عند الشروع بأي عمل وإتقانه بصورة صحيحة لابد من تطبيق الشروط والقواعد الواجبة الإلتباع، وهناك عدة شروط وقواعد، يجب على رجل المرور أن يتبعها عند الشروع في رسم المخططات المرورية وهي: أولاً- الدقة والترتيب: من الواجبات المهمة والضرورية التي تقع على عاتق رجل المرور عند قيامه بإجراء المخطط المروري بعد وقوع الحادث هو أن يكون دقيقاً في كتابته، وأن تكون هذه الكتابة بخطوط واضحة ومفهومة لدى المُحقق والمحكمة المختصة، وأن يقوم باختيار مقاييس موحدة لكي يستطيع أن تكون جميع مكونات العمل موحدة لما لهذه المقاييس من أهمية كبيرة لدى القاضي<sup>(35)</sup>، فمثلاً كأن يستخدم القائم بالمخطط المروري المقياس المتري لأنه أفضل من القياس بالخطوات لأن الطريقة الأخيرة تختلف من شخص إلى آخر فبالتالي تكون غير مُحددة، فالمقياس المتري يكون ثابت لذا يتوجب أن يكون بصحبه دائماً وأن يحتفظ بمقياس متري لا يقل طوله عن (25متر)، كما يجب عليه إذا استخدم هذا المقياس فيجب أن يستخدمه في كل الأماكن في المخطط، فلا تُقاس المسافة بين المركبة والرصيف بالأمتار والمسافة بين المركبة والجنّة مثلاً بالخطوات؛ لأن القياس بهذه الطريقة لا يُعطينا دقة في الوصف مما يصعب على القاضي المُختص تقدير تلك المسافة<sup>(36)</sup>.

ثانياً- يقوم رجل المرور عند رسمه المخطط المروري بتصوير مكان الحادث فوتوغرافياً عن طريق الكاميرا التي بحوزته؛ مما يُفيد ذلك في بيان وتوضيح الأضرار التي تسببت به المركبات المُتصادمة، والأماكن التي تضررت من الحادث، وبيان الآثار الناتجة عن الإطارات نتيجة لاحتكاك الإطارات في الطريق بسبب الفرامل، حيث يتم الاعتماد على المخطط المروري والتصوير الفوتوغرافي معاً ولا يعوز وجود أحدهما عن الآخر، كما تُوضع علامة نجمة على المُرْتسم لتُدل على نقطة الاصطدام<sup>(37)</sup>.

ثالثاً- يجب أن يكون رسم المخطط المروري شاملاً أي يقوم القائم برسم المخطط المروري بذكر وشرح كل الأشياء التي لها علاقة بالحادث المروري حتى لو كانت تلك الأشياء قليلة الأهمية ، وترك الأشياء التي ليست لها علاقة أو فائدة بالحادث، وعدم إهمال ذلك؛ لأن الكثير من الأمور البسيطة في الواقع العملي قد تُكشَف فيما بعد أنها ذات أثر واضح وكبير في التسبب بوقوع الحوادث المرورية، لذلك ونتيجة لما تم ذكره يجب أن يقوم رجل المرور بملاحظة أثر الإطارات للمركبات المُتسببة في الحادث قبل وأثناء وبعد وقوعه، ويثبت جميع المُخلفات الضرورية الناتجة عن الحادث المروري<sup>(38)</sup>.

رابعاً- يتم رسم المخطط المروري بورقة مستقلة عن محضر الكشف، كما يقوم رجل المرور باستخدام الرموز الإيضاحية في المخطط على شكل أرقام أو حروف لكل مركبة، كما يجب ألا يعتمد الخبير المروري على غيره في توضيح هذه الأمور التي ذكرناها عند رسم المخطط المروري<sup>(39)</sup>.  
خامساً- يجب على القائم برسم المخطط المروري من رجال المرور عند الانتهاء من رسم المخطط المروري بصورة نهائية التأكد قبل أن يُغادر مكان الحادث من مطابقة المخطط المروري الذي رسمه على الحادث الواقع؛ ليتدارك الأخطاء أو النسيان والسهو التي وقع فيها، ومن ثم يقوم برفق المخطط المروري مع أوراق الدعوى إن كانت هناك دعوى من أحد أطراف الحادث وتقديمها للقاضي للاطلاع عليها، مما يسهم ذلك في إنارة المحكمة المختصة في تصور وقوع الحادث المروري وطبيعته وحيثياته<sup>(40)</sup>.  
كما يُستحسن أن يستخدم رجل المرور عند عمل المخططات المرورية أوراق ذات مربعات لكي تُساعده في الاسترشاد عند رسم المخططات ومن حيث كتابة النسب التي يستنتجها من الحادث، وأدوات الرسم الأخرى من أقلام وغيرها، حيث يُعتبر ذلك من الأدوات الرئيسية التي يجب أن تكون بحوزة الخبير المروري المُختص برسم المخططات المرورية<sup>(41)</sup>.  
**المطلب الثاني/ إجراءات وطرق رسم المخطط المروري.**

**أولاً- إجراءات المخطط المروري:** عند البدء برسم المخطط المروري من قبل رجل المرور المُكلف بهذا الشأن لا بُد له من اتخاذ مجموعة إجراءات مُهمه وهي كالتالي:

1- الإجراء الأول الذي يقوم به الخبير المروري فور وصوله إلى الحادث المروري هو إلقاء نظرة عامة على مكان الحادث ليتكون لديه تصوراً شاملاً وواضحاً لهذا المكان<sup>(42)</sup>.  
2- معرفة زمان ومكان وقوع الحادث، فينبغي على رجل المرور عند الشروع برسم المخططات أن يذكر الوقت بالتحديد بالساعة واليوم والشهر والسنة، وبيان حالة الجو ، وكذلك تحديد الوقت الذي وقع به الحادث ليلاً أم نهاراً، وبيان اسم المحافظة والمنطقة الشارع وأقرب نقطة دالة للحادث، وبيان الطريق هل هو طريق داخلي أم خارجي وتفصيل كل ذلك في النموذج أو ما يُسمى ( الكشف المروري) المُعد من قبل مديرية المرور

3- من الضروري تحديد الأبعاد والمسافات بشكل دقيق باستعمال الشريط المتر، ورسم جميع المركبات المُشتركة في الحادث المروري، وكذلك الشواخص والأشخاص وكل ماله علاقة مُباشرة أو غير مُباشرة بالحادث، ويكون ذلك عن طريق مقياس رسم ثابت، ومن الأفضل أن يكون الرسم كل مليمتر على ورقة الرسم يُقابلهُ متر على الأرض<sup>(43)</sup>.

4- يقوم الخبير المروري عند البدء برسم المخطط المروري بتحديد وتعيين الجهات الأصلية الأربعة، حيث يقوم بتحديد الشمال الجغرافي إلى موقع الحادث المروري، ويقوم برسم هذا الاتجاه على الورقة الخاصة برسم المخطط المروري في الركن العلوي منها، ومن ثم يقوم برسم وتوضيح كل الاتجاهات والخطوط بالنسبة لهذا الاتجاه الذي قام بتحديد<sup>(44)</sup>.

5- يقوم رجل المرور بتحديد المنطقة التي أراد رسمها في المخطط المروري بصورة نظرية على ألا تكون واسعة، حيث تُغطي المنطقة التي يُريد رسمها كل المنطقة التي في موقع الحادث المروري مُنذ البداية وإلى النهاية لإعطاء ذلك الرسم صورة واضحة بطبيعة المنطقة التي وقع فيها الحادث المروري وجميع ما يُحيط به من طرق<sup>(45)</sup>، ويُفضل أن يكون موقع اصطدام المركبات في مُنتصف المنطقة، ومن ثم يبدأ بالرسم<sup>(46)</sup>.

6- يكون رسم المخطط المروري في موقع الحادث، وتُدون كل الأشياء التي أمامه، والتأكد من عدم وجود أخطاء وتصحيحها إن وجدت، والابتعاد عن الاعتماد على الذاكرة<sup>(47)</sup>.

7- يقوم الخبير المروري ببدء الرسم من نقطة ثابتة تُسمى نقطة البداية، وتكون هذه النقطة على رصيف ثابت، وعندما لا يوجد رصيف يقوم بتحديد الحائط وأوصافه والأبنية ويكون ركن تلك البناية هو النقطة الثابتة، ويُفضل بأن تكون هذه النقطة ثابتة غير قابلة للإزالة مثل عمود الإنارة أو عمود الكهرباء، كما يقوم بقياس عرض الطريق والمُنحدرات ودرجة الانحدار إن كانت موجودة، وإن كان هناك تقاطع في

موقع الحادث المروري فعليه توضيحه إذا كان ذلك التقاطع له علاقة بالحادث المروري الذي حصل في ذلك المكان<sup>(48)</sup>.

8- على الخبير المروري المختص برسم المخططات عند وصوله لمحل الحادث أن يقوم بمعاينة مكان الحادث المروري، والاستماع إلى أقوال الشهود الذين شاهدوا الحادث، وكذلك الاستماع إلى أطراف الحادث، كما عليه ملاحظة الآثار الموجودة في مكان الحادث المروري مثل الفرائم والإطارات، وموضع المتوفين والمصابين إذا كانت هناك حالات وفاة أو إصابة لسائقي المركبات أو للركاب أو للمشاة بسبب الحادث المروري<sup>(49)</sup>.

9- كما يجب أن تُرسم المساحات والفلك بمساحات مُتناسبة مع الطرق، حيث يتم رسم الطرق الفرعية والشوارع بنسب واحدة، أي يكون رسم الشارع الرئيسي يكون بعرض يتناسب مع الطريق الفرعي، وكذلك الرصيف يكون عرضه مُتناسب تماماً مع الشارع، ومن الأفضل أن يكون القياس بمقياس نسبي، فيكون كل (100متر) على الأرض يُرسم (1متر) على الخريطة، وكل (1متر) على الأرض يكون (1سم) على الخريطة، بمعنى إذا كان عرض الطريق (10متر) على الأرض فيجب أن يكون عرضه على الخريطة هو (10سم)<sup>(50)</sup>.

كما يتم رسم كل المواقع القريبة من محل الحادث المروري من محلات وأبنية لغرض معرفة المنطقة وتحديدها إذا كانت هذه المواقع ذا أثر مهم في وقوع الحادث، ورسم المركبات المُتسببة في ذلك وبنفس الوضع الذي وجدت فيه دون تحريك<sup>(51)</sup>، كما يُستحسن ذكر مفتاح للرموز التي تم استخدامها في الرسم، ويُثبت في إحدى الزوايا الرئيسية للمخطط المروري، أو يتم ذكره في ظهر المخطط<sup>(52)</sup>.

**ثانياً- طرق رسم المخطط المروري:** هناك طريقتان لرسم المخطط المروري هما طريقة رسم المُثلثات، وطريقة الخطوط الشاقولية أو ما تُسمى (رسم الخطوط المُتوازية)، مع ملاحظة أنه يتم استخدام هاتين الطريقتين في الحالات المُهمة، لأن فيهما شيء من الصعوبة على رجل المرور، وتُستخدم هذه الطريقتين عندما يكون لموضع المركبات المُتصادمة أثر كبير<sup>(53)</sup>.

1- **طريقة رسم المُثلثات:** يتم استخدام هذه الطريقة عندما يقع الحادث المروري في تقاطع أو مُنعطف، وتحتاج هذه الطريقة إلى اختيار نقطتين ويُفضل أن تكون هاتين النقطتين من النقاط الثابتة على الطريق، ومن ثم رسم مُثلثين من كل نقطة مع ركنين من أركان المركبة، وتُعد من أفضل النقاط الثابتة في الطريق هي بداية الانعطاف وعمود الكهرباء وفوهة الحريق وفتحة المجاري... الخ<sup>(54)</sup>.

فعند تعيين نقطة البداية على حافة الرصيف المُنحني، وتعيين هذه النقطة الثابتة على المُنحني ونركز للأولى (أ) ونرمز للثانية (ب) ويتم تعيين تلك المسافة ومن ثم نقلها على المخطط وهو خط (أ، ب)، ومن بعد ذلك نقوم بقياس المسافة من (أ) و(ب) إلى مركز المركبة الأمامي، وفرضاً أن المسافات بين (أ د) (10متر) وبين (ب د) هي (15متر) ستكون نتيجة المُثلث الحاصل وهو (أ ب د)، ثم بعد ذلك نقيس المسافة من (أ) إلى مركز مركبة الحادث الخلفية ولنفرضاها (ج) ونفترض بأن المسافة فيها هي (8 متر)، ونتيجة لذلك قد تكون لدينا مُثلث آخر وهو (أ ب ج) وان نقطة (ج) هي المركز للمركبة من جهة الخلف، ومن ثم بعد ذلك وبعد الانتهاء من الرسم سيُبين لنا درجة الانحراف والاتجاه للمركبة بصورة واضحة<sup>(55)</sup>. ومن الفوائد المُهمة من استخدام هذه الطريقة هو أنه يُمكن لنا إعادة جميع المركبات المُتسببة في الحادث المروري ولو بعد فترة زمنية من وقوعه، حيث بهذه الطريقة تسهل علينا معرفة الأماكن الموجودة بها المركبات أثناء الحادث، مع ملاحظة أنه لا يُمكن الاستغناء عن المخطط أو الرسم والاكتفاء بالصور الفوتوغرافية التي التقطت للحادث المروري، علماً بأن هذه الطريقة تُستخدم في الحالات المُهمة<sup>(56)</sup>.

2- **طريقة الخطوط الشاقولية:** يستخدم رجل المرور هذه الطرق في رسم المخطط عندما يكون الرصيف مستقيماً وليس فيه حافة أو مُنحنيات وإلا استخدمت الطريقة الأولى وهي طريقة المُثلثات، بمعنى أن هذه الطريقة تُستخدم لإظهار أماكن المركبات التي اشتركت في الحادث المروري على امتداد الطريق المُستقيم وليس في انعطاف الطريق أو تقاطعه مع طريق آخر<sup>(57)</sup>، وعند الانتهاء من رسم الشوارع القريبة من الحادث المروري وتحديد الأرصفة فنقوم بتحديد الموقع للمركبة التي اشتركت في الحادث المروري، ومن

ثم نختار الرصيف القريب للمركبات وتُحدد على حافة ذلك الرصيف نقطة البداية، ويُفضل أن تكون هذه النقطة بارزة وواضحة سواء كانت على الرصيف أو قربه منه، ومن بعد ذلك نقوم برسم المستقيم على حافة الطريق ويُستحسن بأن يكون قريب من المركبات، حيث يُعتبر الخط المُطابق للرصيف هو المُستقيم الذي تقع عليه الخطوط المُتوازية والتي بدورها تقوم بتحديد الاتجاهات<sup>(58)</sup>. من بعد ذلك نقوم بتعيين المسافة من مركز المركبة الأمامية بشكل عمودي على ذلك الخط المُستقيم المُطابق على حافة الرصيف والذي يُسمى (خط البداية)، ولتكن مثلاً (أ ج) وطولها مثلاً (8متر)، ثم نقوم بقياس المسافة من نقطة الصفر والنقطة التي تلتقي مع الخط النازل من مركز المركبة الأمامية بشكل عمودي على خط البداية وهي (أ) وليكن طولها على سبيل المثال (12متر)، ثم نقوم برسم عمود آخر من مركز المركبة الخلفي على خط البداية وهو (ب د) ولنفترض طوله هو (7متر)، عند ذلك وبالمُحصلة النهائية تكون المسافة بين (ج و د) هي المسافة بين مركز المركبتين، وبنفس هذه الطريقة نقوم برسم المركبات الأخرى<sup>(59)</sup>.

خلاصة القول ومن خلال الواقع العملي نجد بأن الكثير من الحوادث المرورية لم يجري الكشف عليها بهاتين الطريقتين أعلاه، حيث يعتمد رجل المرور على مهارته وذكائه في رسم المُخطط وتحديد المسؤولية، لأن هذه الطرق التي ذكرناها لا تُستخدم إلا في الحوادث المُهمة والغامضة والتي تترك آثاراً مُهمه في الواقع، فهي من الطرق التقليدية القديمة التي كانت تُستخدم لعدم وجود آلات التصوير والكاميرات.

نستنتج من ذلك بأن قانون المرور النافذ لم ينص على شروط وطرق وإجراءات مُعينة لإجراء الكشف المروري، ولكن هذا الأمر اعتادت عليه دوائر المرور على العمل بهذه الطريقة.

#### المبحث الثالث/ ضمانات تنظيم المُخطط المروري.

في أغلب الأحيان ينتج عن الحادث المروري ضرر قد يتسبب لأحد الأطراف أو غيرهم مما يترتب على ذلك وجود دعوى جزائية، ولأجل إعطاء كل ذي حق حقه هناك عدة ضمانات وفرها القانون، لذا سنتناول في هذا المبحث الجهة المُختصة بإجراء المُخطط المروري في مطلب أول، والطعن بالمُخطط المروري في مطلب ثان.

#### المطلب الأول/ الجهة المُختصة بإجراء المُخطط المروري.

إن للخبرة دور كبير في كشف وإثبات الخطأ وخاصةً في مسألة الحوادث المرورية، لاسيما أن المعروف أنه أغلب الأخطاء في الحوادث المرورية هي ذا طبيعة فنية مُرتبطة بمتانة المركبة وقواعد السير وعيوب الطريق، فلهذا السبب فإن تحديد المسؤولية والخطأ ومدى مساهمته في الحادث المروري يرجع إلى خبراء المرور والتي ذكرهم قانون المرور العراقي النافذ في المادة (31/ثالثاً) حيث نصت على أنه " للمحاكم أن تعتمد الصور والبيانات والقرارات المأخوذة بواسطة وسائل فحص وقياس درجة السكر وأجهزة رصد المخالفات ومُخطط محل الحادث ووصل سحب إجازة السوق الذي يُنظمه رجل المرور ممن لا تقل رتبته عن رتبة ضابط صف"<sup>(60)</sup>، وكما بينا سابقاً بأن رجل المرور يشمل الضابط والمُنسب من رتبة شرطي أول فأعلى الذين يملكون الخبرة في رسم المُخططات المرورية. ومن خلال الواقع العملي للحوادث المرورية فإن رجال المرور هم من يقومون وفق إجراءات مُعينة بالكشف على محل الحادث المروري ورسم المُخطط لبيان وتشخيص الطرف المُقصر والمُخطئ وتحديد جسامه هذا الخطأ ومقدار التقصير على ضوء تحديد النسبة المئوية للتقصير لكل طرف من أطراف الحادث المروري، وأن المحكمة تعتمد على هذا الكشف الفني لتحديد العقوبة المُناسبة، وقد أخذت بهذا الأمر محكمة التمييز الاتحادية العراقية حيث قضت في قرار لها (( يجب الاستعانة بخبير فني لبيان تقصير المُتهم ونسبته في إحداث الاصطدام))<sup>(61)</sup>، وهنا يُثار تساؤل على مدى قانونية هذه النسبة المئوية التي حددها رجل المرور؟ فمن خلال الاطلاع على قانون المرور النافذ لم نجد نصاً يشير إلى هذه النسبة، وأن الخبير المروري يعتمد على تحديد النسبة على الأسبقيات<sup>(62)</sup> المذكورة في قانون المرور الملغي رقم (86) لسنة 2004، لذا نقترح على المُشرع العراقي تضمين النسب المئوية في القانون وتوضيح شروطها. فالحوادث المرورية لها إجراءات كباقي إجراءات الجرائم مثل الإخبار والانتقال إلى محل الحادث والتحري والكشف على محل الحادث وتنظيم مُرسم له وكتابة جميع هذه الإجراءات في تقرير مُفصل، ألا أنها تتميز عن هذه الجرائم

بأن تلك الإجراءات تقتصر على رُجل المرور حيث يقوم الأخير بنفسه بإجراءات جمع الأدلة ورسم المخطط المروري، كما أن كل ذلك يعتمد على الخبرة المتوفرة لدى رُجل المرور، لذا سنتناول تلك الإجراءات وفق الآتي:

**أولاً- الإخبار:** ويُعرف الإخبار بأنه "إعلام السلطات المختصة بوقوع جريمة سواء كانت تلك الجريمة وقعت على شخص أو شرف أو مال المجني عليه أو على شخص الغير أو شرفه أو ماله أو وقع الاعتداء على الدولة أو مصالحها"<sup>(63)</sup>، وما ينبغي التنويه عليه هو أن الحوادث المرورية أو الجرائم المرورية هي من جرائم الحق العام وليس من جرائم الحق الشخصي التي تناولتها المادة (3) من قانون أصول المحاكمات الجزائية العراقي النافذ، لذلك فإن المُتعارف عليه بأن تحريك الدعوى الجزائية في الحوادث المرورية يكون بتقديم الإخبار إلى مفارز المرور المُتواجدة في الشارع والتقاطعات أو يكون الإخبار إلى القاطع المروري حسب الاختصاص المكاني الذي وقع فيه الحادث، والإخبار قد يكون ممن كان طرف في الحادث المروري أو من شخص ليس طرفاً فيه وإنما حسب علمه الشخصي، وتناول قانون أصول المحاكمات الجزائية العراقي في المواد (47،48) الإخبار<sup>(64)</sup> بأنه الوسيلة الثانية التي تُحرك بها الدعوى الجزائية، وأن من يقوم بالإخبار هو المُخبر<sup>(65)</sup> فقد يحصل حادث مروري بسبب إخلال السائق بقواعد السير، كمن يقود السيارة بالاتجاه المُعاكس للسير فيدعس أحد المارة أو يصطدم بمركبة أو عدة مركبات فيقوم أحد الأشخاص الذين شاهدوا الحادث بإخبار أقرب نقطة دورية متواجدة أو يتوجه إلى قاطع المرور القريب من مكان الحادث لإخبارهم، كما قد يحصل الإخبار عن الحوادث المرورية عن طريق الاتصال (بسيطرة المرور الرئيسية)، وهذا الإخبار يكون من شخص معلوم أو من شخص مجهول سواء كان بالحضور أو عن طريق الهاتف النقال أو الأرضي<sup>(66)</sup>، وتقديم الإخبار لرجل المرور فيما يخص الحوادث المرورية هو من ضمن اختصاصه المكاني الذي منحه إياه القانون، وكذلك كونه أحد أعضاء الضبط القضائي المُحدد في القانون<sup>(67)</sup>، وعندما يتلقى رُجل المرور الإخبار عن حادث مروري هناك مجموعة إجراءات مهمة يقوم بها وهي كالتالي:

- 1- يقوم رجل المرور بتدوين كافة المعلومات من المُخبر بعد تهدئته، فيطلب منه تحديد مكان الحادث المروري بالضبط مثل اسم المنطقة واسم الشارع وأقرب نقطة دالة له ليسلك أقرب الطرق للوصول إليه، كما عليه بأن يتم التأكد من المُخبر عن نوع الحادث الواقع هل هو حادث اصطدام أو حادث دعس أو حادث انقلاب، ومعرفة حجم الخسائر، ومن بعد ذلك يقوم بتدوين اسم المُخبر<sup>(68)</sup>.
- 2- يقوم رُجل المرور بالاتصال بأمر القاطع المروري وإعلامه بالحادث ويطلب منه تقديم المساعدة إن استوجب الأمر ذلك.
- 3- فضلاً عن الاتصال بالإسعاف الفوري إذا كان هناك إصابات أو وفيات، كما أنه يقوم بالاتصال بالإطفاء إذا كان هناك حريق نشب بسبب الحادث المروري.
- 4- إذا تسبب الحادث المروري بحصول ضرر للمال العام فعلى رُجل المرور تبليغ الجهة المُتضررة لتقدير قيمة الضرر الذي حصل، مثلاً تسبب الحادث بضرر بأعمدة الكهرباء فالتبليغ هنا يكون لدائرة الكهرباء القريبة من منطقة الحادث المروري.
- 5- بعد ذلك يقوم رُجل المرور بالتحرك السريع اتجاه محل الحادث المروري وبصحبه عدد من رجال المرور إذا تطلب الأمر والمعدات الضرورية والعلامات المرورية، ويقوم بسلوك أقصر طريق يصل إلى محل الحادث المروري<sup>(69)</sup>.

**ثانياً- الانتقال إلى محل الحادث المروري:** الانتقال هو إجراء ضروري ليتم الكشف من خلاله على محل الجريمة<sup>(70)</sup>، ولأبدي لرجل المرور الانتقال إلى مكان الحادث المروري لكي يستطيع أن يتخذ الإجراءات الضرورية مثل التفتيش وضبط الأشياء المهمة في التحقيق والوصول إلى آثار وأدلة الحادث والحفاظ عليها قبل العبث بها أو تغيير ملامحها ورسم المخطط المروري<sup>(71)</sup>، كما أن سرعة الانتقال إلى مكان الحادث المروري يُعد من مقتضيات سلامة التحقيق، وسرعة الاستجابة للبلأغ أمر ضروري وذلك لتحقيق عدة أهداف مهمة وهي:

1- سرعة الانتقال والوصول إلى محل الحادث المروري يؤدي إلى سرعة إنقاذ وإسعاف المُصابين لتلقي العلاج، وانتقال العالقين بالمركبات من الناس، كما يؤدي سرعة الانتقال إلى عدم وقوع إصابات أخرى في مكان الحادث<sup>(72)</sup>.

2- القبض على سائق المركبة المُتسبب في الحادث المروري.

3- معرفة شهود الحادث المروري، وتقييد أسمائهم وهوياتهم ومعلوماتهم الكاملة لأجل استدعائهم للشهادة من قبل مركز الشرطة<sup>(73)</sup>.

4- منع الاعتداء على من ارتكب وتسبب في الحادث المروري من قبل أهالي الضحية، وتوفير الحماية اللازمة له<sup>(74)</sup>.

5- من الضروري أن يقوم رجل المرور عند وصوله إلى مكان الحادث المروري أن يقوم بإيقاف سيارة المرور في المكان المُناسب كي لا يؤثر على حركة السير، واتخاذ كافة الإجراءات التي تُنبه الآخرين بوجود حادث مروري، مثلاً يضع الشريط الفسفوري أو حواجز مُناسبة على بُعد مسافة من الحادث أو استخدام اللافتات الضوئية في دوريات المرور<sup>(75)</sup>.

6- أن يقوم رجل المرور بارتداء الصدريات الفسفورية إذا كان الحادث قد وقع ليلاً<sup>(76)</sup>، كما يجب عليه بكتابة أرقام المركبات المُتسببة في الحادث والمُتضررة منه في دفتره الشخصي والذي من المُفترض أن يكون دائماً بحوزته، وإبعاد تجمهر الناس<sup>(77)</sup>.

**ثالثاً- الكشف والمُعينة على محل الحادث المروري:** الكشف هو المُشاهدة لمكان الحادث وتنظيم محضر فيه ووصفه وصفاً دقيقاً، وهذا المحضر يُنظم كتابةً يُسمى محضر الكشف على محل الجريمة، ومُرتسم يُسمى مُخطط لمحل الجريمة<sup>(78)</sup>، والكشف على الحوادث المرورية له أهمية في تحديد المسؤولية والمُقصرين، ويُقصد بالكشف المروري (( هو مجموعة إجراءات يقوم بها رجل المرور عند وجود حادث مروري في حدود الوسائل المشروعة)).

أما المُعينة فهي تعني مُباشرة جهات التحقيق الاطلاع على الآثار المادية والأدلة التي نتجت عن الجريمة أو إثبات حالة الأشياء أو الأماكن التي لها علاقة في ارتكاب الجريمة<sup>(79)</sup>.

والمُعينة وفق الحوادث المرورية تعني مُباشرة رجل المرور النظر والتفحص لمكان الحادث المروري والحفاظ على الأدلة الناتجة عنه، ولا بُد أن تُشير إلى أن المُعينة لم يتم النص عليها في قانون المرور النافذ ولكن عند الرجوع إلى المبادئ العامة في قانون أصول المُحاكمات الجزائية نجد أن المُعينة والكشف وبيان الحقيقة هي من ضمن مهام أعضاء الضبط القضائي، وأن الكشف على محل الحادث المروري الغرض منه مُساعدة القضاء للوصول إلى الحقيقة وذلك عن طريق الخبير المروري وما يقوم به من إجراءات لمعرفة المُقصر ومعرفة أحوال مكان الحادث وظروفه وكيفية وقوعه عن طريق مُعينة الأدلة المُتوفرة في مكان التصادم<sup>(80)</sup>، كما يقع على رجل المرور عند تلقيه بلاغ عن حصول حادث مروري الانتقال بالسرعة المُمكنة إلى مسرح الجريمة وهو مكان الحادث؛ لأنه المكان الذي بواسطته نحصل على كافة الأدلة التي توصلنا إلى الحقيقة، كما يجب عليه تأمين ذلك المكان والقيام بإجراء بعض التحويلات الضرورية لاستئناف السير، وتقديم المُساعدات الطبية والحفاظ على المُمتلكات واستدعاء الإسعاف إذا كانت هناك حادة تدعو إلى ذلك<sup>(81)</sup>.

فعلى الخبير المروري عندما يقوم بالكشف على مكان الحادث المروري ويُحقق فيه بأن يراعي بعض الأمور المُهمّة وهي:

1- الآثار الناتجة عن الإطارات على الطريق: فهذه الآثار الناتجة عن الإطارات التي يراها القائم بالمُخطط المروري تُعد مصدراً مُهماً للتحري وجمع الأدلة إذ عن طريقها وبذكاء الخبير المروري يستطيع معرفة عدة أمور تتعلق بالكيفية التي من خلالها حصل الحادث المروري، فمن خلال مكان واتجاه هذه الإطارات على الطريق تُعطي للقائم بالمُخطط المروري تصوراً عن المسار الذي كانت عليه المركبة قبل الحادث وبعده، كما أن طول مسافة تلك الآثار على الطريق تُشير الطريق وتُعطي تصوراً للخبير المروري بتقدير السرعة بشكل تقريبي قبل وقوع الحادث المروري.

2- أثر الأضرار التي تسببت للمركبة: إن طبيعة وحجم الضرر الذي حصل للمركبة أثناء حصول الحادث المروري يُساعد في تحديد اتجاه القوة وحجمها التي أصابت المركبة، كما أن حجم التلف الحاصل في المركبة يُساعد في بيان ومعرفة سرعة الصدم، ولا بد من إضافة عوامل أخرى إلى عامل حجم التلف الذي حصل للمركبة لكون العامل الأخير يختلف من مركبة إلى أخرى<sup>(82)</sup>.

3- حالة إطارات المركبة: إن القائم بالمخطط المروري الناجح والذي يمتلك الذكاء عليه الانتباه إلى حالة الإطارات لجميع المركبات المشتركة في الحادث المروري من حيث النوعية والجودة، ذلك أن الإطار القديم والمُتآكل يجعل الآثار طويلة بين إطار المركبة والطريق، بينما الإطار ذو النوعية الجيدة فإنه يُقلل من أثر الإطار على الطريق، وهذا الأمر يختلف بحسب وزن المركبات وأنواعها ودرجة الحرارة والسرعة التي يتحملها الإطار<sup>(83)</sup>. بعد الانتهاء من ذلك يقوم رجل المرور برسم المخطط المروري والتقاط الصور الفوتوغرافية للمركبات المُتسببة والمُتضررة من الحادث حسب الطرق التي ذكرناها سابقاً، ومن ثم يقوم بإجراءات إخلاء مكان الحادث المروري من خلال اصطحاب المركبات لمركز الشرطة، ورفع الآثار المادية من قبل خبراء الأدلة الجنائية، وسحب المركبات المُتضررة وإرسالها للخبير الآلي وتحديد الأضرار لتقدير مبلغ التعويض المادي.

رابعاً- التحرير (التقرير المروري): بعد الانتهاء من النقاط سالفة الذكر من قبل رجل المرور المُختص يقوم بجمع تلك الإجراءات وما فيها من معلومات في ملف خاص وبناية جيدة، ويتكون هذا الملف من النموذج والرسم التخطيطي الذي يوضح تصادم المركبات، والصور الفوتوغرافية، وهذا التقرير المروري الخاص بالحوادث المرورية يكون على هيئة نموذج مُعد مسبقاً من الجهة الإدارية المُتمثلة بمديرية المرور، وبهذا يقتصر دور رجل المرور على ملئ الفراغات الموجودة في النموذج والإجابة على جميع الأسئلة التي تتعلق بالحادث وظروفه<sup>(84)</sup>. وعلى القائم برسم المخطط المروري أن يقوم بكتابة التقرير المروري بدقة عالية لكون المحاكم دائماً تعتمد على الخبرة المرورية في هذا المجال، وأن أي نقص أو عيب فيها يؤدي إلى اتخاذ قرارات خاطئة بتحديد مسؤولية أطراف الحادث المروري، وهناك قرار لمحكمة الجنايات في نينوى بتاريخ 1984/5/8 نص على (( إن المُتهم كان قائد لسيارته بسرعة شديدة والدليل على ذلك هو وجود الكوابح لإطارات المركبة بلغ طولها ستة أمتار، وأنه كان يقود مركبته في شارع مُزدحم بوسائل النقل والمارة، وكان عليه وهو يقترب من خطوط عبور المشاة أن يُخفف السرعة إلى أقصى حد مُمكن، سيما وأن السائق كان يرى والد المجني عليه وطفله يُريدان عبور الشارع من المنطقة المُخصصة للعبور، وكفاية الأدلة المُتحصلة قررت المحكمة المذكورة إدانته وفق المادة (1/25) من قانون المرور وتحديد عقوبته وفقاً لذلك))<sup>(85)</sup>، وبهذا نرى أن المحكمة قد اعتمدت على آثار الكوابح التي عاينها الخبير المروري والتي دلت على السرعة العالية للسائق، وهذا اتجاه صائب.

وبعد الانتهاء من كتابة التقرير المروري وتدوين جميع المعلومات اللازمة وحسب الواقع العملي فإن كل هذه الإجراءات تُسلم إلى مركز الشرطة المُختص في منطقة الحادث المروري، ليقوم المركز المذكور بإجراءات التحقيق ومُتابعة الأضرار والجرحى وكل ما يتعلق بالحادث، واستدعاء الشهود، ومن ثم إحالة أطراف الحادث إلى المحكمة المُختصة إذا لم يتم الصلح فيما بينهم، وأن جميع الإجراءات التي يقوم مركز الشرطة تكون تحت إشراف قاضي التحقيق والمُحقق والمُدعي العام في تلك المنطقة<sup>(86)</sup>.

نستنتج مما سبق بأن الإجراءات في الحوادث المرورية بدءاً من الإخبار والانتقال والكشف على محل الحادث المروري هو من اختصاص الجهة الإدارية الفنية وهي (مديرية المرور) وبالتحديد يكون من اختصاص رجل المرور ولا يجوز لغيره أن يقوم بذلك استناداً إلى الاختصاص النوعي الذي مُنح إليه بموجب القانون.

### المطلب الثاني/ الطعن بالمخطط المروري.

يمكن تعريف الطعن بأنه ((اعتراض من أحد أطراف الدعوى يُقدم أمام المحكمة المُختصة على إجراء أو قرار مُعين))<sup>(87)</sup>، ففي الواقع العملي فإنه يُكلف رجل المرور برسم المخطط المروري عند حصول الحوادث استناداً إلى الصلاحية القانونية الممنوحة له بموجب المادة (31/ثالثاً) من قانون المرور العراقي رقم (8) لسنة 2019، ولكن في بعض الأحيان أن هناك رجال مرور يقومون برسم المخططات المرورية

ولا تتوفر لديهم الخبرة المرورية الكافية أو لم يُبدلوا جُهداً كبيراً لمعرفة الحادث وحيثياته والتدقيق فيه والبحث عن الأسباب التي أدت إلى حصول الحادث مُعتمدين على الأسباب الظاهرية دون التعمق إلى معرفة السبب الحقيقي، وهذا الأمر يُثير العديد من المشاكل وعدم الارتياح بين أطراف الحادث مما ينتج عنه طعن واعتراض من أحدهم أمام المحكمة المُختصة لإعادة المُخطط المروري. والطعن من المواضيع المهمة التي تُفيد المُجتمع بأكمله، وهو من الضمانات القانونية لكل طرف من أطراف الحادث المروري في حدود المسألة المُعترض عليها، كما أن في الاعتراض مصالح مُشتركة وأهداف قانونية واجتماعية، وكذلك نرى بأن الطعن يُعد تطبيقاً صحيحاً لمبدأ المشروعية المُرتبطة بتصرفات الإدارة وموظفيها<sup>(88)</sup> وعند الاطلاع على قانون المرور العراقي النافذ نرى بأن المُشرع لم يُنظم الإجراءات الخاصة بالطعن أمام المحاكم المُختصة في المُخططات المرورية، ولا يُد من الرجوع إلى القواعد العامة في قانون أصول المُحاكمات الجزائية، وعند عرض الدعوى الخاصة بالحوادث المرورية أمام قاضي التحقيق يقوم الأخير بالاستعانة بخبير مروري مُخول من قبل مديرية المرور لأن هذه المسألة غير مُتعلقة بالثقافة القانونية التي يمتلكها القاضي وإنما مسألة فنية يصعب على القاضي معرفتها<sup>(89)</sup>، ويقوم القاضي بتحديد موضوع الخبرة في قراره، ومهمة الخبير المروري تكون في المسائل الفنية، واستعانة القضاء بالخبير المروري من الأساليب المهمة في مراحل التحقيق على شرط توافر الأمانة والنزاهة في شخص الخبير، ويقوم المُحقق بتزويد الخبير بجميع التفاصيل التي تُساعد على نجاح مهمته، ويتنوع الخبراء بحسب نوعية الحادث وإثبات المسؤولية<sup>(90)</sup>. ولكن من الناحية الواقعية نجد أنه في كثير من الأحيان يقوم أحد أطراف الحادث المروري بتقديم طعن في مرحلة التحقيق حيث يطلب من المحكمة إعادة المُخطط المروري الذي نظمه رجل المرور، والذي لعب دوراً هاماً في إنارة الطريق أمام القضاء في تحديد المسؤولية، وأن القاضي يمتلك السلطة التقديرية في انتداب الخبير حسب الضرورة لذلك، وأن القاضي له الحرية في استجابة الطلب المُقدم من قبل الطاعن أو يرفضه<sup>(91)</sup>. وبعد اقتناع المحكمة بالطلب وحسب الواقع العملي المُتبع تقوم بإرسال كتاب إلى مركز الشرطة المعني بمنطقة الحادث المروري، ومن ثم يقوم المركز المذكور بإرساله إلى مديرية المرور يطلب منهم الخبرة وإعادة للمُخطط المروري موضوع الطعن من قبل ترشيح ثلاثة ضباط ممن تتوافر فيهم الخبرة والكفاءة في مجال الحوادث المرورية، بعد ذلك تقوم مديرية المرور باختيار (لجنة ثلاثية) تتألف من ثلاثة ضباط لإعادة المُخطط وتقديم تقرير مُفصل بذلك، وعندها تذهب اللجنة المذكورة إلى مكان الحادث وتقوم بإجراء اللازم وإعادة المُخطط المروري مُستعينة بكافة الأدلة وتقوم بعمل المُخطط الثاني، وبعد الانتهاء من رسم المُخطط والكشف تقوم مديرية المرور بإرساله إلى المحكمة التي طلبت إعادة المُخطط المروري جراء الطعن المُقدم لها، ومن حق أحد أطراف الحادث أن يقوم بتقديم طعن ثاني، عند ذلك تقوم المحكمة بنفس الإجراءات التي ذُكرت حيث تقوم المحكمة بإرسال كتاب آخر إلى مركز الشرطة، ومن ثم يُرسل عن طريق المركز إلى مديرية المرور يطلب فيه القاضي ترشيح لجنة تتألف من خمسة ضباط لإعادة المُخطط المروري، فتقوم مديرية المرور بعد ذلك بتأليف (لجنة خماسية)، وتقوم هذه اللجنة بواجبها المنوط بها وهو الاطلاع على مكان الحادث ورسم المُخطط المروري وكتابة التقرير، ويُقدم إلى المحكمة المُختصة التي طلبت إعادة عن طريق مديرية المرور، وإذا تكرر الطعن مرة أخرى تُتبع نفس الإجراءات وبترشيح (لجنة سباعية)، وعند الطعن الثالث أيضاً تُتبع نفس الإجراءات وبتشكل (لجنة سباعية)، ومن ثم لجنة تتألف من (أحد عشر عضواً) وهكذا.. وعند الاطلاع على بعض المُخططات المرورية في دوائر المرور وجدنا أن عدد اللجان يصل إلى أكثر من هذا العدد في حالة الحوادث الشائكة والمُعقدة<sup>(92)</sup>. ومن الملاحظ أنه تم الاعتماد على عدد الخبراء الفردية وذلك لغرض قيام المحكمة بالترجيح للأراء إذا كان هناك اختلاف، فالرأي يكون للأغلبية في حالة الأعداد الفردية، لذا لا يجوز قانوناً ترشيح لجنة عددهم زوجي<sup>(93)</sup>. وفي هذا المقام لا بُد بأن نتساءل ما لإجراء لو قامت إحدى اللجان المُشكلة بالانتقال لمكان الحادث لإعادة المُخطط المروري ووجدت بأن آثار الحادث مُختلفة والرؤيا غير واضحة ومن الصعوبة عليهم رسم المُخطط المروري؟ في هذه الحالة وهي قليلة الحصول وحسب الواقع العملي لرجال المرور تقوم هذه اللجنة بكتابة تقرير يتضمن الاعتذار عن القيام بهذه المهمة مع ذكر الأسباب ويطلبون فيه من المحكمة أن تقوم بتشكيل لجنة قضائية تتولى الأمر،

وللمحكمة حسب التقرير المُقدم لها من مديرية المرور أن تقوم بتشكيل لجنة برئاسة قاضي التحقيق وعضوية كُل من نائب المُدعي العام والمُحقق، وتقوم اللجنة المذكورة بالانتقال إلى مكان الحادث المروري لإجراء الكشف وإعادة كتابة التقرير<sup>(94)</sup>، وأن قانون أصول المُحاكمات الجزائية لم يُبين القيمة القانونية للخبرة من حيث الإلزام ألا أن شأنه شأن أدلة الإثبات فإنه خاضع للقاضي التقديرية<sup>(95)</sup>، وأن قانون الإثبات أشار بأن المحكمة غير مُلزَمة بأخذ رأي الخبير بشرط أن يكون ذلك وفق أسباب مذكورة من قبل المحكمة<sup>(96)</sup>. نستنتج مما سبق بأن قانون المرور العراقي النافذ رقم (8) لسنة 2019 يعترضه قصور تشريعي حيث لم يتطرق إلى إجراءات الطعن بالمُخطط المروري، وكان الأجدر أن يُنظم تلك الإجراءات في هذا القانون الخاص؛ وذلك بسبب الذاتية التي يتميز بها قانون المرور عن القوانين الأخرى، وكذلك نرى من القصور أنه عدد مرات الطعن غير مُحدد، فمن حق الطاعن أن يطعن عدة مرات وفي كُل مرة يُعاد المُخطط المروري، فبعض دعاوى حوادث المرور تصل إلى سنوات ولم يُحسم أمرها خصوصاً في الحوادث الشائكة والمُعقدة مما يجعل مراكز الناس غير مُستقرة، لذا ندعو المُشرع بتحديد الطعن بمرة واحدة أو مرتين ولفترة زمنية مُحددة لتكون هذه المسألة أكثر تنظيماً.

#### الخاتمة.

بعد الانتهاء من البحث توصلنا إلى بعض الاستنتاجات والمُقرحات وهي كالآتي:

#### أولاً/ الاستنتاجات .

- 1- استخدم المُشرع العراقي في قانون المرور مُصطلح رُجل المرور، واقتصر رسم المُخططات المرورية عليه فقط، وهذا المُصطلح يشوبه القصور حيث لم يكن شاملاً للعنصر النسوي.
- 2- يتبين لنا بأن هناك نقص تشريعي في قانون المرور النافذ، حيث لم يذكر شروط ومؤهلات عنصر المرور المُختص بإجراء المُخططات المرورية.
- 3- يتضح ومن خلال الواقع العملي افتقار عنصر المرور إلى الكثير من المُستلزمات الضرورية لرسم المُخطط المروري، مثل كاميرات التصوير التي تُوثق الحادث وأقلام وأوراق الرسم التي يحتاجها والقياس المتري، والاعتماد على جهازه الخاص للتصوير وذاكرته وخبرته مما قد يؤدي ذلك إلى رسم مُخطط مروري تعوزه الدقة.
- 4- نستنتج من الواقع العملي ومن خلال مُراجعتنا لدوائر المرور بأن عدد مرات الطعن مفتوح وغير مُحدد بعدد مُعين ولا مُحدد بفترة مُعينة، وقد وجدنا بعض الدعاوى غير محسومة لمدة سنوات بسبب الطعن، وهذا الأمر يجعل المراكز القانونية غير مُستقرة.

#### ثانياً/ المُقرحات.

- 1- نقترح على المُشرع بتعديل نص المادة (1/ 24) باستبدال مُصطلح رُجل المرور بمُصطلح ( عنصر المرور) ليكون أكثر شمولية، فهو يشمل عنصري الرجل والمرأة.
- 2- نقترح على المُشرع العراقي وضع شروط ومؤهلات رُجل المرور التي يجب توافرها لكي يستطيع القيام بإجراء المُخطط المروري، ونقترح النص الآتي (يُشترط في رُجل المرور الذي يرسم المُخططات المرورية أن يكون حاصلاً على شهادة الإعدادية في الأقل وأن يكون قد اجتاز دورة للتحقيق ورسم المُخططات تُفتح في مديريات المرور).
- 3- ندعوا مديريات المرور لتوفير كافة المُستلزمات الضرورية التي يحتاجها رُجل المرور لرسم المُخططات المرورية من كاميرات رقمية وقياسات مترية وأقلام وأوراق رسم ونماذج الكشف المروري وغيرها.
- 4- ندعوا المُشرع العراقي إلى تنظيم مسألة الطعن، ونقترح النص الآتي:(يحق لأحد أطراف الحادث المروري أو ذويهم أو من يخوله القانون بالطعن في المُخطط المروري الأولي ولمرتئين أمام لجنة خُماسية في المرة الأولى وسُباعية في المرة الثانية ويكون قرارها باتاً وقطعياً، وأن تكون فترة الطعن أمام المحاكم المُختصة لمدة (30) ثلاثون يوماً من تاريخ إجراء المُخطط الأولي).

## الهوامش

- <sup>1</sup> المُعجم الوسيط، إبراهيم مصطفى وآخرون، ج1، مطبعة دار الدعوة، ص244.
- <sup>2</sup> العلامة أبي الفضل جمال الدين محمد بن مكرم ابن منظور، لسان العرب، المجلد الخامس، بيروت، دار الطباعة للنشر، ص101-102.
- <sup>3</sup> ابن منظور، لسان العرب، الجزء الخامس، دار إحياء تراث العرب، بيروت، 1999، ص166.
- <sup>4</sup> أبو القاسم الحسن بن محمد الراغب الأصفهاني، المفردات في غريب القرآن، دار الشامية، دمشق، 1992، ص222.
- <sup>5</sup> سورة الفرقان، الآية (72).
- <sup>6</sup> العلامة السيد محمد حسين الطباطبائي، الميزان في تفسير القرآن، ج15، ط1، مؤسسة الأعلمي للمطبوعات، بيروت، 1997، ص243.
- <sup>7</sup> يُنظر نص المادة (31/ثالثاً) من قانون المرور العراقي رقم (8) لسنة 2019.
- <sup>8</sup> د.سلطان الشاوي، أصول التحقيق الإجرامي، المكتبة القانونية، بغداد، 2009، ص63.
- <sup>9</sup> د.عبد الستار الجميلي، التحقيق الجنائي قانون وفن، مطبعة دار السلام، بغداد، 1973، ص61.
- <sup>10</sup> عمار حميد جلاب العنابي، المسؤولية الجنائية عن الجرائم المرورية، رسالة ماجستير، جامعة ذي قار، كلية القانون، 2016، ص157.
- <sup>11</sup> يُنظر نص المادة (1) من قانون المرور العراقي رقم (8) لسنة 2019، والذي نُشر في الجريدة الرسمية بالعدد المُرقم (4550) بتاريخ 5/8/2019.
- <sup>12</sup> نصت المادة (41) من قانون أصول المحاكمات الجزائية على: " أعضاء الضبط القضائي مكلفون في جهات اختصاصهم بالتحري عن الجرائم وقبول الاخبارات والشكاوى التي ترد اليهم بشأنها وعليهم تقديم المساعدة لحكام التحقيق والمُحققين وضباط الشرطة ومفوضيها وتزويدهم بما يصل اليهم من المعلومات عن الجرائم وضبط مرتكبيها وتسليمهم إلى السلطات المختصة، وعليهم أن يُثبتوا جميع الإجراءات التي يقومون بها في محاضر موقعة منهم ومن الحاضرين يُبين فيها الوقت الذي اتخذت فيه الإجراءات ومكانها ويرسلوا الاخبارات والشكاوى والمحاضر والأوراق الأخرى والمواد المضبوطة إلى قاضي التحقيق فوراً".
- <sup>13</sup> نصت المادة (42) من قانون أصول المحاكمات الجزائية على أن: " على أعضاء الضبط القضائي أن يتخذوا جميع الوسائل التي تكفل المحافظة على أدلة الجريمة".
- <sup>14</sup> نصت المادة (43) من قانون أصول المحاكمات الجزائية على أن: " على عضو الضبط القضائي في حدود اختصاصه المُبين في المادة (39) إذا أُخبر عن جريمة مشهودة أو اتصل علمه بها أن يُخبر قاضي التحقيق والادعاء العام بوقوعها وينتقل فوراً إلى محل الحادثة ويُدون إفادة المجني عليه ويسأل المُتهم عن التهمة المُسندة إليه شفويّاً ويضبط الأسلحة وكُل ما يظهر في ارتكاب أنه أُستعمل في ارتكاب الجريمة ويُعين آثارها المادية ويحافظ عليها ويُثبت حالة الأشخاص والأماكن وكُل ما يُفيد في اكتشاف الجريمة ويسمع أقوال من كان حاضراً أو من يُمكن الحصول منه على إيضاحات في شأن الحادثة ومُرتكبها ويُنظم محضراً بذلك".
- <sup>15</sup> كاظم عناد حسن الجبوري، مُخطط الحادث المروري، بحث منشور، مجلة جامعة بابل للعلوم الإنسانية، 2021/2/23، ص251.
- <sup>16</sup> المصدر نفسه، ص251.
- <sup>17</sup> يُنظر نص المادة (41) من قانون أصول المحاكمات الجزائية رقم 23 لسنة 1971 المعدل.
- <sup>18</sup> يُنظر نص المادة (43) من قانون أصول المحاكمات الجزائية رقم 23 لسنة 1971 المعدل.
- <sup>19</sup> محمد علي سالم، اختصاص الشرطة في التحري عن الجرائم، أطروحة دكتوراه، كلية القانون، جامعة بغداد، 1989، ص185.
- <sup>20</sup> عناد كاظم حسن الجبوري، مصدر سابق، ص252.
- <sup>21</sup> نصت المادة (46) من قانون أصول المحاكمات الجزائية العراقي على أنه: " تنتهي مهمة عضو الضبط القضائي بحضور قاضي التحقيق أو المُحقق أو مُمثل الادعاء العام إلا فيما يُكلفه به هؤلاء".
- <sup>22</sup> كقانون السير اللبناني رقم (243) لسنة 2012 حيث نصت المادة (352) على: " على الخبير عند حضوره إلى مكان الحادث، أن يلتزم بضرورات السلامة العامة التي تفرضها القوانين والأنظمة، ووضع التقرير الفني وفق معايير وأنموذج خاص يُحدد بقرار يصدر عن وزراء الداخلية والبلديات والعدل والاقتصاد والتجارة بناءً على اقتراح اللجنة. على خبير حوادث السير أن يكون حائزاً على شهادة امتياز فني أو ما يُعادلها في اختصاص مرور صادرة عن المديرية العامة للتعليم المهني والتقني على أن يُحدد منهاج هذا الاختصاص بقرار من مُدير عام التعليم المهني والتقني بناءً لمحضر اللجنة الفنية التي يؤلفها لهذه الغاية بعد موافقة اللجنة الوطنية للسلامة المرورية، على المُرشحين لخبرة حوادث السير أن يجتازوا مباراة كفاءة تُحددها وتُشرف عليها وزارة

- الاقتصاد والتجارة- لجنة مراقبة هيئات الضمان، بعد موافقة اللجنة، يتم تأهيل خبراء السير المُجاز لهم قبل صدور هذا القانون عبر دورات تُحددها وتُشرف عليها وزارة الاقتصاد والتجارة- لجنة مراقبة هيئات الضمان بالتنسيق مع وزارة العدل وبعد موافقة اللجنة...".
- <sup>23</sup> خالد عبد الباقي محمد الخطيب، جرائم وحوادث المرور ودور الشرطة في مواجهتها، أطروحة دكتوراه، أكاديمية الشرطة، كلية الدراسات العليا، مصر، 2004، ص287.
- <sup>24</sup> يُنظر نص المادة (2) من قانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات رقم (52) لسنة 1980 المعدل.
- <sup>25</sup> يُنظر نص المادة (3) من قانون المرور المصري رقم (66) لسنة 1973 المعدل.
- <sup>26</sup> كاظم مطشر الزبيدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات في العراق، مكتبة القانون المقارن، ط1، 2020، ص14.
- <sup>27</sup> تُعرّف حوادث السيارات " بأنها كل تدخل سواء كان عمدياً أم غير عمدي من مركبة بفعل الإنسان وأدى إلى اصطدام بسيارة أو حيوان أو أي شيء آخر ، ونتج عنه خسائر مادية أو إصابات بشرية أدت إلى موت إنسان أو أصابته بعاهة مستديمة أو بسيطة".
- <sup>28</sup> عدنان عبد المجيد، مبادئ التحقيق في حوادث الطريق، ط1، 1979، ص18.
- <sup>29</sup> عدنان عبد المجيد، المصدر نفسه، ص19-20.
- <sup>30</sup> د. فتوح الشاذلي، شرح قانون العقوبات القسم العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1998، ص70.
- <sup>31</sup> المادة (2) من قانون السير الأردني رقم (49) لسنة 2008.
- <sup>32</sup> الأصل أن تخضع الجرائم المرورية لأحكام المادة (411) من قانون العقوبات العراقي رقم (111) لسنة 1969 المعدل، لكن في ظل وجود قانون للمرور يُعاقب على حوادث الدعس فإنها تخضع لأحكامه لأن القانون الخاص يُقيد القانون العام.
- <sup>33</sup> قرار محكمة التمييز الاتحادية، رقم الحكم، 6381/ الهيئة الجزائية/ 2020 (قرار غير منشور).
- <sup>34</sup> عمار حميد جلاب العتاي، مصدر سابق، ص158.
- <sup>35</sup> كاظم عناد حسن الجبوري، مصدر سابق، ص252.
- <sup>36</sup> عدنان عبد المجيد، مصدر سابق، ص96.
- <sup>37</sup> د. هشام عبد المجيد فرج، حوادث الطرق، ط1، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2013، ص134.
- <sup>38</sup> كاظم عناد حسن الجبوري، مصدر سابق، ص252-253.
- <sup>39</sup> د. سلطان الشاوي، مصدر سابق، ص64.
- <sup>40</sup> د. عبد الفتاح عبد اللطيف الجبارة، إجراءات المعاينة الفنية لمسرح الجريمة، ط1، 2011، ص76.
- <sup>41</sup> المصدر نفسه، ص72.
- <sup>42</sup> خالد عبد الباقي محمد الخطيب، مصدر سابق، ص401.
- <sup>43</sup> أحمد حامد حسن علاوي المُحمدي، الذاتية الموضوعية والإجرائية للجرائم المرورية في التشريع العراقي، رسالة ماجستير، جامعة الأنبار، كلية القانون والعلوم السياسية، 2022، ص186.
- <sup>44</sup> عدنان عبد المجيد، مصدر سابق، ص96.
- <sup>45</sup> كاظم عناد حسن الجبوري، مصدر سابق، ص253.
- <sup>46</sup> عدنان عبد المجيد، مصدر سابق، ص97.
- <sup>47</sup> سلطان الشاوي، مصدر سابق، ص64.
- <sup>48</sup> رافد ظاهر عليوي، جرائم المرور في التشريعات العراقية (دراسة مقارنة)، بحث في الدبلوم العالي، المعهد العالي للتطوير الأمني والإداري، وزارة الداخلية، بغداد، 2018، ص107.
- <sup>49</sup> محمد طاهر المبارك بشير، المسؤولية الجنائية في قانون المرور السوداني لسنة 2010، رسالة ماجستير، جامعة أم درمان الإسلامية، كلية الشريعة والقانون، 2015، ص330.
- <sup>50</sup> عدنان عبد المجيد، مصدر سابق، ص98.
- <sup>51</sup> عدنان عبد المجيد، المصدر نفسه، ص99.
- <sup>52</sup> كاظم عناد حسن الجبوري، مصدر سابق، ص254.
- <sup>53</sup> عدنان عبد المجيد، مصدر سابق، ص105.
- <sup>54</sup> كاظم عناد حسن الجبوري، مصدر سابق، ص254.
- <sup>55</sup> عدنان عبد المجيد، مصدر سابق، ص105.
- <sup>56</sup> عبد الستار الجميلي، مصدر سابق، ص62-63.

- <sup>57</sup> رافد ظاهر عليوي، مصدر سابق، ص108.
- <sup>58</sup> عدنان عبد المجيد، مصدر سابق، ص104.
- <sup>59</sup> عدنان عبد المجيد، مصدر سابق، ص104.
- <sup>60</sup> المادة (31/ثالثاً) من قانون المرور العراقي النافذ رقم (8) لسنة 2019.
- <sup>61</sup> القرار رقم (219/ هيئة عامة ثانية/ 1973)، (1974/2/4)، النشرة القضائية، ع1، ص5، ص379.
- <sup>62</sup> أسبقيات المرور هي علامات دلالية تُعطي لمستخدمي الطريق بأن أسبقيات وأحقية المرور لك أو ليس لك، يُنظر القسم (17) من قانون المرور العراقي رقم (86) لسنة 2004 الملغى.
- <sup>63</sup> د. حسين عبد الصاحب، د. تميم طاهر، شرح قانون أصول المحاكمات الجزائية، المكتبة القانونية، 2018، 2017، بغداد، ص134.
- <sup>64</sup> نصت المادة (47/أ) من قانون أصول المحاكمات الجزائية العراقي أنه (( لمن وقعت عليه جريمة وكُل من علم بوقوع جريمة تُحرك الدعوى فيها بلا شكوى أو علم بوقوع موت مُشتبه به أن يُخبر قاضي التحقيق أو المُحقق أو الادعاء العام أو أحد مراكز الشرطة)). فيما نصت المادة (48) منه على أن: ((كُل مُكلف بخدمة عامة علم أثناء تأدية عمله أو بسبب تأديته بوقوع جريمة أو اشتبه في وقوع جريمة تُحرك الدعوى فيها بلا شكوى وكُل من قدم مُساعدة... يُخبروا فوراً أحداً ممن ذُكروا في المادة (47)).
- <sup>65</sup> د. براء منذر كمال عبد اللطيف، شرح قانون أصول المحاكمات الجزائية، دار السنهوري، بيروت، 2017، ص22.
- <sup>66</sup> د. براء منذر كمال عبد اللطيف، المصدر نفسه، ص23.
- <sup>67</sup> نصت المادة (41) من قانون أصول المحاكمات الجزائية العراقي على أنه (( أعضاء الضبط القضائي مكلفون في جهات اختصاصهم بالتحري عن الجرائم وقبول الإخباريات والشكاوى التي ترد اليهم وعليهم تقديم المُساعدة لفضاء التحقيق والمُحققين وضباط الشرطة ومفوضيها وتزويدهم بما يصل اليهم من معلومات عن الجرائم وضبط مرتكبيها وتسليمهم إلى السلطات المختصة، وعليهم أن يُثبتوا جميع الإجراءات التي يقومون بها في محاضر موقعة منهم ومن الحاضرين يبين الوقت الذي اتخذت فيه الإجراءات ومكانها ويرسلوا الإخباريات والشكاوى والمحاضر والأوراق الأخرى والمواد المضبوطة إلى قاضي التحقيق فوراً)).
- <sup>68</sup> عبد الوهاب عبد الرزاق التحافي، أهداف وأحكام تشريعات المرور في العراق، بغداد، ص72.
- <sup>69</sup> عبد الوهاب عبد الرزاق التحافي، مصدر سابق، ص72.
- <sup>70</sup> نصت المادة (56/أ) من قانون أصول المحاكمات الجزائية العراقي على أنه: ((لقاضي التحقيق أن ينتقل إلى أي مكان تقتضي مصلحة التحقيق الانتقال إليه داخل منطقة اختصاصه لاتخاذ أي إجراء من إجراءات التحقيق)).
- <sup>71</sup> عبد الله جاسم العبدالله وآخرون، المُرشد في أصول التحقيق الجزائي، معهد الكويت للدراسات القضائية والقانونية، 2011، 2012، ص53.
- <sup>72</sup> عبد الوهاب عبد الرزاق التحافي، مصدر سابق، ص73.
- <sup>73</sup> خالد عبد الباقي محمد الخطيب، مصدر سابق، ص384-385.
- <sup>74</sup> د. عبد الحميد الشواربي، ضمانات المُتهم في مرحلة التحقيق الجنائي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1996، ص55.
- <sup>75</sup> عدنان عبد المجيد، مصدر سابق، ص86.
- <sup>76</sup> رافد ظاهر عليوي، مصدر سابق، ص97.
- <sup>77</sup> المصدر نفسه، ص86.
- <sup>78</sup> د. براء منذر كمال عبد اللطيف، مصدر سابق، ص124.
- <sup>79</sup> د. أمال عبد الرحيم عثمان، شرح قانون الإجراءات الجنائية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1991، ص405.
- <sup>80</sup> عدنان عبد المجيد، مصدر سابق، ص87.
- <sup>81</sup> خربوش فوزية، الأدلة العلمية ودورها في إثبات الجريمة، مُذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة الجزائر، 2003، ص39.
- <sup>82</sup> د. هشام عبد الحميد فرج، مصدر سابق، ص133.
- <sup>83</sup> عمار حميد جلاب العتابي، مصدر سابق، ص155-156.
- <sup>84</sup> د. هشام عبد الحميد فرج، مصدر سابق، ص135.
- <sup>85</sup> قرار محكمة التمييز المُرقم (2059/ الهيئة التمييزية/ 1983)، في 1984/5/8، غير منشور، نقلاً عن عمار حميد جلاب العتابي، مصدر سابق، ص158.

- <sup>86</sup> عبد الوهاب عبد الرزاق التحافي، مصدر سابق، ص75.
- <sup>87</sup> د. أحمد عز الدين عبد الله، مُعجم القانون، الهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية، القاهرة، 1999، ص323.
- <sup>88</sup> زمن مسير جودة خضير العجياوي، السياسة الجنائية المرورية (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير، جامعة كربلاء، كلية القانون، 2022 ص98-99.
- <sup>89</sup> د. أمين مصطفى محمد، قانون الإجراءات الجنائية، التحقيق الجنائي والمحاكمة، ج2، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2012، ص18.
- <sup>90</sup> هشام بن عبد العزيز بن عبد الله المرشد، الاستعانة بالخبرة في حوادث المرور، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، 2001، ص209.
- <sup>91</sup> يُنظر المادة (135/ثانياً) من قانون الإثبات العراقي رقم (107) لسنة 1979 على أنه: (( للمحكمة أن ترفض إجابة طلب الخصم تعيين خبير إذا تبين لها عدم لزوم ذلك ويجب أن يكون قرارها مُسبباً )).
- <sup>92</sup> نصت المادة (133) من قانون الإثبات العراقي رقم (107) لسنة 1979 على أنه: (( إذا اقتضى موضوع الدعوى الاستعانة برأي الخبراء كلفت المحكمة الطرفين بالاتفاق على خبير أو أكثر على أن يكون عددهم وتراً ممن ورد اسمه في جدول الخبراء أو ممن لم يرد اسمه في هذا الجدول، وعند عدم اتفاق الطرفين على خبير مُعين تتولى المحكمة تعيين الخبير )).
- <sup>93</sup> د. عصمت عبد المجيد بكر، شرح قانون الإثبات، دار السنهوري القانونية والعلوم السياسية للطباعة والنشر والتوزيع، 2018، ص292-294.
- <sup>94</sup> مقابلة شخصية مع العميد غزوان كاظم شبيب، مدير شعبة التخطيط والمتابعة في مديرية مرور ذي قار بتاريخ 28 / 5 / 2023.
- <sup>95</sup> د. براء منذر كمال عبد الطيف، شرح قانون أصول المحاكمات الجزائية، مصدر سابق، ص144.
- <sup>96</sup> نصت المادة (140) من قانون الإثبات العراقي رقم (107) لسنة 1979 على أنه (( أولاً- للمحكمة أن تتخذ من تقرير الخبير سبباً لحكمها، ثانياً- رأي الخبير لا يُقيد المحكمة، وعليها إذا قضت بخلاف رأيه أن تضمن حكمها الأسباب التي أوجبت عدم الأخذ برأي الخبير كلاً أو بعضاً )).

## المصادر

## القرآن الكريم

## أولاً/ المعاجم اللغوية.

- 1- ابن منظور، لسان العرب، الجزء الخامس، دار إحياء تراث العرب، بيروت، 1999.
- 2- الراغب الأصفهاني: أبو القاسم الحسن بن محمد، المفردات في غريب القرآن، دار الشامية، دمشق، 1992.
- 3- كرم البستاني، المُنجد في اللغة، ط3، منشورات دار الشرق، بيروت، 1988.
- 4- العلامة أبي الفضل جمال الدين محمد بن مكرم ابن منظور، لسان العرب، المجلد الخامس، بيروت، دار الطباعة للنشر، 2008.
- 5- العلامة أبي الفضل جمال الدين محمد بن مكرم ابن منظور، لسان العرب، دار المعارف، ج1.
- 6- لوئيس معلوف، المُنجد في اللغة، منشورات ذوي القربى، ط4، 2002.
- 7- المُعجم الوسيط، إبراهيم مصطفى، أحمد الزيات، حامد عبد القادر، محمد النجار، ج1، مطبعة دار الدعوة، 1959.

## ثانياً/ الكتب.

- 1- أحمد عز الدين عبد الله، مُعجم القانون، الهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية، القاهرة، 1999.
- 2- أمال عبد الرحيم عثمان، شرح قانون الإجراءات الجنائية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1991.
- 3- أمين مصطفى محمد، قانون الإجراءات الجنائية، التحقيق الجنائي والمحاكمة، ج2، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2012، ص8.
- 4- براء منذر كمال عبد اللطيف، شرح قانون أصول المحاكمات الجزائية، دار السنهوري، بيروت، 2017.
- 5- حسين عبد الصاحب، د. تميم طاهر، شرح قانون أصول المحاكمات الجزائية، المكتبة القانونية، 2018، 2017، بغداد.
- 6- سامي النصراوي، دراسة في أصول المحاكمات الجزائية، ج1، بغداد، مطبعة دار السلام، 1978.
- 7- سلطان الشاوي، أصول التحقيق الإجرامي، المكتبة القانونية، بغداد، 2009.
- 8- السيد محمد حسين الطبطبائي، الميزان في تفسير القرآن، ج15، ط1، مؤسسة الأعلمي للمطبوعات، بيروت، 1997.

- 9- عبد الحميد الشواربي، ضمانات المتهم في مرحلة التحقيق الجنائي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1996
- 10- عبد الوهاب عبد الرزاق التحافي، أهداف وأحكام تشريعات المرور في العراق، بغداد.
- 11- عبد الستار الجميلي، التحقيق الجنائي قانون وفن، مطبعة دار السلام، بغداد، 1973
- 12- عبد الفتاح عبد اللطيف الجبارة، إجراءات المعاينة الفنية لمسرح الجريمة، ط1، 2011
- 13- عبد الله جاسم العبدالله، محمد عبد المجيد، هشام أحمد حلمي، المرشد في أصول التحقيق الجزائي، معهد الكويت للدراسات القضائية والقانونية، 2011، 2012.
- 14- عدنان عبد المجيد، مبادئ التحقيق في حوادث الطريق، ط1، 1979، ص18.
- 15- عصمت عبد المجيد بكر، شرح قانون الإثبات، دار السنهوري القانونية والعلوم السياسية للطباعة والنشر والتوزيع، 2018
- 16- فتوح الشاذلي، شرح قانون العقوبات القسم العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1998.
- 17- كاظم مطشر الزبيدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات في العراق، مكتبة القانون المقارن، ط1، 2020.

### ثالثاً/ الأطاريح.

1. خالد عبد الباقي محمد الخطيب، جرائم وحوادث المرور ودور الشرطة في مواجهتها، أطروحة دكتوراه، أكاديمية الشرطة، كلية الدراسات العليا، مصر، 2004.
2. محمد علي سالم، اختصاص الشرطة في التحري عن الجرائم، أطروحة دكتوراه، كلية القانون، جامعة بغداد، 1989.
- رابعاً/ الرسائل .
1. أحمد حامد حسن علاوي المحمدي، الذاتية الموضوعية والإجرائية للجرائم المرورية في التشريع العراقي، رسالة ماجستير، جامعة الأنبار، كلية القانون والعلوم السياسية، 2022.
2. خربوش فوزية، الأدلة العلمية ودورها في إثبات الجريمة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة الجزائر، 2003.
3. عمار حميد جلاب العتايي، المسؤولية الجنائية عن الجرائم المرورية، رسالة ماجستير، جامعة ذي قار، كلية القانون، 2016.
4. محمد طاهر المبارك بشير، المسؤولية الجنائية في قانون المرور السوداني لسنة 2010، رسالة ماجستير، جامعة أم درمان الإسلامية، كلية الشريعة والقانون، 2015.
5. زمن مسير جودة خضير العجياوي، السياسة الجنائية المرورية (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير، جامعة كربلاء، كلية القانون، 2022.
6. هشام بن عبد العزيز بن عبدالله المرشد، الاستعانة بالخبرة في حوادث المرور، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، 2001 .

### خامساً / البحوث.

1. براء منذر كمال عبد اللطيف، د ياسر عواد شعبان، الأدلة الحديثة ودورها في الإثبات الجنائي، بحث منشور، مجلة جامعة تكريت للحقوق، العدد4، ج2، 2017.
2. رافد ظاهر عليوي، جرائم المرور في التشريعات العراقية (دراسة مقارنة)، بحث في الدبلوم العالي، المعهد العالي للتطوير الأمني والإداري، وزارة الداخلية، بغداد، 2018.
3. كاظم عناد حسن الجبوري، مخطط الحوادث المروري، بحث منشور، مجلة جامعة بابل للعلوم الإنسانية، 2021/2/23

### سادساً/ القوانين.

1. قانون العقوبات العراقي رقم (111) لسنة 1969 المعدل
2. قانون أصول المحاكمات الجزائية العراقي رقم 23 لسنة 1971 المعدل.
3. قانون المرور المصري رقم (66) لسنة 1973 المعدل.
4. قانون الإثبات العراقي رقم (107) لسنة 1979
5. قانون التأمين الإلزامي العراقي من حوادث السيارات رقم (52) لسنة 1980 المعدل.
6. قانون المرور العراقي رقم (86) لسنة 2004 الملغى.
7. قانون السير الأردني رقم (49) لسنة 2008.
8. قانون السير اللبناني رقم (243) لسنة 2012
9. قانون المرور العراقي رقم (8) لسنة 2019.

### سابعاً/ القرارات القضائية.

- 1- القرار رقم (219/ هيئة عامة ثانية/ 1973)، (1974/2/4)، النشرة القضائية، ع1، ص5 .
- 2- قرار محكمة التمييز رقم ( 2059 / الهيئة التمييزية / 1983 )، في 1984/5/8، غير منشور.
- 3- قرار محكمة التمييز الاتحادية، رقم الحكم، 6381/ الهيئة الجزائية/ 2020 (قرار غير منشور).

### ثامناً/ المقابلات .

- 1- مقابلة شخصية مع العميد غزوان كاظم شبيب، مدير شعبة التخطيط والمتابعة في مديرية مرور ذي قار بتاريخ 28/2023/5