



المصلحة المعتبرة في جرائم المرور وفقاً للقانون رقم ٨ لسنة ٢٠١٩

أ.م.د. إسراء يونس هادي ^{ID}

كلية الحقوق/ جامعة الموصل

dr.esraa.y@uomosul.edu.iq

النشر: ٢٠٢٥/٤/١


القبول: ٢٠٢٥/٣/٢٥

الاستلام: ٢٠٢٤/١٢/١٨

تعد الجرائم المرورية من أكثر الجرائم انتشاراً في العالم، كون ضحايا هذه الجرائم هي الأكثر عدداً من بين ضحايا الاجرام انواعه المختلفة، إذ انها تهدد حياة الانسان او ماله او جسده او عائلته. يهدف البحث الى توضيح الغاية التي سعى المشرع العراقي الى تحقيقها من خلال النصوص القانونية المتعلقة بجرائم المرور وفق القانون النافذ، من خلال تجريمه افعال معينة والتي بموجبها تقوم على حماية الحقوق التي قد تتعرض للخطر او الضرر نتيجة ارتكابه هذه الافعال المجرمة، وبيان ايضاً مفهوم المصلحة المعتبرة في هذه الجرائم. وتكمن اهمية البحث في تناول الابعاد القانونية والاهمية العلمية في حماية المصلحة العامة والخاصة من خلال تنظيم حركة المرور والوقاية من الحوادث، كون قانون المرور العراقي النافذ يتضمن جانباً تنظيمياً وجانباً وقائياً ولا يقتصر على الجرائم المرورية، فحماية حياة الانسان وجسده والممتلكات من المخاطر المتعلقة بالمرور تعد من أبرز المصالح المحمية قانوناً. تم تقسيم البحث الى مبحثين رئيسيين تضمن الاول بيان ماهية المصلحة المعتبرة في جرائم المرور، اما المبحث الثاني فقد تناول المصلحة المعتبرة في البنين القانوني لجرائم المرور، وذلك من خلال دراسة نصوصه وتحليلها وبيان المصالح التي هدف اليها المشرع العراقي عند اصداره هذا القانون.

الكلمات المفتاحية: المرور؛ جرائم؛ قانون؛ الحوادث؛ العراق.

The Protected Interest in Traffic Offenses According to Law No. 8 of 2019

Asset. Prof. Dr. Esraa Y. Hadi 
College of Law/University of Mosul
dr.esraa.y@uomosul.edu.iq

Received: 18/12/2024 Accepted: 25/3/2025 Published: 1/4/2025

Abstract

Traffic offenses are one of the most common types of crime worldwide, with victims of such crimes being the most numerous among all forms of criminality. These offenses pose a threat to human life, property, physical integrity, and the well-being of families. This research aims to clarify the goal the Iraqi legislator sought to achieve through the legal provisions pertaining to traffic crimes under the current law. It examines the criminalization of certain actions, which serve to protect rights that might be at risk or harmed due to these offenses. The research also discusses the concept of a "protected interest" in the context of traffic crimes. The importance of the study lies in its focus on the legal and scientific aspects of safeguarding both public and private interests through traffic regulation and accident prevention. The Iraqi Traffic Law, as currently enforced, covers both regulatory and preventive measures and is not limited to traffic-related crimes. The protection of human life, physical safety, and property from traffic risks is one of the key legal interests safeguarded by this law. The research is structured into two main parts: the first part discusses the essence of the protected interest in traffic crimes, while the second part addresses the protected interest within the legal structure of traffic offenses by analyzing its provisions and identifying the objectives intended by the Iraqi legislator when enacting this law.

Keywords: Traffic; crimes; law; accidents; Iraq.

مقدمة

ان المشرع الجنائي يجرم الفعل الذي "ينتهك القواعد التي اضفت الحماية على تلك المصالح المعتبرة والجديرة بالحماية والتنظيم"، لان السياسة الجنائية التي تقود المشرع الجنائي ما هي الا انعكاس لحاجات الجماعة ومصالحها المختلفة، فالعلة التشريعية هي التي تحدد نطاق تطبيق القاعدة الجنائية، وان تعبير المصلحة المعتبرة في سياق جرائم المرور يشير الى الهدف الذي يسعى هذا القانون لتحقيقه من خلال تنظيم سلوكيات القيادة والتعامل مع المخالفات، فتلعب هذه المصلحة المعتبرة قانوناً دوراً حيوياً في ضمان الامان والسلامة على الطرق، مما يحمي حياة الانسان وسلامته الجسدية من الاذى والعاهات المستديمة الناجمة عن الحوادث المرورية، وايضاً انسيابية المرور، فقانون المرور جاء "لينظم الحركة على الطرق العامة" لحد من "الجرائم المرورية" وايضاً تنظيمها، فقد يجرم المشرع العراقي في قانون المرور افعال من دون اشتراط تحقق نتيجة معينة خوفاً من الضرر الذي يلحق بالمصالح المحمية نتيجة لهذا الفعل، ويجرم كذلك افعال ويشترط فيها تحقيق نتيجة جرمية.

اذن فالهدف الاساسي من هذه المصلحة هي حماية حقوق الافراد والمجتمع وتحقيق التوازن بين المصلحة العامة والخاصة.

هدف البحث

يهدف البحث الى توضيح الغاية التي سعى المشرع العراقي الى تحقيقها من خلال النصوص القانونية المتعلقة بجرائم المرور وفق القانون النافذ، من خلال تجريمه افعال معينة والتي بموجبها تقوم على حماية الحقوق التي قد تتعرض للخطر او الضرر نتيجة ارتكابه هذه الافعال المجرمة، وبيان ايضاً مفهوم المصلحة المعتبرة في هذه الجرائم.

اهمية البحث

تكمن اهمية البحث في تناول الابعاد القانونية والاهمية العلمية في حماية المصلحة العامة والخاصة من خلال تنظيم حركة المرور والوقاية من الحوادث، كون قانون المرور العراقي النافذ يتضمن جانباً تنظيمياً وجانباً وقائياً ولا يقتصر على الجرائم المرورية، فحماية حياة الانسان وجسده والممتلكات من المخاطر المتعلقة بالمرور تعد من أبرز المصالح المحمية قانوناً.

مشكلة البحث

تتجسد المشكلة المتعلقة بالبحث في توضيح بعض النقاط الاساسية التي تعالجها الدراسة اهمها:

- ١- ما المقصود بالمصلحة المعتبرة في جرائم المرور؟
- ٢- بيان ماهي المصالح المعتبرة التي اعتد بها المشرع في الجرائم المرورية؟
- ٣- بيان ما مدى الحماية التي كفلها المشرع العراقي في قانون المرور رقم ٨ لسنة ٢٠١٩ لهذه المصالح؟
- ٤- بيان مدى فاعلية هذه المصالح في تحقيق الاهداف التي سعى المشرع الى تحقيقها في قانون المرور النافذ؟

منهجية البحث

للبحث في دراسة المصلحة المعتبرة في جرائم المرور اقتضى الاعتماد على المنهج الاستقرائي والتحليلي لنصوص قانون جرائم المرور العراقي النافذ رقم ٨ لسنة ٢٠١٩.

هيكلية البحث

تناولنا موضوع البحث من خلال تقسيمه إلى مبحثين وكالآتي:
 المبحث الأول: ماهية "المصلحة المعتبرة" في جرائم المرور.
 المبحث الثاني: "المصلحة المعتبرة" في البنيان القانوني لجرائم المرور.

المبحث الأول

ماهية المصلحة المعتبرة وجرائم المرور

عند البحث في أي موضوع ينبغي أولاً أن نبيّن ماهيته، وللتعرف على ماهية المصلحة المعتبرة في جرائم المرور لابد أولاً من التعريف بالمصلحة المعتبرة، ومن ثم لابد أيضاً من التعريف بجرائم المرور، وعليه سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين، وذلك على النحو الآتي:

المطلب الأول: التعريف بالمصلحة المعتبرة

تعد المصلحة المعتبرة أساس القانون وجوهره، لذلك كان لابد ان نبين أولاً ما هو تعريف المصلحة ومن ثم نوضح عناصرها وأنواعها، وبناءً عليه سنقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع، وذلك على النحو الآتي:

الفرع الأول: تعريف المصلحة

أولاً- تعريف المصلحة لغةً: ان المصلحة والصلاح مشتقان من الفعل الثلاثي صلح يصلح اصلاً وصلحاً وصلوحاً والصلاح ضد الفساد والاصلاح نقيض والفساد والاستصلاح نقيض الاستفادة (الرازي، ١٩٨١، ٣٦٧)، ويقال (صلح) بفتح جميع حروفها وهو الفعل المؤدي الى صلاح ومنفعة، (والمصلحة) كالمنفعة في الوزن (ابن منظور، ١٩٣٩، ٣٨٤)، وقد ورد في "القران الكريم" سمم وَكَانَ فِي الْمَدِينَةِ تِسْعَةً رَهْطٍ يُفْسِدُونَ فِي الْأَرْضِ وَلَا يُصْلِحُونَ ٤٨ سمم سجاءنَّمَلُ الآية جمحتخمسجج.

ثانياً- تعريف المصلحة اصطلاحاً: وردت تعريفات متعددة للمصلحة فالبعض ذهب في تعريفه لها بانها: "محددة بالمال على اساس ان الحق ما هو الا مصلحة مالية يحميها القانون" (الأسيوطي، ١٩٦٩، ٢٥٧)، وقال أهرنج ان المصلحة هي: "البحث عن اللذة أي الفرار من الالم وان الهدف من النزوع الانساني هو الاشباع المستمد منه وليس الفعل ذاته" (ثروت، ١٩٨٩، ٩٣)، ويقصد هنا بالإشباع هو ما يشبع شخص ما بالحاجات المادية او المعنوية^(١)، كما وعرفت بانها: " المنفعة المحمية

قانوناً والتي يضيفها المشرع على الحق المعتدى عليه او المهدد بالاعتداء" (الزبيدي، ٢٠٠٦، ١٣)، اما البعض الاخر يعرف المصلحة بانها: " حالة الموافقة ما بين الهدف من المصلحة والمنفعة منها" (العنكي، ١٩٧١، ٢٠).

الفرع الثاني: عناصر المصلحة

تقوم المصلحة وفقاً للتعريف السابقة الذكر على عناصر ثلاثة وهي "المنفعة والهدف والمشروعية"، وسنتاولها على النحو الاتي:

اولاً: عنصر المنفعة

ان الفلاسفة اختلفوا وايضاً علماء الاخلاق في تحديد "مقياس المنفعة" فالمدرسة الفردية حددتها بمقدار اللذة التي يكتسبها الشخص من فعله بصرف النظر عن اثر الفعل على الغير وهذا ما ذهب اليه الفيلسوف (ابيقور) إذ قال "بان الانسان والحيوان سواء في طلب اللذة والاندفاع اليها بمحرك غريزي، لا اثر للتعليم ولا للتفكير فيه" (ن. س. أحمد، ١٩٨٤، ٨٥)، وهوبز ذهب الى ان "المنفعة الشخصية هي معيار المنفعة وان دافع حب البقاء هو المحرك للإنسان والموجه لأفعاله" (ثروت، ١٩٨٩، ٩٨)، بينما ذهب اصحاب المنفعة العامة ان اللذة هي اساس السعادة، وحجتهم في ذلك ان الناس عامة يرغبون في اسعاد انفسهم والمنفعة خير وسيلة لذلك، وهذا الاتجاه يوافق فلسفة اللذة والالم التي اخذ ونادى بها الفلاسفة مثل سقراط وارسطو وغيرهم (الطويل، ٢٠١٧، ١٤٢)، اما الفقه في العصر الحديث فذهب الى ان عنصر المنفعة هو "ذات طبيعة موضوعية ثابتة قوامها صلاحية الشيء لإشباع الحاجة بالفعل وان المصلحة هي فكرة ذات طبيعة شخصية قوامها الاعتقاد بصلاحية الشيء لإشباع الحاجة يترتب على ذلك ان ليس كل اعتقاد بصلاحية الشيء لإشباع حاجة هو بالضرورة مصلحة معتبرة" (عبيد، ١٩٩٨، ٢٥٢).

عليه فان مقياس المنفعة عند علماء الاخلاق وايضاً لدى فقهاء القانون يختلف

بين افراد الناس ويتفاوت بشكل كبير .

ثانياً: عنصر الهدف

يتحدد هذا العنصر "بإشباع الحاجات التي يسعى إليها الإنسان سواء المادية منها أم المعنوية، وهذا الإشباع يأتي من اللذة التي هي شعور يقترن بإشباع أو تحقيق ما نرغب فيه أو نهدف إليه" (البدراي، ١٩٩٨، ١١؛ طه، ١٩٨٩، ٤٧١)؛ فهدف القانون يتمثل في أن غاية المشرع منذ القدم عند وضعه القوانين وبيان أحكامه يكون من أجل الإنسان وتنظيم حياته، أما هدف الإنسان فهي الخلاصة النهائية التي من أجلها يحاول الفرد الوصول إليها.

ثالثاً: عنصر المشروعية

عبر بعض الفقهاء (العنبيكي، ١٩٧١، ١٢) عن عنصر المشروعية بحالة الموافقة بين عنصرَي المنفعة والهدف، فإذا ما توافقت المنفعة مع الهدف الذي تبغيه تحققت حالة المصلحة، أي لما كان ما نرغب فيه هو هدف موضوعي، ولما كانت الأشياء والأفكار بما تملكه من خاصية قادرة على تحقيق ذلك الهدف، فإذا تقابل هذان العنصران تحققت حالة المصلحة، فالمشرع يضطلع بعبء حماية مصالح المجتمع كونه يقدر ضرورتها في إشباع حاجات معينه، حتى إذا ما بلغت هذه المصالح غايتها أرخى عليها ستار الحماية لها في نظرة جديرة بإشباع حاجات إنسانية، مما يعني أنها "محل حمايته سواء تعلق تلك المصالح بالتجريم والعقاب أم بإجراءات التحقيق والمحاكمة أم بضمانات الحرية الشخصية أم غيرها من المصالح، ومن ثم فأنها تكون قانونية وجديرة بالحماية" (عبيد، ١٩٩٨، ٢٣٩)؛ فالمشرع عموماً يسعى من وراء تجريمه لفعل غير مشروع والعقاب عليه حماية مصلحة معتبرة جديرة بالحماية.

أما ما يتعلق بمدى مشروعية الوسيلة لتحقيق المنفعة، فينبغي أن تتأى هذه عما حدده القانون لها من سبيل لتحقيق المنفعة أو الهدف، فالوسيلة غير الأخلاقية إذا استعملت بتواتر فلن نصل بها إلى أي هدف (الصيفي، ١٩٦٧، ٣٦).

الفرع الثالث: أهمية المصلحة وانواعها

بعد ان بينا في الفرعين السابقين تعريف المصلحة وعناصرها، سنوضح في هذا الفرع أهمية المصلحة المعتبرة وانواعها، على وفق الآتي:

أولاً- أهمية المصلحة

للمصلحة أهمية كبيرة في القانون الجنائي فهي تعد اساس التجريم (عبيد، ١٩٩٨، ٢٤٢)، إذ ان المشرع لا يجرم الافعال من اجل التجريم بل بوصفها وسيلة لحماية مصلحة بعينها، فالجريمة كما هو الحال في جرائم المرور تمثل اعتداء على مصلحة يحميها القانون، وتحديد هذه المصلحة في النص التجريمي يتخذ دوراً رئيساً في تحديد نطاق التجريم في هذا النص والغرض منه (رشدي، ١٩٨٦، ٢٨٦)، كون المشرع يستعين به عند وضعه الضابط الموضوعي للتقسيمات العامة للجرائم وايضاً في رسم النموذج القانوني لكل جريمة من الجرائم (عبيد، ١٩٩٨، ٢٤٩).

وللمصلحة أهمية ايضاً بكونها تؤدي دوراً مهماً في مرحلة تطبيق القانون، فالقاضي يستعين بالمصلحة المتوخاة من تشريع النص الغامض عند تفسيره للنصوص الغامضة (عبيد، ١٩٩٨، ٢٥٠)، كما ان المصلحة تعد احد المفاهيم التي يكون لها أهمية في حل بعض المشاكل القانونية "كالتفرقة بين اركان الجريمة وظروفها"، إذ ان التفرقة بين الركن الخاص والظرف يتمثل بالتعرف على المصلحة محل الحماية، فان كان العنصر الجديد يحمي مصلحة جديدة فهو ركن اما الظرف فيغير من مدى المصلحة دون ان يأتي على طبيعتها وينحصر اثره في التعديل من مقدار العقاب بالتخفيف او التشديد (الحديثي، ١٩٩٢، ٢٠).

وايضاً من خلال المصلحة يمكن معالجة الحوادث والوقائع التي تواجه الاسرة البشرية في الحاضر والمستقبل لان النصوص متناهية والحوادث والوقائع غير متناهية والمتناهي لا يمكن ان يحيط باللامتناهي الا عن طريق قواعده الكلية ورعاية المصلحة التي وضعت هذه القواعد لأجلها (يحيى، ٢٠١٥، ٦٣).

وتعد المصلحة من الشروط الأساسية لصحة الدعوى اذ يشترط في الدعوى ان يكون هناك مصلحة للمدعي من رفعها، فلا دعوى بغير مصلحة، وايضاً تعد شرطاً لقبول أي طلب او دفع او طعن في الحكم (قانون المرافعات المدنية العراقي (ق.م.م.ع)، ١٩٨٦، المادة (٦٦))، كما ان المصلحة هي مناط تشريع القانون الوضعي وتعديله والغائه، فالمشروع يتصرف بمقتضى المصالح العليا في البلد وتعد المصلحة ايضاً اساساً مشتركاً لتوحيد التشريعات الوضعية في الدول نوات المصالح المشتركة كالدول العربية (الزلمي والمهداوي، ١٩٩٩، ١٥٥).

ثانياً: انواع المصلحة

تختلف المصالح فيما بينها من إذ طبيعتها، فهناك المصالح الخاصة والمصالح العامة وترجيح أحدهما على الأخرى، وسنبين هذه المصالح وفق الآتي:

أ - **المصلحة الفردية:** يرى اصحاب المذهب الفردي ان الفرد هو هدف القانون وغايته (الذنون، ١٩٧٥، ٩٦)، والمجتمع لم يوجد الا من اجل الفرد وليس صحيحاً القول بان الفرد سابق في وجوده على المجتمع، وان وظيفة القانون تتمحور حول تنظيم حماية الحقوق الطبيعية للفرد وتعزيز حرته، لان تحصيل مصلحة الفرد يؤدي بالنتيجة الى تحقيق مصالح الجماعة التي بمجموعها تتكون مصالح الافراد (ح. ع. محمد، ١٩٨٨، ١٦٣).

ب- **المصلحة العامة:** تعرف المصلحة العامة بانها "المنفعة التامة الشاملة موضوعياً، أي معنوياً ومادياً والذي يستغرق ويعمم الجماعة الكثيرة العدد من إذ النطاق الشخصي او الانساني للنفعة، ويدخل في هذا دفع الضرر اللاحق بهذه الجماعة" (خليل، د.ت).

والمصلحة العامة تجد اساسها في المذهب الاشتراكي، إذ يرتكز هذا المذهب على فكرة ان المجتمع والجماعة هي الغاية، وهذا الاساس يختلف عن الاسس التي تقوم عليها فلسفة المذهب الفردي، اذ ان مصلحة المجتمع هي الارجح عند حصول

تعارض ما بين مصلحة الجماعة ومصلحة الافراد؛ فالفرد هو جزء من الجماعة وليس العكس (علي، ٢٠٠٢، ٣٠).

ج- الاتجاه التوفيقي: هذا المذهب يقيم التوازن بين المصلحة العامة والمصلحة الخاصة، إذ يرى انصار هذا المذهب انه هو الذي يحقق التوازن والانسجام من اجل التوصل الى النفع العام، ومن نادى بهذا المذهب هم ارسطو وافلاطون واهرنج وغيرهم (يحيى، ٢٠١٥، ٧٣).

المطلب الثاني: التعريف بجرائم المرور

نقسم هذا المطلب الى ثلاثة فروع نبين في الفرع الاول تعريف جرائم المرور، اما في الفرع الثاني فنوضح خصائصه ومن ثم نبين في الفرع الثالث عناصر الجرائم المرورية.

الفرع الأول: تعريف جرائم المرور

لتحديد تعريف جرائم المرور بصورة دقيقة ومحددة ينبغي تعريفها لغةً، ومن ثم نعرفها اصطلاحاً:

اولاً- لتعريف جرائم المرور لغةً لا بد ان نعرف كل مفردة على حدة، إذ ورد تعريف الجريمة لغةً بعدة معاني منها: "القطع فيقال شجرة جريمة أي مقطوعة، ومنها الذنب والاثم ومنها الجناية إذ يقال: جرم بالجيم وعليهم اذا جنى جناية، والجارم والجاني، ومنها التعدي يقال: اجرم فلان اذا تعدى، ومنها الكسب يقال: فلان جريمة اهله أي كاسبه، ويجرم فلان أي يكتسب" (ابن منظور، ١٩٣٩، ١٧٦).

اما لفظ المرور فتأتي لغةً من "مر يمر مراراً بضم الراء، بمعنى جاء وذهب ويقال: ومر علي وبه يمر مر أي اجتاز" (الجوهري، ١٩٩٤، ٢٧٨)، وقوله سبحانه وتعالى: سَمُّ وَالَّذِينَ لَا يَشْهَدُونَ الزُّورَ وَإِذَا مَرُّوا بِاللَّغْوِ مَرُّوا كِرَامًا ٧٢ سم سجداًالفرقان الآية تحجتمخسجد.

ثانياً- اما اصطلاحاً فنلاحظ انه من الناحية التشريعية فان اغلب القوانين المرورية لم تعرف الجريمة المرورية تاركَةً تعريفها للفقهاء، الا ان بعض القوانين اتجهت الى

تعريف الحادث المروري فقد عرف القانون الاردني ذلك بانه: "كل واقعة تسببت فيها على الاقل مركبة واحدة متحركة في الحاق اضرار بشرية او مادية او كليهما" (قانون السير الأردني (ق.س.أ)، ٢٠٠٨، المادة (٢))، اما المشرع العراقي فلم يضع تعريفاً لجرائم المرور في "قانون المرور النافذ رقم (٨) لسنة ٢٠١٩" إذ انه ادرج الحوادث المرورية ضمن الجرائم الخاصة بالخطأ لاعتبارها حوادث ناتجة عن الخطأ واعتبارها من "الجرائم غير العمدية" (قانون المرور العراقي النافذ (ق.م.ع.ن)، ٢٠١٩، المواد (٢٥-٤٢))، كذلك "قانون ادارة المرور العراقي الملغي رقم ٨٦ لسنة ٢٠٠٤" فلم يضع ايضاً تعريفاً لجرائم المرور.

اما على الصعيد الفقهي فقد اختلف الفقه في تعريف الجرائم المرورية بين مفهوم واسع لهذه الجرائم وضيق لها، ووفق للمفهوم الواسع تم تعريفها بـ"الافعال والامتناعات المعاقب عليها في مختلف تشريعات الدولة والتي هدفها إدارة وتنظيم النقل البري والمرور على الطرق العامة بما يحمي حياة وسلامة الناس وراحتهم وامنهم من مخاطر حوادث المرور وكل ما يؤمن سير المشاة على الطريق ومستخدمي الطرق من الحوادث التي تنجم عن جرائم المرور مما يؤدي الى حماية الممتلكات العامة والخاصة والتي تتصل بإنشاء وصيانة وتحسين الطرق العامة والجسور والانفاق وتأثير الشوارع والتي تساهم في حماية البيئة من التلوث و الضوضاء و عوادم المركبات" (التحافي، ٢٠٠١، ٢٧). اما المفهوم الضيق لجرائم المرور فهي "الافعال والامتناعات المعاقب عليها في قانون المرور والانظمة والقرارات والتعليمات والبيانات الصادرة بموجبه". اما القوانين الاخرى وان كانت ذات صلة بأمن الطرق والنقل البري والكمارك والتأمين فإنها لا تعد من جرائم المرور من وجه نظر المشرع الوطني بسبب لعدم احتوائها ضمن قانون المرور لكونها تتمتع بأوصاف وسمات خاصة" (عليوي، ٢٠١٩، ١٤)، كما عرفت بانها: "مجموعة القواعد القانونية التي تعني بالسلامة المرورية التي تهدف الى اتخاذ كل التدابير والاحتياطات اللازمة لتجنب وقوع

الحوادث والاصابات لمرتادي الطرق سواء كانوا سائقي السيارات أم المشاة أم راكبي الدرجات" (الهاجري، ٢٠٢٣، ٨٩٧).

وكذلك تم تعريفها بأنها: "كل فعل إنساني غير مشروع في قانون المرور، يصدر من قائد أو مالك المركبة، يعرض مصالح افراد المجتمع الجوهرية للخطر، سواء اكان هذا الفعل إيجابيا أم سلبيا، يحدد له المشرع الجنائي جزاءً جنائياً" (قاسم، ٢٠٠٩، ٦٣)؛

فعندما يكون الفعل أي السلوك متطابق مع النموذج الإجرامي والذي حدده القانون بحيث لا يقتزن بظرف مبيح وينتمي إلى نفسية صاحبه فلا وجود لجريمة بدون سلوك إنساني يدل على وقوعها، وهذا السلوك قد يكون إيجابياً أي أنه يلزم القيام بالأعمال الحركية وبالكيفية التي حددها القانون ويرتب القانون عليها عقوبة، وقد يكون هذا السلوك سلبيا في حوادث مرورية هذا يعني الامتناع أو الإحجام عن القيام بأي عمل كان من المفروض القيام به من طرف الجاني وإن هذا الامتناع يعد سلوكا إجراميا يعاقب عليه القانون، والعلة من التجريم هو "أن المشرع حظر الامتناع عن فعل معين أو أمر إتيانه حماية لأفراد المجتمع وأموالهم من التعرض للخطر كعدم استخدام السائق لحزام الأمان أثناء قيادته للمركبة أو عدم وضع قائد الدراجة النارية الخوذة" (الصيفي، ١٩٩٥، ١٦١).

نلاحظ ان جرائم المرور شأنها شأن بقية الجرائم الماسة بالأشخاص، الا ان الاختلاف يكون بالوسيلة، إذ ان الوسيلة ليست نفسها، فالمركبة هنا بالتحديد هي الوسيلة المستخدمة لهذه الجرائم.

من كل ما تقدم يمكن تعريف الجرائم المرورية بأنها: سلوك انساني غير مشروع، يقع نتيجة لخطأ السائق، من شأنه ان يعرض ارواح الاخرين واجسادهم للضرر او الخطر ترتكب بواسطة احدى المركبات المنصوص عليها في قانون المرور رقم ٨ لسنة ٢٠١٩ على الطرق العامة ويحدد المشرع له جزاءً جنائياً.

الفرع الثاني: خصائص الجرائم المرورية

بموجب التعاريف الواردة اعلاه يمكن ايراد الخصائص المميزة لجرائم المرور والتمثلة في السلوك الانساني، وان يكون هذا السلوك غير مشروع وايضاً تعطيل النظام العام وبالتالي تعريض المصلحة المعتبرة للخطر في نواحي الحياة الاقتصادية والاجتماعية اضافة الى الجزاء الجنائي، وعليه سنبين هذه الخصائص كالآتي:

اولاً- "الجريمة المرورية سلوك إنساني": ان جرائم المرور كأية جريمة لا تقوم الا بارتكاب السلوك المادي الناشئ من انسان، والتي تتحقق في العالم الخارجي بسبب اصطدام المركبة، وله مظاهره المادية الملموسة فلا يصح القول بوجود جريمة المرور دون سلوك إنساني يدل على وقوعها، لذا يتم استبعاد تجريم النوايا والخواطر في هذا النوع من الجرائم مهما بدت في حقيقتها إجرامية، فقانون المرور لا يهتم سوى بالظاهر الملموس غالباً (سلامة، ١٩٧٩، ٨٤).

والسلوك الذي ممكن ان يصدر من انسان قد يكون إيجابيا اي أنه يلزم القيام بالأعمال الحركية والعضوية وبالطريقة والكيفية التي حددها القانون (عبدالمنعم، ١٩٩٤، ٤٧٦)، كما في حالة قيام شخص بقيادة مركبة بسرعة تزيد عن السرعة المحددة قانوناً. وقد يكون السلوك سلبياً يتمثل بامتناع الجاني أو احجابه عن القيام بعمل كان عليه أن يقوم به والامتناع هذا يعد سلوكاً إجرامياً يعاقب عليه القانون (الصيفي، ١٩٩٥، ١٦١) كامتناع سائق المركبة من استعمال حزام الأمان، والعلة من التجريم تظهر هنا من خلال "أن المشرع قد حظر الامتناع عن فعل معين بالأمر بإتيانه حماية للمصلحة العامة، فالسلوك يكتسب الصفة الإجرامية من نص التجريم".

والسلوك الصادر من سائق المركبة أو حتى مالکها يجب أن يكون اختيارياً وحرراً اي دون أن يشوب ارادته أي عيب، من ذلك صغير السن أو المعتوه أو المجنون إذا أقدم على سيطرة مركبة فهذا السلوك في حد ذاته مخالف للقانون وإن المسائلة الجنائية تمتع عنهم حتى وإن تعدى ذلك وترتب عنه أثار أياً كان نوعها جسمانية أو مادية وذلك لانقضاء التمييز والإدراك لديهم، كما أنه لا يتحقق هذا الامتناع عن المسؤولية

للأفراد سالف الذكر إلا أن تكون أحوالهم هذه معاصرة للحظة ارتكاب الفعل المادي للجريمة (عوض، ٢٠٠٠، ٥٥).

ومع ذلك يتحمل المسؤولية من حمله على فعل ذلك كما نجد أن المسؤولية تمتد إلى المسؤول المدني عن الفاعل.

ثانياً- "الجريمة المرورية سلوك غير مشروع": عد المشرع أن كل فعل يهدد المصالح الجوهرية للمجتمع وبإمكانه إلحاق الضرر بالأفراد في أرواحهم وممتلكاتهم والخطر حالة واقعية ينشأ بها احتمال حدوث اعتداء على المصلحة المعتبرة أو الحق المراد حمايته، وهذا الحق هو أرواح الأفراد في المجتمع واجسادهم وأموالهم مما أدى بالمشرع للإسراع في تجريم هذه الأفعال وقرر لها العقوبات المناسبة (الشاذلي، ١٩٩٨، ٨٠)؛ فلا جريمة مرور إذا كان الفرد قد التزم بقواعد قانون المرور في السير فقد أتى بذلك سلوكاً مشروعاً لأن جوهر هذه الجريمة يفترض أن السلوك الذي يقوم به غير مشروع، فقيادة مركبة من طرف شخص لا يحوز على رخصة سياقة، أو بوثائق منتهية الصلاحية كإجازة السياقة، هو سلوك غير مشروع لخطورته في تضييع الحقوق.

ثالثاً- "الجزاء الجنائي": يخضع الجزاء في قانون المرور لمعيارين، الأول يتمثل بالمعيار الشكلي الذي يتم تحديده بالرجوع إلى مصدره إن كان جزاء إداري أم عقوبة جنائية، أما الثاني فهو معيار زمني يحدد عن طريق الرجوع إلى زمن وقوع الفعل إن كان قبل وقوع الجريمة المرورية فهنا نكون أمام إجراءات الضبط الإداري، وإن كان بعد وقوع الجريمة المرورية كان جزاءً سواء كانت العقوبة جنائية أو جزاء إداري، فيعاقب به مرتكب الجريمة المرورية، فالمشرع عندما ينص على جزاء لجريمة مرورية فإنه يقرر من هي الجهة المختصة بتوقيع الجزاء أصلاً فإن كان قد حدد الجهة الإدارية كان الجزاء إدارياً، وإن كان قد حدد جهة قضائية كان الجزاء جنائياً (أبو عامر، ٢٠٠٨، ١١٥؛ عبدالله ومحمد، ٢٠٢٠، ٩٦)، فما يصدر من إجراءات تتعلق بسحب أو إيقاف لإجازات السوق أو حجز للمركبات من قبل ضباط المرور

المختصين هي ليست قرارات ادارية بالرغم من صدورها من جهات ادارية، الا انها تعد اجراء من اجراءات الضبط القضائي والتي تسبق اجراءات التحقيق الابتدائي والمحاكمة (زكي، ٢٠١٥، ٧٥؛ ق.م.ع.ن، ٢٠١٩، المادة (٢٨)).

رابعاً- ان جرائم المرور تعد من جرائم الخطأ التي تتمثل فيه صورة من الاهمال والرعونة وعدم الانتباه وعدم الاحتياط وكذلك مخالفة الانظمة والتعليمات والواامر وهذا يعني ان مرتكب الجريمة المرورية تتجه ارادته الى السلوك دون رغبة في احدث النتيجة الجريمة (الشاذلي، ١٩٩٨، ٨٢).

الفرع الثالث: عناصر الجرائم المرورية

عند دراستنا لقانون المرور نجد ان هذه الجرائم لا تقع دون توافر مجموعة من العناصر، والمتمثلة بقائد المركبة او مالکها والمركبة ايا كان نوعها والطريق. فلا تقع الجريمة المرورية بدون وجود هذه العناصر جميعا او على الاقل تقع بوجود عنصري (السائق والمركبة) ويمكن ان تقع بدون العنصر الثالث وهو الطريق كحالة اعطاء بيانات غير صحيحة من قبل مالک المركبة، وسنوضح هذه العناصر كالآتي:

اولاً- قائد المركبة (السائق)

ان قائد المركبة هو الشخص الذي يتولى قيادة المركبة وهو انسان ذو ارادة حرة يقود المركبة وعرفه قانون المرور العراقي النافذ في المادة (١٦) بانه: السائق " هو كل شخص طبيعي يقود مركبة بإجازة بنوع المركبة"، وان إجازة السوق هي: "وثيقة قيادة المركبة التي يصدرها ضابط الاجازات" (ق.م.ع.ن، ٢٠١٩، المادة (٢٠))، وان اي شخص يقود مركبة عليه ان يحمل اجازة سوق صادرة بأسمة ويقدمها عند الطلب من قبل ضابط المرور وتكون هذه الاجازات بحسب نوع المركبة التي يقودها السائق. كما عرفه قانون السير الاردني في المادة (٢) بانه: " الشخص الذي يتولى قيادة المركبة"؛ فالسائق هو " الشخص الذي يتولى قيادة احدى المركبات، فكل مركبة تحتاج الى سائق يقودها وينبغي عليه نتيجة لذلك الالتزام بقواعد السياقة الامنة لتجنب ما يتعرض له من اخطار الحوادث المرورية حماية لنفسه وللآخرين

وممتلكاتهم" (الصفو ومحمد، ٢٠٢٠، ١٠١). وإن يكون قائد المركبة ذو ارادة حرة لكي يدخل ضمن نطاق المسؤولية الجزائية عدا الحالات التي لا تكون لقائد المركبة دخل في ارتكابها كحالها مالك المركبة الذي يقدم بيانات غير صحيحة فلا تعد هذه الجرائم مرتكبة من قبل قائد المركبة بل ترتكب من قبل مالكيها.

ثانياً- المركبة (ق.م.ع.ن، ٢٠١٩، المادة (١))^(٢):

تعد عنصراً أساسياً في الجرائم المرورية، إذ لها من الأهمية ما للعنصر الأول المتمثل بالسائق، فيقوم السائق بفعل يجرمه قانون المرور عن طريق المركبة مثل قيام سائق المركبة بالسير بسرعة تتجاوز الحد المقدر في القانون، أو استخدام الموبايل أثناء القيادة، ويتضح انه لا يمكن تصور قيام هذه الجرائم من دون وجود المركبة، كونها الاداة التي تستخدم في ارتكاب الجريمة وهي تمثل السلاح والسكين في جرائم القتل (قاسم، ٢٠٠٩، ١٠٧).

ثالثاً- الطريق

يعد الطريق من العناصر الأساسية في جرائم المرور كون الجرائم لا تقع الا عندما تسير هذه المركبات على الطرق، لذا فإن عدم انسيابية الشوارع وايضاً الطرق تعد من اهم مسببات الجرائم المرورية، فالحفر ووجود العوائق تكون مصدراً للمضايقات، كما عدم التخطيط السليم للطرق قد يكون سبباً في بعض الحالات لوقوع الجرائم المرورية، وايضاً عدم وجود خط سريع بين المدن وغيرها من الصور التي قد تحدث الجرائم المرورية. والملاحظ ان قانون المرور النافذ لم يورد تعريفاً للطريق ضمن نصوصه، الا أن المشرع العراقي قد عرف الطريق في "قانون المرور الملغي رقم ٨٦ لسنة ٢٠٠٤" بأنه: "كل حيز معبد او غير معبد مصمم او يستخدم بشكل طبيعي للمركبات او المشاة"^(٣).

وقد عرف الطريق في المادة (١) فقرة (٣) من قانون المرور المصري رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ وتعديلاته بأنه: "السطح الكلي المعد للمرور العام لكافة من مشاة وحيوانات ومركبات ويعد كذلك طريقاً في تطبيق احكام قانون المرور جميع الطرق الداخلية في

تقسيمات او تجمعات سكنية او صناعية او سياحية او تجمعات اخرى قائمة او تقام مستقبلاً^(٤).

المبحث الثاني

المصلحة المعتبرة في البنين القانوني لجرائم المرور

ان المصلحة المعتبرة في البنين القانوني لجرائم المرور تشير الى القيمة او الاهتمام العام الذي يحميه النظام القانوني عند تحديد الجرائم المرورية وتحديد العقوبات المناسبة لها، كون المصلحة المعتبرة في هذه الجرائم تتعلق بحماية الافراد والممتلكات من الاضرار التي قد تنجم عن حوادث المرور، وقد تتعلق بالسلامة العامة والحفاظ على النظام على الطرقات؛ فتمثل المصلحة المعتبرة لمكافحة جرائم المرور بتجريم مرتكبها والعقاب على الفعل المخالف للقانون بتحقيق مجموعة من الاهداف الحيوية التي تصب في مجموعها لصالح الافراد والمجتمع، والتي تساهم في بناء بيئة مرورية آمنة ومنظمة تعزز من وجود الحياة والسلامة العامة، بمعنى ان المشرع لا يجرم افعال بهدف التجريم، ولكنه يسعى حماية المصالح الاساسية واللازمة للمجتمع، ويفصح المشرع عن رغبته في حماية المصالح من خلال تجريم الافعال التي تخل بقيمته وسلامته، وذلك بواسطة ما يضعه من نصوص عقابية تكفل الحماية اللازمة والفعالة لتلك المصالح .

إذاً المصلحة القانونية التي يهدف اليها المشرع في جرائم المرور، يجب أن تتعكس على البناء القانوني لهذه الجرائم، وهذا الانعكاس يظهر من خلال توضيح طبيعة "الجريمة المرورية" من إذ النتيجة الجرمية المترتبة عليه كون الجرائم من إذ النتيجة الاجرامية تنقسم الى جرائم ضرر وجرائم خطر، وقد تضمن قانون المرور العراقي النافذ جرائم مرورية ذات ضرر يتحقق من وراءها نتيجة جريمة معينة وكذلك تضمن جرائم مرورية ذات خطر تعد كاملة دون تحقق نتيجة جريمة، يهدف المشرع من ذلك الى حماية الحق في الحياة والحق في سلامة الجسم وحمى ايضا الحق في

المرور الانسيابي، اما حماية الممتلكات فلم يشير اليها المشرع في قانون المرور الحالي بالرغم من تنظيمه في القانون السابق وهذا ما يعد نقص تشريعي في القانون النافذ لذا لابد من تلافيه كون الحق في حماية الممتلكات العامة لا يقل اهمية عن غيره من الحقوق (عبدالله، ٢٠٢٢، ٤٠٦).

وبناء عليه سنبين في المطالب الثلاثة الاتية من هذا المبحث مدى الحماية التي كفلها المشرع العراقي من خلال النصوص القانونية التي اوردها في متن القانون النافذ للمرور رقم ٨ لسنة ٢٠١٩ والتي حمى فيها "الحق في الحياة والحق في سلامة الجسم وايضاً الحق في انسيابية المرور".

المطلب الأول: حماية الحق في الحياة

يعد الحق في الحياة ذات اهمية كبيرة بالنسبة لبقية حقوق الانسان، اذ بدون حماية هذا الحق لا تكون لبقية الحقوق اية اهمية تذكر، لذلك يمثل حق الحياة نقطة البدء في الحديث عن بقية حقوق الانسان^(٥).

وبما ان الإنسان يعد النواة الاساسية في بناء المجتمع، لذا فان هذا الحق يعد من الحقوق التي يجب ان يتمتع بها الفرد لكي يؤدي وظيفته على اكمل وجه، وعليه يجب ان تجرم كافة الافعال التي من شانها الاعتداء عليه، فعالج المشرع العراقي في "قانون المرور النافذ رقم (٨) لسنة ٢٠١٩" الافعال التي تعرض حياة الانسان للضرر والذي اشترط فيها ان يترتب على الفعل نتيجة جرمية معينة تكون في صورة القتل الخطأ التي تتحقق بدعس المجني عليه وموته، إذ جرم المشرع فعل السائق الذي يتسبب في موت شخص نتيجة سياقته مركبة مع عدم مراعاة القوانين والانظمة وذلك بموجب المادة (٣٦/ اولاً) فنص على انه: "يعاقب بالسجن مدة لا تزيد على (٧) سبع سنوات وبغرامة لا تقل عن (٣٠٠٠٠٠٠٠) ثلاثة ملايين دينار ولا تزيد على (٦٠٠٠٠٠٠٠) ستة ملايين دينار كل من تسبب في موت شخص نتيجة قيادته مركبة دون مراعاة القوانين والتعليمات والانظمة المرورية او نقص في شروط المتانة والامان

في مركبته وتسقط عقوبة السجن في حالة التنازل والتراضي " (قانون المرور العراقي الملغي (ق.م.ع.م)، د.ت، القسم (٢٤)).

فبموجب النص اعلاه نلاحظ ان المشرع العراقي عاقب على متسبب موت الشخص من جراء قيادة المركبة، اي ان محل الجريمة يتمثل بوجود انسان على قيد الحياة، لذلك ولغرض اقامة هذه الجريمة التي تمثل اعتداء على اهم حق من حقوق الانسان التي حماها في نصوصه وهو الحق في الحياة، ينبغي تحقق ركنها (المادي والمعنوي)، عليه سنقسم هذا المطلب الى ثلاثة فروع نوضح في الفرع الاول منه محل الجريمة اما في الفرع الثاني فسنبين فيه الركن المادي بينما الفرع الثالث سنوضح من خلاله الركن المعنوي:

الفرع الأول: محل الجريمة

ينبغي لقيام الجريمة المنصوص عليها في المادة (٣٦) وتوقيع العقوبة على الجاني ان يكون محل الجريمة انسان حي يقع عليه الفعل، ويفترض أن تقع على كل من تسبب بالوفاة جراء قيادته مركبة على انسان حي، سواء كان هذا الانسان وليدا حديث العهد او انسان متقدم بالسن، والعبرة في المجني عليه بحياته لا بحيويته فيكفي أن تقع عليه وهو على قيد الحياة وان كان غير قابل لأن يعيش طويلاً، ولا يهم في المجني عليه سوى أن يكون انسانا بصرف النظر عن اي اعتبار اخر كالسن او الحالة الجسمية او العقلية او من رعايا الدولة او من الأجانب؛ فالإنسان الحي هو المحل من الحماية القانونية التي يحمي بموجبها حقه في الحياة (حسني، ١٩٧٨، ٩).

الفرع الثاني: الركن المادي

لقيام الركن المادي للجريمة ينبغي من توافر عناصرها الثلاث الاتية:
اولاً- السلوك الاجرامي: القاعدة العامة أنه لا جريمة دون سلوك سواء كان هذا السلوك ايجابياً ام سلبياً، فهو عنصر اساسي وجوهري في الركن المادي لكل جريمة، وبه يتحقق الاعتداء على المصلحة المحمية قانوناً (عوض، ٢٠٠٠، ٥٥)، وعليه اذا

لم يقيم الفاعل بسلوك يتمثل في صورة عمل خارجي، لا يتدخل المشرع بالعقاب، وتأسيساً على ذلك أن القانون لا يعاقب على مجرد وجود النية الآثمة وان دلت عليه خطورة صاحبها، ما دامت باقية في أعماق الذهن (ثروت، ١٩٧٩، ١٤١)، وقد عرف المشرع العراقي الفعل بالمعنى القانوني في المادة (١٩ فقرة ٤) من قانون العقوبات بأنه: (كل تصرف جرمه القانون سواء كان ايجاباً ام سلباً كالترك والامتناع ما لم يرد نص على خلاف ذلك).

ومما تقدم يتضح ان السلوك الاجرامي للجريمة ينهض بأحد صورتين: الاولى هو السلوك الايجابي والمتمثل القيام بفعل يجرمه القانون عن طريق حركة عضوية إرادية صادرة عن الجاني، تحدث اثرًا في العالم الخارجي (السعيد، ٢٠١١، ٣١)، والثاني السلوك السلبي (الامتناع) وهو الامتناع عن القيام بفعل يفرضه القانون، ويترتب على تخلفها آثاراً قانونية (حسني، ١٩٧٨، ٢٧٦).

وهنا يثار تساؤل حول نوع السلوك الذي يتحقق في هذه الجريمة هل نكون امام سلوك ايجابي ام سلبي؟

للإجابة: نقول إن القيادة هي سلوك يتم بمقتضاه استخدام المركبة بحسب طبيعتها للطرق العامة، وهو بذلك سلوك إيجابي مستمر ما دامت المركبة في حالة حركة به، ويتحكم الشخص بحركتها في الطريق العام، ولذا لا بد في الجريمة المرورية من وجود سلوك يصدر من الفاعل ويتوقع منه المشرع حدوث ضرر او خطر، ويتمثل الفعل المادي هنا بالسياقة، فبدون تحريك المركبة او تسيرها لا تتحقق الجريمة؛ فالسياقة تعد فعلاً إيجابياً (صالح، ١٩٨٨، ٣٥). لذا فان كل قائد لمركبة هو المسؤول المباشر على النتيجة الاجرامية لعدم مراعاته للقوانين والأنظمة، وايضاً شروط المتانة والامان.

ثانياً- النتيجة الاجرامية: يقصد بالنتيجة الاجرامية الأثر المترتب على السلوك الاجرامي (الخطيب، ١٩٥٥، ٣١٧) متى عدّ من الوجهة التشريعية عدواناً على حق

أو مصلحة يحميها القانون، وهذه الجريمة تعد من جرائم الضرر والتي يتطلب المشرع تحقيق نتيجة مادية معينة هي موت المجني عليه، والتي عبر عنها المشرع بموجب المادة (٣٦ / أولاً) من قانون المرور النافذ (موت شخص)، عليه انه اذا لم تحدث هذه النتيجة الإجرامية فلا يتوافر الركن المادي للجريمة، ولا يسأل الجاني عن هذه الجريمة، إلا أنه قد يسأل عن فعله المتصف بالخطأ فيما اذا كان مخالفاً لنصوص القانون الخاص بالمرور او الانظمة او الاوامر الصادرة بموجبها، فعند قيام شخص بسيارة سيارته بسرعة تزيد المقرر قانوناً إلا ان النتيجة الجرمية وهي الوفاة لم تحدث فإن السائق يعد مسؤولاً عن مخالفته تلك اي سيطرة السيارة بسرعة تزيد عن السرعة المقررة (ناصر، ١٩٨٥، ٤٩). وعموماً فان المدلول القانوني هنا يتمثل بالعدوان على الحق في الحياة، والنتيجة الضارة هي العلة من تجريم السلوك الاجرامي.

ثالثاً- **علاقة السببية:** تعرف علاقة السببية بانها: "الصلة التي تربط بين الفعل والنتيجة، وتثبت ان ارتكاب الفعل هو الذي ادى الى احداث النتيجة" (الخلف والشاوي، ١٩٨٢، ١٤١)، وفي جرائم الضرر لا يكفي لمسألة شخص ما عن جريمة تامة ان يكون قد ارتكب السلوك بل لابد ان يكون سلوكه هذا سبباً في احداث النتيجة، وبموجب نص المادة (٣٦ / أولاً) فقد عد المشرع العراقي "الفاعل المباشر والمتسبب مسؤولاً عن النتيجة الجرمية بقوله .. (كل من تسبب..)، فيعد الجاني متسبب في الجريمة عندما يكون فعله قاد الى ارتكاب الفعل الذي أدى الى وفاة المجني عليه، من ذلك السائق الذي يدعس المجني عليه ويرميه الى الجانب الثاني من الطريق ولكن هذه الضربة لم تؤدي الى موته، فيأتي سائق اخر فيدعسه ويؤدي بحياته، فالسائق الاول يعد متسبباً، أما السائق الثاني فيعد محدثاً للنتيجة الجرمية".

كما شدد المشرع بموجب "الفقرة الثانية" من ذات المادة العقوبة اذا نشأ عن الفعل موت اكثر من شخص واحد، كما انه ايضاً شدد العقوبة على "كل من تسبب في موت شخص نتيجة قيادته مركبته بإهمال او رعونة او كان السائق تحت تأثير

المسكر او المخدر او هرب دون اخبار السلطة بذلك لغرض انقاذ المجني عليه" (ق.م.ع.ن، ٢٠١٩، المواد (٣٦) الفقرات (ثانياً وثالثاً ورابعاً)، (٣٧) الفقرة أولاً).

الفرع الثاني: الركن المعنوي

لا يمكن للجريمة ان تتجسد بشكلها كفكرة قانونية على محض ركنها المادي بل لابد من ان يكون السلوك صادراً عن ارادة انسان مميزاً (القلبي، ١٩٤٥، ٧٥)، فالركن المعنوي يتمثل بالصلة النفسية بين السلوك وبين من قام به (الألفي، ١٩٦٩، ٣٠٥)، ويتخذ الركن المعنوي صورتين: الاولى عمدية قائمة على توافر نية اجرامية وتتمثل بالقصد الجنائي، اما الصورة الثانية غير العمدي القائمة على مجرد الرعونة أو الإهمال مع توافر الأهلية في الإدراك والإرادة وتتمثل بالخطأ غير العمدي (النصراوي، ١٩٩٤، ١١٦).

وغالباً ما تكون جرائم المرور من الجرائم غير العمدية (جرائم الخطأ) وهو ان يقع السلوك الاجرامي والعمل المادي لها بإرادة الجاني غير انه لا يريد حصول النتيجة التي وقعت كونها حدثت بسبب اهماله في توجيه ارادته توجيهها يمنع وقوع الجريمة الخطأ، والإرادة الآثمة تطلق على الانسان فقط وبالتالي لا جريمة عن الافعال التي تصدر من غير الإنسان إلا اذا كان للإنسان دور فيها (د. ف. محمد، ٢٠١٩، ٢٩).

عليه تعد الجريمة المنصوص عليها في المادة (٣٦) من الجرائم غير العمدية، التي لا يتوفر فيها القصد الجنائي، ويتحقق الركن المعنوي بتحقق عنصر العلم وعنصر الإرادة ، والعلم يتمثل بأن الجاني يعلم بأن فعله مخالف للقانون، ويترتب عليه نتيجة جرمية تتمثل بالموت ولكن يعتمد على خبرته في تلافي هذه النتيجة، أما الارادة فإن ارادته تتوجه الى الفعل الجرمي اي أنه يكون مريداً للفعل الجرمي، ولكنه غير راغب بتحقيق النتيجة الجرمية المترتبة عليه، او ان الجاني يريد الفعل ولكنه لا يتوقع النتيجة الجرمية (عبدالخالق، ٢٠١٦، ٣٨).

المطلب الثاني: حماية الحق في سلامة الجسم

يعد حق الانسان في سلامة جسمه من اهم الامور في كل نظام وهو امر يواكب الحماية الجنائية للوجود الانساني بحيث ان هذه الحماية مظهر من مظاهر المدنية (بو بكر، ٢٠٢٠، ٢)، وقد عرفه البعض بانه: (المصلحة التي يحميها القانون في أن تسير الوظائف الحيوية في جسم الإنسان على النحو الطبيعي، وأن يظل محتفظاً بتكامله الجسدي متحرراً من الألم البدنية) (حسني، ١٩٨٨، ٤٤١)، وهذا يؤكد أن الحق في سلامة الجسم مصلحة قانونية محمية، بمقتضاها يجب تمتع الجسم بالسير الطبيعي لوظائفه الحية، وعدم الإخلال بتكامله، وعدم إدخال الألم عليه.

فهذا يشير الى ان المصلحة في حماية الحق بسلامة الجسم والمتعلقة بجرائم المرور تمثل الحق الاساسي للأفراد في الحفاظ على سلامتهم الجسدية والحياتية اثناء استخدامهم الطرق والمشاركة في حركة المرور، ويتمثل هذا الحق في حماية الافراد من الحوادث والاصابات الناجمة عن سلوكيات مرورية خطيرة او اهمال من قبل السائقين او حتى الجهات المسؤولة عن الطرق، اي ان المصلحة المعتبرة ضمن هذا الحق يهدف الى تحقيق التوازن بين حقوق الافراد في استخدام الطرق الامنة وحقوق المجتمع في تنظيم السلوك المروري للحد من الحوادث والاصابات؛ فحوادث المرور تعد من ضمن المشاكل التي تعاني منها المجتمعات عامةً لما لها من تأثير كبير على حياة الانسان وممتلكاته فضلاً عن تأثيرها في الاقتصاد الوطني ولقد زاد حجم هذه الحوادث نتيجة ازدياد عدد المركبات المستخدمة على الطرق (ي. م. أحمد، ٢٠١٦، ١٣٧٢).

وحمى المشرع العراقي في قانون المرور النافذ الحق في سلامة الجسم بتجريمه افعال معينة وهذه الافعال اشترط المشرع فيها تحقيق نتيجة جرمية؛ فالقانون يعاقب

كل من يحدث اذىً جسيماً بالغير او عاهة مستديمة كونه لم يتبع عند قيادته المركبة القوانين والتعليمات المرورية او شروط الامان وهو ما يظهر بوضوح في نص المادة (٣٥/اولاً) (ق.م.ع.ن، ٢٠١٩، المادة (٣٥))^(٦)، وكذلك الحال بالنسبة لقانون المرور الملغي "رقم لسنة ٢٠٠٤ في القسم ٢٣" الذي نص على معاقبة من احدث بالغير اذى او مرضاً وغيرها بسبب عدم مراعاتهم للقوانين والأنظمة (ق.م.ع.م، د.ت، القسم (٢٣))^(٧). يتضح مما تقدم ان المشرع العراقي قد عاقب كل من يحدث اذى بالغير او عاهة مستديمة، باعتبار ان جرائم الايذاء هي التي تقع على سلامة جسم الانسان وصحته، وتختلف درجاتها حسب طبيعة الايذاء وشدته. ولقيام هذه الجريمة لابد من تحقق اركانها، المتمثل بالركن المادي والركن المعنوي، وسنوضح هذين الركنين في الفرعين الآتيين:

الفرع الأول: الركن المادي يتحقق الركن المادي بتوافر العناصر الثلاثة الآتية:

أولاً- السلوك الاجرامي: يتمثل الاعتداء بموجب نص المادة اعلاه بكل فعل ايجابي أو سلبي يحدثه ويسببه قائد المركبة يطال به جسم الانسان ويؤثر سلبياً في سلامته، نتيجة عدم مراعاته للقوانين وما تضمنته من أنظمة وبيانات وتعليمات مرورية نص عليها القانون، وقد يكون السبب في حدوث الاصابة والاذى لعدم توافر شروط المتانة والامان في المركبة.

ثانياً- النتيجة الاجرامية: اما النتيجة الاجرامية فتتحقق بكل فعل ينتج عنه اصابة المجني عليه بأذى^(٨) جسيم او عاهة مستديمة^(٩) بحيث يحدث تغييراً في طبيعة الجسم وسلامته، من خلال إحداث اصابات تؤثر على وظائف الجسم كحدوث كسور في العظام او اصابات داخلية تحتاج الى علاج طويل الامد، أو إحداث مضاعفات بإنسان مريض، او فقدان أحد اعضاء الجسم أو قصوره عن أداء عمله الطبيعي كبتير طرف بسبب الحادث او فقدان المجني عليه بصره نتيجة صدمة قوية، او إحداث ألم

لم يكن موجوداً أو زيادته وتجاوز الحالة التي كان عليها (المرصفاوي، د.ت، ص ٢٣٣).

نلاحظ ان المشرع لم يشر بشكل صريح الى الاضرار المادية بموجب نص المادة (٣٥) مما ادى الى حدوث خلاف بين محاكم الاستئناف بصفتها التمييزية حول تفسير كلمة الاذى، لان هناك اتجاه يذهب الى ان المقصود بالأذى هو الاذى الجسدي وذهب اتجاه آخر أيدناه، كما أيدته محكمة التمييز الاتحادية على أن المطلق يجري على اطلاقه وأن كلمة أذى تشمل جميع أنواع الأذى سواء أصاب المتضرر في ماله أو جسده، لذا نقترح على المشرع العراقي تعديل صياغة نص المادة (٣٥) من قانون المرور لتنص على تجريم الأذى المادي بصورة صريحة، لتلافي أي اشكال في تطبيق القانون مستقبلاً.

كما اشترط القانون النافذ لتحقيق ذلك ان يكون الاذى جسيم، اما إذا كان الاذى غير جسيم فيجب الرجوع الى تطبيق نص المادة (٤١٦) من قانون العقوبات العراقي الذي نص على انه: (.. كل من أحدث بخطئه اذى ...).

ثالثاً- العلاقة السببية^(١٠): كما ذكرنا سابقاً ان العلاقة السببية تعني وجود رابط بين الفعل والنتيجة الاجرامية أي الفعل غير المشروع، بحيث يكون الفعل الاجرامي هو الذي ادى الى حدوث النتيجة الاجرامية، مثال ذلك القيادة تحت تأثير الكحول وما قد يتسبب نتيجة ذلك الى حادث مروري قد يلحق اذىً جسيمياً بالشخص. وقد حدد المشرع العراقي العلاقة السببية في قانون المرور العراقي النافذ بقوله " ... من أحدث بالغير اذىً جسيمياً او عاهة مستديمة بسبب قيادته مركبته... "، فيلاحظ بأن المشرع العراقي عد المسؤول عن هذه الجريمة هو محدث النتيجة فقط وليس المتسبب فيها.

الفرع الثاني: الركن المعنوي

تعد الجريمة المنصوص عليها في المادة (٣٥/ اولاً) من الجرائم غير العمدية كون المشرع العراقي لم يشترط العمد فيها، كونه أورد عبارة "العدم مراعاة القوانين والأنظمة

والتعليمات" التي هي أحد صور الخطأ المنصوص عليها في قانون العقوبات، فيشترط لهذه الجريمة أن يقع خطأ من الجاني فإذا لم يوجد خطأ لا يوجد مسؤولية جزائية على الجاني (السعدي، د.ت، ١٢٤). والركن المعنوي يتحقق بتحقيق الإرادة والعلم، ويشترط بالإرادة أن تكون خالية من اي مؤثرات، اي أن يكون الجاني مريداً للفعل الذي يتمثل بعدم مراعاة القوانين والأنظمة ولكنه غير مريدٍ للنتيجة الجرمية المتمثلة بالأذى الجسيم او احداث العاهة المستديمة، والعلم الذي يتحقق بعلم الجاني بمخالفة فعله للأنظمة المرورية. اما فيما يتعلق بالنتيجة الجرمية فيتمثل العلم بتوقعه النتيجة الجرمية لكنه اعتمد على مهارته لتلافي وقوعها او تكون النتيجة غير متوقعة بالنسبة إليه لكن من واجبه أن يتوقعها، فإذا ما حدد القانون سرعة المركبة بستين كيلو متر كحد اقصى وتجاوز هذه السرعة وأحدث النتيجة الجرمية فان توقع هذه النتيجة يكون من واجب الجاني (عبدالخالق، ٢٠١٦، ٤٥).

وشدد المشرع العقوبة في حالة ما اذا وقعت الجريمة المنصوص عليها بموجب المادة (٣٥/اولاً) عند قيادة السائق المركبة برعونة او كان تحت تأثير المسكر او المخدر او حتى اذا لم يقم بمساعدة من وقعت عليه الجريمة او طلب المساعدة له وكان باستطاعته ذلك (ق.م.ع.ن، ٢٠١٩، المادة (٣٥)).

من كل ما تقدم يتضح ان العلة التي سعى اليها المشرع العراقي في تجريمه للإيذاء الذي يحدثه السائق للمجني عليهم عند قيادته لمركبته هي اخلاله بمصلحة حماها المشرع وهي سير اعضاء الجسم بشكلها الطبيعي، والمساس بالتكامل الجسدي؛ فالفرد هو صاحب المصلحة، وبالتالي فان اي اعتداء يحول دون هذا السير العادي والطبيعي لأحدى اعضاء جسمه يشكل مساساً بالحق في سلامة الجسم الذي حماه القانون. والملاحظ ان هذا الحق له جانب اجتماعي، ويستند الى اساس حق المجتمع في صيانة النظام الاجتماعي والحفاظ عليه، التي تقضي ان يقوم كل

فرد في هذا المجتمع بوظيفته الاجتماعية، وهذه الوظيفة تلقي على كل فرد واجب في المجتمع فإذا كان جسمه ليس بالشكل القويم لا يتمكن من اداء هذه الوظيفة.

المطلب الثالث: حماية الحق في انسيابية المرور

تعد المصلحة المشروعة لضمان سلاسة وانسيابية حركة المرور جزءاً من الحقوق الاساسية للمواطنين، وتشمل الحق في سلامة الطرق وتنقلات سهلة من دون تعطيل او اعتراضات غير قانونية، أي انها تهدف الى ضمان حق المواطنين في الحصول على سهولة وانسيابية في حركة المرور على الطرق العامة دون عراقيل غير مبررة، إذ ينظر الى هذه المصلحة كجزء من حقوق الانسان المهمة التي يجب حمايتها وتعزيزها، وهذا يتطلب محاسبة الافراد او المؤسسات التي تتسبب في ذلك وتتجاوز على حقوق المواطنين بالنقل والتنقل الامن. ويتم ذلك من خلال تجريم العديد من الافعال بوصفها من المخالفات المرورية والعقاب عليها وذلك لتنظيم حركة المرور، وهذه المخالفات التي نص عليها المشرع العراقي في قانون المرور النافذ والتي حمى بموجبها الحق في انسيابية المرور قد تتعلق بانسيابية حركة المركبات او تتعلق بأمن التنقل. وعليه سنوضح هذه المخالفات في الفرعين الآتين:

الفرع الأول: المخالفات المتعلقة بانسيابية حركة المركبات

فرض المشرع العراقي في قانون المرور النافذ رقم (٨) لسنة ٢٠١٩ غرامات مالية على كل من يسلك سلوكاً يعرقل فيه انسيابية حركة المركبات، إذ عرفت الغرامة بانها: "عقوبة مالية تفرضها الادارة بصلاحيات جزائية على من يخالف قواعد المرور" (الخفاجي، ٢٠٢٢، ١٢)، وهذه العقوبة تعد احدى الاليات التي تلجأ اليها الادارة المرورية من اجل تحقيق اهدافها، فغايتها هي العقاب على مخالفة قوانين وانظمة المرور لتحقيق انسيابية عالية للمرور على الطرق العامة، فالمشرع يضع في حسابه سهولة المرور عند استخدام المركبات على الطرق العامة، وعدم عرقلته نظراً لما

تسببه بعض هذه المخالفات من تكدس السيارات وازدحام الشوارع، ومن ثم الاختناقات المرورية، وبطئ حركة المرور على هذه الطرق وما يترتب عليه من اضرار سواء للمواطنين ام للموظفين والعمال نتيجة تأخرهم في الوصول الى أعمالهم (ي. م. أحمد، ٢٠١٦، ١٣٧٥).

وقد احتوت المادة (٢٥) / الفقرة الاولى والثانية والثالثة) من قانون المرور العراقي النافذ على العديد الافعال والسلوكيات المادية (ايجابية كانت هذه الافعال ام سلبية) والتي تشكل مخالفات تؤثر بشكل رئيسي على تدفق الحركة وتنظيم السير للمركبات، وسوف نبين هذه الافعال المخالفة للقانون على النحو الاتي (ق.م.ع.ن، ٢٠١٩، المادة (٢٥) الفقرات (الأولى والثانية والثالثة):

- اولاً- المخالفات المعاقب عليها بغرامة مقدارها مائتا الف دينار، إذ وردت هذه المخالفات في الفقرة الاولى من المادة ٢٥ والتي تتمثل بأحد الأفعال الاتية:
- ١- عدم الامتثال لإشارات المرور الضوئية او إشارات رجل المرور التنظيمية.
 - ٢- مخالفة قواعد السير والمرور على الطريق السريع.
 - ٣- قيادة مركبة بصورة معاكسة لوجهة المرور المقررة من سلطات المرور.
- ثانياً- المخالفات المعاقب عليها بغرامة مقدارها مائة ألف دينار، وقد وردت هذه المخالفات في الفقرة الثانية من المادة ٢٥ والتي تتمثل بأحد الأفعال الاتية:
- ١- مخالفة البيانات والتعليمات الصادرة عن مديرية المرور العامة.
 - ٢- الاستدارة من الاماكن غير المسموح الاستدارة فيها.
 - ٣- عدم التوقف عند الخروج من شارع فرعي الى شارع رئيسي.
 - ٤- الوقوف في جهة اليمين عند التقاطعات ومنع انسيابية حركة المرور.
- ثالثاً- المخالفات المعاقب عليها بغرامة مقدارها خمسين ألف دينار، ووردت هذه المخالفات في الفقرة الثالثة من المادة ٢٥ والتي تتمثل بأحد الأفعال الاتية:
- ١- ايقاف مركبة في مكان يمنع فيه وقوف المركبات.

٢- عدم اعطاء الاسبقية للمشاة الذين وطاوا منطقة العبور .

٣- الاجتياز الخاطئ من جهة اليمين .

٤- مخالفة العلامات المرورية الشاخصة والارضية .

٥- عدم التنبيه بالإشارة قبل مسافة كافية عند الاستدارة او الوقوف^(١١) .

٦- تحريك المركبة قبل التأكد من خلو جهة المرور من المركبات .

الفرع الثاني: المخالفات المتعلقة بأمن التنقل

نصت ايضاً المادة (٢٥/ الفقرة الاولى والثانية والثالثة) من قانون المرور

العراقي النافذ على العديد من المخالفات المتعلقة بأمن التنقل، والتي تمس سلامة

السائقين والركاب والمشاة ونذكرها على النحو الاتي:

اولاً- المخالفات المعاقب عليها بغرامة مقدارها مئتي ألف دينار، وقد وردت هذه

المخالفات في الفقرة الاولى من المادة ٢٥ والتي تتمثل بأحد الأفعال الاتية:

١- قيادة المركبة بإهمال ورعونة .

٢- قيادة مركبة بسرعة تزيد على السرعة المقررة قانوناً .

٣- قيادة عجلة ذات زجاج مظلل او تحمل ستائر وتحجز لحين رفع التظليل والستائر .

٤- قاد مركبته بدون لوحات تسجيل وتحجز العجلة لحين اكمال اللوحات .

٥- تغطية حمولة مركبات الحمل بصورة محكمة وبشكل يؤمن عدم تطاير او تناثر

او تساقط الحمولة اثناء سيرها او ارتجاجها .

٦- تجاوز الارتفاع المقرر لحمل المواد او زيادة الحمولة على جوانب سيارات الحمل

وفقا لما تحدده شرطة المرور .

٧- قاد مركبته بدون لوحات تسجيل وتحجز العجلة لحين اكمال اللوحات .

٨- البائع او المشتري الذي لم يراجع دائرة المرور لنقل ملكية المركبة خلال (٣٠)

ثلاثين يوماً من تاريخ توقيع العقد .

٩- البائع اذا نظم اكثر من عقد واحد للمركبة ذاتها .

- ثانياً- المخالفات المعاقب عليها بغرامة مقدارها مائة ألف دينار، إذ وردت هذه المخالفات في الفقرة الثانية من المادة ٢٥ والتي تتمثل بأحد الأفعال الآتية:
- ١- استعمال السائق لجهاز الهاتف النقال اثناء قيادة المركبة.
 - ٢- قيادة مركبة ذات لوحة او لو حتى تسجيل غير واضحة او تالفة او مخفية يصعب رؤيتها.
 - ٣- قيادة مركبة لا تتوفر فيها شروط المتانة والامان المنصوص عليها في هذا القانون.
- ثالثاً- المخالفات المعاقب عليها بغرامة مقدارها خمسين ألف دينار، ووردت هذه المخالفات في الفقرة الثالثة من المادة ٢٥ والمتمثلة بأحد الأفعال الآتية:
- ١- قيادة مركبة بإجازة سوق غير مختصة بنوع المركبة.
 - ٢- عدم مراجعة دائرة التسجيل المختصة لغرض تسجيل المركبة او تثبيت موقعها بعد مدة (٣٠). ثلاثين يوماً على كتاب بيع او تسجيل المركبة.
 - ٣- عدم حمل اجازة السوق او اجازة التسجيل او الامتتاع عن اعطائها عند طلبها من رجل المرور.
 - ٤- عدم ربط السائق والراكب الذي بجانبه لحزام الامان اثناء قيادة المركبة ويمنع جلوس الاطفال حتى سن (٨).
 - ٥- استعمال الضوء العالي والاضوية المبهرة ليلاً بما يؤثر سلباً على مستخدمي الطريق.
 - ٦- استعمال جهاز التنبيه الهوائي او المتعدد النغمات او المشابه لأصوات الحيوانات او وضع مكبرات الصوت او الصافرات التي تزعج مستخدمي الطريق.
 - ٧- وضع ملصقات الزينة والاعلان او الرسم على زجاج العجلة الامامي والخلفي.
 - ٨- نقل ركاب على جوانب العجلة او على جزء خارجي منها او أكثر من استيعابها.

٩- قيادة دراجة نارية تقل سعة محركها عنه (٤٠) سي سي في الشوارع الرئيسية.
١٠- عدم تجديد اجازة السوق او التسجيل بعد مهلة الشهر الممنوحة له بموجب هذا القانون.

١١- التسبب في الازدحام وقطع الطريق لأي سبب كان.

١٢- رمي النفايات والاوراق والسكائر في الشارع.

١٣- تنظيم عمل حافلات نقل الركاب (ق.م.ع.ن، ٢٠١٩، المادة (٢٥) الفقرة الثالثة)^(١٢).

وبما ان الامر يتعلق بانسيابية حركة المرور فلا بد من الاشارة الى وجود مجموعة من الاليات او الوسائل الوقائية التي يتم من خلالها الحد من جرائم المرور او منعها عن طريق اتخاذ عدة اجراءات وسياسات يتحقق من خلالها تحسين السلامة العامة على الطرق، ومن هذه الوسائل:

اولاً- **التوعية المرورية:** ان التنقيف بشأن السلامة على الطرق يلعب دوراً مهماً في تغيير السلوكيات السلبية، وتتم التوعية المرورية مثلاً عن طريق برنامج التنقيف بحملات توعية دورية عبر وسائل الاعلام المختلفة ومنصات التواصل الاجتماعي، والتي تركز على اهمية الالتزام بقواعد المرور وشرح مخاطر السلوكيات الخطرة على الطريق، وتتم ايضاً هذه التوعية عن طريق التعليم المروري في المدارس، بإدخال المناهج التعليمية التي تعني بقواعد المرور والسلامة المرورية لزيادة الوعي بين الاطفال والشباب ويتمثل ذلك (إسماعين، ٢٠١٧، ٨٤):

١- احترام إشارات المرور: يجب في كل الأحوال احترام الإشارات المرورية العادية منها أو الضوئية الموجودة في مفترقات الطرق أين تنظم حركة السير بشكل مضبوط ومنظم كما أن أي خطأ في هذه الأخير عدم احترام مثل هذه الإشارات قد يتسبب في عواقب وخيمة تصل إلى حد الأضرار الجسمانية وتتعداها لإزهاق الأرواح من أجل حركة بسيطة كان من الممكن تغاديها.

٢- تجنب السير على حافة الطريق وحمل أشياء أبعادها تتعدى حد إعاقه السير .

٣- الإلزام بقانون المرور والاقتناع الكافي بجدوى الالتزام به.

ثانياً- البنية التحتية: ويتم ذلك عن طريق تحسين الطرق بتصميم وتنفيذ الطرق وتجهيزها بحيث تكون مريحة وأمنة لكل مستخدمي الطريق، إذ تقلل الحوادث في الطرقات المعدة إعدادا جيدا ومبني على دراسات علمية متخصصة، ويحدث بتطوير شبكة الطرق واقامة اشارات مرورية واشارات ضوئية في الاماكن الضرورية لضمان تنظيم حركة المرور وتقليل فرص الحوادث، وايضاً يتم بتوفير ممرات خاصة للمشاة والدراجات لضمان سلامة الفئات الضعيفة على الطريق (العجاوي، ٢٠٢٢)، وينبغي توفير علامات ارشادية وخطوط ارضية كافية لتوجيه السائقين وبيان مدى ملائمتها لظروف الحركة المرورية على الطريق، ومن ثم عمل تقييم مستمر لتقدير اثرها في تحديد انسيابها المرورية.

ثالثاً- الرقابة المرورية: تحصل هذه الرقابة عن طريق زيادة دوريات الشرطة المرورية في الشوارع والطرق الرئيسية لمراقبة الالتزام بالقوانين وتحرير المخالفات عند الضرورة، وايضاً تتم الرقابة عن طريق استخدام التكنولوجيا الحديثة والمتمثلة بالمراقبة التقنية للسيارات والتي تعد أحد أكثر الأليات الاستباقية العملية والفعالة للحد من جرائم المرور إذ انها ترصد المخالفات المرورية كتجاوز السرعة والاشارة المرورية الحمراء (الباقى والخطيب، ٢٠٠٤، ٥٤)، كما وتسمح بالكشف المبكر عن أي خلل مسجل بالمركبات من شأنه تشكيل خطر على سائقيها ومستعملي الطرق على حد سواء (إسماعين، ٢٠١٧، ٩٠)، وتحصل المعاينة التقنية المخصصة للتأكد من حالة صيانة السيارة ومدى قابليتها للسير في الطرق بدون خطر ويمكن أن تأخذ المراقبة التقنية شكل مراقبة دورية أو مراقبة غير دورية أو معاينة مضادة.

رابعاً- جمع البيانات: يتم من خلال استخدام البيانات والاحصاءات لفهم اسباب الحوادث المرورية، وبالتالي تحديد النقاط السوداء على الطرق.

نستخلص من كل ما تم ذكره ان "قانون المرور العراقي النافذ رقم ٨ لسنة ٢٠١٩" وضع مجموعة من النصوص والقواعد والتدابير التي تهدف الى حماية الحقوق المرتبطة بحركة المرور والتي تهدف الى ضمان تحقيق التوازن بين حرية الفرد بالتقل وسلامة المجتمع من الحوادث المرورية، أي انه وقف موقفاً واضحاً وداعماً للمصلحة المعتبرة قانوناً من خلال حمايته للحق في الحياة والحق في سلامة الجسم والحق بالمرور الانسيابي.

الخاتمة

بعد الانتهاء من بحثنا الموسوم " المصلحة المعتبرة في جرائم المرور وفقاً لقانون رقم ٨ لسنة ٢٠١٩" توصلنا إلى جملة من النتائج والتوصيات ندرجها كالآتي:

أولاً: النتائج

- ١- عرفنا "الجرائم المرورية" بانها: سلوك انساني غير مشروع، يقع نتيجة لخطأ السائق، من شأنه ان يعرض ارواح الاخرين واجسادهم للضرر او الخطر التي ترتكب بواسطة احدى المركبات المنصوص عليها في "قانون المرور رقم ٨ لسنة ٢٠١٩" على الطرق العامة ويحدد المشرع له جزاءً جنائياً.
- ٢- لاحظنا ان الجرائم المرورية تعد من الجرائم الواقعة على الاشخاص، وايضاً من الجرائم المضرة بالمصلحة العامة، كما واتضح انها تتكون من عدة عناصر هي: (قائد المركبة - المركبة - الطريق).
- ٣- ان السمة الغالبة في طبيعة الجرائم المرورية المنصوص عليها في قانون المرور العراقي النافذ هي من جرائم الخطر، بالرغم من ان طبيعة هذه الجرائم هي جرائم خطر وضرر.
- ٤- لاحظنا ان المشرع العراقي حدد المصلحة المعتبرة قانوناً في "قانون المرور رقم ٨ لسنة ٢٠١٩" بالحق في الحياة والحق في سلامة الجسم وايضاً الحق في انسيابية المرور.

٥- حسناً فعل المشرع العراقي عندما ذكر بانه ينبغي على سائق المركبة التأكد على توفير شروط المتانة والامان للمركبة والواردة في المادة (٣٥/اولاً) من قانون المرور النافذ والتي لم يكن منصوص عليها في قانون المرور الملغي، وهذا مما يؤكد على أهمية مراعاة السائق لسلامة مركبته وديمومتها والتأكد من توافر شروط المتانة فيها وصالحيتها للعمل.

٦- ان العقوبات المفروضة على مرتكبي الجرائم المرورية والمنصوص عليها في قانون المرور العراقي النافذ لم تكن رادعة لتحقيق الغرض منها، وهذا مما يفسر كثرة هذه الجرائم وبالأخص المخالفات المرورية.

٧- ان تطبيق النصوص القانونية التجريبية في قانون المرور رقم (٨) لسنة ٢٠١٩ هي التي تؤدي إلى حماية المصلحة المعتبرة التي يسعى المشرع إليه، كما سعى المشرع عند وضعه النصوص العقابية في ذات القانون الى كفالة حفظ السلامة العامة لمستخدمي الطريق من سائقين ومشاة وركاب بسبب استخدامهم المركبات وما قد يترتب على هذا الاستخدام من أضرار بشرية ومادية.

٨- إن حوادث المرور تعد من اكثر المشكلات التي تواجه دول العالم وهي تحمل في طياتها ابعاداً انسانية واقتصادية واجتماعية وسلوكية ونفسية.

٩- تبين لنا ان المخالفات المرورية تجرم من اجل حسن التنظيم وضمان النظام داخل المجتمع.

ثانياً: التوصيات

١- لم يشير المشرع العراقي في قانون المرور النافذ على حماية الحق في الممتلكات بالرغم من تنظيمه في القانون الملغي وهذا ما يعد نقص تشريعي لابد من تلافيه كون هذا الحق لا يقل اهمية عن غيره من الحقوق المحمية قانوناً "كالحق في الحياة والحق في سلامة الجسم والحق في انسيابية المرور". لذا نقترح تعديل نص

المادة (٣٥/ أولاً) لتكون كالاتي: (... كل من أحدث بالغير أو ممتلكاتهم بسبب قيادته مركبة أذى جسيم أو عاهة مستديمة...).

٢- كما ونقترح على المشرع العراقي تعديل صياغة نص المادة (٣٥) من قانون المرور لتنص على تجريم الأذى المادي بصورة صريحة، لتلافي أي اشكال في تطبيق القانون مستقبلا، كون المشرع لم يشر بشكل صريح الى الاضرار المادية والذي ادى الى حدوث خلاف بين محاكم الاستئناف بصفتها التمييزية حول تفسير كلمة الأذى، لان هناك اتجاه يذهب الى ان المقصود بالأذى هو الأذى الجسدي وذهب اتجاه آخر أيدناه، كما أيدته محكمة التمييز الاتحادية على أن المطلق يجري على اطلاقه وأن كلمة أذى تشمل جميع أنواع الأذى سواء أصاب المتضرر في ماله أو جسده.

٣- نقترح على المشرع العراقي ضرورة الاشارة الى فعل المتسبب في الحوادث المرورية وتجرىم فعله وعدم الاقتصار على معاقبة الفاعل المباشر فقد، اذ ان كل من قانون المرور الملغي والحالي وكذلك قانون العقوبات كانوا خالين من معاقبة فعل المتسبب في الحوادث المرورية وذلك يعد نقص تشريعي لا بد من تلافيه.

٤- نوصي المشرع العراقي بتعديل نص المادة (٣٦/ أولاً) من قانون المرور النافذ كونه اشار الى صورة واحدة من صور الخطأ والتمثلة بعدم مراعاة القوانين والتعليمات والأنظمة المرورية ولم يشير الى الصور الأخرى كحالة عدم الانتباه وعدم الإهمال والرعونة من حالات تشديد العقوبة، لذا فالمقترح يكون كالاتي: "... كل من تسبب في موت شخص اثناء قيادته مركبة نتيجة الإهمال او نقص في شروط المتانة...."، على اعتبار ان لفظ الإهمال يتسع لجميع صور الخطأ والتي تهدف الى معنى واحد.

٥- تكثيف العمل التوعوي عبر مختلف وسائل الاعلام والاتصالات واستغلال مواقع التواصل الاجتماعي لبث "الثقافة المرورية" والتحذير من مخاطر الطريق،

وادخال مادة التربية المرورية في المدارس، وإنشاء معاهد متخصصة لدراسة مشاكل المرور وما قد ينتج عنها من جرائم، فضلا عن اللجان التطوعية لسلامة المرور.

الهوامش:

(١) تتمثل الحاجة المادية في "حماية المصلحة في الحياة، ومصالحة السلامة البدنية، ومصالحة حماية أعضاء الجسم للسير على وفق المجرى الطبيعي"، اما الحاجة المعنوية فتتمثل في "حماية مصلحة الشرف والاعتبار في الجرائم الماسة بحرية الإنسان وحرمة".

(٢) عرف قانون المرور العراقي النافذ المركبة في المادة (١) بانها: "أولاً: المركبة: آلة ميكانيكية أو دراجة عادية أو نارية أو عربية أو أي جهاز آخر يسير على الطريق بقوة ميكانيكية أو بأية وسيلة أخرى ويشمل ذلك الجرار.

أ - المركبة الخفيفة: كل مركبة معدة لنقل الأشخاص أو البضائع، ولا يزيد وزنها على (٢،٥ طن) طنين ونصف وتشمل العجلة الصالون، والدراجة التي صممت أو هيئت لنقل البضائع مهما كان وزنها، تصنف إلى نوعين:

خصوصية وعمومية.

ب - المركبة الثقيلة: كل مركبة معدة لنقل البضائع، ويزيد وزنها الفارغ على (٢،٥ طن) طنين ونصف، وتصنف إلى نوعين: خصوصية وعمومية.

ج - الحافلة: كل مركبة مصممة لنقل ما يزيد على أربعة عشر راكبا وتصنف إلى نوعين:

١ - حافلات خفيفة: وهي التي لا تزيد سعتها على ستة وعشرين راكبا عدا السائق.

٢ - حافلات ثقيلة: وهي التي تزيد سعتها على ستة وعشرين راكبا عدا السائق.

وعرفة العجلة في (الفقرة ثانيا) منه بانها: واسطة آلية معدة للنقل ذات محرك آلي للاندفاع.

(٣) وقد عرف الرصيف: هو الجزء من الطريق الذي يكون على جانبي الطريق ويكون عادة اعلى من الطريق ويستخدم من قبل المشاة في الطرق الخارجية.

اما كتف الطريق فهو جزء الطريق الذي يكون على جانبي الطريق ويكون بمستوى اقل بقليل من الطريق ويكون اما مبسطا او ترابيا ولا يزيد عرضه عن ١ / ٥ متر ويستخدم لوقوف المركبات.

(٣).

اما عن المسلك: فيقسم نهر الطريق الى مسلكين أحدهما للذهاب والآخر للإياب وهو النصف الطولي لنهر الطريق حدده او لم تحدده علامات طولية على سطح الطريق

الممر: هو جزء من المسلك الذي يسمح بمرور صنف واحد من المركبات المتشابه ويكون عادة بثلاثة ممرات للمسلك وفي بعض الحالات يزيد ويقل عدد الممرات حسب نوع الطريق، لذا فإن رداءة الطرق وهما لها دون صيانة وعدم استيعاب الطرق لعدد المركبات اسهمت وبشكل متزايد ولاسيما في بالدنا من زيادة في الحوادث المرورية بسبب وجود الحفر والمطبات والابقاء عل التصاميم القديمة وكثر التجاوزات على الطرق وعدم اهتمام الدوائر ذات العلاقة وعدم تأيئها.

(٤) يقابلها نص المادة (٢) من قانون السير الاردني رقم (٤٩) لسنة ٢٠٠٨ حيث عرف الطريق بانه: (السبيل المخصص للمرور العام بما في ذلك مرور المركبات والمشاة ويشمل الجسور والانفاق والساحات المعدة للوقوف).

(٥) وقد اكدت الشريعة الدولية لحقوق الانسان على هذا الحق، فتنص المادة الثالثة من الاعلان العالمي لحقوق الانسان على ان " لكل فرد الحق في الحياة... " ونصت الفقرة الاولى من المادة السادسة من العهد الدولي لحقوق المدنية والسياسية على ان "الحق في الحياة حق ملازم لكل إنسان، وعلى القانون ان يحمي هذا الحق ولا يجوز حرمان احد من حياته تعسفا".

(٦) نصت المادة (٣٥/ اولاً) على انه: "يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن (٦) ستة أشهر ولا تزيد على (٢) سنتين او بغرامة لا تزيد على (١٠٠٠٠٠٠) مليون دينار او بكلتا العقوبتين كل من أحدث بالغير اذى جسيم او عاهة مستديمة بسبب قيادته مركبته دون مراعاة القوانين والانظمة والبيانات وتعليمات المرور او بسبب عدم توافر شروط المتانة والامان في المركبة".

(٧) القسم (٢٣) من قانون المرور الملغي ينص على انه: "يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن (سنة أشهر) ولا تزيد على ... كل من أحدث بالغير او ممتلكاتهم بسبب قيادة مركبة أذى أو مرض أو عاهة مستديمة لعدم مراعاة القوانين والأنظمة...".

(٨) الاذى لم يورد له تعريفا في القانون وقد عرفه البعض "بأنه كل مساس بالجسم وان لم ينطو تحت لفظ الجرح (المرصفاوي، ١٩٧٥، ص ١٤٤).

(٩) العاهة المستديمة تعني فقد احد الاعضاء او الأطراف او الحواس او فقد منفعتة او اضعافه اضعافا مستديما (المرصفاوي، د.ت، ص ٢٣١).

(١٠) نص المشرع العراقي على العلاقة السببية في المادة (٢٩) من قانون العقوبات بانه: " ١- لا يسأل شخص عن جريمة ما لم تكن نتيجة لسلوكه الإجرامي لكنه يسأل عن الجريمة ولو

كان قد ساهم مع سلوكه الإجرامي في احداثها سبب آخر سابق او معاصر او لاحق ولو كان يجهله. ٢- أما اذا كان ذلك السبب وحده كافيا لإحداث نتيجة الجريمة فلا يسأل الفاعل في هذه الحالة إلا عن الفعل الذي ارتكبه“.

(١١) تعد هذه المخالفة ذات تأثير مزدوج، فهي تؤثر على امن التنقل بسبب زيادة مخاطر الحوادث، وتؤثر ايضاً على انسيابية حركة المركبات بسبب تأثيرها على سلاسة تدفق السير، (١٢) نصت المادة (٢٥/ الفقرة الثالثة - ق) من قانون المرور العراقي النافذ بانه: " ق - تنظيم عمل حافلات نقل الركاب ويعاقب السائق بالغرامة المنصوص عليها اعلاه اذا ارتكب احد الافعال التالية:

- ١ - تجاوز عدد الركاب المرخص به من سلطة الترخيص.
- ٢ - اخراج الرؤوس والابدان من النوافذ.
- ٣ - عدم اناة الحافلة من الداخل بين غروب الشمس وشروقها وعند الضرورة.
- ٤ - الوقوف لأخذ الركاب او انزالهم في الأماكن غير المخصصة للوقوف.
- ٥ - التحدث مع الركاب اثناء سير الحافلة او يسمح لهم بالوقوف بجانبه.
- ٦ - رفض ركوب اي شخص يبدي استعدادده لدفع التعريفة المقررة اذا لم تكن المركبة مستكملة عدد الركاب المرخص بنقلهم.
- ٧ - عدم تثبيته اعلانا يدل على ان المركبة للأجرة وعدد الركاب المرخص به.
- ٨ - عدم تفتيش مركبته بعد انتهاء كل رحلة بحثا عما يكون قد ترك من الاشياء وان يسلم ما يجده خلال (٢٤ ساعة) الى اقرب مركز شرطة بموجب ايصال بذلك" .

المصادر والمراجع

- أبو عامر، م. ز. (٢٠٠٨). *الإجراءات الجنائية Criminal Procedures*. دار الجامعة الجديدة للنشر.
- أحمد، ن. س. (١٩٨٤). *نظرية الجريمة السياسية في القوانين الوضعية المقارنة وفي الشريعة الإسلامية The Political Crime Theory in Comparative Status Laws and Islamic Law*. الطوبجي للطباعة.
- أحمد، ي. م. (٢٠١٦). *بيان مدى مسؤولية الأشخاص الجنائية في جرائم المرور Statement of the Criminal Persons Responsibility in Traffic Crimes*. مجلة كلية القانون، ٣٤ (٣).
- إسماعين، ح. (٢٠١٧). *الجرائم المرورية في الجزائر Traffic Crimes in Algeria*، رسالة ماجستير غير منشورة. جامعة ٨ ماي ١٩٤٥.
- ابن منظور، ج. ا. م. ب. م. (١٩٣٩). *لسان العرب Lissan Al-Arab*. مؤسسة التاريخ الإسلامي.
- الأسيوطي، ث. أ. (١٩٦٩). *فلسفة التاريخ العقابي Punitive History Philosophy*. مجلة مصر المعاصرة، ٦٠ (٣٣٥).
- الألفي، أ. ع. (١٩٦٩). *شرح قانون العقوبات الليبي-القسم العام The Libyan Penal Law Explanation-General Section*. المكتب الحديث للطباعة والنشر.
- الباقي، خ.، والخطيب، م. (٢٠٠٤). *جرائم وحوادث المرور ودور الشرطة في مواجهتها Traffic Crimes and Accidents and the Role of the Police in Confronting them*. أكاديمية الشرطة.
- البدراي، ط. ع. ح. (١٩٩٨). *المصلحة المعتبرة في الجرائم الأخلاقية The Interest in Moral Crimes*، رسالة ماجستير غير منشورة. جامعة الموصل.
- التحافي، ع. ع. (٢٠٠١). *أهداف وأحكام تشريعات المرور في العراق The Traffic Legislation Goals and Provisions in Iraq*. سلسلة مطبوعات الجمعية العراقية للسيارات والسياحة والوقاية من حوادث الطريق.

- الجوهري، إ. ب. ح. (١٩٩٤). *الصاحح تاج اللغة وصحاح العربية Al-Sahih Taj Allughah W a Sihah Al-Arabiya* (مج. ٤). دار العلم للملايين.
- الحديثي، ف. ع. (١٩٩٢). *قانون العقوبات، القسم العام - The Penal Law- General Section*.
- الخطيب، ع. (١٩٥٥). *الوجيز في شرح المبادئ العامة في قانون العقوبات Concise in the General Principles Explaining in the Penal Law*. مطبعة الجامعة السورية.
- الخفاجي، ر. س. ه. (٢٠٢٢). *الغرامة المرورية، دراسة مقارنة Comparative Study, Fine*، رسالة ماجستير غير منشورة. جامعة كربلاء.
- الخلف، ع. ح.، والشاوي، س. (١٩٨٢). *المبادئ العامة في قانون العقوبات General Principles in the Penal Law*. وزارة التعليم العالي والبحث العلمي.
- الذنون، ح. ع. (١٩٧٥). *فلسفة القانون Law Philosophy*. مطبعة العاني.
- الرازي، م. ب. أ. ب. (١٩٨١). *مختار الصحاح Mokhtar Al-Sahah*. دار الكتاب العربي.
- الزبيدي، م. ع. (٢٠٠٦). *نظرية المصلحة في الطعن الجنائي، دراسة مقارنة Interest Theory of Criminal Appeal, A Comparative Study* أطروحة دكتوراه غير منشورة. جامعة الموصل.
- الزلمي، م. إ.، والمهداوي، ع. أ. ص. (١٩٩٩). *أصول الفقه في نسيجه الجديد Jurisprudence Fundamentals in its New Tissue*. المركز القومي للنشر.
- السعدي، و. د. د. (د.ت). *قانون العقوبات - القسم الخاص - The Penal Law- General Section*. شركة العاتك لصناعة الكتاب.
- السعيد، ك. (٢٠١١). *الأحكام العامة للجريمة في قانون العقوبات الأردني The Crime General Provisions in the Jordanian Penal Law*. (ط ٣). دار الثقافة للنشر والتوزيع.

- النشاذلي، ف. ع. (١٩٩٨). شرح قانون العقوبات-القسم العام *The Penal Law Explanation- General Section*. دار المطبوعات الجامعية.
- الصفو، ن. ع. ع.، ومحمد، د. ف. (٢٠٢٠). العوامل المؤثرة في الجرائم المرورية، دراسة مقارنة *Factors Affecting Traffic Crimes, a Comparative Study*. مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، (٣٢) ٩.
- الصيفي، ع. م. (١٩٦٧). القاعدة الجنائية *The Criminal Rule*. الشركة الشرقية للطباعة والنشر.
- الصيفي، ع. م. (١٩٩٥). الأحكام العامة للنظام الجزائي *General Provisions of the Penal System*. عمادة شؤون المكتبات/ جامعة الملك سعود.
- الطويل، ت. (٢٠١٧). مذهب المنفعة العامة في فلسفة الأخلاق *The Public Benefit Doctrine in the Ethics Philosophy*. مكتب النهضة العربية.
- العجياوي، ز. م. ج. (٢٠٢٢). السياسة الجنائية المرورية *Traffic Criminal Policy*، رسالة ماجستير غير منشورة. جامعة كربلاء.
- العنبيكي، م. ح. (١٩٧١). أثر المصلحة في تشريع الأحكام بين النظاميين الإسلامي والإنكليزي *The Effect of Interest in Enacting Rulings between the Islamic and English Systems*، رسالة ماجستير غير منشورة.
- القلبي، م. م. (١٩٤٥). في المسؤولية الجنائية *In Criminal Responsibility*. مطبعة الاعتماد.
- المرصفاوي، ح. ص. (١٩٧٥). قانون العقوبات *The Penal Law*. منشأة المعارف.
- الهجري، ن. ش. ا. (٢٠٢٣). المسؤولية الجنائية الناجمة عن حوادث المرور في التشريعات الجنائية الكويتي والأمريكي *Criminal Responsibility Caused by Traffic Accidents in Kuwaiti and American*

Criminal Legislation. مجلة حقوق دمياط للدراسات القانونية والاقتصادية،
٧ (٧).

Crimes Stabbed النصراوي، س. (١٩٩٤). الجرائم الماسة بسلامة الجسم
Body Safety. مجلة العلوم القانونية، ١٠ (٢).

بو بكر، ب. ح. (٢٠٢٠). الحماية الجنائية للحق في سلامة الجسم *Criminal
Protection for the Right to Body Safety*، رسالة ماجستير غير منشورة.
جامعة زيان عاشور.

ثروت، ج. (١٩٧٩). الظاهرة الإجرامية، دراسة في علم الإجرام والعقاب *The
Criminal Phenomenon, A Study in Criminality and
Punishment*. مؤسسة الثقافة الجامعية.

ثروت، ج. (١٩٨٩). شرح قانون العقوبات القسم العام *The Penal Law
General Section Explanation*. الدار الجامعية.

حسني، م. ن. (١٩٧٨). شرح قانون العقوبات - القسم الخاص، جرائم الاعتداء
على الأشخاص *The Penal Law Explanation-Special Section
Persons Attack Crimes*. مطبعة جامعة القاهرة.

حسني، م. ن. (١٩٨٨). شرح قانون العقوبات - القسم الخاص *The Penal
Law Explanation-Special Section*. دار النهضة العربية.

خليل، ف. (د.ت). المصلحة العامة في الشرع والفقہ والسياسة *The Public
Interest in Sharia, Jurisprudence and Politics*. تاريخ الزيارة ٦/١١
٢٠٢٤، www.Islamonline.net.

رشدي، م. (١٩٨٦). الاختلاس في السرقة *Embezzlement*. مطبعة جامعة
القاهرة والكتاب الجامعي.

زكي، ع. ا. (٢٠١٥). جرائم المرور وتعريض وسائل المواصلات للخطر، في ضوء
القواعد القانونية لمحكمة النقض *Traffic Crimes and Exposing
Transportation Means*. المكتب الجامعي الحديث.

- سلامة، م. م. (١٩٧٩). قانون العقوبات - القسم العام - *The Penal Law- General Section*. دار الفكر العربي.
- صالح، ح. م. (١٩٨٨). جريمة الدعس، دراسة مقارنة *Crush Crime, a Comparative Study*، رسالة ماجستير غير منشورة. جامعة بغداد.
- طه، ف. ع. (١٩٨٩). معجم علم النفس والتحليل النفسي *Psychology and Psychoanalysis Dictionary*. دار النهضة العربية.
- عبدالخالق، ج. ع. (٢٠١٦). الجريمة المرورية في التشريع العراقي، دراسة مقارنة *Traffic Crime in Iraqi Legislation, a Comparative Study*. جامعة البصرة/ كلية القانون.
- عبدالله، م. ج. (٢٠٢٢). السياسة الجنائية في قانون المرور رقم ٨ لسنة ٢٠١٩ *Criminal Policy in Traffic Law No. 8 of 2019*. مجلة جامعة تكريت للحقوق، ٦ (٢).
- عبدالمنعم، س. (١٩٩٤). أصول علم الجزاء الجنائي *Criminal Penalty Fundamentals*. دار الجامعة الجديدة.
- عبيد، ح. إ. ص. (١٩٩٨). فكرة المصلحة في قانون العقوبات *The Interest Idea in the Penal Law*. المجلة الجنائية القومية، ١٧ (٢).
- علي، م. م. (٢٠٠٢). المصلحة المعتبرة في التجريم *The Authorized Interest in Criminalization*، أطروحة دكتوراه غير منشورة. جامعة الموصل.
- عليوي، ر. ظ. (٢٠١٩). جرائم المرور في التشريعات العراقية *Traffic Crimes in Iraqi Legislation*. في بحث دبلوم عالي في علوم قوى الأمن الداخلي. المعهد العالي للتطوير الأمني والإداري.
- عوض، ع. م. (٢٠٠٠). قانون العقوبات - القسم العام - *The Penal Law- General Section*. دار الجامعة الجديدة.
- قاسم، س. أ. ع. (٢٠٠٩). الجرائم المرورية *The Traffic Crimes*، أطروحة دكتوراه غير منشورة. جامعة الإسكندرية.

- Jordanian Traffic** ٢٠٠٨ لسنة (٤٩) رقم (ق.س.أ) قانون السير الأردني (٤٩) رقم (٢٠٠٨).
Law No. (49) of 2008.
- Iraqi** ١٩٨٦ لسنة (٨٣) رقم (ق.م.ع) قانون المرافعات المدنية العراقي (٨٣) رقم (١٩٨٦).
Civil Procedure Law No. 83 of 1986.
- The Canceled Iraqi Traffic** (ق.م.ع.م) قانون المرور العراقي الملغي (ق.م.ع.م).
Law (د.ت).
- Valid Iraqi** ٢٠١٩ لسنة (٨) رقم (ق.م.ع.ن) قانون المرور العراقي النافذ (٨) لسنة (٢٠١٩).
Traffic Law No. (8) of 2019.
- Political** محمد، ح. ع. (١٩٨٨). النظم السياسية والقانون الدستوري *Systems and Constitutional Law*.
الدار الجامعية.
- محمد، د. ف. (٢٠١٩). إثبات الجرائم المرورية بالوسائل العلمية الحديثة، دراسة
مقارنة *Traffic Crimes Proof by Modern Scientific Means, a Comparative Study*
رسالة ماجستير غير منشورة. جامعة الموصل.
- ناصر، أ. م. (١٩٨٥). الجريمة التي تتسبب في الموت والإصابة الناشئة عن
الحوادث المرورية *The Crime of Causing Death and Injury Arising from Traffic Accidents*
القانونية المتخصصة العليا. وزارة العدل/ المعهد القضائي/ القسم الجنائي.
- يحيى، ر. ع. (٢٠١٥). المصلحة المعتبرة في تجريم الاعتداء على الأموال،
دراسة مقارنة *The Interest Considered in Criminalizing the Assault on Funds, a Comparative Study*.
دار الجامعة الجديدة.