

السياسة الوقائية في قانون المرور

مدرس مساعد زمن مسير جودة

وزارة التربية / مديرية تربية الصويرة

Preventive policy in traffic law

m.m zaman masir juda

zamanmaseer@gmail.com

doi 10.58564/MABDAA.62.2.2023.523

الخلاصة .

تعد السياسة الوقائية المرورية من الأساليب المهمة التي تعمل على التصدي للجريمة ، وأن مثل هذه الأفضلية التي للوقاية على العلاج تكون ذات فائدة ، ليس فقط في مواجهة الجريمة فحسب ، وإنما تعمل على مواجهة الكثير من المشكلات الانسانية ، والسياسة الوقائية تعمل على منع الجريمة قبل وقوعها ، وتكافح العوامل الأولية التي تكون سبب وجود الشخصية الاجرامية . الكلمات المفتاحية : المرور ، الوقائية ، الطرق ، المركبات ، السياسة

Summary.

The traffic prevention policy is one of the important methods that work to address crime, and that such a preference for prevention over treatment is useful, not only in facing crime, but also working to confront many human problems, and the preventive policy works to prevent crime before it occurs. It combats the primary factors that are the cause of the criminal personality. the traffic: key words , Preventive, Roads, Vehicles, Politics

المقدمة .

أولاً // فكرة موضوع البحث والتعريف به

تمثل الوقائية والتي هي صورة من صور السياسة الجنائية ، من أهم الأساليب التي تعمل على التصدي للجريمة ؛ لأن الكثير من العلماء القانونيون وغيرهم ، لازالوا يؤكدون بأن الوقاية من الجريمة هو خير من علاجها ؛ ولأن مثل هذه الأفضلية التي للوقاية على العلاج تكون ذات فائدة ، ليس فقط في مواجهة الجريمة فحسب ، وإنما تعمل على مواجهة الكثير من المشكلات الانسانية ، والوقائية الاجرائية تتضمن جميع الاجراءات الوقائية السابقة للسلوك المجرم . وأن التجريم الوقائي يعدّ من أحدث مراحل تطور الفكر الفلسفي الذي عرفته البشرية وذلك من خلال الأفكار التي قالها فلاسفة المدارس الفلسفية ، وجسدتها مدرسة الدفاع الاجتماعي والمدرسة الوضعية

ثانياً // اسباب اختيار الموضوع

يرجع سبب اختيار هذا الموضوع الى مجموعة من الاسباب من اهمها هي مايلي :

- ١- كثرة حوادث السير التي ادت الى الفتك بالعديد من الارواح وما لها من اثر سلبي على المجتمع من جميع النواحي .
- ٢- إن الجرائم المرورية في العراق قد بلغت حد من الجسامة نظراً لخطورتها ، واتساع نطاقها ، فالمرور في العراق من سلوكيات الأفراد الالتزام بقواعد قانون المرور ، ولو بالقدر الذي يقلل من الحوادث المرورية ، بينما أن الالتزام بهذه القواعد كفيل بتقليل مشكلة المرور إلى حد كبير

من خلال ما تقدم نستطيع ان نسوق الاشكالية الرئيسية لهذه الدراسة من خلال التساؤلات التالية

- ١- الى أي مدى ساهمت السياسة الوقائية في قانون المرور في الحد أو التقليل من الجرائم المرورية .
- ٢- هل أن فلسفة السياسة الوقائية في قانون المرور قد حققت الغاية المرجوة منها في القانون السابق وفي ظروف معينة ، وهل لا تزال قادرة على تحقيق النتيجة نفسها في ظل القانون الحالي أم العكس .

رابعاً // نطاق البحث

لقد اشارت الدراسات الى إن فئة الشباب هم الاقل التزام بنظم المرور ، ومنها التقيد بالسرعة المحددة ، كما أنهم الاكثر مخالفة للإشارة الضوئية ، والاكثر للتليفون المحمول اثناء القيادة ، نظراً لتمييز فترة الشباب بروح التحدي والجرأة وعدم التروي وقلة الصبر وعدم الاكتراث لعواقب الامور ، ولا شك ان عدم الالتزام بنظم المرور يؤدي الى الحوادث ومن هنا اصبح للمشكلة المرورية ابعاد امنية لا يقتصر تهديدها على النطاق المحلي فحسب بل على النطاق الدولي

خامساً // منهجية البحث

تقوم هذه الدراسة على كل من المنهج الوصفي والتحليلي والمنهج الاستقرائي الذي سنعمل من خلاله على استنباط السياسة الوقائية في قانون المرور لدينا في العراق من خلال جزئيات النصوص القانونية الواردة في قانون المرور العراقي النافذ وصولاً الى تلك الوقائية التي تمثل عمومية ، والمنهج المقارن عن طريق الاستعانة بالقوانين المرورية المقارنة .

سادساً : هدف الدراسة

تهدف هذه الدراسة الى التعرف على السياسة الوقائية في قانون المرور ،وما ينتج عنها ، والعمل على توجيه نظر المشرع إلى أوجه القصور في التشريع ، أو في التطبيق الفعلي للقانون واكتشاف أهم الثغرات التي لم يتم تداركها من قبل المشرع ، للوصول إلى النصوص والإجراءات التي تكفل حماية الأرواح والأموال ، وكذلك العمل على تقليل الأزمات المرورية في الطريق .

سابعاً // هيكلية البحث

تملي ظروف التعرف على الوقائية في قانون المرور ، طرحه وفق خطة علمية تتكون من مبحثين ، نتناول في المبحث الأول مفهوم السياسة الوقائية المرورية ، اما المبحث الثاني فسنبين التدابير الوقائية لمكافحة الجرائم المرورية ، بعدها ننقل الى الخاتمة لنتناول فيها اهم ما توصلنا اليه من نتائج ومقترحات من خلال بحثنا هذا

المبحث الاول / مفهوم السياسة الوقائية المرورية .

إن مفهوم الوقاية من حوادث المرور تعادل المفهوم العلمي الذي يكون للوقاية من الجريمة وعليه ، يصبح مفهوم الوقاية من حوادث المرور ، هو عبارة عن تدابير مجتمعية قبلية وذات طابع عملي وميداني، وعندها تكون هذه الوقاية من حوادث المرور قبل أي شيء عبارة عن تدابير فعلية ،وهي ليست فقط مجرد وعظ ونصائح أو إرشادات ، وذلك لكون الأخيرة ، وأن كانت موجودة فعلاً، إلا أنها ليست مرادفة ، أو حتى بديلة عن الوقاية المرورية ،كون أن الوقاية المرورية هي عبارة عن تدابير قبلية وليس بعدية ، أي بعد أن تحصل الجريمة ، فهي تهدف للحيلولة دون أن تقع الحوادث المرورية ، أو على الأقل تقليل حصولها، وأن مفهوم السياسة الوقائية ، بالنسبة للقانون الوضعي يُعدّ مفهوماً حديثاً نسبياً، وترجع جذوره لمدرسة الدفاع الاجتماعي، وأن هدفها كان العمل على مواجهة المجرمين ، وهي محاولة التصدي للظاهرة الإجرامية ذاتها ، فهي لا تتعامل مع مجرم معين، أو مع جريمة معينة ، فهي تمنع حصول الجريمة قبل أن تقع من خلال منع قيام الأسباب والعوامل، وأيضاً الظروف المسؤولة عن نشوئها، أي كل ما يساهم في تكوين السلوك الإجرامي ،فأن للسياسة الوقائية مفهومين الأول يكون ضيق، والآخر واسع ، فيقصد بالمعنى الضيق لها هو منع الجريمة من الوقوع ، أي القيام بمكافحتها قبل وقوعها ،أما المفهوم الواسع فيقصد به إضافة الى مكافحة الجريمة قبل وقوعها هو العمل على منع مرتكب من أن يفلت من العقاب(احمد ،٥١، ٢٠١٧) ، وتبدو أهمية سياسة منع الجريمة قبل أن تقع ، لكون أن العقوبة لا تكفي لوحدها كي تمنع الجريمة ، إذ تفترض إنتظار وقوعها في حين هو حدث لا بد من تجنبه ، وأن الحماية الاجتماعية لا تتحقق على نحو فعال إلا من خلال منع الأسباب الجذرية التي تؤدي إلى حصول الإجرام(سرور ، ١٩٧٢، ٢٠-٢١)،ومن جانب آخر نلاحظ بأن العقوبات بحسب طبيعتها وبحكم القانون، فهي لا تطبق إلا على المسؤولين جنائياً من الأشخاص ،بينما الجريمة قد تقع في كثير من الأحوال على غير المسؤولين عندها لا بد من إتخاذ تدابير حيالهم على أن لا تتصف بصفة العقوبة، وعليه سوف

نوضح لمطلبنا هذا في الفرع الأول : تعريف السياسة الوقائية المرورية وأهدافها، وفي الفرع الثاني : طرق وأساليب الوقاية من الحوادث المرورية .

المطلب الأول / تعريف السياسة الوقائية المرورية وأهدافها

إن نصوص قوانين المرور قد تضمنت مجموعة من الوسائل التشريعية، أو التدابير التي تهدف الى العمل على محاولة منع حصول الحوادث المرورية ، أو التخفيف من آثارها على الأقل إذا ما وقعت ، وهو ما يعرف بالسياسة الوقائية المرورية وعليه سنوضح تعريفها ،وبيان أهم اهدافها وكما يأتي:

الفرع الأول / تعريف السياسة الوقائية

في اللغة : لقد جاء في معجم مقاييس اللغة : الوقاية تعني ما يقي الشيء وائق الله : توقه اي بما معنى أن تجعل بينك وبينه كالوقاية ،وفي (لسان العرب) وفي : جاء وقاه الله وقيا ووقاية ووقاية : أي بمعنى صيانة ولقد جاء ويقال أن الله وقاك شر فلان وقاية ، وأيضاً وقاه الله وقاية أي حفظه. في الحديث " من استطاع منكم أن يقي وجهه النار ولو بشق تمره فليفعل "(تركي ، وآخرون، ٢٣٥، ٢٠٠٨)، وفي اللغة الانكليزية فإن الوقائي يقابله مصطلح (preventative) ، ويكون بمعنى (prophylactic)، أي هو علاج يحصن ضد المرض ،وأما (pre-cautionary, safety defensive) فإن هذه المصطلحات تأتي بما معنى صائن ، وأن التجريم الوقائي يقوم بإضفاء الحماية الجزائية ،لأي مصلحة معنية ، من المصالح الاجتماعية ، والتي تهم المجتمع وتمنع إلحاق أي ضرر بها ،أو تدميرها كلياً أو جزئياً ، وكل مجتمع يحاول أن يحتفظ بكل القواعد والأفكار والقيم التي تضبط النظام العام الإجتماعي(زغلول، ٧٧، ٢٠٠٠). وفي اللغة الفرنسية فإن كلمة الوقائي يقابلها أيضاً (preventif) ، أما كلمة (mesures) فيقصد منها تدبير وقائية ، وأن عبارة (danger premunir qh. du) فيكون معناها وقى ، أي أنه وقى فلان من الخطر(الجبوري، ٢٠١٨، ٢٠-٢١). أما إصطلاحاً فإن السياسة الوقائية هي (مجموعة من الإجراءات المتخذة للوقاية من الجريمة من خلال التوجيه التربوي للأفراد، وأيضاً التأثير بالأوضاع الاجتماعية والاقتصادية والثقافية من خلال سياسة إنمائية توفر حياة كريمة للأفراد) ، أما الوقاية من الجريمة فتفيد "منع حدوثها قبل وقوعها بالتصدي للأسباب الجوهرية المسؤولة عن تكوين السلوك الإجرامي ،وهذا ينصرف أيضاً إلى منع قيام الشخصية الإجرامية كخطوة أساسية لمنع قيام الأسباب والعوامل التي تقود الشخص إلى ارتكاب الفعل الإجرامي " ، وأن السياسة الوقائية تُعد الحل الأول الذي تلجأ إليه للحد من ظاهرة الإجرام ، ففي حال عدم نفعها فإن الدولة عندها تلجأ الى سياسة العقاب والردع ، فتظهر السياسة الوقائية نتيجة التوسع في نطاق السياسة الجنائية ، إذ لم يحصر دورها في الجانب الردعي أو العلاجي فحسب، وإنما تشمل الجانب الوقائي ايضاً ، فهناك من أعطى للسياسة الجنائية مفهوم ضيق ، وعدّها مجموعة الوسائل التي يكون هدفها المعاقبة على الجريمة وعلاجها فقط ، فعندها يكون الهدف هو معالجة مرتكب الجريمة ، وكذلك معالجة كل ما ينتج عنها من أخطاء فقط، ويكون للشرطة دوراً واضحاً في مجال الوقاية ، ويتمثل بكثير من المجالات ، فأن ظهور أفراد الشرطة لا يقتصر على الشوارع العامة ، بل يكون في الأماكن التي قد تعد مصدر لوقوع المخالفات ، مثل محطات سكك الحديد ، وغيرها ، ومراقبة رجال الشرطة بصورة دائمة لسير الحياة العامة ، يجعل من أمر الإستعداد للجريمة، وكذلك تنفيذها في غاية الصعوبة (سليمان ،بدون، ٦). وفي العراق فلقد شجع على الجانب الوقائي، وأن ذلك كان واضحاً في قانون المرور النافذ رقم (٨) لسنة ٢٠١٩ ، من خلال قيام مديريات المرور في بغداد وبقية المحافظات ، بتنظيم اسبوع مروري لكل سنة ، وتهيئة شارات تقدير تمنح يتم منحها للسائق المثاليين، في سبيل القضاء على الكثير من السلوكيات الخطرة التي يقوم بها الأفراد ، من غير مبالاة بأرواح الناس وممتلكاتهم ، فلا بد من العمل على تجنب هذه السلوكيات وما ينتج عنها من أضرار (سرور، ٢٠، ١٩٧٢-٢١) وعليه يمكن تعريف السياسة الوقائية بأنها :الاجراءات الكفيلة بتوفير الحماية الجزائية للأفراد وممتلكاتهم ،من خلال منع الجريمة قبل وقوعها .

الفرع الثاني / أهداف السياسة الوقائية المرورية

تهدف السياسة الوقائية المرورية الى تحقيق جملة أهداف ،ويكون من أهمها :

١- أن السياسة الوقائية المرورية ، يقصد بها نقادي وقوعها قبل أن تقع ، فهي هنا تعني محاولة منع الجريمة المرورية ،من أن تقع اصلاً، ففي هذا المعنى يجعل من هدف السياسة الوقائية المرورية ،مشترك مع السياسة العلاجية ، فكلاهما يكون الهدف منه منع الجريمة المرورية ، من أن تقع ،سواء كان ذلك للمرة الأولى ، أو لمرة أخرى ، وهنا هو المعنى الضيق للسياسة الوقائية المرورية . ٢- أن السياسة الوقائية المرورية، تهدف إلى العمل على مكافحة العوامل الأولية التي تكون سبب وجود الشخصية الإجرامية، وبالتالي فهي تمنع وجود السلوك

الإجرامي ، أو الإجراءات التي تحول دون ارتكاب الجريمة المرورية ،وتجعل من ارتكابها عملية صعبة ومحفوفة بالمخاطر ، فالسياسة الوقائية المرورية ،هي مرحلة تسبق حصول السلوك الاجرامي وأيضاً تهدف الى التخلص منه (عبد اللطيف،٢٠١٧،٧١).

٢-تهدف السياسة الوقائية المرورية الى إيجاد أساليب وقائية ناجحة ، تستطيع من خلالها بأن تسيطر على الجريمة المرورية ومعدلاتها ،وذلك بأن تتعامل معها قبل أن تقع ، والعمل على مراجعة وتقييم كل التدابير المجتمعية ، والأساليب التقليدية ، لمواجهة الجريمة المرورية ، من أجل الوصول إلى طريق يمكن من خلاله ،منع ومكافحة الجريمة المرورية ومحاولة تجنب الأخطاء المرتكبة سابقاً، وذلك بتشخيص الأسباب الحقيقية التي تقف وراء ارتكاب هذه الجريمة، فهو عمل مستمر ومتجدد بكل التدابير ، والإجراءات ، وأيضاً الأساليب العلمية والإجرائية والميدانية ، التي تكون مبنية على التخصص ،والإحتراف سواء لجهات رسمية ،أو غير رسمية والتي تساهم بتضييق والتقليل من الفرص والمواقف التي يقوم بإستغلالها المنحرفون ،كي يرتكبوا جرائمهم(الركابي،٢٠٢٠، ٤٠٠) .

٣-كما تهدف السياسة الوقائية المرورية إلى العمل على تحقيق الردع العام كغاية من العقوبة ، ويقصد به (هو الأثر الناتج عن العقوبة عند الجمهور ، أي بمعنى أنه إنذار إلى الجاني ،وإلى كافة الناس عن سوء عاقبة الاجرام للعمل على تجنبه) ، وقد أوضح (بكاريا) أن الردع العام لا يتمثل من خلال قسوة العقوبة فحسب ،بل فيما يكمن من إقناع المجرم على أنه لن يفلت من العقاب ،وسرعة تنفيذه بصورة تحقق الردع العام ، ويُعد من أهدافها أيضاً ؛كون العقوبة تستعمل كوسيلة ضغط نفسي على المجرم، كي تتشكل عنده بواعث متضادة مع بواعثه الإجرامية ، قد تكون مساوية لها أو قد تفوقها وتعمل على توجيه الشخص ،ومن ثم تبعده عن الاجرام ،ومن جانب آخر فهي تهدف إلى تطبيق (مبدأ شرعية الجرائم والعقوبات) من خلال تجريم أي فعل يمس حقوق الافراد أو الجماعة ، وأيضاً إعلان ذلك على الجميع ،وببيان العقوبة المقررة لكل فعل ، كي لا يتعذر أي أحد على جهله للتعريم أو العقاب(العورتاني،٢٠٢١،٢٠٢١، بدون) .

٤-تهدف السياسة الوقائية في كل دولة إلى محاولة إجتثاث كل العادات الإنحرافية ، والقضاء على كل العوامل التي تهيء الفرصة لإرتكاب الجرائم ، ومن التدابير الوقائية هو القيام بدعم وترسيخ المهام الإجتماعية للشرطة ،وكذلك أجهزت الامن ،وتوثيق صلتها بالجمهور ،وتعمل السياسة الوقائية على توجه حل للمشاكل الإجتماعية ، وأيضاً معالجة العوامل التي تولد الجريمة ، كالبطالة ،والنفكك الأسري، والفقر ، أو تلك التي تساعد على إنحراف الشخصية السوية ،أو نمو الشخصية الإجرامية ،وهكذا فأن الفائدة من السياسة الوقائية تكون غير مخفية، فهي تدفع عن المجتمع الكثير من الأضرار والخسائر(احمد ،٢٠١٧،٧٣).

المطلب الثاني / طرق وأساليب الوقاية من الحوادث المرورية

من خلال التمعن بصورة دقيقة بكل الأساليب الوقائية التطبيقية لتجنب الحوادث المرورية، نجد أنها دائماً ذات علاقة وطيدة جداً بخصوصيات المجتمع الذي تطبق فيه، وأيضاً تكون لها علاقة وطيدة بالنظم والقوانين السائدة في ذلك المجتمع ، فهي من الضروريات التي لا بد من أن تأخذ بعين الاعتبار عند محاولة إعداد أو تطبيق كل البرامج الوقائية في أي مجال ،وعند الرجوع إلى الأساليب التطبيقية التي تعتمد للوقاية من حوادث المرور نجد هناك ثلاثة أساليب ،وهي كل مما يأتي(بوساق،٢٠٠٢،ص٥٩).

الفرع الاول / الوقاية المعتمدة على الجهود التطوعية

لقد اصبحت الحوادث المرورية بصورة واضحة ، تمثل هاجساً وقلقاً لكل أفراد المجتمع، وتُعد واحدة من أهم المشاكل التي تستنزف بالموارد المادية ،وأيضاً الطاقات البشرية وتصيب المجتمع بأهم مقومات الحياة ،وهو العنصر البشري ، فكانت هناك جمعيات أهلية تطوعية ،وأن أهم ما يميزها أنها تطوعية ولا تستهدف الربح بل تسعى الى تحقيق مصلحة عامة أو تحقيق مصالح خاصة لأعضائها ولا تتعارض مع المصلحة العامة، تعمل على محاولة نشر الثقافة المرورية ، فلا بد أن تقوم المنشآت والهيئات على اختلافها مع بعضها بالتعاون لتحقيق غاياتها ١. وأن العراق قد سبق غيره من الدول في العمل على تعليم طلبة المدارس الابتدائية من خلال تشكيل(فرق للسلامة المرورية) للعمل على تعليمهم أصول عبور الشوارع ، وقد تواصلت صيغ التوعية المرورية الى أن اصدرت مديرية المرور العامة مجلة شهرية تعرف باسم (مجلة المرور) في منتصف الثمانينات للقرن الماضي ، وكما ساهم معهد المرور العالي ببغداد على اللقاء محاضرات عامة تنظم دورات تدريبية بغاية التعرف على تشريعات المرور وقواعد السلامة المرورية ،وكان ذلك في العديد من كليات جامعة بغداد وأيضاً الكليات العسكرية والامنية ،ولقد انخفضت مستويات عمليات القيام بالتوعية المرورية في العراق ولم تعد الكثير من صور الاعلام المروري قائمة ، ولابد من العمل على

تشجيع الجهات الاعلامية بتنظيم ندوات حوارية موسعة بخصوص السلامة المرورية ،أضافة الى مساندة البرامج التلفزيونية والاذاعية ، التي تقوم بتقديمها مديرية المرور العامة، وقد عرف العراق منذ تشكيل أول حكومة عراقية في سنة ١٩٢٠ الكثير من جمعيات لأفعال الخير وبدون مقابل مثل جمعية حماية الاطفال ، وجمعية السيارات والسيافة ، وجمعية مكافحة العلل الاجتماعية ، وأيضاً نشوء العديد من النقابات المهنية ، مثل نقابة المهندسين (السمرائي، ٢٠١١، ٢٢) .

الفرع الثاني / الوقاية المرورية شبه الرسمية

ويكون تنفيذها هنا على شكل مؤسسات جماعية وليس فردية ، بمعنى أن الجهود الوقائية كافة تقوم بها المؤسسات والجمعيات، وأيضاً الأجهزة بصفتها مؤسسة وليس كأفراد ،وهنا نلاحظ بأن هذا الاسلوب قد بدأ بالاتجاه نحو الإحترافية ، وأخذ يعتمد على البرامج بمختلف أنواعها ، ولكي نعمل على تقليل الحوادث ،وبالتالي تحقيق الأمن والسلام لابد من القضاء على المسببات ،فعلى سبيل المثال محاولة معرفة سبب القيادة بشكل سريع ، على الرغم من خطورة الأمر ،وعدم الإلتزام بقواعد الطريق ،فلا بد من اليقظة الدائمة للسائق ،وأيضاً عدم التحدث مع الآخرين ،أو تليفونياً، ولابد من الإستفادة من جميع ما يقع فيه الغير من أخطاء سابقة ومحاولة تجنبها (التحافي، ٢٠٢١، بدون) .

الفرع الثالث / الوقاية من حوادث المرور الرسمية

إن وجود نظام مروري متكامل ، يكون من شأنه أن يساهم في الحد من الحوادث المرورية ،وفي سبيل الوصول الى هذه النتيجة لابد من القيام بمراجعة الأنظمة الحالية بصورة مستمرة ، والعمل على سن أنظمة جديدة في حال ظهور ما يستوجب ذلك ، ولابد من القيام بمراقبة ومتابعة المخالفين بصورة مستمرة ، ويرى المختصون في مكافحة الإجرام ، أن من الأفضل أن تعهد كل البرامج الوقائية بمختلف أنواعها ، ومن ضمنها الوقاية من حوادث المرور إلى من تتوفر بهم شروط العلمية والخبرة ، ولابد من أن تكون لديهم المقدرة والقناعة بأهمية البرامج الوقائية ،كي يتمكنوا من تحقيق الغاية من هذه البرامج ، ففي بعض الأحيان لا يكون العلم والخبرة وحدهما كافيين ؛ إذ المطلوب هو أن يشكل فريق من المتخصصين ،ومن الخبراء للعمل على إعداد وتصميم كل البرامج الوقائية (العتابي، ٢٠١٦، ٣٠)، والمطلوب أيضاً لابد من أن يكون هذا الفريق ،من جميع أصحاب الخبرة ،والكفاءة ،والتخصص ،والنزاهة، ويعلم بأهمية البرامج وأيضاً التدابير الوقائية في إطار الوقاية من الحوادث المرورية ، كما هو الحال بالنسبة للمشرفين (المسؤولين) عن هذه المجالس الوقائية نفسها . ،ويُعد هذا الأسلوب من أحدث الأساليب وأفضلها ، ويرمي إلى العمل على توجيه السياسة الوطنية ،إلى الوقاية من حوادث المرور ، وهذا الجهاز قد يكون تابع للدولة ، إلى إحدى الوزارات المعنية أو قد يكون تابع للمحافظة ،ولكن لا تسيره هذه الأخير ، بل تشرف عليه بصورة رسمية، ومن أجل تحقق الوقاية لابد من دعم الإرادة السياسية من خلال التعاون مع بقية أصحاب المصالح الجديرين بالثقة ،ومن تهمهم السلامة على الطريق (مثل صانعي السيارات ومنظمات الضحايا مثل منظمة الامن والتعاون في أوربا ، ومنظمة الطوق الابيض)، وأيضاً لابد من تمويل الإرادة السياسية عند وضع البرامج بشكل منظم ودائم وتعمل هذه البرامج بتوعية الأفراد بمخاطر الطريق (عائشة، ٢٠١١، ٤٩) .

المبحث الثاني / التدابير الوقائية لمكافحة الجرائم المرورية

إن أساليب الوقاية من الحوادث ، في كل المجتمعات ، نجدها دائماً ذات علاقة بخصوصيات هذه المجتمعات ،وفي الجرائم المرورية هناك تدابير وقائية خاصه بكل فئة ، فمنها ما هو خاص بمستخدمي الطريق ،وهناك تدابير تتعلق بسائقي المركبات ،وعند التمعن بصورة دقيقة بالأساليب الوقائية من حوادث المرور نجدها مرتبطة بقوانين ونظم البلد المطبقة به ؛ فهي مرتبطة بخصوصيات المجتمعات، لأن لكل مجتمع نظامه الاخلاقي ، والذي يتحدد من خلاله كل ما هو مرغوب فيه ،ويكون لكل من الدولة ،والمجتمع دور في التقليل من الحوادث المرورية ، من خلال فرض القوانين والانظمة اللازمة لضمان السلامة على الطريق كتحديد السرعة ،وعدم استعمال الهاتف النقال اثناء القيادة ، وإستعمال حزام الامان ، وفرض العقوبات على المخالفين ، ومدى الإلتزام وأحترام هذه القوانين من قبل المجتمع ،وأيضاً التحلي بالمسؤولية والعمل على أحترام الذات والآخرين ، وإعطاء الطريق حقه ، وهو أمر لابد من الاهتمام به وغرسه عند الأبناء منذ الصغر ، ودور برامج التوعية المرورية في التقليل من الحوادث، أضافه الى أن التخطيط غير المدروس لبعض الطرق وللشوارع يُعد سبباً رئيساً الى حصول الحوادث ، وبالنهاية تهدف التدابير الوقائية الى تحقيق السلامة المرورية ، من خلال الحفاظ على حياة الأفراد وممتلكاتهم ،وأيضاً الحفاظ على أمن البلد ،ومقوماته الاقتصادية والبشرية ،ومن التدابير الوقائية الخاصة بالسائق هي شرط حصول السائق على رخصة السياقة ، وتنظيم تسجيل المركبات (اسماعيلين، ٢٠١٧، ٨١) ، وعليه سوف نبين في مطلبنا هذا التدابير الوقائية الخاصة بمستخدمي الطرق في الفرع الأول ، والتدابير الوقائية الخاصة بالطرق وتجهيزات المركبة والرقابة في الفرع الثاني ، وكما يأتي :

المطلب الاول / تدابير وقائية خاصة بمستخدمي الطرق

الكثير من الاحصائيات ، العالمية ، والدولية ، والوطنية ، تبين بأن السبب الرئيس والمباشر للجرائم المرورية يكون هو العنصر البشري ، ومنها الاحصائيات التي سجلتها ، المديرية العامة للأمن الوطني في الجزائر ، لسنة (٢٠١٥) و(٢٠١٧) التي بينت بأن سبب وقوع الحوادث يرجع الى العنصر البشري ، بالدرجة الاولى نتيجة غياب الوعي المروري ، وعدم إحترام قانون المرور (مساني، ٢٠١٨، ٢٥٤)، وفي العراق فقد أظهرت نتائج إحصاءات سنة ٢٠١٩ إن السائق هو السبب الرئيس وأعلى مسبب في وقوع الحوادث إذ سجلت عدد الحوادث التي بسبب السائق (٨٦٥٣) وبنسبة (٨٠،٥٪) من اجمالي الحوادث البالغ عددها (١٠٧٥٣) حادث يليها بسبب السيارة (٩١٧) بنسبة (٨،٥٪) يليها بسبب الطريق (٤٨٢) حادث بنسبة (٤،٥٪) ، أما بقية الاسباب فقد بلغ مجموعها بالنسبة للمشاة والركاب غيرها هو (٧٠١) حادث بنسبة (٦،٥٪) من المجموع الكلي للحوادث (احصائية حوادث المرور ٢٠٢٠، ٢٠٢٠)، وعند الرجوع الى الكثير من القوانين المرورية حسب تسلسلها الزمني ، نجدها قد ركزت على هذا الجانب ، في الوقاية من الحوادث المرورية ، وسوف نوضح هنا التدبير الوقائية الخاصة بالمشاة ، وسائقي المركبات .

الفرع الأول / تدابير وقائية خاصة بالمشاة

من خلال الإطلاع على كل ما يرتكبه المشاة المفقرين للثقافة المرورية ، وما ينتج عن ذلك حصول الكثير من الحوادث على الطرق ، مثل إهمال إمكان العبور ، أو إنعدام التتقيف البشري ، أو عدم الإستجابة لحملات التوعية (سيد احمد ، ٢٠١٧، ٥٤) ، وإفتقار وسائل الإعلام والتوعية المطلوبة للتعريف على ضرورة الإلتزام بقواعد وقوانين المرور ، ومن أجل تحقيق سلامة المشاة على الطرقات ، ولتفادي حصول الحوادث لابد من التقيد والإلتزام بإشارات المرور ، وأيضاً العبور فقط من الخط الخاص بالمشاة ، وأيضاً محاولة العناية الدائمة بنظافة الطرق ، وإزالة كل ما يعيق حركة المرور (عصيدة، ٢٠١٠، ٦١)، وغالباً ما يكون ضحايا الدعس على الطريق ، من الأطفال ، أو كبار السن أو ذوي الاحتياجات الخاصة ، ويكون في المكان الخطأ ، وربما يكونوا ضحية لسائق طائش لا يعطي وزناً لكرامة الإنسان ولا للحياة ، ويستطع المشاة العمل على تخفيض حوادث الطرق ؛ وحالات الموت والإصابات من خلال الإلتباه والوعي الكامل ، والحرص من مخاطر الطرق ، إذ أن اختيار الجانب الأيمن والسليم بالطريق ، يكون من واجب المشاة مستخدمي الطرق (احمد ، ٢٠١٦، ١٣٨٧)، وفي حال خطأ المشاة ، فإنه يتم تحديد درجة الذنب لكل طرف في المحكمة ، وإذا كان المشاة مخطأً فإن الأضرار التي تلحق بالسيارة ، والممتلكات وأيضاً حياة وصحة المواطنين ، والأضرار المعنوية تخضع للتعويض ، وكما يجب تجنب السير بالحافة مع حمل أشياء تتعدى أبعداها حد إعاقه السير ، وأيضاً يجب إحترام إشارات المرور بكل الأحوال وبجميع أنواعها ، سواء كانت العادية ، أم الضوئية التي نجدها في مفترقات الطريق ، التي تنظم حركة السير بصورة مضبوطة ، فإن أي خطأ بعدم إحترام هذه الاشارات قد يؤدي بعواقب وخيمة جداً ممكن أن تصل الى حد الأضرار الجسمانية وقد تتعداها إلى درجة انهاء الارواح نتيجة حركة بسيطة كان بالإمكان تفاديها (اسماعيل، ٢٠١٧، ٨٤).

الفرع الثاني / تدابير وقائية خاصة بسائقي المركبات

يعدّ سائقو السيارات من ضمن الأطراف الرئيسة والمهمة التي تسبب في الحوادث المرورية لأن طيش البعض من السائقين ، وإهمالهم بالقيادة ، وعدم إحترامهم ، وعدم إتباعهم للقوانين والانظمة ولا للوائح الصادرة فيما يخص المرور ، فالسائق " هو كل شخص يقوم بسيارة إحدى المركبات أو حيوانات الجر أو الحمل أو الركوب "، وهناك الكثير من أسباب الحوادث المرورية التي تعود للسائق مثل أفنقار العديد منهم للكفاءة القيادية ، أو عدم تحليلهم بالأخلاق العامة ، وبالأخص آداب وأخلاق السير والمرور من خلال تعاملهم مع الغير من ركاب أو مشاة كالسياسة بحالة سكر أو تدخين أو الافراط في إستعمال وسائل الإتصال أي بكثرة وبدون انتباه أو العمل على تشغيل المسجل أو المذياع بصوت عالٍ ومزعج ، وغيرها (محمد ، ٢٠٢٠، ٢٤١)، وفي مصر إشتراط المشرع في منح رخصة القيادة ، ألا يقل السن عن (١٨) سنة ، شرطاً للحصول على رخصة القيادة الخاصة ، وأيضاً رخصة قيادة الدراجة النارية ، وأيضاً رخصة قيادة الدراجات ، وإشتراط كذلك تمتعه باللياقة البدنية من حيث السلامة البدنية وأيضاً النظر والخلو من جميع العاهات التي قد تعجز صاحبها عن القيادة ، وأيضاً الحصول على شهادة إنهاء مرحلة دراسية مثل أحد الدبلومات ، أو التعليم الأساسي ، أو شهادة محو الأمية ، وكما إشتراط ضرورة اجتياز إختبار فني للقيادة وهو تدريب يبين خلاله مدى قدرة الشخص على القيادة ، وقواعد المرور وأدابه من تركيز وانتباه والاهتمام بأرواح الآخرين ، والأصل أن سائق السيارة هو الشخص المسؤول عن جميع ما يحصل بسيارته من إتلاف ، أو أضرار ، وإصطدامات ؛ لأنه المسير لها وتكون آلة بيده تتحرك بإرادته ، وتتوقف أيضاً بإرادته ، فجميع ما ينشأ عنها يكون السائق مسؤولاً عنه جزائياً وشرعياً ، فسائقو السيارات هم من الأطراف الرئيسة

والمهمة التي تكون سبب في الحوادث ؛لكون الكثير منهم لا يدرك ما يترتب على قيادتهم من مسؤوليات جسيمة ولها أثر مباشر على السلامة المرورية ،مثل تعاطي المخدرات التي تجعل من السائق غير قادر بأن يوازن الأمور ويتخذ القرار ، وتقلل الخوف وتزيد من القدرة على المخاطر ، وعليه لابد من الحرص والتركيز على تدريب السواق جيداً وتأهيلهم ،والتأكيد من ذلك في إجراء الفحص ،وأيضاً عدم التهاون مطلقاً بالسماح لشخص آخر بأن يقود السيارة ،وعلى الأخص ممن لا يملكون المؤهلات والمواصفات القانونية ،وبالأخص أقارب السائق كالزوجة أو الاخ ، ولابد من التشديد في الرقابة على جميع السائقين المخالفين ،واتخاذ عقوبات صارمة بحق كل من يخالف القوانين والتعليمات المرورية (عصيدة، ٢٠١٠، ٦٣-٦٩). أما المشرع العراقي فلقد جرم بعض الأفعال تجريم وقائي؛ كونها تُعد مصدر خطر على حياة الناس وسلامتهم ،إذ شدد العقوبة لتصل الى (٢٠٠٠٠٠) مئتا ألف دينار في حال عدم الإمتثال لإشارات المرور الضوئية ،وعند قيادة المركبة بإهمال أو رعونه ، أو قيادتها بسرعة تزيد على السرعة المقررة قانوناً ،أو قيادة المركبة بشكل معاكس لوجهة المرور ، أو عدم تغطية الحمولة بشكل يضمن عدم تطايرها وتأثيرها على السير ، فكان الهدف من ذلك هو محاولة منع حدوث الجرائم المرورية ، وفي فرنسا بالنظر لتزايد في أعداد المركبات ،وتطورها ،وتطور تبعاً لذلك شبكة الطرق أدى لظهور افعال وسلوكيات من قبل قائدي المركبات المشرع الفرنسي إعتبرها أفعال غير مشروعة ؛ كونها تعرض أرواح الأفراد للخطر ، فتم إصدار التنظيمات التي تتعلق باستخدام الطرق المفتوحة للمرور ، وكان ذلك في (٢٧/ مايو ١٩٢١)، وأيضاً اللائحة العامة لشرطة المرور التي كانت في (٢٠/ اغسطس ١٩٣٩م)، وأخرها كان (١٥/ ديسمبر لعام ١٩٥٨)، وتم وضع مجموعة تنظيمات في بوتقة واحدة ،تحدد فيها الأفعال التي عدها المشرع غير مشروعة ،وعندها قرر لها العقوبة الجنائية المناسبة ، للعمل على منع تكرارها مستقبلاً(قاسم، ٢٠٠٩، ١٤).

المطلب الثاني / التدابير الخاصة بالطرق وتجهيزات المركبة والمراقبة

يُعدّ الطريق هو عنصر مهم جداً في المعادلة المرورية ،ولا يمكن أن نتصور بوجود مركبات من غير وجود طرق مهياة ،وتكون صالحة لأي إستعمال مروري ، وعليه لابد من العمل على ضمان أكثر سبولة في حركة السير من خلال نصوص خاصة بمختلف القوانين على تدابير لهذا الغرض وهي :

الفرع الأول / التدابير الخاصة بالطرق

الطريق هو من العناصر الأساسية التي تكون في الجريمة المرورية ، إذ أنه لا يمكن أن تقع أية جريمة مرورية إلا من خلال سير المركبة في الطريق ،ولقد أوضح قانون المرور المصري المقصود بالطريق في تطبيق أحكام هذا القانون هو الطريق العام ،وأيضاً الطرق التي يصدر عند تحديدها قرار من وزير الداخلية إذا كانت قد دخلت في تقسيمات أو تجمعات سكنية ،أو سياحية ،أو صناعية، أو أي تجمعات أخرى (قانون المرور المصري ، ١٩٧٣ المعدل)، ولم يتطرق المشرع العراقي في قانون المرور رقم (٨) لسنة ٢٠١٩، ومن التدابير الوقائية الخاصة بالطريق ما يتعلق بهندسة الطرق والتي تُعد فرع من فروع الهندسة المدنية التي تختص بتصميم وتنفيذ الطرق ، وأيضاً تجهيزها ؛كي تكون أمنة ومريحة لجميع مستخدمي الطرق ،ومن التدابير الوقائية هي وضع الإشارات المرورية التي تعمل على مساعدة السائق وليس ضده ، وتعطي للسائق معلومات على الطريق وإتجاهاته وهناك أنواع وأشكال كثيرة من الإشارات المرورية ،وتوجد في أماكن مختلفة ،ولكن يكون هدفها واحد وهو تنظيم حركة السير (اسماعيلين ٢٠١٧، ٩١)، وقد بين المشرع في قانون المرور المصري على ضرورة الإلتزام بقواعد المرور ، وأيضاً ضرورة إتباع إشارات المرور ، وتعليمات ،وعلامات رجال المرور والشرطة ، وأيضاً علامات وإشارات الحدين الأقصى والأدنى إلى سرعة المركبات ، وهناك تنظيم خاص لتحديد أماكن إشارات المرور الضوئية ، وكذلك تحديد الأوقات والجهات التي يمنع فيها سير المركبات، وهذا كله بهدف تنظيم السير بالطريق والعمل على تقليل الحوادث .وعليه يُعدّ الطريق عنصر هام من عناصر الحادث المروري ، وفي حال أفترار الطريق لأسباب السلامة المرورية ،يؤدي إلى إرتكاب السائق الخطأ ،أو قد تمنعه من أن يتخذ القرار الصحيح عندما يشعر بالخطر ، ويقع على عاتق الدولة العبئ الأكبر عند إنشاء الطرق يجب أن يتناسب مع كثافة المرور بها ،بحيث يكون قادر على إستيعاب أعداد السيارات المتزايدة ، وكل ما يطرأ عليها من تطور ، فتهتم بالتصميم الهندسي للطريق ، والعمل على تزويد وتجهيز الطرق بالعلامات التحذيرية والإرشادية وكاميرات المراقبة ،وأيضاً الإهتمام بنظافة وصيانة الطرق(قانون المرور العراقي، ٢٠١٩) .

الفرع الثاني / التدابير الخاصة بالمركبة

تُعدّ المركبة عنصر أساس في جرائم المرور ، فلا يمكن أن تقع الجريمة المرورية بدون وجود المركبة ، إذ أن الجريمة المرورية تقع نتيجة قيام شخص بقيادة مركبة ،والإتيان بفعل جريمة قانون المرور ، كحالة عدم إستخدام حزام الأمان عند القيادة ، أو تعمد القيام بحركة

المرور بالطريق ،أو إعاقته ،فلا بد من وجود مركبة ، كونها الأداة التي ترتكب بها الجريمة المرورية ، ونرى بأن الجريمة المرورية لا توجد بدون وجود سلوك أو نشاط يظهر للعالم الخارجي بشكل مادي محسوس ،ولا يمكن الاعتماد على النوايا فقط ؛ كونها لم تظهر للعالم الخارجي ،وقد عرف المشرع العراقي المركبة في قانون المرور النافذ بأنها "آلة ميكانيكية أو دراجة عادية أو نارية أو عربة أو أي جهاز آخر يسير على الطريق بقوة ميكانيكية أو بأية وسيلة أخرى ويشمل ذلك الجرار"(محمد ،٢٠٢٠ ،٢٤٤) ، ولقد عرف الإنسان وسائل النقل منذ زمن بعيد ، فأول وسيلة نقل كان قد استعملها الإنسان هي المشي، والسباحة ، وبعد تدجين الحيوانات مثل البقر والحصان والثور استعملت للنقل والتحميل ، وكان ذلك حوالي عام (٥٠٠٠) قبل الميلاد وفي وقت لاحق فقد استعمل الإنسان أول العربات البدائية التي تعود للسومريين في بلاد الرافدين عام (٣٥٠٠) قبل الميلاد(شنين، ٢٠١٢ ، ١٤٩) ،ويستخدمها لنقل البضائع من أثقال، وأيضاً التجارة من بلد لآخر ،وقد عدت وسائل النقل نعمة من نعم الله تعالى على الإنسان ،لتحقيق راحتته وإستقراره ورفاهيته، وهي وسيلة من وسائل الإزدهار والتقدم، ونظراً بأن المركبة تُعد من العناصر الرئيسية لتحقيق السلامة المرورية ،ولها علاقة مباشرة بالنسبة لمشكلة حوادث المرور(تركي ، ٢٠١٨ ، ١١)، كون الزيادة الكبيرة في إعداد المركبات تشكل ضغطاً كبيراً على الشوارع والطرق ،وتسبب الحوادث عندما تتعدى فيها شروط المتانة والأمان وأيضاً السلامة ،سواء كانت في أجهزتها الأساسية ،أو لوحاتها ،وتكون مسألة توفير المركبة الآمنة على عاتق الجهات المسؤولة التي تقوم بوضع شروط المركبة ومواصفاتها على أن تتناسب مع ظروف المنطقة وبيئتها ،وأن حالة المركبة الميكانيكية التامة، وخلوها من الأعطال يمثل أهم العوامل التي تساهم في السلامة من الحوادث ،فلا بد من خضوع المركبة للفحص الدوري ، وأن تطابق المواصفات والمقاييس ،وصلاحية أنوارها ،ومكابحها ، وإشاراتنا ،ومساحات المطر(نويس، ٢٠٢٠ ، ٣٢٦-٣٢٧) ؛ولتحقيق السلامة وتقادي الخطر من وقوع الحوادث المرورية لابد من الحفاظ على جميع مواصفات المركبة السليمة ، والتقيد بتعليمات النقل والسلامة ،وأيضاً ضرورة إجراء الفحوصات والأختبارات ،ولابد من الحفاظ على المواصفات التقنية التي تلائم المركبة ،في كل بلد من حيث طبيعة الطرق والمناخ ،والتضاريس ، ومقدار الطاقة اللازمة لتحقيق الأغراض، والقيام بالأختبارات الفنية للمركبة بشكل دوري ،ولابد من ملائمة المركبة للحمولات ،وأن لا تأخذ بالحمولات الزائدة ، التي تؤدي الى خراب الطرق وعرقلة الحركة عليها ، ولقد ساهمت المراقبة التقنية للمركبات،بالعمل على الحد من حوادث المرور،والتي يكون هدفها الاساس هو تحديد مدى فعالية المركبة، وإمكانية، والحفاظ على الصحة العامة وحماية البيئة ، لكون أن المركبات تنتج كميات من الغازات الملوثة للهواء ، فمن خلال المراقبة التقنية ،يتم الكشف المبكر عن تلك الغازات الخطيرة والتي تؤدي إلى نتائج وخيمة ،وبالنهاية العمل على الحد ،أو التقليل من الحوادث المرورية (شهلي، ٢٠١١ ، ٤٢)، وفي حال وجود أجهزة الكترونية في المركبة، مثل الكاميرات ،أو علامات الاشارة والاضاءة أو السائق الآلي ، يكون لها دور كبير في تحديد المسؤولية ،في الواقع فقد شرع رواد صانعي السيارات ذاتية القيادة بالتغيير ففي أكتوبر ٢٠١٥ ، قد أعلنت شركة فولفو بأنها سوف تدفع تعويضاً عن أي إصابة أو ضرر مادي ، تتجم عن منظومة السائق الآلي المؤتمتة بالكامل " Intellisafe Autopilot" ، والتي من المقرر أن تظهر في سيارات الشركة بحلول عام ٢٠٢٠ ، والفكرة من وراء هذا القرار كما وضحتها اريك كوين ، كبير فنيي تقنيات السلامة وكذلك دعم القيادة في فولفو - بأن منظومة سائقهم الآلي ستتضمن العديد من الانظمة الإضافية والاحتياطية ، مثل الرادارات ،والكاميرات ،والبطاريات والحواشيب ،والمكابح ،ومحركات التوجيه ، التي لا تحتاج إلى أي تدخل من السائق البشري ، وبالتالي لايمكن أن يكون بها أي اخطاء ،ويقول كولين " وقتما تقش المنظومة ، يجب أن تظل السيارة قادرة على تحقيق التوقف الأمن "(بهار ،٢٠٢١ ، بدون) .ويقصد بالمراقبة التقنية وهي المعاينة التقنية ، التي تخصص للتأكد من حالة صيانة السيارة ومن مدى قابليتها على السير في الطريق من دون خطر (اسماعيل ،٢٠١٧ ، ٩٨).

الفرع الثالث / وسائل المراقبة والرصد

هناك وسائل تكنولوجية وتُعد من بين الآليات الفعالة للحد من الجرائم بصورة عامة ، وجرائم المرور بصفة خاصة ،ومنها كاميرات المراقبة ،ولقد أكد الكثير من الخبراء الأمنيين والأكاديميون وهم الاشخاص الذين تراكمت لديهم الخبرة نتيجة استمرارية العمل في أختصاص معين ويكون لعدة سنوات معترف بها ،وإن المؤهل الأكاديمي والخبرة العلمية هي التي تصنع الخبرات ،لتنشئ طريقها الى الاعلى (عبد الرضى، وآخرون، ٢٠٢١ ، بدون)، فقد اكدوا بأن المراقبة الإلكترونية من خلال الكاميرات تساهم في الكشف عن الكثير من الجرائم ،وطريقة إرتكابها ،ويكون لها دور في تتبع المجرمين ، إذ يتم ضبطهم والقبض عليهم ،وكما يعتبر التصوير هو عملية تسجيل مسرح الجريمة وكذلك جميع الادلة الملموسة ، ويعتبر جزء اساسي من الادلة الالكترونية وقد يكون المصدر الرئيسي للأدلة الملموسة التي تستخدم في ربط المشتبه به بمسرح الجريمة ،أو الضحايا بمسرح الجريمة أو ربط المشتبه به بالضحايا ،وأن مديرية القيادة والسيطرة فهي تعنى بتشغيل عدد من الأنظمة

التقنية والمساندة لعملها كنظام المراقبة التلفزيونية (CCTV) التي هي عبارة عن كاميرات للمراقبة التلفزيونية، ويتم تشبيهاً بالمناطق الحيوية التي لها أهمية، وبالشوارع والتقاطعات الرئيسية، والتي تشهد بها حركة مرور كثيفة، فوجود هذه التقنيات تساعد في نقل صورة حية ومباشرة لأرض الواقع عن حركة والاختناقات المرورية (اسماعيل، ٢٠١٧، ٩٩)، فضلاً عن أن الصور التي توفرها كاميرات المراقبة بضبط مخالفات قانون المرور، وتساهم بقسط كبير بتسهيل حركة المرور، ويهدف تركيب الكاميرات بالعمل على مراقبة جميع المحاور لرصد المخالفات المرورية، وأيضاً حوادث السير، والسرقة والأعمال التي تكون سبباً في إعاقة حركة المرور، وتسجل كل الأحداث التي تكشف عن السيارات المسروقة، بإرسال أرقامها إلى غرفة التحكم بالإدارة؛ كي يتم ضبطها في أقرب كمين مروري، ونقترح بإعتماد الكاميرات وأن تكون لها قيمة قانونية في إثبات جرائم المرور، وأنشاء دائرة أو قسم أو شعبة، للمراقبة المرورية من خلال منظومة الكاميرات، واستخدامها في معالجة كل المخالفات المرورية وهناك أيضاً جهاز الرادار الذي يستعمل لمراقبة سرعة المركبات وقياسها، للعمل على ضبط من يخالف حدود السرعة المنظمة، وقد عرف هذا الجهاز تطوراً، إذ كان في البداية يقيس السرعة فقط، بعدها أصبح متطور ويرصد السرعة ويقوم بتصوير السائق والمركبة ويبين رقم تسجيلها، وأيضاً يحدد وقت ارتكاب المخالفة ومكانها وإلى غير ذلك، فيعد الرادار أداة لردع السائقين الذين لا يلتزمون الحدود القصوى المقررة، ويفرطون في السرعة، ومن خلال ذلك يساعد استعمال هذا الجهاز بالتقليل من جميع هذه المخالفات الخطرة، التي تكون سبباً في وقوع الحوادث، فهذه المعدات والأجهزة يكون لها دور ردي ووقائي في الوقت نفسه؛ لأنه من خلالها بالإمكان ضبط جميع المخالفين، من الذين يستهويهم استعمال سرعة مفرطة، أو تجاوزات خطيرة، وأيضاً من التدابير الوقائية هي المراقبة المرورية المنتشرة بشكل محكم، سواء من رجال الدرك، أو الشرطة، وبالأخص على الطرق الرئيسية، أو مفترقات الطرق والتي يكون لهم دور فعال في الوقاية من الحوادث المرورية والدرك هي تسمية لقوات عسكرية أقل من الجيش وتسمى في بعض البلدان (الحرس الوطني)، والشرطة فهم قوات عسكرية تهتم بالداخل مثل تسيير المرور، الحراسات والجوازات، وتكون مهامها تكون في المناطق الحضرية، بينما الدرك فقد يكون في المناطق القروية وشبه القروية، ويكون له أدوار إدارية وأمنية (العقابي، ٢٠١٦، ٥٥)، ونقترح أنه لا بد من تكثيف برامج التوعية المرورية، والاعلانات على مختلف الأصعدة للعمل على تقليل الحوادث بالطرق الخارجية أو الداخلية.

الخاتمة

بعد الانتهاء من دراسة السياسة الوقائية المرورية، لا بد لنا من الوقوف على جملة من الاستنتاجات والمقترحات التي تم الوصول إليها من خلال بحثنا بهذا الموضوع وفقاً لما يأتي:

أولاً / الإستنتاجات

- ١- إن السياسة الوقائية المرورية، تهدف إلى العمل على مكافحة العوامل الأولية التي تكون سبب وجود الشخصية الإجرامية، وبالتالي فهي تمنع وجود السلوك الإجرامي، أو الإجراءات التي تحول دون ارتكاب الجريمة المرورية، وتجعل من ارتكابها عملية صعبة ومحفوفة بالمخاطر، فالسياسة الوقائية المرورية، هي مرحلة تسبق حصول السلوك الإجرامي، وأيضاً تهدف إلى التخلص.
- ٢- إن وجود نظام مروري متكامل، يكون من شأنه أن يساهم في الحد من الحوادث المرورية، وفي سبيل الوصول إلى هذه النتيجة لا بد من القيام بمراجعة الانظمة الحالية بصورة مستمرة، والعمل على سن انظمة جديدة في حال ظهور ما يستوجب ذلك، ولا بد من مراقبة ومتابعة المخالفين بصورة مستمرة.

٣- يعد سائقو السيارات من ضمن الأطراف الرئيسية والمهمة التي تسبب في الحوادث المرورية، لأن طيش البعض من السائقين، وإهمالهم بالقيادة، وعدم إتباعهم للقوانين والانظمة ولا للوائح الصادرة فيما يخص المرور.

٤- يعد الطريق هو عنصر مهم جداً في المعادلة المرورية، ولا يمكن أن نتصور بوجود مركبات من غير وجود طرق مهيأة، وتكون صالحة لأي استعمال مروري، فلا بد من العمل على ضمان أكثر سيولة في حركة السير من خلال نصوص خاصة بمختلف القوانين على تدابير لهذا الغرض.

ثانياً / المقترحات

- ١- نقترح القيام بالإدانة المتواصلة للطريق، والاهتمام به، ومعالجة كل الأجزاء التالفة منه نتيجة لمرور المركبات ذات الحمولة العالية، والقليلة عليه وكما يجب العمل على معالجة جميع الفتحات غير النظامية، الموجودة بالطرق العامة والشوارع الرئيسية.

- ٢- ضرورة تفعيل مساءلة من يخل بالدوق العام في الجرائم المرورية كوضع الشعارات المنافية للأخلاق والآداب العامة والنظام العام العراقي على المركبات أو الجهر بأغاني وتطبيقاً للمادة (٤٠٤) من ق.ع.ع بالنص (يعاقب بالحبس مدة لا تزيد عن سنة وبغرامة لا تزيد عن مليون دينار كل من جهر بأغان أو اقوال فاحشة أو تحض على الكراهية في المركبات).
- ٣- تخصيص فرق طبيه ضمن نقاط التفتيش ،أو تكون متواجدة بالقرب من رجال المرور على الطريق ، كي تعمل على اسعاف الحالات الطارئة ، والجرحى والمصابين ، عند حصول حادث مروري ، لان هناك الكثير من الحالات التي تفارق الحياة ، وتتأزم وتكون حرجة جداً ، ولا تستحمل الانتظار لحين الوصول الى المستشفى من اجل اسعافهم

المصادر

١. أحمد ، حمزة علاء الدين محمد سيد ، ٢٠١٧، الأحكام المتعلقة بحوادث السير ، بحث تكميلي لنيل درجة الماجستير في الفقه الاسلامي ، جامعة النيلين كلية الآداب .
٢. أحمد ، حمزة علاء الدين محمد سيد ، ٢٠١٧، الأحكام المتعلقة بحوادث السير ، رسالة ماجستير مقدمة لجامعة النيلين كلية الآداب .
٣. أحمد ، يوسف مظهر ، ٢٠١٦، ببيان مدى مسؤولية الأشخاص الجنائية في جرائم المرور ، بحث منشور في مجلة دراسات علوم الشريعة والقانون ، المجلد ٤٣ ، ملحق ٣ ، الجامعة الاردنية .
٤. أحمد ، نادية عبد الله الطيف ، ٢٠١٧ ، ماهية السياسة الوقائية الجزائية ، العراق ، مجلة جامعة تكريت للحقوق المجلد (٢) العدد (١) الجزء (١) السنة (٢) .
٥. اسماعين ، حمدي ، ٢٠١٧ ، الجرائم المرورية في الجزائر ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في العلوم القانونية لجامعة 8 ماي 1945 كلية الحقوق والعلوم السياسية .
٦. بهار ، رياض هاني ، الخبر الأمني صفة اسئ استخدامها ، مقال منشور على الموقع <https://www.almaalomah.com> تاريخ الزيارة ٢٣/٣/٢٠٢١ .
٧. بوساق ، محمد بن المدني ، ٢٠٠٢ ، اتجاهات السياسة الجنائية المعاصرة والشريعة الاسلامية ، ط١ الرياض ، مركز الدراسات والبحوث باكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية .
٨. تركي ، عمر ، ٢٠١٨ ، أهمية القطاع العام في تحسين السلامة المرورية ، الجزائر ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر من جامعة محمد بوضياف بالمسيلة معهد تسير التقنيات الحضرية .
٩. تركي ، محمد السعيد ، وآخرون ، ٢٠١٨ ، سياسة الوقاية والمنع من الجريمة الجزائر مجلة البحوث والدراسات المجلد (١٥) العدد (١) .
١٠. الجبوري ، خالد مجيد عبد الحميد ، ٢٠١٨ ، النظرية العامة للجريمة الوقائي ، الطبعة الاولى ، القاهرة المركز العربي للنشر والتوزيع .
١١. الركابي ، حسين علي جبار ، ٢٠٢٠ ، السياسة الوقائية في قانون المخدرات والمؤثرات العقلية رقم (٥٠) لسنة ٢٠١٧ ، اطروحة دكتوراه جامعة تكريت كلية الحقوق .
١٢. زغلول ، محمد السعيد بن بسيوني ، ١٩٨٧ ، موسوعة أطراف الحديث النبوي الشريف ، المجلد التاسع بيروت ، دار الكتب العلمية .
١٣. سرور ، أحمد فتحي ، ١٩٧٢ ، اصول السياسة الجنائية ، ط١ ، القاهرة ، دار النهضة العربية .
١٤. سليمان ، بارش ، مدخل لدراسة العلوم الجنائية ، السياسة الجنائية ، محاضرات مقدمة لطلبة الماجستير تخصص العلوم الجنائية ، جامعة باتنة .
١٥. السمراني ، أحمد سعد عبد الله ، ٢٠١١ دور الإدارة العامة للعلاقات والإعلام بالأمن العام في التوعية المرورية ، الرياض ، رسالة ماجستير مقدمة لجامعة نايف العربية للعلوم الأمنية كلية الدراسات العليا .
١٦. شنين ، سعيد ، ٢٠١٢ ، المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور ، الجزائر ، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير من جامعة الجزائر كلية العلوم الإسلامية قسم الشريعة .
١٧. شهلي ، يزيد ، ٢٠١١ ، المراقبة التقنية للمركبات ودورها في تخفيض حوادث المرور في الجزائر الزيارة الميدانية لوكالة رملي للمراقبة التقنية للسيارات والشاحنات ، الجزائر ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير من جامعة الحاج لخضر - باتنة ، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير .

١٨. عائشة، درقاوي، ٢٠١١، دراسة قياسية لحوادث المرور في الجزائر تطبيق منهجية (BOX-JENKINS) (1970-2009)، الجزائر
- مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علوم التسيير، جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم كلية الحقوق والعلوم التجارية
١٩. عبد الرضى، محمود، وآخرون، كاميرات المراقبة توثق الحوادث وتساعد الشرطة في عملها وتكشف لغز الجرائم، مقال منشور على الموقع <https://m-youm7-com.cdn> تاريخ الزيارة ٢٠٢١/٣/٨.
٢٠. العتاي، عمار حميد جلاب، ٢٠١٦، المسؤولية الجنائية عن الجرائم المرورية (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير مقدمة لجامعة ذي قار
٢١. عصيد، ناجح محمد حسن، حوادث السيارات في التشريع الجنائي الإسلامي دراسة فقهية مقارنة، ٢٠١٠، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في الفقه والتشريع، جامعة النجاح الوطنية في نابلس - فلسطين كلية الدراسات العليا.
٢٢. العورتاني، عامر، الإتجاهات الحديثة للوقاية من الجريمة، مقال منشور على الموقع <http://alrai.com> تاريخ الزيارة (٢٠٢١/٢/٢٧)
٢٣. غنيمات، طلال، كاميرات المراقبة تساهم في كشف العديد من الجرائم، مقال منشور على الموقع <https://alghad-com.cdn.ampproject.org> تاريخ الزيارة ٢٠٢١/٣/٨.
٢٤. قاسم، سعيد أحمد علي، الجرائم المرورية، ٢٠٠٩، مصر، رساله لنيل درجة الدكتوراه مقدمة الى جامعة الاسكندرية.
٢٥. محمد، عماد الدين ميرغني علي، ٢٠٢٠، الأسباب الموجبة للمسؤولية في حوادث المرور وأثرها في القانون الجنائي والقوانين المقارنة، السودان، مجلة العدل المجلد ١٨، العدد ٤٧.
٢٦. محمد، عماد الدين ميرغني علي، ٢٠٢٠، الأسباب الموجبة للمسؤولية في حوادث المرور وأثرها في القانون الجنائي والقوانين المقارنة، السودان، مجلة العدل المجلد ١٨ العدد ٤٧.
٢٧. مساني فاطمة، ٢٠١٨ قراءة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر الجزائر مجلة الباحث في العلوم الإنسانية والاجتماعية العدد ٣٢.
٢٨. نويس، نبيل، ٢٠٢٠، دور المراقبة التقنية للمركبات في الحد من حوادث المرور، الجزائر، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، المجلد: الرابع العدد: الأول.

المصادر الإنكليزية:

- 1- a7med , hamaza 3ala2 eldin mo7amad sayad , 2017 el2a7kam elmota3alaqah be7awadeth elsayar , be7ath takamily lenil darega elmagestir fy elfaqoh el2eslami , game3ah elnilin kaleyah eladab .
2. a7med , hamaza 3ala2 eldin mo7amad sayad , 2017 , el2a7kam elmota3alaqah be7awadeth elsayar , rasalah magestir moqademah legame3ah elnilin kaleyah eladab .
3. a7med , yowasaf mazhar , 2016 , bebian mada mosoleyah el2ash7s elgana2iah fy gara2em elmaror , be7ath monshor fafy mogalah darasat 3alom elsharee3ah walqanon , elmogald 43 , mal7aq 3 , elgame3ah elardoneyah .
4. a7med , nadeyah 3abd elloh elteef , 2017 , mahiah elsayasah eloqa2iah elgaza2iah , el3araq , mogalah game3ah takarit lel7aqoq elmogald (2) el3adad (1) elgoz (1) elsanaho (2) .
5. esma3in , hamady , 2017 , elgara2em elmaroreyah fy elgaza2er , mozakarah moqademah lenil shahadah elmater fy el3alom elqanoneyah legame3ah 8 may 1945 kaleyah el7aqoq wal3alom elsayaseyah .
6. behar , riad hany , elkhabeer el2amany safah es2 estakhmoha , moqal monshor 3alla elmawqe3 <https://www.almaalomah.com> tari5 elziarah 23/3/2021 .
7. bosaq , mo7amad ben elmodany , 2002 , ategahat elsayasah elgana2iah elmo3aserah washaree3ah el2eslameyah , t 1 elriad , morakaz eldarasat walba7oth bakadimeyah naif el3arabiah lel3alom el2omeyah .
8. taraki , 3amar , 2018 , 2ahomeyah elqata3 el3am fy ta7asin elsolamah elmaroreyah , elgaza2er , mozakarah ta5reg lenil shahadah elmater mon game3ah mo7amad bodiaf belmosilah mo3ahd tasir eltaqanyat el7adareyah .
9. taraki , mo7amad elso3id , wa5eron , 2018 , sayasah eloqayah walmona3 mon elgarimah , elgaza2er , mogalah elba7oth waldarasat elmogald (15) -el3adad (1) .
10. elgabory , khald maged 3abd el7amid , 2018 , elnazareyah el3amah leltagrim eloqa2y , eltaba3ah elola , elqaherah elmorakaz el3araby lelnashar waltawzee3 .
11. elrakaby , 7asin 3aly gabar , 2020 , elsayasah eloqa2iah fy qanon elmo5derat walmo2aserat el3aqleyah raqam (50) lesenah 2017 , ateroh daktora game3ah takarit kaleyah el7aqoq .
12. zaghalol , mo7amad elso3id ben besiony , 1987 , mooso3ah atraf el7adith elnaboy elshareef , elmogald elta2s3 birot , dar elktab el3alameyah .

13. saror , a7med fata7y , 1972 , asol elsayaseyah elgana2iah , t 1 , elqaherah , dar elnahda el3arabiah .
14. saliman , barsh , modakhal ledarasah el3alom elgana2iah , elsayasah elgana2iah , mo7aderat moqademah letalabah elmagestir takhasos el3alom elgana2iah , game3ah batnah .
15. elsamarany , a7med sa3d 3abd elloh , 2011 dor el2edarah el3amah lel3alaqat wal2e3lam bel2amon el3am fy eltawa3eyah elmaroreyah , elriad , rasalah magestir moqademah legame3ah naif el3arabiah lel3alom el2amoneyah kaleyah eldarasat el3alia .
16. shanin , sa3id , 2012 , elmosoleyah elgana2iah elmotartebah 3an 7awadeth elmaror , elgaza2er , mozakarah moqademah lenil darega elmagestir mon game3ah elgaza2er kaleyah el3alom el2eslameyah qasem elsharee3ah .
17. shhaly , yazid , 2011 , elmaraqebah eltaqaneyah lelmorakabat wadoraha fy ta5afid 7awadeth elmaror fy elgaza2er elziarah elmidaneyah lokalalah ramaly lelmaraqebah eltaqaneyah lelsayarat washa7enat , elgaza2er , mozakarah moqademah lenil shahadah elmagestir mon game3ah el7ag lekhadr -- batnah , kaleyah el3alom elaqtasadeyah wa3alom eltasyeer .
18. aish , daraqawy , 2011 , darasah qiaseyah le7awadeth elmaror fy elgaza2er tatabiq monahgeyah (BOX - JENKINS) (2009-1970) , elgaza2er mozakarah moqademah lenil shahadah elmagestir fy 3alom eltasyeer , game3ah 3abd el7amid abn badis mosta3anem kaleyah el7aqoq wal3alom eltagareyah .
19. 3abd elrada , mo7amod , wa5eron , kamerat elmaraqebah tawatha3 el7awadeth watasa3ed elshartah fy 3amalaha watakshaf le3az elgara2em , moqal monshor 3alla elmawqe3 [https://m-youm7-com.cdn . tari5 elziarah 8/3/2021](https://m-youm7-com.cdn.tari5elziarah8/3/2021) .
20. el3ataby , 3amar 7amid galab , 2016 , elmosoleyah elgana2iah 3an elgara2em elmaroreyah (darasah moqarnah) , rasalah magestirmardemah legame3ah zay qar kaleyah elqanon .
21. 3aseedah , nage7 mo7amad 7asan , 7awadeth elsayarat fy eltasharee3 elgana2y el2eslami darasah faqahiah moqarnah , 2010 , mozakarah moqademah lenil darega elmagestir fy elfaqoh waltasharee3 , game3ah elnaga7 elwataneyah fy nabls -- falsateen kaleyah eldarasat el3alia .
22. el3ortany , amer , el2etegahat el7adeth leloqayah mon elgarimah , moqal moshor 3alla elmawqe3 <http://alrai.com> tari5 elziarah (27/2/2021) .
23. ghanimat , talal , kamerat elmaraqebah tasahem fy kashaf el3adid mon elgara2em , moqal monshor 3alla elmawqe3 <https://alghad-com.cdn.ampproject.org> tari5 elziarah 8/3/2021 .
24. qasem , sa3id a7med 3aly , elgara2em elmaroreyah , 2009 , masr , rasaloh lenil darega eldaktora3 moqademah ela game3ah el2eskandereyah .
25. mo7amad , 3amad eldin merghany 3aly , 2020 , elsa3ab elmowagabah lelmosoleyah fy 7awadeth elmaror wa2atharaha fy elqanon elgana2y walqawanin elmoqarnah , elsodan , mogalah el3adal elmogald 18 , el3adad 47 .
26. mo7amad , 3amad eldin merghany 3aly , 2020 , elsa3ab elmowagabah lelmosoleyah fy 7awadeth elmaror wa2atharaha fy elqanon elgana2y walqawanin elmoqarnah , elsodan , mogalah el3adal elmogald 18 el3adad 47 .
27. mosany fatemah , 2018 qara2ah e7sa2iah le7awadeth elmaror fy elgaza2er , elgaza2er , mogalah elba7eth fy el3alom el2ensaneyah wal2egma3eyah el3adad 32.
28. nawayas , nabil , 2020 , dor elmaraqebah eltaqaneyah lelmorakabat fy el7ad mon 7awadeth elmaror , elgaza2er , elmogalah elakadimeyah lelba7oth elqanoneyah walsayaseyah , elmogald : elraba3 el3adad : elol ..