



YAKIN DOĐU ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĐİTİM ENSTİTÜSÜ
KAMU HUKUKU / ANABİLİM DALI

**KENDİ KENDİNE GİDEN ARAÇLARIN KAZALARINDA
CEZAI SORUMLULUK**

JAMAL SADO HABASH

Yüksek Lisans Tezi

LEFKOĐA
2021



جامعة الشرق الأدنى
معهد الدراسات العليا
كلية الحقوق / قسم القانون العام

المسؤولية الجزائية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة

جمال سعدو حبش

رسالة ماجستير

**KENDİ KENDİNE GİDEN ARAÇLARIN KAZALARINDA
CEZAİ SORUMLULUK**

JAMAL SADO HABASH

YAKIN DOĞU ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
KAMU HUKUKU / ANABİLİM DALI

Yüksek Lisans Tezi

DANIŞMAN

YRD.DOÇ.DR.AHMAD MUSTAFA ALİ

LEFKOŞA
2021

المسؤولية الجزائية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة

جمال سعدو حبش

جامعة الشرق الأدنى
معهد الدراسات العليا
كلية الحقوق / قسم القانون العام

رسالة ماجستير

بإشراف

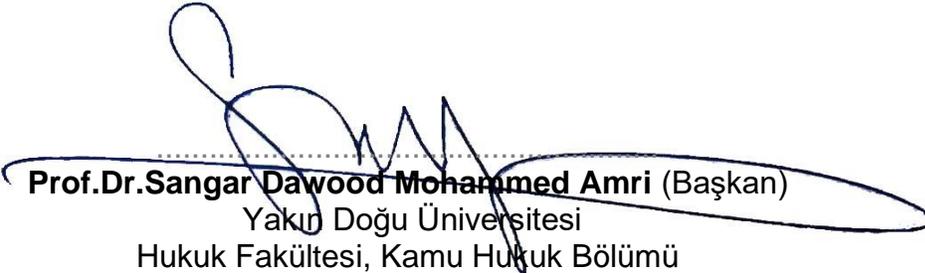
الاستاذ المساعد الدكتور احمد مصطفى علي

KABUL VE ONAY

Jamal Sado Habash tarafından hazırlanan "Kendi Kendine Giden Araçların Kazalarında Cezai Sorumluluk" başlıklı bu çalışma, 28/08/2021 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak jürimiz tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir

JÜRİ ÜYELERİ


.....
Yrd.Doç.Dr.Ahmad Mustafa Ali (Danışman)
Yakın Doğu Üniversitesi
Hukuk Fakültesi, Kamu Hukuk Bölümü


.....
Prof.Dr.Sangar Dawood Mohammed Amri (Başkan)
Yakın Doğu Üniversitesi
Hukuk Fakültesi, Kamu Hukuk Bölümü


.....
Yrd.Doç.Dr.Tavga Abbas Towfiq
Yakın Doğu Üniversitesi
Hukuk Fakültesi, Kamu Hukuk Bölümü

.....
Prof. Dr. K. Hüsnü Can Başer
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
Müdürü

قرار لجنة المناقشة

نحن كأعضاء لجنة مناقشة طالب الماجستير جمال سعدو حبش في رسالته الموسومة بـ " المسؤولية الجزائية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة " نشهد بأننا اطلعنا على الرسالة وناقشنا الطالب في محتوياتها بتاريخ 2021/08/28، ونشهد بأنها جديرة لنيل درجة الماجستير

أعضاء لجنة المناقشة

.....
الاستاذ المساعد الدكتور احمد مصطفى علي (المشرف)
جامعة الشرق الادنى
كلية الحقوق، قسم القانون العام

.....
الاستاذ الدكتور سه نكه رداود محمد عمري (رئيس لجنة المناقشة)
جامعة الشرق الادنى
كلية الحقوق، قسم القانون العام

.....
الاستاذ المساعد الدكتورة تافكه عباس توفيق
جامعة الشرق الادنى
كلية الحقوق، قسم القانون العام

.....
الاستاذ الدكتور ك. حسنو جان باشير
معهد الدراسات العليا
المدير

BİLDİRİM

Ben **JAMAL SADO HABASH** olarak beyan ederim ki **Kendi Kendine Giden Araçların Kazalarında Cezai Sorumluluk**, başlıklı tezi 'Yrd.Doç.Dr.Ahmad Mustafa Ali' nin denetimi ve danışmanlığında hazırladığımı, tezin tamamen kendi çalışmam olduğunu ve her alıntıya Sosyal Bilimler Enstitüsünün tez yazım kurallarına bağlı kalarak yaptığımı taahhüt ederim. Tezimin kağıt ve elektronik kopyalarının Yakın Doğu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü arşivlerinde saklanmasına izin verdiğimi onaylarım.

Bu Tez benim kendi çalışmamdır. Bu tezde yer alan tüm iddia, fikir, yorum, öneri ve çevirilerin sorumluluğu yazar olarak bana aittir.

Bağlı olduğum Sosyal Bilimler Enstitüsü hiçbir koşul veya şart altında, tezin içeriğini ve bilimsel sorumluluğunu taşımamaktadır. Yapılan ve yayınlanan çalışmaların tüm sorumlulukları yazar olarak bana aittir.

- Tezimin tüm içeriğine heryerden erişilebilir.
- Tezimin içeriğine Sadece Yakın Doğu Üniversitesinde erişilebilir.
- Tezimin içeriğine iki yıl boyunca hiçkimse tarafından erişilemez, eğer bu sürenin sonunda sürenin uzatılmasını talep etmezsem, sürenin sonunda tezimin tüm içeriğine heryerden erişilebilir.

Tarih : 28/08/2021

İmza :

Adı ve Soyadı: JAMAL SADO HABASH

الاعلان

أنا جمال سعدو حبش، أعلن بأن رسالتي الماجستير بعنوان المسؤولية الجزائرية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، كانت تحت إشراف وتوجيهات الاستاذ المساعد الدكتور احمد مصطفى علي، ولقد أعددتها بنفسى تماماً، وكل اقتباس كان مقيداً بموجب الالتزامات والقواعد المتبعة في كتابة الرسالة في معهد العلوم الاجتماعية. أؤكد بأنني أسمح بوجود النسخ الورقية والإلكترونية لرسالتي في محفوظات معهد العلوم الاجتماعية بجامعة الشرق الأدنى. هذه الرسالة هي من عملي الخاص، وأتحمل مسؤولية كل الادعاءات والأفكار والتعليقات والاقتراحات والنصوص المترجمة في هذه الرسالة هي مسؤولية المؤلف. معهد العلوم الاجتماعية الذي أنتمي إليه ليس له أي تبعية أو مسؤولية علمية تحت أي ظرف من الظروف، جميع مسؤوليات المصنفات المنشورة المنشورة تخصني كمؤلف.

- المحتوى الكامل لرسالتي يمكن الوصول اليها من أي مكان.
- رسالتي يمكن الوصول اليها فقط من جامعة الشرق الأدنى.
- لا يمكن أن تكون رسالتي قابلة للوصول اليها لمدة عامين (2). إذا لم أتقدم بطلب للحصول على الامتداد في نهاية هذه الفترة، فسيكون المحتوى الكامل لرسالتي مسموح الوصول اليها من أي مكان.

تاريخ: 2021/08/28

التوقيع:

الاسم واللقب: جمال سعدو حبش

TEŐEKKÜR

Sabrın ve iŐi tamamlama yeteneđinin kutsanması için önce Yüce Allah'a Őükredin ve övün, çünkü Tanrı bu nimetler için övgü olsun. Bu çalışmayı denetlemeyi tercih eden saygın Yrd.Doç.Dr. Ahmed Mustafa Ali teşekkürü ve takdirimi sunuyorum. Ayrıca, çalışmaya devam etmeyi desteklemiş ve buna yardımcı olsak bile, Yakındođu Üniversitesi'ne yüksek lisans eğitimi alma fırsatı verdikleri için teşekkür ve minnettarlığımı, Sayın Kavar Musa'ya teşekkür ederim.

شكر وتقدير

الشكر والثناء لله عز وجل اولا على نعمة الصبر والقدرة على انجاز العمل، فله الحمد على هذه النعم، واتقدم بالشكر والتقدير الى استاذي الفاضل الأستاذ المساعد الدكتور احمد مصطفى علي الذي تفضل بإشرافه على هذه الرسالة، ولكل ما قدمه لي من دعم وتوجيه وارشاد لإتمام هذا العمل على ما هو عليه فله أسمى عبارات الثناء والتقدير، كما اتقدم بالشكر والتقدير الى الأساتذة الاعزاء الذين لم يدخروا جهدا في مساندتنا لمواصلة الدراسة وكان لهم العون في ذلك ، واتقدم بالشكر والتقدير الى جامعة الشرق الادنى لإتاحة الفرصة لي في دراسة الماجستير، كما اشكر الاخ كاو ار موسى منسق القسم العربي على جهوده القيمة ، كما اتقدم بالشكر والتقدير الى كل من ساهم في متابعة عملي عند مرحلة الدراسة.

ÖZ

KENDİ KENDİNE GİDEN ARAÇLARIN KAZALARINDA CEZAI SORUMLULUK

Ulaşım sürekli gelişmektedir ve insanoğlu her zaman konfor ve refahı için modern icatlardan ve tekniklerden yararlanır. Bu buluşları kullananlar zarar için hayatları riske atmalı, zararlarını telafi etmelidir ve devletler bu araçların önümüzdeki yıllarda yayılmasını öngören park ücretleri ile ehliyet ve tescil ücretlerini muaf tutarak bu tür araçlar için bu imkanları sağlamak için harekete geçerken, yollarda kendi kendine giden araçların çoğalmasıyla pratikte gündeme gelecek sorunları çözmeye giderken mesajı pratik olarak önemli hale getirmektedir. Teorik önem, arap devletinde bugüne kadar kendi kendine giden araçların çoğalmaması nedeniyle ve bu teknolojiye en iyi şekilde yararlanmak ve çeşitli alanlarda kullanmak için yapay zekanın kullanımına yönelik eğilim ışığında, özellikle Arap Kütüphanesi'nde bu konudaki referansların ve yargı kararlarının azlığında yatmaktadır, bu da devletlerin kendi kendine giden araçların teknolojisini devletin yollarında kullanılabilir hale getirmelerine yardımcı olan yasama sistemi sorusunu gündeme getirmektedir?

Kendi kendine giden araçların sunduğu avantajlarla, uygulamadaki dezavantajların bir başka yönü ortaya çıkmıştır: trafik kazaları ve insanlara ve paraya neden olabilecekleri ölümler ve hasarların yanı sıra, bu tür bir aracı düzenlemek için Federal Trafik Yasası kapsamında yasal hükümlerin bulunmaması. Bu çalışma ile, kendi kendine giden araçların ne olduğunu, benzer sistemlerden ayırt etmenin yanı sıra, kendi kendine giden araç kazalarının sorumluluğunun niteliğini ve yasanın konumunu vurgulayacağız.

Anahtar Kelimeler: Cezai sorumluluk. Kendi kendine giden araçlar. Federal Trafik Yasası.

ABSTRACT

CRIMINAL LIABILITY FOR SELF-DRIVING VEHICLE ACCIDENTS

Transportation is constantly evolving and human beings always harness modern inventions and techniques for their comfort and well-being. Those who use these inventions put lives at risk and money for damage, they must compensate the injured for their damage, and as states move to provide these facilities for this type of vehicle by exempting parking fees and license and registration fees, which predicts the spread of these vehicles in the coming years, making the message practically important when going to solve the problems that will be raised in practice when the proliferation of self-driving vehicles in the roads. The theoretical importance lies in the scarcity of references and judicial rulings on this subject in the Arab Library in particular, due to the non-proliferation of self-driving vehicles in the Arab state so far, and in light of the trend towards the use of artificial intelligence in order to make the most of this technology and use it in various fields, which raises the question of the legislative system that helps states to make the technology of self-driving vehicles available in the roads of the state?

With the advantages offered by self-driving vehicles, another aspect of the disadvantages in practice has emerged: traffic accidents and the deaths and damage they can cause to people and money, as well as the absence of legislative provisions under the Federal Traffic Act to regulate this type of vehicle. Through this study, we will show what self-driving vehicles are, in addition to distinguishing them from similar systems, as well as highlighting the nature of responsibility for self-driving vehicle accidents and the position of the law.

Keywords: Penal liability. self-driving vehicles. Federal Traffic Law. Criminal Policy..

الملخص

المسؤولية الجزائرية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة

إن وسائل النقل في تطور مستمر ودائماً ما يسخر الإنسان الاختراعات والتقنيات الحديثة في سبيل راحته ورفاهيته، فان من يستخدم هذه المخترعات فيعرض الارواح للخطر والاموال للتلف، عليه ان يعوض المضرور عن اضراره، ومع توجه الدول في تقديم هذه التسهيلات لهذا النوع من المركبات من خلال الاعفاء من رسوم المواقف ورسوم الترخيص والتسجيل مما ينبئ بانتشار هذه المركبات في السنوات القادمة مما يجعل للرسالة اهمية عملية عند التوجه لحل الاشكاليات التي سيثيرها الواقع العملي عند انتشار المركبات ذاتية القيادة في الطرق. وتكمن الاهمية النظرية في ندرة المراجع والاحكام القضائية في صدد هذا الموضوع في المكتبة العربية على وجه الخصوص، ويرجع ذلك إلى عدم انتشار المركبات ذاتية القيادة في الدولة العربية حتى الان، وعلى ضوء ما تتجه اليه الامور نحو استخدام الذكاء الاصطناعي وذلك للاستفادة القصوى من هذه التقنية واستخدامها في مختلف المجالات، مما يبعث على التساؤل عن المنظومة التشريعية التي تساعد الدول على ان تتاح تقنية المركبات ذاتية القيادة في طرق الدولة؟

ومع المزايا التي تقدمها المركبات ذاتية القيادة، إلا انه ظهر لها جانباً آخر من المساوئ في الواقع العملي ويتمثل في حالات وقوع الحوادث المرورية وما يمكن ان يسببه من وفيات واضرار بالأشخاص والاموال، فضلاً عن عدم وجود نصوص تشريعية ضمن قانون المرور الاتحادي لتنظيم هذا النوع من المركبات. ومن خلال هذه الدراسة سوف نبين ماهية المركبات ذاتية القيادة، بالإضافة إلى التمييز بينها وبين ما يشابهها من انظمة، وكذلك سوف نسلط الضوء على طبيعة المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، وموقف قانون.

الكلمات المفتاحية: المسؤولية الجزائرية. المركبات ذاتية القيادة. قانون المرور الاتحادي. السياسة الجنائية. المسؤولية الموضوعية.

İÇİNDEKİLER

KABUL VE ONAY	
BİLDİRİM	
TEŞEKKÜR	iii
ÖZ	iv
ABSTRACT	v
İÇİNDEKİLER	vi
GİRİŞ	1
BÖLÜM 1	4
Kendi kendine giden araçların doğası	4
1.1: Kendi kendine giden araçların doğası	4
1.1.1: Kendi kendini süren araçların tanımı	4
1.1.2: Otonom araçlar ve benzer sistemler arasında ayırım yapın	6
1.2: Otonom araç segmentleri.....	9
1.2.1: Kendi kendini süren araçlarda özerklik derecesi	9
1.2.2: Kendi kendini süren araçların ikili bölümü	10
BÖLÜM 2	13
Kendi kendine giden araçlar için sorumluluk	13
2.1: Kendi kendini süren araçlar için sorumluluk kavramı ve nedeni	13
2.1.1: Kendi kendini süren araçlar için sorumluluk kavramı	13
2.1.2: Kendi kendini süren araçlar için sorumluluk hatası	14
2.2: Kendi kendini süren araçlar için sorumluluğun niteliği	19
2.2.1: Kendi kendini süren aracın sorumluluğu olumludur	19
2.2.2: Kendi kendini süren araçların kazaları için sorumluluk olumsuz niteliktedir ..	20
2.2.3: Kendi kendini süren araçların kazalarına ilişkin sorumluluk nesnel niteliktedir	22
2.2.4: Ahlaki nitelikteki kendi kendini süren araçların kazalarından sorumluluk	27

BÖLÜM 3	32
Kendi kendini süren araçların kazalarında cezai sorumluluğun temeli.....	32
3.1: Katılım kurallarında sorumluluğun temeli, riskler ve çifte suçluluk	32
3.1.1: Kendi kendini süren araçların kazalarına ilişkin sorumluluğun temelinin cezai katkı ışığında açıklaması	33
3.1.2: Önceki riskler ışığında sürücüsüz araçların kazalarına ilişkin sorumluluk esasının açıklanması	44
3.1.3: Çifte suçluluk ışığında sürücüsüz araçların kazalarına ilişkin sorumluluğun temelinin açıklanması	45
3.2: Kendi kendini süren araçlar için sorumluluğun temelinin halefiyet, temsil ve kişisel hata fikri ışığında açıklaması	46
3.2.1: Kendi kendine giden araçların kazalarında sorumluluk esasının sorumluluk sırası ışığında açıklanması	46
3.2.2: Kendi kendine giden araçların kazalarında sorumluluk esasının hukuki temsil ışığında açıklanması	47
3.2.3: Kişisel kusur ışığında sürücüsüz araçların kazalarına ilişkin sorumluluğun esasının açıklanması	48
BÖLÜM 4	50
Kendi kendine giden araçların kazalarından kaynaklanan cezai sorumluluğun unsurları.....	50
4.1: malzeme köşesi	50
4.1.1: davranış	50
4.1.2: Sonuç	53
4.1.3: nedensellik.....	54
4.2: ahlaki köşe.....	57
4.2.1: kasıtlı suçlar	58
4.2.2: kasıtsız suçlar	61
SON	68
KAYNAKÇA	71
İNTİHAL RAPORU	79

قائمة المحتويات

.....	قرار لجنة المناقشة
.....	الاعلان
ج.....	شكر وتقدير
د.....	الملخص
ه.....	قائمة المحتويات
1.....	المقدمة
4.....	الفصل الاول
4.....	ماهية المركبات ذاتية القيادة
4.....	1.1: ماهية المركبات ذاتية القيادة
4.....	1.1.1: تعريف المركبات ذاتية القيادة
6.....	2.1.1: التمييز بين المركبات ذاتية القيادة والانظمة المشابهة لها
9.....	2.1: تقسيمات المركبات ذاتية القيادة
9.....	1.2.1: درجة الذاتية في المركبات ذاتية القيادة
10.....	2.2.1: التقسيم الثنائي للمركبات ذاتية القيادة
13.....	الفصل الثاني
13.....	التعريف بالمسؤولية عن المركبات ذاتية القيادة
13.....	1.2: مفهوم المسؤولية عن المركبات ذاتية القيادة وعلتها
13.....	1.1.2: مفهوم المسؤولية عن المركبات ذاتية القيادة
14.....	2.1.2: علة المسؤولية عن المركبات ذاتية القيادة

- 2.2: طبيعة المسؤولية عن المركبات ذاتية القيادة..... 19
- 1.2.2: المسؤولية عن المركبة ذاتية القيادة ذات طبيعة ايجابية..... 19
- 2.2.2: المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة ذات طبيعة سلبية..... 20
- 3.2.2: المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة ذات طبيعة موضوعية..... 22
- 4.2.2: المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة ذات طبيعة معنوية..... 27

32.....الفصل الثالث

32.....اساس المسؤولية الجنائية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة

1.3: اساس المسؤولية في قواعد المساهمة والمخاطر والازدواج الجرمي..... 32

1.1.3: تفسير اساس المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة على ضوء المساهمة الجنائية... 33

2.1.3: تفسير اساس المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة على ضوء المخاطر السابقة.... 44

3.1.3: تفسير اساس المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة على ضوء الازدواج الجرمي.. 45

2.3: تفسير اساس المسؤولية عن المركبات ذاتية القيادة في ضوء فكرة التتابع والانابة والخطأ

الشخصي..... 46

1.2.3: تفسير اساس المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة على ضوء التتابع في المسؤولية 46

2.2.3: تفسير اساس المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة على ضوء الانابة القانونية..... 47

3.2.3: تفسير اساس المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة على ضوء الخطأ الشخصي.... 48

50.....الفصل الرابع

50.....اركان المسؤولية الجنائية الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة

1.4: الركن المادي..... 50

1.1.4: السلوك..... 50

53.....	2.1.4: النتيجة
54.....	3.1.4: العلاقة السببية
57.....	2.4: الركن المعنوي
58.....	1.2.4: الجرائم العمدية
61.....	2.2.4: الجرائم غير العمدية
68.....	الخاتمة
71.....	المصادر والمراجع
78.....	تقرير الاستيلاء

المقدمة

أولاً: مدخل تعريفى بموضوع البحث وأهميته:

إن التطور العلمى والتقنى الذى بدأ مع نهاية القرن التاسع عشر، أفرز مستحدثات من المشاكل التى عانتها عاتق الفكر القانونى القائم عبء ايجاد حلول قانونية لها حتى توفر نوعاً من التوازن بين العلاقات الاجتماعية والقانونية المتشابكة الناشئة عن هذه المستحدثات، وبخاصة ما ينتج عنها من جرائم تلحق بالأشخاص والاموال لضمان مساءلة فاعلها وجبر الاضرار الناتجة عنها.

ويقع على عاتق الدول سبر اغوار كل تطور علمى فى ساحة التكنولوجيا، لتوظيفه فى خدمة الدولة والمقيمين عليها، ومن اهم التقنيات البارزة على الساحة الحديثة هو الذكاء الاصطناعى، حيث ان الدول تسعى لتوظيف تقنيات الذكاء الاصطناعى فى شتى ميادين الحياة للاستفادة من مميزاتاها، وتلعب تقنية الذكاء الاصطناعى دوراً هاماً فى وسائل النقل العام، وذلك فى المركبات ذاتية القيادة حيث تقوم المركبة بتولى مهام القيادة دون السائق ويكون دور السائق مقتصرأ على تحديد جهة الوصول وعندها تقود المركبة نفسها بنفسها.

ومع المزايا التى تقدمها المركبات ذاتية القيادة، إلا انه ظهر لها جانباً آخر من المساوئ فى الواقع العملى ويتمثل فى حالات وقوع الحوادث المرورية وما يمكن ان يسببه من وفيات واضرار بالأشخاص والاموال، فضلاً عن عدم وجود نصوص تشريعية ضمن قانون المرور الاتحادي لتنظيم هذا النوع من المركبات.

ومن خلال هذه الدراسة سوف نبين ماهية المركبات ذاتية القيادة، بالإضافة إلى التمييز بينها وبين ما يشابهها من أنظمة، وكذلك سوف نسلط الضوء على طبيعة المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، وموقف قانون.

الاهمية العلمية: إن وسائل النقل فى تطور مستمر ودائماً ما يسخر الإنسان الاختراعات والتقنيات الحديثة فى سبيل راحته ورفاهيته، فان من يستخدم هذه المخترعات فيعرض الارواح للخطر والاموال للتلف، عليه ان يعوض المضرور عن اضراره، ومع توجه الدول فى تقديم هذه التسهيلات لهذا النوع من المركبات من خلال الاعفاء من رسوم المواقع ورسوم الترخيص والتسجيل مما ينبئ بانتشار هذه المركبات فى السنوات القادمة مما يجعل للرسالة اهمية عملية عند التوجه لحل الاشكاليات التى سيثيرها الواقع العملى عند انتشار المركبات ذاتية القيادة فى الطرق.

الاهمية النظرية: تكمن الاهمية النظرية فى ندرة المراجع والاحكام القضائية فى صدد هذا الموضوع فى المكتبة العربية على وجه الخصوص، ويرجع ذلك إلى عدم انتشار المركبات ذاتية القيادة فى الدولة العربية

حتى الان، وعلى ضوء ما تتجه اليه الامور نحو استخدام الذكاء الاصطناعي وذلك للاستفادة القصوى من هذه التقنية واستخدامها في مختلف المجالات، مما يبعث على التساؤل عن المنظومة التشريعية التي تساعد الدول على ان تتاح تقنية المركبات ذاتية القيادة في طرق الدولة؟

ثانيا: اشكالية البحث:

تثور اشكالية البحث نحو المسؤول عن الجرائم التعويضية في حالة احداث ضرر للغير من خلال الحوادث الناجمة عن المركبات ذاتية القيادة، فأى مسؤولية تتوافق مع خصائص ومميزات هذا الجيل من المركبات؟ وفي حال كان السبب الوحيد في اضرار الغير هو في المركبة ذاتية القيادة نفسها وبدون تدخل بشري، من هو المسؤول جزائياً عنها وعن تعويض المضرور؟ السائق/ المالك ام الشركة المصنعة؟

ثالثا: تساؤلات البحث:

1. هل بالإمكان تطبيق المسؤولية عن فعل الغير على المركبات ذاتية القيادة؟
2. هل تتوافق احكام المسؤولية عن فعل الغير مع المسؤولية عن الآلة بوضعها الراهن وفقاً لقانون العقوبات مع المركبات ذاتية القيادة؟ ام يستدعي ذلك تدخلاً تشريعياً؟

رابعا: فرضية البحث:

تتطلق فرضية البحث خلال الإجابة عما يلي:

1. ما المقصود بالمركبات ذاتية القيادة؟
2. هل بالإمكان ان يسري على الحوادث المرتكبة بواسطة هذه المركبات قانون المرور الاتحادي النافذ؟ ام يقتضي الامر تشريع قانون خاص ينظم احكامها؟
3. هل ان مسؤولية قائد المركبة عن الحوادث المرتكبة هي مسؤولية شخصية ام مسؤولية عبر الغير؟

خامسا: منهجية البحث:

سوف تنتهج الدراسة المنهج التحليلي، من خلال تحليل النصوص القانونية المتعلقة بهذا النوع من المركبات في قانون العقوبات، وسوف تشير الدراسة المسؤولية بوصفها العام وكيفية انطباقها على هذا النوع من المركبات، وذلك باستخدام البحوث القانونية المحكمة التي درست احكام المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة وسوف ترى الدراسة موقف قانون العقوبات على هذا الجيل من المركبات والحوادث الناتجة عنها

سادسا: الدراسات السابقة:

خلال بحثي في المسؤولية الجزائية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، لم أجد إلا مرجعاً عربياً واحداً تناول دراسة الموضوع وهو للكاتب الاستاذ ميشال مطران بعنوان المركبات ذاتية القيادة التحديات القانونية والتقنية، بالإضافة إلى بحث باللغة الانجليزية بعنوان:

1. From science fiction to reality: How will the law adapt to self- driving ?vehicles

من الخيال العلمي إلى الواقع: كيف سيتكيف القانون مع المركبات ذاتية القيادة؟ للدكتور "عماد عبد الرحيم دحيات". وتتوفر دراسات امريكية عن الموضوع ومن ابرزها:

-1 Gray, E. M. & Rachel, A. L. (2012). The coming collision between autonomous vehicles and the liability system. Santa Clara law review, 52, 1321- 1344.

-2 Hubbard, F. P. (2015). Sophisticated robots: Balancing liability, regulation, and innovation. Fla. L. Rev., 66, 1803- 1850.

والجدير بالذكر ان الدراسات السابقة لم تتطرق إلى المسؤولية الجزائية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة بالمقارنة مع قواعد المسؤولية في قانون العقوبات، انما تناولت احكام المسؤولية المدنية عن تلك الحوادث وفقاً لقواعد المسؤولية المدنية والتي يختلف اساسها عن اساس المسؤولية في قانون العقوبات.

سابعا: هيكلية البحث:

ولكي نضيف لهذه الدراسة لمسة مفيدة في ميدان المعرفة القانونية ارتأينا أن نبحت الموضوع في ثلاث فصول يسبقها مبحث تمهيدي نوضح فيه ماهية المركبات ذاتية القيادة. ففي الفصل الاول بحثنا في التعريف بالمسؤولية عن المركبات ذاتية القيادة. اما الفصل الثاني فخصصناه للبحث عن اساس المسؤولية الجنائية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة. اما الفصل الثالث والأخير فقد تناولنا فيه اركان المسؤولية الجنائية الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة. واوردنا خاتمة تضمنت اهم النتائج والاستنتاجات التي توصلنا اليها مع مجموعة من التوصيات.

الفصل الاول

ماهية المركبات ذاتية القيادة

بداية يتعين الوقوف على ماهية المركبات ذاتية القيادة والتمييز بينها وبين الانظمة المشابهة لها في المبحث الاول، ثم في المبحث الثاني سوف نتناول انواع المركبات ذاتية القيادة.

ويجدر التنويه إلى اننا سوف نبحث في الجوانب القانونية للمركبات ذاتية القيادة وبالقدر اللازم للبحث القانوني، دون الخوض في سلبياتها وايجابياتها وكذلك اهميتها البيئية والاقتصادية، وبناء عليه سنقوم بتقسيم المبحث التمهيدي إلى مطلبين، المطلب الاول: ماهية المركبات ذاتية القيادة. والمطلب الثاني: تقسيمات المركبات ذاتية القيادة.

1.1: ماهية المركبات ذاتية القيادة

سوف نتناول في هذا المطلب بالشرح المقصود بالمركبات ذاتية القيادة من خلال تعاريف الفقهاء ثم سوف نميز بينها وبين ما يشابهها من انظمة، وبناء عليه سنقوم بتقسيم هذا المطلب إلى فرعين، الفرع الاول: تعريف المركبات ذاتية القيادة. والفرع الثاني: التمييز بين المركبات ذاتية القيادة والانظمة المشابهة لها.

1.1.1: تعريف المركبات ذاتية القيادة

المقصود بالمركبة ذاتية القيادة بانها تقود نفسها جزئياً أو كلياً وقد لا تتطلب في نهاية المطاف اي سائق⁽¹⁾، ويمكن تعريفها كذلك بانها "عبارة عن مركبة تستخدم مزيجاً من اجهزة الاستشعار والكاميرات والرادار والذكاء الاصطناعي للتنقل بين وجهات بدون تدخل بشري، وحتى تكون السيارة مستقلة تماماً، يجب ان تكون

(1) ينظر: جايمس م. اندرسن واخرون، تقنية المركبات المستقلة (ذاتية القيادة) دليل لصانعي السياسات، مؤسسة RAND، كاليفورنيا، 2016، ص 2.

قادرة على التنقل دون تدخل الإنسان إلى وجهة محددة مسبقاً⁽²⁾، فهي تلك المركبات التي يتوقع ان تؤدي مهمة النقل على الطرقات من دون سائق، ومن دون سيطرة مباشرة لأي انسان على مستوى القرارات وردود الفعل⁽³⁾، فالمركبات ذاتية القيادة، هي جيل جديد من المركبات قيد التطوير وقادر على السير على الطرق دون سيطرة بشرية مباشرة⁽⁴⁾، حيث تتيح تقنية الذكاء الاصطناعي للمركبة اداء جميع وظائف القيادة ومراقبة الظروف على الطريق بحيث يكون دور السائق البشري مقتصر على تزويد المركبة بالرحلة أو ادخال الملاحظة⁽⁵⁾.

وقد عرف قانون المرور الالمانى المركبات ذاتية القيادة والمعدل في عام 2017 وبموجب ذلك التعديل تم التصريح باستخدام المركبات ذاتية القيادة في الطرق العامة بانها "تلك المركبات التي لديها تقنية للتحكم في مهمة القيادة- بما في ذلك التوجيه الطولي والعرضي- للمركبة الخاصة بعد تنشيط (القيادة الذاتية)، وهي قادرة على الالتزام بلوائح المرور التي توجه المركبة اثناء القيادة الذاتية بالكامل، والتي يمكن الغاء تنشيطها يدوياً بواسطة السائق في اي وقت، كما يمكن ان تنبه السائق بصرياً أو صوتياً أو تكتيكياً أو غير ذلك إلى ضرورة التحكم في المركبة يدوياً في الحال، مع وجود وقت كافٍ قبل تسليم سيطرة المركبة إلى السائق، على ان السائق هو من يتولى تنشيط وظيفة القيادة الذاتية بشكل كامل، وهو من يتحكم بالمركبة، حتى وان لم يتحكم بها فعلياً في سياق استخدام وظيفة القيادة الذاتية"⁽⁶⁾.

ويستلزم المشرع الالمانى تواجد السائق في المركبة وان انتقلت دفة القيادة الذاتية بالكامل لها، واضعاً المشرع الالمانى- في اعتباره ان استخدام القيادة الذاتية للمركبة لا يجب ان يكون على حساب مستخدمي الطريق الاخرين، لا سيما ضحايا الحوادث المحتملة⁽⁷⁾.

(2) A self- driving car is a vehicle that uses a combination of sensors, cameras, radar and artificial intelligence to travel between destinations without a human operator. To qualify as fully autonomous, a vehicle must be able to navigate without human intervention to a predetermined destination over roads that have not been adapted for its use. <https://searchenterpriseai.techtarget.com/definition/driverless-car>. visit day: 12/5/2021.

(3) ينظر: ميشال مطران، المركبات ذاتية القيادة التحديات القانونية والتقنية، شركة المطبوعات للتوزيع والنشر، بيروت، 2018، ص 33.

(4) Gary, E. M. & Rachel, A. L. (2012). The coming collision between autonomous vehicles and the liability system. Santa Clara law review, 52, 21-34. P 1321.

(5) Dr. Emad, A. R. (2018). From science fiction to reality: how will the law adapt to self- driving vehicles? Journal of arts and humanities, 7 (9), 34- 43. P 34.

(6) article& 1a des strabenerkehrsgesetz.

(7) ينظر: د. ابتسام علي البواوي، احكام التأمين الاجباري من المسؤولية المدنية- دراسة مقارنة، اطروحة دكتوراه، اكااديمية شرطة دبي، 2018، ص 83.

ومن خلال التعاريف السابقة للمركبة ذاتية القيادة يتضح لنا ان دور السائق هو تزويد المركبة بمعطيات جهة الوصول، وبعدها تقود المركبة نفسها من خلال تقنيات الذكاء الاصطناعي باستخدام اجهزة الاستشعار والرادار والكاميرات المزودة بها للوصول إلى المكان الذي تم تحديده سلفاً.

وبعد ان انتهينا من تعريف المركبات ذاتية القيادة وقبل الخوض في انواعها، يتعين علينا التمييز بينها وبين الانظمة المشابهة لها في الفرع الثاني.

2.1.1: التمييز بين المركبات ذاتية القيادة والانظمة المشابهة لها

سنتناول في هذا الفرع التمييز بين المركبات ذاتية القيادة وما يشابهها من انظمة تتشارك معها في بعض الجوانب ومدى الاختلاف بينها، مثل المركبات التقليدية وكذلك الطائرات دون طيار، وبناء عليه سنقوم بتقسيم هذا إلى فقرتين كما يلي:

الفقرة الاولى: التمييز بين المركبات ذاتية القيادة والمركبات التقليدية:

عرفت المادة الاولى من القانون الاتحادي الاماراتي رقم (21) لسنة 1995 بشأن السير والمرور المركبة على انها "...آلة ميكانيكية أو دراجة عادية أو نارية أو عربة أو اي جهاز اخر يسير على الطريق بقوة ميكانيكية أو بأية وسيلة اخرى ويشمل ذلك الجرار".

وقد عرفت اتفاقية السير على الطرق لعام 1968 (اتفاقية فينا) المركبة بعبارة السيارة في المادة الاولى على انها: "...اي مركبة تسير بالطاقة وتستخدم عادة لنقل الاشخاص أو البضائع عن طريق البر، أو لسحب المركبات التي تستخدم لنقل الاشخاص أو البضائع على الطرق، ويتضمن هذا المصطلح سيارات الركاب الكهربائية (التروولي)، وهي المركبات الموصلة بناقل كهربائي وليست محمولة على قضبان، ولا يشمل هذا المصطلح المركبات من قبيل الجرارات الزراعية التي تستخدم لنقل الاشخاص أو البضائع على الطرق".

نرى ان تعريف السيارة في اتفاقية فينا كان اوسع واشمل من تعريف المشرع الاتحادي للمركبة، حيث ان الاتفاقية شملت انواع مختلفة من المركبات التي تسير بالطاقة والتي تسير بالكهرباء، فضلاً عن ان تعريف الاتفاقية نص على الطريق البري في متن التعريف، بينما المشرع الاتحادي قد افرد للطريق تعريفاً اخر في موضع آخر ولم يورده في تعريفه للمركبة.

وعرف الفقه السيارة انها كل مركبة ذات محرك آلي معدة للسير في الطرق العامة عدا المعدة للسير على الخطوط الحديدية (8)، وايضاً بانها كل مركبة برية تسير على الارض بقوتها الدافعة الذاتية (9).

وفي شأن المركبات التقليدية فقط اشترط قانون السير والمرور الاتحادي الاماراتي ان يكون للمركبة الميكانيكية سائق مؤهل لقيادة المركبة (10)، وكذلك اتفاقية السير على الطرق لعام 1968 (اتفاقية فيينا) إذ نصت صراحة على وجود سائق لكل مركبة متحركة (11).

والسائق هو ذلك الشخص الذي يحمل رخصة القيادة ويتولى قيادة المركبة وفق ما نصت عليه المادة (13) من قانون السير والمرور الاتحادي، واما التعريف الواقعي والعملي للسائق هو كل من يتحكم بعجلة قيادة المركبة بالفعل ويتولى تحريكها لحظة وقوع الحادث ولو لم يكن مصرحاً له بقيادته (12).

وكذلك فانه عندما ترتكب المركبة ذاتية القيادة حادثاً، فانه على الارجح ان يكون حدث شيء ما خطأ في نظام تفادي الاصطدام أو ان المركبة واجهت ظروفاً لم تكن مبرمجة بما فيه الكفاية للتعامل معها، بخلاف حوادث المركبات التقليدية حيث ان عطل المركبة ينطوي على وجود نوع من الخلل، مثل انفجار الاطار أو انفجار خزان الغاز، فان العطل في المركبات ذاتية القيادة يكون غالباً خطأ برمجي أو فشل في النظام والذي قد يتسبب في وجود العديد من الاطراف المختلفة التي من المحتمل ان تكون مسؤولة عن الحادث بسبب العطل الحاصل (13).

ومن خلال ما تطرقنا اليه في تعاريف المركبات ذاتية القيادة والمركبات التقليدية، فان الفارق الاساسي يكمن بينهما في ان المركبة ذاتية القيادة تسير على الطرق بدون تدخل بشري، مستخدمة تقنيات الاستشعار عن بعد والكاميرات الرادار والذكاء الاصطناعي التي تميزها عن المركبات التقليدية، وبها تستغني عن السائق البشري حيث انها تعمل وق نظام متكامل يمنها من نفاي الحوادث المرورية.

(8) د. سعد واصف، شرح قانون التأمين الاجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات مع دراسة لنظام صندوق الضمان- دراسة مقارنة، المطبعة العالمية، القاهرة، 1962-1963، ص 27.

(9) د. ابو زيد عبد الباقي مصطفى، التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السير- دراسة مقارنة بين النظامين المصري والفرنسي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، القاهرة، 1975، ص 56.

(10) ينظر: نص المادة (13) من القانون الاتحادي الاماراتي رقم (21) لسنة 1995 بشأن السير والمرور حيث نصت على انه "لا يجوز لأي شخص قيادة اية مركبة ميكانيكية على الطريق ما لم يكن حائزاً على رخصة سارية المفعول صادرة من سلطة الترخيص تخوله حق قيادة ذات نوع المركبة التي يقودها، ويشار لهذه الرخصة في هذا القانون برخصة القيادة...".

(11) نصت المادة (8) من البند الاول منها على انه "يكون هناك سائق لكل مركبة متحركة أو وحدة المركبات...".

(12) ينظر: اسيد حسن الذنبيات وباسل محمود النوايسة، اثر شمول اصابات السائق المسؤول عن الحادث في تأمين المركبات الالزامي- دراسة في القانون الاردني، مجلة دراسات، علوم الشريعة والقانون، المجلد 42، العدد1، 2015، ص 2.

(13) Gary and Rachel (2012).Op. Cit., p 1321.

وذلك بخلاف المركبة التقليدية والتي تعتمد كلياً على السائق في التحرك والوقوف وتوجيه المركبة في الطريق، ولا يوجد في هذا النوع من المركبات اي تقنية تجعل من المركبة تفقد نفسها أو تعتمد على تقنياتها في السير على الطريق.

الفقرة الثانية: التمييز بين المركبات ذاتية القيادة والطائرات دون طيار:

قد تتشارك المركبات ذاتية القيادة مع الطائرات دون طيار في بعض الجوانب الفنية من ناحية عدم حاجة السائق أو الطيار للتحكم في الآلة لتوجيهها وانما يكون مسبقاً بتحديد وجهة الوصول عن طريق المركبات ذاتية القيادة أو عن طريق التحكم الآلي عن بعد في الطائرات دون طيار.

واستخدام المنظومات الجوية ذاتية التشغيل (UAS)، والمعروف ايضاً بـ (الدرونس) قد زاد بشكل كبير خلال العقد الماضي، وتقوم ادارة الطيران الاتحادية (FAA) التي تنظم الطائرات في الفضاء الجوي الوطني (NAS) بجعل المنظومات الجوية ذاتية التشغيل (UAS) إلى ثلاثة فئات منفصلة: الفئة العامة، والمدنية، والخاصة، وبموجب اللوائح التنظيمية الحالية لإدارة الطيران الاتحادية (FAA) فانه يطلب لاستخدام المنظومات الجوية ذاتية التشغيل في ادارة الطيران الفيدرالية إلى تصاريح خاصة، والتي تتم اصدارها من قبل ادارة الطيران الاتحادية (FAA) على اساس كل حالة على حدة، على الرغم من ان ادارة الطيران الاتحادية قد اظهر قليلاً من الاهتمام للاستخدام الترفيهي الخاص بالمنظومات الجوية ذاتية التشغيل (UAS) من قبل الهواة، إلا انه يبدو بان انتشار (UAS) سيسبب في نهج اكثر عدوانية⁽¹⁴⁾.

ويبدو ان هناك تشابهاً بين أنظمة كلاً من الطائرات القادرة على الطيران عن طريق نظام الطيار الآلي والمركبات ذاتية القيادة من حيث قدرة الطائرة على الطيران دون تحكم من قائد الطائرة عند تشغيل نظام الطيار الآلي، إلا ان الطائرات دون طيار يظل التزام قائد الطائرة بالمراقبة المستمرة اثناء تشغيل نظام الطيار الآلي قائماً، وتطبيقاً لذلك قضي بانه "التزام المسؤولين عن الطائرة للحفاظ على المراقبة السليمة والمستمرة اثناء سيطرة نظام الطيار الآلي هو امر لا مفر منه"⁽¹⁵⁾، وفضلا عن ذلك ان المركبات ذاتية القيادة تعتمد على تقنية الذكاء الاصطناعي التي تتيح لها التحكم بالمركبة واصدار القرارات بناءً على البيئة المحيطة بها وهو ما لا يتوفر في نظام الطيار الآلي.

(14) Hubbard (2015). Sophisticated robots: Balancing liability, regulation, and innovation. Fla. L. Rev., 66, 18-27.

(15) United States District Court, Brouse v. U.S., 83 F.supp. 373, 374 Mar 25, 1949. (N.D. Ohio 1949).

بعد ان عرفنا المركبات ذاتية القيادة والتميز بينها وبين المركبات التقليدية وكذلك نظام الطيار الآلي، يتعين علينا التعرف على انواع المركبات ذاتية القيادة وذلك في المطلب الثاني.

2.1: تقسيمات المركبات ذاتية القيادة

توجد تقسيمات ومستويات متعددة لأنواع المركبات ذاتية القيادة وذلك بحسب اختلاف اشتراطات مؤسسات الترخيص في الدولة المعنية، وحتى هذه اللحظة لم يأخذ المشرع في العديد من الدول بهذا النوع من المركبات ولذلك سوف نبحث تقسيم المركبات بحسب مستوى ذاتية القيادة لديها وكذلك التقسيم الثنائي للمركبات ذاتية القيادة، وبناءً عليه سنقوم بتقسيم هذا المطلب إلى فرعين، الفرع الاول: درجة الذاتية في المركبات ذاتية القيادة. والفرع الثاني: التقسيم الثنائي للمركبات ذاتية القيادة.

1.2.1: درجة الذاتية في المركبات ذاتية القيادة

انشأت الادارة القومية للسلامة المرورية على الطرق السريعة (NHTSA) في الولايات المتحدة الامريكية تسلسلاً هرمياً من (5) مستويات لبيان مستوى ذاتية القيادة لدى المركبة ومدى قدرة المركبة على التحكم بوظائف القيادة والسيطرة على المركبة اثناء القيادة، وهي على النحو التالي:

1. عدم الأتمتة (اي: مركبة غير اوتوماتيكية) (المستوى صفر): يكون السائق في سيطرة كاملة ومنفردة في تحكم المركبات البدائية، من فرامل، ومقود، ودواسة الوقود، والقوة الدافعة، في جميع الاوقات (16).
2. أتمتة تتعلق بوظائف محددة (المستوى 1): تتضمن الأتمتة في هذا المستوى على وظيفة واحدة أو اكثر من وظائف التحكم المحددة، وتشمل الامثلة على التحكم بالثبات الالكتروني أو المكابح المشحونة مسبقاً، حيث تساعد المركبة تلقائياً في الكبح لتمكين السائق من استعادة السيطرة على المركبة أو التوقف بشكل اسرع من الممكن من خلال التصرف بمفرده (17).
3. اتمتة الوظائف المدمجة (المستوى 2): هذا المستوى ينطوي على اتمتة وظيفتين على الاقل من وظائف التحكم الاساسية مصممة للعمل في انسجام للتخفيف من قوة التحكم في تلك الوظائف. احد الامثلة على الوظائف المدمجة التي تمكن نظام المستوى 2 هو مثبت السرعة التكيفي مع نظام البقاء في مسار معين (18).

(16) Hubbard (2015)· Op. Cit.,p 1844.

(17) Hubbard, Op. Cit., p 1844.

(18) hubbard, Op. Cit., p 1844.

4. أتمتة القيادة الذاتية المحدودة (المستوى 3): ان المركبات في هذا المستوى من الأتمتة تمكن السائق من التخلي عن السيطرة الكاملة على جميع وظائف السلامة الحرجة في ظل بعض الظروف المرورية أو البيئية والى الاعتماد بشكل كبير على المركبة لمراقبة التغييرات في تلك الظروف التي تحتاج إلى الانتقال مرة اخرى إلى سيطرة السائق، ومن المتوقع ان يكون السائق متاحاً للسيطرة عرضياً (في بعض الاحيان)، ولكن مع وقت انتقال مريح نسبياً (من السيطرة الذاتية إلى سيطرة السائق للمركبة) تعد سيارة جوجل مثلاً على أتمتة القيادة الذاتية المحدودة(19).

5. أتمتة القيادة الذاتية الكاملة (المستوى 4): هذه المركبة مصممة لتقوم باداء جميع وظائف السلامة الحرجة التي تخص القيادة مراقبة ظروف الطريق لرحلة كاملة، في مثل هذا التصميم يتوقع ان السائق سيقوم بإدخال الوجهة المطلوبة ولكن لا يتوقع ان يكون السائق متاحاً للسيطرة في اي وقت اثناء الرحلة (20).

ومن خلال التقسيم السابق نلاحظ ان المركبات الكلاسيكية تدخل في المستوى الصفر وهي التي من دون اي وسائل مساعدة للسائق، واما المركبات التقليدية تدخل في نطاق المستويين الاول والثاني بحسب مواصفات كل مركبة على حدة، وفي المستوى الثالث تعتبر المركبات ذاتية القيادة بشكل جزئي، واما المركبات ذاتية القيادة بشكل كلي هي المقصودة في المستوى الرابع من ذلك التسلسل.

2.2.1: التقسيم الثاني للمركبات ذاتية القيادة

النوع الاول: المركبات ذاتية القيادة جزئياً، وهي التي يمكن ان تعمل بمفردها، ويبقى للسائق مجال للتدخل، فيكون مسؤولاً عن ادارة عملية التشغيل ونتائجها، تماماً مثل الطيار في الطائرة، حيث تكون لديه القدرة على التدخل عند الحاجة (21). والمثال على هذا النوع، هو ما توفره بعض الشركات من امكانية الركن الذاتي ونظام تثبيت السرعة، وبعض انواع المركبات التي تحتم على السائق ان يتدخل في قيادة المركبة في حالات معينة مثل سوء الاحوال الجوية.

النوع الثاني: المركبات ذاتية القيادة كلياً وهي تلك التي يمكنها تأدية مهمات النقل مهمات القيادة، من دون اي دعم أو مساعدة بشرية، ومثاله المركبات التي تنتجها شركة تسلا مثلاً وهي مركبات ذاتية القيادة بالكامل ولا تتطلب من السائق اي تدخل في عملية قيادة المركبة (22).

(19) hubbard, Op. Cit., P 1845.

(20) hubbard, Op. Cit.,P 1845.

(21) ينظر: ميشال مطران، مصدر سابق، ص 34.

(22) ميشال مطران، مصدر سابق، ص 34.

وبالإطلاع على قانون السير والمرور الاتحادي فنجد انه قد صنف المركبات إلى:

- 1- المركبات الخفيفة.
- 2- المركبة الثقيلة.
- 3- الحافلة.
- 4- الجرارات والاجهزة الميكانيكية.
- 5- ناقلات المعاقين.
- 6- الدراجات الآلية (23).

ف نجد ان المشرع الاتحادي لم يستوعب المركبات ذاتية القيادة، على غرار ما اتجهت اليه ولايات امريكية حيث سنت تشريعات خاصة بالمركبات ذاتية القيادة مثل ولاية نيفادا وكاليفورنيا وفلوريدا والعاصمة واشنطن، وقانون المرور الالمانى الذي صرح باستخدام وتشغيل المركبة بواسطة وظيفة القيادة الذاتية بالكامل في الطريق العام.

وبالإطلاع على قانون ولاية نيفادا- اول قانون بموجبه تم السماح بقيادة المركبات ذاتية القيادة- نجد انه قبل تعريف المركبة ذاتية القيادة استبعد المركبات المزودة ببعض التقنيات مثل نظام الامان ونظام مساعدة السائق وكذلك تثبيت السرعة والفرملة في حالات الطوارئ من نطاق المركبات ذاتية القيادة، ما لم يتم تمكين المركبة مع الذكاء الاصطناعي والتكنولوجيا التي تسمح بتنفيذ جميع العمليات الميكانيكية للقيادة دون السيطرة الفعلية، والتحكم المادي أو الرصد المستمر للشخص الطبيعي، وعندما عرف قانون ولاية نيفادا المركبات ذاتية القيادة نص على انها تعني المركبة المزودة بنظام قيادة آلي مصمم للعمل على مستوى أتمتة القيادة في المستويات (3 أو 4 أو 5) (24).

وأما في قانون المرور الالمانى المعدل في عام 2017 وبدأ سريانه في 2018 والذي نظم استخدام وتشغيل المركبات ذاتية القيادة في الطريق العم بالكامل وبموجبه اصبحت المانيا من اوائل الدول في العالم التي تنشئ

(23) ينظر: نص المادة (3) من القانون الاتحادي الاماراتي رقم (21) لسنة 1995 بشأن السير والمرور.

(24) NRS 482A. 030: "Autonomous vehicle" means a motor vehicle that is equipped with an automated driving system which is designed to function at a level of driving automation of level 3, 4 or 5 pursuant to SAE J 3016. The term includes a fully autonomous vehicle".

نظاماً تشريعياً خاصاً بالمركبات ذاتية القيادة في طور التشغيل⁽²⁵⁾، وخلال البحث سوف نسلط الضوء على نصوص قانون المرور الألماني وتقييمها.

وتأسيساً على ما تقدم، نامل من مشرعنا التدخل لاستيعاب المركبات ذاتية القيادة مستقبلاً من خلال إضافة نصوص في قانون السير والمرور تنظم آلية ترخيص المركبات ذاتية القيادة والتزامات كلاً من المصنعين والملاك لهذه المركبات، وذلك لمواكبة مجال الذكاء الاصطناعي وتمهيد البنية التشريعية لاستيعابه بكافة تقنياته وادواته⁽²⁶⁾.

(25) اغلب القوانين التي ظهرت منذ بداية قانون ولاية نيفادا الخاص بتجربة المركبات ذاتية القيادة وحتى التشريع الفرنسي بالمرسوم رقم 2018-211 كانت للتصريح بتجريب المركبات ذاتية القيادة بهدف تقييم التجربة على الطرق العامة وليس للاستخدام الكامل على الطريق كما نظمه المشرع الألماني.

(26) اوصت ادارة التنسيق المروري في وزارة الداخلية باجراء التعديلات اللازمة على قانون السير والمرور الاتحادي وتهيئة البنية التشريعية بالدولة لاستيعاب المركبات ذاتية القيادة. ينظر: جريدة الامارات اليوم، توصية بتعديل قانون المرور لتشغيل المركبات ذاتية القيادة، بتاريخ 25 اكتوبر 2018. على الرابط الالكتروني التالي:

<http://www.emaratayoum.com> تاريخ الزيارة: 2021/4/23.

الفصل الثاني

التعريف بالمسؤولية عن المركبات ذاتية القيادة

من اجل التعريف بالمسؤولية عن المركبات ذاتية القيادة سنقسم هذا الفصل إلى مبحثين نتناول في الاول مفهوم هذه المسؤولية وعلتها، اما المبحث الثاني فسنتناول فيه طبيعة هذه المسؤولية.

1.2: مفهوم المسؤولية عن المركبات ذاتية القيادة وعلتها

سوف نقسم هذا المبحث الى مطلبين نتناول في المطلب الاول مفهوم المسؤولية عن المركبات ذاتية القيادة، اما المطلب الثاني فسوف نخصه لبيان علة هذه المسؤولية.

1.1.2: مفهوم المسؤولية عن المركبات ذاتية القيادة

كان لتأثير فلسفة السياسة الجنائية الحديثة ان توصل فقهاء القانون الجنائي بمختلف مدارسهم إلى استخلاص مبدأ ذي اهمية كبيرة هو مبدأ شخصية العقاب، ذلك المبدأ الذي سبق وان اقرته الشريعة الاسلامية الغراء بموجب قوله تعالى {وَلَا تَزِرُ وَازِرَةٌ وِزْرَ أُخْرَى}، عليه لم يعد بالامكان معاقبة شخص بسبب شخص اخر مهما كانت درجة القربى بينهما، وهذا المبدأ كان مقتضيات العدالة، فلكي يكون الحكم عادلاً ينبغي ان يقتصر تطبيقه على من يدانون بمخالفة احكام القانون واصبحت الفكرة القائلة بان المسؤولية لا يكن ان توجه بغير خطأ فكرة ثابتة لا تتغير⁽²⁷⁾، وهذا الامر جاء بعد فترة من التطور التاريخي الذي اصاب المجتمع الانساني على نحو ما سبق عرضه في تمهيد هذا البحث، غير ان المشرع وفي سبيل قمع الجرائم والوصول بيها إلى ادنى مستوى، أخذ يعاقب اشخاصاً لم يكونوا في الواقع فاعلين ماديين للسلوك الاجرامي، كما لا يمكن ان توجه اليهم تهمة الاشتراك بمعناه المحدد قانوناً، وهؤلاء هم الاشخاص المسؤولين عن جرائم ترتكب مادياً من

(27) Villefranche (charle): La responsabilite penal de fait dautrui, paris. Francaise, 1991, p 2.

قبل الغير، الذين اوجب القانون عليهم ان يراقبوا أو يشرفوا على نشاط هذا الغير، فأخل هؤلاء المسؤولون بهذا الواجب وترتب على هذا الاخلال وقوع النتيجة الجرمية مباشرة على يد الغير (28).

وربما يعود توسع المشرع للأخذ بمسؤولية الاشخاص عن الجرائم التي تقع عبر غيرهم الخاضعين للرقابة والاشراف ومنها الحوادث التي تقع من المركبات ذاتية القيادة إلى رغبة المشرع في الوصول إلى حلول تضمن المحافظة على المبدأ الذي اقره المجتمع الانساني اثر تطور تاريخي طويل وهو لا جريمة بغير خطأ، ومن ثم المبدأ الذي يستند عليه وهو شخصية العقوبة، واذا كانت ثمة مسؤولية جنائية تلحق الشخص المسؤول، فهي ليست في حقيقتها مسؤولية عن فعل الغير، وانما هي مسؤولية عبر الغير، لان فعل الغير لم يكن سوى اظهراً لفعل غير مشروع حاصل من قبل الشخص المسؤول، فهو الذي خرق القاعدة القانونية ولكن عبر الغير الذي نفذ مادياتها، فالشخص المسؤول لا يسأل لان الغير الذي يعمل تحت رقابته أو اشرافه ارتكب فعلاً غير مشروع، وانما يسأل لان الغير قد كثف الغطاء عن خطئه الشخصي، إذا مفهوم المسؤولية عبر الغير تعني تدخل فعل الغير بين العلاقة بين خطأ الشخص المسؤول والنتيجة الجرمية التي يعاقب عليها القانون، سواء أكان هذا التدخل من قبل الغير قد تم بصورة عمدية ام بصورة الخطأ غير العمدي.

2.1.2: علة المسؤولية عن المركبات ذاتية القيادة

نتعرض في هذا المطلب الى العلة التي دعت إلى تقرير المسؤولية عن المركبات ذاتية القيادة، تلك العلة التي تتمثل في حسن السياسة الجنائية، وطبيعة وخطورة هذه الجرائم، ومن ثم سهولة اثبات وتطبيق النصوص القانونية، وذلك في ثلاثة فروع مستقلة.

الفرع الاول: حسن السياسة الجنائية

للقوانين الجنائية اهداف، في سبيل ادراكها تعتمد شتى الوسائل ولو اقتضى الامر الخروج على القواعد العامة في تلك القوانين، وهذا من مقتضيات حسن السياسة الجنائية، فعلى سبيل المثال لا الحصر، المشرع يقرر قاعدة عامة هي امتناع مسؤولية من كان فاقد الادراك أو الارادة وقت اقتراف السلوك الاجرامي إذا توفر له مانع من موانع المسؤولية المحددة بنص القانون يجعله فاقداً للإدراك أو الارادة، لكن المشرع يعود فيقرر عكس هذه القاعدة عندما يقرر مسؤولية شخص عن جريمة يرتكبها حتى لو كان فاقداً للإدراك أو الارادة وكان ذلك تحت تأثير مخدر أو مسكر تناوله باختياره، بل ولا يعد ذلك عذراً مخففاً للعقوبة (29)، وهذا ما

(28) Bouzat (pierre) et pinted (jean)- Traite theorique et pratique du droit, paris, francaise edit 1981, p 303.

(29) مثال ذلك قرار مجلس قيادة الثورة المنحل المرقم (1477) في 15/9/1980، والمنشور في الوقائع العراقية بعدها المرقم (2796) في 29/9/1980.

تقتضيه حسن السياسة الجنائية إذ لو لا ذلك لانفتح الباب واسعاً امام الكثيرين للتخلص من المسؤولية عن جرائم ارتكبوها وهم تحت تأثير مسكر أو مخدر تناولوه باختيارهم، على ان نجاح السياسة الجنائية بالمستوى الذي يبيغه المشرع الجنائي لا يتحقق إلا إذا تم تحقيق بعض الجوانب المتعلقة بالسياسة الجنائية والتي تبرز علة الأخذ بفكرة المسؤولية عن المركبات ذاتية القيادة، وهذه الجوانب تتمثل في الامور الآتية:

اولاً: تحقيق اهداف العقاب:

للعقاب وظائف واهداف باعتباره مقابلاً للأذى الناشئ عن الجريمة وتتمثل تلك الاهداف بتحقيق الردع العام، الذي يعني منع غير الجاني من الاقتداء به في ارتكاب السلوك الاجرامي وتحقيق الردع الخاص الذي يتمثل في زجر الجاني ومنعه من العودة إلى ارتكاب السلوك الاجرامي مرة اخرى واعادة تأهيله واصلاحه للعودة إلى المجتمع مرة ثانية باعتباره عضواً نافعاً، ولا يؤدي العقاب هذه الوظائف ما لم يطال ايضاً من اسهم باهماله أو بتعمده في ايجاد الظروف التي كانت السبب في احداث النتيجة الاجرامية، وهذا ما يبرز عقاب الشخص المسؤول الذي ارتكب الفعل الاجرامي عبر غيره المبرمج لهذه المركبة، لانه هو الذي يخلق الظروف التي يتولد فيها السلوك الاجرامي الذي ينفذ ماديته الغير، وهو ايضاً صاحب المصلحة والمستفيد من ارتكاب الجريمة، فتهديده بالعقاب لا شك سيجمله على احكام الرقابة والاشراف على اعمال تابعيه الذين يتم خرق القانون على ايديهم⁽³⁰⁾.

فاذا لم يسال هذا الشخص بقيت على حالها الظروف التي اوجدها بتعمده احياناً واهماله في احيان اخرى تهدد المجتمع بالخطر، وربما تدفع الشخص الذي ارتكب السلوك الاجرامي أو غيره إلى ارتكاب سلوك اجرامي اخر⁽³¹⁾.

ثانياً: حماية الصالح العام:

القواعد القانونية بصورة عامة وقواعد قانون العقوبات بصورة خاصة، تهدف إلى تحقيق منفعة عامة وهي صيانة الامن والاستقرار في المجتمع من خلال حماية اموال وممتلكات المواطنين، وارواحهم واعضائهم، غير ان دفع المفسدة في بعض الاحيان اولى من جلب المنفعة لتحقيق المصلحة العامة، لذلك لجأ المشرع الجنائي إلى مساءلة الاشخاص الذين يتولون واجب الاشراف والرقابة على سلوك بعض الاشخاص للحيلولة دون وقوع فعل غير مشروع منهم، وتقرير هذه المسؤولية عبر هؤلاء الاشخاص التابعين هو للحيلولة دون

(30) د. محمود نجيب حسني، قانون العقوبات- القسم العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1982، ص 812.

(31) د. محمد الفاضل، المبادئ العامة في التشريع الجنائي، مطبعة الوادي، دمشق، 1967، ص 503.

تهربهم من المسؤولية تحت غطاء عدم العلم الذي يصعب في الكثير من الاحيان اثباته، وخصوصاً في بعض مجالات الحياة التي تشكل اهمية للحفاظ على المصلحة العامة، مثال ذلك الحفاظ على النظام الاقتصادي لانه إذا فسح المجال امام بعض الاشخاص المسؤولين واصحاب المشروعات الصناعية والمسؤولين في المؤسسة الاقتصادية التهرب من المسؤولية عن الجرائم التي تقع من تابعيهم أو العاملين والمستخدمين كالمبرمجين للمركبات الآلية أو الذاتية القيادة لديهم بحجة عدم احاطتهم علماً بتلك الافعال غير المشروعة، فان ذلك يشكل خطراً يهدد أمن وسلامة المجتمع، وبالتالي الاضرار بالمصلحة العامة، لذلك قضى المشرع بمسؤولية هؤلاء الاشخاص عن هذه الجرائم فضلاً عن مسؤولية السائقين والمستخدمين لديهم إذا ما اسند اليهم خطأ في اداء واجباتهم سواء أكان هذا الخطأ ام غير عمدي(32).

ثالثاً: الالتزام بواجبات الحيطة والحذر:

ان المشرع الجنائي وهو يحمل المسؤولين عن واجب الرقابة والاشراف على هذه المركبات الذاتية القيادة مسؤولية الجرائم المرتكبة مادياتها من قبل الخاضعين لهذه الرقابة والاشراف (السائقين)، قد اوجب على هؤلاء المسؤولين ان يتخذوا درجة من الحيطة والحذر في مباشرة مسؤولياتهم فيما يتعلق بواجب الرقابة والاشراف على اعمال الخاضعين لهم تفوق تلك الحيطة والحذر المطلوبة من الاشخاص العاديين، مما يدفعهم إلى التثبت دوماً من الاعمال التي يقوم بها العاملون لديهم (33).

والذي دفع المشرع لهذا النمط من المسؤولية هو محاولته حماية النظم الاجتماعية والاقتصادية، والتي لها مساس بحياة الناس من الناحية الاجتماعية والاقتصادية، إذ ان من يعلم انه سوف يسال قانوناً عند وقوع فعل غير مشروع من قبل الشخص الذي اوجب عليه القانون ان يشرف على عمله أو يكون خاضعاً لرقابته، سيحاول بذلك قصارى جهده في تنفيذ واجبه في الرقابة والاشراف، بدءاً من اختيار العاملين لديه إلى مراقبتهم والاشراف على اعمالهم، وبالتالي اكتشاف اي فعل غير مشروع يقوم به هؤلاء، لان هؤلاء الاشخاص المسؤولين غالباً ما يكونون من ذوي الخبرة في مجال العمل الذي يقومون بالاشراف أو الرقابة على العاملين الذين يؤدونه(34)، هذا الامر يمكن ان يقاس عليه احوالاً اخرى، مثال ذلك الخطر الاجتماعي المتمثل في استخدام بعض الآلات كالمركبات ذات الذكاء الاصطناعي ذاتية القيادة، يفوق ما لدى سواهم بحيث يعد

(32) د. رؤوف عبيد، شرح قانون العقوبات التكميلي- شرح قوانين الغش والتليس، ط5، دار الفكر العربي، القاهرة، 1979، ص 427؛ د. حسني احمد الجندي، قوانين الغش والتليس والحماية الجنائية للمستهلك، مطبعة جامعة القاهرة، القاهرة، 1986، ص 169.

(33) P.J. fitzgerald: criminal law and punishment, exford, the clardon press, London, 1992, p 118

(34) S. W. (stewart): amodren view of the criminal law, law pergamon press, London, 1995, p 61.

التقصير بهما دليلاً على ثبوت الخطأ، وبعبارة اخرى ليس الخطر وحده هو الذي يبرر هذا الحذر وانما الأمن العام والمصلحة العامة للمجتمع هما اللذان يتطلبان هذا المستوى العالي من الاحتياط(35).

الفرع الثاني: طبيعة وخطورة بعض الجرائم

تحول طبيعة بعض الجرائم وطابعها الخاص دون تطبيق القواعد العامة عليها، مثلاً ذلك الجرائم الناشئة عن المركبات ذاتية القيادة، التي تتسم بكثرة المتدخلين فيها، سواء بالتصنيع ام البرمجة ام القيادة، فضلاً عما تتسم بهذه العمليات من طابع سري، لذلك فان تطبيق القواعد العامة وخاصة القواعد التي تتعلق بالمساهمة الجنائية على الجرائم الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة امر فيه صعوبة كبيرة، لان اعمال القواعد التي تتعلق بالمساهمة الجنائية تستلزم البحث في مسؤولية كل فرد وتحديد دور كل شخص في هذه الجرائم بما يجعله فاعلاً أو شريكاً فيها، وهذا امر متعذر إذا ليس من السهل معرفة كل من اسهم في صنع او برمجة او قيادة هذه المركبات مثلاً، ولا يمكن معرفة الدور الذي قام به حتى يمكن ان ينطبق عليه وصف الفاعل الاصلي ام وصف الشريك، لكل ذلك اقر المشرع المسؤولية عبر الغير، خلافاً للقاعدة العامة في المسؤولية الجنائية(36)، وخطورة هذه الجرائم وما تؤدي اليه من نتائج ضارة إذا ما اسيء استخدامها، نهج المشرع على خلاف الاصل في الاثبات، حين القى العبء على عاتق المتهم حتى يأخذ نفسه بالحرص فلا يقدم على هذه المركبات قبل ان يتثبت من صلاحيتها من جميع الجهات(37).

أما بالنسبة للخطورة التي تمثلها هذه الجرائم، فان هذه الخطورة تكمن بالضرر الذي تلحقه تلك الجرائم بالمجتمع، ولا اوضح مثلاً على هذه الجرائم والخطر الذي تلحقه بالمجتمع من الجرائم المرورية، لذلك كان التوجه نحو توسيع نطاق المسؤولية في هذه الجرائم، لينال غير من اسهم في تنفيذ ماديها وهو الشخص المسؤول الذي اوجب عليه القانون مراقبة شخص يعمل لديه أو الاشراف عليه لضمان تنفيذ القوانين والتعليمات المخاطب بها والمتعلقة بتنظيم سير عمله، فقعوده عن تنفيذ تلك الواجبات القانونية، سواء ما تعلق منها بتطبيق تلك القوانين والتعليمات، ام بمراقبة العاملين لديه والاشراف عليهم لتطبيق تلك الانظمة والتعليمات للحيلولة دون وقع افعال غير مشروعة منهم، الامر الذي يكشف عن خطأ ثابت في جانبه يستوجب مساءلته عنه بحسب قصده(38).

(35) المادة (80) من قانون العقوبات العراقي رقم (111) لسنة 1969 المعدل.

(36) المادة (81) عقوبات عراقي.

(37) د. محي الدين عوض، القانون الجنائي- مبادئه الاساسية ونظرياته العامة في التشريعين المصري والسوداني، المطبعة العلمية، القاهرة، 1963، ص 371.

(38) د. محمود عثمان الهمشري، المسؤولية الجنائية عن فعل الغير، ط1، دار الحمامي للطباعة، القاهرة، 1969، ص 263.

الفرع الثالث: سهولة اثبات وتطبيق النصوص القانونية

يهدف المشرع الجنائي إلى حماية المصلحة العامة من خلال اعادة التوازن إلى المجتمع بعدما اصابه خلل في امته واستقراره بسبب ارتكاب السلوك الاجرامي، واعداد التوازن يتمثل بانزال الجزاء بحق مرتكب السلوك الاجرامي، وكل من يقف وراءه أو اسهم فيه، وان لم ينفذ ماديات هذا السلوك، وحتى يتحقق هذا الامر يلجأ المشرع الجنائي احياناً إلى تدليل الصعوبات التي تعترض الاثبات في بعض الجرائم التي تنسب إلى اشخاص يتولون واجب الاشراف أو الرقابة على اعمال اخرين إذا ما ارتكب هؤلاء افعالاً غير مشروعة(39)، فالخطأ في حق الشخص المسؤول يثبت بمجرد ارتكاب الشخص الخاضع للرقابة أو الاشراف (قائد المركبة) الفعل غير المشروع وذلك لرغبة المشرع في تدليل صعوبة اثبات الخطأ في مثل هذه الجرائم، فهذه الجرائم تثور بشأنها صعوبات حقيقية في اثبات الخطأ في جانب الشخص المسؤول، سواء أكان هذا الخطأ عمدياً ام غير عمدي، والقول بضرورة اثبات الخطأ في هذه الجرائم يفوت الكثير من المصالح التي يبتغي المشرع تحقيقها(40)، بل ان المشرع إذا لم يلجأ إلى تدليل صعوبات الاثبات في هذه الجرائم، فانه سوف يسمح بضياح الوقت لاسيما إذا أخذ بنظر الاعتبار العدد الكبير من هذه الجرائم والتي يجب الفصل فيها، اضعف إلى ذلك ردع اصحاب الغفلة والاهمال وحثهم إلى القيام بواجبهم في الرقابة والاشراف من اجل تحقيق الاهداف التي يسعى المشرع إلى تحقيقها، وكذلك عقاب سيء النية الذي تعمد الاخلال بواجب الرقابة والاشراف فوعدت الجريمة عبر الغير الخاضع لهذه الرقابة وهذا الاشراف، مع الاقرار لهذا الشخص المسؤول عبر غيره، بإمكانية نفي المسؤولية عنه طبقاً للقواعد العامة(41).

أما فيما يتعلق بتطبيق النصوص القانونية وبصفة خاصة القوانين والأنظمة والتعليمات، والمتعلقة بتنظيم العمل في هذه الصناعات المتضمنة الذكاء الصناعي، فان مقتضيات ضمان الالتزام بتطبيق هذه النصوص القانونية هو اقرار مسؤولية الشخص الذي ستفرض عليه النصوص القانونية واجب الرقابة والاشراف على سلوك شخص اخر، بحيث يكون مسؤولاً جزائياً إذا ما ارتكب هذا الشخص الخاضع للرقابة أو الاشراف عملاً غير مشروع نتيجة اخلال الشخص المسؤول بواجب الرقابة أو الاشراف، لانه إذا علم الشخص المسؤول بانه سيسأل جزائياً عن كل جريمة ترتكب من قبل الشخص الخاضع للرقابة أو الاشراف وبدون التثبت من خطئه لاشك انه سيحاول بذل جهده للحيلولة دون وقوع الفعل غير المشروع، وذلك باحكام الرقابة على العاملين لديه

(39) P. J. Fitzgard: Op. Cit., p 118- 119.

(40) S.W. Stewart: Op.Cit., p 62.

(41) د. صفية محمد صفوت، القصد الجنائي والمسؤولية المطلقة، مطبعة بن زيون، القاهرة، 1986، ص 274- 275.

وحسن اختيارهم، واصدار التعليمات اللازمة لتنفيذ القوانين والانظمة والتعليمات المنظمة للعمل، ومراقبة تنفيذها فضلاً عن مراقبة الخاضعين للرقابة أو الاشراف في اثناء تأدية اعمالهم، لان من المؤكد ان العلم بتوقيع عقوبات جزائية على الشخص المسؤول سيدفعه إلى بذل درجة من الحيطة اعلى مما كان سيبدلها لو ان الامر كان خالياً من المسائلة الجزائية(42).

2.2: طبيعة المسؤولية عن المركبات ذاتية القيادة

ثار الخلاف في الرأي حول طبيعة المسؤولية عن المركبات ذاتية القيادة، فيما إذا كانت ذات طبيعة ايجابية، ام انها ذات طبيعة سلبية، وذات طبيعة موضوعية ام معنوية الامر الذي يتطلب تقسيم هذا المبحث إلى اربعة مطالب مستقلة، نخصص لكل رأي مطلباً مستقلاً.

1.2.2: المسؤولية عن المركبة ذاتية القيادة ذات طبيعة ايجابية

لا يمكن لجريمة ان تقع بغير سلوك، يتمثل في فعل ايجابي ام سلبي، لان المشرع لا يعاقب على النوايا المجردة وذلك لسبب بسيط، هو ان اوامر القانون ونواهيه لا تنتهك بمجرد الرغبة في التمرد عليها وانما حين يسلك الشخص مسلكاً يخالف به اوامر المشرع ونواهيه، من هنا جاء البحث في طبيعة سلوك الشخص المسؤول عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، هل هو سلوك ايجابي ام لا يمكن اعتباره كذلك، والسلوك الايجابي يعني الحركة العضوية التي تدفعها إلى العالم الخارجي ارادة انسانية(43)، وينطوي هذا التعريف على ثلاثة عناصر، اولها حركة، وهذا العنصر هو الذي يميز السلوك الايجابي عن الامتناع، فالحركة هي التغيير الذي يطرأ على وضع قائم، اما الامتناع فهو ابقاء الوضع على حاله دون تغيير، فالجاني يتصور النتيجة الاجرامية التي يريد بلوغها ويتصور في ذات الوقت الوسيلة العضوية التي توصله إلى هذه النتيجة عن طريق احد اعضاء جسده(44)، واهمية الحركة العضوية في كيان الفعل الايجابي واضحة إذ بغيرها يتجرد من الماديات فلا يتصور ان تترتب عليه نتيجة اجرامية، أو ان يحدث مساس بالحقوق التي يحميها القانون وتترتب على اعتبار الحركة العضوية عنصراً في السلوك الايجابي نتائج هامة، فالسلوك الايجابي لا يقوم على فكرة حبيسة في نفس صاحبه أو بمجرد العزم والتصميم على المساس بالحقوق المحمية قانوناً، إذ تنقصه في الحالتين الحركة العضوية، ولكن يجب ملاحظة ان الحركة العضوية لا تعني دائماً الحركة اليدوية، بل يمكن الوصول إلى النتيجة التي يريدها الجاني بأية وسيلة عضوية يراها تحقق الوصول إلى غايته، وهو ما يطلق عليه مصدر

(42) د. صفية محمد صفوت، مصدر سابق، ص 278؛ د. محمود نجيب حسني، قانون العقوبات- القسم العام، مصدر سابق، ص 812.

(43) د. محمود نجيب حسني، علاقة السببية في قانون العقوبات، دار النهضة العربية، القاهرة، 1983، ص 38.

(44) د. رمسيس بهنام، النظرية العامة للقانون الجنائي، شركة الاسكندرية للطباعة والنشر، الاسكندرية، 1971، ص 510.

الحركة الذي يمثل العنصر الثاني(45)، اما العنصر الثالث فيتمثل بالقوة المحركة وهي الارادة، وهي عنصر بالغ الاهمية، لانه ان تخلف انقطعت نسبة الحركة العضوية إلى من صدرت عنه بوصفها سلوكاً له، لان السلوك موقف يعبر عن ارادة، فان تجرد من هذا المعنى لم يكن سلوكاً، وللارادة دوران في السلوك الايجابي، الاول يتمثل بكونها سبب الحركة العضوية باعتبارها قوة نفسية، تدفع اعضاء الجسم إلى الحركة على النحو الذي يحقق الغاية التي يريد بلوغها الجاني الذي تصدر عنه الحركة، فالجاني لا يقوم بحركة عضوية عشوائية، بل تكون ناتجة عن ارادة، اما اذا تحرك العضو بغير ارادة، فان حركته تكون آلية مثل حركة الاشياء وتنسب عندئذ إلى القوة المهيمنة على العضو ولا تنسب إلى ذات صاحبه(46)، والدور الثاني للارادة يعني سيطرتها على كل اجزاء الحركة العضوية وتوجيهها على نحو معين، وتوضيح ذلك ان جميع الماديات التي يتكون منها السلوك يتعني ان تكون منسقة في اتجاه معين ترسمه الارادة وتحدد معالمه، ومن ثم كان الاتجاه الارادي إلى كل اجزاء الحركة العضوية عنصراً في الصفة الارادية(47)، والارادة لازمة في كل سلوك، سواء اكانت الجريمة عمدية ام غير عمدية، فان تخلفت فلا جريمة مطلقاً لان تخلفها ينفي السلوك ذاته(48).

بعد هذا التوضيح لمفهوم السلوك الايجابي، تُرى هل بالامكان اعتبار سلوك الشخص المسؤول عن حوادث المركبات ذاتية القيادة سلوكاً ايجابياً ام لا؟ الواقع على ضوء ما تقدم لا يمكن اعتبار سلوك الشخص المسؤول ايجابياً، لان السلوك الايجابي كما علمنا يتطلب حركة ارادية لأحد اعضاء جسم الإنسان تباشر تنفيذ السلوك الاجرامي أو تسهم فيه بشكل ايجابي، وهذا ما لا ينطبق على سلوك الشخص المسؤول الذي اوجب القانون عليه التزاماً يتمثل بواجب الرقابة والاشراف على اعمال شخص اخر للحيلولة دون وقوع سلوك اجرامي منه، ففقد عن اداء هذا الواجب فوق السلوك الاجرامي بناءً على ذلك، اي انه يسأل دون ان يباشر بنفسه الفعل المادي المكون للركن المادي للجريمة الذي باشره الخاضع للرقابة أو الاشراف بصورة عمدية ام لا، بسلوك ايجابي ام سلبي.

2.2.2: المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة ذات طبيعة سلبية

بعد ان تبين لنا عدم امكانية عد سلوك المسؤول عن حوادث المركبات ذاتية القيادة ذا طبيعة ايجابية، فهذا يعني ان سلوكه ذا طبيعة سلبية؟ لان الركن المادي للجريمة يتكون في جوهره من سلوك ايجابي أو سلبي،

(45) المصدر نفسه، ص 510.

(46) د. احمد فتحي سرور، الوسيط في شرح قانون العقوبات- القسم العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1981، ص 411؛ د. محمود نجيب حسني، قانون العقوبات اللبناني- القسم العام، دار النفري، بيروت، 1975، ص 371.

(47) د. محمود نجيب حسني، قانون العقوبات اللبناني، مصدر سابق، ص 371-372.

(48) د. مأمون محمد سلامة، قانون العقوبات، القسم العام، ط2، دار غريب للطباعة، القاهرة، 1976، ص 117.

فاذا لم يكن بالامكان عد سلوك الشخص المسؤول سلوكاً ايجابياً، فلا مناص من اعتباره سلوكاً سلبياً، ولكن ينبغي للاقرار بهذه النتيجة توضيح مفهوم السلوك السلبي وطبيعة الالتزام الذي امتنع المسؤول عن حوادث المركبات ذاتية القيادة عن القيام به، وتحققت به مسؤوليته عن الفعل غير المشروع الذي وقعت ماديته على يد الغير، ولكن هذا التوضيح سيكون بقدر تعلق الامر بطبيعة السلوك السلبي لهذا الشخص.

والسلوك السلبي أو الامتناع هو التخلي عن اداء عمل واجب قانوناً⁽⁴⁹⁾، فالامتناع ليس مجرد سكون أو عدم، ولو كانت هذه طبيعته ما اهتم به المشرع الجنائي، ولكن الامتناع يعني القعود عن اتيان عمل ايجابي يحرص القانون على ادائه، وهذا المفهوم مرتبط بفكرة التجريم، ارتباطاً وثيقاً، فالمشرع الجنائي يهدف إلى حماية طائفة من الحقوق والمصالح الاساسية وهو في سبيل ذلك يلزم الناس احياناً بعدم المساس بهذه الحقوق والمصالح، واهيئاً اخرى يلزمهم بآداء اعمال لضمان صيانتها⁽⁵⁰⁾، وفي مقام التجريم يستوي لدى المشرع ان يقع الاعتداء على الحق أو المصلحة محل الحماية القانونية، بارتكاب الفعل المجرم أو بالتخلي عن اداء العمل الواجب، من هذه الزاوية ينظر المشرع إلى السلوك السلبي، فهو لا يجرمه بوصفه عدماً مطلقاً لانه بهذه الصورة لا يلحق ضرراً أو خطراً على الحقوق والمصالح المحمية قانوناً، ولكنه يجرمه لان فيه منعاً لآعضاء الجسم عن الحركة لصيانة حق واجب الحماية، وذلك ما يمثل الجانب الطبيعي من الامتناع⁽⁵¹⁾، والسلوك السلبي بوصفه سلوكاً لا يتجرد من الارادة، فان تجرد منها، فلا يمكن عده سلوكاً شأنه في ذلك شأن السلوك الايجابي، والارادية في السلوك السلبي ذات معنى واسع، فهي لا تقتصر على توجيه الارادة نحو عدم القيام بالواجب القانوني، بل تنصرف كذلك إلى عدم توجيه الارادة للقيام به مع القدرة على ذلك⁽⁵²⁾، على ان الامتناع المؤثم هو ما كان منطوياً على اخلال بالالتزام قانوني مفروض على المجتمع، فاذا لم يكن ثم التزام من هذا القبيل فلا جريمة ولو وقعت النتيجة الاجرامية، وكان في وسع شخص معين ان يحول دون وقوعها، وقد يوصف مسلك هذا الشخص بانه امتناع من وجهة نظر اخلاقية أو دينية، ولكنه يعد امتناعاً قانونياً، على ان ينبغي التذكير بان هذا الالتزام القانوني يجب ان يكون مقررأ بموجب نصوص قانون العقوبات، لا بموجب نصوص قانونية اخرى⁽⁵³⁾.

(49) د. عوض محمد، قانون العقوبات- القسم العام، الدار الجامعية، الاسكندرية، 1987، ص 59.

(50) رؤوف عبيد، مبادئ القسم العام من التشريع العقابي، دار الفكر العربي، القاهرة، 164، ص 190.

(51) د. رمسيس بهنام، النظرية العامة للقانون الجنائي، مصدر سابق، ص 509.

(52) د. عمر السعيد رمضان، الركن المعنوي في المخالفات، دار الكتاب العربي، القاهرة، 1959، ص 657.

(53) د. محمد القلي، في المسؤولية الجنائية، مطبعة الاعتماد، القاهرة، 1948، ص 70.

بعد هذا التوضيح لمفهوم السلوك السلبي نجد انه يتطابق مع طبيعة سلوك الشخص المسؤول عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، لان هذا الشخص في واقع الامر ملزم قانوناً بموجب نصوص التجريم ام نصوص جزائية اخرى، بان يراقب أو يشرف على سلوك شخص اخر للحيلولة دون وقوع افعال غير مشروعة منه، فيمتنع الشخص المسؤول عن القيام بهذا الالتزام، فيقع الفعل الغير مشروع من الغير نتيجة لهذا الامتناع، فالشخص المسؤول لا يحرك أياً من اعضائه لارتكاب السلوك الغير مشروع مع الغير، وانما اكتفى بان يتخذ موقفاً سلبياً بالقياس إلى موقف ايجابي كان عليه القيام به طبقاً لما اوجبه عليه القانون، من اجل الحيلولة دون وقوع النتيجة الجرمية على يد الغير، إلا انه لم يفعل، فوَقعت تلك النتيجة، وترتبت مسؤوليته عنها، ولكن مدى هذه المسؤولية يكون حسب الموقف الارادي للشخص المسؤول من النتيجة الاجرامية.

3.2.2: المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة ذات طبيعة موضوعية

قد يثار القول حول طبيعة المسؤولية الجنائية عن الحوادث الناجمة عن المركبات ذاتية القيادة بانها مسؤولية موضوعية، فما مدى امكانية عدها كذلك، لتوضيح هذا الامر ينبغي بيان مفهوم المسؤولية الموضوعية، ثم نشؤها، ومن ثم توضيح مدى انطباق مفهوم المسؤولية الموضوعية على سلوك الشخص المسؤول وذلك في ثلاث فروع مستقلة.

الفرع الاول: مفهوم المسؤولية الموضوعية

يقصد بالمسؤولية الموضوعية (المادية) تحميل الشخص جنائياً تبعة نتيجة اجرامية كان فعله سبباً لها دون ان تقف ارادته من هذه النتيجة موقفاً يصدق عليه وصف العمد أو الخطأ⁽⁵⁴⁾، فهي مسؤولية تبنى على مجرد علاقة السببية بين السلوك والنتيجة المترتبة عليه، فلا حاجة إلى اثبات الخطأ، كما لا جدوى من انكاره، وهذه المسؤولية واضحة الشذوذ، لانها تعد خروجاً صريحاً على قاعدة مسلمة في الفكر الجنائي الحديث وهي لا جريمة بغير إثم، اي بغير ركن معنوي، وقد قبل الضمير الانساني في مراحل تطوره الاولى هذه المسؤولية، غير ان تطور الفكر القانوني استبدلها بالمسؤولية التي تقام على الخطأ⁽⁵⁵⁾، ويشترط لقيام المسؤولية الموضوعية شرطان، الاول ان يكون السلوك ارادياً، لانه ان لم يكن كذلك كان حركة آلية مجردة، لا تنسب إلى من أتاها بوصفها سلوكاً له، بل تنسب إلى مصدر هذه الحركة. اما الثاني فهو ان يكون هذا السلوك في منطوق الرجل العادي سبباً للنتيجة بحيث يصح اسنادها اليه وعدها ثمرة له، لا ثمرة لعامل آخر استقل بها

(54) د. السعيد مصطفى السعيد، الاحكام العامة في قانون العقوبات، المطبعة العلمية، القاهرة، 1972، ص 359.

(55) Williams Glanvill, Criminal law- the general part, stevens sons London, 1998, p 238.

ابتداءً، أو تحمل تبعاتها وحده بسبب انفراد سلوكه بالنتيجة⁽⁵⁶⁾، بعبارة اخرى ان المسؤولية الموضوعية وان كانت متجردة من الركن المعنوي، إلا انها تقتضي كحد ادنى اكتمال عناصر الركن المادي، اي ان يكون هناك سلوك، سواء أكان ايجابياً ام سلبياً، وان يكون هذا السلوك ارادياً، وليس هذا فقط بل يجب ان يكون هذا السلوك هو سبب النتيجة الجرمية اي يجب ان تكون هناك علاقة سببية بين السلوك والنتيجة الجرمية⁽⁵⁷⁾، اي ابعاد العنصر النفسي الذي يكون الخطأ من هذه المسؤولية، سواء أكان هذا الخطأ عمدياً ام غير عمدي، فتخلف سوء النية لا اهمية له، ولا اهمية كذلك لعدم وجود اي خطأ أو اهمال أو عدم حرص، ولا اهمية كذلك للاعذار والبواعث بل ان ملكة الارادة والفهم لا تلعب دوراً يذكر في هذا المجال⁽⁵⁸⁾.

الفرع الثاني: نشأة المسؤولية الموضوعية

نشأت المسؤولية الموضوعية مع ظهور المخالفات كفئة من فئات الجرائم الاقل اهمية من حيث الموضوع والعقوبة، وفي ظل التشريعات التي سارت على خطى المشرع الفرنسي في تقسيم الجرائم إلى ثلاث فئات وبحسب جسامتها⁽⁵⁹⁾، إذ تبدأ تلك التشريعات بالجنايات باعتبارها أشد الجرائم جساماً ومن ثم وقعاً في نفوس الناس، مما جعلها تقتزن بأشد العقوبات، ومن ثم تليها الجنح وهي الاقل خطورة من الجنايات، ورغم انها الاكثر حدوثاً، إلا ان أثارها واطارها تعد محددة بالنسبة للجنايات، لذلك كانت عقوباتها اقل شدة، وتلي الجنح، المخالفات التي اقترن ظهورها بنشأة المسؤولية الموضوعية، وقد سميت مخالفات لانها تشكل مخالفة لانظمة وان لم تحدث ضرراً مباشراً لأحد، وبالنظر للمواضيع التي تتناولها المخالفة، فان النادر فيها ان يصاحبها فرض عقوبات سالبة للحرية، لان وقوعها لا يعكس وضعاً نفسياً مجرماً أو خطراً لدى مرتكبها، بل فقط عدم التقيد بما فرضته السلطة العامة من تدابير للمصلحة العامة وتنظيماً للحياة الاجتماعية، وعدم التقيد هذا نجم عن اهمال أو قلة انتباه لدى مرتكبها أو ربما عن سهو أو عدم انضباط من قبله ولا علاقة لكل هذا باخلاقياته، وترتب على هذه النظرة للمخالفة، جعل الغالب في العقوبات المفروضة عليها مالية، وعدم الأخذ بها كسابقة اجرامية، واعطاء الادارة العامة سلطة استيفائها دون احالة المخالف إلى المحكمة المختصة⁽⁶⁰⁾، هذا الموقف التشريعي لمفهوم المخالفة واثارها جعلها وكأنها فئة خارجة عن فئة الجرائم العادية، الامر الذي

(56) د. علي احمد راشد، مبادئ القانون الجنائي، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة، 1950، ص 601؛ د. حميد السعدي، شرح قانون العقوبات الجديد، ط1، مطبعة دار الحرية، بغداد، 1976، ص 378.

(57) د. مأمون محمد سلامة، مصدر سابق، ص 331.

(58) د. عبد الرؤوف مهدي، المسؤولية الجنائية عن الجرائم الاقتصادية، مطبعة المدني، القاهرة، 1976، ص 177؛ د. عمر السعيد رمضان، الركن المعنوي في المخالفات، مصدر سابق، ص 21.

(59) من هذه التشريعات، المشرع العراقي، المادة (23) عقوبات عراقي.

(60) د. مصطفى العوجي، المسؤولية الجنائية في المؤسسة الاقتصادية، مؤسسة نوفل، بيروت، 1982، ص 173.

دفع (هوريو) وهو من اشد المتحمسين لفكرة المسؤولية الموضوعية إلى القول "كان على المشرع الفرنسي ان يحدو حدو القوانين الأنجلوسكسونية في تقسيم الجرائم إلى فئتين فقط الجنائيات، والجنح التي تقوم ضد النظام القانوني وضد الاخلاق، لانها تهدف إلى المحافظة على النظام الاجتماعي"⁽⁶¹⁾، ومن الجدير بالذكر ان الانظمة الأنجلوسكسونية تعتمد تصنيفاً ثنائياً للجرائم، حيث تضم الفئة الاولى الجرائم التي تستوجب المحاكمة فيها وجود هيئة للمحلفين أو هي الجرائم الاكثر خطراً على المجتمع، وتضم الفئة الثانية الجرائم التي تحاكم مباشرة امام القاضي، ودون حضور هيئة المحلفين، وكان التصنيف السابق يعتمد فئة الجرائم التي توجب التوقيف وتلك التي لا توجبه، اما المخالفات الواقعة على الانظمة البلدية وغيرها من الانظمة التي تنظم اوضاع مختلفة لأفراد المجتمع، فلا تستدعي المحاكمة وتستوفي الغرامات فيها مباشرة من المخالفين إلا في الحالات التي نصت عليها القوانين صراحة، لا سيما إذا كانت المخالفة من الخطورة بمكان بحيث تعرض حياة المواطنين والنظام العام للخطر أو للاضطراب⁽⁶²⁾.

وهكذا اصبح واضحاً ان المخالفة عدت في ظل الفقه الفرنسي الذي نشأت في ظل قوانينه جريمة تتحقق بتحقق ركنها المادي فقط، سواء أكان السلوك المكون للركن المادي ايجابياً ام سلبياً، ودون حاجة للبحث في النية الجرمية للشخص المسؤول عنها، لان حسن النية لا يؤدي إلى اعفائه من العقاب، لان المشرع اراد قمع عمل يشكل خطراً على المجتمع، وليس خطأً يستوجب اللوم، فالعقوبة هنا ذات مفعول وقائي وليست لوماً على فعل⁽⁶³⁾، من هنا برزت المسؤولية الموضوعية وتحت تبرير ان هذه المسؤولية تتحقق بمجرد وقوع الجرم المادي لانه جرم وضعي، وهذا الجرم الوضعي يمس النظام الاجتماعي فيستحق من يمس بهذا النظام العقاب دون النظر لاسناده معنوياً اليه، وهذا ما يبرر معاقبة اشخاص عن مخالفات دون ان يكونوا قد ارتكبوها بانفسهم، أو توفرت لديهم النية الجرمية، أو توفرت لديهم الوعي والادراك⁽⁶⁴⁾.

(61) Legal (Alfred): La Responsibilite sanstant in chamber criminal, et sa jurisprudence, paris, 1985, p 129.

(62) wooton (Margreat): Crime and the criminal law, London, 1993, p 262.

(63) Legal (Alfred): Op. Cit., p 131.

(64) Merle et (Vitue): Traite de droit criminal, paris, cajas, 1987, p 318.

الفرع الثالث: مدى انطباق المسؤولية الموضوعية على سلوك المسؤول عن حوادث المركبات ذاتية القيادة

بعد ان اوضحنا المراد بالمسؤولية الموضوعية، ثم نشؤها بقي ان نوضح امكانية انطباق طبيعة المسؤولية الموضوعية على سلوك الشخص المسؤول عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، خصوصاً وان الشخص المسؤول تثبت مسؤوليته الجنائية بمجرد ارتكاب الغير للسلوك الاجرامي.

ذهب البعض من مؤيدي مساءلة الشخص المسؤول عن هذه الحوادث المرورية على وفق المسؤولية الموضوعية، إلى ان هذه المسؤولية تثبت على الشخص المسؤول على وفق هذا الوجه خلافاً للقاعدة العامة في قانون العقوبات التي تتضمن اعفاء الشخص المسؤول إذا لم يثبت في جانبه الاسناد النفسي، اي لم يتوفر لديه الخطأ بصورتيه العمدي والغير عمدي، وخصوصاً انه لا يستطيع ان ينفي المسؤولية عنه باثبات، انه قد قام بواجبه في الرقابة أو الاشراف للحيلولة دون وقوع المخالفة القانونية من الغير⁽⁶⁵⁾ سواء كان قائد السيارة او المبرمج او المصنع او غيره.

وقد برز آخرون من مؤيدي المسؤولية الموضوعية، مساءلة الشخص المسؤول عن هذه الحوادث على وفق المسؤولية الموضوعية، على اساس ان هذه المسؤولية تمثل صورة مخففة للخطأ غير العمدي، الذي لا يلزم فيه اثبات اتجاه ارادة الشخص المسؤول إلى اقتراف السلوك الاجرامي عبر الغير طبقاً لما توجبه قواعد السلوك التي نص عليها المشرع أو التي حددتها العادات السائدة في المجتمع⁽⁶⁶⁾، والواقع ان مؤيدي المسؤولية الموضوعية يريدون التعبير عن فكرة واحدة تدور حول امكانية قيام المسؤولية الجنائية قبل الشخص المسؤول، وخضوعه للجزاء الجنائي بمجرد تحقق النتيجة الجرمية على يد الغير، دون اعتداد بالركن المعنوي الذي ينبغي توافره لدى الشخص المسؤول، غير ان اصحاب هذا الرأي تعرضوا للانتقاد بحق من عدة وجوه اولها ان المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة إذا ما عدت مسؤولية موضوعية، فان من شأن ذلك تعطيل قواعد القانون التي تحكم المسؤولية الجنائية بمفهومها التقليدي وسلب العقوبة كل خصائصها واغراضها التي تهدف إلى تحقيقها، وتصبح المسؤولية الجنائية في هذه الحالة شبيهة بالمسؤولية المدنية التي تنهض قبل المتبوع أو شبيهة بالمسؤولية المدنية المبينة على نظرية تحمل التبعة⁽⁶⁷⁾، كما ان القول بهذا الرأي يندرج باحتمال العودة

(65) د. محمود محمود مصطفى، الجرائم الاقتصادية في القانون المقارن، ج1، الاحكام العامة والاجراءات، ط3، مطبعة جامعة القاهرة، دار الكتاب الجامعي، القاهرة، 1979، ص 93.

(66) د. امال عبد الرحيم عثمان، قانون العقوبات- القسم الخاص- جرائم التمييز، المطبوعة العالمية، القاهرة، 1969، ص 126؛ د. جلال ثروت، نظرية الجريمة المتعدية القصد، دار المعارف، القاهرة، 1964، ص 245.

(67) د. رمسيس بهنام، النظرية العامة للقانون الجنائي، مصدر سابق، ص 879.

إلى نظام الجريمة والعقاب الذي كان مقرراً في المجتمعات البدائية في العصور القديمة، حيث كان انعدام السلطة الشرعية فهياً سبباً لظهور العقوبة بمظهر الرغبة في الانتقام كرد فعل اجتماعي⁽⁶⁸⁾، كما يخشى عند الأخذ بها الرأي من احتمال العودة إلى اعتناق مذهب الجبر الذي ينكر حرية الاختيار ويعتبر الجريمة مقدرة عليه اي على الشخص المسؤول وينبغي عليه ان يلقي جزائها، أو العودة إلى الماضي حيث كانت مساءلة الشخص المسؤول تركز على خطأ مصدره مجرد صفة الشخص بانه متبوع أو صاحب عمل أو مالك دون ان يسهم بطريقة مباشرة أو غير مباشرة في ارتكاب الجريمة، التي تقرر مسؤوليته الجنائية عنها في الوقت الذي قام بواجبه في الرقابة والاشراف على اعمال تابعيه، ومع ذلك يحمله القانون المسؤولية الجنائية لمجرد وقوع فعل غير مشروع من الغير⁽⁶⁹⁾.

واخيراً ان النظر بامعان إلى مساءلة الشخص المسؤول عن هذه الحوادث المرورية بموجب المسؤولية الموضوعية يقود إلى عقاب الجماد، وعديمي الاهلية طالما ان المسؤولية الموضوعية تتجاهل الركن المعنوي، وتعدم عنصرى الاهلية الجنائية، ولا يمكن ان تكون هذه النتيجة محلاً للتسليم، ذلك لانه أياً كان هدف تجريم المشرع لبعض الافعال، فان المسؤولية الجنائية ينبغي ألا تنهض إلا قبل شخص له القدرة على الادراك والاختيار، لانه هو المكلف الذي توجه اليه اوامر المشرع ونواهيته، وهو وحده القادر على ان يجعل تصرفاته وفقاً لها، فاذا ما تعرض لما ينفي ادراكه أو حرية اختياره، فانه يستطيع دفع مسؤوليته⁽⁷⁰⁾.

خلاصة القول اننا لا نتفق مع من ذهب إلى القول بان طبيعة المسؤولية الموضوعية تنطبق وسلوك الشخص المسؤول عن حوادث المركبات ذاتية القيادة للانتقادات السالفة الذكر، ولان المسؤولية عن هذه الحوادث كما سنرى عند دراسة اركانها لاحقاً، تتضمن في جوهرها خطأ، وقع من قبل الشخص المسؤول، سواء أكان هذا الخطأ عمدياً ام غير عمدي، ويتبين ذلك من خلال اتصال الفعل المادي الذي وقع من الغير بسلوك الشخص المسؤول الذي يحمله القانون مسؤوليته، اتصالاً مرده إلى ان هذا الشخص المسؤول هو في الظاهر الذي استفاد من وقوع الفعل الغير مشروع، وكان في استطاعته ان يحول دون وقوعه، أو ان الغير الذي باشر الفعل المادي يخضع لرقابة الشخص المسؤول، والمشرع ثبت لديه خطأ الشخص المسؤول، لان الرقابة بالوجه المطلوب لو تمت لما وقع الفعل الغير مشروع، ويبقى للشخص المسؤول الحق في دفع مسؤوليته بالطرق التي رسمها القانون طبقاً للقواعد العامة.

(68) د. محمود نجيب حسني، قانون العقوبات- القسم العام، مصدر سابق، ص 12.

(69) Salvaire (Jean): Re Flexions sur La responsablite penale d'autrai, revue de Sc crim, paris, 1984, p 307.

(70) د. عبد الرؤوف مهدي، مصدر سابق، ص 178.

4.2.2: المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة ذات طبيعة معنوية

ان الاسناد المادي وحده غير كاف لقيام الجريمة، ومن ثم المسؤولية عنها، وانما تكتمل الجريمة حين يقترن هذا الاسناد المادي باسناد آخر هو الاسناد المعنوي الذي يعبر عن العلاقة النفسية التي ترتبط بين السلوك والمسؤول عنه، والتي قد تأخذ أحد مظهرين هما خطأ عمدي، أو غير عمدي.

ولبيان طبيعة المسؤولية عن هذه الحوادث أهي ذات طبيعة معنوية ام لا؟ ينبغي اولاً توضيح مفهوم الاسناد المعنوي (الركن المعنوي) إذ ثمة نظريتان تولتا مهمة بيان مفهوم هذا الاسناد نتعرض لهما بايجاز في فرعين مستقلين، ثم نخصص فرعاً ثالثاً مستقلاً لبيان مدى انطباق المسؤولية المعنوية على سلوك الشخص المسؤول عن حوادث المركبات ذاتية القيادة.

الفرع الاول: النظرية النفسية

ترتكز النظرية النفسية في تحديد مفهوم الاسناد المعنوي (الركن المعنوي)، على العلاقة النفسية التي تربط بين الفاعل وبين الواقعة الاجرامية التي تحققت سواء بنشاطه أم عبر غيره، وقد تتخذ هذه العلاقة النفسية صورة القصد، إذا تمثل الفاعل الواقعة الاجرامية التي ترتبت على نشاطه أو نشاط الغير المسؤول عنه، وانصرفت ارادته إلى تحقيقها، وتكون غير عمدية إذا لم يرد الفاعل تلك الواقعة ولكنه تمثلها في ذهنه(71)، وتصور هذه النظرية الركن المعنوي على انه محض علاقة نفسية بين الفاعل والواقعة الاجرامية التي تحققت في العالم الخارجي، ولا تختلف هذه العلاقة في جوهرها باختلاف الجرائم، وانما الجوهر واحد سواء أتمثل الركن المعنوي في صورة العمد أم في صورة الخطأ غير العمدي، ذلك ان الصورتين يجمعها اساس مشترك، وينحصر هذا الاساس في الارادة، فالركن المعنوي على حسب هذه النظرية يكمن في اتجاه ارادة الفاعل إلى تحقيق الواقعة الاجرامية التي ينهى عنها القانون(72)، واذا كانت هذه الارادة غير واضحة في العمد فانها ثابتة كذلك في الخطأ الواعي، واذا كان هناك فرق بينهما، فالفرق لا يتعلق بطبيعة العمد والخطأ، بل بطبيعة القاعدة القانونية التي تخل بها الجريمة، ففي حالة العمد فان القاعدة تنهى عن احداث ضرر مباشر بالمصلحة القانونية، اما في حالة الخطأ الواعي، فان القاعدة تنهى عن تعريض هذه المصلحة للخطر(73).

(71) د. عمر السعيد رمضان، طبيعة الركن المعنوي، مجلة القانون والاقتصاد، ع3، س 34، القاهرة، 1964، ص 608.

(72) د. مأمون سلامة، مصدر سابق، ص 234.

(73) د. عمر السعيد رمضان، الركن المعنوي في المخالفات، مصدر سابق، ص 51.

وخالصة ما تقدم، ان الركن المعنوي في مفهوم هذه النظرية يتمثل في امر طبيعي، هو اتجاه ارادة الفاعل إلى تحقيق النتيجة الاجرامية وهذا المفهوم لا يختلف سواء أخذ الركن المعنوي صورة العمد ام الخطأ.

ولقد وجهت عدة انتقادات لهذه النظرية، أولها ان هذه النظرية بتصويرها الأثم على انه محض رابطة نفسية بين الفاعل والواقعة الاجرامية، والتي تأخذ صورة القصد، أو الخطأ غير العمدي، لم تنجح في الوصول إلى اقامة فكرة موحدة للأثم تضم القصد والخطأ(74)، كما انها عجزت عن تفسير تخلف الأثم في حالات كثيرة تتحقق فيها الرابطة النفسية في صورة القصد ام الخطأ ومع ذلك لا يمكن فيها القول بتوافر الأثم في مسلك الفاعل مثال ذلك موانع المسؤولية واسباب الاباحة(75)، واخيراً يؤخذ عليها انها تتعسف في اثبات ارادة النتيجة في حالة الخطأ الواعي، فليس صحيحاً ان الفاعل في هذه الاحوال قد اراد الواقعة الخطرة، وذلك لانه باشر السلوك على اعتقاد بان النتيجة الضارة لن تقع، فهو لم يوجه ارادته إلى الواقعة الاجرامية برمتها، بل إلى شق منها وهو السلوك وحده دون النتيجة(76).

الفرع الثاني: النظرية المعيارية

لم تذكر النظرية المعيارية الجانب النفسي في الركن المعنوي وهي توضح جوهره، لكنها ترى ان هذا الجانب لا يستغرقه، ذلك ان الأثم ليس مجرد ارادة، ولكنه ارادة غير مشروعة، وعلى هذا الاساس يتحدد مفهوم الأثم، فالارادة تأثم ليس لانها اتجهت نحو احداث النتيجة الجرمية، فقد تتجه إلى تلك النتيجة ولا تأثم لتوفر مانع من موانع المسؤولية أو بسبب من اسباب الاباحة، ولكنها تأثم لانها لم تتوجه نحو الايفاء بالالتزامات التي اوجبها القانون(77)، وطبقاً لهذا المفهوم ينبغي بحث الظروف التي اتى فيها الجاني فعله، والتي تكونت ارادته تحت تأثيرها، لمعرفة هل يتطلب القانون من الفاعل في ظل هذه الظروف احترام القاعدة التي يتضمنها نص التجريم الذي خالفه ام لا، فاذا كان القانون يتطلب هذا الاحترام، فيجب مواخذه الفاعل على مسلكه، اما إذا لم يتطلب القانون احترام هذه القاعدة التي خالفها، فلا يكون ثمة محل لهذا اللوم، ومن ثم يتخلف الأثم رغم توافر القصد أو الخطأ(78).

(74) د. محمود محمود مصطفى، قانون العقوبات- القسم العام، ط10، مطبعة جامعة القاهرة، القاهرة، 1983، ص 284.

(75) Saleilles (R): Lindi viduali saction, de La pein, 2eme edit, paris, 1991, 32.

(76) Saleilles (R): Op, Cit., p32.

(77) د. عوض محمد، مصدر سابق، ص 205.

(78) د. عمر السعيد رمضان، طبيعة الركن المعنوي، مصدر سابق، ص 616.

والنظرية المعيارية مرت بمرحلتين، الاولى صورت الأثم على انه مطابق للرابطة النفسية بين الفاعل والواقعة الاجرامية بحيث يبدو القصد والخطأ انهما صورتين للأثم، والذي يميز هذه النظرية في هذه المرحلة عن النظرية النفسية هو استلزامها توافر العلم لدى الفاعل، أو على الأقل امكانية ذلك عندما يتعارض مسلكه مع القاعدة القانونية، اي ان النظرية المعيارية في هذه المرحلة لم تكن تجاوز النطاق النفسي للأثم لان العلم بعدم المشروعية هو كالارادة، أمر يقوم في نفس الفاعل ولهذا لم تكن هذه النظرية تختلف كثيراً عن النظرية النفسية التي تقيم الأثم على الروابط النفسية التي تربط بين الفاعل والواقعة الاجرامية(79).

اما في المرحلة الثانية فقد اخذت النظرية المعيارية بما يوصف بالتصوير الموضوعي للأثم، وطبقاً لهذا التصوير لم يعد الأثم حكماً يصدره الفاعل نفسه على مسلكه، وانما اصبح حكماً يصدره القاضي، الامر الذي يسمح بتوافر الأثم رغم جهل الفاعل بتعارض مسلكه مع القانون، سواء أكانت الجريمة عمدية ام غير عمدية(80)، كما لم يعد الأثم طبقاً لهذا التصوير الجديد منحصراً في العلاقة النفسية بين الفاعل والواقعة الاجرامية، وانما اصبحت هذه العلاقة احد عناصره، وتتطلب إلى جانبها توافر عنصرين اخرين، الاول وهو الاهلية الجنائية، وذلك لان الأثم يتضمن حكماً باللوم يوجه إلى الفاعل لعدم احترام القاعدة القانونية، وليس من شك، ان هذا اللوم لا يوجه لعديم الاهلية، لانه غير مخاطب باحكام القانون، اما العنصر الاخر، فهو التكوين الطبيعي للارادة ويقصد به ان تكون الظروف الخارجية التي باشر فيها الفاعل نشاطه ظرفاً طبيعياً، بحيث لا يثبت فيها ان توجيه الفاعل ارادته إلى الفعل الجرمي كان نتيجة ضرورة أو اكراه(81)، ورغم التبريرات التي جاءت بها هذه النظرية لتأييد افكارها حول جوهر الركن المعنوي إلا انها تعرضت إلى عدة انتقادات تؤيد من قال بها، اولها انها تصور الأثم تصويراً موضوعياً وتجعله مجرد حكم بلوم الفاعل من اجل مسلكه، وهذا الحكم لا يستقر في نفسية الفاعل، بل يصدر من غيره، وهو القاضي، وهذه النتيجة غير مقبولة لشذوذها، فهي تتعارض مع وضع الأثم بوصفه ركناً في الجريمة(82)، كما يؤخذ عليها كذلك ان وصف اللوم الذي تخلعه على ارادة الفاعل وتجعله جوهر الأثم، لا يقتصر على هذه الارادة، بل يشمل الجريمة بمجموعها،

(79) Vonlisz (Franz): Traite de droit penal allemande traduction lobstein rene, ton mel 1, paris, 1981, p 207.

(80) د. عمر السعيد رمضان، طبيعة الركن المعنوي، مصدر سابق، ص 617.

(81) Garraud (Rene): traite theorique et prutigue de droit penal francais, tom, III paris, ed 1913 et 1935, precise de droit crimind, paris, 1939, p 2767.

(82) د. محمود نجيب حسني، قانون العقوبات- القسم العام، مصدر سابق، ص 160.

فالجاني لا يلام فقط لانه وقف موقفاً ارادياً محضاً يتعارض مع القانون، ولكنه يلام كذلك لانه تصرف تصرفاً مخالفاً للقانون(83).

الفرع الثالث: مدى انطباق المسؤولية المعنوية على سلوك المسؤول عن حوادث المركبات ذاتية القيادة

بعدما تم توضيح مفهوم الاسناد المعنوي (الركن المعنوي) والنظريات التي قيلت بشأن تحليل جوهره، وبعد ان اتضح عدم امكان قيام الجريمة اعتماداً على الركن المادي وحده، في ضوء ما لحق التشريعات الجنائية الحديثة من تطور سواء ما تعلق بمفهوم الأثم، ام بمفهوم الجزاء المترتب عليه، يتبين لنا ان الجريمة لكي تقوم لا بد من توافر الركن المعنوي إلى جانب الركن المادي، وهذا يحتم علينا القول بان طبيعة سلوك الشخص المسؤول عن حوادث المركبات ذاتية القيادة يتطابق مع طبيعة المسؤولية المعنوية، اي لا بد من توافر الركن المعنوي لدى الشخص المسؤول حتى يمكن مساءلته جنائياً عن النتيجة الجرمية التي وقعت على يد الغير، فلا يكفي توافر الاسناد المادي بحق الشخص المسؤول والمتمثل بالسلوك السلبي، بل يجب ان يكون هذا السلوك، سلوكاً ارادياً واثماً، اي ان تتوافر علاقة نفسية بين الشخص المسؤول وبين الواقعة الاجرامية التي يعاقب عليها القانون، تسمح بارجاع هذه الواقعة اليه من الناحية النفسية، بعد ان استندت إلى مسلكه السلبي من الناحية المادية، ولما كان الركن المعنوي في اية جريمة يتطلب عادة لتوافره صورة معينة من صور العلاقة النفسية قد تتمثل في القصد، أو تتمثل في الخطأ ومن ثم فان الركن المعنوي في المسؤولية الجنائية عن حوادث هذه المركبات ذاتية القيادة يتشكل باحدى هاتين الصورتين(84).

بناء على ما تقدم يمكن القول ان مساءلة الشخص المسؤول عن هذه الحوادث المرورية، وعلى اساس الخطأ المرتكب من قبله سواء أكان هذا الخطأ عمدياً متمثلاً بالقصد الجرمي، ام خطأ غير عمدي متمثلاً باحدى صورته المنصوص عليها قانوناً، يتفق تماماً ومنطق النظرية النفسية في تحليل مضمون وجوهر الركن المعنوي، تلك النظرية التي نؤيدها، لانها وكما قيل بحق تفصح عن جوهر الركن المعنوي، بوصفه ظاهرة طبيعية أو سلوكاً داخلياً، اما فكرة الواجب التي جاءت بها النظرية المعيارية فانها غريبة على الركن المعنوي، لانها حكم خارجي يصدر عن الغير، كما ان ارادة مخالفة الواجب وهي متميزة عن ارادة النشاط الاجرامي ذاته ليس من عناصر الركن المعنوي، ولذلك فان البحث عن هذه الارادة غير مجدٍ واثباتها غير لازم، فضلاً عن ذلك فان ارادة مخالفة الواجب الذي تفرضه القاعدة القانونية، تفترض العلم به، وهذا العلم في النظام

(83) Vonlisz (Franz): Op. Cit., p 207.

(84) د. حميد السعدي، شرح قانون العقوبات- القسم الخاص، ط1، مطبعة المعارف، بغداد، 1963- 1964، ص 12- 13.

القانوني غير لازم، لان القاعدة فيه ان الجهل بالقانون ليس عذراً⁽⁸⁵⁾، وما قيل بشأن انطباق مفهوم الركن المعنوي الذي جاءت به النظرية المعيارية على سلوك الشخص المسؤول عن حوادث المركبات ذاتية القيادة وخصوصاً في الاحوال التي يتخلف فيها الواجب أو يسقط فيها بعد قيامه، على اعتبار ان الشخص المسؤول اذا ما وجد نفسه في احوال يسقط فيها واجب احترام القاعدة القانونية، فطبقاً للنظرية المعيارية يتعين القول بانتفاء الركن المعنوي لدى الشخص المسؤول، لان تخلف الواجب اصلاً، أو سقوطه بعد توافره يحول دون امكانية عد الارادة ارادة غير مشروعة⁽⁸⁶⁾.

وهذه النتيجة على ما نرى يمكن الوصول اليها ايضاً، إذا ما اخذنا بمفهوم النظرية النفسية التي نؤيدها في تحديد طبيعة سلوك الشخص المسؤول عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، لان الركن المادي سوف يتخلف لدى الشخص المسؤول كما في اسباب الاباحة المقررة بموجب القانون، واذا ما انتفى الركن المادي باعتبار ان الفعل اصبح مباحاً، فلا مجال بعد ذلك للبحث في الركن المعنوي للشخص المسؤول عن هذه الحوادث.

(85) د. عمر السعيد رمضان، طبيعة الركن المعنوي، مصدر سابق، ص 620-621.

(86) د. عوض محمد، مصدر سابق، ص 207.

الفصل الثالث

اساس المسؤولية الجنائية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة

القاعدة في المسؤولية الجنائية تقضي بشخصية المسؤولية، اي ان العقوبة لا تصيب إلا من ارتكب الجريمة كفاعل اصلي أو اسهم فيها اسهاماً تبعياً، غير ان تطبيق هذه القاعدة قد يؤدي إلى افلات الكثيرين من العقاب، وخصوصاً في الحالات التي لا تكون فيها العلاقة مباشرة بين صاحب الخطأ والنتيجة الاجرامية التي وقعت اثره، بعبارة اخرى ان الجريمة قد وقعت بوساطة الغير، وهي ما نسميها بالمسؤولية الجنائية عبر الغير، لذلك كان تأصيل الاساس الذي يبرر قيام مسؤولية الشخص عن حوادث المركبات ذاتية القيادة امر لا بد منه، الامر الذي يتطلب منا تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين نخصص الاول منه لمبحث اساس هذه المسؤولية في قواعد المساهمة والمخاطر والازدواج الجرمي، اما الثاني فنخصصه لمبحث اساس هذه المسؤولية ضوء فكرة التتابع في المسؤولية والانابة والخطأ الشخصي.

1.3: اساس المسؤولية في قواعد المساهمة والمخاطر والازدواج الجرمي

انبرى الفقه للبحث عن اساس يمكن رد هذه المسؤولية اليه، وظهرت عدة اراء وافكار، تحاول تحديد اساس هذه المسؤولية بدأت بالمساهمة الجنائية، سواء أكانت مساهمة اصلية متمثلة بفكرة الفاعل المعنوي، ام مساهمة تبعية، ثم المخاطر السابقة، ثم الازدواج الجرمي، الامر الذي يتطلب منا تقسيم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب مستقلة، نخصص لكل رأي من هذه الآراء مطلباً مستقلاً.

1.1.3: تفسير اساس المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة على ضوء المساهمة الجنائية

المساهمة الجنائية تعني تعدد الجناة الذين يرتكبون جريمة واحدة⁽⁸⁷⁾، واغلب التشريعات ومنها التشريع العراقي في مجال المساهمة الجنائية تميز بين طائفتين من المساهمين، الاولى تضم المساهمين الذين يقومون بدور اصيل في ارتكاب الجريمة، والثانية يكون دورهم ثانوياً فيها، وللتفرقة بين الطائفتين اهمية لا تنكر، لذا ظهرت نظريتان تحاولان تحديد معيار لهذه التفرقة، وهما النظرية الشخصية والنظرية الموضوعية، نتعرض لهما بايجاز.

أولاً: النظرية الشخصية:

تقيم هذه النظرية معياراً للتفرقة بين المساهم الاصلي والمساهم التبعية على الركن المعنوي للجريمة، ومن خلال ارادة مرتكب الفعل، فالمساهم الاصلي هو من توافرت لديه نية الفاعل الاصلي، والتي تظهر من خلال عد الجريمة مشروعاً وهو سيده، اما الآخرين المساهمين معه فينظر اليهم على انهم مجرد معاضدين له، اما الشريك فينظر إلى الجريمة بوصفها مشروع غيره وهو مجرد معاضد له، ولكن ما المقصود بنية الفاعل ونية الشريك؟ على هذا الاساس اختلف اصحاب هذه النظرية، فذهب بعضهم إلى ان نية الفاعل يميزها انها ارادة مطلقة، لان الجريمة ثمرة بواعثه، اما نية الشريك فيميزها انها ارادة مشروطة، يريد الجريمة إذا ارادها الفاعل الاصلي، بينما ذهب البعض الآخر من انصارها إلى ان الفاعل هو الذي يهدف إلى تحقيق مصلحة خاصة، اما الشريك فهو من يهدف إلى تحقيق مصلحة غيره، واذا كانوا جميعاً اصحاب مصالح فيها، فالفاعل الاصلي هو صاحب المصلحة الرئيسية فيها⁽⁸⁸⁾.

ثانياً: النظرية الموضوعية:

تعتمد هذه النظرية على الركن المادي للتمييز بين الفاعل والشريك، فالفاعل هو من يقوم بنفسه بتنفيذ الفعل المكون للجريمة، ولا يشترط ان ينفذ كل هذا الفعل، بل يكفي ان يرتكب جزءاً من هذا الفعل، واذا كان الفعل المكون للركن المادي للجريمة يتكون من عدة افعال فيكفي ان يأتي جزءاً من احد هذه الافعال، اما الشريك

(87) المساهمة الجنائية بهذا المعنى تختلف عن حالة تعدد الجرائم وتعدد الجناة اللذين يفترضان ان الجناة قد ارتكبوا سلوكهم الجرمي كل بمفرده بباعث خاص، وفي مكان وزمان معينين. د. محمود نجيب حسني، قانون العقوبات- القسم العام، مصدر سابق، ص 433؛ د. فوزية عبد الستار، المساهمة الجنائية الاصلية، مطبعة جامعة القاهرة، القاهرة، 1967، ص 156؛ د. عبد الوهاب حمود، النظرية العامة للحقوق الجزائية، النظريات العامة في قانون العقوبات السوري، مطبعة جامعة دمشق، دمشق، 1955، ص 377؛ د. عدنان الخطيب، الوجيز في شرح المبادئ العامة في قانون العقوبات السوري، ج2، مطبعة جامعة دمشق، دمشق، 1963، ص 389؛ د. فخري عبد الرزاق الحديثي، شرح قانون العقوبات- القسم العام، مطبعة الزمان، بغداد، 1993، ص 228؛ د. محمود محمود مصطفى، قانون العقوبات- القسم العام، مصدر سابق، ص 244.

(88) د. ماهر عبد شويش، الاحكام العامة في قانون العقوبات، مطابع دار الحكمة، الموصل، 1990، ص 242؛ د. اكرم نشأت ابراهيم، القواعد العامة في قانون العقوبات المقارن، ط1، مطبعة الفتیان، بغداد، 1998، ص 203.

فهو من يقوم بعمل من الاعمال المسهلة أو الممهدة التي لا تدخل في نطاق الركن المادي والتي تعد مباحة في الاصل، لولا اتصالها بفعل المساهم الاصيلي الذي يعد غير مشروع(89)، وطبقاً لهذا النظرية ان الفعل الاكثر خطورة على الحق، والاكثر اسهاماً في احداث النتيجة يجعل صاحبه فاعلاً اصلياً، اما الفعل الاقل خطورة والاضعف اسهاماً في احداث النتيجة يجعل صاحبه شريكاً ليس إلا(90).

ونحن بدورنا نؤيد النظرية الموضوعية كونها الاكثر منطقية في ايجاد معيار للتمييز بين من قام بدور رئيسي في الجريمة وبين من اقتصر دوره على القيام بدور ثانوي فيها.

بعد هذا التوضيح لمفهوم المساهمة الجنائية، فقد حاول بعضهم تفسير المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة على اساسها، سواء أكانت اصلية يعبر عنها الفاعل المعنوي، ام كانت تبعية، وهذا ما سيتم بحثه في فرعين مستقلين.

الفرع الاول: المساهمة الاصلية (الفاعل المعنوي)

من اجل معرفة مدى انطباق فكرة الفاعل المعنوي على الشخص المسؤول عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، لا بد من بسط الكلام على مفهوم الفاعل المعنوي اولاً، ثم التطرق إلى مدى انطباق شروط الفاعل المعنوي على سلوك الشخص المسؤول، واخيراً نتطرق إلى تقييم تفسير اساس المسؤولية على اساس فكرة الفاعل المعنوي.

اولاً: مفهوم الفاعل المعنوي:

الفاعل المعنوي هو من ينفذ الجريمة بوساطة غيره، فيكون هذا الغير بمثابة آلة في يده يستخدمها في تحقيق العناصر التي تتكون منها(91)، وقد عدّه المشرع العراقي فاعلاً اصلياً للجريمة(92)، في حين لم يرد نص يشير بشكل صريح إلى الفاعل المعنوي في قانون العقوبات المصري، لذلك اتجه رأي في الفقه إلى رفضها وعدم التسليم بها(93)، بينما رأي جانب آخر من الفقه انه ليس هناك ما يحول قانوناً دون الأخذ بالفاعل المعنوي(94)،

(89) د. فوزية عبد الستار، المساهمة الاصلية، مصدر سابق، ص 88.

(90) د. محمود نجيب حسني، قانون العقوبات- القسم العام، مصدر سابق، ص 434؛ د. علي حسين الخلف و د. سلطان الشاوي، المبادئ العامة في قانون العقوبات، مطابع الرسالة، الكويت، 1982، ص 189.

(91) د. فخري الحديثي، مصدر سابق، ص 241؛ د. ماهر عبد شويش، مصدر سابق، ص 202.

(92) المادة (2/47) عقوبات عراقي.

(93) د. رؤوف عبيد، مبادئ القسم العام من التشريع العقابي، مصدر سابق، ص 316؛ أ. محمود ابراهيم اسماعيل، شرح الاحكام العامة في قانون العقوبات، ط2، دار الهنا، القاهرة، 1959، ص 304.

(94) د. محمود نجيب حسني، قانون العقوبات- القسم العام، مصدر سابق، ص 435.

في حين اتجه جانب آخر إلى الأخذ بفكرة الفاعل المعنوي إذا كان المنفذ المادي للجريمة غير مسؤول جزائياً⁽⁹⁵⁾، وفي قانون العقوبات الليبي النافذ تنص المادة (102) على "إذا كان فاعل الجريمة غير معاقب لسبب من اسباب الاباحة أو لعدم وجود القصد الجنائي أو لاحوال خاصة به، وجبت مع ذلك معاقبة الشريك بالعقوبة المنصوص عليها قانوناً"، ورغم ان نص المادة الأنفة يشير إلى عد الفاعل المعنوي شريك إلا ان القانون المذكور يطبق بخصوص المادة اعلاه احكام الفاعل المعنوي⁽⁹⁶⁾، كما لم يرد في قانون العقوبات الاردني نص صريح بخصوص الفاعل المعنوي، إلا ان اعتبارات العدالة ومبادئ القانون توجب الاخذ بفكرة الفاعل المعنوي، كما ان تطبيقات مفهوم الفاعل الاصيل للجريمة يصدق على فكرة الفاعل المعنوي⁽⁹⁷⁾، في حين ان الفاعل المعنوي في القانونين السوري واللبناني هو من يبرز إلى الوجود العناصر القانونية المكونة للجريمة، وهذا ما ينطبق فعلاً على فكرة الفاعل المعنوي⁽⁹⁸⁾، والذي دعا إلى الأخذ بفكرة الفاعل المعنوي، هو ان المشرع كقاعدة عامة يساوي بين الوسائل التي ترتكب بها الجريمة، فليس شرطاً ان يستخدم الجاني أحد اعضائه الخارجية ليكون اداته في ارتكاب الجريمة، بل قد يستخدم جماداً، أو حيواناً مدرباً، أو مركبة آلية، وقد يكون ارتكاب الجريمة عن طريق شخص غير مسؤول أو حسن النية⁽⁹⁹⁾.

ثانياً: مدى انطباق شروط الفاعل المعنوي على الشخص المسؤول عن حوادث المركبات ذاتية القيادة:

ان الفاعل المعنوي للجريمة يجعل من الفاعل المادي لها مجرد اداة في يده يسخرها في تحقيق مآربه من وراء هذه الجريمة، بعبارة اخرى ان المسلك الخاطئ للفاعل المعنوي قد ادى بدوره إلى تحريك نشاط شخص آخر غير مسؤول جنائياً، أو حسن النية، فيقع الفعل الغير مشروع بسببه⁽¹⁰⁰⁾، هذه الشروط موجودة لدى الشخص المسؤول عن هذه الحوادث، لانه في بعض الاحيان قد يلزم القانون شخصاً بان يراقب نشاطه شخص آخر لكي يحول بينه وبين ارتكاب سلوكاً اجرامياً، فيخل هذا الشخص بواجب الرقابة والاشراف مما يؤدي بالغير إلى اقتراف جريمة، وهذا الاخلال يمثل في نظر القانون جريمة، ركنها المادي تمثل بالامتناع عن القيام بواجب الرقابة والاشراف، اما ركنها المعنوي فيتخذ احدي صورتين، صورة الخطأ غير العمدي إذا لم تتجه

(95) د. محمود محمود مصطفى، قانون العقوبات- القسم العام، مصدر سابق، ص 345؛ د. السعيد مصطفى السعيد، الاحكام العامة في قانون العقوبات، مصدر سابق، ص 301.

(96) د. محمد سامي النبراوي، شرح الاحكام العامة في قانون العقوبات الليبي، مطبعة الجامعة الليبية، طرابلس، 1972، ص 288.

(97) د. كامل السعيد، الاحكام العامة للاشتراك في الجريمة في قانون العقوبات الاردني، مطبعة الجامعة الاردنية، عمان، 1981، ص 34؛ د. محمد صبحي نجم، شرح قانون العقوبات الاردني- القسم العام، مطبعة عمان، الاردن، 1991، ص 206.

(98) د. عبد الوهاب حومد، مصدر سابق، ص 301؛ د. محمود نجيب حسني، قانون العقوبات اللبناني- القسم العام، مصدر سابق، ص 588.

(99) د. فخري الحديثي، مصدر سابق، ص 242.

(100) د. محمود عثمان الهمشري، مصدر سابق، ص 112.

ارادة الشخص المسؤول إلى الاخلال بواجب الرقابة والاشراف، اما الصورة الثانية فهي القصد الجرمي إذا تعدد الشخص المسؤول توجيه ارادته نحو الاخلال بهذا الواجب.

وبطبيعة الحال فان هذه الجريمة بهذا الوصف تختلف عن جريمة الشخص تحت الرقابة والاشراف الذي قد يكون قائد المركبة او المبرمج او المصنع او غيره، المنفذ المادي للجريمة، وبالتالي فان الفاعل المعنوي نفذ جريمته بوساطة الغير⁽¹⁰¹⁾، لان الفاعل للجريمة لا يقتصر في حقيقة الامر على من يقترب الفعل المادي المكون لها، بل قد يوجد فاعل آخر معه هو من اقترفت الجريمة لمصلحته، أو تحت امره وهو الفاعل المعنوي والذي قد يكون أشد اجراماً، وافدح خطراً من فاعل الجريمة المادي⁽¹⁰²⁾، ان محاولة تفسير المسؤولية الجنائية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، على ضوء فكرة الفاعل المعنوي يحقق الملائمة بين هذه المسؤولية، ومبدأ شخصية العقوبة، لان العقوبة لا توجه إلا نحو من توافرت فيه اركان الجريمة كما يتطلبها القانون ولا يمكن ان تنسحب إلى اشخاص لا يمتون إلى الجريمة بأية صلة وهذا ما لا ينطبق على المكلف بواجب الرقابة والاشراف، إذا ما اهمل أو تعدد في بعض الاحيان الاخلال بواجبه هذا فادى ذلك إلى ارتكاب الخاضعين لهذه الرقابة والاشراف سلوكاً غير مشروع، تتمثل بحوادث المركبة ذاتية القيادة، وهذا ما اصطلح على تسميته بالفاعل المعنوي⁽¹⁰³⁾.

ثالثاً: تقييم تفسير اساس المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة على ضوء الفاعل المعنوي:

الواقع ان الغموض الذي شاب النصوص التي عالجت فكرة الفاعل المعنوي في بعض التشريعات، وعدم النص عليها في تشريعا اخرى، هو الذي فتح الباب لتقارب ظاهري بين الفاعل المعنوي والشخص المسؤول عن هذه الحوادث الناتجة عن هذه المركبات، وبالتالي تفسير اساس هذه المسؤولية على ضوء احكام فكرة الفاعل المعنوي، لكن حقيقة الامر ليست كذلك، إذ ان هناك اختلاف واضح بين الفكرتين نؤيد من قال به، إذ ان المسؤولية عن هذه الحوادث تظهر حين يلزم القانون شخصاً بان يراقب نشاط اشخاص اخرين تابعين له للحيلولة، دون ان يرتكبوا سلوكاً غير مشروع، والمسؤولية الناتجة عن هذه الحوادث بهذا الوصف تختلف عن الفاعل المعنوي، لانه في حالة اقرار مسؤولية متولي الرقابة على هذه المركبات فالامر لا يخرج عن أحد فرضين، الاول ويكون فيه متولي الرقابة شريكاً في جريمة الغير بالتحريض وهذا يقتضي ان يكون الغير

(101) Sliz. (Auteur): Intellectuel et alltevermoral, revue, inter de droit penal, paris, 1996. P 141.

(102) Roux (J.A): Cours de droit criminal francais, 2eme edit, tom1, paris, 1927, p 354.

(103) Roux (J.A.) Op. Cit., p 354.

كامل الاهلية⁽¹⁰⁴⁾، اما الثاني، فلا يصدر عنه اي نشاط يترتب عليه ارتكاب الغير سلوكاً اجرامياً، وهذا وضع لا تتحقق فيه شروط الفاعل المعنوي الذي اتخذ اساساً لتفسير المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة هذا من جهة، ومن جهة اخرى فان الغير الذي ينفذ ماديات الجريمة تتوافر لديه غالباً الاهلية الجنائية، الامر الذي يعني انتفاء شرط من شروط الفاعل المعنوي الذي يقتضي ان يكون منفذ ماديات الجريمة غير كامل الاهلية لأي سبب، أو حسن النية⁽¹⁰⁵⁾، كما ان الفاعل المعنوي هو فاعل احتياطي لا يوجد إلا عندما يكون فاعل الجريمة غير اهل للمسؤولية عنها لأي سبب كان، لانه في هذه الحالة لا يمكن اعتبار منفذ ماديات الجريمة فاعلاً لها لانه ليس له وجود في نظر القانون، عند ذلك يبرز دور من سخره الذي لا يمكن عده شريكاً في الجريمة، لان عد شخص ما شريكاً في جريمة ما ينبغي حتماً وجود فاعل اصلي لها، ويسهم معه الشريك مساهمة تبعية⁽¹⁰⁶⁾، وهذه المساهمة غير متصور لانعدام مسؤولية منفذ ماديات الجريمة، ومن ثم امكن عد من سخره فاعلاً اصلياً للجريمة، لذلك لا يمكن القول حفاظاً على وحدة الجريمة، بوجود فاعلين للجريمة، فاعل نفذ ماديات الجريمة، وآخر معنوي في آن واحد، لان وجود احدهم ينفي وجود الآخر، وهذا ما يبرر عدم صلاحية فكرة الفاعل المعنوي لتفسير المسؤولية الناشئة عن حوادث هذه المركبات ذاتية القيادة، وخصوصاً فيما يتعلق بمسؤولية متولي الرقابة عليها، عما يقتضيه الخاضع له من جرائم، إذ انه في هذه الحالة يبقى مسؤولاً كفاعل اصلي، عما اقتضاه من جرائم⁽¹⁰⁷⁾، كما انه في الحالات التي يكون فيها منفذ ماديات الجريمة غير مسؤول عنها لأي سبب كان، فليس من المتصور تطبيق فكرة الفاعل المعنوي في جرائم الامتناع، لانها تفترض وجود الزام قانوني على عاتق المنفذ والذي يفترض وفق فكرة الفاعل المعنوي غير اهل لتحمل المسؤولية ماديات الجريمة لانه غير مسؤول جزائياً، وخطابات الشارع توجه لمن يعقلها، أي لمن يكون اهلاً لتحمل تبعات مخالفة اوامر المشرع ونواهيته⁽¹⁰⁸⁾.

مما تقدم يمكن القول، ان جريمة الامتناع لا تقوم إذا استغل أو سخر شخص ما (وهو الفاعل المعنوي) شخص آخر غير مسؤول أو حسن النية، لانه إذا انعدم عنصر الالتزام، انعدم الفعل المادي المكون للجريمة السلبية وهو الامتناع.

(104) د. السعيد مصطفى السعيد، الاحكام العامة في قانون العقوبات، مصدر سابق، ص 340.

(105) Legal (Alfred): Op. Cit., p 83.

(106) د. محمود محمود مصطفى، قانون العقوبات- القسم العام، مصدر سابق، ص 254.

(107) د. محمود عثمان الهمشري، مصدر سابق، ص 128.

(108) د. فوزية عبد الستار، المساهمة الجنائية الاصلية، مصدر سابق، ص 35؛ د. حبيب ابراهيم الخليلي، مسؤولية الممتنع المدنية والجنائية في المجتمع الاشتراكي، مطبعة جامعة القاهرة، القاهرة، 1967، ص 91.

الفرع الثاني: المساهمة التبعية

قدمنا ان المساهمة التبعية تعني نشاطاً يرتبط بالفعل الاصيلي ونتيجته برابطة السببية وذلك دون ان يرقى إلى مرتبة تحقيق عناصر الجريمة أو المساهمة مباشرة في تنفيذها، والمشرع حرصاً منه على تحديد نطاق المساهمة التبعية تحديداً دقيقاً فقد حصرها بثلاث وسائل هي التحريض والاتفاق والمساعدة⁽¹⁰⁹⁾، لان نشاط المساهم التبعية الاصل فيه الاباحة، إلا ان لارتباطه بنشاط المساهم الاصيلي فقد اكتسب الصفة غير المشروعة. وقد ذهب البعض إلى تفسير المسؤولية عن هذه الحوادث على اساس المساهمة التبعية والذي دعا إلى هذا التفسير هو التشابه الموجود بين الفكرتين، وهذا ما سنتعرض له أولاً ثم نبين مدى انطباق اركان المساهمة التبعية على سلوك الشخص المسؤول، ثم نتعرض اخيراً لتقييم هذا التفسير.

اولاً: اوجه التشابه بين المساهمة التبعية والمسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة:

هناك وجهين للتشابه بينهما:

1- الطابع المعنوي (النفسي) لكل منهما:

المساهمة التبعية بصورها الثلاثة (التحريض- الاتفاق- المساعدة) ذات طابع معنوي، فالتحريض هو خلق فكرة الجريمة لدى الفاعل الاصيلي وحمله بناءً على ذلك ارتكابها⁽¹¹⁰⁾، فالتحريض اذن ذو طبيعة نفسية، إذ يتجه المحرض إلى نفسية المحرض للتأثير عليها ودفعها نحو ارتكاب الجريمة.

اما الاتفاق فهو اتحاد شخصين أو اكثر واجتماع ارادتهم على ارتكاب الجريمة⁽¹¹¹⁾، واضح من خلال التعريف المتقدم ان الاتفاق ذا مضمون نفسي، إذ هو تلاقي ارادتين نحو ارتكاب السلوك الاجرامي.

اما المساعدة فهي تعني تقديم العون إلى الجاني اياً كانت صورته فيرتكب الجاني بناءً عليه، أو من اجل تمكينه من ارتكابها⁽¹¹²⁾، والمساعدة الغالب فيها ان تكون بطريق ايجابي، غير ان هذا لا يمنع من تحققها بموقف سلبي، وذلك عندما يمتنع المساعد عن الحيلولة دون وقوع الجريمة على الرغم من استطاعته ذلك، رغبة منه في وقوع النتيجة، وكان امر منع وقوعها واجباً عليه⁽¹¹³⁾، وبذلك يتحقق فيها الطابع النفسي، وكذلك الشخص

(109) المادة (48) عقوبات عراقي.

(110) د. سامي النصر اوي، المبادئ العامة في قانون العقوبات، ط1، مطبعة دار السلام، بغداد، 1977، ص 270.

(111) د. السعيد مصطفى السعيد، الاحكام العامة في قانون العقوبات، مصدر سابق، ص 347.

(112) د. احمد فتحي سرور، الوسيط في شرح قانون العقوبات، مصدر سابق، ص 638.

(113) د. علي حسين الخلف، الوسيط في شرح قانون العقوبات- النظرية العامة، ج1، ط1، مطبعة الزهراء، بغداد، 1968، ص 683.

المسؤول عن حوادث هذه المركبات، فان سلوكه ذو طابع معنوي (نفسى) فهو لا يتدخل بارتكاب الجريمة بفعل مادي، بأية طريقة، وكل ما في الامر ان القانون اوجب عليه ان يتدخل ايجابياً بموجب الرقابة والاشراف لمنع الغير الخاضع لهذه الرقابة والاشراف من ارتكاب سلوك اجرامي فيخل بهذا الالتزام القانوني، فتقوم بذل جريمته، ركنها المادي تمثل بالامتناع عن القيام بواجبه ليحول دون وقوع جريمة من الغير قائد المركبة او مبرمجها او مصنعها، اما ركنها المعنوي فيتمثل بالقصد الجرمي أو الخطأ غير العمدي بحسب موقفه من النتيجة الجرمية التي وقعت مباشرة بفعل الغير(114).

الواقع ان ارادة الشخص المسؤول عن هذه الحوادث الناشئة عن هذه المركبات تلعب دوراً كبيراً في توجيه سلوك الغير، بحيث يمكن اعتباره الرأس التي اوحى بالجريمة أو سهلت ارتكابها، من هنا كان وصف سلوك الشخص المسؤول، بانه ذا مضمون نفسي، شأنه شأن المساهمة التبعية (التحريض- الاتفاق- المساعدة) لغرض التأثير على نفسية الفاعل أو الغير ودفعه نحو ارتكاب السلوك الاجرامي.

2- عدم امكانية تصور الشروع فيهما:

الشروع هو البدء بتنفيذ فعل بقصد ارتكاب جنائية أو جنحة إذا اوقف أو خاب اثره لاسباب لا دخل لارادة الفاعل فيها(115)، من خلال النص المتقدم، يتضح ان الشروع يتعلق بالركن المادي للجريمة، وتحديدأ في النقطة التي تفصل العمل التحضيري عن البدء بالتنفيذ(116)، لان العلة في العقاب على الشروع تتمثل في ا لخطر الذي يهدد الحق الذي قدر المشرع جدارته بالحماية الجنائية وهذا واضح من خلال تعريف المشرع البدء بالتنفيذ بانه الفعل الذي ينشئ الخطر على الحق الذي يحميه القانون بعقابه على جريمة معينة، أو يكشف ع وجود هذا الخطر والشروع بالمفهوم المتقدم يتطلب حركة عضوية، فهو مجهود بنية تحقيق نتيجة معينة، الامر الذي لا يمكن تصوره في الجرائم التي يتم ارتكابها بالامتناع، لان هذه الجرائم تتم بمجرد الاحجام عن اتخاذ موقف ايجابي كان ينبغي على الممتنع اتخاذه، وبالتالي يصبح من العسير جداً تحديد لحظة البدء بتنفيذ الفعل المكون للجريمة(117).

وتأسيساً على ما تقدم نستطيع القول ان الشروع ايضاً غير متصور في جرائم المسؤول عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، وذلك لان نشاطه المسؤول جنائياً عن هذه الحوادث ذو طابع سلبي دائماً.

(114) د. عمر السعيد رمضان، الركن المعنوي في المخلفات، مصدر سابق، ص 156- 157.

(115) المادة (30) عقوبات عراقي.

(116) د. محمد القلي، تمييز بين العمل التحضيري والبدء بالتنفيذ، مجلة القانون والاقتصاد، ع2، ص3، القاهرة، 1931، ص 369.

(117) villefranche (Charles): Op. Cit., p 72.

ثانياً: مدى انطباق اركان المساهمة التبعية على سلوك الشخص المسؤول عن حوادث المركبات ذاتية القيادة: لوجود المساهمة التبعية يجب توافر اركان ثلاثة اولها وقوع فعل معاقب عليه قانوناً، حيث لا يتصور المساهمة إلا في فعل جرمي يقتضيه فاعل الجريمة، والاهمية القانونية تكمن في انه المصدر الذي يستمد منه سلوك المساهم صفته الجرمية، فيصبح متصوراً قيام المسؤولية من اجله، ومن ثم كان وجود الشريك يفترض حتماً وجود فاعل إلى جانبه، ومناطق التجريم على وفق ما تقدم، خضوع الفعل الذي اقتضاه الفاعل إلى نص تجريم، وعدم خضوعه لسبب من اسباب الاباحة⁽¹¹⁸⁾، ولو حاولنا ان نطبق هذا الركن على سلوك الشخص المسؤول عن هذه الحوادث المرورية، لوجدنا ان هذه المسؤولية تبرز للوجود، بعد ان يقتضيه الغير فعلاً غير مشروع على وفق احكام قانون العقوبات والقوانين العقابية الاخرى المكملة له.

ولكن رغم ذلك لا يمكن عد هذا الفعل المعاقب عليه داخلاً في كيان المسؤولية عبر الغير، لانها دائماً تقوم بالامتناع من جانب الشخص المسؤول وبارادته⁽¹¹⁹⁾، نستنتج من ذلك ان هناك تطابق بين المساهمة التبعية والمسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة فيما يتعلق بهذا الركن، اما الركن الثاني للمساهمة فيتمثل بالركن المادي الذي يتحلل إلى ثلاثة عناصر اولهما سلوك وينحصر في ثلاثة وسائل حددها المشرع حصراً وهي التحريض والاتفاق والمساعدة، ثم نتيجة اجرامية ثمرة هذا السلوك، واخيراً علاقة سببية تربط بين السلوك والنتيجة وبالشكل الذي تقيم وحدة الركن المادي، لكن ما مدى انطباق هذا الركن بعناصره الثلاثة على سلوك الشخص المسؤول عن هذه الحوادث، بعبارة اخرى هل يمكن ان نعتبر سلوك هذا الشخص المسؤول تحريضاً أو اتفاقاً أو مساعدة، ومن ثم تتحقق النتيجة الاجرامية على يد الغير بناءً على هذا السلوك؟

مر بنا سلوك الشخص المسؤول جنائياً عن هذه الحوادث الناشئة عن هذه المركبات ذو طبيعة معنوية (نفسية) وهو بهذا الوصف قد شابه نشاط المساهم التبعية بالتحريض والاتفاق لانها في جوهرها ذات طابع معنوي (نفسية)، وكذلك المساعدة إذا كانت قد حصلت بطريق سلبى، فقد يكون نشاط الشخص المسؤول تحريضاً، وهو كما مر ذكره ذا طبيعة نفسية، فهو بث فكرة الجريمة في ذهن شخص كان خالياً منها أو متردداً بشأن ارتكابها، ولم يبين المشرع وسائله ولم يعرفه لانه تعبير عن فكرة ويمكن ان يكون من وسائله الوعد أو الوعيد، أو الحيلة والدسياسة، أو استعمال ما للمحرض من سلطة أو صولة على الفاعل⁽¹²⁰⁾، ولعل في الوسيلة الاخيرة وهي استعمال ما للمحرض من سلطة أو صولة على الفاعل تعلل أو تفسر مسؤولية الشخص جنائياً عن ما

(118) د. محمد الفاضل، مصدر سابق، ص 227؛ د. محمود نجيب حسني، قانون العقوبات اللبناني- القسم العام، مصدر سابق، ص 589.

(119) د. محمود عثمان الهمشري، مصدر سابق، ص 84.

(120) أ. جندي عبد الملك، الموسوعة الجنائية، ط1، دار الكتب المصرية، القاهرة، 1931، ص 707.

ينتج عن المركبات ذاتية القيادة من حوادث، بوصفه مساهماً تبعياً بالتحريض، لان هذا الشخص غالباً ما يكون متولي الرقابة أو الاشراف أو يدير مصنعاً أو مشروعاً اقتصادياً أو مديراً أو منتفذاً في مجال البرمجيات وغيرها من الصور، فيستعمل هذا الشخص المسؤول ما له من سلطة أو صولة على العاملين تحت اشرافه أو رقابته لغرض تحريضهم على ارتكاب السلوك الاجرامي بواسطة هذه المركبات سواء أكان هذا التحريض قد تم بصورة عمدية وذلك باتجاه ارادته إلى ذلك، ام بصورة غير عمدية إذا لم تتجه ارادته إلى ذلك ولكن كان باستطاعته ومن واجبه ان يحول دون ارتكاب الغير للسلوك الاجرامي(121)، وقد يكون سلوك الشخص المسؤول اتفاقاً مع الغير على ارتكاب السلوك الاجرامي، لان الاتفاق جوهره تلاقي ارادتين أو اكثر على ارتكاب الجريمة، وهو ذو طبيعة نفسية، لكنه ذو مظهر مادي يستمد من وسائل التعبير عن الارادة التي تتمثل بالقول أو الكتابة أو مجرد الايماء(122)، واخيراً قد يكون سلوك الشخص المسؤول مساعدة، وعلى الرغم من ان الغالب في المساعدة ان تقع بطريق ايجابي، إلا اننا نؤيد الرأي القائل بإمكانية وقوع المساعدة بطريق سلبي بل قد تكون المساعدة السلبية في بعض الاحيان وفي ظروف معينة اشد نفعاً من المساعدة الايجابية، لاسيما عندما يفرض القانون التزاماً على شخص يوجب عليه الحيلولة دون وقوع فعل عاقب عليه، فيخل بهذا الالتزام فيزيل عقبة وضعها القانون في طريق تنفيذ الجريمة، وهذا مما لا شك فيه، لا يمكن ان يفسر غير انه مساعدة سلبية لارتكاب الجريمة التي وقعت بناءً على هذا الاخلال، وعليه يجوز ان تكون المساعدة بفعل ايجابي أو سلبي وهذا اتجاه حديث في الفقه(123)، وبهذا الوصف للمساعدة السلبية يمكن ان تطبق على سلوك الشخص المسؤول، إذا كان القانون يفرض عليه التزاماً بمراقبة سلوك شخص أو الاشراف عليه لكي يحول دون ارتكابه سلوكاً اجرامياً فاذا لم يقم هذا المسؤول بواجبه، اي إذا امتنع عن ذلك وافضى هذا السلوك السلبي إلى ارتكاب الغير لجريمة ما اعتبر هذا الشخص المسؤول مساعداً لهذا الغير بطريق سلبي بالنظر إلى موقف ايجابي كان منتظراً منه أن يحول دون وقوع هذه الجريمة(124).

أما الركن الثالث من اركان المساهمة التبعية، فيتمثل بالركن المعنوي والمساهمة التبعية قد تكون في جريمة عمدية أو غير عمدية، فاذا كانت في جريمة عمدية فيلزم ان ينصرف علم المساهم و ارادته إلى اركان الجريمة وبما تتألف من افعال تؤدي إلى النتيجة المقصودة(125).

(121) Pochon (Andre): L'auteur Moral de L'infraction, 4edit, paris, 1995, p 101.

(122) د. محمود نجيب حسني، قانون العقوبات-0 القسم العام، مصدر سابق، ص 453.

(123) د. عبد الفتاح الصفي، الاشراف بالتحريض ووضعه من النظرية العامة للمساهمة الجنائية، مطابع مؤسسة الاهرام، بيروت، 1958، ص 41-43.

(124) د. فوزية عبد الستار، المساهمة الاصلية، مصدر سابق، ص 249.

(125) د. علي بدوي، الاحكام العامة في القانون الجنائي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1938، ص 286.

أما في الجرائم غير العمدية فقد ثار خلاف حول امكانية المساهمة التبعية فيها، فيرى بعضهم عدم امكانية تصور المساهمة فيها، إذ ان المساهمة التبعية تتطلب تفاهماً سابقاً بين المساهمين، وهذا ما يفترض بالضرورة ان يكون محلها جريمة عمدية(126).

بينما ذهب رأي آخر نؤيده فيما ذهب إلى امكانية تصور المساهمة التبعية في الجرائم غير عمدية، على اساس ان المساهمة تبعية كانت ام اصلية تتطلب وحدة معنوية تربط بين افعال المساهمة وهذه الوحدة المعنوية تتحقق بالعلم لا بالتفاهم السابق(127)، وهذا الركن المعنوي ايضاً متطلب لدى الشخص المسؤول عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، إذ لا يكفي ان يكون مسلك هذا الشخص ارادياً، بل ينبغي ان يكون مسلكه أثماً، اي ان تكون هناك علاقة نفسية بينه وبين الواقعة الاجرامية، وهذه العلاقة النفسية، قد تكون بصورة القصد الجرمي على نحو ما سبق، اي قائم على العلم والارادة، علم بما فرضه عليه القانون من التزامات، وارادة متجهة إلى الاخلال بهذا الواجب، وقد تكون بصورة الخطأ غير العمدي، إذا لم تتجه ارادته إلى هذا الاخلال، وانما اغفل اتخاذ ما كان يجب عليه اتخاذه في سبيل الحيلولة دون ان يفضي سلوك الغير إلى ارتكاب سلوكاً اجرامياً(128).

من هنا يتضح التشابه في الركن المعنوي بين المساهمة التبعية، والمسؤولية عن هذه الحوادث، ولا ينفى هذا التشابه الطابع الخاص للركن المعنوي في المسؤولية الناشئة عن هذه المركبات باعتبار ان مضمونه خطأ خاف كشف عنه خطأ الغير الظاهر، سواء أكان عمدياً ام غير عمدي.

ثالثاً: تقييم تفسير اساس المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة على ضوء المساهمة التبعية:

رغم هذا التقارب الكبير بين هذه المسؤولية والمساهمة التبعية، لكن المساهمة التبعية تعرضت لانتقاد شديد كاساس لتفسير المسؤولية الجنائية عن هذه الحوادث، وقد تركز هذا الانتقاد في اتجاهات ثلاثة:

1- ان المساهم التبعية تابع للمساهم الاصيل ومن خلاله يجرم فعله، حيث ان فعل المساهم التبعية في الاصل يعتبر مباحاً، إلا انه اصبح مجرماً لارتباطه بفعل المساهم الاصيل الذي جرمه القانون ونتيجته برابطة السببية، دون ان يتضمن تنفيذاً للجريمة أو القيام بدور رئيسي في هذا التنفيذ، ونتيجة لذلك فانه إذا عرض سبب يجرّد فعل المساهم الاصيل من صفته غير المشروعة انعكس ذلك حتماً على نشاط المساهم التبعية فاصبح مشروعاً(129)، بينما الشخص المسؤول عن حوادث هذه المركبات، لا يمكن اعتباره مساهماً تبعياً، بل

(126) د. محمد الفاضل، مصدر سابق، ص 391؛ د. علي راشد، القانون الجنائي، المدخل واصول النظرية، دار الكتب المصرية، القاهرة، 1970، ص 474.

(127) د. جلال ثروت، قانون العقوبات- القسم العام، الدر الجامعية، بيروت، 1989، ص 213.

(128) د. عمر السعيد رمضان، طبيعة الركن المعنوي، مصدر سابق، ص 605.

(129) د. محمود نجيب حسني، قانون العقوبات- القسم العام، مصدر سابق، ص 286؛ د. محمود محمود مصطفى، قانون العقوبات- القسم العام، مصدر سابق، ص 244.

هو مساهم اصلي، رغم ان هناك شخصاً عن طريقه تم تنفيذ الجريمة وتحققت من خلاله النتيجة الاجرامية، غير ان الشخص المسؤول هو الذي حرك العوامل السببية بخطئه، لتحرك نشاط الغير على النحو الذي أدى به إلى اقتراف السلوك الاجرامي⁽¹³⁰⁾، لذلك فان فعل الشخص المسؤول لا يستمد صفته الاجرامية من فعل الغير الاجرامي، وانما يستمدها من نص قانوني، لانه هو المخاطب الحقيقي من قبل المشرع، لذلك كان من الطبيعي ارجاع مسؤولية الجريمة التي وقعت على يد الغير إلى المسؤول الحقيقي عنها ولكن هذا الامر لا ينفى مسؤولية الغير، إذا ساهم بخطئه المقصود، أو غير المقصود في حدوث النتيجة الاجرامية⁽¹³¹⁾.

2- ان بعض التشريعات لا تعاقب على المساهمة التبعية في المخالفات على اعتبار انه جرائم قليلة الاهمية ولا تشكل خطورة على المجتمع ولا تعدو ان تكون نوعاً من التفريد التشريعي، غير ان المساهمة التبعية إذا كانت غير متصورة في جرائم المخالفات بالنسبة لبعض التشريعات، فليس بالامكان اعتبار المساهمة التبعية اساساً لتفسير المسؤولية الجنائية عن الحوادث التي تسببها المركبات ذاتية القيادة التي كثيراً ما تكون المخالفات نطاقها الواسع تمثيلاً مع طبيعة الركن المعنوي فيها⁽¹³²⁾.

3- ان المساهمة التبعية يمكن ان تكون ذات طابع معنوي (نفسى) بوسائلها الثلاث المحددة حصراً (التحريض- الاتفاق- المساعدة) وبهذا الوصف تقاربت مع هذه المسؤولية على اعتبار ان سلوك الشخص المسؤول عن هذه الحوادث ذو طبيعة معنوية (نفسية) ايضاً، ومن هنا جاء القول بتفسير هذه المسؤولية على اساس المساهمة التبعية، غير ان المساهمة التبعية بوسائلها المحددة المذكورة انفاً ليست ذات طابع معنوي مطلق، بل هو نسبي، إذ انه يمكن ان تتحقق هذه الوسائل، بمظاهر خارجية، فالتحريض يمكن ان يكون عن طريق الكتابة أو القول، بل يمكن ان يكون بالايحاء، اذا كان له دلالة واضحة على الفكرة في الظروف التي جاء بها، وكذلك الاتفاق فهو وان كان في جوهره حالة نفسية، إلا ان له مظهر مادي خارجي يستمد من وسائل التعبير عن الارادة، وهذه الوسائل متنوعة فقد تكون قولاً أو كتابة أو ايماء واخيراً المساعدة والغالب فيها، ان تكون مادية ولكنها، وان وقعت بطريق سلبي، فليس من المستبعد ان تكون هذه الطريقة السلبية عن طريق القول أو الكتابة أو الايماء⁽¹³³⁾.

(130) د. محمود عثمان الهمشري، مصدر سابق، ص 96.

(131) Saillard (paul): la Responsabilite penal des chefs, d'entreprise. Gaz pal paris, 1998, p 54.

(132) د. عمر السعيد رمضان، الاحكام العامة في قانون العقوبات الضريبي، دار الكتاب العربي، القاهرة، 1969، ص 27.

(133) د. رمسيس بهنام، النظرية العامة للقانون الجنائي، مصدر سابق، ص 646-647.

من خلال ما تقدم يتضح لنا قصور المساهمة التبعية في تفسير اساس المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة.

2.1.3: تفسير اساس المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة على ضوء المخاطر السابقة

يمكن تحديد مفهوم المخاطر السابقة، بان الشخص الذي يفرض عليه القانون التزاماً يتمثل بمراقبة نشاط شخص اخر أو يشرف عليه، وكذلك كل من يمارس مهنة معنية ويوجد اشخاص يعملون تحت اشرافه ورقابته في هذه المهنة، يكون قد قبل ضمناً ما اوجبه عليه القوانين والتعليمات واللوائح التي تنظم اصول عمل هذه المهن، من التزامات تتعلق بسلوك الاشخاص الذين يراقبهم أو يشرف عليهم، أو يعملون تحت توجيهه، بان يؤدي هؤلاء اعمالهم على اتم وجه دون ان تتضمن خرقاً قانونياً، بما يمثل جريمة بالوصف المحدد لها قانوناً، وبالتالي يكون مسؤولاً جنائياً عما يقع منهم من افعال تمثل جرائم في نظر قانون العقوبات أو القوانين العقابية الاخرى المكتملة له، كما انه في الوقت نفسه يسأل هؤلاء التابعين إذا ساهموا بخطئهم في احداث النتيجة الجرمية⁽¹³⁴⁾، بمعنى آخر ان خضوع الشخص المسؤول لما تفرضه القوانين عليه من التزامات تتعلق بالاشخاص المسؤول عنهم، وما قد ينتج عنهم من افعال يعاقب عليها القانون والمتمثلة باحتمال اتيان هؤلاء الاشخاص سلوكاً اجرامياً، ناتجاً عن اخلاله بالالتزامات الملقاة على عاتقه قانوناً، وما يترتب على هذا الاخلال من مساءلة قانونية، يعني قبول الشخص المسؤول المخاطرة المسبقة والمتمثلة بالمساءلة الجنائية التي قد تترتب عليه كأثر لارتكاب التابعين له لفعل يشكل جريمة في نظر القانون، وهذا القبول لمفهوم المخاطر السابقة هو قبول ارادي، وهو الذي قاد لافتراض الركن المعنوي فيه بعد ارتكاب الغير التابع للسلوك غير المشروع، والذي قد يتخذ صورة القصد الجرمي أو الخطأ غير العمدي على حسب اتجاه ارادته إلى الاخلال بالتزاماته القانونية⁽¹³⁵⁾، بعبارة اخرى ان الذي دعا إلى تفسير المسؤولية الجنائية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة على اساس من فكرة المخاطر السابقة، هو ان الشخص المسؤول وهو يعلم سلفاً ان المشرع قد اقام قرينة قانونية على توافر الركن المعنوي لديه قد قبل الخضوع المسبق لما اوجبه عليه القانون من التزامات، وما افترضه بحقه من خطأ، إذا اخل بهذه الالتزامات، وذلك خلافاً للقاعدة العامة التي تقضي بان الإنسان لا يسأل إلا عن الافعال التي يثبت بالدليل انها قد وقعت منه، ولكن امعان النظر في فكرة المخاطر السابقة يقود إلى القول، انها لا تصلح اساساً لتفسير هذه المسؤولية، لانها تمثل انتهاكاً واضحاً وصريحاً لمبدأ شخصية العقوبة، وهاذ مبدأ قام عليه القانون الجنائي، وبناءً عليه فان التشريعات في مختلف البلدان لا تقيم المسؤولية

(134) Costes (Mourice): Op. Cit., p 637.

(135) د. محمود عثمان الهمشري، مصدر سابق، ص 136.

إلا على الشخص الذي ارتكب الجريمة أو ساهم فيها بالوجه المحدد قانوناً، وهذا يقتضي التلازم بين المسؤولية المادية للشخص والمسؤولية المعنوية له، إذ لا يمكن ان يكون هناك اسناد مادي للجريمة دون اسناد معنوي من مرتكبها والعكس صحيح، وهذا الوصف غير متحقق في المسؤولية عن حوادث هذه المركبات، تلك المسؤولية التي رتبها القانوني المشرع دون اعتماد ارادة الفاعل، وهناك فرق كبير بين اتجاه ارادة الفاعل نحو ارتكاب السلوك الاجرامي بما يرتبه من آثار، وبين اتجاه الارادة نحو قبول تحمل المسؤولية الجنائية المترتبة على الاسناد المادي للغير، لان المسؤولية الاولى هي التي يهتم بها المشرع ويرتب الاثار عليها، لانها متجه نحو سلوك حرمة المشرع واعتبره جريمة، بينما توجهها نحو تحمل المسؤولية الجنائية دون اسناد مادي وان كان هاذ التوجه ارادي لا يهتم به المشرع، لان النصوص القانونية لا يعينها هكذا توجهه(136).

3.1.3: تفسير اساس المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة على ضوء الازدواج الجرمي

ذهب البعض إلى تفسير الاساس القانوني للمسؤولية الجنائية عن الحوادث الناشئة عن هذه المركبات على اساس الازدواج الجرمي، فالمسؤولية عن هذه الحوادث، مضمونها جريمتان، جريمة يرتكبها الغير بفعله المادي، وجريمة سلبية تقع عن طريق الشخص المسؤول عن هذا الغير، ولكل من هذه الجرائم وصفها القانوني، فالوصف الذي ينطبق على جريمة الشخص المسؤول هو اخلاله بالالتزام القانوني المفروض عليه، والمتمثل بتنفيذ القوانين والتعليمات الخاصة بالمهنة التي يعمل بها، وكذلك اخلاله بواجب الرقابة والاشراف على اعمال التابعين له لمنع وقوع افعال غير مشروعة منهم، من هنا يتبين ان مسؤولية الشخص المسؤول جنائياً عبر غيره لا ترجع إلى ارتكاب الفعل غير المشروع من قبل الغير، وانما هذا الفعل الجرمي من الغير يمثل دليلاً على وقوع اخلال من جانب هذا الشخص المسؤول بالالتزامات المفروضة عليه(137)، وقد تبنى القضاء الفرنسي هذا المفهوم في تفسيره للمسؤولية عبر الغير، حيث اقر مسؤولية مديري المؤسسات الصناعية عما يقترفه العاملون لديهم من جرائم، نظراً لاخلالهم بالتزاماتهم التي اوجبها المشرع عليهم والخاصة بتنظيم هذه المهن، لان القانون احياناً يلقي على عاتق الشخص التزاماً معيناً فيصبح هو المسؤول شخصياً عن تنفيذ هذا الالتزام وهو وحده الذي يتحمل المسؤولية في حالة الاخلال بهذا الالتزام، حتى لو وقع هذا الاخلال عن طريق الغير لان السلوك المجرم الذي وقع من قبل الغير يمثل دليلاً على اخلال الشخص المسؤول بالالتزام القانوني المفروض على عاتقه، إذ ان عقاب هذا الشخص المسؤول ليس بسبب فعل الغير الجرمي وانما بسبب

(136) د. محمود نجيب حسني، قانون العقوبات- القسم العام، مصدر سابق، ص 813.

(137) د. عمر السعيد رمضان، الركن المعنوي في المخالفات، مصدر سابق، ص 148.

عدم قيامه بتنفيذ التزاماته المترتبة عليه قانوناً لمنع الغير من ارتكاب افعال غير مشروعة⁽¹³⁸⁾، والحق ان فكرة الازدواج الجرمي اخفقت في تفسير المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، لان في هذه المسؤولية لا توجد سوى جريمة واحدة، هي جريمة الشخص المسؤول جنائياً عن هذه الحوادث، وهذه الجريمة انما حدثت بسبب خطأ هذا الشخص المسؤول، الذي حرك بدوره الاحداث لكي تصل إلى الغير الذي وقع تنفيذ الفعل غير المشروع على يديه، وهذا الخطأ يتمثل دائماً باتخاذ موقف سلبي، ولكن هذا لا يعني عدم مساءلة هذا الغير، اذا كان فعله الذي احدث النتيجة الاجرامية يشكل خطأً جنائياً إلى جانب الخطأ الذي ارتكبه الشخص المسؤول⁽¹³⁹⁾.

2.3: تفسير اساس المسؤولية عن المركبات ذاتية القيادة في ضوء فكرة التتابع والانابة والخطأ الشخصي

سوف يتم بحث الاراء التي قيلت بشأن تفسير اساس هذه المسؤولية الناتجة عن الحوادث التي نشأت عن المركبات ذاتية القيادة وذلك بالاعتماد على فكرة التتابع في المسؤولية والانابة القضائية واخيراً فكرة الخطأ الشخصي وذلك من خلال تخصيص مطلب مستقل لكل راي من هذه الاراء وكما يأتي:

1.2.3: تفسير اساس المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة على ضوء التتابع في المسؤولية

تقوم فكرة التتابع في المسؤولية على اساس ان هناك اسبقية في ترتيب المسؤولية بالنسبة للأشخاص المسؤولين، بحيث لا يمكن مساءلة شخص يأتي في مرتبة ادنى في سلم المسؤولية، إذا كان في هذا السلم التدريجي في المسؤولية من يسبقه، وهذا التدرج في المسؤولية يلجأ اليه عندما تكون الاحكام العامة في المسؤولية قاصرة عن تنظيم حالات معينة في جرائم معينة مثل جرائم النشر أو المطبوعات⁽¹⁴⁰⁾.

فقد نصت مثلاً المادة (82) من قانون العقوبات العراقي النافذ على "إذا كانت الكتابة أو الرسم أو طرق التعبير الاخرى التي استعملت في ارتكاب الجريمة قد وضعت أو نشرت خارج البلاد أو لم يكن معرفة مرتكب الجريمة، عوقب المستورد والطابع بصفتها فاعلين، فان تعذر ذلك فالبائع والموزع والملصق، وذلك ما لم يظهر من ظروف الدعوى انه لم يكن في وسعهم معرفة مشتملات الكتابة أو الرسم أو طرق التعبير الاخرى"⁽¹⁴¹⁾، فحيث لا يمكن معرفة المؤلف أو الرسام، فان الذي يسأل هو الناشر، إذا لم يكن بالامكان

(138) Bouzat (Pierr): Op. Cit., p 253.

(139) د. عمر السعيد رمضان، الركن المعنوي في المخالفات، مصدر سابق، ص 148.

(140) Garraud (rene): Op. Cit., p 955.

(141) في نفس المضمون المواد (195 - 196) قانون العقوبات المصري رقم (58) لسنة 1937 المعدل.

معرفة الناشر، أو كان الناشر خارج البلاد مثلاً فإن المسؤول هو المستورد والطابع، فان تعذر ذلك فالبايع ثم الموزع ثم الملصق وهكذا تتدرج المسؤولية الجنائية، على ضوء هذا التتابع أو التدرج في المسؤولية يمكن تفسير اساس المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، حيث ان الشخص المسؤول يسأل لانه يأتي في مرتبة اعلى في سلم التدرج في المسؤولية عن الجريمة التي ارتكبها الغير، كما يسأل كذلك في الحالات التي يتعذر فيها مساءلة هذا الغير، غير ان تفسير المسؤولية هذه الحوادث على اساس التتابع القانوني للمسؤولية تعرض لانتقادات نؤيدها، مفادها ان التتابع في المسؤولية الجنائية يمكن ان يطبق في نطاق جرائم النشر وغيرها من جرائم المطبوعات لان في هكذا جرائم قد يتعذر احياناً معرفة الكاتب أو الناشر أو الموزع أو الطابع أو غيرهم من المساهمين، سواء أكانوا مساهمين اصليين ام شركاء، وذلك لكثرة المتدخلين في هذه الجرائم، الامر الذي جعل من تفسير المسؤولية الجنائية عن المركبات ذاتية القيادة على اساس التتابع في المسؤولية غير ممكن في الجرائم الاخرى غير جرائم النشر أو جرائم المطبوعات، لان ميدان المسؤولية عن هذه الحوادث غير قاصر على هذه الجرائم، بل يمكن ان يتصور في جرائم اخرى كثيرة غيرها، هذا من جهة ومن جهة اخرى ان التتابع في المسؤولية في جرائم النشر أو المطبوعات جاءت على خلاف الاصل والقاعدة تقول ان الاستثناء لا يقاس عليه ولا يمكن التوسع فيه(142).

2.2.3: تفسير اساس المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة على ضوء الانابة القانونية

استند البعض في تفسير اساس هذه المسؤولية إلى مفهوم الانابة القانونية التي عرفها المشرع بانها "عقد يقيم به شخص غيره مقام نفسه في تصرف جائز معلوم"(143)، والانابة بهذا المعنى لا تكون إلا في الاعمال القانونية دون الاعمال المادية وهذا ما اكده ايضاً المشرع المصري(144)، وبموجب مفهوم الانابة فان الغير الذي باشر التنفيذ المادي للسلوك الاجرامي، يعد نائباً قانونياً للشخص المسؤول جنائياً عنها وبالتالي فان الجريمة تقترب باسم الشخص المسؤول على الرغم من انها وقعت على يد الغير النائب وعلى ذلك فان المسؤولية الجنائية عن هذه الحوادث، يمكن تفسيرها على اساس من فكرة الانابة القانونية، لان هذا الغير يعتبر ممثلاً قانونياً للشخص المسؤول، وبالتالي فان كافة الاعمال القانونية يجب ان ترد إلى الاصيل (الشخص المسؤول)، وان كانت هذه الاعمال تمثل جرائم(145)، غير ان فكرة الانابة القانونية لم تنجح في تفسير اساس

(142) د. محمود نجيب حسني، قانون العقوبات- القسم العام، مصدر سابق، ص 813؛ أ. محمود ابراهيم اسماعيل، مصدر سابق، ص 146-147.

(143) المادة (927) من القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951.

(144) المادة (699) من القانون المدني المصري رقم (131) لسنة 1948، حيث تنص على ان "الوكالة عقد بمقتضاه يلتزم الوكيل بان يقوم بعمل قانوني لحساب الموكل".

(145) د. محمود نجيب حسني، قانون العقوبات- القسم العام، مصدر سابق، ص 813؛ د. محمود عثمان الهمشري، مصدر سابق، ص 131.

المسؤولية هذه المسؤولية نظراً للصعوبات التي اعترضتها، وأولى تلك الصعوبات تمثلت في الانابة القانونية للمسؤولية لا يعرفها القانون الجاني لان المسؤولية في القانون الجنائي مسؤولية شخصية، ومن ثم العقوبة شخصية كذلك، والقول بإمكانية انابة الاشخاص في ارتكاب الجرائم ومن ثم انابتهم في تحمل المسؤولية يمثل خرقاً لأهم مبدئين، قام عليهما القانون الجنائي وهما مبدأ شخصية المسؤولية وشخصية العقوبة، فضلاً عن ان المنطق القانوني يفرض مثل هكذا انابة في الميدان الجنائي، كما ان العلاقة بين الشخص المسؤول والغير الذي نفذ ماديات الجريمة لا توجد فيها العناصر التي تمثل اساس الانابة القانونية كما حددها القانون.

واخيراً فان المشرع عندما يخلع صفة معينة على شخص ما فليس بمقدور هذا الشخص ان يتخلى عنها لآخر لكي يتخلص من الاثار التي ترتبها عليه هذه الصفة والتي من بينها الاثار الجنائية والمتمثلة بالمسؤولية الجنائية (146).

3.2.3: تفسير اساس المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة على ضوء الخطأ الشخصي

بعد ان اخفقت المفاهيم والافكار السابقة في تفسير اساس هذه المسؤولية الجنائية، كان من الطبيعي العودة في تأصيلها إلى القواعد العامة في المسؤولية الجنائية، والابتعاد في تفسيرها عن الطابع الاستثنائي الذي تميزت به، والذي بررته المصالح الاجتماعية تارة، أو مصلحة خاصة متعلقة بها تارة اخرى (147)، وينبغي القول انه ليس هناك مجالاً للبحث عن المسؤولية عن هذه الحوادث، إذا كان السلوك الاجرامي الذي ارتكبه الغير جاء نتيجة سلوك وخطأ شخصي، لكن هذه المسؤولية تبرز للوجود عندما يرتكب الشخص المسؤول خطأ سواء أكان مقصوداً أم لا، ويؤدي هذا الخطأ إلى تحريك نشاط الغير نحو ارتكاب الفعل غير المشروع، بعبارة اخرى ان الغير ليس سوى رابطة تربط بين خطأ الشخص المسؤول والنتيجة الاجرامية التي وقعت، واذا عدنا إلى القواعد العامة في المسؤولية الجنائية لتأصيل اساس مسؤولية الشخص المسؤول عن هذه الحوادث، نجد ان مساءلته لا تشكل خرقاً لمبدأ شخصية المسؤولية ومن ثم شخصية العقوبة وانما هي مسؤولية شخصية بحته ناتجة عن سلوك وخطأ شخصيين ثابتين بحق الشخص المسؤول، إذ ان المشرع يفرض على بعض الاشخاص واجب الرقابة والاشراف والتوجيه على نشاط اشخاص اخرين موجودين بمعيتهم، للحيلولة دون وقوع افعال غير مشروعة منهم، تمثل جرائم في نظر المشرع الجنائي وعليهم ان يقوموا بهذا الالتزام القانوني، فاذا اخل هؤلاء بتلك الالتزامات المفروضة عليهم، قامت بهذا الاخلال جريمة ركنها المادي تمثل بالامتناع عن القيام

(146) د. محمود نجيب حسني، قانون العقوبات- القسم العام، مصدر سابق، ص 813؛ د. احمد فتحي سرور، شرح قانون العقوبات- القسم الخاص- الجرائم الضريبية والنقدية، ط1، مكتبة النهضة العربية، القاهرة، 1960، ص 144.

(147) د. محمد القلي، المسؤولية الجنائية، مصدر سابق، ص 70؛ د. رمسيس بهنام، النظرية العامة للقانون الجنائي، مصدر سابق، ص 795.

بالتزاماتهم القانونية، اما ركنها المعنوي فيتمثل بالقصد الجرمي إذا اتجهت ارادته نحو الاخلال بهذا الالتزام القانوني أو الخطأ غير العمدى إذا لم تتوجه ارادته إلى هذا الاخلال على الرغم من انه كان باستطاعتهم ومن واجبهم ان يوجهوا ارادتهم نحو الوفاء بهذا الالتزام القانوني.

بناءً على ما تقدم نؤكد ان التفسير الصحيح لاساس المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، هي مسؤولية شخصية ولا تمثل استثناءً لمبدأ شخصية المسؤولية وشخصية العقاب، لان الشخص المسؤول انما يسأل نتيجة الخطأ الذي ارتكبه سواء أكان خطأً مقصوداً ام لا، وما الجريمة التي نفذت مادياتها على يد الغير، إلا عبارة عن كاشف القى الضوء على الخطأ الخفي الذي وقع من الشخص المسؤول وأدى إلى تحريك نشاط هذا الغير نحو ارتكاب ماديات الجريمة، وهذا الخطأ الخفي على ما نرى هو ليس خطأً مفترضاً من قبل المشرع، وانما هو خطأ ثابت بحق الشخص المسؤول، وكل الامر ان المشرع اقام قرينة قانونية قابلة لاثبات العكس احياناً، وغير قابلة لاثبات العكس احياناً اخرى على توافر الخطأ المسؤول تسهيلاً للاثبات ليس إلا، وفي كل الاحوال فان هذا الامر، لا يكون إلا بعد ان يرتكب الغير السلوك الاجرامي، بموجب خطئه الظاهر، ذلك الخطأ الذي سوف يكشف فيما بعد عن الخطأ الخفي للشخص المسؤول.

الفصل الرابع

اركان المسؤولية الجنائية الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة

المسؤولية الجنائية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة شأنها- وهذا اساسها- شأن مسؤولية الفرد عن فعله الشخصي الذي يصدر عنه، إذ ان القانون يلزم شخصاً مسؤولاً بان يراقب نشاط آخر أو يشرف عليه، بحيث إذا اخل بهذا الالتزام قامت باخلاله جريمة ركنها المادي متمثل بالامتناع، سواء أخذ طابع الامتناع البحت، ام الفعل الايجابي الذي يقع بطريق الامتناع، وبما يتضمنه الركن المادي من عناصر اخرى فضلاً عن السلوك السلبي مثل النتيجة الاجرامية، والعلاقة السببية التي تربط بين هذا السلوك والنتيجة، أما ركنها المعنوي فيتمثل بالقصد الجرمي، إذ اتجهت ارادته إلى الاخلال بالتزاماته القانونية، أو الخطأ غير العمدي، إذا لم يوجه ارادته نحو هذا الاخلال. وهذه الاركان سيتم تناولها من خلال مبحثين وكما يأتي:

1.4: الركن المادي

الركن المادي للجريمة الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة يتحقق بوجود ثلاثة عناصر، اولها سلوك اجرامي للجاني، سواء أكان فعلاً أم امتناعاً، وثانيهما حصول النتيجة الضارة والمتمثلة بالاعتداء على حق أو مصلحة قدر المشرع جدارتها بالحماية الجنائية، وثالثهما العلاقة السببية التي تربط بين السلوك والنتيجة، الامر الذي يتطلب تقسيم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب مستقلة.

1.1.4: السلوك

الركن المادي للجريمة سلوك اجرامي بارتكاب فعل جرمه القانون أو الامتناع عن فعل امر به القانون (148).

يتضح من النص المتقدم ان السلوك الاجرامي ذو مظهرين، احدهما سلوك ايجابي ويطلق عليه فعل والاخر سلبي ويطلق عليه امتناع أو ترك، علمنا فيما سبق ان سلوك الشخص المسؤول عن هذه الحوادث ذو طبيعة سلبية، اي ان سلوكه يتم دائماً بفعل الامتناع، سواء أكان سلوك الغير سلوكاً ايجابياً ام سلوكاً سلبياً، لذلك سنقتصر الدراسة عليه.

وينبغي قبل توضيح مفهوم السلوك السلبي ان نميز في نطاق الجرائم السلبية، بين الجرائم السلبية البسيطة والجرائم السلبية ذات النتيجة (ارتكاب عن طريق الامتناع)، ومعيار التفرقة بينهما، هو وجود النتيجة بين عناصر الركن المادي للجريمة ام لا، فالجرائم السلبية البسيطة يقوم ركنها المادي بمجرد الامتناع دون ان تعقبه نتيجة اجرامية، اما السلبية ذات النتيجة فيفترض ركنها المادي امتناعاً تعقبه نتيجة اجرامية، بناءً على ذلك لا يكون هناك محل للعلاقة السببية في الجرائم السلبية البسيطة، على عكس جرائم الامتناع ذات النتيجة التي تشترط حتماً علاقة سببية بين السلوك السلبي والنتيجة(149).

والامتناع هو احجام الجاني عن اتيان فعل ايجابي مفروض عليه اتيانه كواجب قانوني بافتراض قدرته عليه (150).

من التعريف المتقدم يتضح لنا ان الامتناع يقوم على ثلاث شروط الاحجام عن اتيان فعل ايجابي، وجود التزام قانوني، المصدر الارادي للاحجام.

اولاً: الاحجام عن اتيان فعل ايجابي:

ليس الامتناع مجرد احجام الجاني مجرداً، وانما هو موقف سلبي بالقياس إلى فعل ايجابي يفرض عليه القانون اتيانه، وهذا الفعل يحدده القانون صراحة أو ضمناً، وبالنظر إلى ظروف معينة وهذا يعني ان المشرع يعد هذه الظروف مصدراً لتوقعه ان يقدم الشخص على فعل ايجابي تقتضيه الحماية الواجبة للحقوق، فان لم يأت هذا الفعل بالذات فهو ممتنع في نظر القانون(151)، فالشخص المسؤول ملزم قانوناً باحداث تغيير في الاوضاع القائمة فعلاً في العالم الخارجي بتدخل ايجابي من جانبه، إذا ما احجم عن تنفيذ هذا الامر واتخذ موقفاً أو مسلكاً سلبياً ترتب عليه عدم تحقيق الواقعة التي يطلب القانون تحقيقها، عد فاعلاً للجريمة واستحق عقوبتها، لان الشخص المسؤول كان ملزماً بمراعاة نص التجريم، وذلك باتخاذ مسلك مباشر حيال فعل الغير يحول

(149) د. محمود نجيب حسني، علاقة السببية في قانون العقوبات، مصدر سابق، ص 265-266.

(150) د. محمد زكي ابو عامر، قانون العقوبات اللبناني- القسم العام، الدار الجامعية، بيروت، 1985، ص 100.

(151) د. محمد زكي ابو عامر، مصدر سابق، ص 101؛ د. محمود نجيب حسني، قانون العقوبات، القسم العام، مصدر سابق، ص 270.

دون وقوع الجريمة، بحيث إذا ما أخل بالتزامه هذا، برز لديه في الحال مسلك شخص في صورة امتناع ينهض سبباً في الجريمة التي تحققت مباشرة بفعل الغير، وهذا يعني عدم قيام الشخص المسؤول بالعمل الذي كان ينتظره منه المشرع للحيلولة دون وقوع فعل غير مشروع هو السبب الاول في وقوعه(152).

ثانياً: وجود التزام قانوني:

ان امتناع الجاني أو احكامه لا اهمية له قانوناً إلا إذا وقع مخالفاً لواجب قانوني مفروض على الممتنع اتيانه فجوهر الجريمة السلبية اذن هو وجود واجب بفرضه القانون، عن طريق النص على عقاب مجرد الامتناع عن القيام بفعل معين، فاذا تحققت الامتناع أو الاحكام عن القيام به كانت جريمة الامتناع(153)، والالتزام القانوني الملقى على عاتق الشخص المسؤول عن هذه الحوادث، هو الالتزام باداء عمل معين يتمثل بمنع الغير من ارتكاب فعل غير مشروع من وجهة نظر المشرع الجنائي، والالتزام باداء عمل معين هو اشد صرامة من الالتزام الذي يفرض على الشخص المسؤول بمناسبة قيامه بعمل ما، لان الالتزام في الحالة الاولى وهو القيام باداء عمل معين لا اثر فيه للطابع الارادي، وكثيراً ما يثير في الوقت نفسه صراعاً بين حرية الشخص الممتنع ومصالحة الجماعة(154).

اما الالتزام في الحالة الثانية فلا يخلو من الطابع الارادي، إذ ان فرضه مرتبط تماماً بعمل ارادي يقدم عليه الشخص الممتنع وقيام هذا الشخص بالعمل الذي كان يمكنه الاحكام أو الامتناع عنه هو الذي يحمله على الالتزام بادائه بيقظة(155).

على انه ينبغي القول ان الالتزام الملقى على عاتق الشخص المسؤول جنائياً عن هذه الحوادث مقرر بموجب قانون العقوبات أو القوانين العقابية المكملة له، وليس مقررأ بموجب قوانين اخرى.

ثالثاً: المصدر الارادي للاحكام (الامتناع):

الامتناع كالفعل الايجابي سلوك، ويقضي ذلك ان تكون الارادة مصدره، اي ان تتوافر علاقة سببية بين الارادة والامتناع، وتقضي الصفة الارادية للامتناع ان تسيطر الارادة على الامتناع في كل مراحلها، وذلك بان تتجه اليه في جميع مراحلها، وبيان ذلك انه إذا كان القانون ينتظر من الممتنع القيام بفعل ايجابي معين،

(152) د. رؤوف عبيد، مبادئ القسم العام من التشريع العقابي، مصدر سابق، ص 276.

(153) د. محمد زكي ابو عامر، مصدر سابق، ص 101.

(154) Lien de (Causalite): La Responsabilite en Droit, these du Doctorat, paris, 1989, p 185.

(155) Lien de (Causalite): Op. Cit., p 185.

فهو في الغالب يتطلب منه خلال فترة معينة، هي الفترة الملائمة ليصون بفعله الايجابي الحق الذي قدر المشرع جدارته بالحماية الجنائية، فاذا ثبت ان ارادة الجاني قد فقدت السيطرة على الامتناع في بعض مراحلها، انقطعت العلاقة السببية بين الارادة والامتناع، فلا ينسب اليه امتناع مخالف للقانون، اما جرائم الامتناع غير العمدية، فرغم ان الارادة لا تعد متوافرة، إلا انه في حقيقة الامر تعد متوافرة لانه كان في وسع الجاني لو بذل القدر المعتاد من الحيطة والحذر، ان يعلم واجبه فيكون في استطاعته ادائه فان احجم عنه فهو امتناع بارادته(156)، واشترط ان يكون السلوك السلبي للشخص المسؤول ارادياً، أمر طبيعي لان الارادة تعبر عن قدرة الإنسان على فهم ماهية افعاله والنتائج المترتبة على هذه الافعال، واشترط سيطرة الارادة على الامتناع الذي يحدث من قبل الشخص المسؤول في كافة مراحلها يتطلب ضمناً ان يكون هذا الشخص مدركاً ومميزاً ومتمتعاً بحرية الاختيار، فاذا انعدم التمييز أو انعدمت حرية الاختيار توفر مانع من موانع المسؤولية(157)، واشترط الامتناع الارادي ليس كافياً وحده، بل يشترط كذلك ان يكون هذا الامتناع الارادي أثماً، فلا عقاب بدون اسناد معنوي، أو لا جريمة بغير خطأ، والخطأ الذي تتحقق به مسؤولية الشخص جنائياً عبر غيره يطلق عليه خطأ الامتناع، سواء أكان خطأ عمدياً ام خطأً غير عمدي وهذا الخطأ بشقيه يفترض انه اخلاص بالالتزام قانوني(158).

2.1.4: النتيجة

النتيجة هي الاثر الطبيعي الذي يتمخض السلوك عنه ويعتد القانون به(159)، ويتحلل هذا التعريف إلى ثلاثة عناصر، اولها ان النتيجة امر واعى له وجود وذاتية مستقلة، وهي بذلك تتميز عن السلوك مهما كانت درجة ارتباطها به، وثانيهما ارتباط السلوك بالنتيجة برابطة السببية، اما العنصر الثالث فهو اعتداد القانون بالنتيجة، لان السلوك الاجرامي غالباً ما يسفر على عدة نتائج، لان كلاً منها تتقلب سبباً فتنشأ عنها مجموعات اخرى من النتائج، ولا يعني القانون بكل هذه النتائج بل ان ما يعتد به المشرع من نتائج تتفاوت اهميته، فمن النتائج ما يعدها المشرع عناصر لازمة لحدوث النتائج، ومنها ما يعتد به فقط في مجال تخفيف وتشديد العقوبة بوصفها ظرفاً مؤثراً ليس إلا(160)، وفكرة النتيجة ذات مدلولين، مدلول مادي أو طبيعي، وهو الذي يتولد عن السلوك ويحدث في العالم الخارجي تغييراً محسوساً يعتد به القانون، ومدلول شرعي أو قانوني، ويتمثل في

(156) د. محمود نجيب حسني، علاقة السببية في قانون العقوبات، مصدر سابق، ص 272.

(157) د. محمد كامل مرسي و د. السعيد مصطفى السعيد، شرح قانون العقوبات المصري الجديد، ج1، ط3، مطبعة مصر، القاهرة، 1946، ص 357.

(158) د. محي الدين عوض، مصدر سابق، ص 437؛ د. محمد القلي، المسؤولية الجنائية، مصدر سابق، ص 70.

(159) د. عوض محمد، مصدر سابق، ص 62.

(160) د. عوض محمد، مصدر سابق، ص 64.

العدوان على المصلحة التي يحميها القانون، وذلك باهدارها، أو تهديدها بالخطر⁽¹⁶¹⁾، وهناك صلة وثيقة بين المدلولين لا يمكن انكارها، فالمدلول القانوني هو في واقعه تكييف لمدلولها المادي، بعبارة اخرى، ان الاعتداء على حق قدر المشرع جدارته بالحماية الجنائية هو تكييف قانوني للاثار المادية التي انتجها السلوك الاجرامي، لان المدلول القانوني يقوم على اساس من المدلول المادي، ويعد المدلول المادي الموضوع الذي ينصب عليه المدلول القانوني⁽¹⁶²⁾، ولكن ما هي النتيجة التي يلتزم المسؤول جنائياً عن حوادث المركبات ذاتية القيادة بمنع وقوعها، هل هي النتيجة بمدلولها المادي ام بمدلولها القانوني؟ إذا تأملنا المدلولين السابقين يتضح ان النتيجة التي يلزم بمنعها المسؤول جنائياً عن هذه الحوادث، هي النتيجة بمدلولها المادي، لان المدلول القانوني لا يستقيم مع المنطق التحليلي لعناصر الركن المادي، وانما يفصح عن علة التجريم⁽¹⁶³⁾، وهذه العلة لا تنتسب إلى الركن المادي للجريمة، وانما تتعلق بركن عدم المشروعية الذي هو تكييف للواقعة المادية، بعناصرها الثلاثة السلوك والنتيجة والعلاقة السببية بينهما، فالاضرار أو التهديد بالضرر للمصلحة المحمية هي مناط عدم المشروعية للسلوك أو مشروعيته بالنسبة للغاية من النص⁽¹⁶⁴⁾، فضلاً عن انه لو قيل بان النتيجة الملزم بمنعها الشخص المسؤول عن هذه الحوادث الناشئة عن هذه المركبات ذاتية القيادة، هي النتيجة بمدلولها القانوني، لتعذر قيام القصد الجنائي في كثير من الجرائم، فالقصد الجنائي يقوم على ارادة الفعل والنتيجة، والتسليم بصحة المفهوم القانوني انه يلزم اتجاه ارادة الجاني إلى الاضرار بالحق أو المصلحة التي قدر المشرع جدارتها بالحماية الجنائية، وهذا ما سيتبع ضرورة علم الجاني بتلك المصلحة أو ذاك الحق، حتى تتجه ارادته اليهما، ولا يخفى ان ذلك العلم، ليس من السهولة بمكان، بل يقتضي البحث والتحليل، وما دام الامر كذلك فسوف ينتفي القصد الجنائي بالنسبة لكثير من الحالات⁽¹⁶⁵⁾.

3.1.4: العلاقة السببية

لا يكفي لاكتمال الركن المادي ان يصدر عن الشخص المسؤول سلوك حظره المشرع، وان تعقب هذا السلوك نتيجة لا يرتضيها، وانما يلزم فضلاً عن ذلك ان تقوم بين الامرين علاقة تجعل الاول سبباً والثاني نتيجة، وهي ما تعرف بعلاقة السببية، فهذه العلاقة هي التي تحكم الرباط بين السلوك والنتيجة وتجعل منهما كياناً

(161) د. جلال ثروت، قانون العقوبات- القسم العام، مصدر سابق، ص 126.

(162) د. محمود نجيب حسني، علاقة السببية في قانون العقوبات، مصدر سابق، ص 46.

(163) د. محمود محمود مصطفى، النتيجة وعناصر الجريمة، مجلة القانون والاقتصاد، ع2، س7، القاهرة، 1965، ص 324.

(164) المصدر نفسه، ص 325.

(165) د. مأمون سلامة، مصدر سابق، ص 129.

قانونياً واحداً⁽¹⁶⁶⁾، وهذا الامر ينطبق على المسؤولية الجنائية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، فيجب ان تكون هنا كعلاقة سببية بين سلوك الشخص المسؤول، والمتمثل بالامتناع، وبين النتيجة التي تحققت مباشرة على يد الغير، والبحث في العلاقة السببية في ميدان هذه المسؤولية امر في غاية الصعوبة، لان سلوك الشخص المسؤول متمثل دائماً في امتناع، والامتناع سلوك سلبي بحت والنتيجة هي ظاهرة مادية وايجابية، اي ذات مدلول خارجي، وهذا ما حدا بالبعض إلى القول، وهم من انصار انكار سببية الامتناع، ان الامتناع عدم والعدم لا يمكن ان ينتج عنه شيء، وبالتالي فان العلاقة السببية مقطوعة بين امتناع الشخص المسؤول والنتيجة الاجرامية التي وقعت بفعل الغير، لان الامتناع غير صالح لاحداث اثار خارجية ملموسة في العالم الخارجي، والمتمثل بالنتيجة الجرمية، إذ انهم ينكرون كمبدأ عام وجود جرائم امتناع ذات نتيجة، ولا يقرون بها إلا حيث يقرر المشرع ذلك بصورة صريحة أو ضمنية وفي هذه الحالات يكون وجود هذه الجرائم على سبيل الاستثناء⁽¹⁶⁷⁾، وحثهم في ذلك مبدا شرعية الجريمة والعقوبة، فاذا كانت جريمة الامتناع ذات نتيجة غير منصوص عليها في النص العام، فينبغي انن ان ينص المشرع عليها بنص خاص بها، فاذا لم يوجد هذا النص، فلا ينبغي العقاب عليها، واذا عوقب عليها بموجب النص العام، فهذا يعين قياس في مجال التجريم وهذا ما لا يمكن قبوله⁽¹⁶⁸⁾، ومن اهم النتائج التي تترتب على هذا الرأي هي اقرار التفرقة بين الجرائم العمدية، والجرائم غير العمدية، والقول بان الشارع لا يعترف بجرائم الامتناع ذات النتيجة إذا كانت عمدية، ويعترف بها إذا كانت غير عمدية، وسند هذه التفرقة ان النصوص الخاصة بالجرائم العمدية قد صيغت بشكل ضيق من حيث النطاق حيث لا يمكن ان تدخل فيه جرائم الامتناع، اما الجرائم الغير عمدية فقد صيغت بشكل واسع يسمح باقرار المساواة بين الفعل الايجابي والفعل السلبي⁽¹⁶⁹⁾.

والواقع اننا نؤيد من ذهب إلى القول، ان الاساس الذي اعتمده انصار انكار سببية الامتناع ليس بالاساس المنطقي، فالامتناع ليس عدم أو فراغ، بل الامتناع سلوك انساني له كيان ايجابي متمثل بالارادة، أو بتعبير اخر الامتناع هو حركة ارادية تصدر في ظروف مادية معينة، والذي يميز الامتناع عن الارتكاب هو ان الامتناع ليس فقط حقيقة مادية، بل هو حقيقة قانونية ايضاً، لانه يفترض لتحقيقه اتخاذ موقف سلبي من الشخص المسؤول عبر غيره، بالقياس إلى موقف ايجابي كان ينتظره منه المشرع للحيلولة دون وقوع النتيجة الجرمية،

(166) د.عوض محمد، مصدر سابق، ص 65.

(167) د. رؤوف عبده، السببية في القانون الجنائي، ط3، دار الفكر العربي، بيروت، 1974، ص 3؛ د. محمود نجيب حسني، علاقة السببية في قانون العقوبات، مصدر سابق، ص 382؛ د. عبد الوهاب حمود، مصدر سابق، ص 155.

(168) Garçon (Emile): code —ena3 ann6te , -ar5s, 35bra5r5e d4 rence53 srey, -ar5s, 1952- 1956, - 295.

(169) Garraud (rene): Op.Cit., P 890.

لان المشرع حين يأمر المخاطبين بالقاعدة القانونية بإتيان أمر معين، فان هذا الامر يتضمن في الوقت نفسه امر المخاطبين بالامتناع عن اتيان اي فعل يتعارض مع مضمون هذا الامر وبذلك يمكن ان نستظهر في الامتناع حقيقة مادية ملموسة، كما نستظهر فيه ايضاً حقيقة قانونية نتجت عن تعارض الفعل مع القاعدة القانونية الأمرة التي انطوى عليها نص التجريم⁽¹⁷⁰⁾، كما ان هذا الراي يقوم على تناقض، فاذا كان الامتناع لا يصلح في ذاته ان يكون سبباً في حدوث النتيجة الجرمية التي وقعت بفعل الغير المادي، وهذا يعني بالضرورة عدم توافر علاقة سببية بينهما، فان من غير المنطقي القول بعد ذلك، وهذا يعني بالضرورة عدم توافر علاقة سببية بينهما، فان من غير ال منطقي القول بعد ذلك، ان الامتناع يصلح لاحداث نتيجة جرمية مؤثرة في العالم الخارجي، واذا نص المشرع على ذلك، أو كانت صياغة نص التجريم من الشمول بحيث تتسع للامتناع وذلك لان المشرع لا يستطيع ان يخلق علاقة سببية لا وجود لها في عالم الحقائق والماديات وانما دوره ان يعترف بعلاقة موجود فعلاً، ويحدد منها القدر الذي يسبغ عليه اهمية قانونية⁽¹⁷¹⁾، كما ان التفرقة بين الجرائم العمدية والجرائم غير العمدية التي تبناها انصار هذا الراي تجافي المنطق القانوني وتناقض مصلحة المجتمع، فاذا تقبل انصار انكار علاقة السببية في جرائم الامتناع هذه العلاقة بين الامتناع والنتيجة، فمؤدى ذلك بالضرورة ان الامتناع يمكن ان ينهض سبباً للنتيجة الجرمية، ومن ثم لا توجد عبة ما تعترض الاعتراف بهذه العلاقة في الجرائم العمدية، ولا يتفق مع المنطق ولا مع مصلحة المجتمع ان يعاقب الممتنع غير المتعمد، باعتبار امتناعه سبب النتيجة، فاذا زادت خطورته على المجتمع بان توافر العمد لديه، فلا عقاب يوقع عليه⁽¹⁷²⁾.

ولكل ما تقدم يمكن القول ان الامتناع يصلح سبباً في احداث النتيجة الجرمية التي وقعت بفعل الغير، وتصبح مسؤولية الشخص عن هذه الحوادث الناشئة عن المركبات وذاتية القيادة متحققة سواء أكان فعل الغير هذا فعلاً أم امتناعاً، وهذا الامر في الحقيقة ما هو إلا تطبيق للاحكام العامة للمسؤولية الجنائية، حيث يمكن ان ترجع إلى سلوك شخصي بحت متمثل في امتناع ارادي صادر من قبل الشخص المسؤول.

وربما يثور تساؤل عن مدى امكانية انقطاع علاقة السببية بين السلوك السلبي للشخص المسؤول (الممتنع) والنتيجة التي تحققت بفعل الغير، عندما تتدخل ارادة مجرمة أو ظروف اخرى بين هذا السلوك السلبي والنتيجة

(170) د. عمر السعيد رمضان، الاحكام العامة في قانون العقوبات الضريبي، مصدر سابق، ص 36-37.

(171) د. احمد فتحي سرور، شرح قانون العقوبات- القسم الخاص- الجرائم الضريبية والنقدية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1960، ص 120؛ أ. احمد امين، شرح قانون العقوبات الاهلي، ج2، ط2، الدار العربية للموسوعات، بيروت، 1982، ص 314؛ د. محمود نجيب حسني، علاقة السببية في قانون العقوبات، مصدر سابق، ص 386.

(172) د. محمد القلي، المسؤولية الجنائية، مصدر سابق، ص 66؛ أ. محمود ابراهيم اسماعيل، مصدر سابق، ص 97.

المتحققة بفعل الغير، ذهب البعض إلى عدم امكانية تصور انقطاع هذه العلاقة، ولا يتغير الامر حتى لو تدخل في هذه العلاقة عامل اجنبي مألوف بحسب المجرى العادي للامور⁽¹⁷³⁾، على انه يمكن ان تنتفي مسؤولية الشخص المسؤول عن هذه الحوادث ولكن ليس بالضرورة بسبب انقطاع العلاقة السببية بين سلوكه والنتيجة الاجرامية، بل يمكن ان تكون بسبب ان الالتزامات التي امتنع عن القيام بها الشخص المسؤول، التزامات يفرضها قانون اخر غير قانون العقوبات، ولكل قانون جزاءاته في حالة الاخلال بها، إلا إذا افضى هذا الاخلال إلى واقعة جرمية تدخل تحت طائلة قانون العقوبات فهنا يتدخل هذا القانون لحماية المصلحة التي يهدف إلى كفالتها، وانزال العقاب بمن يخالف واجباً يفرضه فرع اخر من فروع القانون⁽¹⁷⁴⁾.

أما إذا كان بالامكان نسبة النتيجة التي تترتب على مخالفة الواجب إلى شخص آخر، فان عبء هذه النتيجة يقع على كاهل هذا الشخص، وهذا يفسر المسؤولية الجنائية عن الجريمة التي تقع من الغير على اساس المسؤولية الشخصية وشخصية العقاب، لان الشخص المسؤول امتنع باراده عن الحيلولة دون وقوع النتيجة الجرمية⁽¹⁷⁵⁾.

والذي نراه انه ليس هناك ما يمنع من انقطاع علاقة السببية بين امتناع الشخص المسؤول جنائياً عن هذه الحوادث، والنتيجة التي حققها الغير بفعله، إذا ما تدخلت اسباب اخرى سابقة أو لاحقة أو معاصرة، بين السلوك السلبي للشخص المسؤول والنتيجة المتحققة بفعل الغير المادي، على ان تكون هذه الاسباب وحدها كافية لاحداث النتيجة حتى وان لم تكن مستقلة عن سلوك الشخص المسؤول وهذا ما اخذ به المشرع العراقي وبعض التشريعات العربية⁽¹⁷⁶⁾.

2.4: الركن المعنوي

لا يكفي الركن المادي وحده لقيام الجريمة، سواء أكان هذا الركن سلوكاً ايجابياً ام سلبياً، وانما تكتمل الجريمة حين يقترن هذا الركن بركن اخر هو الركن المعنوي، وهو تعبير عن علاقة نفسية معينة تربط بين السلوك وصاحبه، فالسلوك ليس حركة ايجابية أو امتناع بحت، بل هو حركة ارادية لانه ينطوي على عنصر نفسي ايضاً.

(173) د. عمر السعيد رمضان، الركن المعنوي في المخالفات، مصدر سابق، ص 158؛ د. رؤوف عبيد، العلاقة السببية في القانون الجنائي، مصدر سابق، ص 154؛ د. محمد القلي، المسؤولية الجنائية، مصدر سابق، ص 67.

(174) Villefranche (Charles): Op. Cit., P 83.

(175) villefranche (Charles): Op. Cit., P 84.

(176) المادة (29) عقوبات عراقي، المادة (24) عقوبات مصري، المادة (203) من قانون العقوبات السوري رقم (148) لسنة 1948، المادة (204) من قانون العقوبات اللبناني رقم (340) لسنة 1943.

وللركن المعنوي صورتان رئيسيتان لا اختلاف بينهما وهما العمد ويطلق عليه القصد الجنائي، والخطأ غير العمدية، وعلى هذا الاساس تقسم الجرائم إلى جرائم عمدية وجرائم غير عمدية، وهذا الامر ينطبق على سلوك الشخص المسؤول عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، الامر الذي يقتضي منا بيان سلوك الشخص المسؤول عن هذه الحوادث في الجرائم العمدية وفي الجرائم غير العمدية، وذلك في مطلبين مستقلين.

1.2.4: الجرائم العمدية

القصد الجنائي أو العمد هو الصورة النموذجية للإرادة الأتمة، ففي هذه الصورة يبرز بجلاء وجه التحدي من جانب الجاني لاوامر المشرع ونواهيته ومن ثم الخروج عليها، ولهذا كان العمد هو الاصل في الجرائم، اما الخطأ غير العمدية فيعتبر استثناء، ولما كان الاصل لا يحتاج إلى نص يقرره أو يؤكد، فان المشرع قلما يصرح بالعمد في نصوصه، والفقه والقضاء متفقان على انه في حالة اغفال بيان صورة الركن المعنوي في جريمة ما، فان هذه الجريمة تكون عمدية (177).

والفقه الجنائي منقسم بشأن مفهوم القصد الجنائي إلى نظريتين هما نظرية العلم ونظرية الإرادة نوجزهما فيما يأتي:

نظرية العلم:

طبقاً لهذه النظرية فان القصد يقوم إذا اراد الجاني السلوك المكون للركن المادي للجريمة مع العلم بالنتيجة الاجرامية التي تترتب عليه وكذلك بكل واقعة من الوقائع التي تدخل عنصراً في الجريمة ولما كانت ارادة السلوك امراً مشتركاً بين العمد وغير العمد، فان العلم يعد العنصر الوحيد الذي يميز بينهما، فهو قاصر على العمد وحده ومن ثم فانه جوهر القصد الجنائي (178)، وبهذا المنطق تحصر هذه النظرية القصد في مجرد العلم، وتخرج من عناصره ارادة النتيجة وارادة الوقائع الاخرى التي تدخل في تكوين الجريمة، وحجة هذه النظرية ان ارادة هذه الامور تمتنع من الناحية المنطقية والعملية، لان دور الارادة الحقيقي يقتصر في السيطرة على اعضاء الجسم ودفعها إلى الحركة في اتجاه معين، اما النتيجة فلا سيطرة عليها لانها ثمرة القوانين الطبيعية، فهي تقع كلما تحققت اسبابها، وتختلف كلما تخلف بعضها، دون ان يكون للإرادة دور في الحالتين للسيطرة

(177) د. عوض محمد، مصدر سابق، ص 211؛ د. علي راشد، الإرادة والعمد والخطأ والسببية في نطاق المسؤولية الجنائية، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، ع 2-1، ص 2، القاهرة، 1966، ص 34.

(178) د. عبد الاحد جمال الدين، قانون العقوبات- القسم العام، دار النهضة العربية، مصر، 1954، ص 334.

عليها(179)، وهكذا تنتهي هذه النظرية إلى انه يكفي لقيام القصد الجنائي، ان تتجه الارادة إلى ارتكاب الفعل مع توقع النتيجة الاجرامية والعلم بالوقائع التي يلزم العمل بها قانوناً.

نظرية الارادة:

طبقاً لهذه النظرية، فان القصد الجنائي لا ينحصر في مجرد العلم، لان العلم يعني المعرفة، وهي لا تكفي وحدها لاختفاء معنى الأثم، سواء بمفهومه الخلقي ام القانوني، فالعلم بمخالفة القانون لا يعد أثماً في ذاته، وانما ينهض معنى الأثم حين تتجه الارادة إلى تحقيق ما تعلم انه مخالف للقانون، وعلى ذلك فالقصد الجنائي لا يكون قائماً إلا إذا اتجهت ارادة الجاني إلى ارتكاب الفعل وتحقيق نتيجته الاجرامية، وكذلك إلى كل واقعة تدخل في تكوين الجريمة مع شمول علمه لذلك كله (180)، والحقيقة ان هذه النظرية هي الجديرة بالاتباع، اما ما قيل بشأن النتيجة الاجرامية وعدم صلاحيتها لان تكون محلاً للارادة على اساس انه لا سيطرة لها عليها، فمردود بان السلوك الانساني لا يقصد لذاته، بل لما يترتب عليه من اثر، فاذا كان الأثر الذي يستهدفه السلوك هو النتيجة التي يحظرها القانون، فان ارادة السلوك هو سبب النتيجة، تعد في الوقت نفسه ارادة النتيجة نفسها، وكذلك الشأن بالنسبة للوقائع التي تلابس السلوك وشمول العلم لها تعد بدورها محلاً للارادة، لان اتجاه الارادة للسلوك يعد اتجاهاً لما يلازمه (181).

وقد أخذ المشرع العراقي بمضمون الارادة من خلا لتعريفه للقصد بانه "توجيه الفاعل ارادته إلى ارتكاب الفعل المكون للجريمة هادفاً إلى نتيجة الجريمة التي وقعت أو أية نتيجة جرمية اخرى" (182)، ورغم ان المشرع العراقي اكنفى بايراد كلمة الارادة، فان ذلك لا يعني عدم تطلبه العلم، لان الارادة تفترض العلم إذا انه مقدمة ضرورية لوجود ارادة واعية تحيط بما تريد، واذا كان القصد الجنائي هو ارادة تحقيق الواقعة الاجرامية مع العلم بعناصرها المكونة لها، فمعنى ذلك ان يقوم على عنصرين، الاول وهو الارادة التي يجب ان تتجه إلى السلوك والى النتيجة المترتبة عليه فاذا اتجهت الارادة إلى السلوك دون النتيجة تخلف القصد الجنائي. اما العنصر الثاني فهو العلم الذي يقصد به تمثل الجاني في ذهنه للواقعة الاجرامية بكل عناصرها المعتمدة قانوناً، وتتحدد عناصر الجريمة في كل حالة على حدة بالرجوع إلى النص القانوني الخاص بها، فهذا

(179) د. عبد المهيم بكر سالم، القصد الجنائي في القانون المصري والمقارن، مصدر سابق، ص 65.

(180) د. محمود نجيب حسني، القصد الجنائي، المجلة الجنائية القومية، ع 2-1، القاهرة، 1958، ص 105.

(181) د. محمود نجيب حسني، النظرية العامة للقصد الجنائي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص 26-27.

(182) المادة (33) عقوبات عراقي.

النص يشمل العناصر التي تتألف منها كل جريمة والتي تتميز بها عن الاعمال المشروعة من جهة وعن الجرائم الاخرى من جهة ثانية(183).

بعد الانتهاء من توضيح مفهوم القصد الجنائي، نشير إلى ان المسؤولية الجنائية الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، تتحقق باستظهار مسلك ارادي أثم من قبل الشخص المسؤول متمثلاً في امتناع ارادي كان سبباً في النتيجة الاجرامية التي وقعت بناءً على سلوك الغير المادي، والقواعد العامة في المسؤولية الجنائية تشير إلى وجوب اسناد الجريمة إلى الشخص الذي باشر السلوك المادي للركن المادي للجريمة أو إلى اي شخص ساهم بتحريضه أو اتفاهه أو مساعدته على ارتكابها إلا ان السياسة الجنائية في الوقت الحاضر، قد وسعت من مفهوم الفاعل في الجريمة ليشمل من يتركها تتحقق بفعل غيره(184)، واذا كان القانون يتطلب توافر القصد الجنائي في الجرائم العمدية، فانه ينبغي التفرقة فيما يتعلق بمسؤولية الشخص المسؤول عن هذه الحوادث بين صورتين.

الصورة الاولى:

ان يتوافر القصد الجنائي على التفصيل الذي تم توضيح انفاً، لدى كل من الشخص المسؤول، والغير الذي ارتكب السلوك الاجرامي (الحوادث) بيديه، فاذا ما توافر القصد الجرمي لدى هذا الشخص المسؤول بهذه الصورة، بان ترك الغير عن علم و ارادة يرتكب السلوك الاجرامي راجباً في وقوع النتيجة الجرمية المترتبة على هذا السلوك الايجابي ام السلبي الذي وقع من الغير، عد هذا الشخص مسؤولاً عن الجريمة العمدية التي وقعت بوصفه فاعلاً اصلياً لها(185).

الصورة الثانية:

ان الشخص المسؤول عن هذه الحوادث لا يتوافر لديه القصد الجنائي، بينما قد يكون الغير الذي باشر السلوك الاجرامي متوافراً لديه هذا القصد في هذه الحالة يجب التفرقة بين حالتين:

الحالة الأولى: ان يستوي لدى المشرع في الجرم الذي وقع من الغير توافر القصد الجنائي أو عدم توافره في المخاطب بالقاعدة القانونية التي انتهكت، فان توافر هذا القصد لدى الغير، فانه لا يحول مطلقاً دون مسؤولية

(183) د. سمير الجنزوري، شرح قانون العقوبات- القسم العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1977، ص 425؛ د. محمد سامي النبراوي، مصدر سابق، ص 182؛ د. رؤوف عبيد، استظهار القصد في القتل العمدية، المجلة الجنائية القومية، ع3، س3، القاهرة، 1959، ص 338-339.

(184) zlataric (Bagdan): participation criminelle, etude de droit penal compare, cours polycopie, Le cario, 1964- 1965, p 95.

(185) د. احمد قنحي سرور، شرح قانون العقوبات- القسم الخاص- الجرائم الضريبية والنقدية، مصدر سابق، ص 148.

الشخص المسؤول اصلاً عن عدم مخالفة هذه القاعدة القانونية التي انتهكت من قبل الغير، وتكون مسؤولية عمدية رغم انه لم يتوافر لديه سوى الخطأ غير العمدية (186).

الحالة الثانية: ان الجريمة التي وقعت من الغير مما يتطلب المشرع فيها ان يتوافر القصد الجرمي في الجريمة التي وقعت من الغير، ففي هذه الحالة ينبغي اثبات توافر هذا القصد لدى الشخص المسؤول بقطع النظر عن الغير الذي ارتكبها، توافر القصد لديه ام لا، ولا محل للقول ان هذا الشخص المسؤول عن هذه الحوادث المرورية بواسطة هذه المركبات قد خالف ما امره به القانون من التزام لكي يحول دون وقوع الفعل الغير مشروع، وذلك بعدم مباشرته لهذا الالتزام بنفسه وترك امر تنفيذه لغيره، فالعبرة بتوافر القصد الجرمي لدى الشخص المسؤول، اي صاحب الالتزام الاصلي (187).

2.2.4: الجرائم غير العمدية

ان الصورة الثانية من صور العلاقة النفسية هي الخطأ غير العمدية واذا كان القصد يمثل الشكل العادي للمسؤولية، فان الخطأ غير العمدية يشكل استثناءً من تلك المسؤولية. ويعرف الخطأ بأنه "التصرف الذي لا يتفق مع الحيطة التي تتطلبها الحياة الاجتماعية" (188)، ويأخذ الخطأ غير العمدية أحد نوعين، خطأ عادي وهو الحالة الذهنية لدى الفاعل الذي لا يتوقع النتيجة الاجرامية، في حين كان في وسعه ويجب عليه ان يتوقعها، فخطؤه كان في عدم توقعه للنتيجة، ومن ثم لم يتخذ احتياطاته ليتجنبها، اما الخطأ الآخر فهو خطأ واع وفيه يتوقع الفاعل النتيجة الاجرامية، ولكنه اعتقد ان بوسعه ان يتجنبها معتمداً على احتياطات تبين انها غير كافية فوقع تلك النتيجة (189)، وينبغي قبل بحث سلوك الشخص المسؤول عن هذه الحوادث المرورية عبر هذه المركبات ذاتية القيادة في الجرائم غير العمدية ان نوضح عناصر الخطأ ومعياره وصوره بصورة موجزة وكما يلي:

اولاً: عناصر الخطأ:

يشترط لقيام الخطأ توافر ثلاثة عناصر هي:

(186) Alif (Gebra): La responsabilite des personnes, morals en droit positif francais, de paris, 1985, p 185.

(187) د. احمد فتحي سرور، شرح قانون العقوبات- القسم الخاص- الجرائم الضريبية والنقدية، مصدر سابق، ص 148.

(188) Garroud (redne): Op. Cit., p 2055.

(189) د. علي راشد، القانون الجنائي، المنخل واصول النظرية، مصدر سابق، ص 279-280.

1- اتجاه ارادة الفاعل إلى اتيان السلوك الاجرامي، وهو لازم في الخطأ لزومه في العمد على السواء، لانه من طبيعة الركن المعنوي ذاته، واذا انتفى هذا الشرط تخلف الركن المعنوي من اساسه (190).

2- تخلف إرادة النتيجة، وهو من الامور الجوهرية التي تميز الخطأ عن العمد، فالعمد لا يقوم إلا إذا اتجهت ارادة الجاني إلى النتيجة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، اما الخطأ فمن شروطه ان تأبى الارادة النتيجة تماماً (191).

3- الاخلال بواجب التدبر والحيلة، ويتحقق الاخلال بالواجب حين يتخلى الإنسان، كلياً عما هو مفروض عليه من التدبر والحيلة، أو حين ينزل عن الحد المطلوب، وهذا الاحلال من شأنه ان تصبح صورة السلوك الواقع مخالفة لصورة السلوك الواجب، ولا ينبغي الخلط في هذا الشأن بين خطأ الشخص، وما وقع منه من سلوك، فالسلوك هو جوهر الركن المادي، اما الخطأ فيتمثل الركن المعنوي، ومصدر هذا الواجب هو القانون أو العرف أو الخبرة الانسانية (192).

ثانياً: معيار الخطأ: يقاس الخطأ عادة بأحد معيارين، اولهما شخصي ينظر فيه إلى ما كان يسع المتهم ان يفعله في الظروف التي احاطت به، سواء أكانت هذه الظروف خارجية ام شخصية، والآخر موضوعي ينظر فيه إلى ما كان يفعله شخص آخر من فئة المتهم على قدر متوسط من الحرص واليقظة، لو وجد في نفس الظروف الخارجية التي احاطت بالمتهم (193).

والرأي السائد هو تغليب المعيار الموضوعي عند قياس الخطأ بشرطين احدهما يتعلق بمواصفات الشخص العادي، والآخر يتعلق بالظروف التي تحيط بمسلكه، فأما الشرط الاول، فينبغي ان يكون شخصاً من فئة المتهم وعلى قدر من الحرص واليقظة والتأهيل المهني أو الفني، اما الشرط الثاني، فيجب ان يوضع الشخص العادي في نفس ظروف المتهم ما تعلق منها بالزمان المكان، اما ظروفه الخاصة، فلا يأخذ بها وان كان يؤخذ بها عند فرض العقوبة على المتهم (194).

ونتفق مع من يذهب إلى قياس الخطأ بمعيار شخصي قوامه الجاني نفسه لا سواه، ولا محل للخشية ان يؤدي الأخذ بهذا المعيار، إلى التفرقة بين المتهمين نتيجة لما درج عليه كل منهم في حياته الخاصة من حرص أو تفريط، لان ذلك فهم للمعيار على غير حقيقته، فالخطأ لا ينتفي لمجرد انسجام السلوك الاجرامي، مع نهج

(190) Levasseur (Georges): Droit penal general de criminology, paris, 1964, p 221.

(191) د. فوزية عبد الستار، النظرية العامة للخطأ غير العمدى، مطبعة جامعة القاهرة، القاهرة، 1977، ص 9.

(192) المستشار معوض عبد التواب، الوسيط في جرائم القتل والاصابة الخطأ، ط1، عالم الكتب، القاهرة، 1981، ص 26- 27.

(193) د. رؤوف عبيد، السببية في القانون الجنائي، مصدر سابق، ص 128.

(194) د. حسن الابراشي، قانون العقوبات- القسم الخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، 1972، ص 122.

الشخص في حياته بوجه عام، وإنما ينتفي الخطأ حين يصدر عن الشخص غاية جهده تدبراً واحتياطاً، بحيث يمكن القول بأنه كان في وسعه بحكم ما احاط به من ظروف، وما اتيح له من قدرات ان يسلك على نحو افضل، إذ هناك فرق واضح بين القصور والتقصير فالقصور عجز والتقصير قدرة مكبوتة، والقاصر يخطو خطوات ثم يقعه عجزه عن مواصلة السعي، والمقصر قادر ولكنه لا يستغل طاقاته رغم استطاعته، ويترتب على ذلك ان الاول لا يخطئ بقصوره، اما الثاني فهو يخطئ⁽¹⁹⁵⁾.

ثالثاً: صور الخطأ، اشارت المادة (35) من قانون العقوبات النافذ إلى صور الخطأ حيث نصت "تكون الجريمة غير عمدية إذا وقعت النتيجة الاجرامية بسبب خطأ الفاعل، سواءً أكان هذا الخطأ اهمالاً أو رعونة أو عدم انتباه أو عدم احتياط أو عدم مراعاة للقوانين والانظمة والاورام"، وبصورة متقاربة جاءت نصوص بعض التشريعات العربية⁽¹⁹⁶⁾.

ومن خلال النص المتقدم يتضح ان للخطأ غير العمدي الصور الآتية:

- 1- الاهمال:** وهي الحالات التي يقف فيه المتهم موقفاً سلبياً فلا يتخذ احتياطات يدعو اليها الحذر، وكان من شأنها ان تحول دون حدوث النتيجة الاجرامية وبذلك تضم هذه الصورة حالات الخطأ عن طريق الامتناع.
- 2- الرعونة:** هي الخفة والطيش وسوء التقدير، واطهر حالاتها ان يقدم على ارتكاب عمل غير مقدر خطورة عواقبه ويذهب البعض إلى صرف الرعونة إلى معنى اكثر تحديداً، فهي نقص في الحذق والدراية بأمور فنية، لذلك هي عندهم اخلال بما تفرضه الخبرة الانسانية الفنية الخاصة، سواء أخذت مظهراً ايجابياً في صورة فعل ام سلبياً في صورة ترك⁽¹⁹⁷⁾.
- 3- عدم الاحتياط والتحرز:** ويتحقق في حالة توقع المخطئ وقوع نتيجة ضارة لسلوكه الايجابي أو السلمي دون اتخاذ الوسائل الوقائية للحيلولة دون احداث تلك النتيجة الضارة⁽¹⁹⁸⁾.
- 4- عدم مراعاة القوانين والانظمة والاورام:** إذا لم يطابق سلوك المتهم قواعد السلوك للأوامر الصادرة عن المشرع، وخاصة القواعد التي تستهدف توقي النتائج الضارة، تحققت هذه الصورة، وقد استعمل المشرع

(195) د. عوض محمد، جريمة القتل في التشريع المصري، دار المطبوعات، الاسكندرية، 1978، ص 121.

(196) المادة (190) عقوبات مصري، المادة (190-191) عقوبات لبناني، المادة (189-190) عقوبات سوري، المادة (64) من قانون العقوبات الاردني رقم (16) لسنة 1960، المادة (63) من قانون العقوبات الليبي رقم (53) لسنة 1953.

(197) د. عبد المهيم بكر، القسم الخاص في قانون العقوبات، دار النهضة العربية، القاهرة، 1977، ص 638؛ د. عمر السعيد رمضان، شرح قانون العقوبات- القسم الخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، 1977، ص 245.

(198) أ. جندي عبد الملك، الموسوعة الجنائية، ج5، دار الكتب المصرية، القاهرة، 1931، ص 845.

الفاظ القوانين والانظمة والوامر كي يحيط بجميع النصوص التي تقرر القواعد العامة للسلوك، سواء أصدرت عن السلطة التشريعية، ام عن السلطة التنفيذية (199).

وقد ثار خلاف فقهي حول اعتبار هذه الصورة قد وردت على سبيل الحصر ام المثل، فقد ذهب رأي في الفقه الى ان صور الخطأ هذه لم ترد على سبيل الحصر، وحثته ان جوهر الخطأ يكمن في بيان عناصره لا في تحديد صورته (200)، ولكن الرأي السائد في الفقه ان هذه الصور قد وردت على سبيل الحصر، وسند هذا الرأي هو ظاهر النصوص، إذ ان المشرع إذا نص صراحة على بعض صور اخطأ فمراده استبعاد ما عداها، وإلا لوسعه ان يصوغ النصوص صياغة عامة (201).

ونذهب مع من يرى ان مراد المشرع من ايراد صور الخطأ ليس حصرها، بل هو بيان نوع الخطأ، فالخطأ في معناه العام يشمل العمدي وغير العمدي لكونه في الحالتين انحرافاً عن السلوك الواجب.

بعد هذا التوضيح لمفهوم الخطأ وعناصره ومعياره وصوره بصورة موجزة، نعود لتوضيح سلوك الشخص المسؤول عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، في الجرائم غير العمدية، تلك الجرائم التي لا يستلزم المشرع لقيامها توافر القصد الجنائي كقاعدة عامة، وانما يكفي فيها بتوافر ركن الخطأ غير العمدي، وهو كثيراً ما يتوافر لدى الشخص المسؤول جنائياً عن هذه الحوادث الناشئة عن هذه المركبات والذي يمكن ان نستظهره لديه في مسلك ارادي متمثل بعدم القيام بالتزام قانوني نابع عن اهمال أو رعونة أو عدم حيطة وحذر، أو ناتج عن مخالفة للقوانين والانظمة والوامر، ف وقعت النتيجة الجرمية بناء على هذا الامتناع على يد الغير، والشخص المسؤول يسأل في هذه الحالة دون الحاجة إلى نص صريح يقرر هذه المسؤولية، ولا يحتاج الامر سوى استخلاص ارادة المشرع الضمنية من روح النص، وما يستهدفه من وراء تجريمه للفعل (202). بعبارة اخرى ان الشخص المسؤول يسأل عن الجرائم غير العمدية التي تقع مادياً من الغير، دون ان يصدر منه نشاط يجعله مساهماً اصلياً او شريكاً تبعياً للغير في هذه الجرائم، بالاستناد الى وجود التزام قانوني على عاتق هذا الشخص متمثل بمراقبة نشاط شخص آخر او الاشراف عليه للحيلولة دون وقوع اعمال غير مشروعة من هذا الشخص، فلم يقد باداء هذا الالتزام القانوني تحت تأثير اية صورة من صور الخطأ غير العمدي التي

(199) د. فوزية عبد الستار، النظرية العامة للخطأ غير العمدي، مصدر سابق، ص 99.

(200) د. محمود نجيب حسني، قانون العقوبات- القسم العام، مصدر سابق، ص 629.

(201) د. علي بدوي، مصدر سابق، ص 276؛ د. السعيد مصطفى السعيد، الأحكام العامة في قانون العقوبات، مصدر سابق، ص 423؛ أ. محمود ابراهيم اسماعيل، مصدر سابق، ص 406.

حددها المشرع⁽²⁰³⁾، والخطأ الغير عمدى، يتوافر لدى الشخص المسؤول جنائياً عن هذه الحوادث المرورية إذا وقعت النتيجة المحظورة، على يد الغير بناءً على تحقق احدى صور الخطأ في سلوك الشخص المسؤول، وكذلك إذا تحققت عناصره المتمثلة بارادة السلوك فقط دون النتيجة التي وقعت سواء أكان الشخص المسؤول لم يتوقع النتيجة مطلقاً، رغم ان باستطاعته ومن واجبه ذلك، ام ان هذا الشخص المسؤول توقع النتيجة ولكنه اعتمد على احتياطات غير كافية للحيلولة دون وقوعها على يد الغير، ويسأل الشخص المسؤول عن الحوادث الناشئة عن هذه المركبات دون حاجة لنص صريح كما مر ذكره، ولكن من خلال الاهتداء بالضوابط الآتية:

اولاً: المخاطبون بالقاعدة القانونية الخاصة بتنظيم ممارسة مهنة معينة، يكونون مسؤولين عما يقع من افعال غير مشروعة من قبل الغير لاحكام هذه القوانين الخاصة، إذا ما شكلت هذه الافعال جرائم في نظر المشرع الجنائي، لان هؤلاء المخاطبين ملتزمين شخصياً بمراعاة احكام هذه القوانين الخاصة، ولو لم يصرح المشرع بذلك⁽²⁰⁴⁾، فاذا ما اخلو بهذا الالتزام بصورة غير عمدية نتيجة اهمال أو عدم حيطة وحذر أو رعونة أو عدم مراعاة لاحكام القوانين والانظمة والوامر، فسوف يسألون عن هذه الافعال غير المشروعة التي ارتكبت من الغير، بناءً على هذا الاخلال بالتزاماتهم، والمتضمنة واجب الرقابة والاشراف لضمان تنفيذ القواعد القانونية المنظمة لعملهم من قبل الغير العاملين أو المستخدمين لدى الشخص المسؤول.

ثانياً: وجود قاعدة قانونية تفرض تنظيمياً خاصاً لحق من الحقوق وتلزم صاحب هذا الحق بمراعاة احكام هذه القاعدة القانونية المنظمة لحقه، فاذا اخطأ في واجبه في مراعاة احكام هذه القاعدة، بان اتخذ موقفاً سلبياً، نتيجة اهمال أو رعونة أو عدم حيطة وحذر أو مخالفة القوانين والانظمة والوامر، وترتب على هذا الخطأ وقوع مخالفة من قبل الغير لهذه القواعد فتقوم تبعاً لذلك مسؤولية هذا الشخص عن مخالفة هذه القواعد ولو وقعت هذه المخالفة من قبل الغير⁽²⁰⁵⁾.

والواقع ان الشخص المسؤول عن هذه الحوادث في الجريمة غير العمدية التي تقع مادياتها من قبل الغير، وتمثل انتهاكاً لقواعد قانونية منظمة لحق من الحقوق أو منظمة لقواعد ممارسة مهنة معينة، هو الشخص الذي يقع عليه عبء الالتزام باوامر هذه القاعدة المنظمة لحق أو ممارسة مهنته، وهذا الشخص لا يملك قانوناً ان

(203) chateau (ado; ohe) et helie (faustin): theorie du cod penal imprimerie et librairie general de juris prudence, paris, 1887, 1908, 2347.

(204) villefranche (Charles): Op. Cit., p 76.

(205) د. عمر السعيد رمضان، الركن المعنوي في المخالفات، مصدر سابق، ص 145.

ينقل صفته هذه بمراعاة احكام القاعدة القانونية إلى اي شخص آخر أو يتفق معه على الحلول محله في هذا الالتزام (206).

ثالثاً: عند وقوع انتهاك لقاعدة قانونية تتضمن تنظيمياً عاماً، فإن مسؤولية هذه المخالفة تقع على من يرتكب الفعل المادي المكون لهذا الفعل الغير مشروع (207).

وهذا الضابط يستدعي بمفهومه العم عدم مساءلة الشخص المسؤول جنائياً عن هذه الحوادث الناشئة عن هذه المركبات ذاتية القيادة، عن المخالفات غير المشروعة التي تقع من هذا الغير، والتي تمثل اخلالاً بقاعدة قانونية متضمنة قواعد قانونية تخص التنظيم العام، إلا إذا ثبت في حقه توافر الخطأ بنوعيه العمدي أو غير العمدي، وفي محور بحثنا عن الجرائم غير العمدية يجب ان يتوفر في الشخص المسؤول لكي يسأل عن الافعال غير المشروعة التي حدثت بفعل الغير امتناع غير عمدي باحدى صور الخطأ المقررة قانوناً، ادى إلى وقوع جريمة من قبل الغير، بقطع النظر عن الموقف النفسي له من تلك الجريمة لذلك يكون الالتزام الملقى على كاهل الشخص المسؤول من الصعوبة بمكان عندما يخاطبه القانون بموجب قاعدة قانونية تنظم اموراً عامة، ويصبح ارتكابه للخطأ غير العمدي وفقاً لذلك اكثر بالقياس إلى الالتزام الذي يفرض عليه بموجب قاعدة قانونية تتضمن تنظيمياً خاصاً (208).

ومن الجدير بالذكر ان القاعدة القانونية الخاصة التي تتضمن تنظيم ممارسة مهنة معينة، تنشئ علاقة قانونية بين الدولة ممثلة بمصلحة من مصالحها المتعددة، وبين هؤلاء الاشخاص المخاطبين اصلاً بهذه القاعدة القانونية الخاصة، اما التنظيم العام، فان القاعدة القانونية التي جاءت تضمه تنشئ علاقة قانونية بين الدولة من جهة وجميع الاشخاص على حد سواء دون اشتراط ان تتوافر فيهم صفة معينة (209).

ونخلص مما تقدم إلى ان التنظيم العام اشمل واعم من التنظيم الخاص، فاذا كان التنظيم الخاص لا يتوجه إلا لمن يقع عليه عبء الالتزام وحده، فان التنظيم العام يتوجه به إلى جميع الاشخاص دون تمييز، وينبني على ذلك انه لا يمكن القول بمسؤولية الشخص المسؤول بصورة شخصية عن الافعال غير المشروعة التي تقع من الغير وتمثل انتهاكاً للقواعد القانونية المنظمة لأمر عامة، تأسيساً على واجب الاشراف أو الرقابة، أو التوجيه من قبل المتبوع (الشخص المسؤول عن حوادث المركبات ذاتية القيادة) على اعمال التابع (الغير قائد السيارة

(206) د. احمد فتحي سرور، شرح قانون العقوبات- القسم الخاص- الجرائم الضريبية والنقدية، مصدر سابق، ص 131- 132.

(207) المصدر نفسه، ص 145.

(208) villefronche (charles): Op. Cit., p 83.

(209) د. احمد فتحي سرور، شرح قانون العقوبات- القسم الخاص- الجرائم الضريبية والنقدية، مصدر سابق، ص 140.

او المبرمج او المصنع) ما لم يقع خطأ عمدي أو غير عمدي من قبل الشخص المسؤول، أو ينص القانون على خلاف ذلك، والقول بغير ذلك يعني توسيعاً غير مقبول لنطاق المسؤولية الجنائية عن الافعال المجرمة التي تقع من الغير لقواعد التنظيم العامة، وتتعارض مع مبدأ ثابت من مبادئ القانون الجنائي وهو مبدأ شخصية المسؤولية والعقاب.

الخاتمة

وفي الختام، رأينا ان موضوع المسؤولية الجزائية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة لا زال في مهده وهو بيئة خصبة للاجتهاد مما دفعنا الى محاولة سبر اغوارها، والسبب في ذلك ان المركبات ذاتية القيادة برمتها هي تقنية جديدة ولا زالت في طور التجديد وكذلك المبادئ القانونية حيالها لا زالت غير مستقرة، فضلاً عن ان المكتبة القانونية العربية لم تتطرق لمثل هذا الموضوع وكذلك القضاء، لم تطأ اروقته مثل هذه القضايا، الامر الذي دعانا الى الاجتهاد والتفكر في هذا الجيل الجديد من المركبات ذاتية القيادة بما يساهم مستقبلاً في تكوين اللبنة التشريعية للقوانين العربية بشكل عام وقانون المرور العراقي والكرديستاني بشكل خاص وكذلك الاجتهادات القضائية ونأمل ان نكون قد أوفينا تلك الدراسة حقها من التمحيص.

وبعد ان انتهينا من الرسالة توصلت الدراسة الى النتائج والمقترحات التالية:

أولاً: النتائج والاستنتاجات:

- 1-** المركبات ذاتية القيادة هي تقنية جديدة ومختلفة تماماً عن المركبات التقليدية فيجب التمييز بينهما دائماً، وهي تتميز بتوافر تقنيات حديثة مثل الذكاء الاصطناعي واجهزة الرادار تجعل من هذا النوع من المركبات لا تحتاج لسائق لقيادتها، فضلاً عن ذلك فانه يستطيع قيادتها من لا يستطيع قيادة المركبات التقليدية حالياً.
- 2-** لا يوجد تعريف جامع ومانع للمركبات ذاتية القيادة كما هو الحال بالنسبة للمركبة والسيارة حيث عرفها الفقه من جهة وعرفها قانون المرور من جهة اخرى.
- 3-** البنية التشريعية في العراق لا تستوعب المركبات ذاتية القيادة حيث ان قانون المرور لم ينظم المركبات ذاتية القيادة في نصوصه، ويرجع ذلك الى عدم انتشار هذا النوع من المركبات على الطرق في الدولة.
- 4-** عند انتشار المركبات ذاتية القيادة في الطرق سوف تثير الكثير من الاشكاليات القانونية بخصوص تكييف العلاقة بين المركبة ذاتية القيادة وقائدها ان كان مالكاً او مستأجراً، وهو بالضرورة ما سيثير المسؤولية الجزائية وغيرها.
- 5-** عند وجود عقد بين قائد المركبة ذاتية القيادة ومكتب الايجار سوف نلجئ الى المسؤولية العقدية والتي تفترض وجود اخلال بالتزام عقدي لمسائلة اي طرفي العقد عن الحادث المرتكب، فسوف توجد حالات سيلتزم بها المستأجر لدفع التعويض عن الحادث وحالات اخرى سيلتزم المؤجر بالتعويض عن الحادث.
- 6-** تطبيقات المسؤولية الجزائية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة وفقاً للتشريع العراقي تثير بعض الصعوبات مما يستدعي تدخلاً تشريعياً خاصاً لتنفاذي الصعوبات وكذلك لعدم اطالة امد التقاضي في سبيل حصول المضرور على حقوقه الجزائية والمدنية.

- 7-** احكام المسؤولية عبر الغير وفقاً للقواعد العامة في المسؤولية لا تصح ان تكون اساساً للمساءلة عن حوادث المركبات ذاتي القيادة.
- 8-** القواعد العامة لفكرة حراسة الالات وفقاً للقانون المدني تثير اشكاليات في تطبيقها على حوادث المركبات ذاتية القيادة حيث ان المالك سيكون دائماً مسؤول عن حوادث المركبة ذاتية القيادة حتى مع توخي الحيطه والحذر.
- 9-** عدم تبني القضاء الجزائي في العراق لاحكام مسؤولية حراسة التكوين، والتي تقضي بمسؤولية الشركة المصنعة للمنتج عن وجود الخلل في المكونات الداخلية للمنتج والتي تستعصي على المستعمل مراقبتها والتدخل لمنع حدوثها.
- 10-** الفشل في نظام القيادة الذاتية ليس من القوة القاهرة التي تدفع مسؤولية السائق الجزائية وانما هو سبب صريح لمساءلة الشركة المصنعة عن الحادث الناتج عن فشل نظام القيادة الذاتية
- ثانياً: المقترحات:

- 1-** نأمل من المشرع العراقي تعديل قانون المرور، وفرد فصل كامل ضمن قانون المرور لتنظيم احكام المركبات ذاتية القيادة مع الطفرة الحاصلة في العالم في مجالات الذكاء الاصطناعي، مع الاخذ بالاعتبار امكانية قيادة هذه المركبات لفئة لا تستطيع قيادة المركبات التقليدية حالياً ممن يعانون من اصابات في الاقدام او الايادي.
- 2-** تدعو الدراسة الى عدم مسايرة قانون السير الالمانى في تمييز الحد من مسؤولية الحوادث المرورية ومضاعفة سقف الحد من المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، اذ انه من غير مبرر بسبب عدم وجود اي اختلاف بين الاضرار المرتكبة من المركبات ذاتية القيادة او المركبات التقليدية حيث انها نفس الحوادث ونفس الخطر.
- 3-** تدعو الدراسة الى اشتراط وسائل تقنية من الشركة المصنعة للمركبة ذاتية القيادة تساعد مستقبلاً في معرفة سبب الخلل وعما ان كان بسبب الشركة او مالك المركبة مثل وجود بيانات مخزنة عبر الاقمار الصناعية في كل مركبة ذاتية القيادة، مما يسهم في معرفة سبب الحادث وحصر المسؤولية الجزائية وحصول المضرور على التعويض دون مشقة عبء الاثبات ولتفادي اطالة التقاضي دون ندب الخبير التقني لمثل هذه المسائل والتي تستمر وقتاً طويلاً للبت في النزاع.

4- تدعو الدراسة الى تطبيق احكام حراسة التكوين في القضاء الجزائري العراقي لمواجهة الحوادث الناشئة عن عيوب في برمجة ونظام المركبة ذاتية القيادة وقيام المسؤولية المصنع الجزائرية والمدنية عن تعويض المضرور من الحادث دون تضمين مالك المركبة العاجز عن رقابة هذه المكونات الداخلية للمركبة.

المصادر والمراجع

أولاً: الكتب القانونية:

1. احمد امين، شرح قانون العقوبات الاهلي، ج2، ط2، الدار العربية للموسوعات، بيروت، 1982.
2. د. احمد فتحي سرور، الوسيط في شرح قانون العقوبات- القسم العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1981.
3. د. احمد فتحي سرور، شرح قانون العقوبات- القسم الخاص- الجرائم الضريبية والنقدية، ط1، مكتبة النهضة العربية، القاهرة، 1960.
4. د. اكرم نشأت ابراهيم، القواعد العامة في قانون العقوبات المقارن، ط1، مطبعة الفتیان، بغداد، 1998.
5. د. امال عبد الرحيم عثمان، قانون العقوبات- القسم الخاص- جرائم التموين، المطبوعة العالمية، القاهرة، 1969.
6. د. جلال ثروت، قانون العقوبات- القسم العام، الدر الجامعية، بيروت، 1989.
7. د. جلال ثروت، نظرية الجريمة المتعدية القصد، دار المعارف، القاهرة، 1964.
8. جندي عبد الملك، الموسوعة الجنائية، ج5، دار الكتب المصرية، القاهرة، 1931.
9. د. حبيب ابراهيم الخليلي، مسؤولية الممتنع المدنية والجنائية في المجتمع الاشتراكي، مطبعة جامعة القاهرة، القاهرة، 1967.
10. د. حسن الابراشي، قانون العقوبات- القسم الخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، 1972.
11. د. حسني احمد الجندي، قوانين الغش والتدليس والحماية الجنائية للمستهلك، مطبعة جامعة القاهرة، القاهرة، 1986.
12. د. حميد السعدي، شرح قانون العقوبات الجديد، ط1، مطبعة دار الحرية، بغداد، 1976.
13. د. حميد السعدي، شرح قانون العقوبات- القسم الخاص، ط1، مطبعة المعارف، بغداد، 1963-1964.
14. د. رمسيس بهنام، النظرية العامة للقانون الجنائي، شركة الاسكندرية للطباعة والنشر، الاسكندرية، 1971.
15. د. رؤوف عبيد، السببية في القانون الجنائي، ط3، دار الفكر العربي، بيروت، 1974.

16. د. رؤوف عبيد، شرح قانون العقوبات التكميلي- شرح قوانين الغش والتدليس، ط5، دار الفكر العربي، القاهرة، 1979.
17. رؤوف عبيد، مبادئ القسم العام من التشريع العقابي، دار الفكر العربي، القاهرة، 1964.
18. د. سامي النصراوي، المبادئ العامة في قانون العقوبات، ط1، مطبعة دار السلام، بغداد، 1977.
19. د. سعد واصف، شرح قانون التأمين الاجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات مع دراسة لنظام صندوق الضمان- دراسة مقارنة، المطبعة العالمية، القاهرة، 1962-1963.
20. د. السعيد مصطفى السعيد، الاحكام العامة في قانون العقوبات، المطبعة العلمية، القاهرة، 1972.
21. د. سمير الجنزوري، شرح قانون العقوبات- القسم العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1977.
22. د. صفية محمد صفوت، القصد الجنائي والمسؤولية المطلقة، مطبعة بن زيدون، القاهرة، 1986.
23. د. عبد الاحد جمال الدين، قانون العقوبات- القسم العام، دار النهضة العربية، مصر، 1954.
24. د. عبد الرؤوف مهدي، المسؤولية الجنائية عن الجرائم الاقتصادية، مطبعة المدني، القاهرة، 1976.
25. د. عبد الفتاح الصيفي، الاشتراك بالتحريض ووضعه من النظرية العامة للمساهمة الجنائية، مطابع مؤسسة الاهرام، بيروت، 1958.
26. د. عبد المهيم بكر، القسم الخاص في قانون العقوبات، دار النهضة العربية، القاهرة، 1977.
27. د. عبد الوهاب حومد، النظرية العامة للحقوق الجزائية، النظريات العامة في قانون العقوبات السوري، مطبعة جامعة دمشق، دمشق، 1955.
28. د. عدنان الخطيب، الوجيز في شرح المبادئ العامة في قانون العقوبات السوري، ج2، مطبعة جامعة دمشق، دمشق، 1963.
29. د. علي احمد راشد، مبادئ القانون الجنائي، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة، 1950.
30. د. علي بدوي، الاحكام العامة في القانون الجنائي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1938.
31. د. علي حسين الخلف، الوسيط في شرح قانون العقوبات- النظرية العامة، ج1، ط1، مطبعة الزهراء، بغداد، 1968.
32. د. علي حسين الخلف و د. سلطان الشاوي، المبادئ العامة في قانون العقوبات، مطابع الرسالة، الكويت، 1982.
33. د. علي راشد، القانون الجنائي، المدخل واصول النظرية، دار الكتب المصرية، القاهرة، 1970.
34. د. عمر السعيد رمضان، الاحكام العامة في قانون العقوبات الضريبي، دار الكتاب العربي، القاهرة، 1969.

35. د. عمر السعيد رمضان، الركن المعنوي في المخالفات، دار الكتاب العربي، القاهرة، 1959.
36. د. عمر السعيد رمضان، شرح قانون العقوبات- القسم الخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، 1977.
37. د. عوض محمد، جريمة القتل في التشريع المصري، دار المطبوعات، الاسكندرية، 1978.
38. د. عوض محمد، قانون العقوبات- القسم العام، الدار الجامعية، الاسكندرية، 1987.
39. د. فخري عبد الرزاق الحديثي، شرح قانون العقوبات- القسم العام، مطبعة الزمان، بغداد، 1993.
40. د. فوزية عبد الستار، المساهمة الجنائية الاصلية، مطبعة جامعة القاهرة، القاهرة، 1967.
41. د. فوزية عبد الستار، النظرية العامة للخطأ غير العمدي، مطبعة جامعة القاهرة، القاهرة، 1977.
42. د. كامل السعيد، الاحكام العامة للاشتراك في الجريمة في قانون العقوبات الاردني، مطبعة الجامعة الاردنية، عمان، 1981.
43. د. مأمون محمد سلامة، قانون العقوبات، القسم العام، ط2، دار غريب للطباعة، القاهرة، 1976.
44. د. ماهر عبد شويش، الاحكام العامة في قانون العقوبات، مطابع دار الحكمة، الموصل، 1990.
45. د. محمد الفاضل، المبادئ العامة في التشريع الجنائي، مطبعة الوادي، دمشق، 1967.
46. د. محمد القللي، القللي في المسؤولية الجنائية، مطبعة الاعتماد، القاهرة، 1948.
47. د. محمد زكي ابو عامر، قانون العقوبات اللبناني- القسم العام، الدار الجامعية، بيروت، 1985.
48. د. محمد سامي النبرواي، شرح الاحكام العامة في قانون العقوبات الليبي، مطبعة الجامعة الليبية، طرابلس، 1972.
49. د. محمد كامل مرسي و د. السعيد مصطفى السعيد، شرح قانون العقوبات المصري الجديد، ج1، ط3، مطبعة مصر، القاهرة، 1946.
50. محمود ابراهيم اسماعيل، شرح الاحكام العامة في قانون العقوبات، ط2، دار الهنا، القاهرة، 1959.
51. د. محمود عثمان الهمشري، المسؤولية الجنائية عن فعل الغير، ط1، دار الحمامي للطباعة، القاهرة، 1969.
52. د. محمود محمود مصطفى، الجرائم الاقتصادية في القانون المقارن، ج1، الاحكام العامة والاجراءات، ط3، مطبعة جامعة القاهرة، دار الكتاب الجامعي، القاهرة، 1979.
53. د. محمود محمود مصطفى، قانون العقوبات- القسم العام، ط10، مطبعة جامعة القاهرة، القاهرة، 1983.
54. د. محمود نجيب حسني، النظرية العامة للقصد الجنائي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987.
55. د. محمود نجيب حسني، علاقة السببية في قانون العقوبات، دار النهضة العربية، القاهرة، 1983.

- 56.** د. محمود نجيب حسني، قانون العقوبات- القسم العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1982.
- 57.** د. محي الدين عوض، القانون الجنائي- مبادئه الاساسية ونظرياته العامة في التشريعين المصري والسوداني، المطبعة العلمية، القاهرة، 1963.
- 58.** المستشار معوض عبد التواب، الوسيط في جرائم القتل والاصابة الخطأ، ط1، عالم الكتب، القاهرة، 1981.
- 59.** د. مصطفى العوجي، المسؤولية الجنائية في المؤسسة الاقتصادية، مؤسسة نوفل، بيروت، 1982.
- 60.** ميشال مطران، المركبات ذاتية القيادة التحديات القانونية والتقنية، شركة المطبوعات للتوزيع والنشر، بيروت، 2018.

ثانياً: الرسائل والاطاريح الجامعية

- 1-** د. ابتسام علي البدواوي، احكام التأمين الاجباري من المسؤولية المدنية- دراسة مقارنة، اطروحة دكتوراه غير منشورة، اكااديمية شرطة دبي، 2018.
- 2-** د. ابو زيد عبد الباقي مصطفى، التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السير- دراسة مقارنة بين النظامين المصري والفرنسي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، القاهرة، 1975.

ثالثاً: البحوث والدوريات:

- 1-** اسيد حسن الذنبيات وباسل محمود النوايسة، اثر شمول اصابات السائق المسؤول عن الحادث في تأمين المركبات الالزامي- دراسة في القانون الاردني، مجلة دراسات، علوم الشريعة والقانون، المجلد 42، العدد1، 2015.
- 2-** جايمس م. اندرسن واخرون، تقنية المركبات المستقلة (ذاتية القيادة) دليل لصانعي السياسات، مؤسسة RAND، كاليفورنيا، 2016.
- 3-** جريدة الوقائع العراقية بعددها المرقم (2796) في 1980/9/29.
- 4-** د. رؤوف عبيد، استظهار القصد في القتل العمدي، المجلة الجنائية القومية، ع3، س3، القاهرة، 1959.
- 5-** د. علي راشد، الارادة والعمد والخطأ والسببية في نطاق المسؤولية الجنائية، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، ع 1-2، س 2، القاهرة، 1966.

- 6- د. عمر السعيد رمضان، طبيعة الركن المعنوي، مجلة القانون والاقتصاد، ع3، س34، القاهرة، 1964.
- 7- د. محمد القللي، تمييز بين العمل التحضيري والبدء بالتنفيذ، مجلة القانون والاقتصاد، ع2، س3، القاهرة، 1931.
- 8- د. محمود محمود مصطفى، النتيجة وعناصر الجريمة، مجلة القانون والاقتصاد، ع2، س7، القاهرة، 1965.
- 9- د. محمود نجيب حسني، القصد الجنائي، المجلة الجنائية القومية، ع1-2، القاهرة، 1958.

رابعاً: القوانين:

- 1- قانون العقوبات المصري رقم (58) لسنة 1937 المعدل.
- 2- قانون العقوبات اللبناني رقم (340) لسنة 1943.
- 3- القانون المدني المصري رقم (131) لسنة 1948.
- 4- قانون العقوبات السوري رقم (148) لسنة 1948.
- 5- القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951.
- 6- قانون العقوبات الليبي رقم (53) لسنة 1953.
- 7- قانون العقوبات الاردني رقم (16) لسنة 1960.
- 8- قانون العقوبات العراقي رقم (111) لسنة 1969 المعدل.
- 9- القانون الاتحادي الاماراتي رقم (21) لسنة 1995.

خامساً: المواقع الالكترونية

1- A self- driving car is a vehicle that uses a combination of sensors, cameras, radar and artificial intelligence to travel between destinations without a human operator. To qualify as fully autonomous, a vehicle must be able to navigate without human intervention to a predetermined destination over roads that have not been adapted for its use.

<https://searchenterpriseai.techtarget.com/definition/driverless-car> . visit day:

12/5/2021.

2- جريدة الامارات اليوم، توصية بتعديل قانون المرور لتشغيل المركبات ذاتية القيادة، بتاريخ 25 اكتوبر 2018. على الرابط الالكتروني التالي: <http://www.emaratalyom.com> تاريخ الزيارة: 2021/4/23

سادساً: المصادر الاجنبية:

- 1- Bouzat (pierre) et pinted (jean)- Traite theorique et pratique du droit, paris, francaise edit 1981.
- 2- chateau (ado;he) et helie (faustin): theorie du cod penal imprimerie et librairie general de juris prudence, paris, 1887, 1908.
- 3- Dr. Emad, A. R. (2018). From science fiction to reality: how will the law adapt to self- driving vehicles?. Journal of arts and humanities, 7 (9), 34- 43.
- 4- Garraud (Rene): traite theorique et prutigue de droit penal francais, tom, III paris, ed 1913 et 1935, precise de droit crimind, paris, 1939.
- 5- Gary, E. M. & Rachel, A. L. (2012). The coming collision between autonomous vehicles and the liability system. Santa clara law review, 52, 21- 34.
- 6- Hubbard (2015). Sophisticated robots: Balancing liability, regulation, and hnnovatin. Fla. L. Rev., 66.
- 7- Legal (Alfred): La Responsibilite sanstant in chamber criminal, et sa jurisprudence, paris, 1985.
- 8- Merle et (Vitue): Traite de droit criminal, paris, cajas, 1987.
- 9- P.J. fitzgerald: criminal law and punishment, exford, the clardon press, London, 1992.
- 10- Pochon (Andre): L'auteur Moral de L'infractiun, 4edit, paris, 1995.
- 11- Roux (J.A): Cours de droit criminal francais, 2eme edit, tom1, paris, 1927.

- 12-** S. W. (stewart): a modern view of the criminal law, law pergamon press, London, 1995.
- 13-** Saillard (paul): la Responsabilite penal des chefs, d'entreprise. Gaz pal paris, 1998.
- 14-** Saleilles (R): L'individualisation de la peine, 2eme edit, paris, 1991.
- 15-** Salvaire (Jean): Re Flexions sur La responsabilite penale d'autrui, revue de Sc crim, paris, 1984.
- 16-** Sliz. (Auteur): Intellectuel et alltevermoral, revue, inter de droit penal, paris, 1996.
- 17-** United States District Court, Brouse v. U.S., 83 F.supp. 373, 374 Mar 25, 1949. (N.D. Ohio 1949).
- 18-** Villefranche (charle): La responsabilite penal de fait d'autrui, paris. Francaise, 1991.
- 19-** Vonliszt (Franz): Traite de droit penal allemande traduction lobsterstein rene, ton mel 1, paris, 1981.
- 20-** Williams Glanvill, Criminal law- the general part, Stevens sons London, 1998.
- 21-** wooton (Margreat): Crime and the criminal law, London, 1993.

KENDİ KENDİNE GİDEN ARAÇLARIN KAZALARINDA CEZAI SORUMLULUK

ORIGINALITY REPORT

13%	11%	1%	9%
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	docs.neu.edu.tr Internet Source	1%
2	www.law.nahrainuniv.edu.iq Internet Source	1%
3	Submitted to Al-Nahrain University Student Paper	1%
4	stclements.edu Internet Source	1%
5	Submitted to The Kingdom University Student Paper	1%
6	almerja.com Internet Source	1%
7	utq.edu.iq Internet Source	<1%
8	Submitted to Shepherd University Student Paper	<1%
9	Submitted to University of Nizwa Student Paper	<1%