

مخطط الحادث المروري

كاظم عناد حسن الجبوري

مديرية مرور محافظة بابل

khadim_anaid@gmail.com

تاريخ نشر البحث: 2021/2/23

تاريخ قبول النشر: 2020/ 11 / 10

تاريخ استلام البحث: 2020/ 10 / 28

المستخلص

تعد الحوادث المرورية من أبرز المشكلات التي يعاني منها المجتمع الإنساني لما لها من تأثير في حياة الإنسان وممتلكاته، فضلاً عن تأثيرها في الاقتصاد الوطني، ويزداد حجم هذه المشكلة كلما زاد عدد المركبات المستخدمة على الطرق المختلفة، لذا يعد حضور رجل المرور إلى مسرح الحادث المروري فور وقوعه أمراً مهماً في الوصول إلى السبب الحقيقي لوقوعه باعتباره أحد المسؤولين المعنيين بالحضور لذلك المسرح، مما يحتم عليه أن يكون ملماً بالحوادث المرورية وكيفية رسم مخططاتها، إذ إن لرسم المخططات أثراً كبيراً في تبيان الحقيقة وإظهار المقصرين في الحادث المروري، فهذه المخططات من أهم الإجراءات التي تعتمد عليها المحكمة في إصدار حكمها المناسب.

الكلمات الدالة: المخطط، الحادث المروري، الخبير، المركبة، الطريق.

Traffic Accident Scheme

Khadim Anaid Aljobory

Babil Governorate Traffic Directorate

Abstract:

Traffic accidents are considered the most problem that humanitarian societies suffer from due to the huge effect on human's life and his properties, in addition to its effect upon the national economy, the more vehicles in the different roads the more increasing of this problem magnitude, so immediate presence of traffic police man in the area of accident is so important to be a witness of the accident, so he should be professional and know how to draw their schemes so he should be professional and know how to draw their schemes, drawing such accidents is so important to show facts of the accident and to determine the causers in that accident, because of that schemes are relied on in the court procedures to take a fair verdict.

Key words: scheme, accident, expert, vehicle and road.

1. المقدمة.

يلتمس الإنسان المعاصر أهمية الطرق ويتحسس ضرورتها باعتبارها من عظيم نعم الخالق (جل وعلا) عليه، فلولاها لما استطاع أن ينتقل في الأرض، ولا يتعارف على سكان البلدان والاقاليم والقارات الأخرى كما يريد الله (سبحانه وتعالى)^[1] ولا يمكنه مشاركتهم السراء والضراء أو الوقوف إلى جانبهم عند الحاجة، وبذلك تكتسب الطرق أهميتها في حياة الإنسان باعتبارها أصبحت حاجة ملحة وضرورة من ضرورات الحياة العصرية^[1]، فقد أشار إليها القرآن الكريم في سور عدة^[2] ونظمها الإنسان في قوانين وضعية كان في مقدمتها قانون المرور الذي نظم كل ما يتعلق بمستخدمي الطريق سواء كانوا مشاة أو ركاب أو سواق، ومسؤولية سلامة مستخدمي الطريق تقع على عاتق ذوي الاختصاص وفي مقدمتهم رجال المرور المسؤولين عن تطبيق أحكام قانون المرور لحماية ارواح وممتلكات مستخدميهم^[2].

ولما تقدم يعد المام رجل المرور بالحوادث المرورية أمراً مهماً في الوصول إلى السبب الحقيقي لوقوع الحادث، كونه أحد المسؤولين المعنيين بالحضور إلى موقع الحادث واتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة التي تقع ضمن مهامه باعتباره عنصراً مساعداً للمحقق، إذ إن لمرتمس مخطط الحادث المروري أثراً كبيراً في تبيان الحقيقة وإظهار المقصرين في الحادث المروري، كونه يعطي صورة تقريبية أو مطابقة تماماً في بعض الأحيان لما حصل أثناء الحادث المروري وما تركه ذلك الحادث من آثار ونتائج على مسرح الجريمة التي وقعت من جرائه فيساعد المحكمة المختصة في إدراك العوامل التي أدت إلى وقوع الحادث المروري، فهذا المخطط من أهم الإجراءات التي تعتمد عليها المحكمة المختصة في إصدار حكمها المناسب^[3].

(2) الفصل الأول/ الإطار المنهجي.

1.2. مشكلة البحث: قيام بعض الخبراء بتقسيم الخطأ الذي يرتكبه بعض سواق المركبات الذين يتعرضون إلى حوادث مرورية مختلفة، وتوزيع المسؤولية التقصيرية على أكثر من طرف من أطراف الحادث المروري من دون سند قانوني.

2.2. أهمية البحث: يعد مخطط الحادث المروري من أهم الإجراءات التي تقع على عاتق رجل المرور، إذ إن تنظيم مخطط الحادث المروري في الوقت المناسب يساهم في تحديد أسباب وقوع الحادث عبر مشاهدة مسرح الحادث المروري وكل ما يتعلق به، بما في ذلك معاينة المركبات المشتركة فيه والتحدث إلى أطرافه مباشرة وتحليل ما يفيدون به، وكذلك الاستماع إلى ما يقوله الشهود الذين حضروا المسرح المذكور، ولذلك يعد حضور رجل المرور إلى مسرح الحادث المروري فور وقوعه أمراً مهماً في الوصول إلى معرفة السبب الحقيقي لوقوع الحادث المروري، كونه من المسؤولين المعنيين بالحضور إلى مسرح الحادث المروري، واتخاذ الإجراءات التي تقع ضمن مهام عمله والتي من شأنها مساعدة المحقق في إنجاز مهمته، لذا يكون لزاماً على رجل المرور أن يكون ملماً في رسم مخططات الحوادث المرورية وفي بعض الإجراءات القانونية وكذلك القوانين ذات العلاقة

بالتحقيق حتى وإن كان المامه بسيطاً بغية مساعدة الجهات المختصة بالتحقيق في الوصول إلى السبب الحقيقي في وقوع الحادث المروري^[1].

3.2. هدف البحث: يهدف البحث إلى الحد من الأخطاء التي يرتكبها الخبراء عند اجراء مخطط الحادث المروري أو إعادة الكشف عن محل الحادث المروري.
4.2. تحديد المصطلحات: لا توجد مصطلحات.

3. الفصل الثاني

1.3. المبحث الأول مخطط الحادث المروري.

يقتضي بحث هذا الموضوع تقسيمه على ثلاثة محاور: نبحث في الأول: العوامل الأساسية في وقوع الحادث المروري، وفي الثاني: قواعد وطرق رسم مخطط الحادث المروري، أما الثالث فقد خصصناه لبحث الطريق وإعادة الكشف على محل الحادث المروري.

2.1.3 المحور الأول: وقوع الحادث المروري وإجراءات رجل المرور

يقتضي بحث هذا الموضوع تقسيمه على فرعين، نبحث في الأول: العوامل الأساسية في وقوع الحادث المروري وفي الثاني: إجراءات رجل المرور في موقع الحادث المروري^[2].
الفرع الأول: العوامل الأساسية في وقوع الحادث المروري.

تكمن أهمية دراسة العوامل الأساسية لأسباب وقوع الحوادث المرورية في تمكين رجال المرور والشرطة الآخرين العاملين في الطريق من المساهمة في الحد من هذه الحوادث بفرض الرقابة اللازمة لضبط السواق المخالفين وإزالة العوائق التي تشكل خطراً في الطريق، أو اتخاذ إجراءات وقائية عندما يتطلب الأمر ذلك، وقد أجمعت البحوث الخاصة بدراسة أسباب الحوادث المرورية على أن العناصر الرئيسة المسببة لحوادث المرور هي: الإنسان والمركبة والبيئة، وسنبين ذلك تباعاً.
أولاً: الإنسان (العنصر البشري).

يصنف العنصر البشري حسب طبيعة استخدامه للطريق، فمرة يكون مسؤولاً عن الطريق، أي مسؤول عن إنشائه، وقد يؤدي ارتكاب الجهة المسؤولة عن الإنشاء خطأ في التصميم أو عند التنفيذ أو غيره، فيؤدي إلى وقوع حوادث كثيرة بسبب هذا الخطأ، أو أن المسؤول عن مراقبة استخدام الطريق هو الآخر يرتكب خطأ فيؤدي إلى وقوع الحادث المروري، كإعطاء رجل المرور المسؤول عن تنظيم حركة السير إشارة خاطئة ويستخدم الطريق ثلاثة أصناف، هم: الراجل والراكب والسائق. وسنبين ذلك تباعاً.

1- الراجل: يتسبب الراجل في كثير من الأحيان بوقوع الحادث المروري وخصوصاً في المدن المزدحمة للأسباب الآتية:

أ. **اللون:** كثير من الرجال يرتدون رداء بلون الطريق يصعب تمييزه بسرعة وخصوصاً في الليل، إذ تزداد نسبة الحوادث لأن الإنسان عادة ما يلبس الملابس الداكنة في الليل، مما يجعله أقل وضوحاً وبالأخص في الظروف الجوية السيئة.

ب. **العمر:** أظهرت نتائج الدراسات الإحصائية أن الرجال ممن تبلغ أعمارهم بين الرابعة عشرة وفوق الخامسة والستين لا يدركون الظروف التي قد تؤدي إلى حوادث مروية مؤسفة، إذ إن الإنسان في هذين العمرين يكون ممن كان عمره بينهما.

ت. **السلامة البدنية والجسمية:** لا يشعر الشخص الذي يفقد إحدى أو كلتا حاستي السمع والإبصار بقدم المركبات، مما يؤدي إلى احتمال وقوع الحادث بشكل مفاجئ، أو عند فقدان إحدى ساقيه أو مصاباً بعوق بهما.

ث. **المجازفة وسوء التقدير:** البعض لا يبالي عند عبورهم الطريق بالزخم الكبير للمرور في لحظة ومكان عبورهم مما يؤدي إلى وقوع الحادث المروري إضافة إلى خطأ البعض الآخر في تقدير بعد المركبات القادمة نحوهم وسرعة سيرها وكذلك إساءة تقدير الظروف المناسب للعبور.

ج. **الإدمان على تناول الكحول:** يعد الإدمان على تناول الكحول من الأسباب التي تؤدي إلى وقوع الحادث المروري، إذ يفقد السائق المدمن على الكحول السيطرة على المركبة نتيجة عدم الاتزان وعدم الانتباه وعدم الاستجابة السريعة لردة الفعل على أي طارئ خارجي فضلاً عن حدوث الاضطرابات البصرية^[1].

ح. **مخالفة قواعد السير:** تؤدي مخالفة قواعد السير أو عدم معرفتها أو إهمال تطبيقها إلى وقوع الحادث المروري.

2- **الراكب:** في كثير من الأحيان يتسبب الراكب بوقوع الحادث المروري بصورة مباشرة كإعطاء إشارة مرورية يدوية خاطئة بدلاً من السائق، أو بصورة غير مباشرة كما في الحالات الآتية:

أ- اشغال السائق وتحويل انتباهه عن قيادة المركبة عبر التحدث معه.

ب- تشجيع السائق على ارتكاب المخالفات المرورية.

ت- زيادة عدد الركاب على العدد المقرر.

ث- فتح الأبواب أثناء السير وإخراج الأطراف والأشياء من النوافذ وأعمال كثيرة من هذا القبيل^[2].

3- **السائق:** يختلف عمل السائق عن الراكب، إذ يحتاج السائق إلى ترخيص يثبت لياقته في قيادة المركبات واستخدام الطرق بأمان عبر التقيد بقواعد الوقاية من حوادث المرور^[3]، ولأهمية عمل السائق ينصح المختصون السائق على عدم الإدمان على تناول الخمر، كي يتجنب الإصابة بعدد من الأمراض الخطيرة كجلطة القلب والسرطان والتهاب الكبد التي من شأنها إتلاف الجهاز العصبي، ومن ثم فقدان السيطرة والتعرض للحوادث المرورية التي لا تحمد عقباها^[4] وتكمن لياقة السائق في :

أ- اللياقة البدنية. ب- اللياقة العصبية. ت- اللياقة البصرية. ث- اللياقة النفسية والشخصية.

ثانياً: المركبة.

تتسبب المركبة في وقوع العديد من الحوادث المرورية، فهي تعد العنصر الثاني من عناصر أسباب الحوادث المرورية، وهذه الحوادث قد تكون مباشرة أو غير مباشرة، والعلاقة بين المركبة والحوادث التي تسببها تكمن في شروط المتانة والأمان وتقسّم هذه الشروط إلى شروط متانة وأمان تصميمية صناعية وشروط متانة وأمان تشغيلية إضافة إلى تجهيزات إضافية كما يأتي:

1- شروط المتانة والأمان التصميمية.

ثبت عبر البحوث التي أجريت على مسببات الحوادث المرورية أنه بالإمكان الحد من أنواع معينه من الحوادث المرورية أو التخفيف من حدة الإصابات التي تنتج عنها فيما لو كانت أجهزة المركبة المختلفة مصممة تصميمياً بشكل آخر كما في الأمثلة الآتية:

أ- وضع المرأة أمام الركاب وبمستوى الرأس ومثبتة تثبيتاً جيداً، وقد ثبت بالحوادث المرورية التي وقعت والبحوث والدراسات التي تناولت أسبابها، أن بعض الإصابات والعقوبات سببها ارتطام رأس الراكب بهذه المرأة، وأنه لولا وجود هذه المرأة بهذا المكان وتثبيتها بتلك الكيفية ما وقعت الإصابة ولعدم إمكانية الاستغناء عن المرأة لا بد من تصميم مرآة لا تؤثر عند الارتطام بها وتتخلع من مكانها عند الارتطام بها.

ب- عند طلاء بعض اجزاء المركبة بمادة شديدة اللمعان فان ذلك قد يؤدي إلى وقوع حادث مروري نتيجة انعكاس أشعة الشمس عليها مما يؤثر في وضوح الرؤية ومن ثم وقوع الحادث المروري المؤسف.

ت- الأجزاء البارزة من لوحة المقاييس تؤدي إلى وقوع إصابات مالم تكن مصنوعة من مادة لينية.... الخ.

2- شروط المتانة والأمان التشغيلية.

لسلامة استعمال الطريق يجب أن تعمل أجهزة المركبة المختلفة بصورة جيدة وكفاءة عالية، وبخلافه فان ذلك يؤدي إلى وقوع حادث مروري، كما في الأمثلة الآتية:

أ- المنبه: إن لم يكن المنبه يعمل بكفاءة جيدة فإنه لا يسمع وخصوصاً إذا كان التنبيه موجهاً إلى سائق مركبة يسير بسرعة عالية وقد أغلق النوافذ وربما يستمع إلى المذياع أيضاً.

ب- الماسحة الأمامية: وهي جهاز ضروري جداً، وخصوصاً عند المطر والضباب والزيغ الترابية على أن يرافقها جهاز لرشق الماء على الزجاج.

ت- الإطارات: ثقب الإطارات وخروج الهواء منها يؤدي إلى صعوبة السيطرة عليها ومن ثم وقوع الحادث المروري المؤسف.

ث- المصابيح: قد يسبب استخدام المصابيح الأمامية حادثاً مرورياً عبر الاصطدام المواجه أو ضد الراجل في الطريق غير المنار، إضافة إلى أن الخلل في مصابيح الموقف القدي أو الإشارات الجانبية تتسبب في وقوع الحادث المروري هو الآخر... الخ....

3- التجهيزات الإضافية.

تسهم التجهيزات الإضافية في كثير من الأحيان في تلافي وقوع الحوادث المرورية أو الإصابات الناتجة بسبب تلك الحوادث أو التقليل من حدتها، وفي أحيان أخرى تكون سبباً لوقوع الحوادث المرورية أو الإصابات. مثال ذلك:

أ- مظفأة الحريق: تعد هذه المظفأة من التجهيزات الضافية المهمة جداً، إلا أن نصبها على الدعامية الوسطية الحاملة للسقف قد تؤدي وبكل سهولة إلى إصابة قد تكون بالغة.

ب- مسند الرأس: يكون مفيداً جداً إذا كان من ضمن تصميم المقعد وبارتفاع يحاذي ارتفاع الأذنين، وإلا فإنه قد يتسبب في إصابات بالغة جداً^[1].

ثالثاً: البيئة.

تقسم البيئة إلى قسمين رئيسيين، القسم الأول هو الطريق، أما القسم الثاني فهو الحالة الجوية، وتعد البيئة من حيث الأهمية العنصر الثالث من مسببات الحوادث المرورية، وسنبين ذلك تباعاً:

1- الطريق.

إذا ما تساقطت الثلوج أو الأمطار على سطح الطريق أو تجمدت عليه، أو أصبح طينياً، أو اكتسى سطحه بأوراق الأشجار المبللة أو بالحص أو الرمال، فإن وقوع الحوادث المرورية يصبح محتملاً جداً لأن أيّاً من المواد المذكورة ستكون عازلاً بين سطح الطريق وإطارات المركبات التي تسلكه مما يؤدي إلى ضعف الاحتكاك بينهما. أما إذا كانت طبيعة الطريق غير مألوفة للسائق أو غير معلّمة فإنها في هذه الحالة ستوفر ظروفاً أكثر ملاءمة لوقوع الحادث المروري كما في الطرق الآتية:

أ- الطريق الجبلي: وقوع الحادث المروري في الطريق الجبلي نهاراً أكثر من احتماله ليلاً، إذ ليس من السهل مشاهدة مركبة من بعيد، أما ليلاً فإن لمصابيح الإنارة أهمية كبيرة في الحد من وقوع الحوادث المرورية وأن استخدام الموقف القدي أثناء الانحدار في سرعة معينة يكون أطول من استخدامه لنفس المركبة على طريق مستو ومن ثم فإن أي خطأ يحصل في أثناء الاستدارة في منعطف قد يكون مؤداه السقوط في واد.

ب- الطريق كثير المنعطفات: قد تحجب الرؤية في المنعطفات التي تحتوي على أشجار أو بنايات أو ما شابه ذلك وتسمى هذه المنعطفات المنعطفات العمياء، مما يؤدي إلى احتمال وقوع حوادث مرورية وأن السرعة في المنعطفات الحادة ربما تؤدي إلى انزلاق المركبات وتعرضها إلى حوادث مرورية مؤسفة ومن ثم فإن استعمال الموقف القدي بشدة للتخفيف من السرعة العالية للمركبة قد يؤدي إلى انقلابها وفي مثل هذه الحالة يكون الحادث المروري مروعا حقاً الخ...

ت- الطريق الوعر: قد يلجأ السائق عادة في أثناء سيره في طريق وعر إلى اتباع خط متعرج هرباً من الحفر والمطبات مما يؤدي بعض الأحيان إلى وقوع الحادث المروري عبر تصادم مركبة بأخرى.

ث- الطريق الترابي: الغبار الذي تثيره المركبات التي تسلك الطريق الترابي قد يؤدي في بعض الأحيان إلى وقوع حوادث مرورية^[1].

2- الحالة الجوية.

يلجأ بعض السواق إلى الإبطاء من سرعة سيرهم وإلى الحذر والتأني في الظروف الجوية الرديئة لشعورهم بخطر الحالة الجوية على السياقة ومع ذلك تقع حوادث مرورية كثيرة في حالات الجو الرديئة، ومن أسباب ذلك إما عدم وضوح الرؤية أو انعدامها، أو زلق الطريق أو غير ذلك وسنبين جانباً من هذه الأسباب تباعاً. أ- عدم وضوح الرؤية: تشوش الرؤية أو تنعدم في الزوايا الترابية أو الرملية، وكذلك الضباب تبعاً لدرجة كثافة الضباب أو التراب أو الرمال الموجودة في الهواء، فضلاً عن أنها تشكل وقت العتمة حاجزاً في طريق الضوء الصادر من مصابيح المركبة إلى الطريق، إضافة إلى أنها تعكس قسماً من هذا الضوء نحو عين السائق مشكلة بذلك حاجزاً ضوئياً يؤثر في مشاهدة ما على الطريق اعتماداً على شدته.

وتتجمع بعض جزئيات الماء في الضباب وجزئيات الرمل والغبار على الزجاج الأمامية (بصورة تدريجية غير ملحوظة) فتكون حاجزاً مانعاً للرؤية، فضلاً عن أنها تعكس الأضوية المسلطة عليها إلى جميع الاتجاهات، فتكون حاجزاً ضوئياً بين السائق والطريق.

ب- إن وجود هذه الجزئيات على سطح الطريق يقلل من الاحتكاك ما بين سطح الطريق وسطح الإطارات، ولما كان هذا الاحتكاك لازماً للعمليات الحركية للمركبات فإن ذلك قد يؤدي إلى وقوع الحادث المروري.

ت- تتكون في بعض الأحيان جيوب هوائية خلف الأشجار العالية وما شابه ذلك من حواجز للهواء، مما يؤدي إلى انحراف المركبة المسرعة عن خط سيرها الأصلي عند خروجها من الجيب الهوائي أو دخولها فيه، ومن ثم إلى احتمال انحرافها بشكل يؤدي إلى حادث مروري^[2].

الفرع الثاني: إجراءات رجل المرور في موقع الحادث المروري.

ذكرنا أن حضور رجل المرور إلى مسرح الحادث المروري فور وقوعه أمراً مهماً في الوصول إلى معرفة السبب الحقيقي لوقوع الحادث المروري، وعند وصوله إلى مسرح الحادث المروري عليه أن يضع في ذهنه خطة عمل آنية تتضمن الآتي:

أولاً: تأمين سلامة مكان الحادث المروري.

تعد حوادث المرور من أبرز المشكلات التي يعاني منها المجتمع الإنساني لما لها من تأثير في حياة الإنسان وممتلكاته، فضلاً عن تأثيرها في الاقتصاد الوطني، ويزداد حجم هذه المشكلة كلما زاد عدد المركبات المستخدمة على الطرق المختلفة^[1].

ولتأمين سلامة مكان الحادث المروري على رجل المرور الانتقال إليه فوراً وحال علمه بوقوع الحادث المروري، وعليه أن يضع خطة مناسبة بوصوله إلى محل الحادث المروري، على أن تتضمن هذه الخطة أولاً تأمين سلامة مكان الحادث المروري خوفاً من وقوع حادث مروري آخر تنجم عنه إصابات أو وفيات أخرى، وهذا الإجراء يتطلب الآتي:

1- إيقاف مركبة المرور قبل مكان الحادث المروري من جهة السير وإنارة مصابيح التحذير للطوارئ، كي ينتبه سائكي الطريق إلى وجود حادث مروري.

- 2- وضع العلامات التحذيرية كمثلثات التحذير في المواقع المناسبة من مكان الحادث المروري.
- 3- الاستعانة ببعض المستطرقين إذا دعت الضرورة لتحذير سواق السيارات الأخرى من مسافة مناسبة.
- 4- الاتصال بدوائر الإطفاء والكهرباء إذا وقع حريق أو كان احتمال كبير بوقوعه، أو إذا كان الحادث المروري قد أدى إلى قطع سلك حامل للتيار الكهربائي.

5- الاتصال بالدوائر المختصة إذا كانت إحدى المركبات المشتركة بالحادث تنقل مواد خطرة كالمواد الشديدة الانفجار أو الشديدة الاحتراق أو الشديدة الاشتعال أو مواد يؤدي تسربها إلى إلحاق الضرر بالصحة العامة^[2]

ثانياً: إسعاف المصابين في الحادث المروري.

يتحتم على رجل المرور الذي يحضر إلى مسرح الحادث المروري بعد تأمين سلامته، التي يجب أن لا تستغرق غير لحظات، البحث عن المصابين في الحادث المروري الذين هم بحاجة إلى إسعاف فوري واتخاذ الإجراءات الفورية اللازمة لإسعافهم، وعليه أن يبدأ بإسعاف المصابين من ذوي الإصابات الخطرة أولاً لأن أي تأخير وإن كان بسيطاً يؤدي إلى الوفاة، ومن ثم الإصابات الأقل خطراً، كون عملية الإسعاف الفوري تعد محاولة للحد من المخاطر التي تهدد حياة المصاب في الحادث المروري، أو إيقاف هذه المخاطر لحين حضور العون الطبي المختص، إذ إنها أهم إصابات الحوادث المرورية وأخطرها في النزف والاختناق، إلا أن المختصين يقولون: إنها أبسط الإصابات معالجة حتى من غير المختصين طبياً شرط عدم التأخير وتوفير حسن الأداء.

ثالثاً: إخلاء مكان الحادث المروري.

بعد الانتهاء من إسعاف المصابين في الحادث المروري على رجل المرور اتخاذ الإجراءات اللازمة لإخلاء مكان الحادث المروري كما يأتي:

1- الإجراءات التي تسبق إخلاء مكان الحادث المروري:

على رجل المرور قبل إخلاء مكان الحادث المروري أن يتخذ الإجراءات الآتية:

- أ- إلقاء القبض على المشتركين في الحادث المروري الذين قد يحاولون الهرب وتسلم إجازات السياقة العائدة لهم وكذلك مفاتيح تشغيل مركباتهم على أن تسلم إلى المحقق حين حضوره مع موجز يبين فيه كيفية وقوع الحادث حسب المعلومات الأولية.
- ب- معالجة الاختناقات المرورية الحاصلة نتيجة الحادث.
- ت- إخبار آمر المنطقة أو آمر القاطع أو مدير المرور بالنتائج الأولية للحادث.
- ث- الاتصال بالمحقق عند عدم حضوره إلى مسرح الحادث المروري.
- ج- تسليم الأشياء المضبوطة إلى المحقق عند حضوره بموجب محضر ضبط موقع أصولياً.
- ح- تنظيم استمارة مخطط الحادث المروري المعدة من مديرية المرور.

2- الإجراءات التي تتخذ بعد وقوع الحادث.

يتم إخلاء مكان الحادث المروري بعد الانتهاء من الإجراءات المذكورة في البند أولاً آنفاً باتخاذ الإجراءات الآتية:

- أ- استصحاب المتهمين إلى مركز الشرطة المختص.
- ب- تبليغ الشهود بالحضور إلى مركز الشرطة المختص لتدوين شهاداتهم.
- ت- إيداء المساعدة في رفع الآثار المادية مع خبراء الأدلة.
- ث- إزالة المركبات المتضررة والمساهمة بسحبها لغرض إرسالها إلى الخبير الآلي.
- ج- إزالة جميع المواد والأشياء المتخلفة عن الحادث المروري كي لا تساهم في وقوع حادث آخر أو تسبب إعاقة في انسيابية حركة المرور.
- وبذلك ينتهي دور رجل المرور وكذلك رجل الشرطة في موقع الحادث المروري إذ يتم استكمال بقية الإجراءات التحقيقية في مركز الشرطة من قبل المحقق المختص.
- 2.3 المحور الثاني: قواعد وطرق رسم مخطط الحادث المروري.**

يقتضي بحث هذا الموضوع تقسيمه على فرعين، نبحث في الأول قواعد رسم مخطط الحادث المروري وفي الثاني طرق رسم مخطط الحادث المروري.

الفرع الأول : قواعد رسم مخطط الحادث المروري وطرقها

في حالة اعتراف جميع أطراف الحادث المروري بالتقصير الحقيقي والدافع المسبب للحادث المروري، أو تنازلهم عن الدعوى، فإنه لا حاجة إلى إجراء مخطط أو مرتسم لمسرح الحادث المروري إلا أنه في أحيان أخرى لا يكفي المرتسم إنما تقوم الحاجة إلى استخدام الكاميرة لتوثيق الحادث المروري، وسنبين ذلك تباعاً.

أولاً: رسم مخطط الحادث المروري الأولي.

يعد مخطط الحادث المروري من أهم الإجراءات التي تعتمدها المحكمة المختصة في إصدار الحكم المناسب، لما له من أثر كبير في تبيان الحقيقة وإظهار المقصرين المتسببين في وقوع الحادث المروري، وعليه يجب على رجل المرور أن يكون دقيقاً في رسم مخطط الحادث المروري وأن يتضمن الآتي:

1- الدقة والترتيب: على رجل المرور الذي يرسم المخطط أن يراعي الدقة في الكتابة وأن تكون هذه الكتابة بخط واضح وخطوطه دقيقة.

2- توحيد مكونات العمل.

أ. توحيد الرموز للدلالة على مكونات محددة في الرسم.

ب. توحيد القياسات.

ت. الشمولية: يجب على رجل المرور الذي يرسم الحادث أن يأخذ بنظر الاعتبار كل ماله علاقة بالحادث حتى وإن كان بنسبة بسيطة، وألا يهمل ذلك أبداً لأن كثيراً من الأمور تبدو لأول وهلة وكأنها تكاد لا تذكر، إلا أنها فيما بعد قد تكشف المحاكمة أن هذه الأمور ذات أثر كبير في وقوع الحادث المروري، ولما تقدم يجب أن يشمل مخطط الحادث المروري الآتي:

أولاً: جميع موجودات الطريق التي يعتقد أنها ساهمت ولو بمقدار محدود في وقوع الحادث المروري سواء كان ذلك بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

ثانياً: آثار الإطارات قبل و وقوع الحادث المروري وأثناءه وبعده وجميع موجودات الطريق والمركبات بعد وقوع الحادث بلحظات.

ثالثاً: رسم جميع المركبات التي سببت الحادث المروري بصورة مباشرة وكذلك التي لها علاقة غير مباشرة.

رابعاً: جميع المخلفات التي نتجت عن الحادث المروري مهما كانت بسيطة.

خامساً: الموجودات الثابتة للطريق كأعمدة الكهرباء وفوهات الحريق وفتحات المجاري الخ مما يساعد على تحديد مواقع المركبات بشكل دقيق سواء كانت للمرتمس أم لعملية كشف الدلالة إذا دعت الحاجة إليها فيما بعد.

سادساً: رسم المخطط المروري بصورة واضحة ويفضل أن يكون الرسم كالصورة الملتقطة من الجو، أو ما يسمى بالمنظر الساقط من الأعلى.

سابعاً: وضع رقم تسلسلي للمركبات المشتركة في الحادث المروري بدلاً من أرقام تسجيلها ومواصفاتها الأخرى، ويشار إلى ذلك بصورة واضحة عند رسم المخطط للتعرف على كل مركبة بصورة صحيحة.

ثامناً: توحيد المقاييس يفضل استخدام المقياس المتري أو اليارد وعلى رجل المرور الذي يقوم برسم مخطط الحادث المروري أن يكون بصحبته مقياس لا يقل طوله عن 30م.

ثانياً: إجراءات رسم مخطط الحادث المروري.

على رجل المرور الذي يقوم بإجراءات رسم مخطط الحادث المروري أن يبدأ بالآتي:

- 1- رسم الشمال الجغرافي بالنسبة إلى موقع الحادث على ورقة مخطط الحادث المروري في ركنها العلوي.
- 2- تحديد المنطقة المراد رسمها على المخطط نظرياً، مع مراعاة عدم المبالغة في سعتها بأن تشمل منطقة واسعة، وإنما تحدد المنطقة المراد رسمها بالمنطقة التي توضح موقع الحادث منذ بدايته وحتى نهايته على أن يعطي الرسم صورة بطبيعة المنطقة التي وقع فيها الحادث المروري وما يحيط بها من طرق لتمكين المحكمة من الاستدلال عليها.

- 3- يفضل أن تحدد نقطة البداية على رصيف الطريق أو قريباً منه، لأن حافة الرصيف حادة تساعد في القياس منه، وتعتبر هذه النقطة نقطة البداية، والرصيف هو خط البداية، ويمكن أن يتخذ الحائط أو حافة الأبنية خطأً للبداية، وعند عدم وجود أرصفة أو في حالة عدم ظهورها يمكن اعتبار مجال سير المركبات كخط بداية، ثم يقاس عرض الطريق وتحدد أكتافه، ويحدد الجزيرة الوسطية أو الرصيف المقابل، وكذلك حافة الممتلكات وإذا كان هناك تقاطع فيجب إظهار نوع التقاطع كاملاً وإذا كان الطريق منحرفاً أو مرتفعاً تكتب ملاحظة عن هذا الانحدار أو الارتفاع، وأما الساحات والاستدارات فيجب رسمها بمساحات متناسبة مع الطريق على أن يتم الأخذ بنظر الاعتبار الآتي:

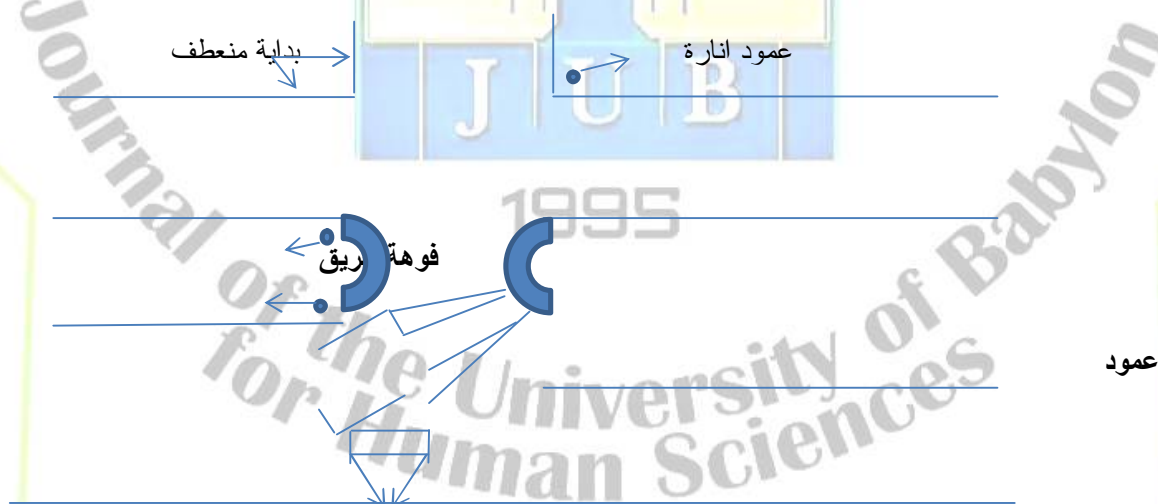
أ. توحيد النسب عند رسم الطرق الرئيسية والطرق الفرعية، أيان يكون رسم الطريق الرئيسي متناسباً مع الطريق الفرعي، وعرض الرصيف متناسباً مع مجال سير المركبات، ويفضل أن يكون الرسم بالمقياس النسبي، بنسبة : (على سبيل المثال) 200/1 أو 250/1 أو 300/1 أيان كل 200 سم مسافة على الأرض ترسم 1سم على الخارطة.

الفرع الثاني: طرق رسم مخطط الحادث المروري.

اولاً: طريقة رسم المثلثات.

وتعد بداية الانعطاف وفتحة المجاري وفوهة الحريق إن وجدت وعمود الإنارة... الخ، من أفضل النقاط الثابتة على الطريق.

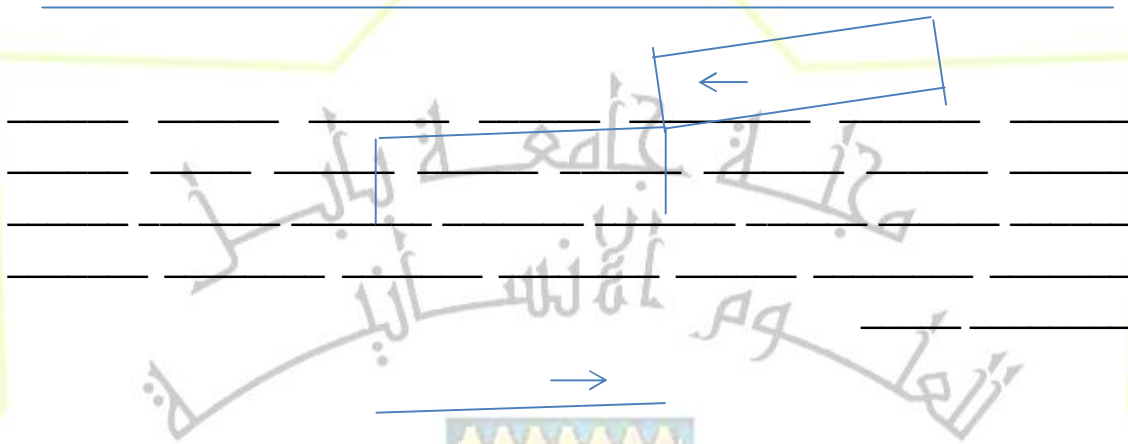
والمرتسم الآتي يوضح طريقة رسم المثاثات [*].



ثانياً: طريقة رسم الخطوط الشاقولية.

هذه الطريقة تستخدم لتحديد مواقع المركبات المشتركة في الحادث المروري على امتداد طريق ما، في قسم مستقيم من الطريق أو شبه مستقيم، أي ليس في انعطاف الطريق أو تقاطعه مع طريق آخر، وتتم برسم خطين شاقوليين على الرصيف أو حافة الطريق، يبدأ كل منهما من ركن واحد من ركني المركبة للجانب الأقرب إلى

الرصيف أو حافة الطريق، أو أن يبدأ لأحد الخطين من مركزي محوري العجلة الخلفية والأمامية في الجانب الأقرب إلى الرصيف، أو حافة الطريق كما في المرسوم الاتي^[1].



3.3. المحور الثالث: الطريق وإعادة الكشف على محل الحادث المروري.

يقتضي بحث هذا الموضوع تقسيمه على فرعين، نبحت في الأول الطريق وفي الثاني : إعادة الكشف على محل الحادث المروري.

الفرع الأول : الطريق^[1].

يقصد بالطريق من الناحية المرورية: كل سبيل مفتوح ويشمل ساحات التقاطع والجسور والأنفاق. وسنبين تباعاً أنواعه وأجزائه وأشكاله.

أولاً: أنواع الطريق.

1- الطريق الخاص: وهو طريق يقع داخل حدود الملك العائد لشخص طبيعي أو معنوي ويكون معد لاستعماله الخاص.

2- الطريق العام: وهو طريق معد للمرور العام وكما يأتي:

أ. طريق داخلي: وهو طريق يقع ضمن الحدود البلدية ويشمل الشوارع والساحات والجسور والأنفاق.

ب. طريق خارجي: طريق واقع خارج حدود البلدية ويشمل نفس ما يشملها الطريق الداخلي.

ت. طريق رئيسي أو فرعي: يكون الطريق الأول رئيساً والثاني فرعياً، إذا كان الأول أكثر عرضاً أو أكثر ازدحاماً في حركة المرور من الثاني، أو كان الثاني يقطع الأول بخط مائل، أو من جانب واحد، أو كان الأول عاماً والثاني خاصاً، أو كان الأول خارجياً والثاني داخلياً، أو كان معلماً بعلامات مرورية تدل على ذلك.

ثانياً: أجزاء الطريق^[2].

1- الرصيف: جزء من الطريق الممتد لسير الراجلين.

2- مجال سير المركبات: جزء من الطريق معد لسير المركبات.

- 3- المسلك: جزء من الطريق معد لسير المركبات باتجاه واحد.
- 4- الممر: جزء من المسلك محدد الطول بحيث يسمح عرضه بمرور صف واحد من مركبات متتابعة.
- 5- المعبر: جزء من الطريق معد لسير الراجلين عبر مجال سير المركبات.
- 6- كتف الطريق: الشريط الأرضي المحاذي لمجال سير المركبات عند عدم وجود الرصيف ويكون بمستوى سطح مجال سير المركبات.
- 7- الجزيرة: موضع مرتفع عن مستوى الطريق يفصل مسالك وممرات السير.

ثالثاً: أشكال الطريق^[1]

- 1- من حيث المواجهة.
 - أ. طريق مرور متواجه: يكون مجال السير فيه باتجاهين للسير.
 - ب. طريق مرور غير متواجه: يكون مجال السير فيه باتجاه واحد، أو باتجاهي سير منفصلين عن بعضهما بفواصل مادي مرتفع عن سطح الطريق أو بفسحة.
 - 2- من حيث المرور والمواجهة.
 - أ. طريق مرور مفرد: ويكون اتجاه السير فيه ذا ممر واحد، وهو إما طريق مرور مفرد متواجه أو طريق مرور مفرد غير متواجه.
 - ب. طريق مرور ثنائي: ويكون اتجاه السير فيه ذا ممرين، وهو إما طريق مرور ثنائي متواجه أو طريق مرور مفرد غير متواجه.
 - ت. طريق مرور ثلاثي: ويكون اتجاه السير فيه ذا ثلاثة ممرات وهو إما طريق مرور ثلاثي متواجه أو طريق مرور ثلاثي غير متواجه.
 - ث. طريق رباعي أو أكثر: ويكون اتجاه السير فيه ذا أربعة ممرات أو أكثر، وهو إما طريق مرور رباعي أو أكثر متواجه أو طريق مرور رباعي أو أكثر غير متواجه.

الفرع الثاني: إعادة الكشف على محل الحادث المروري.

إذا كانت نتيجة مخطط الحادث المروري الأولي الذي أجراه رجل المرور المختص ساعة وقوعه غير مقنعة للطرف المتضرر، فيإمكانه الطعن أمام قاضي التحقيق المختص، والطلب منه إعادة الكشف على محل الحادث المروري من خبراء المرور الآخرين ولقاضي التحقيق مفاتحة مديرية المرور المختصة لترشيح خبراء مختصين لإعادة الكشف على محل الحادث المروري لتحديد المقصر في وقوعه ومن ثم للطرف الآخر أن يطعن بنتيجة تقرير الخبراء ولقاضي التحقيق أيضاً طلب ترشيح خبراء آخرين ليقنع طرفا الحادث المروري وبعدها يتخذ قاضي التحقيق قراره المناسب^[2].

ونحن حقيقة وعبر عملنا بوصفنا خبراء في مجال حوادث المركبات سجلنا بعض المخالفات القانونية التي يرتكبها بعض الخبراء وكذلك المحققين القضائيين ومن ثم القضاة أنفسهم كما يأتي:

أولاً: مخالفات الخبراء.

إن البعض من الخبراء يوزعون المسؤولية التقصيرية كيفما يشاءون من دون سند قانوني وذلك بتحميل جميع أطراف الحادث المروري المسؤولية التقصيرية وبنسب متفاوتة كل حسب تقصيره في الحادث وفقاً لما يراه الخبير أو الخبراء، وقد علمنا أن البعض منهم يفعلون ذلك لترضية جميع الأطراف كي تنتهي القضية من دون مشاكل!، وهو في الحقيقة إجراء مخالف للقانون^[*]

ثانياً: مخالفات المحققين القضائيين.

أما مخالفات بعض المحققين القضائيين فإنها تكمن في عدم تحليف الخبراء في بعض الأحيان اليمين القانوني بعد اطلاعهم على الأوراق التحقيقية ونعتقد أن ذلك يجري في كثير من الأحيان لكبر المسؤولية الملقاة على عاتقهم، أو لاعتقادهم أن جميع الخبراء الذين حضروا أمامهم مسجلين في جدول الخبراء الموجود لدى المحكمة المختصة، ومن ثم فإن الكثير من الخبراء لا يؤدون اليمين القانوني الخاص بالخبراء والذي ينص على: (أقسم بالله أن أؤدي عملي بالصدق والأمانة)^[*].

ثالثاً: مخالفات قضاة التحقيق.

وفيما يخص قضاة التحقيق فإنهم ملزمون ببذل العناية والاهتمام الكافيين عند تقديم الخبراء التقارير الخاصة بحوادث المركبات، إذ إن سكوتهم على مخالفات الخبراء وعدم تحليفهم اليمين القانوني وعدم مساءلة المحققين القضائيين عند عدم قيامهم بواجبات وظيفتهم على أكمل وجه من شأنه ضياع حقوق بعض الأطراف المتخاصمة واضطرابها إلى الطعن مرات عدة^[1]

رابعاً: انقسام الخبراء.

انقسم الخبراء إلى قسمين، أما القسم الأول فهم يؤيدون توزيع المسؤولية التقصيرية على أطراف الحادث المروري، وحثهم تقوم على أن الطرق في العراق بشكل عام غير صالحة للاستخدام 100% وأن البعض من سائقي المركبات يقودون مركباتهم بسرعة عالية بالرغم من عدم صلاحية تلك الطرق فضلاً عن عدم الانتباه والتحسب لمخاطر الطريق ومفاجآته، ولهذه الأسباب فإن جميع أطراف الحادث المروري تعتبر مشاركة في الأسباب التي أدت إلى وقوعه وأن الجميع يتحملون المسؤولية التقصيرية كل حسب تقصيره في الحادث، فمثلاً لو وقع حادث مروري بين طرفين أحدهما كان يسير بشكل مستقيم والثاني كان يروم الاستدارة والسير بنفس الاتجاه، وأثناء الاستدارة وقع الحادث المروري وحسب ما مبين في المخطط الآتي :



أن الخبراء الذين سبقوهم كانوا يعملون هكذا، لا يشفع في ارتكابهم لهذه المخالفة كون الخطأ لا يبرر بالخطأ^[2]، ويذكر على سبيل المثال أن البعض من الخبراء قاموا بتوزيع نسبة التقصير في حادث مروري معين، مكون من ثلاثة أطراف كما يأتي:

1- نسبة تقصير الأول 60%.

2- نسبة تقصير الثاني 50%.

3- نسبة تقصير الثالث 30%.

مما اضطر القاضي المختص إلى اتخاذ إجراء قانوني بحقهم لعدم قانونية ما قاموا به، فيما قدم البعض الآخر تقريراً يتضمن تصادم مركبتين في حادث مروري معين وأن أحدهما هو المقصر بنسبة 110%!!!، وكثير ما تواجه المحاكم خبراء يقدمون تقاريرهم من دون معيار أو سند قانوني، ونتمنى على المحاكم قطع دابر هذه المخالفة.

4 - الفصل الثالث - إجراءات البحث.

1.4 - عينة البحث.

لا توجد.

2.4 - منهج البحث.

اعتمدنا في منهج البحث على ما نص عليه قانون المرور المرقم بالعدد 86 لسنة 2004 المعدل، فشمّل البحث العوامل الأساسية في وقوع الحادث المروري وقواعد وطرق رسمه، فضلاً عن الطريق وإعادة الكشف على محل الحادث المروري، وصولاً إلى استنتاج يبين عدم قانونية ماسار عليه الخبراء بخصوص تجزئة الخطأ وتقسيم مسؤولية التقصير.

5 - الفصل الرابع.

1.5 النتائج.

تبين من هذه الدراسة ما يأتي:

1- يخلو قانون المرور النافذ من تقسيم الخطأ وتوزيع المسؤولية التقصيرية على أطراف الحادث المروري بنسب معينة، وأن ما يقوم به بعض الخبراء بهذا الصدد من توزيع للمسؤولية التقصيرية كل حسب تقصيره في الحادث المروري لا سند له من القانون.

2- يحتاج القسم (29) من قانون المرور النافذ إلى تعديل لغرض مواكبة تطورات المجتمع اللاحقة لصدوره.

3- يحتاج البعض من الخبراء إلى مساعدة الدوائر القانونية في مديريات المرور قبل تقديم التقارير الخاصة بمخططات الحوادث المرورية إلى المحكمة المختصة.

- 4- إن البعض من الخبراء لا يحلفون اليمين القانوني كي يتم التأكد من حياديتهم، كونهم غير مسجلين في جدول الخبراء الموجود لدى المحكمة المختصة، أي لم يسبق لهم أداء اليمين المذكور.
- 5- قلة الدورات التطويرية الخاصة بعمل رجل المرور.
- 6- قلة الدورات التطويرية الخاصة بالإسعاف الطبي لرجل المرور.
- 7- قلة الدورات التطويرية الخاصة بالدفاع المدني لرجل المرور.
- 8- وسائل عمل رجل المرور في الوقت الحاضر غير كافية لقيامه بأداء واجبه على أكمل وجه.

2.5. الاستنتاجات.

عدم قانونية إجراءات الخبراء الخاصة بتجزئة الخطأ، وتقسيم المسؤولية التقصيرية على أطراف الحادث المروري لعدم النص عليها في قانون المرور المرقم بالعدد 86 لسنة 2004 المعدل أو التعليمات الصادرة بموجبه، وإن هذا العمل ناشئ عن خطأ من فهم القانون وأصبح عرفاً وإن العرف الذي ينشأ عن خطأ من فهم القانون لا يمكن اعتماده أو التعويل عليه ولا يمكن تسميته عرفاً لأنه قام في الأصل على مخالفة القانون، وإن اضطراد العمل على مخالفة القانون أو الانظمة أو التعليمات لا يسبغ الشرعية على هذه المخالفة، بل يظل انحرافاً ينبغي توقيمه، ويستوجب مسؤولية مرتكبه، كون الخطأ لا يبرر بالخطأ.

3.5. التوصيات.

- 1- تعديل القسم (29) من قانون المرور النافذ كما يأتي:
((المادة () -) أولاً: للمحاكم أن تعتمد الصور والبيانات والقرارات المأخوذة بواسطة وسائل فحص درجة السكر وقياسه وأجهزة رصد المخالفات وكذلك مخطط محل الحادث الذي ينظمه رجل المرور.
ثانياً: على رجل المرور ضابطاً كان أم مفوضاً أم ضابط صف، تنظيم مخطط الحادث المروري الأولي، الذي يقع ضمن قاطع مسؤوليته، وتسليمه إلى الجهة المختصة.
ثالثاً: يعد رجل المرور خبيراً في مجال حوادث المركبات إذا كان أمضى أكثر من خمس سنوات خدمة فعلية في دوائر المرور بالنسبة للضباط وسبع سنوات بالنسبة للمفوضين وتسع سنوات بالنسبة لضباط الصف)).
- 2- إيقاف العمل بالنسب الخاصة بتوزيع المسؤولية التقصيرية لعدم وجود أساس قانوني لها في قانون المرور النافذ المرقم بالعدد 86 لسنة 2004 المعدل أو التعليمات الصادرة بموجبه.
- 3- قيام الدوائر القانونية في مديريات المرور بأبداء المساعدة القانونية اللازمة للخبراء وإجراء التصحيحات المطلوبة قبل تقديم تقاريرهم الخاصة بالحوادث المرورية إلى المحكمة المختصة لتحديد المقصر بدقة، ولتمكين القاضي المختص من اتخاذ القرار المناسب.
- 4- قيام مديريات المرور بفتح دورات تطويرية لرجال المرور عن كيفية رسم مخططات الحوادث المرورية وفقاً لقانون المرور النافذ، وصقل مهاراتهم في هذا الجانب ليتمكنوا من أداء واجباتهم بدقة ووفق القانون.

- 5- التنسيق مع وزارة الصحة لفتح دورات تدريبية خاصة بالإسعاف الطبي الفوري لجميع ضباط ومنتسبي المرور، كون رجل المرور يعد من المسؤولين المعنيين بالحضور إلى محل الحادث المروري فور وقوعه وأن واجبه يلزمه القيام بإسعاف المصابين من ذوي الإصابات الخطرة لأن أي تأخير قد يؤدي إلى وفاتهم، ومحاولة للحد من المخاطر التي تهدد حياتهم، وكذلك الإصابات الأقل خطراً لحين وصول العون الطبي.
- 6- التنسيق مع مديرية الدفاع المدني لفتح دورات تدريبية خاصة بإطفاء الحرائق وكيفية التعامل مع المواد السامة أثناء وقوع الحوادث المرورية لضباط ومنتسبي المرور، ولنفس الغرض المذكور في (4) آنفاً.
- 7- توفير الوسائل التي تساعد رجل المرور في اداء واجبه وفي مقدمتها الكاميرات التي تستخدم لتوثيق الحوادث المرورية والظواهر السلبية.
- 8- وجوب تحليل الخبراء اليمين القانوني لخطورة هذه المهنة ولكون الخبير يعد عوناً للقاضي في كشف ما خفى أو أشكل من الأمور، فضلاً عن وضع معارفه وتجاربه بتصرف القاضي ليهيئه له الطريق في الفصل بالنزاع المعروض عليه على أساس قانوني سليم.

الهوامش

[*] سورة الحجرات. الآية 13

[1] [1, pp.]

[**] منها أ.سورة نوح الآية 19 – 20

ب.سورة الانبياء الآية 31

ت. سورة طه الآية 35

ث.سورة الملك الآية 15

[2] [2, pp.226]

[3] [3, pp.57]

[1] [3, pp.49-18]

[2] [3, pp.49-18], [4, pp.55]

[1] [5, pp.11]

[2] [3, pp.21]

[3] [7, pp.53], [8, pp.79], [9, pp.88]

[4] [6, pp.146]

[1] [3, pp.33], [4, pp.67], [10, pp.43]

[1] [3, pp.37], [11, pp.89]

[2] [3, pp.42]

[1] [12, pp.5], [3, pp.105]

[2] [3, pp.106]

[*] المرتسم نقلاً عن عميد الشرطة صبيح فاضل محمد، ص 73 من مؤلفه حوادث الطرق.

[1] [3, pp.75]

261

Journal of the University of Babylon for Humanities (JUBH) is licensed under a

[Creative Commons Attribution 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

Online ISSN: 2312-8135 Print ISSN: 1992-0652

www.journalofbabylon.com/index.php/JUBHEmail: humjournal@uobabylon.edu.iq

[1][3,pp.60], [13,pp.133]

[2] [14,pp.11]

[1] [3,pp.62], [1q,pp.11]

[2] [15,pp.177]

[*] بين عميد المرور الدكتور نجم عبد جابر في كتابه الموسوم بـ (المرور في العراق - الواقع والطموح) في الصفحة 178 وما بعدها كيفية كتابة التقرير الخاص بخبراء المرور، وقد أوضح في الفقرة الرابعة منه المسؤولية التقصيرية، وهي موزعة على طرفي الحادث، الأول بنسبة 80% والثاني بنسبة 20% بالرغم من أن سبب الحادث المروري هو الاستدارة الخاطئة للطرف الأول ومن فتحة غير نظامية. !!

[*] تنظر المادة (10) من قانون الخبراء المرقم بالعدد 163 لسنة 1964 المعدل.

[1] [5,pp.290]

[*] تنظر الفقرة (ث) من القسم (17) من قانون المرور المرقم بالعدد 86 لسنة 2004 المعدل.

[1] [7,pp.53]

[2] [17,pp.1233]

CONFLICT OF INTERESTS

There are no conflicts of interest

المصادر

❖ القرآن الكريم.

- 1 - كاظم عناد حسن: (واجبات رجل المرور - الواقع والطموح) مجلة جامعة بابل، المجلد الخامس والعشرون العدد الرابع، 2017.
- 2 - آية الله العظمى السيد محمد الحسيني الشيرازي: (آداب السفر وفقه المرور)، بيروت، دار المرتضى للطباعة والنشر والتوزيع، 2004.
- 3 - عميد الشرطة صبيح فاضل محمد، (حوادث الطرق - المهام والإجراءات)، بغداد، المعهد العالي لضباط قوى الأمن الداخلي، 1991.
- 4 - النقيب سعد نايف فايز المشلب، (الوعي المروري من السكن إلى الحركة)، بابل، مؤسسة دار الصادق (ع) الثقافية، 2016.
- 5 - منصور عمر المعايطه: (الخمور وأخطارها)، مجلة الأمن والحياة، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، 2001.
- 6 - ليندال دافيدوف، (مدخل علم النفس)، القاهرة، مكتبة التحرير، 1983.
- 7 - العميد المفتش عبد الوهاب عبد الرزاق التحافي، (القواعد العامة للوقاية من حوادث المرور)، مجلة قوى الأمن الداخلي، رقم العدد 62، بغداد، 1989.
- 8 - الرائد الدكتور صالح عبد الزهرة الحسون: (نحو سياسة إدارية وجنائية حازمة كوسيلة لمعالجة مشاكل تنظيم حركة المرور في العراق)، مجلة قوى الأمن الداخلي، رقم العدد 43، بغداد، 1980.

- 9 - رائد المرور مؤيد محمود ياسين، (كيف تعالج شرطة المرور المشاكل المرورية في العراق)، مجلة قوى الأمن الداخلي، رقم العدد 43، بغداد، 1980.
- 10 - عقيد المرور مؤيد خليل سلمان، (الحوادث المرورية-الأسباب والأبعاد القانونية والاجتماعية) بغداد، 2016.
- 11 - عبد الله مرقس الرابي، (حوادث المرور- الأسباب الاجتماعية والنفسية)، بغداد، مطبعة إشبيلية، 1985.
- 12 - حاتم محمد صالح: (جريمة الدعس)، رسالة ماجستير، جامعة بغداد، بغداد، 1988.
- 13- د. وفقان خضير محسن الكعبي، (أحكام السائق في الشريعة الإسلامية)، النجف الاشرف، 2015.
- 14- مقدم المرور مهدي قاسم زعوري، (قواعد السير في الطريق العام)، بغداد 1982.
- 15- عميد المرور نجم عبد جابر، (المرور في العراق - الواقع والطموح)، بغداد 2011.
- 16- د. عمر محمود حسن، (الخطأ وأثره في القضاء)، بيروت، 2015.
- 17- احمد سرحان سعود الحمداني وعلي مخلف حماد الدليمي: موانع المسؤولية والظروف المخففة للعقوبة التأديبية، مجلة جامعة بابل، المجلد 24، العدد 3/أ، 2016.



1995

Journal of the University of Babylon
for Human Sciences